

Haupt- und Finanzausschuss

BEKANNTMACHUNG

zur 29. Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses
am Dienstag, 16.06.2020, 17:00 Uhr
im Großen Sitzungssaal Raum 101 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 31.03.2020
- 3. Anregungen und Beschwerden gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW (16/1094 DS)
hier: Bürgerantrag des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs
Dinslaken-Voerde e. V. auf Errichtung einer Bedarfsampel an der
Einmündung Breiter Deich/Frankfurter Straße
- 4. Anregungen und Beschwerden gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW (16/1104 DS)
hier: Anregung des Seniorenbeirates Voerde auf Kennzeichnung der
Ruhebänke im Stadtgebiet Voerde vom 24.01.2020
- 5. Onlinepetition: "Mehr Personal an Kindertageseinrichtungen der Stadt Voerde" (16/1113 DS)
- 6. Erstellung eines Wappens für den Stadtteil Ork (16/1187 DS)
- 7. Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zur Sicherstellung der
Qualifikation der Mitarbeitenden der Stadt Voerde (16/1185 DS)
- 8. Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zur Nutzung von
Dienstleistungen des Service Centers des Kreises Wesel (16/1186 DS)
- 9. Über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen im IV.
Quartal 2019 (16/1093 DS)
- 10. Controllingberichte zum 31.12.2019 (16/1150 DS)
- 11. Jahresabschluss der Stadt Voerde (Niederrhein) für das Haushaltsjahr
2019 (16/1151 DS)
hier: Zuleitung des Entwurfs
- 12. Befreiung von der Pflicht zur Erstellung eines Gesamtabschlusses für das
Haushaltsjahr 2019 (16/1182 DS)
- 13. Ermächtigungsübertragungen in das Haushaltsjahr 2020 (16/1108 DS)

- | | | |
|-----|---|------------------------------|
| 14. | Jugendhilfeplanung im Bereich der "Kindertagesbetreuung" in der Stadt Voerde
hier: Aktualisierung der Bedarfs- und Maßnahmenplanung für die Jahre 2020/21 ff. | (16/1105 DS
1. Ergänzung) |
| 15. | Fortschreibung des Spielflächenbedarfsplanes aus dem Jahr 1992;
Antrag der SPD-Fraktion vom 17.09.2014
hier: Gesamtentwurf des Spielflächenbedarfsplanes | (16/737 DS
2. Ergänzung) |
| 16. | Genehmigung einer Dringlichkeitsentscheidung
hier: Aussetzen der Beitragserhebung für die Betreuung von Kindern in der Kindertagesbetreuung (einschließlich der Kindertagespflege) und/oder im Rahmen des Offenen Ganztages an Schulen der Primarstufe und Förderschulen im Zuge von COVID-19 für den Monat Mai 2020 | (16/1180 DS) |
| 17. | Reduzierung der Elternbeiträge für die Betreuung von Kindern in der Kindertagesbetreuung (einschließlich) der Kindertagespflege und im Rahmen des Offenen Ganztages an Schulen der Primarstufe im Zuge von COVID-19 für die Monate Juni und Juli 2020 auf 50% | (16/1192 DS) |
| 18. | Änderung der Satzung der Stadt Voerde über die Erhebung von Elternbeiträgen für den Besuch von Tageseinrichtungen für Kinder im Stadtgebiet Voerde an neue gesetzliche Regelungen (4. Änderungssatzung) | (16/1163 DS) |
| 19. | Entwurf zum Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel | (16/1120 DS) |
| 20. | RVR-Entwurf zum regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr | (16/1117 DS) |
| 21. | 66. Änderung des Flächennutzungsplans "Löhnen"
hier: erneuter Feststellungsbeschluss | (16/1175 DS) |
| 22. | Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 141 "Gewerbegebiet südlich Kleiner Kiwitt" | (16/1164 DS) |
| 23. | Bebauungsplan Nr. 142 "Lebensmittelmarkt Rahmstraße"
76. Änderung Flächennutzungsplan "Lebensmittelmarkt Rahmstraße"
Aufstellungsbeschluss | (16/1166 DS) |
| 24. | Erlass der Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen nach §§ 135 a – 135 c BauGB der Stadt Voerde (Ndrh.) | (16/1160 DS) |
| 25. | Änderung des Kommunalabgabengesetzes § 8a KAG NRW - Ergänzende Vorschriften für die Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen und über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen;
hier: Erstellung eines Straßen- und Wegekonzeptes | (16/1173 DS) |
| 26. | Mitteilungen der Verwaltung | |
| 27. | Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung | |

Nichtöffentliche Sitzung

- | | | |
|----|---|--------------|
| 1. | Unterrichtung des Haupt- und Finanzausschusses gem. § 17 Abs. 7 der Hauptsatzung | (16/1184 DS) |
| 2. | Beförderung eines Beamten | (16/1183 DS) |
| 3. | Vermarktung eines Grundstückes | (16/1165 DS) |
| 4. | Genehmigung einer Dringlichkeitsentscheidung;
Standortsauswahl für die Errichtung einer Kita | (16/1167 DS) |

- | | | |
|-----|---|--------------|
| 5. | Verkauf städtischer Baugrundstücke in Voerde-Spellen,
Handwerkerstraße | (16/1168 DS) |
| 6. | Übertragung der Kommanditanteile der Stadt Voerde an der Strom-
Netzgesellschaft Voerde mbH & Co.KG an die Stadtwerke Voerde GmbH
sowie Aufstockung der Anteile der Stadt Voerde an der Stadtwerke
Voerde GmbH zum Zweck des anteiligen Erwerbs des Gasnetzes im
Gebiet der Stadt Voerde durch Beteiligung der Stadtwerke Voerde GmbH
an der neu zu gründenden Stadtwerke Voerde Gasnetz GmbH & Co. KG | (16/1179 DS) |
| 7. | Stadtwerke Voerde GmbH;
hier: Gründung Voerde Windenergie GmbH | (16/1181 DS) |
| 8. | Beschaffung eines Gerätewagen Logistik (GW-L 2) für die Feuerwehr
Voerde | (16/1189 DS) |
| 9. | Städtebaulicher Vertrag zum Waldersatz des Bebauungsplans Nr. 136
"Poststraße/Am Dreieck" | (16/1170 DS) |
| 10. | Vergabe von weiteren Planungsleistungen für die Baumaßnahme
Sanierung Altbau Comenius-Gesamtschule | (16/1171 DS) |
| 11. | Unterrichtung der Fachausschüsse über Auftragsvergaben 2018/2019 | (16/1191 DS) |
| 12. | Mitteilungen der Verwaltung | |
| 13. | Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung | |

Voerde, 09.06.2020

Bürgermeister
Dirk Haarmann

STADT VOERDE (Niederrhein)

Haupt- und Finanzausschuss

ÖFFENTLICHE NIEDERSCHRIFT

der 29. Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses
am Dienstag, 16.06.2020, 17:00 Uhr bis 18:24 Uhr
im Großen Sitzungssaal Raum 101 des Rathauses

Anwesenheiten

Vorsitz:

Haarmann, Dirk

Anwesend:

SPD-Fraktion

Schwarz, Ulrike

Goemann, Uwe Jan

Kinder, Joachim

Lemm, Bastian

vertritt Meulendyck, Hans-Peter (SPD)

Neßbach, Ulrich Philipp

Schmitz, Stefan

Weltgen, Stefan

CDU-Fraktion

Mölleken, Bert

Altmeppen, Bernd

Hülser, Ingo

Schneider, Georg Heinrich

Seelig, Walter

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Meiners, Stefan

Rohr, Gabriele Maria

17:02 - 19:38 Uhr

Fraktion Wählergemeinschaft Voerde

Garden, Christian

Entschuldigt fehlten:

Meulendyck, Hans-Peter (SPD)

Niewerth, Michaela Anja

Von der Verwaltung waren anwesend:

Herr Wellmann (ÖRP)

Herr Paradowski (StWuL)

Herr Hänisch (FB 1)

Frau Feldkamp (FD 1.1)

Herr Heller (FB 2)

Herr Hauser (FD 3.1)

Herr Dr. Himmelmann (FB 4)

Herr Kapp (FB 5)

Herr Müser (FB 6)
Herr Grootens (FB 7)
Herr Marhofen (FB 8)

Zuhörer:

1 Dame und 5 Herren

Presse:

1 Dame

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 31.03.2020
- 3. Anregungen und Beschwerden gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW (16/1094 DS)
hier: Bürgerantrag des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Dinslaken-Voerde e. V. auf Errichtung einer Bedarfsampel an der Einmündung Breiter Deich/Frankfurter Straße
- 4. Anregungen und Beschwerden gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW (16/1104 DS)
hier: Anregung des Seniorenbeirates Voerde auf Kennzeichnung der Ruhebänke im Stadtgebiet Voerde vom 24.01.2020
- 5. Onlinepetition: "Mehr Personal an Kindertageseinrichtungen der Stadt Voerde" (16/1113 DS)
- 6. Erstellung eines Wappens für den Stadtteil Ork (16/1187 DS)
- 7. Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zur Sicherstellung der Qualifikation der Mitarbeitenden der Stadt Voerde (16/1185 DS)
- 8. Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zur Nutzung von Dienstleistungen des Service Centers des Kreises Wesel (16/1186 DS)
- 9. Über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen im IV. Quartal 2019 (16/1093 DS)
- 10. Controllingberichte zum 31.12.2019 (16/1150 DS)
- 11. Jahresabschluss der Stadt Voerde (Niederrhein) für das Haushaltsjahr 2019 (16/1151 DS)
hier: Zuleitung des Entwurfs
- 12. Befreiung von der Pflicht zur Erstellung eines Gesamtabschlusses für das Haushaltsjahr 2019 (16/1182 DS)
- 13. Ermächtigungsübertragungen in das Haushaltsjahr 2020 (16/1108 DS)

- | | | |
|-----|---|------------------------------|
| 14. | Jugendhilfeplanung im Bereich der "Kindertagesbetreuung" in der Stadt Voerde
hier: Aktualisierung der Bedarfs- und Maßnahmenplanung für die Jahre 2020/21 ff. | (16/1105 DS
1. Ergänzung) |
| 15. | Fortschreibung des Spielflächenbedarfsplanes aus dem Jahr 1992; Antrag der SPD-Fraktion vom 17.09.2014
hier: Gesamtentwurf des Spielflächenbedarfsplanes | (16/737 DS
2. Ergänzung) |
| 16. | Genehmigung einer Dringlichkeitsentscheidung
hier: Aussetzen der Beitragserhebung für die Betreuung von Kindern in der Kindertagesbetreuung (einschließlich der Kindertagespflege) und/oder im Rahmen des Offenen Ganztages an Schulen der Primarstufe und Förderschulen im Zuge von COVID-19 für den Monat Mai 2020 | (16/1180 DS) |
| 17. | Reduzierung der Elternbeiträge für die Betreuung von Kindern in der Kindertagesbetreuung (einschließlich) der Kindertagespflege und im Rahmen des Offenen Ganztages an Schulen der Primarstufe im Zuge von COVID-19 für die Monate Juni und Juli 2020 auf 50% | (16/1192 DS) |
| 18. | Änderung der Satzung der Stadt Voerde über die Erhebung von Elternbeiträgen für den Besuch von Tageseinrichtungen für Kinder im Stadtgebiet Voerde an neue gesetzliche Regelungen (4. Änderungssatzung) | (16/1163 DS) |
| 19. | Entwurf zum Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel | (16/1120 DS) |
| 20. | RVR-Entwurf zum regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr | (16/1117 DS) |
| 21. | 66. Änderung des Flächennutzungsplans "Löhnen"
hier: erneuter Feststellungsbeschluss | (16/1175 DS) |
| 22. | Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 141 "Gewerbegebiet südlich Kleiner Kiwitt" | (16/1164 DS) |
| 23. | Bebauungsplan Nr. 142 "Lebensmittelmarkt Rahmstraße"
76. Änderung des Flächennutzungsplans "Lebensmittelmarkt Rahmstraße"
Aufstellungsbeschluss | (16/1166 DS) |
| 24. | Erlass der Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen nach §§ 135 a – 135 c BauGB der Stadt Voerde (Ndrh.) | (16/1160 DS) |
| 25. | Änderung des Kommunalabgabengesetzes § 8a KAG NRW
- Ergänzende Vorschriften für die Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen und über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen;
hier: Erstellung eines Straßen- und Wegekonzeptes | (16/1173 DS) |
| 26. | Mitteilungen der Verwaltung | |
| 27. | Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung | |

Sitzungsverlauf

Bürgermeister Haarmann eröffnet die Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses und begrüßt alle Anwesenden, insbesondere die Zuhörer und die Vertreterin der Presse.

Öffentliche Sitzung

Zur Geschäftsordnung

a Prüfung der Einladung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Bürgermeister Haarmann stellt die Ordnungsmäßigkeit der Einladung sowie die Beschlussfähigkeit des Ausschusses gem. § 8 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse fest.

b Feststellung der Tagesordnung

Bürgermeister Haarmann teilt mit, dass am Vortag das Auswahlgespräch für die Nachbesetzung der Stelle eines technischen Prüfers in der Örtlichen Rechnungsprüfung stattgefunden hat und unter Bezug auf eine entsprechende Absprache im Ältestenrat der ausgewählte Bewerber sich im Haupt- und Finanzausschuss vorstellen soll. Er schlägt vor, dass die Vorstellung in der nichtöffentlichen Sitzung erfolgt und die Tagesordnung um diesen Punkt erweitert wird.

Gleichzeitig teilt er mit, dass folgende Tagesordnungspunkte im nichtöffentlichen Teil abgesetzt werden müssen:

Tagesordnungspunkt 5 – Drucksache 16/1168 „Verkauf städtischer Baugrundstücke in Vorder-Spellen, Handwerkerstraße“ – hierzu liegen zwei Fraktionsanträge für die Sitzung des Stadtrates am 23.06.2020 vor, in denen die Vergabe von Baugrundstücken mittels einer eigens hierfür aufgestellten Richtlinie gefordert wird.

Tagesordnungspunkt 10 – Drucksache 16/1171 „Vergabe von weiteren Planungsleistungen für die Baumaßnahme Sanierung Altbau Comenius-Gesamtschule“ – diese Drucksache wurde abschließend in der Sitzung des Bau- und Betriebsausschusses am 10.06.2020 beschlossen.

Der Haupt- und Finanzausschuss erklärt sich einstimmig mit den Änderungen einverstanden. Im Übrigen wird die Tagesordnung gem. § 3 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse festgestellt.

c Feststellung von Ausschließungsgründen gemäß §§ 31, 43 (2) und 50 (6) GO NRW

Bürgermeister Haarmann stellt fest, dass bei keinem Ausschussmitglied der Tatbestand eines Ausschließungsgrundes gem. §§ 31, 43 Abs. 2 und 50 Abs. 6 GO NRW erfüllt ist.

Tagesordnung

1. Einwohnerfragestunde

Herr Diederichs als Vertreter des ADFC dankt der Stadtverwaltung zunächst für die Umset-

zung diverser Vorschläge des ADFC in der Vergangenheit und erläutert im Hinblick auf den vorliegenden Bürgerantrag des ADFC (Drucksache 16/1094), dass es hier – wohl wissend, dass die fragliche Stelle bisher keinen Unfallschwerpunkt darstellt - um die Sicherheit des Radverkehrs im Allgemeinen geht und fragt daher an, ob es dem Haupt- und Finanzausschuss nicht doch möglich ist, über den Antrag positiv zu entscheiden. Bürgermeister Haarmann verweist diesbezüglich auf die Beratung des entsprechenden Tagesordnungspunktes.

2. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 31.03.2020

Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt die Niederschrift der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 31.03.2020 zur Kenntnis.

3. Anregungen und Beschwerden gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW 16/1094 DS hier: Bürgerantrag des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Dinslaken-Voerde e. V. auf Errichtung einer Bedarfsampel an der Einmündung Breiter Deich/Frankfurter Straße

Erste Beigeordnete Johann fasst den Sachstand zusammen, demzufolge der für die Landesstraße „Frankfurter Straße“ zuständige Landesstraßenbaubetrieb seine Unterstützung sowohl für eine Bedarfsampel als auch für eine Querungshilfe bisher immer versagt hat, es aber gleichwohl ein Anliegen der Verwaltung ist, die Sicherheit der Radfahrer dort zu gewährleisten. Da dies auch die Haltung des Ausschusses widerspiegelt, schlägt Bürgermeister Haarmann vor, den Beschlussvorschlag entsprechend abzuändern.

Von 17.24 Uhr bis 17.25 Uhr wird die Sitzung unterbrochen, um dem Vorsitzenden des ADFC Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Herr Diederichs führt in seiner Stellungnahme aus, dass der ADFC bei dem letzten Ortstermin mit dem Landesstraßenbaubetrieb leider nicht beteiligt war, da man dann die Position des ADFC hätte vertreten und noch stärker auf den Landesstraßenbaubetrieb hätte einwirken können.

Nach Wiederaufnahme der Sitzung fasst der Haupt- und Finanzausschuss folgenden

Beschluss:

Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt als zuständiger Ausschuss für die Erledigung von Anregungen und Beschwerden den Bürgerantrag des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Dinslaken-Voerde e. V. vom 20.01.2020 und die Ausführungen der Verwaltung hierzu zur Kenntnis. Der Haupt- und Finanzausschuss fordert den Bürgermeister auf, sich weiterhin für eine tragfähige Lösung im Sinne der Verkehrssicherheit einzusetzen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

4. Anregungen und Beschwerden gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW 16/1104 DS hier: Anregung des Seniorenbeirates Voerde auf Kennzeichnung der Ruhebänke im Stadtgebiet Voerde vom 24.01.2020

Bürgermeister Haarmann unterbricht die Sitzung um 17.26 Uhr, um dem Seniorenbeirat Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Herr Mügge vom Seniorenbeirat führt aus, dass in der vorliegenden Drucksache keine finanziellen Auswirkungen genannt sind, für eine Umsetzung des Vorschlages jedoch Kosten entstehen, zu denen der Seniorenbeirat auch bereits einen Kostenvoranschlag eingeholt hat. Der Seniorenbeirat erklärt offiziell seine Bereitschaft zur Beteiligung an den entstehenden Ausgaben und bittet daher anstelle einer Verweisung des Antrages um sofortige Umsetzung.

Fraktionsvorsitzender Meiners verweist auf einen inhaltsgleichen Antrag seiner Fraktion zusammen mit dem Seniorenbeirat, der zur Behandlung in der Sitzung des Stadtrates am 23.06.2020 vorgesehen ist und erklärt, dass dieser nicht weiter beraten werden muss und von seiner Fraktion zurückgezogen wird.

Bürgermeister Haarmann schlägt vor, den Beschlussvorschlag dahingehend zu ändern, dass der Antrag nicht verwiesen, sondern unter Verweis auf die Beteiligung des Seniorenbeirates an den Kosten direkt umgesetzt wird.

Der Haupt- und Finanzausschuss fasst folgenden

Beschluss:

Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt als zuständiger Ausschuss für die Erledigung von Anregungen und Beschwerden die Anregung des Seniorenbeirates Voerde vom 24.01.2020 auf Kennzeichnung der Ruhebänke im Stadtgebiet Voerde zur Kenntnis und beauftragt den Bürgermeister mit der Umsetzung unter Beteiligung des Seniorenbeirates an den entstehenden Ausgaben.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

5. Onlinepetition: "Mehr Personal an Kindertageseinrichtungen der Stadt Voerde" 16/1113 DS

Fraktionsvorsitzender Garden bittet um Erweiterung des Beschlussvorschlages im Hinblick auf eine Unterstützung der Petition auch von Seiten des Stadtrates.

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat daraufhin folgenden

Beschlussvorschlag:

Die eingereichte Petition ist im Hinblick auf die gesetzlich bedingten strukturellen Defizite in der Ausstattung der Kindertageseinrichtungen im Namen der Petitionssteller, der Stadtverwaltung Voerde (Niederrhein) und des Rates der Stadt Voerde (Niederrhein) an die Petitionsstelle des Landes weiterzureichen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

6. Erstellung eines Wappens für den Stadtteil Ork 16/1187 DS

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat folgenden

Beschlussvorschlag:

1. Der Bürgermeister wird ermächtigt, alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um im Rahmen eines Bürgerbeteiligungsverfahrens ein Wappen für den Ortsteil Ork zu entwickeln.
2. Soweit ein Wappen entwickelt wurde, ist ein weiterer Beschluss des Stadtrates nicht notwendig. Die endgültige Festlegung erfolgt über den Bürgermeister in Einvernehmen mit dem Ältestenrat.
3. Die Kosten für die Änderung des Wappenfensters im Rathaus und der Bürgermeisterkette werden durch die Ortsgemeinschaft bzw. allgemeine Spenden getragen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

7. Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zur Sicherstellung der Qualifikation der Mitarbeitenden der Stadt Voerde 16/1185 DS

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat folgenden

Beschlussvorschlag:

Vorbehaltlich der Gründung des Zweckverbandes Studieninstitut Niederrhein wird der Bürgermeister ermächtigt, sämtliche für den Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung notwendigen Erklärungen auf der Grundlage des der Drucksache Nr. 16/1185 beigefügten Entwurfes der Vereinbarung abzugeben.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

8. Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zur Nutzung von Dienstleistungen des Service Centers des Kreises Wesel 16/1186 DS

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat folgenden

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt, sämtliche für den Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung mit dem Kreis Wesel notwendigen Erklärungen auf der Grundlage des der Drucksache Nr. 16/1186 beigefügten Entwurfes der Vereinbarung abzugeben.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

9. Über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen im IV. Quartal 2019 16/1093 DS

Die in der Anlage zur Drucksache Nr. 16/1093 nachgewiesenen über- und außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen im Zeitraum 01.10.2019 – 31.12.2019 werden vom Haupt- und Finanzausschuss zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis: Zur Kenntnis genommen

10. Controllingberichte zum 31.12.2019 16/1150 DS

Die als Anlagen zur Drucksache Nr. 16/1150 beigefügten Berichte zum Ergebniscontrolling (Stichtag 31.12.2019) und HSK-Controlling werden vom Haupt- und Finanzausschuss zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis: Zur Kenntnis genommen

11. Jahresabschluss der Stadt Voerde (Niederrhein) für das Haushaltsjahr 2019 hier: Zuleitung des Entwurfs 16/1151 DS

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat folgenden

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) nimmt den vom Kämmerer aufgestellten und vom Bürgermeister bestätigten Entwurf des Jahresabschlusses der Stadt Voerde (Niederrhein) für das Haushaltsjahr 2019 zur Kenntnis und verweist ihn gem. § 59 Abs. 3 i. V. m. § 102 Abs. 1 GO NRW zur Prüfung an den Rechnungsprüfungsausschuss.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

12. Befreiung von der Pflicht zur Erstellung eines Gesamtabchlusses für das Haushaltsjahr 2019 **16/1182 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat folgenden

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde stellt anhand der Anlage zur Drucksache 16/1182 fest, dass entsprechend der Regelungen des §116 a Abs. 1 GO NRW die Stadt Voerde von der Pflicht zur Aufstellung eines Gesamtabchlusses für das Haushaltsjahr 2019 befreit ist. Dieser Beschluss wird der Aufsichtsbehörde mit der Anzeige des festgestellten Jahresabschlusses vorgelegt.

Gemäß § 116 a Abs. 3 GO NRW ist ein Beteiligungsbericht nach §117 GO NRW zu erstellen. Dieser ist vom Rat der Stadt Voerde zu beschließen und dem Jahresabschluss beizulegen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

13. Ermächtigungsübertragungen in das Haushaltsjahr 2020 **16/1108 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss der Stadt nimmt die Ermächtigungsübertragungen gemäß § 22 KomHVO für Aufwendungen und Auszahlungen aus dem Haushaltsjahr 2019 in das Haushaltsjahr 2020 gemäß der Anlage zur Drucksache Nr. 16/1108 zur Kenntnis.

Die aus der Bildung der Ermächtigungsübertragungen resultierenden Änderungen im Ergebnis- und Finanzplan des Haushaltsjahres 2020 werden ebenfalls zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis: Zur Kenntnis genommen

14. Jugendhilfeplanung im Bereich der "Kindertagesbetreuung" in der Stadt Voerde **16/1105 DS**
1. Ergänzung
hier: **Aktualisierung der Bedarfs- und Maßnahmenplanung für die Jahre 2020/21 ff.**

Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt die geänderte Bedarfsplanung zur Kindertagesbetreuung im Bereich der Stadt Voerde für das Kindergartenjahr 2020/21 zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis: Zur Kenntnis genommen

15. Fortschreibung des Spielflächenbedarfsplanes aus dem Jahr 1992; Antrag der SPD-Fraktion vom 17.09.2014 **16/737 DS**
2. Ergänzung
hier: **Gesamtentwurf des Spielflächenbedarfsplanes**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat folgenden

Beschlussvorschlag:

Dem Spielflächenbedarfsplan für den Planungszeitraum 2020 bis 2025 wird zugestimmt.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

16. Genehmigung einer Dringlichkeitsentscheidung

16/1180 DS

hier: Aussetzen der Beitragserhebung für die Betreuung von Kindern in der Kindertagesbetreuung (einschließlich der Kindertagespflege) und/oder im Rahmen des Offenen Ganztages an Schulen der Primarstufe und Förderschulen im Zuge von COVID-19 für den Monat Mai 2020

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat folgenden

Beschlussvorschlag:

Die nachfolgende, entsprechend § 60 Absatz 1 Satz 2 und Satz 3 GO NRW getroffene Dringlichkeitsentscheidung wird entsprechend § 60 Absatz 1 Satz 5 GO NRW genehmigt:

Die Stadt Voerde (Niederrhein) setzt die Erhebung von Elternbeiträgen auf Grundlage der örtlichen Satzungen für die Inanspruchnahme von

- Angeboten zur Förderung von Kindertagespflege gemäß §§ 22, 23 und 24 Achten Buch Sozialgesetzbuch (SGB VIII) sowie §§ 1 Absatz 1, 3, 4, 13, 17 Kinderbildungsgesetz (KiBiz),
- Angeboten zur Förderung von Kindern in Kindertageseinrichtungen gemäß § 22, 22a, und 24 SGB VIII sowie § 1 Absatz 1, 3, 13ff, 18 ff KiBiz,
- Angeboten gemäß § 9 SchulG in Verbindung mit dem Runderlass des Ministeriums für Schule und Bildung vom 23.12.2010 „Gebundene und offene Ganztagschulen sowie außerunterrichtliche Ganztags- und Betreuungsangebote in Primarbereich und Sekundarstufe I“ (BASS 12-63 Nr. 2)

im und für den Zeitraum vom 01. bis 31. Mai 2020 aus. Dies geschieht unabhängig davon, ob in diesem Zeitraum eine Betreuung in Anspruch genommen wird.

Die Entscheidung steht unter dem Vorbehalt der Beschlussfassung der angekündigten Kostenübernahmeregelung von 50% der tatsächlichen Ertrags- und Einzahlungsausfälle durch den Landesgesetzgeber.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

17. Reduzierung der Elternbeiträge für die Betreuung von Kindern in der Kindertagesbetreuung (einschließlich) der Kindertagespflege und im Rahmen des Offenen Ganztages an Schulen der Primarstufe im Zuge von COVID-19 für die Monate Juni und Juli 2020 auf 50%

16/1192 DS

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat folgenden

Beschlussvorschlag:

Die Stadt Voerde reduziert die Elternbeiträge, die auf Grundlage der Richtlinien der Stadt Voerde zur Förderung von Kindern in Tagespflege, der Satzung der Stadt Voerde über die Erhebung von Elternbeiträgen für den Besuch von Tageseinrichtungen für Kinder im Stadtgebiet Voerde und der Satzung zur Erhebung der Elternbeiträge im Rahmen der „Offenen Ganztagschule im Primarbereich“ der Stadt Voerde (Niederrhein) für die Inanspruchnahme von

- Angeboten zur Förderung von Kindertagespflege gemäß §§ 22, 23 und 24 SGB VIII (KJHG) sowie §§ 1 Absatz 1, 3, 4, 13, 17 KiBiz,
- Angeboten zur Förderung von Kinder in Kindertageseinrichtungen gemäß § 22, 22a, und 24 SGB VIII (KJHG) sowie § 1 Absatz 1, 3, 13 ff KiBiz,
- Angeboten gemäß § 9 SchulG in Verbindung mit dem Runderlass des Ministeriums

für Schule und Bildung vom 23.12.2010 „Gebundene und offene Ganztagschulen sowie außerunterrichtliche Ganztags- und Betreuungsangebote in Primarbereich und Sekundarstufe I“ (BASS 12-63 Nr. 2)

für die Monate Juni und Juli des Jahres 2020 auf jeweils 50%. Dies geschieht unabhängig davon, ob bzw. in welchem Umfang in diesen Monaten die jeweiligen Angebote tatsächlich in Anspruch genommen werden.

Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt der Beschlussfassung der angekündigten Kostenübernahmeregelung von 50% der tatsächlichen Ertrags- und Einzahlungsausfälle durch den Landesgesetzgeber.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

- 18. Änderung der Satzung der Stadt Voerde über die Erhebung von Elternbeiträgen für den Besuch von Tageseinrichtungen für Kinder im Stadtgebiet Voerde an neue gesetzliche Regelungen (4. Änderungssatzung) 16/1163 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat folgenden

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde beschließt die 4. Änderungssatzung der Elternbeitragsatzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für den Besuch von Tageseinrichtungen für Kinder im Stadtgebiet Voerde entsprechend der gesetzlichen Regelungen laut Anlage zur Drucksache 16/ 1163 DS.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

- 19. Entwurf zum Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel 16/1120 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat folgenden

Beschlussvorschlag:

Das für den Kreis Wesel erarbeitete Mobilitätskonzept durch das Büro für Verkehrs- und Stadtplanung BVS Rödel & Pachan (Anlage 1 zur Drucksache 16/1120) wird vom Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) unter Berücksichtigung der in der Drucksache 16/1120 dargestellten Änderungsvorschläge (in der Sachdarstellung fett und kursiv markiert) als Instrument für eine nachhaltige und umweltverträgliche Mobilitätsentwicklung im Kreis Wesel unterstützt.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

- 20. RVR-Entwurf zum regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr 16/1117 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat folgenden

Beschlussvorschlag:

1. Das vom Regionalverband Ruhr (RVR) erarbeitete *Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr* wird vom Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) als zukunftsorientiertes Instrument zur Weiterentwicklung einer innovativen Mobilität unter-

stützt.

2. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) unterstützt den Regionalverband Ruhr bzw. die federführenden Projektpartner in den Bemühungen zur Umsetzung der Modellprojekte des *Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr*. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) sieht insbesondere in den drei Modellprojekten Mobilstationen (M-U 5.1), Regionales Radwegenetz (insbesondere Radschnellwegeverbindungen) (M-I 11.1) sowie IGA 2027 (M-S 9.2) und gemeinsam mit den kreisangehörigen Kommunen und dem Kreis Wesel, vorbehaltlich der Zustimmung in den jeweils anderen kommunalen Räten der kreisangehörigen Städte und Gemeinden in den Modellprojekten metropolradruhr (M-U 6.1 & M-U 6.3), Städte an die Schiene (M-I 1.2) und Schiene 2040 (M-I 1.1) einen Schwerpunkt für ein eigenes verstärktes Engagement und Mitwirken.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, dem Regionalverband Ruhr diesen Beschluss bis zum 30.09.2020 zu übermitteln.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

21. 66. Änderung des Flächennutzungsplans "Löhnen" 16/1175 DS
hier: erneuter Feststellungsbeschluss

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat folgenden

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Voerde folgt den in der Anlage zur Drucksache (DS) 16/1175 dargestellten Abwägungsvorschlägen zu den gemäß § 3 Absatz 2 sowie § 4 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) vorgebrachten Anregungen und Bedenken. Es wird festgestellt, dass durch die damit verbundenen Änderungen die Grundzüge der Planung nicht berührt werden.
2. Der Rat der Stadt Voerde beschließt die 66. Änderung des Flächennutzungsplans „Löhnen“ gemäß § 6 BauGB für die in der Anlage 1 der DS 16/1129 dargestellten Bereiche als Flächennutzungsplanänderung (Feststellungsbeschluss). Der als Anlage 2 der Drucksache 16/1129 beigefügten Begründung mit Umweltbericht wird, ein schließlich der in Anlage zur Drucksache 16/1175 dargelegten Änderungen, zugestimmt.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

22. Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 141 "Gewerbegebiet südlich Kleiner Kiwitt" 16/1164 DS

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat folgenden

Beschlussvorschlag:

- 1) Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 141 „Gewerbegebiet südlich Kleiner Kiwitt“ für den in der Anlage 1 zur Drucksache Nr. 16/1164 dargestellten Geltungsbe reich.
- 2) Der Planungs- und Umweltausschuss wird beauftragt, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (hier Bürgeranhörung) gemäß § 3 Abs. 1 BauGB durchzuführen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

23. Bebauungsplan Nr. 142 "Lebensmittelmarkt Rahmstraße" 16/1166 DS
76. Änderung des Flächennutzungsplans "Lebensmittelmarkt Rahmstraße"
Aufstellungsbeschluss

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat folgenden

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 142 „Lebensmittelmarkt Rahmstraße“ für den in der Anlage 1 zur Drucksache 16/1166 dargestellten Geltungsbereich.
2. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt gemäß § 2 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 8 Abs. 3 BauGB die 76. Änderung des Flächennutzungsplans „Lebensmittelmarkt Rahmstraße“ für den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 142.
3. Der Planungs- und Umweltausschuss wird beauftragt gemäß § 3 Abs. 1 BauGB die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

24. Erlass der Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeiträgen nach §§ 135 a – 135 c BauGB der Stadt Voerde (Ndrh.) 16/1160 DS

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat folgenden

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde beschließt die der Drucksache Nr. 16/1160 als Anlage 1 beigelegte "Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeiträgen nach §§ 135 a - 135 c BauGB der Stadt Voerde (Niederrhein)".

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

25. Änderung des Kommunalabgabengesetzes § 8a KAG NRW 16/1173 DS
- Ergänzende Vorschriften für die Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen und über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen;
hier: Erstellung eines Straßen- und Wegekonzeptes

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat folgenden

Beschlussvorschlag:

Im Zusammenhang mit den vom Land beschlossenen ergänzenden Vorschriften für die Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen und über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen in § 8a KAG NRW beschließt der Stadtrat die Aufstellung des Straßen- und Wegekonzeptes der Stadt Voerde mit dem Mindestinhalt gemäß dem vom zuständigen Ministerium vorgeschriebenen Musterformular.

Das Straßen- und Wegekonzept stellt ein Handlungskonzept dar und ist ab 01.01.2021 Voraussetzung für eine Beantragung von Fördermitteln im Zusammenhang mit den über § 8a KAG NRW ergänzten Vorschriften zur Entlastung von Straßenausbaubeitragspflichtigen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

26. Mitteilungen der Verwaltung

Stadtkämmerer Hülser teilt den aktuellen Stand zu den Auswirkungen der Coronakrise auf den Haushalt der Stadt mit. Demzufolge gibt es derzeit Mindererträge bei der Gewerbesteuer in Höhe von 2,83 Mio. Euro. Hinzu kommen Stundungen von Gewerbe- und Vergütungssteuer in Höhe von 380.000 Euro sowie außergewöhnliche Aufwendungen in Höhe von 157.000 Euro und ein Ertragsausfall bei den Kita-Beiträgen in Höhe von 213.000 Euro. In Summe macht dies insgesamt ca. 3,6 Mio. Euro aus.

27. Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung

Fraktionsvorsitzender Garden erkundigt sich nach der Entwicklung der Abfallgebühren für das nächste Jahr. Bürgermeister Haarmann verweist auf die Beratung der Gebührekalkulation, die wie immer im letzten Sitzungszug des Jahres erfolgt und erklärt, dass die Verwaltung geringere Gebühren an die Bürger weiterreichen und auch darauf achten wird, dass der Kreis seinerseits die Entlastung durch die vollständige Abschreibung der Müllverbrennungsanlage Asdonkshof weiterreichen wird.

Fraktionsvorsitzender Garden nimmt Bezug auf eine Holzfällmaßnahme an der Bundesstraße 8 und verweist auf eine ähnliche Aktion an der Frankfurter Straße ca. zwei Jahre zuvor, bei der auch bis heute keine Ersatzpflanzung vorgenommen wurde und erkundigt sich, ob der Verursacher hier von Seiten der Verwaltung nicht in die Pflicht genommen wurde? Bürgermeister Haarmann sichert eine Überprüfung und kurzfristige Beantwortung zu.

Bürgermeister Haarmann schließt die öffentliche Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses um 18:24 Uhr.

Bürgermeister
Dirk Haarmann

Schriftführer
Armin Hänisch



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 23.01.2020

Fachbereich	Zentrale Dienste, Steuerung, Verwaltungsmanagement
Fachdienst	Zentrale Dienste

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	beschließend

Anregungen und Beschwerden gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW

hier: Bürgerantrag des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Dinslaken-Voerde e. V. auf Errichtung einer Bedarfsampel an der Einmündung Breiter Deich/Frankfurter Straße

Beschlussvorschlag:

Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt als zuständiger Ausschuss für die Erledigung von Anregungen und Beschwerden den Bürgerantrag des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Dinslaken-Voerde e. V. vom 20.01.2020 zur Kenntnis. Die hierin beantragte Errichtung einer Bedarfsampel an der Einmündung Breiter Deich/Frankfurter Straße muss aus den in der Drucksache 16/1094 dargestellten sachlichen Gründen abgelehnt werden.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input checked="" type="radio"/> nein
-----------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------------

Sachdarstellung:

Mit Schreiben vom 20.01.2020 hat sich der Vorsitzende des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Dinslaken-Voerde e. V. (ADFC) – Herr Peter Diederichs - an die Stadt gewandt. Der Bürgerantrag ist gemäß § 5 der Hauptsatzung dem für die Erledigung von Anregungen und Beschwerden zuständigen Haupt- und Finanzausschuss vorzulegen. Herr Diederichs hat sich mit der Veröffentlichung seiner personenbezogenen Daten einverstanden erklärt.

Der ADFC fordert die Errichtung einer Bedarfsampel an der Einmündung Breiter Deich/Frankfurter Straße. Die Querung der Frankfurter Straße (Landesstraße 396) im Bereich der Straße Breiter Deich sorgt seit langer Zeit für ein Unwohlsein in der Bevölkerung und wurde bereits wiederholt mit dem ADFC thematisiert.

Bereits im Sommer 2018 erfolgte ein Vorstoß durch den Vorstand des ADFC Dinslaken-Voerde, welcher an o. g. Stelle eine Lichtsignalanlage (LSA) forderte. Daher fand am 22.08.2018 unter Teilnahme von Vertretern der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Wesel, dem Landesbetrieb Straßen.NRW, der Kreispolizeibehörde (KPB) und der Stadt Voerde (Tiefbau, Baubetrieb sowie Straßenverkehrsbehörde) eine Ortsbesichtigung statt.

Nach Einschätzung der KPB wird die Unfalldichte der letzten fünf Jahre weiterhin als unauffällig angesehen, so dass aus Sicht der Polizei eine LSA nicht angezeigt sei. Auch der Landesbetrieb

Straßen NRW und der Kreis Wesel teilten diese Auffassung, dass eine LSA aufgrund des unauffälligen Unfallvorkommens nicht zu rechtfertigen ist.

In diesem Zusammenhang wurde auch die Errichtung einer Querungshilfe diskutiert. Dies wurde seitens des Landesbetriebes Straßen.NRW ebenfalls wegen des unauffälligen Unfallgeschehens für nicht erforderlich erachtet. Auch aus Platzgründen ist die Errichtung einer Mittelinsel nicht möglich. Die L 396 hat eine Fahrbahnbreite von knapp 6,5 m einschließlich der Rinnen. Eine Querungshilfe benötigt eine Mindestbreite von 2,5 m. Demnach müsste eine Fahrbahnbreite von $2 \times 3,25 \text{ m} + 2,5 \text{ m} = 9 \text{ m}$ vorgehalten werden. Aufgrund des östlichen einseitigen Radwegs und der dicht anliegenden Bebauung ist eine Verbreiterung der Fahrbahn an der betreffenden Stelle nicht realisierbar.

Abschließend wurde einvernehmlich festgestellt, dass bauliche Maßnahmen nicht gerechtfertigt und möglich sind.

Haarmann

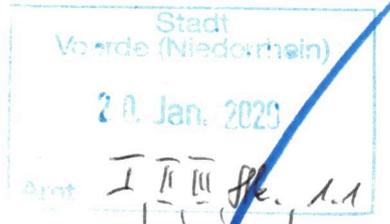
Anlage:

(1) Bürgerantrag adfc betr. Errichtung einer Bedarfsampel

23/01/20
H

Bürgermeister
- Herrn Dirk Haarmann -

Rathausplatz 20
46562 Voerde



20.01.2020

Del. Aug
1) **Dez. III, S.R.**
2) **FB 1 z. W. V.**
π

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, lieber Herr Haarmann,

Als Vorsitzender des *Deutschen Allgemeinen Fahrradclubs* (ADFC) Dinslaken-Voerde e.V. stelle ich einen **BÜRGERANTRAG** auf Errichtung einer Bedarfsampel an der Einmündung Breiter Deich/Frankfurter Strasse.

Begründung: Zur allgemein angestrebten und gewünschten Förderung des Fahrradverkehrs ist es notwendig, dass u.a. Sicherheit gewährleistet ist. Das ist an o.g. Straßeneinmündung nicht der Fall. So bringen Eltern aus Mehrum, Löhnen und Götterswickerhamm ihre Kinder mit dem Auto zur Schule oder zu Veranstaltungen in der Stadt, wenn keine Busverbindung besteht. Eine Verwaltung sollte zukunftsorientiert auch für die Radfahrer mit planen.

Ein besonderes Problem ist und bleibt es, während der Stoßzeiten, die Frankfurter Straße in dieser oder jener Richtung zu überqueren. **Weniger routinierte Fahrradfahrer mit Normal- oder E-Rad** haben Angst hier zu fahren, wie mir immer wieder mitgeteilt wird. Bürger aus Mehrum und Löhnen, so wurde mir berichtet, haben schon mehrfach versucht, hier eine Änderung herbei zu führen.

Die geplante Wegführung, Verlängerung der Steinstraße durch die Wiesen zum Unteren Hilding, halte ich für unzweckmäßig, weil auch Radfahrer z.B. von Löhnen den kürzesten Weg suchen und letzten Endes auch dort eine Ampel errichtet werden müsste.

In Dinslaken hat man keine 100m von der Ampel am "Schwarzen Ferkel" entfernt eine Bedarfsampel eingerichtet. So etwas ist also möglich.

Ich füge diesem Bürgerantrag eine möglich Lösung bei und verbleibe

mit freundlichem Gruß

Anlage

Ampeln von Radfahrern zu schalten, bzw von Pkw durch Induktionsschleife o.ä.

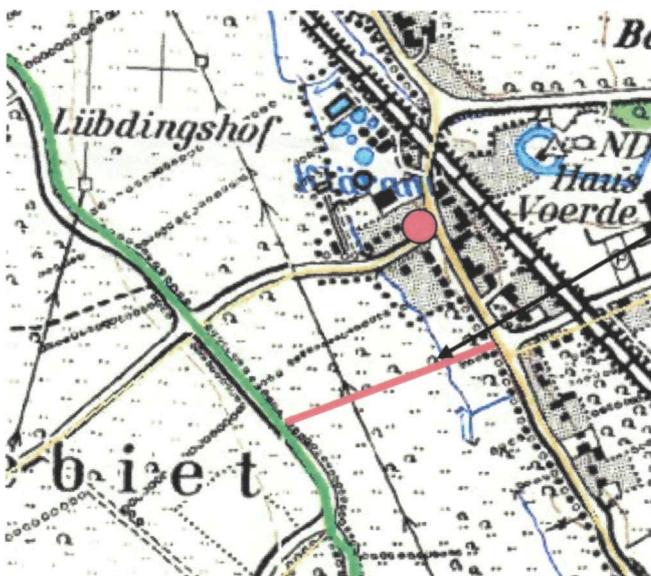


Streifen für Radfahrer, auf dem oft ein PKW abgestellt ist

Von Radfahrern Richtung Löhnen, Gwh .. zu schalten



Geländer



Vor der Bahnunterführung müsste evtl die aus Richtung Wesel Kommenden ein „Blinlicht“ auf die Ampel hinweisen

Keine Ampelanlage!

Weil Risiken zum Straßenverkehr gehören

weil AUTOVERKEHR behindert wird, weil Radweg Steinstraße - Unterer Hilding geplant ist.

RADFAHRER aus Löhnen und Gwh, die in die Stadt wollen, sollen einen Umweg fahren und dann die Frankfurter Straße (ohne Ampelanlage!) überqueren. ©



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 05.02.2020

Fachbereich	Zentrale Dienste, Steuerung, Verwaltungsmanagement
Fachdienst	Zentrale Dienste

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	beschließend

Anregungen und Beschwerden gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW

hier: **Anregung des Seniorenbeirates Voerde auf Kennzeichnung der Ruhebänke im Stadtgebiet Voerde vom 24.01.2020**

Beschlussvorschlag:

Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt als zuständiger Ausschuss für die Erledigung von Anregungen und Beschwerden die Anregung des Seniorenbeirates Voerde vom 24.01.2020 auf Kennzeichnung der Ruhebänke im Stadtgebiet Voerde zur Kenntnis und verweist sie zur weiteren Beratung an den Sozialausschuss und den Bau- und Betriebsausschuss.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input checked="" type="radio"/> nein
-----------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------------

Sachdarstellung:

Mit Schreiben vom 24.01.2020 hat sich der Seniorenbeirat der Stadt Voerde mit der Anregung auf Kennzeichnung der Ruhebänke im Stadtgebiet Voerde an die Stadt gewandt. Die Anregung ist gemäß § 5 der Hauptsatzung dem für die Erledigung von Anregungen und Beschwerden zuständigen Haupt- und Finanzausschuss vorzulegen. Frau Gerritz als Vorsitzende des Seniorenbeirates hat sich mit der Veröffentlichung ihrer personenbezogenen Daten einverstanden erklärt.

Haarmann

Anlage:

(1) Anregung Seniorenbeirat betr. Kennzeichnung Ruhebänke

30/01/20

Seniorenbeirat der Stadt Voerde (Niederrhein)



SCPN
29.01.
WBR

An den
Bürgermeister der Stadt Voerde
Dirk Haarmann
Rathausplatz 20
46562 Voerde

Vorsitzende:
Renate Gerritz
Sternbuschweg 40
46562 Voerde
Email: kurt-j@gerritz.de
Telefon: 02855.18269

Stadt
Voerde (Niederrhein)
27. Jan. 2020
Amt I II III IV, 1.1, 2.2

Voerde, den 24.01.2020

Anregungen und Beschwerden gem. § 24 GO NRW

Kennzeichnung der Ruhebänke im Stadtgebiet Voerde

Sehr geehrter Herr Haarmann,

der Seniorenbeirat der Stadt Voerde bittet Sie, die Tagesordnung des Ausschusses, der für nachfolgende Anregung zuständig ist, um den Punkt :

„Kataster für die Ruhebänke im Stadtgebiet Voerde“ zu erweitern.

Begründung der Anregung:

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, wie die Ruhebänke im Stadtgebiet markiert werden können, um bei Notfällen jeglicher Art die Notrufleitstellen bei der Polizei (110) oder Feuerwehr (112) mit der Kennzeichnung ein genauer Standort für eine schnelle Hilfeleistung übermitteln zu können.

Neben der schnelleren Hilfe bei Notfällen kann diese Markierung der Bänke auch bei Verunreinigungen oder Vandalismus als Standortangabe dienen.

Anbei Presseberichte aus den Städten Velen und Greven, die diese Kennzeichnung der Ruhebänke bereits durchgeführt haben.

Renate Gerritz

Vorsitzende

Seniorenbeirat der Stadt Voerde: Renate Gerritz (Vorsitzende), Martin Mügge (stellv. Vorsitzender), Wilhelm Dickmann (stellv. Vorsitzender), Bernhardine Dyllong (Schriftführerin), Helmut Göttler (Kassierer); Jürgen Albrí, Ernst Birkert, Manfred Challier, Jürgen Claus, Monika Dierks, Hermann Joormann, Hans-Jürgen Kempe, Reinhard Krüger.

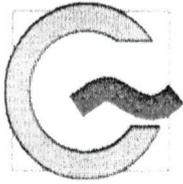
Der Blog
der Sparkasse Westmünsterland

Ruhebänke mit Notrufnummern ausgestattet

Velen. Die Ruhebänke in Velen bieten den Rad-Touristen und den aktiven Besuchern einen geeigneten Platz zum Verweilen. Im Kreis einmalig ist, dass diese Bänke in den kommenden Tagen von der örtlichen Bauhof-Mannschaft mit einer Notrufbeschilderung ausgestattet werden. Jede Bank trägt dann eine eigene Nummer. Diese und die dazugehörigen GPS-Daten sind bei der Leitstelle hinterlegt. „Sollte mitten in der Natur ein Notfall auftreten, können die Betroffenen beim Rettungsdienst diese Nummer durchgeben“, erläutert Bürgermeisterin Dagmar Jeske. Fernab von Wohngebieten ist eine Lokalisierung oft schwierig. Die Idee stammt von der Senioren-Union Velen-Ramsdorf und wurde gemeinsam mit der Stadt Velen umgesetzt. „Es ist toll, dass die Senioren-Union uns bei der Planung der Maßnahme sowie bei der Kontrolle der GPS-Daten tatkräftig unterstützt hat.“, so die Bürgermeisterin weiter.



„Die Projektidee der Senioren-Union Velen-Ramsdorf ist bisher einmalig im Kreis Borken und wir freuen uns, dass wir diese gute Idee, die Leben retten kann, mit Mitteln der Sparkassenstiftung für den Kreis Borken unterstützen können“, sagt Dr. Raoul G. Wild, Vorstandsmitglied der Sparkasse Westmünsterland. Die Materialkosten der 250 Schilder konnten mit 1.000 Euro aus der Stiftung abgedeckt werden. Rund 200 Ruhebänke werden mit den Schildern ausgestattet. Die restlichen Schilder dienen als Reserve. Sie tragen, ähnlich wie bei einem Nummernschild, die Buchstaben „RAM“ oder „VEL“ und dann eine fortlaufende Nummer. Die Bürgermeisterin Dagmar Jeske montiert gemeinsam mit den Vertretern der Sparkassenstiftung eines der neuen Schilder an der Bank in der Nähe des Spielplatzes am Oedingkamp. „Ich bin mir sicher, dass dieses Projekt auch als Vorbild für andere Kommunen dienen kann“, sagt Christoph Mels, Sparkassen-Geschäftsstellenleiter in Ramsdorf.



Pressemitteilung

02.07.2019

Heimatverein und Stadt kennzeichnen Ruhebänke für den Notfall

Die Stadt und der Heimatverein Greven wollen die Park- und Ruhebänke in den Außenbereichen Grevens als Orientierungspunkte kennzeichnen, damit Retter in Notfällen schneller vor Ort sind. Wolfgang Mohring, Heimatvereinsmitglied und begeisterter Radfahrer, ist deshalb im Moment viel auf zwei Rädern unterwegs, um per Handy und GPS die genauen Standorte von rund 200 Ruhebänken zu erfassen.

Insgesamt muss Mohring dafür etwa 400 Kilometer auf dem Fahrrad zurücklegen. Sind alle Standorte aufgenommen, werden die Bänke nummeriert. Zweck des so erstellten „Ruhebänke-Katasters“ ist, dass Menschen, die unterwegs in Not geraten und Hilfe brauchen, nur die – gut sichtbare – Nummer der nächsten Ruhebank angeben müssen, um vom Rettungsdienst schneller gefunden zu werden. Michael Koordt, Chef der Grevener Feuer- und Rettungswache, begrüßt das Projekt sehr: „Die Einsatzkräfte können verletzte oder hilflose Personen damit auch dort zielgenauer orten, wo es nicht an jeder Ecke Wege- und Straßenschilder gibt.“

Stephanie Paals, Leiterin des Fachdienstes Bürgerdienste, freut sich, dass der Heimatverein der Stadt bei der Erstellung des Katasters so engagiert hilft: „Das könnten wir mit unseren Leuten gar nicht stemmen, es ist einfach toll, dass der Heimatverein uns so stark unterstützt!“

Den Anstoß für das Projekt hatte ein Antrag der SPD-Fraktion im Grevener Stadtrat gegeben. Bis es endgültig steht, wird es aber noch etwas dauern: Sind die Standortkoordinaten der Bänke erfasst, werden die Daten vom städtischen Geodatenmanagement in die digitalen Stadtkarten eingepflegt. Und erst nach einer Standortanalyse durch den Rettungsdienst werden die Nummern vergeben und an die Kreisleitstelle in Steinfurt zur Eingabe weitergeleitet.

Herausgeber

Stadt Greven
Zentraler Steuerungsdienst - Pressestelle
Rathausstraße 6



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 12.02.2020

Fachbereich	Soziales und Jugend
Fachdienst	Jugend

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Jugendhilfeausschuss	05.03.2020	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

Onlinepetition: "Mehr Personal an Kindertageseinrichtungen der Stadt Voerde"

Beschlussvorschlag:

Die eingereichte Petition ist im Hinblick auf die gesetzlich bedingten strukturellen Defizite in der Ausstattung der Kindertageseinrichtungen im Namen der Petitionssteller und der Stadtverwaltung an die Petitionsstelle des Landes weiterzureichen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Keine

Sachdarstellung:

Mit Datum vom 11.12.2019 wurde von Seiten Frau Hähnel als Initiatorin eine Petition auf den Weg gebracht, die die personelle Situation der Kindertageseinrichtungen in der Stadt Voerde in den Blick nimmt. Motivation zu der Petition sind eigene Erfahrungen in der Betreuungssituation von Kindern.

Die Unterstützerinnen und Unterstützer der Petition fühlen sich zum großen Teil aufgrund eigener Erfahrungen, aber auch Erfahrungen von Angehörigen und Freunden oder der eigenen Berufstätigkeit mit dieser Petition verbunden. Innerhalb eines Monats haben sich über 900 Unterstützer dieser Petition gefunden.

Mit dieser Drucksache soll über die Hintergründe, den Umgang sowie das weitere Vorgehen beraten werden.

Hintergrund der Petition

Wesentliche Kritikpunkte der Petition waren insbesondere Schließzeiten aufgrund von Personalmangel, Einsatz von Eltern im Alltag der Kindertageseinrichtung zum Ausgleich von Personalausfällen, die allgemeine Arbeitssituation und die arbeitsvertragliche Situation im Hinblick auf Zeitverträge der Mitarbeitenden sowie die Öffnungszeiten.

Als Zielstellungen wurden entsprechend formuliert:

- mehr Personal
- unbefristete Verträge
- angemessene Stellenschlüssel
- verbesserte Öffnungszeiten
- Sicherung der Übernahme von Jahrespraktikanten durch unbefristete Verträge
- Attraktivieren des Berufsbildes

Die Interessen der Petitionsteller wurden in persönlichen Gesprächen aufgegriffen und in Zusammenarbeit mit dem Jugendamtselternbeirat (JAEB) aufgearbeitet.

Generelle Feststellung:

Die aufgezeigten Problemstellungen unterteilen sich in individuelle Problemstellungen/ Herausforderungen der jeweiligen Einrichtung im Wesentlichen bedingt durch Krankheitsausfälle, der Notwendigkeit, dass Träger auskömmlich wirtschaften müssen und generellen strukturellen Defiziten in der Finanzierung einer auskömmlichen Kindertagesbetreuung. Grundsätzlich trifft diese Situation auf alle Einrichtungen zu.

Hieraus ergaben sich als Erkenntnisse, dass die bestehende Versorgungsstruktur durch das KIBIZ nur so lange funktionieren kann, so lange alle Mitarbeiter im Dienst sowie gesund und arbeitsfähig sind. Die Notwendigkeit des auskömmlichen Wirtschaftens bedingt, dass in Vertretungsstellen nur Zeitverträge abgeschlossen und keine personellen Überhänge zum Kibiz geschaffen werden können. Darüber hinaus können die strukturellen Defizite, die in den gesetzlichen Grundlagen zu finden sind, nicht unmittelbar beeinflusst oder umgangen werden.

Auch die aktuellen gesetzlichen Novellierungen im Kibiz lassen keine wesentlichen Veränderungen in der Qualität der Betreuung erkennen. Die kalkulatorisch zu planenden Fachkraftstunden haben sich nicht verändert. Lediglich die verbindliche Freistellung der Leitungskraft wurde ins Gesetz formuliert. Diese ist aber bereits heute durch viele Träger freiwillig umgesetzt. Daneben gibt es eine Reihe von qualitativen Anforderungen, die sich aber nicht weiter auf die personellen Voraussetzungen der Betreuung auswirken. Die vollständigen Auswirkungen des KIBIZ werden gerade noch im Detail aufgeschlüsselt und für die Vorstellung in einer der nächsten JHA aufbereitet. Diesbezüglich zeigt sich aber bereits heute, dass durch das gesetzgeberische Verfahren im Hinblick auf die Personalausstattung, lediglich erreicht wurde, bestehende Refinanzierungslücken des „alten“ Kibiz zu schließen, ohne eine qualitative Verbesserung der Personalausstattung vorzunehmen.

Im Hinblick auf die unterschiedlichen Ursachen der beschriebenen Problemstellungen und der möglichen Beeinflussbarkeit wurde ein differenziertes Vorgehen durch die Initiatoren, den JAEB und der Verwaltung vereinbart:

1. Im Hinblick auf die individuellen Problemstellungen und deren direkten Auswirkungen ist bezogen auf die formulierten Kritikpunkte, zusammen dem jeweiligen Elternbeirat der Einrichtungen, mit dem Träger Kontakt aufzunehmen. Hier sind unter den gegebenen Bedingungen die gefundenen Lösungen zu hinterfragen. Ggf. kann durch diesen Dialog und ein hohes Maß an Transparenz zu gemeinschaftlich getragenen Lösungen und Vorgehensweisen gekommen werden, um Engpässen zu begegnen.
2. Der Jugendamtselternbeirat greift das Thema in Ihren nächsten Sitzungen auf, um das Bild für die Gesamtsituation an allen Kindertageseinrichtungen in Voerde zu komplettieren.
3. Im Hinblick auf die in der Struktur der Gesetzgebung beruhenden Mangellagen ist die Petition mit Unterstützung und Befürwortung durch die Stadt ans Land weiterzureichen.

Im Hinblick auf die gefundene Vorgehensweise ergeht die oben benannte Beschussempfehlung.

Haarmann

Anlagen:

- (1) Text Onlinepetition

Nina Hähnel
Lerchenstr. 9

46562 Voerde

AN: Dirk Haarmann, Bürgermeister der Stadt Voerde

Petition:

Es gibt nicht ausreichend Personal, um der Arbeit an unseren Kindern gerecht zu werden.

Öffnungszeiten, Urlaubsansprüche, Schul- oder Unizeiten, Dokumentationsarbeit und die steigende Arbeit mit unseren unter dreijährigen Kindern lassen das Arbeitspensum ohnehin schon ins Unermessliche steigen. Fällt allerdings Personal aus privaten oder Krankheitsgründen aus, ist die Arbeit schlichtweg nicht mehr zu schaffen. Unsere Erzieher/innen sind am Leistungsmaximum angelangt.

Kindergärten richten Notgruppen ein, Eltern werden gefragt, ob sie ihre Kinder zuhause betreuen können. Eltern springen bei der Essensausgabe, bei organisatorischen Angelegenheiten oder bei Ausflügen ein, damit keines der Kinder auf der Strecke bleibt. Zeitverträge vergraulen das Personal, dass uns derzeit überhaupt zur Verfügung steht.

Unsere Erzieher/innen sind überlastet und das geht zu Lasten unserer Kinder, unseres Privat- und Arbeitslebens. Stellenschlüssel werden völlig unrealistisch bemessen.

Die gesamte Personalpolitik ist zu überdenken!

Wir fordern:

- mehr Personal
- keine Zeitverträge mehr
- realistische Stellenbemessungsschlüssel
- zeitnahe Aussicht auf eine Übernahme für Jahrespraktikanten
- ausreichende Öffnungszeiten, damit wir unserer Arbeit nachgehen können
- Vergütung und Arbeitsbedingungen attraktiver gestalten = Abhilfe beim Fachkräftemangel

Begründung:

Wir Voerder (darunter verstehen wir selbstverständlich ALLE Stadtteile) möchten tätig werden und die personelle Situation in unseren Kindergärten nicht länger hinnehmen.

Kinder sind unsere Zukunft und wir möchten sie guten Gewissens in treusorgende Hände geben. Unsere Erzieher/innen sind toll, leisten hervorragende, ja fast übermenschliche Arbeit und haben am Ende des Tages sogar noch ein Lächeln für uns Eltern übrig.

ABER unsere Erzieher/innen sind bereits an ihrem Leistungsmaximum angekommen, arbeiten sogar noch darüber hinaus. Eine einzige Krankmeldung wirft das ganze Konzept um. Aus einem Team wird dann plötzlich eine Einzelperson, die auf alle Wünsche, Bedürfnisse und Nöte unserer Kinder eingehen muss.

Unsere Erzieher sollen, müssen und dürfen die Erziehung unserer Kinder übernehmen. Sie beschäftigen unsere Kinder, sie fordern, fördern und unterstützen sie ganz individuell. Sie waschen, unterstützen bei Toilettengängen, wickeln, trösten, muntern auf, lachen mit ihnen, spielen, singen, ziehen sie an-, um- und aus, sie basteln, unternehmen Ausflüge und noch vieles, vieles mehr. Das Alles machen unsere Erzieher/innen auch nach ihrem menschenmöglichsten, während wir Eltern unserer Arbeit nachgehen.

Jedoch fehlt es schlicht und einfach an Personal, damit die Arbeit an UNSEREN KINDERN nicht nur erfolgen, sondern auch pädagogisch wertvoll ausgeführt werden kann.

Nun sind WIR ELTERN gefragt unsere Einrichtung, insbesondere unsere Erzieher/innen zu unterstützen!

Es geht immerhin um das Wohl unserer Kinder!

Wenn wir weiterhin so mit unseren Erziehern umgehen und ihre wertvolle Arbeitskraft derart verpulvern, führt das unweigerlich zu erneuten Krankmeldungen und noch mehr Problemen als ohnehin schon vorhanden sind.

An dieser Stelle sei auf die Studie der Bertelsmann Stiftung hingewiesen, welche die Problematik mit der Stellenbemessung sehr schön widerspiegelt:

http://www.google.de/amp/s/rp-online.de/nrw/panorama/kinderbetreuung-s-o-stark-variieren-die-kita-personalschluesel-in-nrw_aid-17895115%3foutput=amp

Lasst uns gemeinsam etwas bewegen und Unterschriften sammeln, damit das Problem des Personalmangels an den Kindertageseinrichtungen endlich Gehör findet! Je mehr Unterschriften gesammelt werden, desto größer unser Sprachrohr! Ziel dieser Initiative ist es, an **allen Einrichtungen** so viele Unterschriften wie möglich zu sammeln, damit diese anschließend bei der Stadt vorgelegt werden können. Selbstverständlich sollen und dürfen auch die Betroffenen einer kirchlich oder caritativ organisierten Einrichtung eintragen. Die Stadt und das Jugendamt werden sich dann an eine Problemlösung begeben müssen und alle Beteiligten, also auch kirchliche und caritative Organisationen, an einen Tisch holen. Wir hoffen auf ein Umdenken bei der Personalpolitik.

Es kamen einige Rückfragen zu den kirchlichen und caritativen Kita-Einrichtungen. Selbstverständlich sollen sich alle Beteiligten eintragen, denn es ist ein **allgemeines Problem**. Das Jugendamt (Elternbeitragseintreiber) wird sich den Problemen trägerunabhängig und für jeden einzelnen Stadtteil Voerdes stellen müssen. Dies stellt keinen Alleingang von Voerde Stadtmitte dar, sondern weitet sich natürlich auch auf alle Städte aus, die dem Jugendamt Voerde unterliegen.

Immer wieder werden Stimmen laut, die den Fachkräftemangel hervorheben und angeben, dass selbst wenn die finanziellen Mittel neue Arbeitskräfte zulassen würden, einfach kein Personal zu finden wäre. Bitte überdenken Sie, dass der Stadt Voerde durchaus schon vorhandene Kräfte abgeworben wurden, weil andere Städte (auch Städte im Kreis Wesel) zu besseren finanziellen Bedingungen einstellen und sogar eine berufliche Karriere in Aussicht stellen. Unsere Erzieher/innen sind offensichtlich nicht nur überlastet, sondern auch noch zu schlecht bezahlt. Praktikanten/innen haben von der Stadt Voerde zwar einen Arbeitsvertrag angeboten bekommen, dieser wurde allerdings zeitlich befristet. Diese Fachkräfte sind selbstverständlich zu den Städten und Kommunen gewechselt, die ein zeitlich unbefristetes Beschäftigungsverhältnis in Aussicht stellten.

Auch Öffnungszeiten können derzeit nicht verlängert werden, dazu bedarf es Personal unterschiedlicher Alterstruktur, denn andere Öffnungszeiten würden eine Art Schichtdienst auf den Plan rufen.

! Bitte beachten Sie: Sollten Sie sich bereits in eine der Listen eingetragen haben, die in den Kindergärten der Stadt Voerde ausliegen, verzichten Sie bitte auf die Onlineteilnahme, damit eine problemlose Stimmauszählung erfolgen kann, denn auch wir sind nur Ehrenamtler.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Im Namen aller Unterzeichnenden:

+++ Achtung +++ Unterschriftenlisten mit personenbezogenen Daten sind nicht zur Veröffentlichung bestimmt +++
Nur für den internen Gebrauch +++



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 04.06.2020

Fachbereich	Zentrale Dienste, Steuerung, Verwaltungsmanagement
Fachdienst	Zentrale Dienste

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

Erstellung eines Wappens für den Stadtteil Ork

Beschlussvorschlag:

1. Der Bürgermeister wird ermächtigt, alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um im Rahmen eines Bürgerbeteiligungsverfahrens ein Wappen für den Ortsteil Ork zu entwickeln.
2. Soweit ein Wappen entwickelt wurde, ist ein weiterer Beschluss des Stadtrates nicht notwendig. Die endgültige Festlegung erfolgt über den Bürgermeister in Einvernehmen mit dem Ältestenrat.
3. Die Kosten für die Änderung des Wappenfensters im Rathaus und der Bürgermeisterkette werden durch die Ortsgemeinschaft bzw. allgemeine Spenden getragen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input checked="" type="radio"/> nein
-----------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------------

Sachdarstellung:

Die Stadt Voerde ist landesweit eine der wenigen Kommunen, die für die Ortsteile eigenständige Wappen hat. Die einzige Ausnahme besteht hier für den Ortsteil Ork, für den bislang kein Wappen entwickelt wurde. Die Orker Bürgerschaft ist nunmehr an die Verwaltung herangetreten, auch für ihren Ortsteil ein Wappen zu entwerfen und offiziell als Ortsteilwappen zuzulassen. Die Hauptsatzung sieht für Ortsteilwappen keine besondere Regelung vor. Auch um die Gleichbehandlung und Gleichwertigkeit des Ortsteils Ork im Verhältnis zu den weiteren Ortsteilen zu dokumentieren ist es sinnvoll, eine entsprechende Wappenentwicklung voranzutreiben.

Da es sich um eine freiwillige Leistung der Verwaltung handeln würde, die im Zuge des bestehenden Haushaltssicherungskonzeptes finanziell nicht darstellbar ist, ist eine Finanzierung ohne städtische Haushaltsmittel jedoch unabdingbar. Ähnlich wurde seinerzeit bei der Änderung des Ortsteilwappens Möllen verfahren.

Dabei stellen sich die Kosten für die Umsetzung wie folgt dar:

Änderung des Wappenfensters: ca. 1.300,00 €

Änderung der Bürgermeisterkette: ca. 1.500,00 €

Im Zuge des gestalterischen Prozesses können noch weitere Kosten für die Erstellung des Grafikentwurfes entstehen. Diese sind derzeit allerdings noch nicht bezifferbar.

Haarmann



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 04.06.2020

Fachbereich	Zentrale Dienste, Steuerung, Verwaltungsmanagement
Fachdienst	Zentrale Dienste

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zur Sicherstellung der Qualifikation der Mitarbeitenden der Stadt Voerde

Beschlussvorschlag:

Vorbehaltlich der Gründung des Zweckverbandes Studieninstitut Niederrhein wird der Bürgermeister ermächtigt, sämtliche für den Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung notwendigen Erklärungen auf der Grundlage des beigefügten Entwurfes der Vereinbarung abzugeben.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input checked="" type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input type="radio"/> nein
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input type="radio"/> ja*	<input type="radio"/> nein*	
* Erläuterung siehe Begründung			
Begründung:	Vor dem Hintergrund des weiteren Ausbaus des Standortes Wesel und damit der Gewährleistung einer standortnahen Ausbildung für die Nachwuchskräfte der Stadt Voerde könnte nachhaltig ein Beitrag zur CO ₂ -Reduzierung erreicht werden. Fahrten mit dem PKW zum Lehrgangs- und Fortbildungsbesuch sowie die Teilnahme an Prüfungen am Standort des Studieninstitutes in Krefeld, in einigen Fällen auch in Mönchengladbach würden entfallen.		

Sachdarstellung:

Aus dem ehemaligen Studieninstitut linker Niederrhein hervorgegangen wurde im Jahre 2000 das StudienInstitut Niederrhein (S.I.N.N.) in der heutigen Form gegründet. Die Kreise Wesel und Kleve kamen im Jahr 2001 als neue Gesellschafter hinzu.

Das S.I.N.N. hat sich in den letzten Jahren ständig vergrößert. In allen Angebotsfeldern (Lehrgänge und Prüfungen, Fortbildung und Personalentwicklung sowie Personalausleseverfahren) hat sich der Umfang der Leistungen in den letzten fast 20 Jahren mehr als verdoppelt.

Die Träger einschließlich der kreisangehörigen Kommunen des Institutsgebietes haben in den letzten Jahren insbesondere für den Lehrgangsbereich nicht mehr ausreichend nebenamtliche Dozenten gewinnen können. Mangels Dienstherrenfähigkeit des Institutes mussten weitere hauptamtliche Dozenten sowie Mitarbeiter bei den Trägern eingestellt und dem Studieninstitut überlassen wer-

den. Infolge des geänderten Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes sind Personalüberlassungen an private Organisationen (das Studieninstitut wird bisher von einer BGB-Gesellschaft getragen) nur noch für maximal 18 Monate möglich.

Gleichzeitig führt die Rechtslage zur Umsatzbesteuerung nach den Vorgaben der europäischen Umsatzsteuerrichtlinie auch zu einer Änderung des deutschen Rechts, welches nach einer Übergangsfrist bis zum 31.12.2020 die Umsatzsteuerverpflichtung neu regelt. Die bisherige Rechtsform ist daher auf den neuen § 2b Umsatzsteuergesetz (UStG) auszurichten.

Darüber hinaus ergeben sich für einige Leistungen des Studieninstitutes Fragen zu den vergaberechtlichen Voraussetzungen für eine Beauftragung des Studieninstitutes durch die Träger und die übrigen Kommunen im Institutsgebiet.

Vor dem Hintergrund der o. g. Herausforderungen hat das Kuratorium des Studieninstitutes eine Arbeitsgruppe mit der Überprüfung und ggf. Anpassung der Rechtsform beauftragt. Schnell wurde ersichtlich, dass zur Erfüllung der Anforderungen eine neue öffentlich-rechtliche Organisationsform notwendig wird. Unter Beteiligung eines Beratungsunternehmens (PKF Fasselt Schlage aus Duisburg) wurden entsprechende Entscheidungsgrundlagen erarbeitet. Dabei soll das neue Konstrukt soweit wie möglich die bisherige bewährte Struktur abbilden, um die von einer gleichberechtigten Partnerschaft getragene vertrauensvolle und erfolgreiche Zusammenarbeit unter den Trägern zu erhalten.

Als Ergebnis der Prüfung hat sich die Rechtsform des Zweckverbandes als vorteilhafteste Organisationsform ergeben. Damit werden eine Dienstherrenfähigkeit und Personalgestellungen ohne Weiteres dauerhaft ermöglicht. Die Anforderung des § 2b UStG, wonach für Beistandsleistungen eine dauerhafte öffentlich-rechtliche Basis bestehen muss, wird ebenso erfüllt. Es werden lediglich die im Wettbewerb stehenden Personalausleseverfahren für Kommunen, die damit das Studieninstitut beauftragt haben, umsatzsteuerpflichtig. In vielen Fällen der Beauftragung des Studieninstitutes wird vergaberechtlich eine Inhousefähigkeit hergestellt.

Das Kuratorium des Studieninstitutes hat am 13.12.2019 entschieden, die Gründung eines Zweckverbandes zum 01.01.2021 auf den Weg zu bringen.

Mitglieder des Zweckverbandes werden die Städte Krefeld und Mönchengladbach sowie die Kreise Wesel, Kleve und Viersen sein.

Nach wie vor wird dem Zweckverband die Aufgabe übertragen, den Dienstkräften der Gemeinden und Gemeindeverbände des Institutsgebietes die nach den Prüfungsordnungen vorgeschriebenen Prüfungen abzunehmen und auf diese vorzubereiten. Die Fort- und Weiterbildung in den verschiedenen Bereichen des kommunalen Handelns soll das Institut ebenso weiterführen wie die Unterstützung für Personalauswahl- und Stellenbesetzungsverfahren.

Um für die kreisangehörigen Kommunen der originären Zweckverbandsmitglieder das Leistungsangebot ebenfalls zu öffnen, sind unmittelbare rechtliche Bindungen zwischen dem Zweckverband und den Kommunen zu definieren. Hierzu sieht die beigefügte Zweckverbandssatzung in § 2 Abs. 5 eine entsprechende Möglichkeit in Form einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung vor.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Öff.-rechtl. Vereinbarung zur Sicherstellung der Qualifikation der Mitarbeitenden der Stadt Vorde
- (2) Microsoft Word - 2020-03-04ENTWURF Satzung (4).docx

**Öffentlich-rechtliche Vereinbarung
zur Sicherstellung der Qualifikation der Mitarbeitenden
der Stadt / Gemeinde**

Zwischen dem

Zweckverband StudienInstitut Niederrhein, vertreten durch den Vorstandsvorsteher,
.....(Anschrift)...

- nachfolgend S.I.N.N genannt -

und der

Stadt / Gemeinde, vertreten durch den/die Bürgermeister/in, ...(Anschrift)...

- nachfolgend Kommune genannt -

wird aufgrund des § 1 in Verbindung mit §§ 23 ff. des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GkG) - SGV. NRW. 202 - in der zum Zeitpunkt des Abschlusses dieser Vereinbarung gültigen Fassung sowie aufgrund des § 2 Abs. 5 der Zweckverbandssatzung vom xx.xx.2020 nachfolgende öffentlich-rechtliche Vereinbarung geschlossen:

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Die Kommune gehört einem Kreis an, welcher Mitglied des Zweckverbandes SINN ist, und liegt damit im Institutsgebiet des SINN. Diese Vereinbarung regelt entsprechend der Zweckverbandssatzung die für die Kommune wahrzunehmenden Aufgaben des SINN sowie die Mitwirkungsmöglichkeiten der Kommune bei der Aufgabenerfüllung des SINN zwecks Sicherstellung der Qualifikation ihrer Mitarbeitenden.
- (2) Dem S.I.N.N wird im Wege der Delegation zur Erfüllung die Aufgabe übertragen, den Dienstkräften der Kommune die nach den Prüfungsordnungen vorgeschriebenen Prüfungen abzunehmen und auf diese vorzubereiten.
- (3) Dem S.I.N.N wird ferner im Wege der Mandatierung zur Durchführung die Fort- und Weiterbildung der Dienstkräfte in den verschiedenen Bereichen des kommunalen Handelns übertragen.
- (4) Das S.I.N.N bietet Unterstützung für die Personalauswahl- und das Stellenbesetzungsverfahren an. Hierfür wird jeweils ein spezielles Entgelt vereinbart.
- (5) Die Aufgaben nach den Absätzen 2 und 3 werden gegen die vom S.I.N.N hierfür festgestellten Gebühren erbracht.

§ 2 Wahrnehmung der Steuerungs- und Mitwirkungsrechte

- (1) Das S.I.N.N stellt seinen Zweckverbandsmitgliedern die Unterlagen für die Verbandsversammlung zur Verfügung. Die Kommune erhält vom S.I.N.N die Unterlagen gleichzeitig zur Kenntnis, so dass zwischen Kreis und Kommune ein Benehmen im Hinblick auf die Entscheidungen in der Zweckverbandsversammlung hergestellt werden kann.
- (2) Die Institutskommission ist ein Arbeitsausschuss der Verbandsversammlung des SINN mit der Aufgabe, einen regelmäßigen Informationsaustausch zwischen Geschäftsführung des S.I.N.N und seinen Mitgliedern sowie den übrigen Kommunen im Verbandsgebiet zu gewährleisten. Die Institutskommission besteht unter anderem aus zwei Vertretungen der kreisangehörigen Kommunen jedes Kreises. Diese Vertretung übernehmen die nach Einwohnerzahlen größte kreisangehörige Stadt eines Kreises sowie eine durch die Hauptverwaltungsbeamten der übrigen kreisangehörigen Kommunen gewählte Kommune in Abstimmung mit diesen. Für beide vorgenannten Kommunen werden durch die jeweiligen Hauptverwaltungsbeamten eine Vertretung sowie eine Stellvertretung für die Institutskommission bestimmt. (Sollte die Kommune nicht in der Institutskommission vertreten sein, werden ihr vom S.I.N.N die Sitzungsunterlagen zur Kenntnis zugesandt.)

§ 3 Laufzeit und Kündigung

- (1) Diese Vereinbarung wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.
- (2) Sie kann mit einer Frist von sechs Monaten zum Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden. Die gesetzlichen Regelungen über eine außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund bleiben unberührt. Eine Kündigung muss schriftlich erfolgen.
- (3) Die Kündigung der Vereinbarung ist von der kündigenden Partei der Aufsichtsbehörde anzuzeigen. Die Wirksamkeit der Kündigung richtet sich nach § 24 Abs. 5 GkG NRW.
- (4) Die zum Zeitpunkt einer Kündigung fest vereinbarten oder laufenden Veranstaltungen werden in jedem Fall durch das SINN zu Ende geführt.

§ 4 Salvatorische Klausel

Sollte eine Bestimmung dieser öffentlich-rechtlichen Vereinbarung unwirksam sein oder werden, so berührt dies nicht die Wirksamkeit der übrigen in dieser Vereinbarung enthaltenen Regelungen. Sofern die unwirksame Bestimmung nicht ersatzlos fortfallen kann, ist sie durch eine solche zu ersetzen, die dem beabsichtigten Sinn und Zweck am nächsten kommt. Gleiches gilt, soweit diese Vereinbarung lückenhaft sein sollte.

§ 5 Schlussbestimmungen

- (1) Änderungen oder Ergänzungen der Vereinbarung bedürfen der Schriftform; dies gilt insbesondere für diese Schriftformklausel.
- (2) Diese Vereinbarung tritt am Tage nach der öffentlichen Bekanntmachung im Amtsblatt der Bezirksregierung Düsseldorf in Kraft

Krefeld, .2020

Stadt/Gemeinde, .2020

Für das Studieninstitut

Für die Stadt / Gemeinde

Verbandsvorsteher

Bürgermeister

**Satzung des Zweckverbands
StudienInstitut NiederrheiN
vom**

(ENTWURF: Stand 03.04.2020)

**§ 1
Name und Träger des Institutes**

- (1) Die Städte Krefeld und Mönchengladbach sowie die Kreise Kleve, Viersen und Wesel (Mitglieder) bilden einen Zweckverband zur Unterhaltung und zum Betrieb des „StudienInstitutes NiederrheiN (S.I.N.N.)“. Das Institutsgebiet erstreckt sich auf die Gebiete der Mitglieder.
- (2) Der Zweckverband führt den Namen „Zweckverband StudienInstitut NiederrheiN“. Er hat seinen Sitz in Krefeld und Niederlassungen in Mönchengladbach und Wesel. Er führt ein Dienstsiegel.
- (3) Die Funktionsbezeichnungen gelten jeweils in weiblicher wie männlicher Form.

**§ 2
Aufgaben**

- (1) Zur Sicherung der nachhaltigen Qualifikation zur dauerhaften rechtsicheren und effizienten Erledigung der den Mitgliedern obliegenden hoheitlichen Aufgaben unter Einschluss der Belange der Feuerwehr wird der Aufgabenbereich des Studieninstituts durch die Mitglieder wie nachstehend bestimmt:
- (2) Dem Zweckverband wird zur Erfüllung die Aufgabe übertragen, den Dienstkräften der Gemeinden und Gemeindeverbänden des Institutsgebiets die nach den Prüfungsordnungen vorgeschriebenen Prüfungen abzunehmen und auf diese vorzubereiten.
- (3) Dem Zweckverband wird zur Durchführung die Fort- und Weiterbildung der Dienstkräfte in den verschiedenen Bereichen des kommunalen Handelns übertragen.
- (4) Das Studieninstitut bietet Unterstützung für die Personalauswahl- und das Stellenbesetzungsverfahren an.
- (5) Das Studieninstitut kann Vereinbarungen mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden der Zweckverbandsmitglieder schließen oder Kooperationen mit diesen eingehen.
- (6) Der Zweckverband kann, auch unter Einschluss der Kooperation mit anderen öffentlichen Aufgabenträgern, weitere Aufgaben übernehmen oder durchführen.

(7) Der Zweckverband nimmt die ihm nach Abs. 1 bis 6 obliegenden Aufgaben durch die Unterhaltung und den Betrieb des Studieninstitutes wahr. Die Einzelheiten der Organisation des Studieninstituts regelt die Institutsordnung (§ 6 Abs.1 lit. a).

§ 3 Zuständige Stelle

Das Institut ist im Gebiet seiner Verbandsmitglieder (Institutsbereich) grundsätzlich die zuständige Stelle. Näheres regeln die Ausbildungs- und Prüfungsordnungen sowie die Institutsordnung (§ 6 Abs. 1 lit. a).

§ 4 Organe

Organe des Zweckverbands sind

1. die Verbandsversammlung
2. der Verbandsvorsteher

§ 5 Zusammensetzung der Verbandsversammlung

- (1) Die Verbandsversammlung besteht aus je einem Vertreter der Verbandsmitglieder. Dies sind
- (a) der Oberbürgermeister der Stadt Mönchengladbach
 - (b) der Oberbürgermeister der Stadt Krefeld
 - (c) der Landrat des Kreises Viersen
 - (d) der Landrat des Kreises Kleve
 - (e) der Landrat des Kreises Wesel

Die Verbandsversammlung wählt aus ihrer Mitte den Vorsitzenden und dessen Stellvertreter.

(2) Die Vertreter werden durch die Vertretungskörperschaft der Verbandsmitglieder für deren Wahlperiode bestellt. Für jedes Mitglied der Verbandsversammlung ist durch dessen Vertretungskörperschaft für deren Wahlperiode eine stellvertretungsberechtigte Person zu bestellen.

(3) Jedes Verbandsmitglied hat eine Stimme.

§ 6 Zuständigkeiten der **Verbandsversammlung**

(1) Die **Verbandsversammlung** beschließt über die ihr nach dem Gesetz und dieser Satzung obliegenden Angelegenheiten des Zweckverbandes. In die Zuständigkeiten der **Verbandsversammlung** fallen insbesondere:

- a. Erlass, Änderung und Aufhebung der Satzung des Zweckverbandes und der Institutsordnung des Studieninstitutes und anderer nach Satzungsrecht zu erlassender Bestimmungen
- b. Bildung von Ausschüssen und die Bestimmung deren Zusammensetzung und Aufgaben
- c. Abschluss von Vereinbarungen im Sinne von § 2 der Satzung
- d. Wahl des **Verbandsvorstehers** und der Stellvertretung (§ 7 der Satzung)
- e. Berufung und Entlassung der Geschäftsführung und deren Stellvertretung sowie Abschluss, Änderung und Beendigung des Geschäftsführeranstellungsvertrages
- f. Beschluss der Haushaltssatzung und Feststellung des Jahresabschlusses
- g. Festsetzung der Entgelte/Gebühren für die Ausbildungs- und Verwaltungslehrgänge
- h. Festsetzung der Honorare für die nebenamtlichen Dozenten in Ausbildungs- und Verwaltungslehrgängen sowie bei dienstbegleitenden oder berufsvorbereitenden Unterweisungen
- i. Festsetzung der Aufwandsentschädigungen für die Teilnahme an Sitzungen, Abschlussprüfungen und Konferenzen
- k. Erlass von Prüfungsvorschriften bzw. Prüfungsordnungen, soweit keine andere Zuständigkeit festgelegt ist
- l. Entlastung des **Verbandsvorstehers** und der Geschäftsführung

(2) Die **Verbandsversammlung** beschließt auf Vorschlag des **Verbandsvorstehers** zu dessen Entlastung die Einstellung einer Geschäftsführung und deren Stellvertretung. Die **Verbandsversammlung** kann der Geschäftsführung mit Zustimmung des **Verbandsvorstehers** Aufgaben zur selbstständigen Erledigung übertragen.

(3) Die **Verbandsversammlung** ist Dienstvorgesetzte des **Verbandsvorstehers**.

§ 7 Verbandsvorsteher

(1) Der Verbandsvorsteher und seine Stellvertretung werden von der Verbandsversammlung aus dem Kreise der Hauptverwaltungsbeamten oder mit Zustimmung des jeweiligen Dienstvorgesetzten aus dem Kreis der allgemeinen Vertreter oder der leitenden Bediensteten der zum Zweckverband gehörenden Mitglieder für die Dauer der Wahlzeit der Verbandsversammlung gewählt. Das Amt des Verbandsvorstehers und das der Stellvertretung erlöschen mit dem Ausscheiden aus dem Hauptamt.

(2) Der Verbandsvorsteher führt die laufenden Geschäfte des Zweckverbandes nach Maßgabe der Gesetze, der Verbandssatzung und der Beschlüsse der Verbandsversammlung, unterzeichnet die Bekanntmachungsanordnungen und vertritt den Zweckverband gerichtlich und außergerichtlich. Er schlägt der Verbandsversammlung die Bestellung einer Geschäftsführung und Stellvertretung vor.

Er ist Dienstvorgesetzter der Dienstkräfte des Zweckverbandes. Er bereitet die Beschlüsse der Verbandsversammlung vor und führt sie aus. Er achtet auf deren Einhaltung an den Standorten des Studieninstitutes. Außerdem koordiniert er die Angelegenheiten zwischen den Standorten, die eines Beschlusses der Verbandsversammlung nicht bedürfen.

(3) Der Verbandsvorsteher ist Institutsvorsteher im Sinne der Ausbildungs- und Prüfungsordnungen.

§ 8 Leitung des Studieninstituts

(1) Die Geschäftsführung des Zweckverbands (§ 6 Abs. 2) leitet das Studieninstitut. Die Verbandsversammlung kann sich im Einzelfall Entscheidungen vorbehalten.

(2) Näheres regelt die Institutsordnung (§ 6 Abs. 1 lit. a).

§ 9 Sitzungen und Beschlüsse der Verbandsversammlung

(1) Die Verbandsversammlung tritt mindestens einmal im Jahr zusammen. Die Einladung erfolgt in Textform durch den Vorsitzenden. Die Ladungsfrist beträgt zwei Wochen. Einladung und Tagesordnung zur Sitzung sind gemäß § 15 bekannt zu machen.

(2) Der Vorsitzende hat die Versammlung unverzüglich einzuberufen, wenn mindestens zwei Mitglieder dies unter Angabe der zu beratenden Angelegenheiten verlangen. Er setzt die Tagesordnung im Benehmen mit dem Verbandsvorsteher fest.

(3) Die Leitstelle der Studieninstitute für kommunale Verwaltung in Nordrhein-Westfalen kann zu der Sitzung einen nicht stimmberechtigten Vertreter entsenden.

(4) Die Verbandsversammlung ist beschlussfähig, wenn die anwesenden vertretungsberechtigten Personen der Mitglieder wenigstens die Hälfte der Stimmenzahl erreichen.

- a. Die Beschlussfähigkeit gilt als gegeben, solange sie nicht aus der Versammlung heraus angezweifelt und daraufhin die Beschlussunfähigkeit von dem Vorsitzenden festgestellt wird. In diesem Fall hat der Vorsitzende die Versammlung aufzulösen und sie innerhalb einer Frist von vier Wochen erneut einzuberufen.
- b. In den entsprechenden Einladungen ist darauf hinzuweisen, dass diese Versammlung dann unabhängig von der Zahl der erschienenen Mitglieder beschlussfähig ist. Hinsichtlich Form und Frist der Einladung gilt das in Abs. 1 geregelte Verfahren.
- c. Abweichend von Satz 1 ist die Verbandsversammlung berechtigt, Beschlüsse im Umlaufverfahren zu fassen, wenn alle Mitglieder der Verbandsversammlung einbezogen werden.

(5) Die Beschlüsse werden mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. Bei Stimmgleichheit gilt der Antrag als abgelehnt.

(6) Beschlüsse über Änderungen oder Aufhebung der Satzung oder der Institutsordnung des Studieninstitutes sowie über die Auflösung des Studieninstitutes bedürfen einer Mehrheit von zwei Dritteln der satzungsmäßigen Stimmenzahl der Verbandsversammlung. Beschlüsse zur Änderung der Aufgaben des Zweckverbands müssen einstimmig gefasst werden.

(7) Die Sitzungen sind öffentlich, soweit es sich nicht um Personalangelegenheiten handelt oder durch Beschluss der Verbandsversammlung die Öffentlichkeit ausgeschlossen wird.

(8) An den Sitzungen der Verbandsversammlung nehmen ohne Stimmrecht teil:

- a. der Verbandsvorsteher, soweit er nicht Mitglied im Sinne des § 5 Abs. 1 ist.
- b. die Geschäftsführung des Zweckverbands
- c. der Vorsitzende des Kuratoriums der Feuerwehr-Akademie Niederrhein nach Maßgabe der Institutsordnung (§ 6 Abs. 1 lit. a).

§ 10

Wirtschaftsführung und Rechnungswesen

(1) Die Wirtschaftsführung richtet sich nach § 18 Abs. 1 des Gesetzes über die kommunale Gemeinschaftsarbeit.

(2) Der Entwurf der Haushaltssatzung mit Anlagen wird von der Geschäftsführung aufgestellt und dem Vorstandsvorsteher zur Bestätigung vorgelegt. Der Vorstandsvorsteher leitet den bestätigten Entwurf der Versammlung zur Beschlussfassung zu.

(3) Der Jahresabschluss und der Lagebericht werden von der Geschäftsführung aufgestellt und dem Vorstandsvorsteher zur Bestätigung vorgelegt. Der Vorstandsvorsteher leitet den bestätigten und vom Rechnungsprüfungsamt geprüften Entwurf des Jahresabschlusses und Lageberichts der Versammlung zur Feststellung zu. Die Versammlung entscheidet im Weiteren über die Verwendung des Jahresergebnisses sowie über die Entlastung des Vorstandsvorstehers sowie der Geschäftsführung.

(4) Wirtschaftsjahr des Zweckverbandes ist das Kalenderjahr.

(5) Der nach Abzug der Erträge zur Deckung der entstehenden Aufwendungen verbleibende Zuschussbetrag wird nach dem Mitarbeitermaßstab auf die Verbandmitglieder verteilt. Dabei drückt der Mitarbeitermaßstab den jeweiligen Anteil des Verbandmitglieds an der Verbandsumlage aus, der der Verhältniszahl seiner Bediensteten im Vergleich zu der Gesamtzahl der Bediensteten aller Verbandmitglieder entspricht. Maßgeblich ist der zum 31.12. des Vorjahres geltende Stellenplan. Die Umlage wird vorab im laufenden Rechnungsjahr erhoben.

§ 11

Rechnungsprüfung und Entlastung

(1) Die Prüfung erfolgt durch die örtliche Rechnungsprüfung eines Mitglieds gegen Kostenerstattung.

(2) Für die Prüfung gelten insbesondere die §§ 92 (Eröffnungsbilanz), 102 (Jahresabschluss) und 104 GO NRW (weitere Aufgaben der örtlichen Rechnungsprüfung) sinngemäß, so weit sie in entsprechender Form anwendbar sind.

(3) Die Versammlung kann entsprechend § 104 Abs. 3 GO NRW der örtlichen Rechnungsprüfung mit deren Zustimmung weitere Aufgaben übertragen.

(4) Der Vorstandsvorsteher kann entsprechend § 104 Abs. 4 GO NRW unter Mitteilung an die Versammlung der örtlichen Rechnungsprüfung mit deren Zustimmung Aufträge zur Prüfung erteilen.

(5) Nähere Bestimmungen erfolgen in der Institutsordnung.

§ 12

Dienstherrnfähigkeit / Hauptamtliche Dienstkräfte

(1) Der Zweckverband hat das Recht, Beamte zu ernennen.

(2) Beamte und Arbeitnehmer werden im Rahmen der Stellenübersicht/Stellenplan eingestellt.

§ 13 Ausscheiden eines Verbandsmitglieds

(1) Das Ausscheiden eines Verbandsmitglieds im Wege der Kündigung ist nur mit einer Kündigungsfrist von zwei Jahren möglich. Die Frist beginnt am 01. Januar des auf die Kündigung folgenden Jahres. Die Kündigung hat in Schriftform zu erfolgen und ist an den Vorstandsvorsteher zu richten.

(2) Bei Schadensfällen, für die der Zweckverband haftet und für die kein Versicherungsschutz besteht, gilt eine Nachhaftung des ausgeschiedenen Verbandsmitglieds, wenn das schadensverursachende Ereignis in die Zeit der Mitgliedschaft fällt.

(3) Im Fall des Austritts eines Mitglieds sind für die Übernahme von Bediensteten oder die sonstige Abwicklung der Dienst- und Versorgungsverhältnisse die Regelungen des § 14 über die Auflösung entsprechend anzuwenden.

§ 14 Auflösung des Zweckverbandes

(1) Die Auflösung des Zweckverbandes bedarf einer Mehrheit von zwei Dritteln der satzungsmäßigen Stimmenzahl der Verbandsversammlung sowie der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

(2) Die Abwicklung der Verbandsgeschäfte im Falle der Auflösung des Zweckverbandes erfolgt durch das Verbandsmitglied, dem der Vorstandsvorsteher angehört.

(3) Das vorhandene Vermögen fällt den Verbandsmitgliedern in dem gleichen Verhältnis zu, in dem sie die Verbandsumlage zu leisten haben. Verbindlichkeiten sind in gleicher Weise zu übernehmen.

(4) Zu den Verbindlichkeiten zählen auch die Gehalts- und Versorgungsbezüge der Beamten und Arbeitnehmer sowie ihrer Hinterbliebenen, solange und soweit nicht eine andere Verwendung und Versorgung der Beamten und Beschäftigten durchführbar ist (siehe insbesondere §§ 126 ff. Landesbeamtengesetz NRW, §§ 16,17 Beamtenstatusgesetz, 613a BGB). Gleiches gilt für die Abfindungsansprüche nach §§ 95 ff. Landesbeamtenversorgungsgesetz NRW.

(5) Im Falle der Auflösung des Zweckverbandes bzw. einer Änderung der Zweckverbandsaufgaben sind die Bediensteten des Zweckverbandes von den Verbandsmitgliedern anteilig zu übernehmen. Die Regelung, von welchen Verbandsmitgliedern die einzelnen Bediensteten zu über-

nehmen sind, erfolgt spätestens gleichzeitig mit dem Beschluss über die Auflösung oder Aufgabenänderung des Zweckverbandes. Die §§ 126 ff. Landesbeamtengesetz, §§ 16 - 19 Beamtenstatusgesetzes, § 613a BGB finden entsprechend Anwendung.

§ 15 Bekanntmachungen

Die Bekanntmachungen des Zweckverbandes erfolgen im Amtsblatt für den Regierungsbezirk Düsseldorf. Sie treten, wenn nichts anderes bestimmt ist, am Tage nach der Veröffentlichung im Amtsblatt in Kraft.

§ 16 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am Tag nach der öffentlichen Bekanntmachung und der Genehmigung im Veröffentlichungsblatt der Bezirksregierung in Kraft.



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 04.06.2020

Fachbereich	Zentrale Dienste, Steuerung, Verwaltungsmanagement
Fachdienst	Zentrale Dienste

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zur Nutzung von Dienstleistungen des Service Centers des Kreises Wesel

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird ermächtigt, sämtliche für den Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung mit dem Kreis Wesel notwendigen Erklärungen auf der Grundlage des beigefügten Entwurfes der Vereinbarung abzugeben.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

konsumtive Aufwendungen			
	erstes Jahr	Folgejahre	Bemerkungen:
Erträge			
Aufwendungen	3.000 €	6.000 €	
Haushaltsbelastung	3.000 €	6.000 €	einmalig <input type="checkbox"/> jährlich <input checked="" type="checkbox"/>
Mittel sind in ausreichender Höhe veranschlagt			ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung erforderlich <input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:	

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input checked="" type="radio"/> nein
-----------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------------

Sachdarstellung:

Die Zentrale der Stadt Voerde ist derzeit mit zwei Vollzeitkräften besetzt. Eine Besetzung mit vormals drei Vollzeitkräften wurde bereits im Zuge der Haushaltssicherungsmaßnahmen reduziert. Aufgrund der dort anfallenden Aufgaben, die sich nicht alleine auf den Betrieb als Telefonzentrale reduzieren (Postverteilung intern/extern, Verwaltung der Büromaterialien, Abarbeitung von Druck und Vervielfältigungsaufträgen der Gesamtverwaltung inkl. Schulen und Kindertagesstätten) ist

eine telefonische Erreichbarkeit zu den üblichen Geschäftszeiten nicht durchgängig gewährleistet. Dies insbesondere in den Fällen der Urlaubs- und Krankenvertretung. Eine erweiterte Erreichbarkeit jenseits der üblichen Geschäftszeiten ist in keinem Fall realisiert. Gleichzeitig ist eine Besetzung der Zentrale mit mehr als zwei Stellen im Rahmen der kontinuierlichen Stellenbemessung nicht darstellbar.

Aufgrund der weiter zu betreibenden Kundenorientierung wurde im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit ein flexibler und bedarfsgerechter Lösungsweg gesucht.

Der Kreis Wesel bietet über das im Jahr 2010 gegründete Kreis Service Center Dienstleistungen mit unterschiedlichen Leistungsportfolios an.

Die Bedarfsanalyse der Stadt Voerde ergab, dass eine Überlaufvermittlung ein bedarfsgerechtes Konzept sein kann. Hierbei wird nach einem definierten Zeitintervall der Anruf transparent an das Kreis Service Center vermittelt und dort abgearbeitet (§ 1 Nr.1 Stufe 1 und § 2 Nr. 2.1 Stufe 1 der Vereinbarung).

- Übernahme von Tagesrandzeiten der zentralen Einwahl der Kommune bzw. bei Überlastung der Telefonzentrale im Zeitraum Montag bis Freitag von 07:30 Uhr bis 18:00 Uhr
- nur Vermittlung bzw. Weitergabe von Durchwahlen und wenigen Grundauskünften
- Erstellung einer Nachricht an die Sachbearbeitung bei gewünschten Rückrufen

Grundlage für die Beauskunftung ist die Dienstleistungsansicht/die Telefonbuchansicht der Internetpräsenz der Stadt Voerde. Um Irritationen auf Seiten der Bürgerinnen und Bürger zu vermeiden, meldet sich das Kreis Service Center mit Stadt Voerde.

Mit Umsetzung der Maßnahme wäre eine dauerhafte Erreichbarkeit der Stadt Voerde gewährleistet und dem Anspruch an ein modernes Dienstleistungsunternehmen wäre in diesem Punkt genüge getan. Des Weiteren würde die Erreichbarkeit in den Randzeiten eine zusätzliche Optimierung/Serviceleistung darstellen.

Die Abrechnung durch den Kreis Wesel erfolgt in Abhängigkeit der tatsächlich vermittelten Anrufe. Die Darstellung der geplanten jährlichen Kosten beruht auf Erfahrungswerten des Kreises Wesel, die aufgrund von Beauftragungen anderer Kommunen verifiziert sind.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Telefondienstleistungen

Öffentlich Entwurf inbarung

über die Übernahme der Aufgabe der Telefondienstleistungen für die Stadt Voerde



Zwischen

der Stadt Voerde

vertreten durch Herrn Bürgermeister Haarmann
und

dem Kreis Wesel,

vertreten durch Herrn Landrat Dr. Müller,

wird gem. §§ 1 und 23 ff. des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GkG) vom 01.10.1979 (GV NW 1979, S. 621), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.05.2009 (GV NRW 2009, S. 298, ber. S. 326), folgende öffentlich-rechtliche Vereinbarung über die Übernahme der Aufgabe der Telefondienstleistungen für die Stadt Voerde geschlossen:

Präambel

Ziel der nachfolgenden Vereinbarung ist die langfristige Übernahme von Telefondienstleistungen der Stadt Voerde durch das vom Kreis Wesel betriebene ServiceCenter (im Folgenden „ServiceCenter“ genannt) gem. § 23 Abs. 1, 1. Alternative GkG. Durch die Beteiligten wird zunächst eine Testphase vereinbart, die ab dem _____ beginnt und bis zum _____ befristet wird. Ab dem _____ erfolgt der Regelbetrieb.

Zweck dieser interkommunalen Zusammenarbeit ist eine Verbesserung der telefonischen Erreichbarkeit der Stadt Voerde und eine Entlastung der Dienststellen. Die Auskünfte sollen die Stadt Voerde in der Aufgabenerledigung entlasten, indem Verfahrenshinweise an die Bürgerinnen und Bürger den Prozess der Leistungserbringung verbessern und beschleunigen.

Dies soll in mehreren Stufen erfolgen. Es ist zunächst beabsichtigt, Unterstützungsarbeiten für die bestehende Telefonzentrale der Stadt Voerde zu leisten (Überlast, Vertretungsfall). Danach soll der Service für die zentrale Rufnummer der Stadt Voerde ausgebaut

werden. Für den Kreis Wesel bietet die Aufgabenübernahme eine optimale Ausnutzung der bereits vorhandenen technischen und räumlichen Einrichtungen.

§ 1 Vereinbarungsgegenstand

1. Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Übernahme von Telefondienstleistungen der Telefonzentrale der Stadt (Auskünfte zum Dienstleistungsangebot, Hilfestellung bei der Antragstellung, Verfahrensauskünfte) durch das vom Kreis Wesel betriebene ServiceCenter sowie die Wahrnehmung der in § 2 und § 3 beschriebenen Aufgaben. Die Übernahme wird stufenweise nach Abstimmung zwischen den Kooperationspartnern erfolgen:

Stufe 1:

Übernahme der telefonischen Weitervermittlung der Anrufe, die aufgrund von Überlast oder bei Personalausfällen nicht direkt von der Telefonzentrale angenommen werden können.

Stufe 2:

Übernahme der Anrufe, die aufgrund von Überlast oder bei Personalausfällen nicht direkt von der Telefonzentrale angenommen werden können mit einer ersten qualifizierten Beantwortung der Anliegen der Bürgerinnen und Bürger.

Stufe 3:

Vollständige Übernahme der Telefonzentrale mit einer möglichst abschließenden Erteilung von Grundauskünften im Erstkontakt auf Basis einer Wissensdatenbank.

2. Die Abwicklung der im ServiceCenter für die Stadt Voerde eingehenden Anrufe erfolgt
 - 2.1 unter Einsatz der beim Kreis Wesel eingesetzten Hard- und Softwareausstattung.
 - 2.2 nach dem gleichen qualitativen Standard wie bei den für den Kreis Wesel eingehenden Anrufen unter den in § 2 genannten Bedingungen. Der qualitative Standard wird durch ein gemeinsam abgestimmtes Qualitätshandbuch festgelegt (s. § 4).
 - 2.3 in den Räumlichkeiten des ServiceCenter unter Verwendung der dort bereits vorhandenen technischen Einrichtungen.
 - 2.4 unter Nutzung der für das ServiceCenter vorhandenen Strukturen und Arbeitsweisen (Teamstrukturen, DV-Management, Wissens- und Qualifikationssicherung, Organisation, Qualifizierung und Training).
3. Mit Vertragsbeginn übernimmt der Kreis Wesel zunächst die Leistungen der Stufe 1. Über die Übernahme der weiteren Stufen verständigen sich die Kooperationspartner einvernehmlich.

§ 2 Aufgaben des Kreises Wesel

1. Der Kreis Wesel stellt sicher, dass das ServiceCenter montags bis freitags während der jeweils gültigen Kern- und Sonderöffnungszeiten für die bei der Stadt Voerde im

Rahmen der unter § 1 geregelten Verfahrensweise eingehenden Anrufe erreichbar ist. Ausnahmen von dieser Regelung bedürfen der Abstimmung mit der Stadt Voerde. Hierbei wird berücksichtigt, dass den realen Bedingungen eines ServiceCenter-Betriebes Rechnung getragen werden muss. Die individuelle Wartetoleranz der Anrufer und Anruferinnen und die daraus resultierenden abgebrochenen Anrufe wie auch technisch bedingte Abbrüche (z.B. durch den Telekommunikationsversorger) können insofern nicht beeinflusst werden.

- 2.1 Der Kreis Wesel verpflichtet sich, im Rahmen der Erbringung der Dienstleistungen im Front-Office folgende Aufgaben in der genannten Reihenfolge zu übernehmen:

Stufe 1:

In der ersten Stufe werden zunächst die Anrufe an das ServiceCenter geroutet, die aufgrund von Überlast oder bei Personalausfällen nicht direkt von der Telefonzentrale angenommen werden können. Es erfolgt eine persönliche Vermittlung dieser Anrufe an die zuständigen Mitarbeitenden der Stadt Voerde bzw. ersatzweise die Herausgabe der Durchwahlnummern, wenn eine Verbindung nicht möglich ist oder die Durchwahlnummer explizit gewünscht wird. Die Vermittlung wird anhand des elektronischen Telefonbuches (Organisationsverzeichnis) vorgenommen, welches von der Stadt Voerde zur Verfügung gestellt wird. Es erfolgt keine qualifizierte Beauskunftung.

Stufe 2:

In der Stufe 2 erfolgt neben der Vermittlung dieser Anrufe auch eine erste qualifizierte Beantwortung einfacher Anliegen der Bürgerinnen und Bürger. Sofern eine Beantwortung der Anliegen nicht möglich ist, werden die Anrufe persönlich an die zuständigen Mitarbeitenden der Stadt Voerde vermittelt bzw. ersatzweise die Durchwahlnummer herausgegeben.

Stufe 3:

Die dritte Stufe umfasst die vollständige Übernahme der Telefonzentrale mit einer möglichst abschließenden Erteilung von Grundauskünften im Erstkontakt auf Basis einer Wissensdatenbank, die im Wesentlichen aus dem Internetangebot der Stadt Voerde und zusätzlichen Handlungsempfehlungen besteht.

- 2.2 Übermittlung von Rückrufwünschen per E-Mail (Tickets) an die durch die Stadt Voerde zu definierenden Mailadressen, wenn die gewünschten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt Voerde sowie der angeschlossenen Einrichtungen telefonisch nicht erreichbar sind.
- 2.3 Werden durch die Anrufenden Leistungen des Kreises Wesel angefragt, so erfolgt die direkte Auskunftserteilung zu dieser Leistung oder aber eine Gesprächsvermittlung zur zuständigen Stelle beim Kreis.
3. Die Begrüßung durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ServiceCenter, die Bandansagen sowie die Warteschleifengestaltung erfolgen in Abstimmung mit der Stadt Voerde.
4. Der Kreis Wesel verpflichtet sich, im Bedarfsfall (z. B. bei Personalwechsel, zusätzlich notwendigem Personal) für die im ServiceCenter beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die erforderlichen Software- und Kommunikationsschulungen durchzuführen.

5. Der Kreis Wesel ist verpflichtet, über die Aufgabenerledigung im ServiceCenter automatisiert herstellbare Statistiken und Kennzahlen in zu definierenden Zeiträumen zusammenzustellen und diese der Stadt Voerde zuzuleiten. Details zum Berichtswesen werden im Qualitätshandbuch gem. § 4 dieser Vereinbarung definiert.

§ 3 Aufgaben der Stadt Voerde

1. Die Stadt Voerde verpflichtet sich, in den Stufen 1 und 2 gem. § 2 (1) zunächst die Anrufe (bei Personalausfällen) bzw. Überlaufanrufe der zentralen Rufnummer der Stadt auf eine seitens des Kreises Wesel zu benennende Kopfnummer (VDN) der Telefonanlage des Kreises umzuleiten. Mit Eintritt der Stufe 3 werden alle Anrufe zu der zentralen Rufnummer der Stadt auf diese Kopfnummer geroutet.
2. Die Stadt Voerde organisiert die Erreichbarkeit ihrer Organisationseinheiten innerhalb der jeweils gültigen Kern- und Sonderöffnungszeiten in eigener Verantwortung. Die weitere Verarbeitung der eingehenden Anrufe, der Tickets im Sinne des § 2 (1) - (2) obliegt der Stadt Voerde. Gleiches gilt für die Qualitätssicherung.
3. Die Stadt Voerde strebt im Sinne des gemeinsamen Qualitätshandbuchs gem. § 4 an, die für die in der Stufe 2 und 3 im ServiceCenter erforderlichen spezifischen Informationen und Daten bedarfsgerecht, aktuell und qualitätsgesichert in einer geeigneten technischen Form, die durch beide Beteiligte genutzt werden kann, zur Verfügung zu stellen.
4. Die Stadt Voerde informiert das ServiceCenter möglichst zeitnah über dauerhafte oder ausnahmsweise Abweichungen von den Kern- und Sonderöffnungszeiten sowie über Unterbrechungen durch technische Probleme. Darüber hinaus verpflichtet sie sich, im Rahmen der Stufen 1 und 2 bei personellen Ausfällen in der Telefonzentrale umgehend das ServiceCenter zu informieren. Über die weitere Vorgehensweise verständigen sich die Kooperationspartner einvernehmlich.

§ 4 Leistungsspektrum und Qualität

1. Die Qualität und das Leistungsspektrum der im ServiceCenter erbrachten Dienstleistungen orientieren sich am gemeinsam abgestimmten Qualitätshandbuch in seiner jeweils aktuellen Fassung. Änderungen und Ergänzungen im Qualitätshandbuch werden im Einvernehmen von beiden Seiten vereinbart.
2. Das Handbuch ist Bestandteil der Vereinbarung.

§ 5 Technische Voraussetzungen

1. Die Übergabe der Anrufe zum ServiceCenter erfolgt durch die Umleitung der im Qualitätshandbuch benannten, zentralen Rufnummer der Stadt Voerde.
2. Die Beteiligten verpflichten sich, geplante bzw. bevorstehende Änderungen der technischen Infrastruktur mit einer maximal möglichen Vorlaufzeit bekannt zu geben. Es ist gemeinsam sicherzustellen, dass die eingesetzte Technik in den Schnittstellen

kompatibel bleibt. Die Durchführung der damit verbundenen Arbeiten erfolgt in enger Abstimmung mit dem jeweils anderen Kooperationspartner.

3. Die Stadt Voerde erhält die Rechte zur Nutzung und Weiterverarbeitung aller im ServiceCenter für Voerde gespeicherten Datenbestände.
4. Die Beteiligten vereinbaren Standards für den Aufbau des Wissensmanagements. Nähere Einzelheiten hierzu werden im Qualitätshandbuch gem. § 4 dieser Vereinbarung geregelt.

§ 6 Personal

1. Die Tätigkeiten im ServiceCenter (Front-Office) werden durch Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Kreisverwaltung Wesel, die Bearbeitung im Back-Office durch Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Stadt Voerde wahrgenommen.
2. Die Personalauswahl für das ServiceCenter obliegt dem Kreis Wesel.

§ 7 Kosten

1. Die Stadt Voerde übernimmt die für den Kreis Wesel durch die Aufgabenübertragung bedingten, im ServiceCenter anfallenden anteiligen Arbeitsplatzkosten gemäß den Berechnungen der KGSt im Bericht „Kosten eines Arbeitsplatzes“ in der jeweils gültigen Fassung. Nähere Einzelheiten hierzu werden im Qualitätshandbuch gem. § 4 dieser Vereinbarung geregelt. Die Erstattung ist auf die Deckung der Kosten begrenzt
2. Als Bemessungsgrundlage wird die Anzahl der zum ServiceCenter umgeleiteten Anrufe an die im Qualitätshandbuch benannte, zentrale Rufnummer der Stadt Voerde herangezogen.
3. Der Berechnungsschlüssel wird durch die Beteiligten im Einvernehmen festgesetzt und im Qualitätshandbuch definiert. Eine Fortschreibung des Berechnungsschlüssels ist nur im Einvernehmen zwischen den Beteiligten möglich.
4. Die Stadt Voerde erstattet die Kosten rückwirkend halbjährlich jeweils zum 30.06. und zum 31.12. eines jeden Jahres. Die Stadt Voerde verpflichtet sich zur Zahlung innerhalb einer Frist von 4 Wochen nach Zugang der jeweiligen Rechnung.

§ 8 Datenschutz

1. Das Speichern, Nutzen und Übermitteln personenbezogener Daten ist in Bezug auf die über die im Qualitätshandbuch genannte, zentrale Rufnummer der Stadt Voerde kommenden Anrufe nur in dem Umfang zulässig, wie die Daten zur Erfüllung der in § 2 dieser Vereinbarung normierten Aufgaben erforderlich sind. Die im ServiceCenter mit der Bearbeitung dieser Daten befassten Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen sind Dritten gegenüber zur Geheimhaltung der Daten verpflichtet. Dies gilt nicht in Bezug auf die Übermittlung der Daten an die Mitarbeiter/innen der zuständigen Organisati-

onseinheiten der Stadt Voerde.

2. Die gespeicherten Daten sind zu löschen, wenn ihre Kenntnis nach Aufgabenerfüllung nicht mehr erforderlich ist. Nach Ablauf von 6 Monaten werden die personenbezogenen Daten aus den gespeicherten und abgeschlossenen Vorgängen gelöscht.

§ 9 Haftung

1. Bei der Entgegennahme von Gesprächen für die Stadt Voerde werden die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des ServiceCenter im Namen und im Auftrag der Stadt Voerde tätig. Werden durch die Servicekräfte Falschankünfte erteilt oder datenschutzrechtliche Bestimmungen nicht eingehalten, die zu Schadensersatzansprüchen durch Dritte gegen die Stadt Voerde führen, so wird der Kreis Wesel von der Haftung freigestellt, sofern nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt wurde. Verfahrensrechtlich sind die daraus entstehenden Folgen einem Schaden gleichzusetzen, der durch Mitarbeiter oder Mitarbeiterinnen der Stadt Voerde verursacht worden wäre.
2. Der Kreis Wesel haftet nicht für Schäden, die aufgrund eines technisch bedingten und von ihm nicht zu vertretenden Mangels oder Ausfalls der technischen Einrichtungen verursacht worden sind. Der Kreis Wesel übernimmt auch keine Haftung für Schäden, die dadurch entstehen, dass die von der Stadt Voerde übermittelten spezifischen Daten/Informationen falsch und/oder unvollständig waren.

§ 10 Erweiterung des Leistungsumfangs

1. Eine Erweiterung des Leistungsumfangs der §§ 2 und 3 ist möglich, wenn die Beteiligten sich darauf verständigen.
2. Bei einer Erweiterung des Leistungsumfangs gemäß Abs. 1 ist die Berechnung gem. § 7 (3) dieser Vereinbarung entsprechend anzupassen.

§ 11 Vertragsdauer, Kündigung, Auflösung

1. Durch die Beteiligten wird eine 3-monatige Testphase vereinbart, die zum _____ beginnt und bis zum _____ befristet wird. Zum Ablauf der Testphase kann diese Vereinbarung gekündigt werden. Die Kündigung ist schriftlich zu erklären.
2. Der Regelbetrieb beginnt am _____ und läuft auf unbestimmte Zeit. Die öffentlich-rechtliche Vereinbarung verlängert sich jeweils um ein weiteres Kalenderjahr, sofern sie nicht fristgerecht gemäß Absatz 3 gekündigt wird.
3. Die öffentlich-rechtliche Vereinbarung kann nach der Testphase von beiden Parteien schriftlich mit einer Frist von sechs Monaten zum Ende eines jeden Kalenderjahres gekündigt werden.
4. Die Möglichkeit einer einvernehmlichen Aufhebung bleibt unberührt.

§ 12 Salvatorische Klausel

1. Sollten eine oder mehrere Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder im Nachhinein für unwirksam erklärt werden oder undurchführbar sein oder sollte sich in der Vereinbarung eine Lücke herausstellen, so wird dadurch die Wirksamkeit der Vereinbarung im Übrigen nicht berührt. Die Beteiligten nehmen dann unverzüglich Verhandlungen auf, um eine neue Regelung zu vereinbaren, die der unwirksamen Bestimmung in ihrem Regelungsgehalt möglichst nahe kommt.
2. Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

§ 13 Inkrafttreten

1. Diese Vereinbarung wird nach Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde gemäß § 24 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GKG) am Tage nach der Bekanntmachung im Veröffentlichungsblatt der Aufsichtsbehörde wirksam.

Für den Kreis Wesel:



Wesel, den _____

Dr. Müller
Landrat

Für die Stadt Voerde:



Voerde, den _____

Haarmann
Bürgermeister



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 10.03.2020

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Haushalt und Steuern

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	zur Kenntnis
Stadtrat	23.06.2020	zur Kenntnis

Über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen im IV. Quartal 2019

Beschlussvorschlag:

Die in der Anlage zur Drucksache Nr. 16/1093 nachgewiesenen über- und außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen im Zeitraum 01.10.2019 – 31.12.2019 werden zur Kenntnis genommen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Die vom Kämmerer genehmigten nachzuweisenden über- und außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen im IV. Quartal 2019 führen zu Mehraufwendungen in der Ergebnisrechnung des Jahres 2019 von 115.000 € sowie zu Mehrauszahlungen in der Finanzrechnung des Jahres 2019 von 178.547,25 €. Betroffene Produktbereiche, Projekte sowie die entsprechenden Deckungen sind in der Nachweisung (s. Anlage) angegeben.

Sachdarstellung:

Gemäß § 83 (2) GO NRW sind die über- und außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen, über deren Leistung der Kämmerer entschieden hat, dem Rat zur Kenntnis zu geben. Ausgenommen hiervon sind geringfügige über- oder außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen.

In der als Anlage beigefügten Nachweisung sind die für den Haushalt im IV. Quartal 2019 durch den Kämmerer genehmigten über- und außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen – mit Ausnahme der geringfügigen Aufwendungen und Auszahlungen bis zur Höhe von 5.000 € - aufgeführt und begründet.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Nachweisungen Haushaltsüberschreitungen IV. Quartal 2019

Nachweisung der vom Kämmerer genehmigten Haushaltsüberschreitungen im IV. Quartal des Haushaltsjahres 2019

Produktbereich Projekt	Bezeichnung	Haushaltsansatz inkl. Reste €	Überschreitung €	Begründung
---------------------------	-------------	-------------------------------------	---------------------	------------

Ergebnisrechnung				
12	Sicherheit und Ordnung			
1.100.12.10.20	Feuerwehr	536.903	15.000	Mehraufwand Reparaturen und Ersatzteile Feuerwehrfahrzeuge aufgrund von erhöhtem Einsatzaufkommen und Erhöhung von Versicherungsbeiträgen. Gedeckt wurde der überplanmäßige Bedarf durch Mehrerträge bei der Kostenstelle 10500 „Unbebaute Grundstücke“ aus Grundstücksverkäufen.
31	Soziale Leistungen			
1.100.31.10.20	Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz	577.282	100.000	Mehraufwand aufgrund von Nachforderungen der AOK Rheinland für den Zeitraum 2017 – 2019 im Rahmen der Krankenhilfe für den Asylbereich. Gedeckt wurde der überplanmäßige Bedarf durch Minderaufwendungen im Produktbereich 21 „Schulträgeraufgaben“.

Nachweisung der vom Kämmerer genehmigten Haushaltsüberschreitungen im IV. Quartal des Haushaltsjahres 2019

Produktbereich Projekt	Bezeichnung	Haushaltsansatz inkl. Reste €	Überschreitung €	Begründung
---------------------------	-------------	-------------------------------------	---------------------	------------

Finanzrechnung				
11	Innere Verwaltung			
7.100412	Bauliche Maßnahmen Erich Kästner-Schule	20.000	9.000	Erforderliche Sanierungsarbeiten im Altbau bei den Gewerken Trockenbau und Elektro. Gedeckt wurde der überplanmäßige Bedarf durch Minderauszahlungen auf dem Projekt 7.100417 „Bauliche Maßnahmen Rathaus“.
7.100433	Inventar Tiefbau	7.500	11.000	Anschaffung von zwei Lager/Werkstattcontainern für den Kanalbereich. Gedeckt wurde der überplanmäßige Bedarf durch Minderauszahlungen auf dem Projekt 7.100523 „Neubau Kita Friedrichsfeld“.
7.100421	Baul. Maßnahmen 3-fach Turnhalle Gymnasium	0	14.400	Teiltrückzahlung erhaltener Zuwendung 3-fach Turnhalle Gymnasium aufgrund weniger angefallener Auszahlungen. Gedeckt wurde der außerplanmäßige Bedarf durch Minderauszahlungen auf dem Projekt 7.100523 „Neubau Kita Friedrichsfeld“.
7.100448	Sanierung SpA Tannenbusch	40.000	10.000	Mehrkosten durch den notwendigen Bau von drei Behindertenparkplätzen. Gedeckt wurde der überplanmäßige Bedarf durch Minderauszahlungen auf dem Projekt 7.100479 „Investive Straßensanierung“.
7.100547	Inventar Haus Voerde (BgA)	0	26.000	Kündigung des Pachtvertrages durch den Pächter der Gastronomie im Haus Voerde. Erwerb der Küche und Mobiliar vom Pächter zum Zweck der weiteren Verpachtung an künftige Pächter der Gastronomie. Gedeckt wurde der außerplanmäßige Bedarf durch Minderauszahlungen auf dem Projekt 7.100523 „Neubau Kita Friedrichsfeld“.
7.100304	Vermarktung Standort Pestalozzischule	58.200	31.200	Waldersatz für den Bebauungsplan 134 aufgrund eines abgeschlossenen Kaufvertrages. Die Waldersatzmaßnahme muss aus vertraglichen und Vegetationsgründen zum jetzigen Zeitpunkt ausgeführt werden. Gedeckt wurde der überplanmäßige Bedarf durch Mehreinzahlungen auf dem Projekt 7.100024 „Veräußerung von Grundstücken“.

Nachweisung der vom Kämmerer genehmigten Haushaltsüberschreitungen im IV. Quartal des Haushaltsjahres 2019

Produktbereich Projekt	Bezeichnung	Haushaltsansatz inkl. Reste €	Überschreitung €	Begründung
7.100433	Inventar Tiefbau	7.500	38.000	Notwendige Beschaffung von verschiedenen Geräten wie Kanalspiegel, Gaswarngerät sowie Ausstattungsgegenstände für den Lagercontainer zur Aufrechterhaltung der Unterhaltungsarbeiten im Kanalbereich. Gedeckt wurde der überplanmäßige Bedarf durch Minderauszahlungen auf dem Projekt 7.100435 „Fahrzeuge“.
42	Sportförderung			
7.100110	Zuwendungen an Sportvereine	52.718	38.947,25	Umschichtung der ursprünglich für den Kunstrasenplatz TV Voerde in den Jahren 2016, 2017 und 2018 angesparten Sportpauschalenanteile zugunsten des SV Spellen (Beschluss des Kultur- und Sportausschusses vom 18.09.2019 zur DS 16/1024). Gedeckt wurde der in 2019 buchungstechnisch entstandene überplanmäßige Bedarf durch Minderauszahlungen auf dem Projekt 7.100288 „Inventar Gesamtschule“.



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 19.03.2020

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Stabsstelle Zentrales Controlling

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	zur Kenntnis
Stadtrat	23.06.2020	zur Kenntnis

Controllingberichte zum 31.12.2019

Beschlussvorschlag:

Die als Anlagen zur Drucksache Nr. 16/1150 beigelegten Berichte zum Ergebniscontrolling (Stichtag 31.12.2019) und HSK-Controlling werden zur Kenntnis genommen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

Sachdarstellung:

Gemäß der Haushaltsverfügung des Landrates des Kreises Wesel vom 28.05.2013 und der Genehmigung der Haushaltssatzung 2019 sowie des Haushaltssicherungskonzeptes für die Jahre 2012 bis 2021 des Landrates des Kreises Wesel vom 23.05.2019 sind dem Kreis Wesel als untere staatliche Verwaltungsbehörde Controllingberichte zum Stichtag 30.06. und 31.12. des Jahres vorzulegen.

Die Inhalte der Controllingberichte wurden im Arbeitskreis „Haushaltssteuerung und konsolidierung“ am 26.02.2020 vorgestellt, erläutert und beraten. Über den Haupt- u. Finanzausschuss werden sie nun abschließend dem Stadtrat zur Kenntnis gegeben.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Controllingbericht Nr.2

Controllingbericht Stadt VoerdeBericht Nr.
Stand2019/1
25.02.2020 Status: Final

		31.12.	2019	Voerde		
Ergebnisplan Ertrags- und Aufwandsarten	Planwert lt. HHPI	akt. IST	Prognose zum 31.12.	Abw. zum 31.12.	%	Bemerkungen Abweichungsgrund ggf. ob einmalig oder strukturell
01 Steuern und ähnliche Abgaben	41.369.650	41.078.004	41.147.129	-222.521	99%	Die anteilige Einkommensteuer liegt 198 TEUR unter dem Planansatz. Die anderen Steuererträge erreichen oder übersteigen den Planansatz.
02 + Zuwendungen und allg. Umlagen	30.425.615	29.463.473	30.154.912	-270.703	99%	Die Meldedaten für die Schlüsselzuweisung wurden korrigiert, was zu einer im 231 TEUR geringeren Zuweisung führte.
03 + Sonstige Transfererträge	1.688.606	1.377.970	1.377.970	-310.636	82%	Die verzögerte Umsetzung von Projekten aus der Schuldendiensthilfe "Gute Schule 2020" führt hier zu Mindererträgen
04 + Öffentlich-rechtl. Leistungsentgelte	13.880.513	13.777.136	13.809.200	-71.313	99%	Mindererträge Restmüllgebühren, Mehrerträge bei Verw.-geb. in den Bereichen Bauordnung und Verkehrsangelegenheiten
05 + Privatrechtliche Leistungsentgelte	1.070.094	1.659.131	1.659.131	589.037	155%	Einmaliger Effekt durch Verkauf von Grundstücken aus dem Umlaufvermögen
06 + Kostenerstattungen u. Kostenuml.	2.662.218	3.788.030	3.132.799	470.581	118%	Mehrertrag durch eine Ausschüttung aus der Rücklage der MVA aus 2018
07 + Sonstige ordentliche Erträge	2.392.990	2.813.919	2.673.365	280.375	112%	Die größte Abweichung in Höhe von 96 TEUR liegt an Mehrerträgen durch Veranlagungszinsen/Verspätungszuschlägen
08 + Aktivierte Eigenleistungen	103.125	0	103.125	0	100%	
09 +/- Bestandsveränderungen	0	-350.298	-350.298	-350.298		
10 = Ordentliche Erträge	93.592.811	93.607.365	93.707.333	114.522	100%	
11 - Personalaufwendungen	19.350.000	17.564.662	18.815.662	-534.338	97%	Minderaufwendungen im Bereich der tariff. Beschäftigten durch Fluktuation
12 - Versorgungsaufwendungen	1.814.340	2.578.703	2.076.403	262.063	114%	
13 - Aufw. für Sach-/Dienstleistungen	13.517.414	12.948.713	12.940.932	-576.482	96%	331 TEUR Minderaufwendungen für Versorgung (Strom, Gas, Wasser) durch neue Verträge und gekündigte Mietobjekte und 221 TEUR Minderaufwendungen im Bereich Unterhaltung
14 - Bilanzielle Abschreibungen	6.616.900	6.310.521	6.616.900	0	100%	
15 - Transferaufwendungen	47.481.451	47.013.481	47.013.488	-467.963	99%	Minderaufwendungen, weil nicht die geplante Zahl an Großtagespflegestellen in Betrieb gegangen sind
16 - Sonst. ordentliche Aufwendungen	5.419.545	4.956.049	5.751.106	331.561	106%	Der auf das Jahr 2019 verschobene Rollout führt zu Mehraufwendungen im Bereich der Ersatzbeschaffung für Festwerte
17 = Ordentliche Aufwendungen	94.199.650	91.372.129	93.214.491	-985.159	99%	
18 = Ergebnis der laufenden Verwaltungstätigkeit	-606.839	2.235.236	492.842	1.099.681	-81%	
21 = Finanzergebnis	44.430	201.139	201.139	156.709		positive Zinsentwicklung bei aufg. Krediten
22 = Ordentliches Ergebnis	-562.409	2.436.375	693.981	1.256.390	-123%	
23 + Außerordentliche Erträge	0	0	0	0		
24 - Außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0		
25 = Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0		
26 = Jahresergebnis	-562.409	2.436.375	693.981	1.256.390	-123%	

diese Zellen sind NICHT auszufüllen, da sie Formeln enthalten



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 01.04.2020

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Finanzbuchhaltung und Zahlungsabwicklung

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

Jahresabschluss der Stadt Voerde (Niederrhein) für das Haushaltsjahr 2019 hier: Zuleitung des Entwurfs

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) nimmt den vom Kämmerer aufgestellten und vom Bürgermeister bestätigten Entwurf des Jahresabschlusses der Stadt Voerde (Niederrhein) für das Haushaltsjahr 2019 zur Kenntnis und verweist ihn gem. § 59 Abs. 3 i. V. m. § 102 Abs. 1 GO NRW zur Prüfung an den Rechnungsprüfungsausschuss.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Im Rahmen der Feststellung des Jahresabschlusses 2019 wird über die Verwendung eines Überschusses zu entscheiden sein. Gemäß § 75 Abs. 3 GO NRW ist eine Zuführung zur Ausgleichsrücklage in Höhe des ausgewiesenen Jahresüberschusses möglich.

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input checked="" type="radio"/> nein
-----------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------------

Sachdarstellung:

Gemäß § 95 Abs. 1 GO NRW hat die Gemeinde zum Schluss eines jeden Haushaltsjahres einen Jahresabschluss aufzustellen. Der Jahresabschluss muss klar und übersichtlich sein und hat, soweit nichts anderes bestimmt ist, sämtliche Vermögensgegenstände, Schulden, Rechnungsabgrenzungsposten, Erträge, Aufwendungen, Einzahlungen und Auszahlungen zu enthalten. Er hat unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gemeinde zu vermitteln.

Der Jahresabschluss besteht aus

1. der Ergebnisrechnung,
2. der Finanzrechnung,
3. den Teilrechnungen und
4. der Bilanz.

Der Jahresabschluss ist um einen Anhang zu erweitern, der mit den Bestandteilen des Jahresabschlusses eine Einheit bildet. Darüber hinaus hat die Gemeinde einen Lagebericht aufzustellen. Gemäß § 95 Abs. 5 GO NRW leitet der Bürgermeister den von ihm bestätigten Entwurf des Jahresabschlusses innerhalb von drei Monaten nach Ablauf des Haushaltsjahres dem Rat zur Feststellung zu.

Der Entwurf der Jahresrechnung 2019 (Ergebnisrechnung, Finanzrechnung und Bilanz) der Stadt Voerde (Niederrhein) wurde am 27.03.2020 gemäß § 95 Abs. 5 GO NRW vom Kämmerer aufgestellt und am 30.03.2020 vom Bürgermeister bestätigt. Die Ergebnisrechnung, die Finanzrechnung sowie die Bilanz werden demzufolge in der ungeprüften Entwurfsfassung dieser Beratungsdrucksache als **Anlage** beigelegt.

Der den Jahresabschluss erweiternde Anhang und deren vorgeschriebene Anlagen, der aufzustellende Lagebericht sowie die Teilrechnungen befinden sich derzeit noch in der Erarbeitung. Die Verwaltung beabsichtigt, den Anhang, den Lagebericht sowie die Teilrechnungen unmittelbar nach abschließender Aufstellung durch den Kämmerer und Bestätigung durch den Bürgermeister nachzureichen und in entsprechender Auslegung des Beschlusses zu dieser Drucksache allen Ratsmitgliedern in Form eines kompletten Jahresabschlussentwurfs 2019 vorzulegen und insbesondere dem Rechnungsprüfungsausschuss ohne Terminierung einer weiteren Sitzung zur Prüfung zuzuleiten.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht sind gemäß § 102 Abs. 1 GO NRW, vor Feststellung durch den Rat, durch die örtliche Rechnungsprüfung zu prüfen (Jahresabschlussprüfung). In die Prüfung des Jahresabschlusses ist die Buchführung einzubeziehen. Die Prüfung des Jahresabschlusses hat sich darauf zu erstrecken, ob die gesetzlichen Vorschriften und sie ergänzenden ortsrechtlichen Bestimmungen oder sonstigen Satzungen beachtet worden sind (§ 102 Abs. 3 GO NRW).

Der Lagebericht ist darauf zu prüfen, ob er mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht und ob er insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gemeinde vermittelt. Dabei ist auch zu prüfen, ob die Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dargestellt sind. Die Prüfung des Lageberichts hat sich auch darauf zu erstrecken, ob die gesetzlichen Vorschriften zu seiner Aufstellung beachtet worden sind (§ 102 Abs. 5 GO NRW).

Am 15.11.2018 hat der Rechnungsprüfungsausschuss gem. § 103 Abs. 5 GO NRW a. F. zugestimmt, dass sich die örtliche Rechnungsprüfung eines Dritten zur Prüfung der Jahresabschlüsse 2018 und 2019 bedient (Drucksache 16/845 vom 29.10.2018). Das vereinbarte Vergabeverfahren führte seinerzeit zu dem Ergebnis, dass die Jahresabschlüsse 2018 und 2019 von der BPW Treuhand GmbH -Wirtschaftsprüfungsgesellschaft- geprüft werden und ein entsprechender Prüfbericht zu erstellen ist.

Gemäß § 59 Abs. 3 GO NRW prüft der Rechnungsprüfungsausschuss den Jahresabschluss und den Lagebericht der Gemeinde unter Einbezug des Prüfungsberichtes und hat zu dem Ergebnis der Jahresabschlussprüfung schriftlich gegenüber dem Rat Stellung zu nehmen. Am Schluss dieses Berichtes hat der Rechnungsprüfungsausschuss zu erklären, ob nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung Einwendungen zu erheben sind und ob er den vom Bürgermeister aufgestellten Jahresabschluss und Lagebericht billigt. Hat keine Prüfung stattgefunden, so kann der Jahresabschluss nicht festgestellt werden (§ 102 Abs. 1 GO NRW).

Die Vorstellung des Prüfungsergebnisses unter Beteiligung der Verantwortlichen nach § 59 Abs. 3 Satz 2 GO NRW (örtliche Rechnungsprüfung oder ein Dritter) ist für die Rechnungsprüfungsausschusssitzung am 25.11.2020 vorgesehen. Die abschließende Feststellung des Jahresabschlusses 2019 durch den Rat der Stadt Voerde soll dann in der Sitzung am 15.12.2020 erfolgen.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Entwurf Jahresabschluss 2019

Jahresabschluss 2019

Bilanz

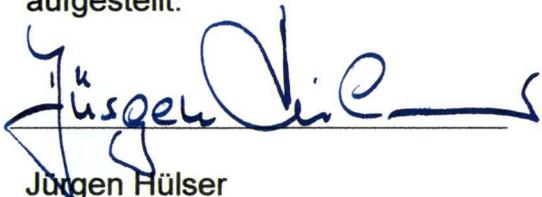
Gesamtergebnisrechnung

Gesamtfinanzrechnung

ENTWURF

Voerde, den 27.03.2020

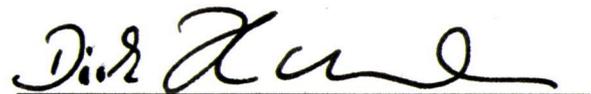
aufgestellt:



Jürgen Hülser
Kämmerer

Voerde, den 30.03.2020

bestätigt:



Dirk Haarmann
Bürgermeister

1. Bilanz zum 31.12.2019

1.1. Aktiva

Aktiva	31.12.2019 €	31.12.2018 €
1. Anlagevermögen	262.187.847,85	260.698.925,61
1.1. Immaterielle Vermögensgegenstände	16.507,84	27.502,42
1.2. Sachanlagen	241.956.949,31	240.513.094,04
1.2.1. Unbebaute Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	25.564.832,91	25.774.338,63
1.2.1.1. Grünflächen	16.521.298,15	16.630.130,53
1.2.1.2. Ackerland	3.458.788,19	3.551.837,79
1.2.1.3. Wald, Forsten	1.186.642,41	1.160.337,12
1.2.1.4. Sonstige unbebaute Grundstücke	4.398.104,16	4.432.033,19
1.2.2. Bebaute Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	85.690.551,18	88.481.653,85
1.2.2.1. Kinder- und Jugendeinrichtungen	8.046.780,86	8.211.737,68
1.2.2.2. Schulen	56.669.428,91	58.667.788,01
1.2.2.3. Wohnbauten	0,00	0,00
1.2.2.4. Sonstige Dienst-, Geschäfts- und Betriebsbauten	20.974.341,41	21.602.128,16
1.2.3. Infrastrukturvermögen	112.101.953,14	110.139.642,15
1.2.3.1. Grund und Boden des Infrastrukturvermögens	22.466.727,19	22.469.127,19
1.2.3.2. Brücken und Tunnel	1,00	1,00
1.2.3.3. Gleisanlagen mit Streckenausrüstung und Sicherheitsanlagen	0,00	0,00
1.2.3.4. Entwässerungs- und Abwasserbeseitigungsanlagen	41.344.975,11	40.405.106,66
1.2.3.5. Straßennetz mit Wegen, Plätzen und Verkehrslenkungsanlagen	47.812.404,00	46.753.950,13
1.2.3.6. Sonstige Bauten des Infrastrukturvermögens	477.845,84	511.457,17
1.2.4. Bauten auf fremdem Grund und Boden	0,00	0,00
1.2.5. Kunstgegenstände, Kulturdenkmäler	282.305,08	285.922,66
1.2.6. Maschinen und technische Anlagen, Fahrzeuge	6.879.182,16	6.894.449,19
1.2.7. Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.057.640,73	4.756.051,27
1.2.8. Geleistete Anzahlungen, Anlagen im Bau	6.380.484,11	4.181.036,29
1.3. Finanzanlagen	20.214.390,70	20.158.329,15
1.3.1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00
1.3.2. Beteiligungen	18.436.299,44	18.436.299,44
1.3.3. Sondervermögen	0,00	0,00
1.3.4. Wertpapiere des Anlagevermögens	1.147.862,80	1.077.657,49
1.3.5. Ausleihungen	630.228,46	644.372,22
1.3.5.1. an verbundene Unternehmen	0,00	0,00
1.3.5.2. an Beteiligungen	496.912,06	501.803,08
1.3.5.3. an Sondervermögen	0,00	0,00
1.3.5.4. Sonstige Ausleihungen	133.316,40	142.569,14
2. Umlaufvermögen	9.859.852,04	14.325.608,79
2.1. Vorräte	1.641.550,83	1.991.849,10
2.1.1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Waren	1.641.550,83	1.991.849,10
2.1.2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00
2.2. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	6.662.218,96	5.921.808,18
2.2.1. Öffentlich-rechtliche Forderungen und Forderungen aus Transferleistungen	5.580.475,22	4.919.598,65
2.2.1.1. Gebühren	347.766,02	318.824,37
2.2.1.2. Beiträge	47.110,06	222.938,95
2.2.1.3. Steuern	2.461.826,61	1.206.800,52
2.2.1.4. Forderungen aus Transferleistungen	1.500.949,65	1.304.347,35
2.2.1.5. Sonstige öffentlich-rechtliche Forderungen	1.222.822,88	1.866.687,46
2.2.2. Privatrechtliche Forderungen	286.057,28	198.555,37
2.2.2.1. gegenüber dem privaten Bereich	245.470,15	162.766,83
2.2.2.2. gegenüber dem öffentlichen Bereich	40.587,13	35.788,54
2.2.2.3. gegen verbundene Unternehmen	0,00	0,00
2.2.2.4. gegen Sondervermögen	0,00	0,00
2.2.3. Sonstige Vermögensgegenstände	795.686,46	803.654,06
2.3. Wertpapiere des Umlaufvermögens	0,00	0,00
2.4. Liquide Mittel	1.556.082,25	6.411.951,61
3. Aktive Rechnungsabgrenzung	4.966.986,39	5.550.213,59
Bilanzsumme	277.014.686,28	280.574.747,99

1.2. Passiva

Passiva	31.12.2019 €	31.12.2018 €
1. Eigenkapital	26.095.101,49	22.535.273,28
1.1. Allgemeine Rücklage	24.793.931,76	19.335.144,93
1.2. Sonderrücklagen	0,00	0,00
1.3. Ausgleichsrücklage	0,00	0,00
1.4. Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	+ 1.301.169,73	+ 3.200.128,35
2. Sonderposten	105.482.884,65	107.968.405,41
2.1. für Zuwendungen	65.685.432,23	68.573.238,37
2.2. für Beiträge	37.678.808,98	37.417.056,29
2.3. für den Gebührenaussgleich	1.402.150,00	1.229.250,00
2.4. Sonstige Sonderposten	716.493,44	748.860,75
3. Rückstellungen	53.051.900,00	51.623.000,00
3.1. Pensionsrückstellungen	42.578.700,00	40.791.500,00
3.2. Rückstellungen für Deponien und Altlasten	70.000,00	440.000,00
3.3. Instandhaltungsrückstellungen	825.900,00	431.000,00
3.4. Sonstige Rückstellungen nach § 37 Absatz 5 und 6	9.577.300,00	9.960.500,00
4. Verbindlichkeiten	85.472.569,64	91.525.383,41
4.1. Anleihen	0,00	0,00
4.1.1. für Investitionen	0,00	0,00
4.1.2. zur Liquiditätssicherung	0,00	0,00
4.2. Verbindlichkeiten aus Krediten für Investitionen	29.388.132,92	30.144.961,57
4.2.1. von verbundenen Unternehmen	0,00	0,00
4.2.2. von Beteiligungen	0,00	0,00
4.2.3. von Sondervermögen	0,00	0,00
4.2.4. vom öffentlichen Bereich	20.321.228,87	22.113.057,23
4.2.5. von Kreditinstituten	9.066.904,05	8.031.904,34
4.3. Verbindlichkeiten aus Krediten zur Liquiditätssicherung	46.290.480,00	54.097.316,98
4.4. Verbindlichkeiten aus Vorgängen, die Kreditaufnahmen wirtschaftlich gleichkommen	163.383,55	178.233,35
4.5. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.021.646,78	878.387,81
4.6. Verbindlichkeiten aus Transferleistungen	1.754.350,64	802.258,10
4.7. Sonstige Verbindlichkeiten	2.235.052,55	1.601.052,31
4.8. Erhaltene Anzahlungen	4.619.523,20	3.823.173,29
5. Passive Rechnungsabgrenzung	6.912.230,50	6.922.685,89
Bilanzsumme	277.014.686,28	280.574.747,99

Gesamtergebnisrechnung

Ifd. Nr.		Gesamtergebnisrechnung Ertrags- und Aufwandsarten	Ergebnis des Vorjahres	Fortgeschr. Ansatz des Haushaltsjahres 2019	davon Ermächtigungsübertragungen aus 2018	Ist-Ergebnis des Haushaltsjahres 2019	Vergleich Ansatz / Ist (Sp.4 / Sp.2)	übertragene Ermächtigungen nach 2020
			2018	2019	2018	2019	EUR	EUR
			EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
			1	2	3	4	5	6
1		Steuern und ähnliche Abgaben	42.498.650,59	41.369.650,00	0,00	41.238.204,45	-131.445,55	0,00
2	+	Zuwendungen und allgemeine Umlagen	27.615.804,39	30.425.615,00	0,00	30.265.233,94	-160.381,06	0,00
3	+	Sonstige Transfererträge	1.261.281,93	1.688.606,00	0,00	1.377.969,87	-310.636,13	0,00
4	+	Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	14.109.391,88	13.880.513,00	0,00	13.675.591,59	-204.921,41	0,00
5	+	Privatrechtliche Leistungsentgelte	1.025.125,75	1.070.094,00	0,00	1.678.190,11	608.096,11	0,00
6	+	Kostenerstattungen und Kostenumlagen	4.324.031,96	2.662.218,00	0,00	3.139.982,58	477.764,58	0,00
7	+	Sonstige ordentliche Erträge	3.630.368,72	2.392.990,00	0,00	4.265.513,05	1.872.523,05	0,00
8	+	Aktivierete Eigenleistungen	311.204,68	103.125,00	0,00	310.484,64	207.359,64	0,00
9	+/-	Bestandsveränderungen	-79.183,01	0,00	0,00	-350.298,27	-350.298,27	0,00
10	=	Ordentliche Erträge	94.696.676,89	93.592.811,00	0,00	95.600.871,96	2.008.060,96	0,00
11	-	Personalaufwendungen	-18.190.105,64	-19.350.000,00	0,00	-18.528.347,50	821.652,50	0,00
12	-	Versorgungsaufwendungen	-3.260.450,69	-1.814.340,00	0,00	-4.810.725,10	-2.996.385,10	0,00
13	-	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	-12.657.628,87	-13.539.814,00	-22.400,00	-12.950.176,36	589.637,64	0,00
14	-	Bilanzielle Abschreibungen	-6.290.343,36	-6.616.900,00	0,00	-6.334.780,41	282.119,59	0,00
15	-	Transferaufwendungen	-46.849.006,39	-47.481.451,00	0,00	-47.046.934,42	434.516,58	0,00
16	-	Sonstige ordentliche Aufwendungen	-4.313.109,67	-5.671.702,50	-252.157,50	-4.847.783,50	823.919,00	-91.350,41
17	=	Ordentliche Aufwendungen	-91.560.644,62	-94.474.207,50	-274.557,50	-94.518.747,29	-44.539,79	-91.350,41
18	=	Ordentliches Ergebnis (Zeilen 10 und 17)	3.136.032,27	-881.396,50	-274.557,50	1.082.124,67	1.963.521,17	-91.350,41
19	+	Finanzerträge	1.116.254,54	1.080.700,00	0,00	1.142.197,47	61.497,47	0,00
20	-	Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen	-1.052.158,46	-1.036.270,00	0,00	-923.152,41	113.117,59	0,00
21	=	Finanzergebnis (Zeilen 19 und 20)	64.096,08	44.430,00	0,00	219.045,06	174.615,06	0,00
22	=	Ergebnis der laufenden Verwaltungstätigkeit (Zeilen 18 und 21)	3.200.128,35	-836.966,50	-274.557,50	1.301.169,73	2.138.136,23	-91.350,41
23	+	Außerordentliche Erträge	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
24	-	Außerordentliche Aufwendungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
25	=	Außerordentliches Ergebnis (Zeilen 23 und 24)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
26	=	Jahresergebnis (Zeilen 22 und 25)	3.200.128,35	-836.966,50	-274.557,50	1.301.169,73	2.138.136,23	-91.350,41
27	-	Globaler Minderaufwand	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
28	=	Jahresergebnis nach Abzug globaler Minderaufwand (=Zeilen 26 u. 27)	3.200.128,35	-836.966,50	-274.557,50	1.301.169,73	2.138.136,23	-91.350,41
29	+	Nachrichtl.: Verrechnete Erträge bei Vermögensgegenständen	-1.896.239,92	0,00	0,00	-3.240.810,61	-3.240.810,61	0,00
30	+	Nachrichtl.: Verrechnete Erträge bei Finanzanlagen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Ifd. Nr.		Gesamtergebnisrechnung Ertrags- und Aufwandsarten	Ergebnis des Vorjahres	Fortgeschr. Ansatz des Haushaltsjahres 2019	davon Ermächtigungsübertragungen aus 2018	Ist-Ergebnis des Haushaltsjahres 2019	Vergleich Ansatz / Ist (Sp.4 J. Sp.2)	übertragene Ermächtigungen nach 2020
			2018	2019	2018	2019		2020
			EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
			1	2	3	4	5	6
31	-	Nachrichtl.: Verrechnete Aufwendungen bei Vermögensgegenständen	354.543,13	0,00	0,00	982.102,13	982.102,13	0,00
32	-	Nachrichtl.: Verrechnete Aufwendungen bei Finanzanlagen	199.322,37	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00
33	=	Verrechnungssaldo (= Zeilen 29 bis 32)	-1.342.374,42	0,00	0,00	-2.258.658,48	-2.258.658,48	0,00

Gesamtfinanzrechnung

Ifd. Nr.	Gesamtfinanzrechnung Einzahlungs- und Auszahlungsarten	Ergebnis des Vorjahres	Fortgeschr. Ansatz des Haushalts- jahres 2019	davon Er- mächtigungs- übertragungen aus 2018	Ist-Ergebnis des Haus- haltsjahres 2019	Vergleich Ansatz / Ist (Sp.4 ./ Sp.2)	übertragene Ermächti- gungen nach 2020
		2018	2019	2018	2019	(Sp.4 ./ Sp.2)	2020
		EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
		1	2	3	4	5	6
1	Steuern und ähnliche Abgaben	42.860.076,56	41.369.650,00	0,00	39.820.180,32	-1.549.469,68	0,00
2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	25.384.069,12	27.648.515,00	0,00	27.435.142,97	-213.372,03	0,00
3	+ Sonstige Transfereinzahlungen	1.177.251,10	1.328.606,00	0,00	1.135.581,50	-193.024,50	0,00
4	+ Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	12.544.564,86	12.588.859,00	0,00	12.579.544,55	-9.314,45	0,00
5	+ Privatrechtliche Leistungsentgelte	944.365,12	970.094,00	0,00	852.955,93	-117.138,07	0,00
6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	3.885.501,83	2.662.218,00	0,00	3.754.066,50	1.091.848,50	0,00
7	+ Sonstige Einzahlungen	2.677.496,37	2.294.590,00	0,00	2.693.193,99	398.603,99	0,00
8	+ Zinsen und sonstige Finanzeinzahlungen	821.484,62	1.080.700,00	0,00	838.841,04	-241.858,96	0,00
9	= Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	90.294.809,58	89.943.232,00	0,00	89.109.506,80	-833.725,20	0,00
10	- Personalauszahlungen	-17.259.191,62	-18.116.500,00	0,00	-17.594.909,79	521.590,21	0,00
11	- Versorgungsauszahlungen	-2.371.430,88	-2.316.640,00	0,00	-2.609.458,01	-292.818,01	0,00
12	- Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen	-12.486.531,89	-13.539.814,00	-22.400,00	-12.704.498,05	835.315,95	0,00
13	- Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen	-1.054.423,46	-1.036.270,00	0,00	-956.000,20	80.269,80	0,00
14	- Transferauszahlungen	-47.005.066,41	-47.211.951,00	0,00	-45.725.984,12	1.485.966,88	0,00
15	- Sonstige Auszahlungen	-3.898.997,75	-5.117.410,72	-10.789,72	-4.267.441,46	849.969,26	-24.575,52
16	= Auszahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit	-84.075.642,01	-87.338.585,72	-33.189,72	-83.858.291,63	3.480.294,09	-24.575,52
17	= Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit (= Zeilen 9 und 16)	6.219.167,57	2.604.646,28	-33.189,72	5.251.215,17	2.646.568,89	-24.575,52
18	+ Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen	5.151.332,90	6.679.385,00	0,00	2.555.997,69	-4.123.387,31	0,00
19	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Sachanlagen	2.472.213,07	5.958.700,00	0,00	4.826.759,92	-1.131.940,08	0,00
20	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzanlagen	20.460,26	333.831,00	0,00	334.881,50	1.050,50	0,00
21	+ Einzahlungen aus Beiträgen u.ä. Entgelten	1.185.155,34	1.697.550,00	0,00	371.045,82	-1.326.504,18	0,00
22	+ Sonstige Investitionseinzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
23	= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	8.829.161,57	14.669.466,00	0,00	8.088.684,93	-6.580.781,07	0,00
24	- Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	-871,55	-360.000,00	0,00	-239,61	359.760,39	0,00
25	- Auszahlungen für Baumaßnahmen	-8.085.643,71	-18.044.709,22	-3.341.939,22	-7.956.625,84	10.088.083,38	-7.063.763,47
26	- Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Anlagevermögen	-1.238.261,04	-2.510.374,03	-851.814,03	-1.339.164,20	1.171.209,83	-307.437,54
27	- Auszahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen	-2.610,00	-1.496.000,00	0,00	-316.800,00	1.179.200,00	-1.179.200,00
28	- Auszahlungen von aktivierbaren Zuwendungen	-80.996,55	-400.900,69	-278.490,69	-264.891,48	136.009,21	0,00

Ifd. Nr.		Gesamtfinanzrechnung Einzahlungs- und Auszahlungsarten	Ergebnis des	Fortgeschr.	davon Er-	Ist-Ergebnis	Vergleich	übertragene
			Vorjahres	Ansatz des	mächtigungs-	des Haus-	Ansatz / Ist	Ermächti-
			2018	Haushalts-	übertragungen	haltsjahres	(Sp.4 ./ Sp.2)	gungen nach
			EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
			1	2	3	4	5	6
29	-	Sonstige Investitionsauszahlungen	-26.255,72	-52.718,00	0,00	-103.662,33	-50.944,33	-2.392,18
30	=	Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	-9.434.638,57	-22.864.701,94	-4.472.243,94	-9.981.383,46	12.883.318,48	-8.552.793,19
31	=	Saldo aus Investitionstätigkeit (= Zeilen 23 und 30)	-605.477,00	-8.195.235,94	-4.472.243,94	-1.892.698,53	6.302.537,41	-8.552.793,19
32	=	Finanzmittelüberschuss/- fehlbetrag (= Zeilen 17 und 31)	5.613.690,57	-5.590.589,66	-4.505.433,66	3.358.516,64	8.949.106,30	-8.577.368,71
33	+	Aufnahme und Rückflüsse von Krediten für Investitionen	435.220,00	3.722.992,00	0,00	1.596.000,00	-2.126.992,00	0,00
34	+	Aufnahme und Rückflüsse von Krediten zur Liquiditätssicherung	18.000.000,00	0,00	0,00	9.244.720,00	9.244.720,00	0,00
35	-	Tilgung und Gewährung von Krediten für Investitionen	-2.254.475,39	-2.462.885,00	0,00	-2.322.458,37	140.426,63	0,00
36	-	Tilgung und Gewährung von Krediten zur Liquiditätssicherung	-20.000.000,00	0,00	0,00	-17.000.000,00	-17.000.000,00	0,00
37	=	Saldo aus Finanzierungstätigkeit	-3.819.255,39	1.260.107,00	0,00	-8.481.738,37	-9.741.845,37	0,00
38	=	Änderung des Bestandes an eigenen Finanzmitteln (= Zeilen 32 und 37)	1.794.435,18	-4.330.482,66	-4.505.433,66	-5.123.221,73	-792.739,07	-8.577.368,71
39	+	Anfangsbestand an Finanzmitteln	4.981.958,79	0,00	0,00	6.411.951,61	6.411.951,61	0,00
40	+	Änderung des Bestandes an fremden Finanzmitteln	-364.442,36	4.600,00	0,00	267.352,37	262.752,37	0,00
41	=	Liquide Mittel (= Zeilen 38, 39 und 40)	6.411.951,61	-4.325.882,66	-4.505.433,66	1.556.082,25	5.881.964,91	-8.577.368,71



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 03.06.2020

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Finanzbuchhaltung und Zahlungsabwicklung

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

Befreiung von der Pflicht zur Erstellung eines Gesamtabchlusses für das Haushaltsjahr 2019

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde stellt anhand der Anlage zur Drucksache 16/1182 fest, dass entsprechend der Regelungen des §116 a Abs. 1 GO NRW die Stadt Voerde von der Pflicht zur Aufstellung eines Gesamtabchlusses für das Haushaltsjahr 2019 befreit ist. Dieser Beschluss wird der Aufsichtsbehörde mit der Anzeige des festgestellten Jahresabschlusses vorgelegt.

Gemäß § 116 a Abs. 3 GO NRW ist ein Beteiligungsbericht nach §117 GO NRW zu erstellen. Dieser ist vom Rat der Stadt Voerde zu beschließen und dem Jahresabschluss beizulegen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

Klimaschutzrelevanz:

keine

Sachdarstellung:

Gemäß § 116 GO NRW hat die Gemeinde in jedem Haushaltsjahr für den Abschlussstichtag 31.12. einen Gesamtabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung aufzustellen. Zu dem Gesamtabchluss hat die Gemeinde ihren Jahresabschluss nach § 95 GO NRW und die Jahresabschlüsse des gleichen Geschäftsjahres aller verselbständigten Aufgabenbereiche in öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Form zu konsolidieren.

Der zum 01.01.2019 neu gefasste § 116 a Abs. 1 GO NRW sieht eine Prüfung von drei Kriterien vor, die zu einer Befreiung von der oben genannten Verpflichtung führen.

Die Stadt Voerde verfügte im Jahr 2019 über keine verselbständigten Aufgabenbereiche im engeren Sinne und über keine konsolidierungspflichtigen Beteiligungen nach den Regelungen des § 290 Abs. 3 HGB, die die Aufstellung eines Gesamtabchlusses begründen würden. Dennoch wurde zusätzlich die Überprüfung der Befreiungskriterien gem. § 116 a Abs. 1 durchgeführt (s. Anlage)

Dementsprechend ist auf die Aufstellung eines Gesamtabchlusses für das Haushaltsjahr 2019 zu verzichten und, wie in §116 a Abs. 3 GO NRW vorgesehen, ein Beteiligungsbericht zu erstellen.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Prüfung Kriterien Befreiung Gesamtabchluss

Rechtliche Grundlage:

Nach § 116a GO NRW müssen mindestens zwei der nachfolgenden drei Kriterien erfüllt sein, damit eine Befreiung von der Aufstellung des Gesamtabchlusses in Betracht kommt:

1. Die Summe der Bilanzen der Kommune und der einzubeziehenden verselbstständigten Aufgabenbereiche nach § 116 Abs. 3 GO NRW darf nicht mehr als 1.500.000.000 Euro betragen.
2. Die der Gemeinde zuzurechnenden (= anteiligen) Erträge der vollkonsolidierungspflichtigen verselbstständigten Aufgabenbereiche müssen weniger als 50 Prozent der ordentlichen Erträge der Kommune ausmachen.
3. Die der Gemeinde zuzurechnenden (= anteiligen) Bilanzsummen der vollkonsolidierungspflichtigen verselbstständigten Aufgabenbereiche müssen weniger als 50 Prozent der Bilanzsumme der Kommune ausmachen.

Eine Befreiung kommt nur in Betracht, wenn die Kriterien am Abschlussstichtag und dem vorangehenden Jahr erfüllt sind.

Hinweise:

1. Bitte füllen Sie die untenstehenden Tabellen aus. In der Registerkarte "Auswertung" wird dann ausgewertet, ob eine Gesamtabchluss-Befreiung in Betracht kommt.
2. Um die Kriterien überprüfen zu können, ist es notwendig, alle Einheiten des Konzerns nach § 116 Abs. 3 GO NRW zu erfassen. Dabei handelt es sich um die Kommune und alle vollkonsolidierungspflichtigen verselbstständigten Aufgabenbereiche. Verselbstständige Aufgabenbereiche von untergeordneter Bedeutung gemäß § 116b GO NRW müssen nicht erfasst werden.
3. Die Bilanzsummen sowie die Erträge der nicht nach NKF bilanzierenden Einheiten müssen bei der Überprüfung nicht an das NKF angepasst werden.
4. Die Erträge der verselbstständigten Aufgabenbereiche sind in das Schema der NKF-Ergebnisrechnung überzuleiten. Die ordentlichen Erträge sind in die Datenerfassung einzutragen.

Dateneingabe:

A) Jahr der Befreiung

B) Daten der Kommune

Name der Kommune	Bilanzsumme in Euro		Ordentliche Erträge in Euro	
	2019	2018	2019	2018
Stadt Voerde	277.110.550,04	280.574.747,99	95.615.112,43	94.696.676,89

C) Daten der vollkonsolidierungspflichtigen verselbstständigten Aufgabenbereiche

Name des verselbstständigen Aufgabenbereichs	Beteiligungsquote in Prozent		Bilanzsumme in Euro		Anteilige Bilanzsumme in Euro		Ordentliche Erträge in Euro		Anteilige ordentliche Erträge in Euro	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
1 Stadwerke Voerde (nicht vollkonsolidierungspflichtig)	50,0	50,0	13.427.484,23	13.517.139,42	6.713.742,12	6.758.569,71	5.855.000,00	4.826.000,00	2.927.500,00	2.413.000,00
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										
21										
22										
23										
24										
25										
26										
27										
28										
29										
30										
31										
32										
33										
34										
35										
36										
37										
38										
39										
40										
41										
42										
43										
44										
45										
46										
47										
48										
49										
50										
Summe			13.427.484,23	13.517.139,42	6.713.742,12	6.758.569,71	5.855.000,00	4.826.000,00	2.927.500,00	2.413.000,00

Name der Kommune
Stadt Voerde

Jahr der Befreiung
2019

Kriterium 1
Bilanzsumme

Nach § 116a Abs. 1 Nr. 1 GO NRW darf die Summe der Bilanzen der Kommune und der einzubeziehenden selbstständigen Aufgabenbereiche nach § 116 Abs. 3 GO NRW nicht mehr als 1.500.000.000 Euro betragen.

Berechnung	2019	2018	Auswertung
Bilanzsumme der Kommune	277.110.550,04 €	280.574.747,99 €	 Das Kriterium ist erfüllt.
+	+	+	
Summe der Bilanzsummen der selbstständigen Aufgabenbereiche	13.427.484,23 €	13.517.139,42 €	
<u>= < 1.500.000.000,01 €?</u>	<u>= 290.538.034,27 €</u>	<u>= 294.091.887,41 €</u>	

Kriterium 2
Anteil Erträge

Nach § 116a Abs. 1 Nr. 2 GO NRW müssen die Erträge der vollkonsolidierungspflichtigen selbstständigen Aufgabenbereiche weniger als 50 Prozent der ordentlichen Erträge der Kommune ausmachen.

Berechnung	2019	2018	Auswertung
Anteilige ordentliche Erträge der selbstständigen Aufgabenbereiche	2.927.500,00 €	2.413.000,00 €	 Das Kriterium ist erfüllt.
/	/	/	
Ordentliche Erträge der Kommune	95.615.112,43 €	94.696.676,89 €	
<u>= < 50,00 % ?</u>	<u>= 3,06 %</u>	<u>= 2,55 %</u>	

Kriterium 3
Anteil Bilanzsumme

Nach § 116a Abs. 1 Nr. 3 GO NRW müssen die Bilanzsummen der vollkonsolidierungspflichtigen selbstständigen Aufgabenbereiche weniger als 50 Prozent der Bilanzsumme der Kommune ausmachen.

Berechnung	2019	2018	Auswertung
Anteilige Bilanzsummen der selbstständigen Aufgabenbereiche	6.713.742,12 €	6.758.569,71 €	 Das Kriterium ist erfüllt.
/	/	/	
Bilanzsumme der Kommune	277.110.550,04 €	280.574.747,99 €	
<u>= < 50,00 % ?</u>	<u>= 2,42 %</u>	<u>= 2,41 %</u>	

Kriterien 1 bis 3
Gesamtauswertung

Nach § 116a GO NRW müssen mindestens zwei der obigen drei Kriterien erfüllt sein, damit eine Befreiung von der Aufstellung des Gesamtabchlusses in Betracht kommt.

Die Voraussetzungen für eine Gesamtabchlussbefreiung liegen vor.



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 06.02.2020

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Haushalt und Steuern

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	zur Kenntnis
Stadtrat	23.06.2020	zur Kenntnis

Ermächtigungsübertragungen in das Haushaltsjahr 2020

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt nimmt die Ermächtigungsübertragungen gemäß § 22 KomHVO für Aufwendungen und Auszahlungen aus dem Haushaltsjahr 2019 in das Haushaltsjahr 2020 gemäß der Anlage zur Drucksache Nr. 16/1108 zur Kenntnis.

Die aus der Bildung der Ermächtigungsübertragungen resultierenden Änderungen im Ergebnis- und Finanzplan des Haushaltsjahres 2020 werden ebenfalls zur Kenntnis genommen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Die von 2019 übertragenen Ermächtigungen erhöhen die Planungspositionen 2020 wie folgt:

Ergebnisplan

konsumtive Aufwendungen des Schulbudgets	24.575,52 €
konsumtive Aufwendungen Ersatzbeschaffung Festwerte	66.774,89 €
Zusätzliche Auswirkungen auf den Ergebnisplan 2020	91.350,41 €

Finanzplan

Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit	24.575,52 €
Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	8.552.793,19 €
Zusätzliche Auswirkungen auf den Finanzplan 2020	8.577.368,71 €

Sachdarstellung:

Für die Übertragung von Ermächtigungen gelten die nachfolgenden Regelungen des § 22 der Kommunalhaushaltsverordnung (KomHVO) neue Fassung:

- (1) *Ermächtigungen für Aufwendungen und Auszahlungen sind übertragbar. Die Hauptverwaltungsbeamtin oder der Hauptverwaltungsbeamte regelt mit Zustimmung des Rates die Grundsätze über Art, Umfang und Dauer der Ermächtigungsübertragungen.*
- (2) *Werden Ermächtigungen für Aufwendungen und Auszahlungen übertragen, erhöhen sie die entsprechenden Positionen im Haushaltsplan des folgenden Jahres.*
- (3) *Sind Erträge oder Einzahlungen auf Grund rechtlicher Verpflichtungen zweckgebunden, bleiben die entsprechenden Ermächtigungen zur Leistung von Aufwendungen bis zur Erfüllung*

des Zwecks und die Ermächtigungen zur Leistung von Auszahlungen bis zur Fälligkeit der letzten Zahlung für ihren Zweck verfügbar.

- (4) Werden Ermächtigungen übertragen, ist dem Vertretungsorgan eine Übersicht der Übertragungen mit Angabe der Auswirkungen auf den Ergebnisplan und den Finanzplan des Folgejahres vorzulegen. Die Übertragungen sind im Jahresabschluss im Plan-/Ist-Vergleich der Ergebnisrechnung gemäß § 39 Absatz 2 und der Finanzrechnung gemäß § 40 und im Anhang gesondert anzugeben.*

Für die Stadt Voerde wurden durch den Bürgermeister „Grundsätze über Art, Umfang und Dauer der Ermächtigungsübertragungen“ erlassen, denen der Rat der Stadt mit Beschluss vom 28.05.2013 zugestimmt hat (s. Drucksache Nr. 673 vom 07.05.2013).

Die vom Haushaltsjahr 2019 in das Haushaltsjahr 2020 übertragenen Ermächtigungen und deren Verwendung entsprechen diesen Grundsätzen und sind als Anlage beigefügt.

Die Übertragung von Ermächtigungen führt dazu, dass dies zu Lasten des Haushaltes des Folgejahres erfolgt. Die übertragenen Ermächtigungen stehen im neuen Haushaltsjahr neben den Ansätzen zur Verfügung. Eine Inanspruchnahme der Ermächtigungen beeinflusst auch das Rechnungsergebnis des neuen Jahres.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Anlage DS Ermächtigungsübertragungen 2019

Ermächtigungsübertragungen von 2019 nach 2020			
Projekt	Projektbezeichnung	Betrag in €	Begründung
Investive Ermächtigungsübertragungen			
Produktbereich 11 - Innere Verwaltung			
7.100.017	Festwert Büroausstattung FD 3.1	950,00	Ersatzbeschaffung Bürostühle, Auftragsvergabe November 2019, Lieferung 2020
7.100.075	Festwert Büroausstattung Dezernat III	1.070,00	Büromöbel Dezernat III, Auftragsvergabe Ende 2019, Lieferung 2020
7.100.168	Festwert PC-Ausstattung	64.324,93	Fortsetzung Rollout
7.100.304	Vermarktung Standort Pestalozzischule	55.641,72	Pflanz- und Ausgleichsmaßnahmen für den Baubereich Pestalozzischule. Auftragsvergabe 2019, Ausführung 2020
7.100.420	Bauliche Maßnahmen Gesamtschule	4.168.353,09	Fortsetzungsmaßnahme, Fertigstellung 2021
7.100.426	Außenspielgeräte Gebäudemanagement	37.815,00	Außenspielgeräte Kita Kastanienallee, Auftragsvergabe 2019, Lieferung 2020
7.100.433	Inventar Tiefbau	43.830,69	Beschaffung Kanalspiegel und Werkstattausstattung sowie Containeranlage Auftragsvergabe 2019, Lieferung 2020
7.100.434	Inventar/Arbeitsgeräte Baubetrieb	53.000,00	Auftragsvergabe Dücker DBN (Anbaugerät) und Gießarm für den Schlepperanbau in 2019, Lieferung 2020.
7.100.448	Sanierung Sportanlage Am Tannenbusch	50.000,00	Sanierung Parkplatz Sportanlage Am Tannenbusch. Laufende Maßnahme, Fertigstellung 2020
7.100.523	Neubau Kita Friedrichsfeld (Kastanienallee)	1.167.000,00	Fortsetzungsmaßnahme, Fertigstellung 2020.
7.100.524	Mehrgenerationenspielfläche SpA Tannenbusch	237.553,81	Laufende Maßnahme. Baubeginn 2020.
7.100.541	Kunstrasenplatz Rönkenstraße	96.463,75	Erstellung amtlichen Lageplans sowie erteilte Ingenieur Aufträge und Gutachten in 2019
Produktbereich 12 - Sicherheit und Ordnung			
7.100.042	Anschaffung+Ausrüstung v.Löschfahrzeugen	88.446,96	Anschaffung von 2 Mannschaftstransportfahrzeugen, Auftragsvergabe 2019, Lieferung 2020.
Produktbereich 21 - Schulträgeraufgaben			
7.100.237	Inventar Gymnasium	3.300,00	Lehrmittel für Naturwissenschaften und Technik, Auftragsvergabe 2019, Lieferung 2020
Produktbereich 36 - Kinder; Jugend- und Familienhilfe			
7.100.022	Festwert Büroausstattung FD 2.3 Jugend	429,96	Ersatzbeschaffung Büromöbel, Auftragsvergabe November 2019, Lieferung 2020
7.100.491	Spielgeräte und Schilder Spiel-u. Bolzplätze	20.097,11	Anschaffung von Spielgeräten, Auftragsvergabe 2019, Lieferung 2020
7.100.526	Inventar Kita Friedrichsfeld (Kastanienallee)	5.800,00	Anschaffung von Möbeln und Spielwaren, Auftragsvergabe 2019, Lieferung 2020
Produktbereich 42 - Sportförderung			
7.100.042	Zuwendungen an Sportvereine	2.392,18	Zuschuss Pferdefreunde Emmelsum und BSV "Alter Emmelsommer"

Ermächtigungsübertragungen von 2019 nach 2020			
Projekt	Projektbezeichnung	Betrag in €	Begründung
Produktbereich 53 - Ver- und Entsorgung			
7.100.380	RW-Kanal Posaunenstraße	10.000,00	Kaufpreiszahlung Grundstück Regensickerbecken in 2020
7.100.394	DRL Auf dem Bündler	12.643,00	Laufende Maßnahme. Bauabschnitt 2.
7.100.398	RW-Kanal Bahnhofstraße	10.000,00	Fortführung der in 2019 beauftragten Ingenieurleistungen.
7.100.399	SW-Kanal Bahnhofstraße	10.000,00	Fortführung der in 2019 beauftragten Ingenieurleistungen.
7.100.401	RW-Kanal Garten/A.d.Schule/Kiefernweg	355.475,92	Die Maßnahme wurde 2019 begonnen, Abschluss voraussichtlich März/April 2020
7.100.408	Kanalsanierungen (investiv)	11.000,00	Bauliche Maßnahme Kanalsanierung, Beginn 2019 Fertigstellung 2020.
7.100.458	RW-Kanal Alte Hünxer Straße	10.000,00	Fortführung der in 2019 beauftragten Ingenieurleistungen.
7.100.463	RW-Kanal Friesenring	5.000,00	Planungskosten aus 2019
7.100.464	RW-Kanal Jahnstraße	5.000,00	Planungskosten aus 2019
7.100.468	Druckrohrleitung Kasselweg / Am Lippeglacis	168.963,74	Die Maßnahme wurde 2019 begonnen, Abschluss voraussichtlich Mai 2020
7.100.509	SW-Kanal Hugo-Mueller-Straße	10.000,00	Fortführung der in 2019 beauftragten Ingenieurleistungen.
7.100.511	MW-Kanal Eichenweg	176.889,23	Die Baumaßnahme wurde 2019 begonnen, Abschluss voraussichtlich März/April 2020
Produktbereich 54 - Verkehrsflächen und Anlagen, ÖPNV			
7.100.029	Erneuerung Bahnhofstraße, 1. BA	35.000,00	Auftragsvergabe Baumgutachten in 2019 sowie erteilte Ingenieuraufträge aus 2019
7.100.209	Umgestaltung von Bushaltestellen	18.400,00	Planungskosten 2 Bauabschnitt.
7.100.302	Straßenausbau Alte Hünxer Straße	49.384,54	Fortführung der in 2019 beauftragten Ing.-Leistungen und Gutachten.
7.100.476	Straßenbau Friesenring	5.000,00	Planungskosten aus 2019
7.100.477	Straßenbau Jahnstraße	5.000,00	Planungskosten aus 2019
7.100.481	Städtebaul. Anpassungsmaßn. G'Hamm	56.909,10	Kostenerstattung städtischer Anteil archäologische Untersuchung Dorfplatz und Kosten für weitere Gutachten
7.100.502	Straßenausbau Eichenweg	313.988,46	Die Baumaßnahme wurde 2019 begonnen, Abschluss voraussichtlich März/April 2020
Produktbereich 55 - Natur und Landschaftspflege			
7.100.436	Geräte/Ausstattung Friedhöfe	8.470,00	Auftragsvergabe Stele, Gedenksteine und Holzkreuz in 2019, Lieferung in 2020
Produktbereich 57 - Allgemeine Einrichtungen und Unternehmen			
7.100.324	Ausleihungen an Beteiligungen	1.179.200,00	Vertragliche Verpflichtung Delta Port. Mittelabruf 2020
Summe investive Ermächtigungsübertragung		8.552.793,19	

Ermächtigungsübertragungen von 2019 nach 2020			
Projekt	Projektbezeichnung	Betrag in €	Begründung
Konsumtive Ermächtigungsübertragungen			
	Produktbereich 21 - Schulträgeraufgaben		
1.100.21.10.10.15	Schulbudget Grundschule Friedrichsfeld	2.707,72	Übertragung unverbraucher Mittel Schulbudget
1.100.21.10.10.25	Schulbudget Erich-Kästner-Schule	7.034,20	Übertragung unverbraucher Mittel Schulbudget
1.100.21.10.10.35	Schulbudget Regenbogenschule	1.324,12	Übertragung unverbraucher Mittel Schulbudget
1.100.21.10.10.45	Schulbudget Otto-Willmann-Schule	1.769,45	Übertragung unverbraucher Mittel Schulbudget
1.100.21.10.10.75	Schulbudget Astrid-Lindgren-Schule	3.715,90	Übertragung unverbraucher Mittel Schulbudget
1.100.21.10.35	Schulbudget Realschule	1.943,01	Übertragung unverbraucher Mittel Schulbudget
1.100.21.10.45	Schulbudget Gymnasium	4.493,78	Übertragung unverbraucher Mittel Schulbudget
1.100.21.10.55	Schulbudget Comenius Gesamtschule	1.587,34	Übertragung unverbraucher Mittel Schulbudget
Summe konsumtive Ermächtigungsübertragung		24.575,52	



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 28.04.2020

Fachbereich	Soziales und Jugend
Fachdienst	Jugend

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Jugendhilfeausschuss	27.05.2020	zur Kenntnis
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	zur Kenntnis
Stadtrat	23.06.2020	zur Kenntnis

Jugendhilfeplanung im Bereich der "Kindertagesbetreuung" in der Stadt Voerde hier: Aktualisierung der Bedarfs- und Maßnahmenplanung für die Jahre 2020/21 ff.

Beschlussvorschlag:

Der Jugendhilfeausschuss nimmt die geänderte Bedarfsplanung zur Kindertagesbetreuung im Bereich der Stadt Voerde für das Kindergartenjahr 2020/21 zur Kenntnis.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

- keine -

Sachdarstellung:

In der Drucksache Nr. 16/1105 wurde die Bedarfsplanung für die Kita-Jahre 2020/21 ff. dargestellt. Gemäß Beschluss wurden die Änderungen in der einrichtungsscharfen Bedarfsplanung, die sich zwischen der Erstellung der Drucksache und dem 15. März 2020 ergeben haben, mit in die verbindliche Mitteilung zum 15. März aufgenommen, auf deren Basis die Höhe und Anzahl der Kindpauschalen für die jeweiligen Kindertageseinrichtungen berechnet werden. Die Änderungen sind im Wesentlichen auf Änderungswünsche der Eltern zurückzuführen. Die gemeldete Gruppenstruktur ist dieser Drucksache als Anlage beigefügt. Änderungen im Vergleich zur Drucksache Nr. 16/1105 sind rot markiert und beziehen sich ausschließlich auf die Kindertageseinrichtungen. In der Tagespflege erfolgte die verbindliche Mitteilung zum 15. März so, wie in der o.a. Drucksache dargestellt.

Für die 17 Kindertageseinrichtungen wurden zum 15. März 2020 1210 Plätze (-1 im Vergleich zu der am 05.03.2020 vorgestellten Planung) gemeldet. Darunter sind 232 U3-Plätze (-2) und 978 Ü3-Plätze (+1).

Die Zahl der investiv geförderten U3-Plätze mit laufender Zweckbindungsfrist, die nicht mit U3-Kindern belegt werden konnten, wurde auf 22 korrigiert. Die Verteilung auf die einzelnen Einrichtungen ist im Anhang dargestellt. Eine zweckentsprechende Belegung war entweder nicht möglich, da die Altersstruktur dies nicht zuließ (z.B. zu wenige Einschulungen oder Überbelegungen der vergangenen Jahre, wodurch nicht genug Plätze frei geworden sind), oder da ein älteres Kind aufgrund der Belegungskriterien vorrangig zu versorgen war.

Die in der Umsetzungsplanung befindliche Interimskita in Spellen ist, wie am 05.03.2020 vorgestellt, gemeldet worden. Im weiteren Verlauf des Platzvergabeverfahrens hat sich die Struktur der zunächst unversorgten Kinder dahingehend verändert, dass die Gruppenstruktur angepasst werden musste. Die Planung sieht nun eine dreigruppige Interimskita vor, in der alle drei Gruppen U3-fähig sind.

Insgesamt folgt die vorgelegte Planung dem Ziel einer bedarfsgerechten Versorgung von Voerder Kindern im Vorschulalter in der Kindertagesbetreuung.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Anlage 1 - Gruppenplanung für das Kindergartenjahr 2020/21

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmersers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:

Anlage 1 - Gruppenplanung für das Kindergartenjahr 2020/21

Stadt Voerde
Kindergartenjahr 2020/ 2021

Friedrichsfeld

Bülowstr.	Gruppenform	unter 3		ab 3		Gesamt	Gruppenform	unter 3		Gesamt	Gruppenform	ab 3		Gesamt	U3-Plätze gesamt	U3-Plätze gesamt	Gesamtzahl der Kinder
		o. B.	m. B.	o. B.	m. B.			o. B.	m. B.			o. B.	m. B.				
3 Gruppen																	
2 Platzred.	I a 25h	0	0	1	0	1	II a 25h	0	0	0	III a 25h	2	0	2	0	3	3
3 Ü3-Kinder auf U3-Plätzen	b 35h	4	0	14	0	18	b 35h	0	0	0	b 35h	12	1	13	4	27	31
	c 45h	5	0	16	0	21	c 45h	0	0	0	c 45h	5	1	6	5	22	27
															9	52	61

Am Park	Gruppenform	unter 3		ab 3		Gesamt	Gruppenform	unter 3		Gesamt	Gruppenform	ab 3		Gesamt	U3-Plätze gesamt	U3-Plätze gesamt	Gesamtzahl der Kinder
		o. B.	m. B.	o. B.	m. B.			o. B.	m. B.			o. B.	m. B.				
5 Gruppen																	
(2 I-Gr. mit je 17 Kd.)	I a 25h	3	0	3	0	6	II a 25h	0	0	0	III a 25h	1	0	1	3	4	7
incl. 12 Notpl. Typ III	b 35h	9	0	13	0	22	b 35h	0	0	0	b 35h	16	5	21	9	34	43
	c 45h	3	0	19	0	22	c 45h	5	0	5	c 45h	19	5	24	8	43	51
															20	81	101

An der Schule	Gruppenform	unter 3		ab 3		Gesamt	Gruppenform	unter 3		Gesamt	Gruppenform	ab 3		Gesamt	U3-Plätze gesamt	U3-Plätze gesamt	Gesamtzahl der Kinder
		o. B.	m. B.	o. B.	m. B.			o. B.	m. B.			o. B.	m. B.				
3 Gruppen																	
ohne Platzred.	I a 25h	0	0	4	1	5	II a 25h	0	0	0	III a 25h	0	0	0	0	5	5
3 Überbelegungen	b 35h	8	0	20	0	28	b 35h	0	0	0	b 35h	0	0	0	8	20	28
6 Ü3-Kinder auf U3-Plätzen	c 45h	4	0	26	0	30	c 45h	0	0	0	c 45h	0	0	0	4	26	30
															12	51	63

Am Gymnasium	Gruppenform	unter 3		ab 3		Gesamt	Gruppenform	unter 3		Gesamt	Gruppenform	ab 3		Gesamt	U3-Plätze gesamt	U3-Plätze gesamt	Gesamtzahl der Kinder
		o. B.	m. B.	o. B.	m. B.			o. B.	m. B.			o. B.	m. B.				
3 Gruppen																	
2 Überbeleg.	I a 25h	1	0	1	0	2	II a 25h	0	0	0	III a 25h	1	0	1	1	2	3
	b 35h	5	0	11	0	16	b 35h	0	0	0	b 35h	6	0	6	5	17	22
	c 45h	5	0	18	0	23	c 45h	0	0	0	c 45h	15	0	15	5	33	38
															11	52	63

Kastanienallee	Gruppenform	unter 3		ab 3		Gesamt	Gruppenform	unter 3		Gesamt	Gruppenform	ab 3		Gesamt	U3-Plätze gesamt	U3-Plätze gesamt	Gesamtzahl der Kinder
		o. B.	m. B.	o. B.	m. B.			o. B.	m. B.			o. B.	m. B.				
4 Gruppen																	
ohne Platzred.	I a 25h	0	0	1	0	1	II a 25h	0	0	0	III a 25h	6	0	6	0	7	7
2 Überbelegung	b 35h	2	0	8	0	10	b 35h	5	0	5	b 35h	22	0	22	7	30	37
	c 45h	2	0	8	0	10	c 45h	5	0	5	c 45h	19	0	19	7	27	34
															14	64	78

Kita-Bezirk Friedrichsfeld gesamt														66	300	366
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-----------	------------	------------

Spellen

Elisabethstr.	Gruppenform	unter 3		ab 3		Gesamt	Gruppenform	unter 3		Gesamt	Gruppenform	ab 3		Gesamt	U3-Plätze gesamt	U3-Plätze gesamt	Gesamtzahl der Kinder
		o. B.	m. B.	o. B.	m. B.			o. B.	m. B.			o. B.	m. B.				
3 Gruppen																	
incl. 4. Gruppe unterjährig	I a 25h	1	0	2	0	3	II a 25h	0	0	0	III a 25h	1	0	1	1	3	4
4 Ü3-Kinder auf U3-Plätzen	b 35h	6	0	21	0	27	b 35h	0	0	0	b 35h	12	0	12	6	33	39
	c 45h	6	0	24	0	30	c 45h	0	0	0	c 45h	10	0	10	6	34	40
															13	70	83

Mehrummer Str.	Gruppenform	unter 3		ab 3		Gesamt	Gruppenform	unter 3		Gesamt	Gruppenform	ab 3		Gesamt	U3-Plätze gesamt	U3-Plätze gesamt	Gesamtzahl der Kinder
		o. B.	m. B.	o. B.	m. B.			o. B.	m. B.			o. B.	m. B.				
3 Gruppen																	
inkl. 1 Platzred.	I a 25h	0	0	0	0	0	II a 25h	0	0	0	III a 25h	0	0	0	0	0	0
	b 35h	8	0	17	1	26	b 35h	0	0	0	b 35h	19	0	19	8	37	45
	c 45h	2	0	11	0	13	c 45h	0	0	0	c 45h	5	0	5	2	16	18
															10	53	63

Interimskita Spellen	Gruppenform	unter 3		ab 3		Gesamt	Gruppenform	unter 3		Gesamt	Gruppenform	ab 3		Gesamt	U3-Plätze gesamt	U3-Plätze gesamt	Gesamtzahl der Kinder
		o. B.	m. B.	o. B.	m. B.			o. B.	m. B.			o. B.	m. B.				
4 Gruppen																	
ohne Platzred.	I a 25h	0	0	1	0	1	II a 25h	0	0	0	III a 25h	6	0	6	0	7	7
	b 35h	2	0	7	0	9	b 35h	5	0	5	b 35h	22	0	22	7	29	36
	c 45h	3	0	7	0	10	c 45h	5	0	5	c 45h	18	0	18	8	25	33
															15	61	76

Kita-Bezirk Spellen gesamt														38	184	222
-----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-----------	------------	------------

Voerde West

Steinstr.	Gruppenform	unter 3		ab 3		Gesamt	Gruppenform	unter 3		Gesamt	Gruppenform	ab 3		Gesamt	U3-Plätze gesamt	U3-Plätze gesamt	Gesamtzahl der Kinder
		o. B.	m. B.	o. B.	m. B.			o. B.	m. B.			o. B.	m. B.				
5 Gruppen																	
(2 I-Gr. mit je 15 Kd.)	I a 25h	4	0	2	0	6	II a 25h	0	0	0	III a 25h	3	0	3	4	5	9
inkl. 3 Platzred.	b 35h	8	0	18	2	28	b 35h	0	0	0	b 35h	7	4	11	8	31	39
	c 45h	3	0	21	0	24	c 45h	0	0	0	c 45h	10	6	16	3	37	40
															15	73	88

Bahnacker	Gruppenform	unter 3		ab 3		Gesamt	Gruppenform	unter 3		Gesamt	Gruppenform	ab 3		Gesamt	U3-Plätze gesamt	U3-Plätze gesamt	Gesamtzahl der Kinder
		o. B.	m. B.	o. B.	m. B.			o. B.	m. B.			o. B.	m. B.				
4 Gruppen																	
1 Überbelegung	I a 25h	1	0	3	0	4	II a 25h	0	0	0	III a 25h	4	0	4	1	7	8
5 Ü3-Kinder auf U3-Plätzen	b 35h	8	0	24	0	32	b 35h	0	0	0	b 35h	5	0	5	8	29	37
	c 45h	4	0	21	0	25	c 45h	0	0	0	c 45h	13	0	13	4	34	38
															13	70	83

Waymannskath	Gruppenform	unter 3		ab 3		Gesamt	Gruppenform	unter 3		Gesamt	Gruppenform	ab 3		Gesamt	U3-Plätze gesamt	U3-Plätze gesamt	Gesamtzahl der Kinder
		o. B.	m. B.	o. B.	m. B.			o. B.	m. B.			o. B.	m. B.				
4 Gruppen																	
1 Überbelegung	I a 25h	4	0	2	0	6	II a 25h	0	0	0	III a 25h	4	0	4	4	6	10
1 Einzelintegr.	b 35h	7	0	22	0	29	b 35h	0	0	0	b 35h	6	0	6	7	28	35
	c 45h	4	0	20	2	26	c 45h	0	0	0	c 45h	12	0	12	4	34	38
															15	68	83

Grünstr. 3 Gruppen (Interimskita)	Gruppenform	unter 3		ab 3		Gesamt	Gruppenform	unter 3		Gesamt	Gruppenform	ab 3		Gesamt	U3-Plätze gesamt	U3-Plätze gesamt	Gesamtzahl der Kinder
		o. B.	m. B.	o. B.	m. B.			o. B.	m. B.			o. B.	m. B.				
I a 25h		0	0	0	0	0	II a 25h	0	0	0	III a 25h	0	0	0	0	0	0
b 35h		4	0	21	0	25	b 35h	7	0	7	b 35h	0	0	0	11	21	32
c 45h		4	0	11	0	15	c 45h	3	0	3	c 45h	0	0	0	7	11	18
															18	32	50

Kita-Bezirk Voerde-West gesamt	61	243	304
---------------------------------------	-----------	------------	------------

Voerde Ost

Akazienweg 4 Gruppen	Gruppenform	unter 3		ab 3		Gesamt	Gruppenform	unter 3		Gesamt	Gruppenform	ab 3		Gesamt	U3-Plätze gesamt	U3-Plätze gesamt	Gesamtzahl der Kinder
		o. B.	m. B.	o. B.	m. B.			o. B.	m. B.			o. B.	m. B.				
I a 25h		0	0	0	0	0	II a 25h	0	0	0	III a 25h	1	0	1	0	1	1
b 35h		8	0	6	0	14	b 35h	7	0	7	b 35h	19	0	19	15	25	40
c 45h		4	0	22	0	26	c 45h	3	0	3	c 45h	4	0	4	7	26	33
															22	52	74

Rönskenstr. 4 Gruppen 2 Platzred. 3 Überbeleg.	Gruppenform	unter 3		ab 3		Gesamt	Gruppenform	unter 3		Gesamt	Gruppenform	ab 3		Gesamt	U3-Plätze gesamt	U3-Plätze gesamt	Gesamtzahl der Kinder
		o. B.	m. B.	o. B.	m. B.			o. B.	m. B.			o. B.	m. B.				
I a 25h		0	0	1	0	1	II a 25h	0	0	0	III a 25h	1	0	1	0	2	2
b 35h		8	0	21	1	30	b 35h	0	0	0	b 35h	7	0	7	8	29	37
c 45h		6	0	21	1	28	c 45h	0	0	0	c 45h	15	0	15	6	37	43
															14	68	82

Brunnenweg 3 Gruppen 2 Überlegungen 4 Platzred. 4 Ü3-Kinder auf U3-Plätzen	Gruppenform	unter 3		ab 3		Gesamt	Gruppenform	unter 3		Gesamt	Gruppenform	ab 3		Gesamt	U3-Plätze gesamt	U3-Plätze gesamt	Gesamtzahl der Kinder
		o. B.	m. B.	o. B.	m. B.			o. B.	m. B.			o. B.	m. B.				
I a 25h		2	0	3	0	5	II a 25h	0	0	0	III a 25h	1	0	1	2	4	6
b 35h		5	0	11	2	18	b 35h	0	0	0	b 35h	9	0	9	5	22	27
c 45h		1	0	14	1	16	c 45h	0	0	0	c 45h	10	1	11	1	26	27
															8	52	60

Kita-Bezirk Voerde-Ost gesamt	44	172	216
--------------------------------------	-----------	------------	------------

Möllen

Auf dem Bündler 3 Gruppen (2 I-Gruppen mit je 15 Kd.)	Gruppenform	unter 3		ab 3		Gesamt	Gruppenform	unter 3		Gesamt	Gruppenform	ab 3		Gesamt	U3-Plätze gesamt	U3-Plätze gesamt	Gesamtzahl der Kinder
		o. B.	m. B.	o. B.	m. B.			o. B.	m. B.			o. B.	m. B.				
I a 25h		0	0	0	0	0	II a 25h	0	0	0	III a 25h	0	0	0	0	0	0
b 35h		3	0	7	1	11	b 35h	0	0	0	b 35h	0	0	0	3	8	11
c 45h		5	1	15	3	24	c 45h	0	0	0	c 45h	10	5	15	6	33	39
															9	41	50

Memellandstr. 3 Gruppen 2 Platzred.	Gruppenform	unter 3		ab 3		Gesamt	Gruppenform	unter 3		Gesamt	Gruppenform	ab 3		Gesamt	U3-Plätze gesamt	U3-Plätze gesamt	Gesamtzahl der Kinder
		o. B.	m. B.	o. B.	m. B.			o. B.	m. B.			o. B.	m. B.				
I a 25h		0	0	0	0	0	II a 25h	0	0	0	III a 25h	1	0	1	0	1	1
b 35h		3	0	1	0	4	b 35h	4	0	4	b 35h	17	0	17	7	18	25
c 45h		1	0	15	0	16	c 45h	6	0	6	c 45h	2	2	4	7	19	26
															14	38	52

Kita-Bezirk Möllen gesamt	23	79	102
----------------------------------	-----------	-----------	------------

Stadt Voerde

61 Gruppen 14 Überbelegungen 13 Platzreduzierungen	Gruppenform	unter 3		ab 3		Gesamt	Gruppenform	unter 3		Gesamt	Gruppenform	ab 3		Gesamt	U3-Plätze gesamt	U3-Plätze gesamt	Gesamtzahl der Kinder
		o. B.	m. B.	o. B.	m. B.			o. B.	m. B.			o. B.	m. B.				
I a 25h		16	0	24	1	41	II a 25h	0	0	0	III a 25h	32	0	32	16	57	73
b 35h		98	0	242	7	347	b 35h	28	0	28	b 35h	179	10	189	126	438	564
c 45h		62	1	289	7	359	c 45h	27	0	27	c 45h	167	20	187	90	483	573

Gesamtzahl Plätze Stadt Voerde	232	978	1210
---------------------------------------	------------	------------	-------------

Kitas	17
Gruppen	61
I-Gruppen	6
Einzelintegrationen in I-Gruppen	30
Einzelintegrationen in Regelgr.	17
Platzred.	13
Ü3 Überbeleg.	14
Tagespflegeplätze für U3-Kinder	138
Tagespflegeplätze für Ü3-Kinder	15
Investiv geförderte U3-Plätze innerhalb der Zweckbindungsfrist, die aus Gründen der Altersstruktur nicht mit U3-Kindern belegt werden konnten:	22



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 06.02.2020

Fachbereich	Soziales und Jugend
Fachdienst	Jugend

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Jugendhilfeausschuss	27.05.2020	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

Fortschreibung des Spielflächenbedarfsplanes aus dem Jahr 1992; Antrag der SPD-Fraktion vom 17.09.2014

hier: Gesamtentwurf des Spielflächenbedarfsplanes

Beschlussvorschlag:

Dem Spielflächenbedarfsplan für den Planungszeitraum 2020 bis 2025 wird zugestimmt.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

- keine -

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input checked="" type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input type="radio"/> nein
-----------------------------------	---	------------------------------------	----------------------------

Sachdarstellung:

Der Jugendhilfeausschuss hat in seiner Sitzung am 17.11.2014 auf Antrag der SPD-Fraktion die Verwaltung mit der Erstellung eines Spielflächenbedarfsplanes beauftragt. Dieser Plan wurde in Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis Spielflächen und Kinderferientage erstellt (s. Drucksachen 16/737 sowie 16/737 1. Ergänzung). Einzelne Verfahrensschritte hierzu wurden bereits im Jugendhilfeausschuss kommuniziert und beschlossen. Der Gesamtentwurf des Spielflächenbedarfsplanes für die Stadt Voerde ist der Drucksache als Anlage 1 beigelegt.

Dieser gibt einen Überblick über die öffentlichen Spielflächen im Stadtgebiet (z.B. Bedarfslagen, Flächenzustand, Kriterien zur Qualitätsverbesserung)

Der vorliegende Plan schafft notwendige Grundlagen und liefert erforderliche Informationen, um Handlungsempfehlungen zu benennen, die zu einer Verbesserung der Spielflächensituation im Stadtgebiet beitragen.

Wesentliche Ergebnisse und Grundbausteine des Plans sind:

- Die Einteilung des Stadtgebiets in zweckmäßige Gebietseinheiten. Insgesamt wurde das Stadtgebiet in 11 Spielplatzbezirke eingeteilt, bei Bedarf wurden weitere Untergliederungen vorgenommen.

- Für die Gebietseinheiten wurden Flächenüberschüsse und –unterdeckungen ermittelt. Der Flächenüberschuss beläuft sich auf insgesamt rund 27.000 qm, die Flächenunterdeckung auf rund 9.000 qm.
Für den ermittelten Flächenüberschuss wurden folgende Handlungsempfehlungen ausgesprochen:
 - Umwandlung von Flächen in Grünflächen: 43%
 - Aufgabe und Reduzierung von Flächen: 20%
 - Vorerst keine Maßnahmen, wenn Bauvorhaben geplant: 37%

Auf das ermittelte Flächendefizit soll mit der Neuschaffung von bis zu 7 Flächen reagiert werden.

Eine Gesamtaufstellung der städt. Flächen mit den Handlungsempfehlungen ist der Drucksache als Anlage 2 beigefügt. Hierin sind auch die Standorte der neu zu schaffenden Flächen aufgeführt (s. Anlage Seite 3 „Neuschaffung“).

- Es gilt der Anspruch nach mehr Qualität statt Quantität! Hierzu wurden für die zukünftige Gestaltung der Spielflächen die allgemein gültigen DIN-Anforderungen (DIN-EN 18034) erweitert sowie weitere pädagogische Qualitätskriterien aufgestellt, die sowohl für die Einrichtung als auch für die Bewertung der öffentlichen Flächen gelten.
Die Qualitätsbewertung ergab, dass
 - 54% einen deutlichen bis umfassenden Verbesserungsbedarf und
 - 31% einen geringen Verbesserungsbedarf haben sowie
 - 15% nicht eingerichtet oder mit Spielgeräten bestückt sind.
- Die Auswahl der vorrangig zu gestaltenden Flächen erfolgt über ein abgestuftes Auswahlverfahren (Prioritätenfestsetzung). Hieraus wurde eine Prioritätenliste erstellt, die jährlich fortgeschrieben werden soll. Danach erfolgt eine konkrete Maßnahmenplanung für die priorisierten Flächen. Für das Jahr 2020 wurde die Maßnahmenplanung für die priorisierten Flächen und die Ersatzbestückungen im Arbeitskreis „Spielflächen und Kinderferientage“ im Februar 2020 abgestimmt (s. Anlage 3).
- Die notwendigen Ersatzbeschaffungen sollen parallel zu der Neu- bzw. Umgestaltung der Spielflächen und unter Berücksichtigung der nun geltenden Qualitätsstandards sowie der aktuellen Gesamtmaßnahmenplanung erfolgen.
- Die Weiterentwicklung geeigneter Flächen zu Generationenparks soll modellhaft an einem Standort erprobt werden. Für das Modellprojekt wurde die Spielfläche „Am Tannenbusch“ ausgewählt. Hierzu wurde eine entsprechende Konzeption - Mehrgenerationenspielflächen im Bewegungs- und Quartierspark „Am Tannenbusch“ – erstellt. Das Projekt soll noch im Jahr 2020, voraussichtlich im vierten Quartal, mit Fördergeldern umgesetzt werden. Im Rahmen eines Monitorings sollen Erkenntnisse gewonnen werden, inwieweit solche Angebote von der Zielgruppe auch tatsächlich angenommen werden.

Die Erhöhung der Haushaltsmittel für die Spielgeräte und Schilder der Spiel- und Bolzplätze wurde bereits während der Erstellung des Spielflächenbedarfsplans von 21.000 € auf 100.00 € jährlich festgesetzt, da die bisherigen Mittel für die Bewirtschaftung der Flächen bei weitem nicht ausreichend waren.

Eine Erhöhung des Mitteleinsatzes wird darüber hinaus durch den Verkaufserlös der aufzugebenden Spielflächen angestrebt. Bereits umgesetzt wurde in diesem Zusammenhang, die Anhebung des oben genannten Planansatzes für die Jahre 2020 und 2021 auf jeweils 200.000 € (durch die Veräußerungserlöse der Spielfläche Jahnstraße).

Ausgehend von der vorliegenden Spielflächenbedarfsplanung ist für das Jahr 2021 die Erstellung einer Gesamtmaßnahmenliste im Zusammenwirken mit dem Fachbereich 7 Bauen und Technische Infrastruktur geplant. Für eine langfristige Planungssicherheit ist hierin eine Kostenkalkulation enthalten (Instandhaltungs-, Verbesserungs- und Neuanlagekosten), die dem Jugendhilfeaus-

schluss im 4. Sitzungszug 2020 vorgestellt werden sollen. Hieraus ableitend erfolgt eine jährliche Fortschreibung.

Der Spielflächenbedarfsplan in seiner jetzigen Fassung umfasst den Planungszeitraum 2020 bis 2025.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Anlage 1 - Gesamtentwurf Spielflächenbedarfsplan
- (2) Anlage 2 - Gesamtaufstellung der städt. Spielflächen
- (3) Anlage 3 - Maßnahmenplanung und Ersatzbestückungen 2020



Spielflächenbedarfsplan 2020



Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	3
1 Planungsauftrag und Zielsetzung.....	5
2 Ablauf der Spielflächenbedarfsplanung.....	6
2.1 Richtwert zur Flächenbemessung	7
2.2 Räumliche Gliederung.....	8
3 Quantitative Bewertung: Bestand – Bedarf – Handlungsempfehlungen	9
4 Qualitative Bewertung: Qualitätskriterien	9
5 Bürgerdialog	13
6 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen	14
6.1 Spielflächenbezirk Emmelsum.....	14
6.2 Spielflächenbezirk Friedrichsfeld-Mitte.....	15
6.3 Spielflächenbezirk Friedrichsfeld-Heidesiedlung.....	18
6.4 Spielflächenbezirk Spellen.....	20
6.5 Spielflächenbezirk Voerde-Friedrichsfeld.....	22
6.6 Spielflächenbezirk Rheindörfer.....	24
6.7 Spielflächenbezirk Voerde-Süd.....	27
6.8 Spielflächenbezirk Rönkensiedlung.....	30
6.9 Spielflächenbezirk Voerde-Mitte	32
6.10 Spielflächenbezirk Buschmannshof.....	34
6.11 Spielflächenbezirk Möllen.....	36
6.12 Gesamtbewertung der quantitativen und qualitativen Ergebnisse	38
7 Prioritätenfestsetzung – Handlungsbedarfe gemäß den Ergebnissen der Spielflächenbedarfsplanung	39
7.1 Prioritätenliste und Maßnahmenplanung.....	43

8	Ersatzbeschaffung von Spielgeräten	44
9	Mehrgenerationenplätze.....	44
10	Bereitstellung von Finanzmitteln	47
11	Anlage	48
11.1	Bewertungsbogen für öffentliche Spielflächen.....	48
11.2	Qualitative Bewertung der Flächen in den Spielplatzbezirken.....	51
11.2.1	Spielplatzbezirk Friedrichsfeld-Mitte	51
11.2.2	Spielplatzbezirk Friedrichsfeld-Heidesiedlung	53
11.2.3	Spielplatzbezirk Spellen	54
11.2.4	Spielplatzbezirk Rheindörfer	55
11.2.5	Spielplatzbezirk Voerde-Süd	57
11.2.6	Spielplatzbezirk Rönksensiedlung	58
11.2.7	Spielplatzbezirk Voerde-Mitte	58
11.2.8	Spielplatzbezirk Buschmannshof	59
11.2.9	Spielplatzbezirk Möllen	60
11.3	Traumspielplätze - Ergebnisse aus dem Bürgerdialog.....	61

Einleitung

„Der Gegensatz des Spiels zum Ernst des Lebens kann nur Erwachsenen zum Bewusstsein kommen, denn Kinder spielen eigentlich immer: Bei ihnen ist Spiel und Leben eins.“ (Ricarda Huch)

Das „Spielen“ ist von grundlegender Bedeutung für die kindliche Entwicklung. Im Spiel können Kinder und Jugendliche sich selbst und andere besser kennenlernen. Sie lernen, sich auf andere Kinder zu verlassen und gemeinsam die zuvor gesteckten Ziele zu erreichen. Zudem lernen sie auf vielfältige Weise, ihre Sinne zu schärfen, ihre Geschicklichkeit zu verbessern sowie ihre Grenzen auszuloten.

Kinder, die viel und intensiv spielen, nehmen dabei ihre Besonderheit, ihre Einmaligkeit, ihre Handlungsmöglichkeiten und -grenzen, ihre Gefühls- und Gedankenwelt wahr. Seit Jahren ist aus dem Feld der Spielforschung bekannt, dass Kinder, die viel und intensiv spielen, gerade in allen vier Kompetenzbereichen einer erfolgreichen Lebensgestaltung folgende Verhaltensmerkmale auf- und ausbauen:

a) im emotionalen Bereich: Erkennen, Erleben und Verarbeiten von Gefühlen; besseres Verarbeiten von Enttäuschungen und Versagungen; leichteres Ertragen von eindeutigen Situationen; geringere Aggressionsbereitschaft; stärker ausgeprägte Belastbarkeit; größere Ausdauer; Erleben einer größeren Zufriedenheit; ein gleichwertigeres Verhältnis der Grundgefühle Angst, Freude, Trauer, Wut.

b) im sozialen Bereich: besseres Zuhören-Können bei Gesprächen; geringere Vorurteilsbildung anderen Menschen gegenüber; bessere Kooperationsbereitschaft; höheres Verantwortungsempfinden; höhere Regelakzeptanz, bessere Wahrnehmung von Ungerechtigkeiten; intensivere Freundschaftspflege.

c) im motorischen Bereich: Kinder besitzen hier eine raschere Reaktionsfähigkeit, eine fließendere Gesamtmotorik, eine bessere Auge-Hand-Koordination und eine differenziertere Grob- und Feinmotorik, ein besseres Balance-Empfinden für ihren Körper sowie eine gelungenere Absichtssteuerung.

d) im kognitiven Bereich: Kinder zeigen ein besseres sinnverbundenes Denken (logisches Denken), eine höhere Konzentrationsfertigkeit, bessere Gedächtnisleistungen, eine höhere Wahrnehmungsoffenheit, einen differenzierteren Wortschatz, eine differenziertere Sprache, ein besseres Mengen-, Zahl-, Farb- und Formverständnis, eine größere Fantasie und ein klügeres Durchschauen von Manipulationsversuchen. Kinder lernen im Spiel also gerade die Fähigkeiten und Fertigkeiten, die notwendig sind, ein selbstständiges, selbstverantwortlicheres und teilautonomes Leben zu führen, Situationen zu entschlüsseln

und mitzugestalten, Notwendigkeiten für ein soziales Verhalten zu erkennen und fremde sowie eigene Wünsche und Bedürfnisse miteinander abzuwägen. Es ist erstaunlich, dass also gerade das Spiel der Kinder die in ihnen liegenden Potentiale unterstützt und sie in der Lage sind, gerade die Fertigkeiten zu entwickeln, die auch für einen späteren Schulbesuch erforderlich sind.¹

Insofern haben Spiel-, Frei- und Entwicklungsräume eine bedeutende Funktion für die körperliche, geistige und seelische Entwicklung von Kindern und Jugendlichen.

Räume können sowohl extra angelegte Spielflächen, Bolzplätze oder Skaterflächen als auch naturnahe bzw. von der Natur geschaffene Flächen sein (z.B. Wiesen, Felder, Wälder etc.). Eigens zu gestaltende Flächen (öffentliche Spiel-, Bolz- und Skaterflächen) im Stadtgebiet sollten ausreichend vorhanden sein und jederzeit freiwillig und selbstbestimmt von Kindern und Jugendlichen in Anspruch genommen werden können. Sie sollten ein abwechslungsreiches, altersgerechtes und lebendiges Angebot für Kinder und Jugendliche vorhalten.

Insbesondere Spielflächen haben sich im Laufe der Zeit immer mehr auch zu Orten der Begegnung und Kommunikation entwickelt. Sie werden von unterschiedlichen Altersgruppen (z.B. Eltern, Großeltern) und Kulturen genutzt und bilden vielfach auch einen zentralen Treffpunkt für ihr Umfeld. Somit sind sie für die soziale Infrastruktur eines Stadtteils insgesamt von besonderer Bedeutung. Darüber hinaus können sie altersunabhängig entscheidend zur Lebensqualität aller in den Stadtteilen lebenden Bürger/innen beitragen.

Verstärkt rücken auch Spiel- und Bewegungsräume für Erwachsene und Senioren in den Fokus, da die Anzahl der Älteren in der Bevölkerung steigt und sich die allgemeine Gesundheit verbessert. Dabei steht der gesundheitliche Aspekt, also das Trainieren von Koordination, Fitness und Motorik, besonders im Vordergrund. Gleichwohl sollen der Zusammenhalt, das Gemeinschaftsgefühl und das gegenseitige Verständnis der verschiedenen Gruppen - und eben auch Generationen - gefördert werden. Mit dem Konzept der Mehrgenerationenplätze kann es gelingen, allen Altersgruppen entsprechende Spiel- und Bewegungsräume anzubieten.

In Nordrhein-Westfalen legt der Runderlass des Innenministers vom 31.7.1974 mit Stand vom 21.6.2016 verbindlich fest, dass Kommunen verpflichtet sind in ihrem Zuständigkeitsbereich öffentliche Spielflächen, gemäß der folgenden Kategorisierungen, bereitzustellen:

- Spielflächen der Kategorie A: haben eine zentrale Funktion für einen Ort bzw. Ortsteil. Sie dienen allen Altersstufen. In ihnen sollen möglichst vielfältige Spielbetätigungen -

¹ Aus: WWD 2001, Ausgabe 75, S. 8-9, „Kinder spielen sich ins Leben - Der Zusammenhang von Spiel- und Schulfähigkeit“ von Dr. Armin Krenz

auch für Erwachsene - möglich sein. Sie sollen eine Nettospielfläche von mindestens 1500 qm Größe aufweisen und in der Regel nicht weiter als 1000 m von den zugeordneten Wohnbereichen entfernt sein. Werden zur Verbesserung der Funktionsfähigkeit größere Nettospielflächen vorgesehen, können auch größere Entfernungen zu den zugeordneten Wohnbereichen in Kauf genommen werden.

- Spielflächen der Kategorie B: sind vorzugsweise für die schulpflichtigen Kinder bestimmt und auf deren Erlebnis- und Betätigungsdrang ausgerichtet. In ihrer Funktion können sie beispielsweise für Sand-, Rasen-, Wasser-, Bau-, Ball-, Bewegungs-, Lauf- oder Kletterspiele angelegt werden. Die Größe des Spielbereiches soll der jeweiligen Funktion entsprechen, mindestens aber 400 qm Netto betragen, die Entfernung zu den zugeordneten Wohnbereichen 500 m möglichst nicht überschreiten.
- Spielflächen der Kategorie C: in der Nähe der Wohnungen sollen für Kleinkinder und jüngere Schulkinder Spielbereiche C zur Verfügung stehen. Sie sollen Einrichtungen wie z. B. zum Hangeln, Rutschen, Balancieren und sonstige Spieleinrichtungen (z. B. Sandkasten, Wasserbecken) aufweisen und Flächen für Bewegungs- und Ballspiele enthalten. Die Nettospielfläche soll eine Mindestgröße von 60 qm nicht unterschreiten, die Entfernung zu den zugehörigen Wohneinheiten 200 m in der Regel nicht überschreiten.²

Um ein bedarfsgerechtes Angebot an öffentlichen Spielflächen in der Stadt Voerde vorzuhalten, wurden die aktuellen Flächen- und Finanzbedarfe ermittelt und entsprechende Handlungsempfehlungen erstellt. Zusätzlich wurden Qualitätskriterien festgeschrieben, um den Spielwert auf öffentlichen Flächen zu erhöhen.

Der nun vorliegende Spielflächenbedarfsplan dient damit als Grundlage für die zukünftige Ausrichtung der öffentlichen Spiel-, Bolz- und Skaterflächen in der Stadt Voerde. In seiner jetzigen Fassung gilt er für den Planungszeitraum 2020 bis 2025. Danach soll eine bedarfsgerechte Spielflächenplanung durch eine regelmäßige Fortschreibung – nach Ablauf einer Wahlperiode – gewährleistet werden.

1. Planungsauftrag und Zielsetzung

Vor dem Hintergrund entsprechender Anträge aus dem Stadtrat und Bürgeranregungen zur Optimierung der bedarfsgerechten Planung und Gestaltung von öffentlichen Spielflächen hat der Jugendhilfeausschuss die Verwaltung mit Beschluss vom 26.11.2014 beauftragt, für das gesamte Stadtgebiet einen Spielflächenbedarfsplan zu erstellen, die Weiterentwicklung

² RdErl d. Innenministers v. 31.7.1974

geeigneter Spielflächen und weiterer Flächen zu „Generationenparks“ zu prüfen sowie das derzeit im öffentlichen Raum vorhandene Angebot an Spiel-, Bolz- und Skaterflächen zu attraktivieren.

2. Ablauf der Spielflächenbedarfsplanung

Die Erstellung des Spielflächenbedarfsplans erfolgte in mehreren Verfahrensschritten, die im Folgenden kurz dargestellt werden:

Nachdem der Jugendhilfeausschuss in seiner Sitzung am 26.11.2014 seinen Beschluss bezüglich der Fortschreibung des Spielflächenplans gefasst hatte, wurde der Fachdienst 2.31 – Jugend 1 (Jugendhilfeplanung und pädagogische Fachkräfte) mit der Erstellung des Plans beauftragt. Zusätzlich erhielt der Arbeitskreis „Spielflächen und Kinderferientage“ den Auftrag, an der Operationalisierung mitzuwirken.

In einem ersten Schritt wurde die Methodik für die Erstellung des Spielflächenbedarfsplans festgelegt. Diese beinhaltet neben der rein quantitativen Ermittlung des Spielflächenbedarfs zusätzlich die Festschreibung von Qualitätskriterien für die Planung und Gestaltung von öffentlichen Spielflächen.

Danach wurden der Richtwert zur Flächenbemessung sowie die räumliche Gliederung des Stadtgebietes bestimmt.

Im Anschluss daran erfolgte ein quantitativer „Soll-Ist-Abgleich“ der Versorgungssituation mit städtischen Spielflächen anhand der zuvor festgelegten Parameter, wie „Richtwert zur Flächenbemessung“ und „räumliche Gliederung“. Mit Hilfe der Ergebnisse konnte aufgezeigt werden, in welchen Gebieten entsprechende Handlungsnotwendigkeiten, wie z.B. die Reduzierung, Aufgabe oder Neuanlage von Spielflächen, bestehen. Für diese Gebiete sind entsprechende Maßnahmen formuliert worden.

In einem darauffolgenden Schritt wurden die Qualitätskriterien für die zukünftige Gestaltung der Spielflächen festgelegt. Neben allgemein gültigen DIN-EN Normen³ wurden weitere pädagogische Qualitätskriterien für öffentliche Spielflächen aufgestellt (Näheres hierzu siehe Kapitel 4 Qualitative Bewertung: Qualitätskriterien).

Zur Auswahl der vorrangigen Maßnahmen bzw. Aufstellung einer Prioritätenliste wurde ein transparentes Auswahlverfahren entwickelt und angewendet (siehe Kapitel 7

³ DIN EN Normen, wie z.B. DIN EN 18034, DIN EN 1176 und 1177 enthalten Anforderungen und Hinweise für die Planung, den Bau und den Betrieb von Spielplätzen und Freiräumen zum Spielen sowie spezifische sicherheitstechnische Anforderungen an aufgestellte Geräte bzw. andere Ausstattungselemente.

Prioritätenfestsetzung – Handlungsbedarfe gemäß den Ergebnissen der Spielplatzbedarfsanalyse).

2.1 Richtwert zur Flächenbemessung

Für die Ermittlung des Spielflächenbedarfes wurde der Richtwert nach dem Runderlass des Innenministeriums in der Fassung vom 01.01.2003 festgelegt. Die Berechnung des Richtwerts basiert auf der Gesamteinwohnerzahl im Spielplatzbezirk multipliziert mit einem Faktor, der insbesondere von der Bebauungsdichte abhängt. Hieraus ergibt sich ein eindeutig zu zuordnender Richtwert.

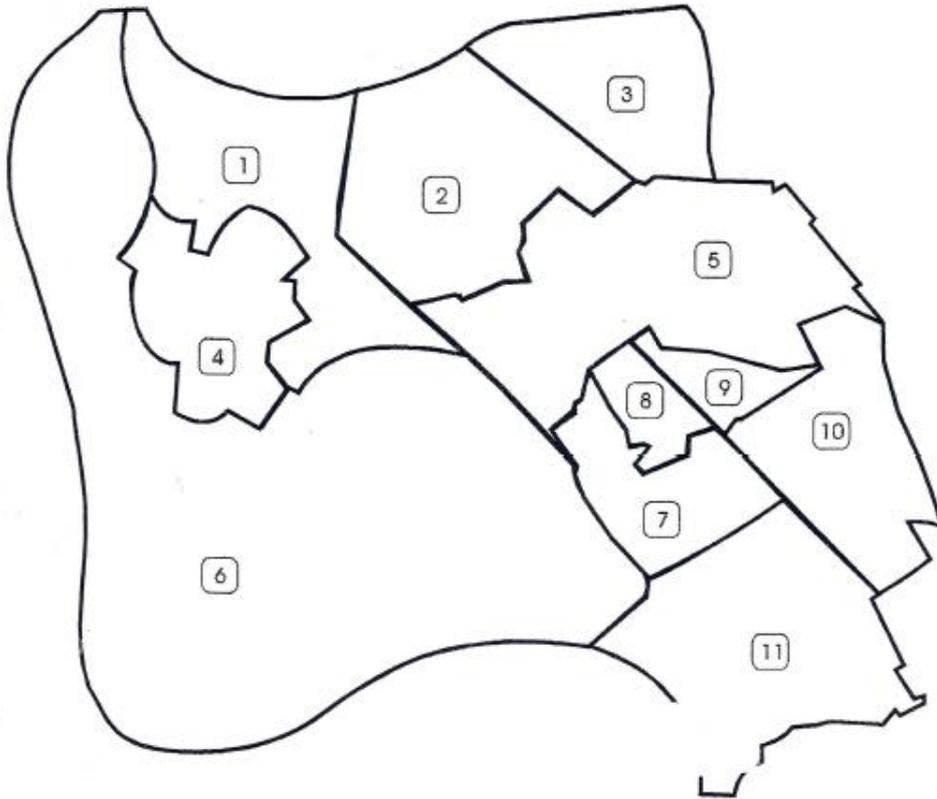
Bebauungsdichte (GFZ)	Netto-Einwohnerdichte (EW/ha)	Spielflächenbedarf (Bruttofläche qm/EW)
0,4 und weniger	160 und weniger	2,4
0,8	280	3,0
1,0	350	3,3
1,2	420	3,6
1,4*)	455	4,2
1,6*)	490	4,5
*) Nur unter den Voraussetzungen des § 17 Abs. 9 oder 10 BauNVO.		

Für die Stadt Voerde beträgt dieser 2,4 qm.⁴

⁴ Gemäß Prüfung des Fachdienstes 6.1. Zum Vergleich: in der Stadt Dinslaken liegt dieser Richtwert bei 2,4 qm und in der Stadt Wesel zwischen 2,4 und 2,85 qm.

2.2 Räumliche Gliederung

Die Einteilung des Stadtgebietes in für die Spielplatzplanung zweckmäßige Gebietseinheiten erfolgte im ersten Schritt anhand der sog. Kindergartenbezirke. Demnach gliedert sich das Stadtgebiet in insgesamt 11 Bezirke.



Legende:

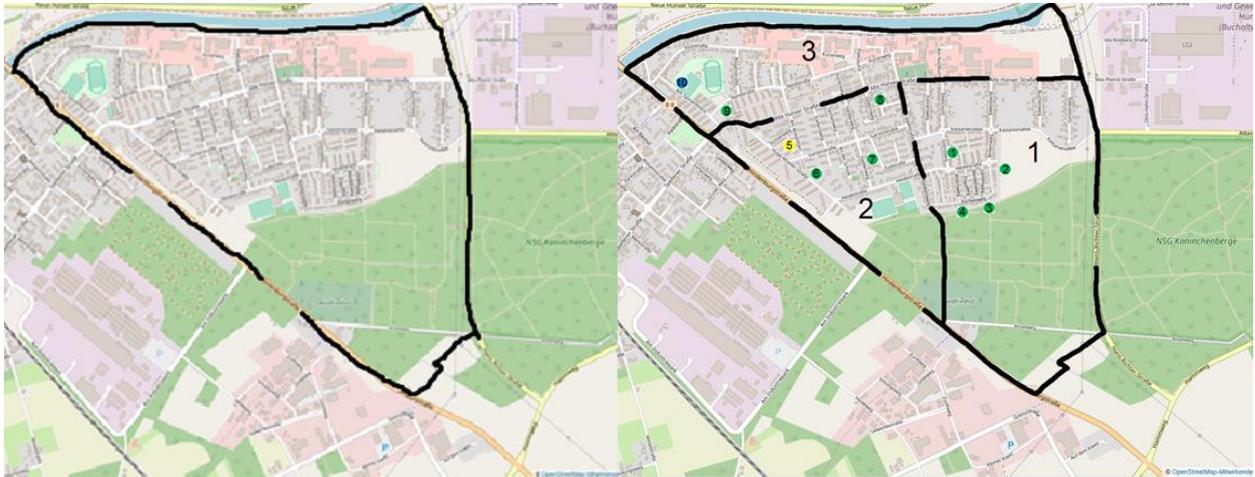
1= Emmelsum, 2= Friedrichsfeld-Mitte, 3= Friedrichsfeld-Heidesiedlung, 4= Spellen, 5= Voerde-Friedrichsfeld, 6= Rheindorfer, 7= Voerde-Süd, 8= Voerde-Mitte, 9= Rönkensiedlung, 10= Buschmannshof, 11= Möllen

In einem zweiten Schritt wurden diese Bezirke bzw. die sich in ihnen befindlichen Spielflächen unter den Aspekten

- möglichst gefahrlose Erreichbarkeit,
- überschaubare Entfernungen innerhalb der Gebiete und
- homogene Wohnbereiche

untersucht. Bezirke die diesen Bedingungen nicht genügten wurden noch einmal untergliedert.

Anhand der nachfolgenden Grafik (hier: Kindergartenbezirk Friedrichsfeld-Heidesiedlung) wird ein Beispiel für eine notwendige weitere räumliche Gliederung aufgezeigt. Die Darstellung aller Gebiete erfolgt in Kapitel 6 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen.



3. Quantitative Bewertung: Bestand – Bedarf – Handlungsempfehlungen

Im Rahmen einer quantitativen Bewertung wurden zunächst die Spielflächenbedarfe⁵ für jeden einzelnen Teilbezirk der 11 Spielplatzbezirke ermittelt. Grundlage hierfür war der zuvor ermittelte Richtwert von 2,4 qm Spielflächenbedarf je Einwohner. Auf dieser Basis wurden für jeden dieser Teilbezirke die Flächenbedarfe bestimmt. Danach wurden notwendige Handlungsmaßnahmen wie die Reduzierung, Aufgabe, Reaktivierung oder Neueinrichtung von Flächen formuliert. Die kleinräumige Betrachtung der Spielplatzbezirke ermöglicht dabei einen individuelleren Blick auf die örtlichen Gegebenheiten (z.B. Bauvorhaben, Freiflächen), um entsprechende Handlungsbedarfe abzuleiten. Denn nicht immer muss bei einer rechnerischen Unterdeckung bzw. Überdeckung auch eine Maßnahme zutreffend sein.

4. Qualitative Bewertung: Qualitätskriterien

Abgesehen von dem rein quantitativen Flächenangebot spielt die Gestaltung und Ausstattung der Spielflächen eine entscheidende Rolle für deren Inanspruchnahme und Wahrnehmung. Dabei können interessant und kindgerecht gestaltete Spielflächen mit ansprechender und den Spieltrieb anregender Flächengestaltung insbesondere zu einem deutlich höheren Spielwert und verbesserten Freizeitverhalten beitragen. Daher war das Interesse groß Qualitätskriterien

⁵ Hinweise: Bolz- und Skaterflächen werden bei der Berechnung der vorhandenen Spielflächen, aufgrund des überregional versorgenden Charakters prozentual gleichmäßig auf die einzelnen Teilbezirke des jeweiligen Kindergartenbezirkes verteilt.

im Plan festzuschreiben. Hierzu wurden für die zukünftige Gestaltung der Spielflächen die allgemein gültigen DIN-Anforderungen (DIN-EN 18034)⁶ erweitert sowie weitere pädagogische Qualitätskriterien aufgestellt.

Anhand dieser Kriterien wurde die Qualität jeder einzelnen Spielfläche bewertet (s. hierzu auch Kapitel 11.1 - Bewertungsbogen Spielflächen und 11.2 - Qualitative Bewertung der Flächen in den Spielplatzbezirken). Für die Bewertung der Flächen wurde jede einzelne Spielfläche in allen 11 Kindergartenbezirken in Augenschein genommen und hierzu eine aktuelle Zustands- und Gestaltungsbeschreibung angelegt. Bei der qualitativen Überprüfung der Spielflächen wurden die unterschiedlichen Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen verschiedener Altersgruppen hinsichtlich des Umfangs und der Attraktivität berücksichtigt. Bei der Spielflächenkategorie C wurden die Kriterien Ballspielflächen, Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Jugendliche nicht bewertet. Bei allen anderen Kategorien (B und C) wurden die Flächen individuell betrachtet, da auf manchen Flächen, aufgrund der Größe bzw. Beschaffenheit einzelne Kriterien nicht anwendbar sind.

Die einzelnen Qualitätskriterien werden nachfolgend dargestellt, die Ergebnisse der quantitativen und qualitativen Bewertung in Kapitel 6 Ergebnisse und Handlungsempfehlungen.

4.1 Pädagogische Qualitätskriterien

Naturnahe Gestaltung, verschiedene Materialien

Die Sinne zur Wahrnehmung der Außenwelt – Riechen, Schmecken, Fühlen, Hören, Sehen – sollten durch verschiedene, naturnahe Gestaltungselemente wie Sand, Steine, Erde, Rinde, Holz, Kies sowie Pflanzen in jahreszeitlichen Erscheinungs- und Entwicklungsformen gefördert werden. Proportionalität sowie unterschiedliche Oberflächenbeschaffenheit und Farbgebung sind zu bedenken.

Raumbildung

Die Gliederung, z.B. durch Bäume, Sträucher, Stauden und Gräser, ermöglicht unterschiedliche Spielaktivitäten und gibt Kindern Geborgenheit. Auch Mauern oder andere bauliche Freiraumelemente dienen der Raumgliederung.

⁶ Die DIN-EN Norm 18034 soll eine Hilfestellung für die Planung, den Bau und den Betrieb von Spielplätzen und Freiräumen zum Spielen geben. Sie berücksichtigt neueste planerische und spielpädagogische Erkenntnisse sowie Hinweise zum Flächenbedarf. Sie fordert naturnahe Bereiche, städtische Räume zum Entdecken und Verändern, Kommunikationsräume für Spiel und Sport, Bewegungsräume mit Animationscharakter und Freiräume mit hohem Spielwert.

Gestaltbarkeit

Vielfältige Erfahrungen, Kreativität und entdeckendes Lernen werden durch Gestaltungsangebote durch Sand, Wasser, Lehm, Steine und Pflanzen ermöglicht. Die Möglichkeit, den Raum zu gestalten, zu verändern und sich anzueignen, sollte neben den üblichen Spielgeräten eröffnet werden. Erdmodellierungen, z.B. die Anlage von Hügeln, Mulden, Nischen, Höhlen und Pfützen, bieten natürliche Bewegungsanreize und Rückzugsmöglichkeiten.

Wasser

Wenn möglich sollten punktuell Spielangebote mit Wasser vorgehalten werden.

Nutzungsvielfalt

Die Anpassung von Spielflächen in Folge sich ändernder Spielwünsche oder Alters- und Gruppenstrukturen muss möglich sein. Um die körperliche, geistige und seelische Entwicklung von Kindern und Jugendlichen in ganzheitlicher Hinsicht zu fördern, sollten Spielflächen und Freiräume zum Spielen in vielfältiger Hinsicht vorhanden sein und gestaltet werden. Vielfalt in der Nutzung und im Erleben setzt entsprechend große Freiräume voraus, die durch Elemente wie Modellierung, Raumbildung, Ausstattung mit Spielgeräten, Vegetation usw. erreicht werden sollten. Die Spielflächen sollten sowohl im Sommer als auch im Winter nutzbar sein und besonnte, beschattete und windgeschützte Bereiche umfassen.

Sozialkontaktförderung

Zur Pflege von Sozialkontakten sollten Treffpunkte für alle Altersgruppen auf Spielflächen vorhanden sein. Die Spielfläche sollte über ausreichende Kommunikationsbereiche verfügen. Bänke und Sitzgelegenheiten sollten kommunikationsfreundlich angeordnet und die Spielbereiche für Kleinkinder vom Aufenthaltsbereich gut einsehbar sein.

Multifunktionalität

Auf Spielflächen soll das kreative Spielen, z.B. Rollenspiele ermöglicht werden. Die Spielfläche soll vielfältige Anreize für den Umgang mit kalkulierbaren Gefahren sowie ausreichende Möglichkeiten zum Trainieren der Geschicklichkeit und der Selbstwahrnehmung (z.B. Balancieren, Klettern, Rutschen, Schaukeln, Springen u.ä.) bieten. Es soll sowohl durch die allgemeine Gestaltung der Spielfläche, die Positionierung von Spielgeräten als auch durch ein differenziertes Angebot von multifunktionalen Spielgeräten ein hoher Spielwert sichergestellt werden.

Anordnung der Spielgeräte und natürlichen Spielelemente

Spielplatzgeräte und natürliche Spielelemente sollten so angeordnet werden, dass vielfältige, z.B. Gruppen- und Einzelspiele, sowie sinnvolle Spielabläufe möglich sind.

Ballspielflächen

Flächen für Ballspiele erfordern eine funktionsgerechte Größe. Wettkampfgerechte oder normgerechte Spielfeldmaße sind nicht Voraussetzung. Es ist eine möglichst große Nutzungsvervielfältigung anzustreben, z.B. durch Maße der Spielfläche, Ausführung des Bodens und Ausstattung mit Geräten (z.B. Tore, Netze, Körbe und Ballwände).

Aufenthalts- und Bewegungsspielbereiche für Jugendliche

Auch Jugendliche sind gern gesehene Nutzer auf öffentlichen Spielflächen. Um ihnen eine gewisse altersgerechte Aufenthaltsqualität anbieten zu können ohne dadurch die Nutzungsinteressen anderer zu beschränken, empfiehlt es sich, vor allem auf den weiträumigen Spielflächen der Kategorie A in gesonderten Bereichen geeignete Spielgeräte, z.B. ergonomisch besonders geformte Jugendbänke, aufzustellen, um dadurch Interessenskonflikte unter den verschiedenen Nutzergruppen zu reduzieren. Sofern solche Konflikte trotzdem auftreten, bedürfen sie einer pädagogischen Begleitung, z.B. durch Angebote der mobilen Jugendarbeit.

Barrierefreiheit

Die Bereiche für Kommunikation sind so zu gestalten, dass sie für unterschiedliche Nutzergruppen erreichbar sind (z.B. mit Rollstühlen, Kinderwagen) und zur Kommunikation sowie zum Aufenthalt auffordern.

5. Bürgerdialog

Nachdem die Verwaltung sich mit den grundlegenden Fragestellungen zur Umsetzung des Spielflächenbedarfsplans befasst hatte, wurde den Bürger/innen der Stadt Voerde im Rahmen einer Bürgerversammlung die Möglichkeit geboten, sich über die aktuelle Entwicklung der Planung zu informieren und Anregungen, Ideen und Verbesserungsvorschläge mitzuteilen.

Die Veranstaltung fand am Freitag, den 01.02.2019, im Großen Sitzungssaal des Rathauses Voerde statt. Der Bürgerdialog war als Informationsparcours „Spielplatzplanung“ angelegt. An drei Stationen konnten sich die Bürger/innen über die einzelnen Themen, wie Spielflächenplanung in den Ortsteilen, Pädagogische Qualität und Technik sowie dem Konzept der Spielplatzpaten, informieren. Für Kinder wurde - unter pädagogischer Anleitung - die Möglichkeit geboten, ihren Traumspielplatz zu kreieren sowie Anregungen für die Spielplatzplanung zu geben.

Die Teilnahme an der Veranstaltung war mit rund 30 Besuchern leider nur wenig besucht. Gleichwohl wurden einige Ideen, Anregungen und Verbesserungsvorschläge von Bürgern/innen, sowie von Kindern in Form von Bildern von Traumspielplätzen (die Bilder sind der Anlage beigefügt, s. Kapitel 13.3 Traumspielplätze – Ergebnisse aus dem Bürgerdialog) aufgenommen. Die Anregungen der Bürger/innen wurden im Nachgang auf mögliche Umsetzbarkeit überprüft und bewertet. Die daraus resultierenden Handlungsempfehlungen wurden mit Teilen der Politik bereits in der Sitzung des Arbeitskreises „Spielflächen und Kinderferientage“ am 04.02.2020 abgestimmt.

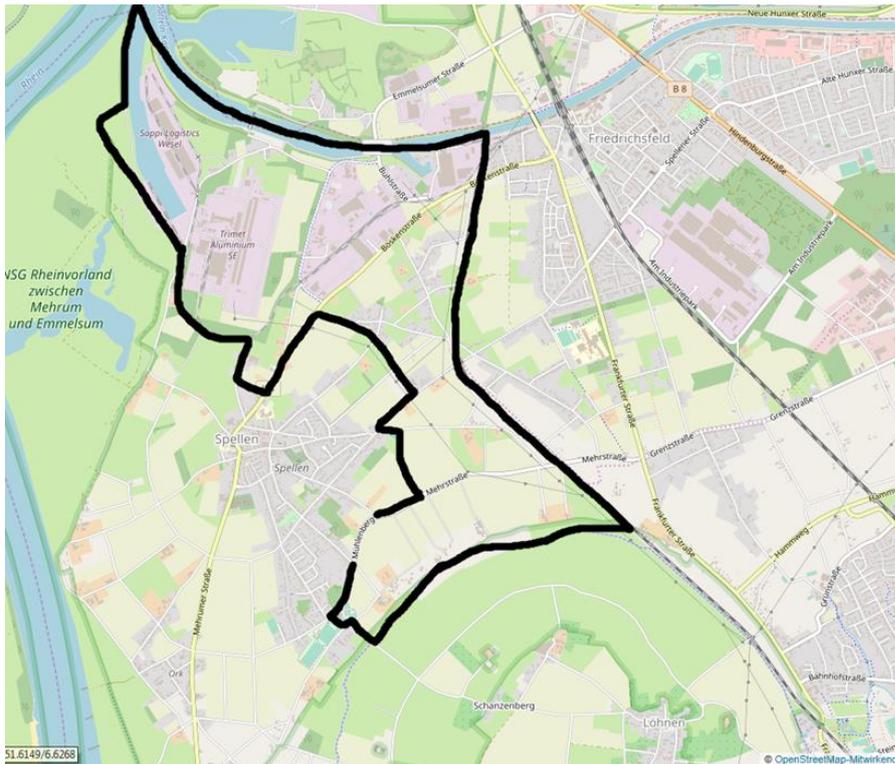
Anregungen, die sich auf den Inhalt des Spielflächenbedarfsplans beziehen, wurden - sofern der Umsetzbarkeit im Vorfeld nichts im Wege stand - in den Plan mit aufgenommen und entsprechend als Bürgeranregungen kenntlich gemacht.

6. Ergebnisse und Handlungsempfehlungen

In den nachfolgenden Kapiteln werden nun die quantitativen und qualitativen Ergebnisse sowie Handlungsempfehlungen für jeden der 11 Spielplatzbezirke mit den jeweiligen Teilbezirken dargestellt.

6.1 Spielplatzbezirk Emmelsum

(Einwohner: 485; Anteil unter 18-Jähriger: 8,87 %; Gesamtspielflächen = 0)



Bedarfsberechnung

Sozial- und Lebensraum	Einwohner (absolut) inkl. möglicher Neubaugebiete	Flächenbedarf in qm	Vorhandene Spielfläche in qm	Differenz (Überschuss/ Unterdeckung) in qm	Quote (Überschuss/ Unterdeckung) in %
Emmelsum	485	1.164,00	0,00	-1164,00	-100,00

Handlungsempfehlungen

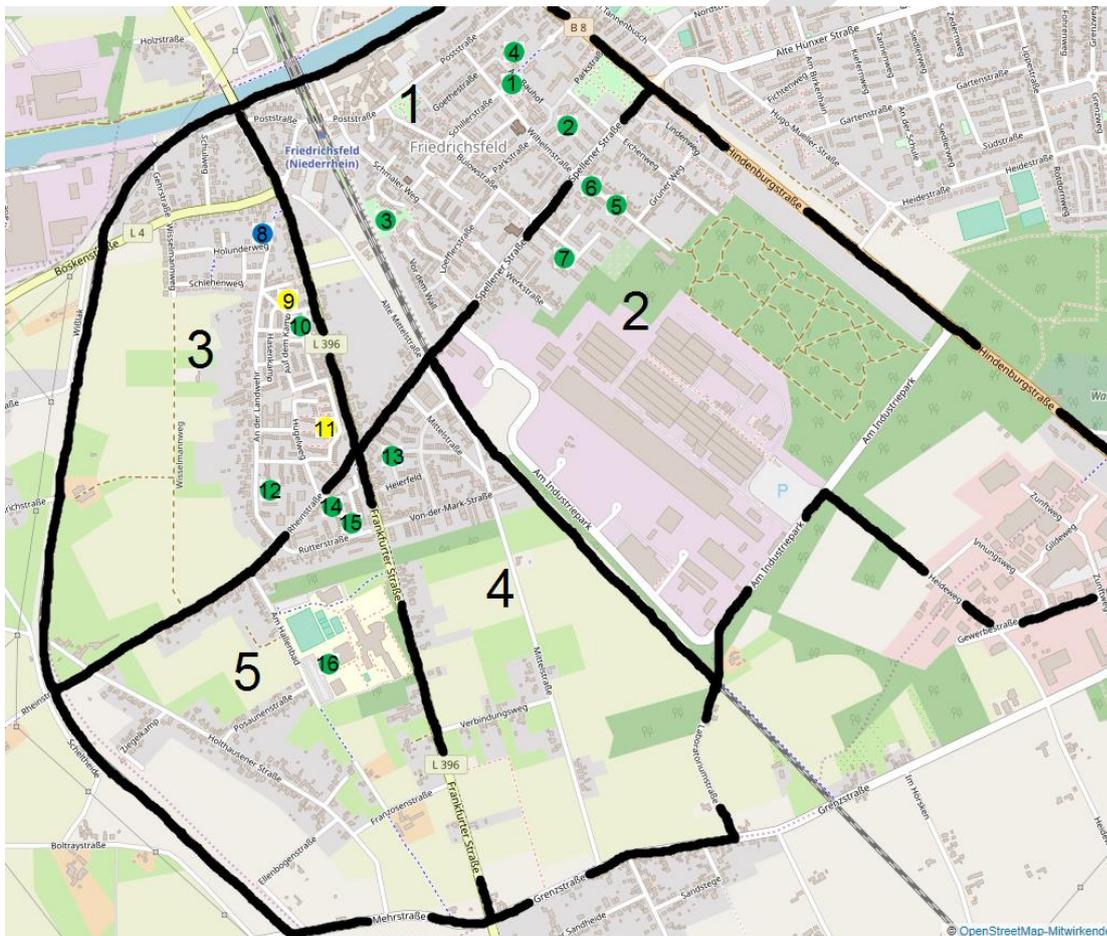
Ergebnisse: Im Bezirk Emmelsum sind keine öffentlichen Spielflächen vorhanden. Der Fehlbetrag liegt bei 1.164 qm.

- Rein rechnerisch ist die Spielfächensituation zwar nicht ausgewogen, jedoch sind in unmittelbarer Umgebung zu den Wohngrundstücken ausreichend Freiflächen

vorhanden, die zum Spielen genutzt werden können. Zudem besteht aufgrund der demographischen Gegebenheiten - der Anteil der Einwohner/innen unter 18 Jahren beträgt gegenwärtig rund 8,9% und wird sich voraussichtlich in dieser Fortschreibungsperiode nicht erhöhen – vorerst kein weiterer Handlungsbedarf.

6.2 Spielplatzbezirk Friedrichsfeld-Mitte

(5 Teilbezirke; Einwohner: 6.796; Anteil unter 18-Jähriger: 12,91 %; Ausgangssituation: 16 Flächen, davon Kategorien A=3, B=6, C=3, Bolzplätze=2, Skateranlagen=1 und Rollschuhbahnen=1)



● Neu einzurichtende Flächen ● Zu erhaltende Flächen ● Aufzugebende Flächen

Legende*:

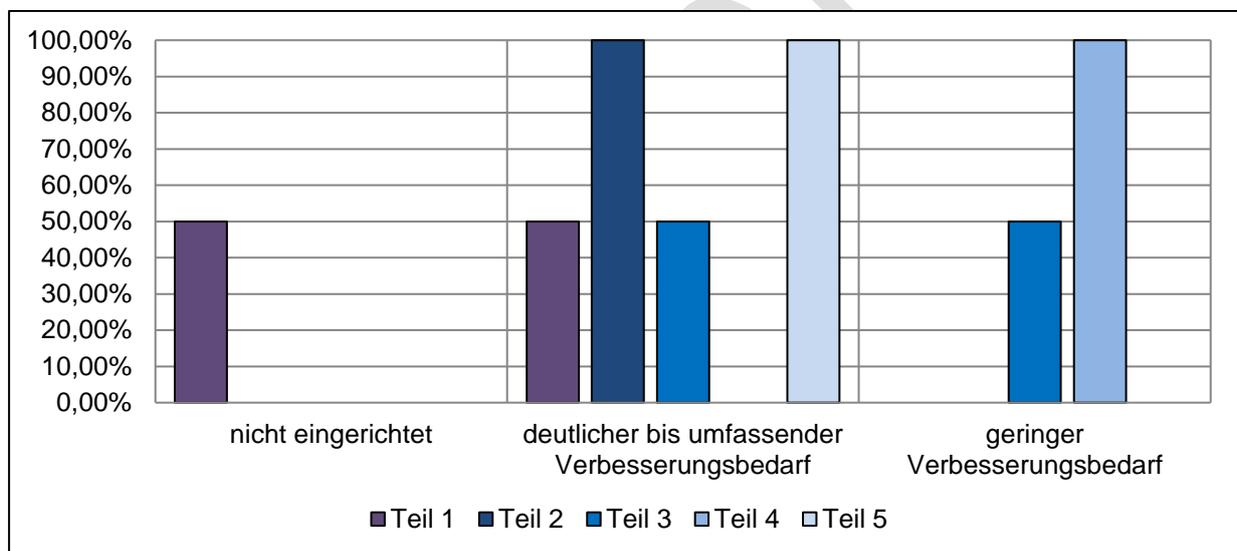
- | | |
|-------------------------|--------------------------------|
| 1 Am Bauhof (C) | 9 Fuchskamp (B) |
| 2 Parkstr. (C; n.e.) | 10 Auf dem Kamp (B) |
| 3 Schmaler Weg (A) | 11 An der Wardtpumpe (C; n.e.) |
| 4 Bolzplatz Parkschule | 12 An der Landwehr (A) |
| 5 Bolzplatz Wilhelmstr. | 13 Heierfeld (A) |
| 6 Wilhelmstr. (B) | 14 Rütterstr. (B) |
| 7 Bülowstr. (B) | 15 Rollschuhbahn Rütterstraße |
| 8 Brombeerweg(B) | 16 Skaterplatz Am Gymnasium |

* Die Buchstaben A, B und C in Klammern entsprechen den jeweiligen Spielflächenkategorien, n.e. steht für Bestandsflächen, die nie eingerichtet waren oder derzeit nicht eingerichtet sind.

Bedarfsberechnung

Sozial- und Lebensraum	Einwohner (absolut) inkl. möglicher Neubaugebiete	Flächenbedarf in qm	Vorhandene Spielfläche in qm	Differenz (Überschuss/ Unterdeckung) in qm	Quote (Überschuss/ Unterdeckung) in %
Teil 1	2.678	6.427	6.276	-151	-2,35
Teil 2	1.278	3.067	2.935	-132	-4,30
Teil 3	1.457	3.497	4.662	1.165	33,31
Teil 4	686	1.646	2.246	600	36,45
Teil 5	659	1.582	1.542	-40	-2,53

Flächenbewertung



Handlungsempfehlungen Teil 1

Ergebnisse: Unterdeckung: 151 qm

Flächen mit deutlichem bis umfassendem Verbesserungsbedarf: 50,00%

Nicht eingerichtete/ nicht mit Spielgeräten bestückte Flächen: 50,00%

- Neubaugebiet auf dem Gelände der Parkschule bei der Bedarfsfeststellung berücksichtigt
- Auswirkung des Bauvorhabens auf die weitere Bevölkerungsentwicklung abwarten
- Übrige Flächen durch Spielgeräte und Gestaltung aufwerten

Handlungsempfehlungen Teil 2

Ergebnisse: Unterdeckung: 132 qm

Flächen mit deutlichem bis umfassendem Verbesserungsbedarf: 100%

- Vorhandene Flächen durch Spielgeräte und Gestaltung aufwerten

- Kompensierung des Fehlbetrags aufgrund der demographischen Entwicklung in dieser Fortschreibungsperiode nicht erforderlich

Handlungsempfehlungen Teil 3

Ergebnisse: Überdeckung: 1.165 qm

Flächen mit deutlichem bis umfassendem Verbesserungsbedarf: 50%

Flächen mit geringem Verbesserungsbedarf: 50%

- Spielflächen „Fuchskamp“ (555 qm) und „An der Wardtpumpe“ (316 qm) aufgeben
- Verbleibende Flächen im Zuge der Neugestaltung qualitativ aufwerten

Handlungsempfehlungen Teil 4

Ergebnisse: Überdeckung: 600 qm

Flächen mit geringem Verbesserungsbedarf: 100%

- Spielfläche „Heierfeld“ (600 qm) reduzieren
- Verbleibende Flächen im Zuge der Neugestaltung qualitativ aufwerten

Handlungsempfehlungen Teil 5

Ergebnisse: Ausgewogene Spielflächensituation, Unterdeckung: 40 qm

Flächen mit deutlichen bis umfassenden Verbesserungsbedarf: 100%

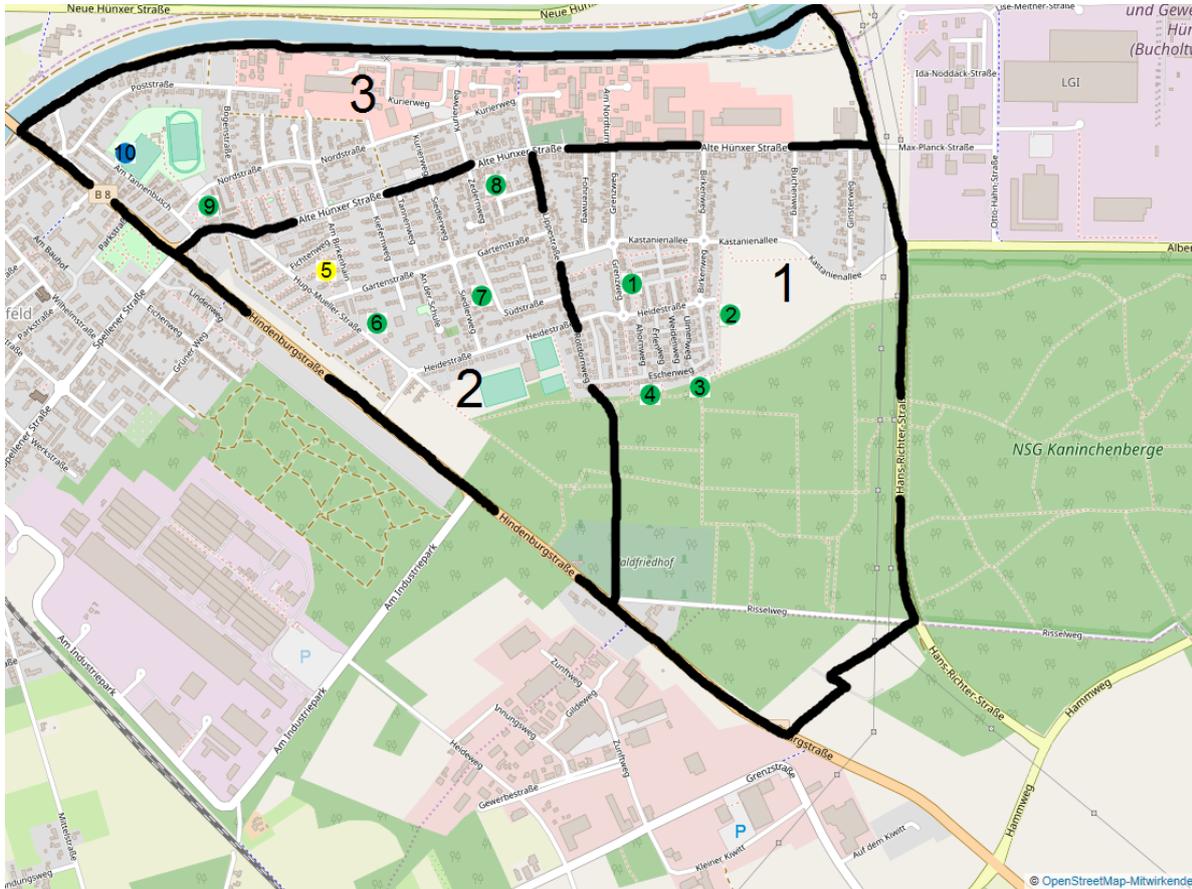
- Ursprünglich war angedacht, die Spielfläche „Rollschuhbahn Rütterstraße“ aufgrund mangelnder Nutzung aufzugeben und dafür das Spielangebot auf der Spielfläche „Am Gymnasium“ deutlich aufzuwerten und zu erweitern. Da die Spielfläche „Rollschuhbahn Rütterstraße“, entgegen der Einschätzung der Verwaltung, nach Angaben der Anwohnerschaft weiterhin gut frequentiert wird, soll die Spielfläche als solche, unter dem Vorbehalt, dass die Fläche weiterhin zweckbestimmt und intensiv von Kindern genutzt wird und eine angemessene Pflege im Rahmen einer Patenschaft garantiert werden kann, zunächst erhalten bleiben. Die Entscheidung steht jedoch unter dem Vorbehalt, dass eine erneute Prüfung einer möglichen Flächenaufgabe erfolgen wird, sofern diese einen Zustand erreicht, der unter verkehrssicherungsrelevanten Aspekten eine kostenintensive Sanierung erforderlich macht.

Gleichwohl wird die Verwaltung prüfen, inwiefern durch eine Erweiterung und qualitative Aufwertung der Spielfläche „Am Gymnasium“ ein möglicher Ersatz für die Spielfläche „Rollschuhbahn Rütterstraße“ geschaffen werden könnte.

- Übrige Flächen durch Spielgeräte und Gestaltung aufwerten

6.3 Spielplatzbezirk Friedrichsfeld-Heidesiedlung

(3 Teilbezirke; Einwohner: 4.796; Anteil unter 18-Jähriger: 15,70 %; Ausgangssituation: 10 Flächen, davon Kategorien A=4, B=2, C=3 und Bolzplätze=1)



● Neu einzurichtende Flächen ● Zu erhaltende Flächen ● Aufzugebende Flächen

Legende*:

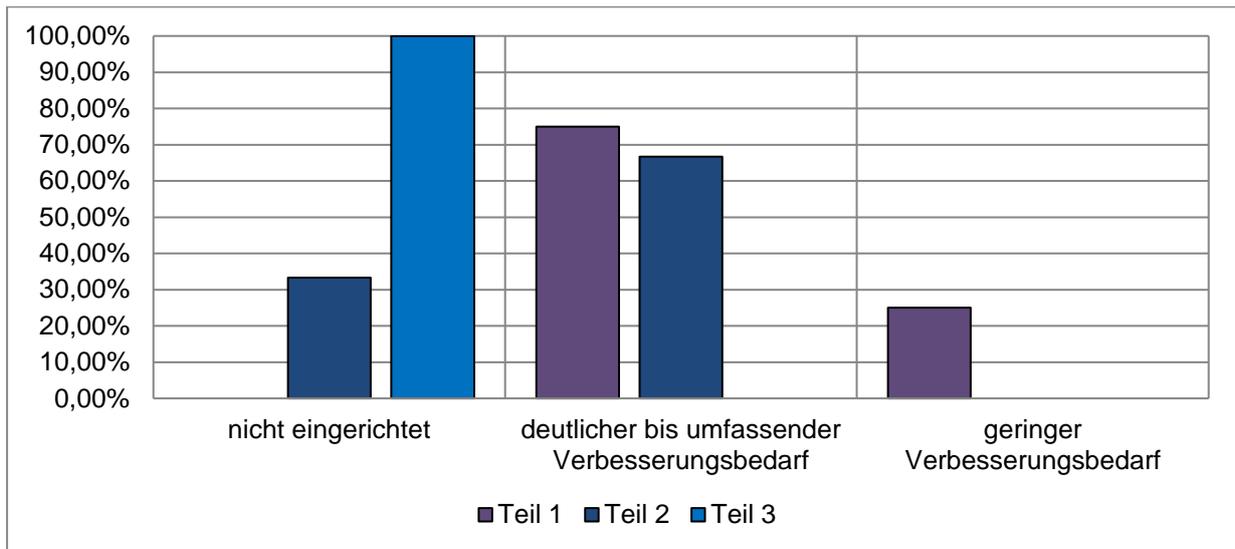
- 1 Grenzweg (B)
- 2 Birkenweg (A)
- 3 Eschenweg (C)
- 4 Ahornweg (C)
- 5 Am Birkenhain (C; n.e.)
- 6 Hugo-Müller-Str. (A; n.e.)
- 7 Südstr. (A)
- 8 Lippestr. (B)
- 9 Bolzplatz Nordstr.
- 10 Am Tannenbusch (A; n.e.)

* Die Buchstaben in Klammern entsprechen den jeweiligen Spielflächenkategorien, n.e. steht für Bestandsflächen, die nie eingerichtet waren oder derzeit nicht eingerichtet sind.

Bedarfsberechnung

Sozial- und Lebensraum	Einwohner (absolut) inkl. möglicher Neubaugebiete	Flächenbedarf in qm	Vorhandene Spielfläche in qm	Differenz (Überschuss/ Unterdeckung) in qm	Quote (Überschuss/ Unterdeckung) in %
Teil 1	1.656	3.974	4.367	393	9,89
Teil 2	1.639	3.934	6.687	2.753	70,00
Teil 3	1.654	3.970	6.900	2.930	73,80

Flächenbewertung



Handlungsempfehlungen Teil 1

Ergebnisse: Überdeckung: 393 qm

Flächen mit deutlichem bis umfassendem Verbesserungsbedarf: 75%

Flächen mit geringem Verbesserungsbedarf: 25%

- Neubaugebiet „Sportplatz Heidestraße“ bei der Bedarfsfeststellung berücksichtigt
- Auswirkung des Bauvorhabens auf die weitere Bevölkerungsentwicklung abwarten

Handlungsempfehlungen Teil 2

Ergebnisse: Überdeckung: 2.753 qm

Flächen mit deutlichem bis umfassendem Verbesserungsbedarf: 66,67%

Nicht eingerichtete/ nicht mit Spielgeräten bestückte Flächen: 33,33%

- Spielfläche „Am Birkenhain“ (343 qm) aufgeben
- Spielfläche „Hugo-Müller-Straße“ (2.400 qm) reduzieren
- Verbleibende Flächen im Zuge der Neugestaltung qualitativ aufwerten

Handlungsempfehlungen Teil 3

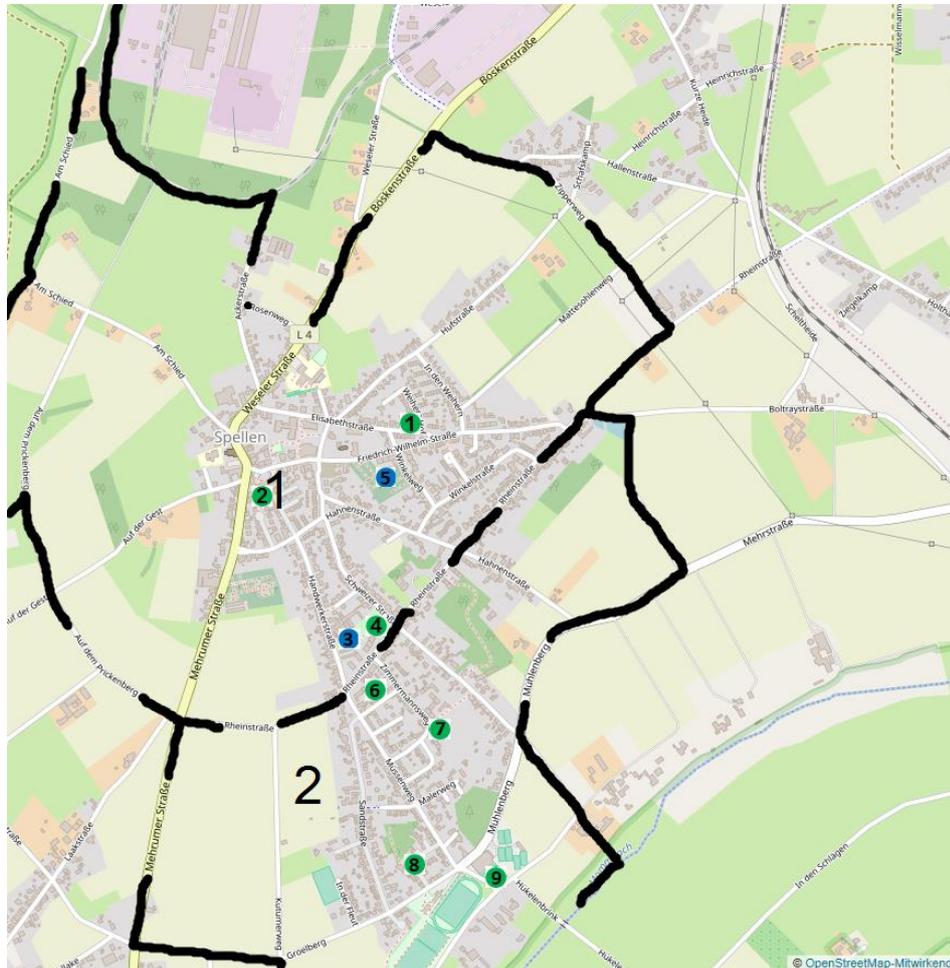
Ergebnisse: Überdeckung: 2.930 qm

Nicht eingerichtete/ nicht mit Spielgeräten bestückte Flächen: 100%

- Neugestaltung der Fläche „Am Tannenbusch“ im Rahmen eines Quartiersparks, inklusive altersdifferenzierter Spiel- und Bewegungsflächen (Näheres s. Kapitel 9)
- Neubaugebiet „Poststr./Am Dreieck“ bei Bedarfsfeststellung berücksichtigt
- Kompensierung des Flächenüberschusses aufgrund der erweiterten Nutzung (Quartierspark) nicht erforderlich

6.4 Spielplatzbezirk Spellen

(2 Teilbezirke; Einwohner: 3.612; Anteil unter 18-Jähriger: 13,35 %; Ausgangssituation: 8 Flächen, davon Kategorien A=2, B=1, C=3, Bolzplätze=1 und Jugendtreffs=1)



● Zu erhaltende Flächen

● Neu einzurichtende Flächen

Legende*:

- 1 Elisabethstr. (C)
- 2 Schoetersweg (B)
- 3 Handwerkerstr. (A; n.e.)
- 4 Jugendtreff Rheinstr.
- 5 N.N.

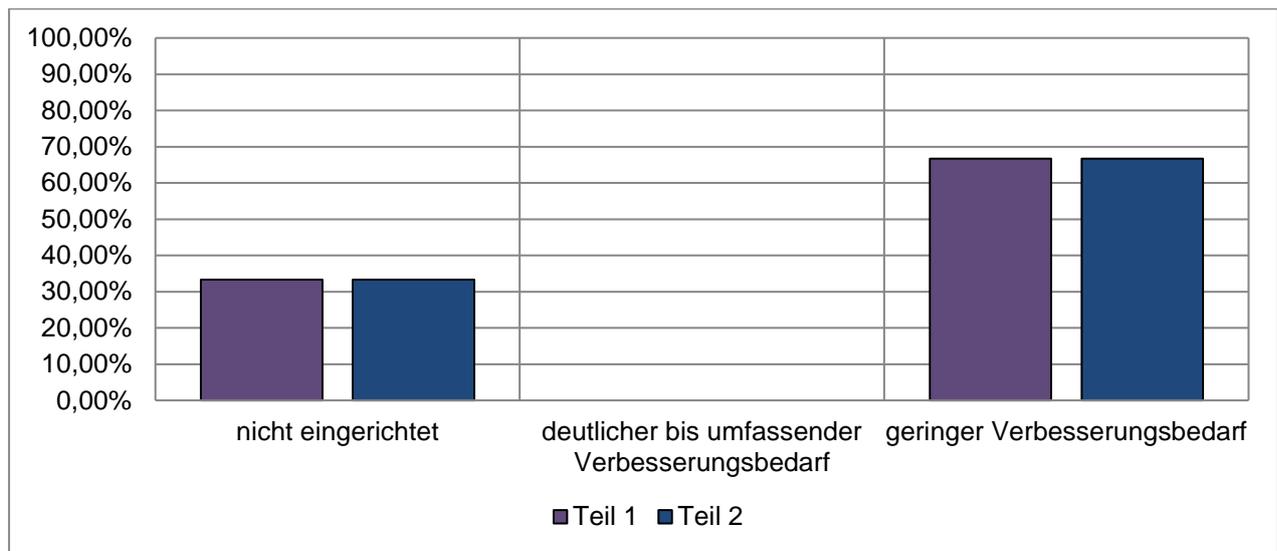
- 6 Schusterweg (C; n.e.)
- 7 Zimmermannsweg (A)
- 8 Vor der Düne (C)
- 9 Bolzplatz „Mehrstraße“

* Die Buchstaben in Klammern entsprechen den jeweiligen Spielflächenkategorien, n.e. steht für Bestandsflächen, die nie eingerichtet waren oder derzeit nicht eingerichtet sind.

Bedarfsberechnung

Sozial- und Lebensraum	Einwohner (absolut) inkl. möglicher Neubaugebiete	Flächenbedarf in qm	Vorhandene Spielfläche in qm	Differenz (Überschuss/ Unterdeckung) in qm	Quote (Überschuss/ Unterdeckung) in %
Teil 1	2.302	5.525	3428	2.100	-38,01
Teil 2	1.391	3.338	3773	435	13,03

Flächenbewertung



Handlungsempfehlungen Teil 1:

Ergebnisse: Unterdeckung: 2.100 qm

Flächen mit geringem Verbesserungsbedarf: 66,67%

Nicht eingerichtete/ nicht mit Spielgeräten bestückte Flächen: 33,33%

- Im Grenzbereich zwischen Teilbezirk 1 und 2 Erhalt der Spielfläche Schusterweg (346 qm) aus Teilbezirk 2 als eine Ausgleichsfläche
- Aktivierung der 800 qm großen festgesetzten Spielfläche im Plangebiet Nuykensbusch (Bebauungsplan Nr. 116) nach Abschluss des Umlegungsverfahrens sowie Schaffung einer weiteren ca. 650 qm großen Spielfläche im Falle einer Überplanung der im B-Plan ausgewiesenen Mischgebietsfläche zu einer Wohngebietsfläche. Hierbei Überprüfung der Realisierbarkeit einer zusammenhängenden Spielfläche
- Einrichtung der Spielfläche Handwerkerstraße im Zuge der Fertigstellung des Neubaugebietes (s. Bebauungsplan Nr. 14 – 4. Änderung „Spellen-Mitte“)
- Übrige Flächen, soweit erforderlich, durch Spielgeräte und Gestaltung aufwerten

Handlungsempfehlungen Teil 2

Ergebnisse: Überdeckung: 435 qm

Flächen mit geringem Verbesserungsbedarf: 66,67%

Nicht eingerichtete/ nicht mit Spielgeräten bestückte Flächen: 33,33%

- Erhalt der Spielfläche „Schusterweg“ (346 qm) als Ausgleichsfläche für den 1. Teilbezirk
- Übrige Flächen, soweit erforderlich, durch Spielgeräte und Gestaltung aufwerten

6.5 Spielplatzbezirk Voerde-Friedrichsfeld

(4 Teilbezirke; Einwohner: 3.612; Anteil unter 18-Jähriger: 13,35 %; Ausgangssituation: 1 Fläche, davon Skaterflächen=1)



● Neu einzurichtende Flächen ● Zu erhaltende Flächen

Legende:

- 1 Skaterfläche „Stockumer Schule“
- 2 Schafstege

Bedarfsberechnung

Sozial- und Lebensraum	Einwohner (absolut) inkl. möglicher Neubaugebiete	Flächenbedarf in qm	Vorhandene Spielfläche in qm	Differenz (Überschuss/ Unterdeckung) in qm	Quote (Überschuss/ Unterdeckung) in %
Teil 1	273	655	222	-433	-66,1
Teil 2	335	804	222	-582	-72,40
Teil 3	112	269	222	-47	-17,50
Teil 4	939	2.254	222	-2.032	-90,15

Flächenbewertung

Eine Bewertung entfällt, da keine Flächen der Kategorien A, B oder C vorgehalten werden.

Handlungsempfehlungen Teil 1

Ergebnisse: Unterdeckung: 433 qm.

- Rein rechnerisch keine ausgewogene Spielfächensituation. In unmittelbarer Umgebung zu den Wohngrundstücken sind allerdings ausreichend Freiflächen vorhanden, die zum Spielen genutzt werden können. Zudem bietet die gestreute Siedlungsstruktur keine Möglichkeit, eine zentrale und gut erreichbare Spielfläche zu errichten.

Handlungsempfehlungen Teil 2

Ergebnisse: Unterdeckung: 582 qm.

- Rein rechnerisch keine ausgewogene Spielfächensituation. Allerdings gibt es in diesem Bezirk vorwiegend Landwirtschafts- und Industrieflächen und keinen erkennbaren Siedlungskern. Gleichwohl ermöglichen genügend Freiflächen den Kindern das ungehinderte Spielen, so dass auch hier kein weiterer Handlungsbedarf erkennbar ist.

Handlungsempfehlungen Teil 3

Ergebnisse: Nahezu ausgeglichene Spielfächensituation, Unterdeckung: 47 qm.

- Auch in diesem Bezirk sind in unmittelbarer Umgebung zu den Wohngrundstücken ausreichend Freiflächen vorhanden, die zum Spielen genutzt werden können. Die zu erwartende demographische Entwicklung lässt keinen weiteren Handlungsbedarf erkennen.

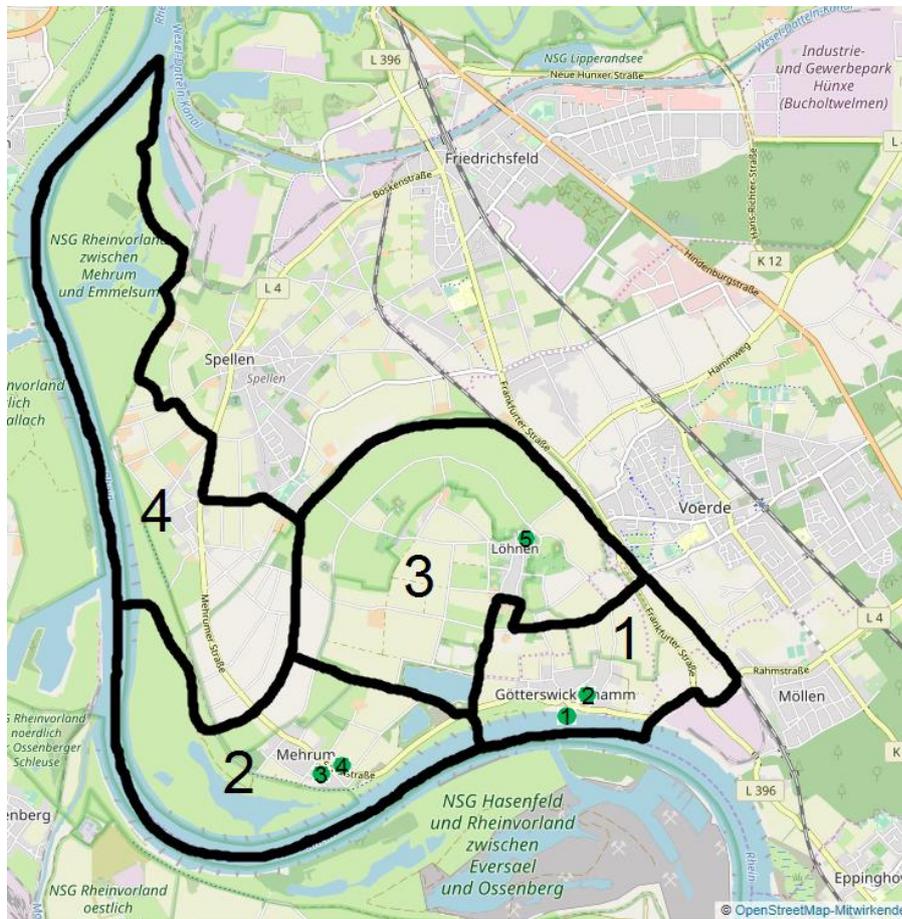
Handlungsempfehlungen Teil 4

Ergebnisse: Unterdeckung: 2.032 qm

- Einrichtung einer neuen Fläche „Schafstege“ im Umfeld der Stockumer Schule

6.6 Spielplatzbezirk Rheindörfer

(4 Teilbezirke; Einwohner: 1.991; Anteil unter 18-Jähriger: 16,12 %; Ausgangssituation: 5 Flächen, davon Kategorien A=1, B=2, C=1 und Bolzplätze=1)



● Zu erhaltende Flächen

Legende*:

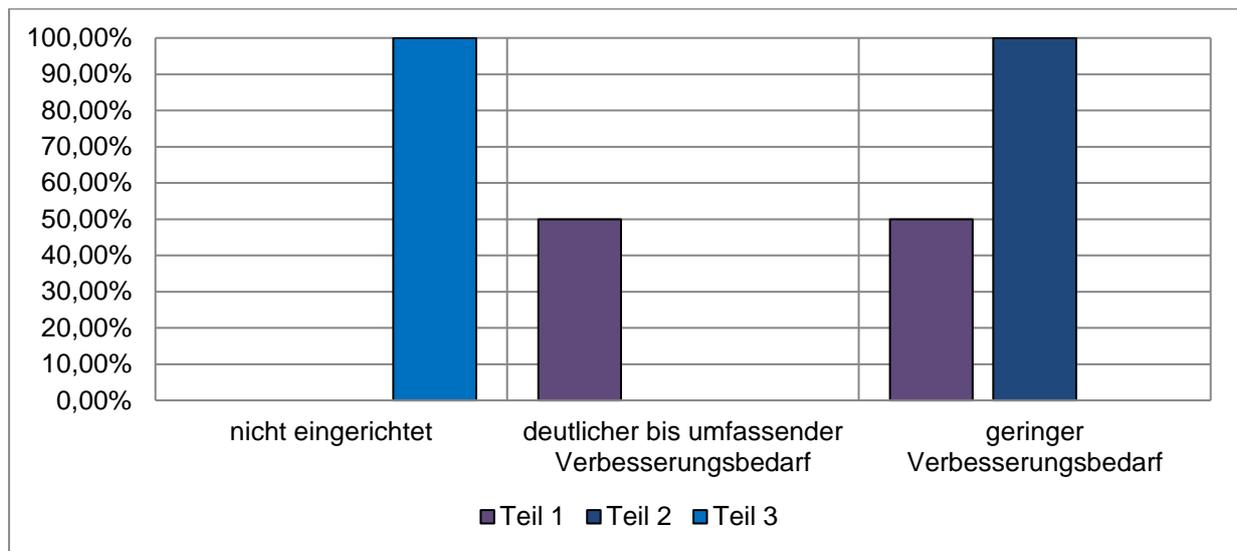
- 1 Rheinpromenade (B)
- 2 Unterer Hilding (A)
- 3 Reshover Weg (C)
- 4 Bolzplatz Geestweg
- 5 Krummackerweg (B)

* Die Buchstaben in Klammern entsprechen den jeweiligen Spielflächenkategorien.

Bedarfsberechnung

Sozial- und Lebensraum	Einwohner (absolut) inkl. möglicher Neubaugebiete	Flächenbedarf in qm	Vorhandene Spielfläche in qm	Differenz (Überschuss/ Unterdeckung) in qm	Quote (Überschuss/ Unterdeckung) in %
Teil 1	557	1.337	4.385	3.048	228,00
Teil 2	427	1.025	454	-571	-55,71
Teil 3	510	1.224	1.107	-117	-9,56
Teil 4	497	1.193	307	-886	-7,43

Flächenbewertung



Handlungsempfehlungen Teil 1:

Ergebnisse: Überdeckung: 3.048 qm

Flächen mit deutlichem bis umfassendem Verbesserungsbedarf: 50%

Flächen mit geringem Verbesserungsbedarf: 50%

- Fläche Unterer Hilding (1.300 qm) reduzieren, reduzierte Fläche in Grünfläche umwandeln (Teilnutzung der Fläche durch den ortsansässigen Schützenverein). Die verbleibende Spielfläche aufwerten.
- Spielfläche „Rheinpromenade“ im Zuge der Deichsanierung deutlich aufwerten (überregionales Angebot – Rheinbesucher/innen)

Handlungsempfehlungen Teil 2-3:

Ergebnisse: Unterdeckungen Teil 2: 571 qm, Teil 3: 117 qm

Flächen mit deutlichem bis umfassendem Verbesserungsbedarf: 50%

Flächen mit geringem Verbesserungsbedarf: 50%

- Rein rechnerisch keine ausgewogene Spielfächensituation. Allerdings sind in unmittelbarer Umgebung zu den Wohngrundstücken ausreichend Freiflächen für Kinder und Jugendliche vorhanden, die zum Spielen genutzt werden können. Aus diesem Grund und wegen der demographischen Gegebenheiten sowie der voraussichtlichen Entwicklung ist kein weiterer Handlungsbedarf in der aktuellen Fortschreibungsperiode erforderlich.
- Vorhandene Flächen im Zuge der Neugestaltung qualitativ aufwerten

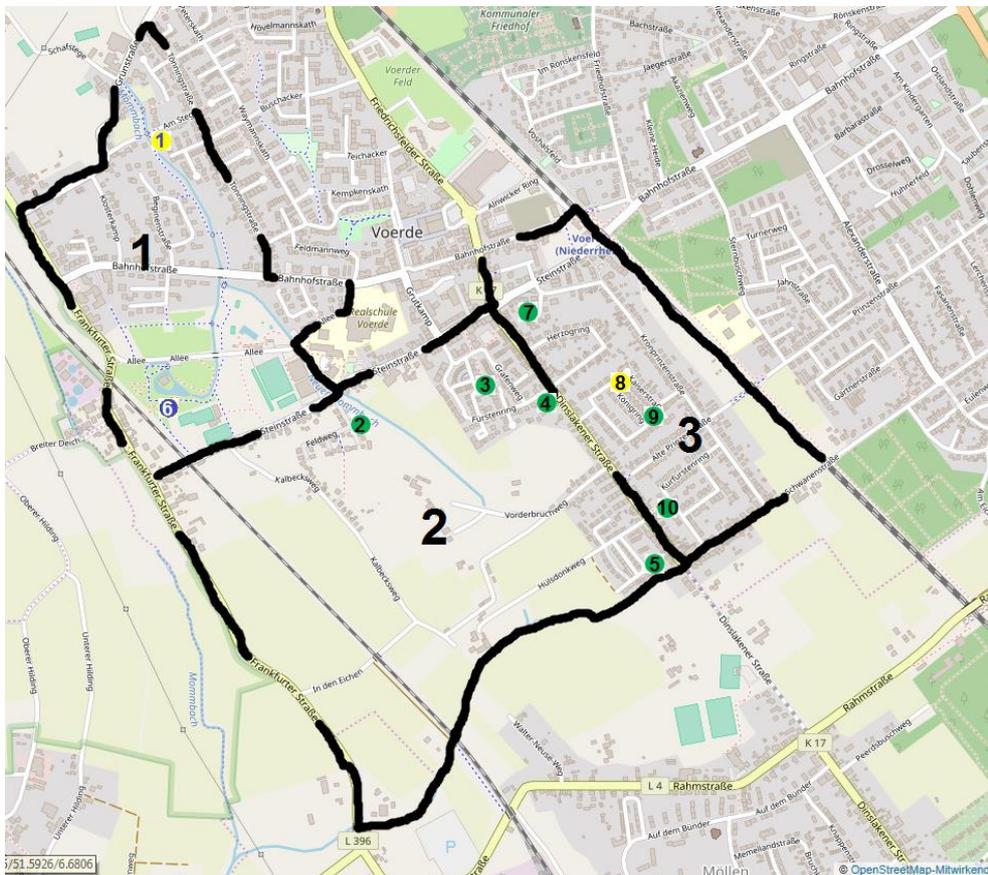
Handlungsempfehlungen Teil 4:

Ergebnisse: Unterdeckung: 886 qm

- Rein rechnerisch keine ausgewogene Spielfächensituation. In unmittelbarer Umgebung zu den Wohngrundstücken sind für Kinder und Jugendliche allerdings ausreichend Freiflächen vorhanden, die zum Spielen genutzt werden können.
- Das aktuelle Bauvorhaben (s. Ergänzung der Klarstellungs- und Ergänzungssatzung Ork“, hier: Offenlagebeschluss) ändert nichts Grundlegendes an den demographischen Gegebenheiten. Im Hinblick auf das langfristige Vorhaben, einen etwa 22.000 m² großen Acker-Grünkeil zukünftig zu einer baulich geprägten Dorfmitte zu entwickeln, könnte es sein, dass über eine neu zu schaffende Spielfläche nachgedacht werden sollte. Dies ist bei weiteren Bauvorhaben zu bedenken und zu prüfen.

6.7 Spielplatzbezirk Voerde-Süd

(3 Teilbezirke; Einwohner: 4.656; Anteil unter 18-Jähriger: 14,58 %; Ausgangssituation: 9 Flächen, davon Kategorien A=0, B=7, C=1 und Bolzplätze=1)



● Neu einzurichtende Flächen ● Zu erhaltende Flächen ● Aufzugebende Flächen

Legende*:

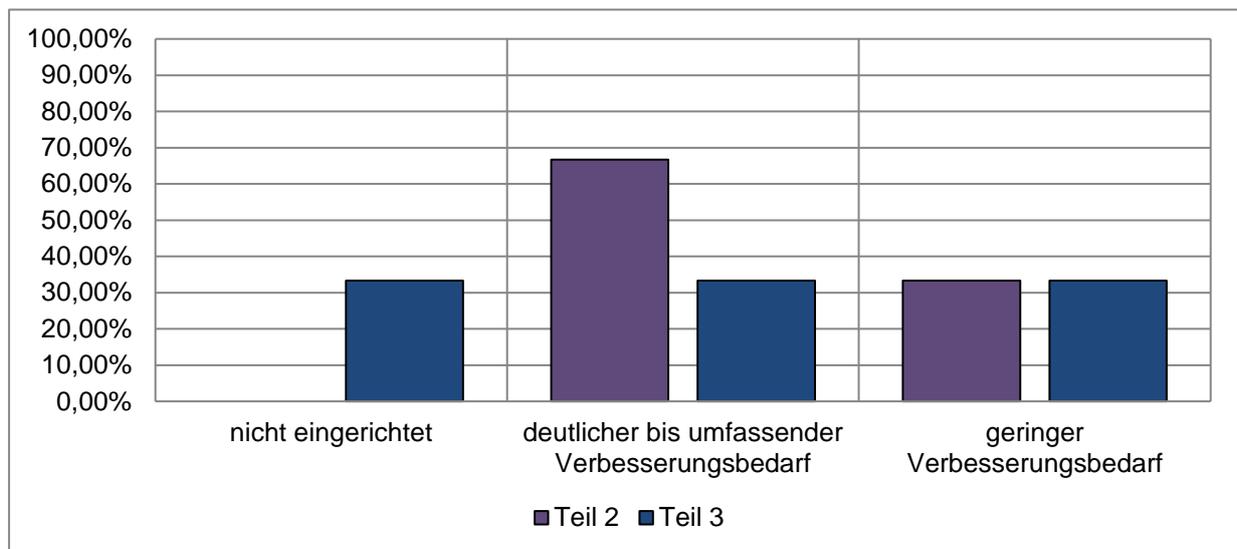
- | | |
|-------------------------|----------------------------|
| 1 Am Steg (B; n.e.) | 6 N.N. |
| 2 Feldweg (B) | 7 Baronessenweg (C; n.e.) |
| 3 Markgrafenweg (B) | 8 Königring-Nord (B; n.e.) |
| 4 Bolzplatz Fürstenring | 9 Königring-Süd (B) |
| 5 Am Leitaraben (B) | 10 Kurfürstenrina (B) |

* Die Buchstaben in Klammern entsprechen den jeweiligen Spielflächenkategorien, n.e. steht für Bestandsflächen, die nie eingerichtet waren oder derzeit nicht eingerichtet sind.

Bedarfsberechnung

Sozial- und Lebensraum	Einwohner (absolut) inkl. möglicher Neubaugebiete	Flächenbedarf in qm	Vorhandene Spielfläche in qm	Differenz (Überschuss/ Unterdeckung) in qm	Quote (Überschuss/ Unterdeckung) in %
Teil 1	1.379	3.310	1.480	-1.830	-55,29
Teil 2	1.585	3.804	2.607	-1.197	-31,47
Teil 3	1.692	4.061	4.245	184	4,54

Flächenbewertung



Handlungsempfehlungen Teil 1

Ergebnisse: Unterdeckung Teil 1: 1.830 qm

Bisher keine eingerichtete Fläche

- Einrichtung einer neuen Fläche beim Haus Voerde mit einer überregional versorgenden Funktion
- Anregungen aus dem Bürgerdialog: es gab einzelne Bürger/innen, die sich einen Wasserspielplatz (am Mommbach) bzw. eine Wasserspielecke wünschen. Ergebnisse nach Prüfung: der in diesem Bereich befindliche Wald (Freibadwald) enthält in seiner natürlichen Struktur zahlreiche Möglichkeiten, mit Wasser zu spielen, da der dortige Mommbach seit einiger Zeit wieder ständig Wasser führt.
Die Installation eines Wasserspielgerätes wird im Rahmen der Errichtung der Spielfläche beim Haus Voerde geprüft.
- Aufgabe Fläche „Am Steg“ (970 qm)
- Weiterer Ausgleich durch Spielfläche Seemannskath (Spielflächenbezirk Voerde-Mitte), die sich u.a. durch ihre gute Erreichbarkeit, zentrale Lage und ihre Eingebundenheit in eine große Grünfläche auszeichnet.

Handlungsempfehlungen Teil 2

Ergebnisse: Unterdeckung: 1.197 qm

Flächen mit deutlichem bis umfassendem Verbesserungsbedarf: 66,67%

Flächen mit geringem Verbesserungsbedarf: 33,33%

- Mit der Schaffung einer Spielfläche in der Nähe vom Haus Voerde mit einer Größe von mindestens 1.700 qm soll die Versorgung mit städtischen Spielflächen (Teil 1 und 2)

gewährleistet werden. Mit dieser Maßnahme würde zugleich die Attraktivität des Standortes „Haus Voerde“ sowie des zukünftigen Kombibades gesteigert werden.

In seiner Sitzung am 29.10.2019 hat sich der AK „Spielflächen und Kinderferientage“ für die Errichtung einer neuen Spielfläche inklusive grünem Klassenzimmer am Haus Voerde entschieden. Hierzu ist ein entsprechender Förderantrag an LEADER ergangen. Sofern das Projekt bewilligt werden würde, könnte im Sommer mit dem Bau begonnen werden. Der mögliche Kostenumfang beläuft sich derzeit auf insgesamt 140.000 €, davon Förderanteil: 91.000 € und Eigenanteil: 49.000€.

Darüber hinaus empfiehlt der AK die Errichtung einer weiteren Spielfläche zwischen der Mehrzwecksporthalle und dem Haus Voerde umgebenden Park, gegenüber dem Freibad. Die Verwaltung hat diesbezüglich einen Prüftauftrag erhalten, der die Prüfung von Fördermöglichkeiten über LEADER, die Kostenkalkulation und die Entwicklung eines Gestaltungskonzeptes beinhaltet.

Die Weiterentwicklung der vorgenannten Maßnahmen soll jedoch unter der Prämisse erfolgen, dass dringend erforderliche Neu- und Umgestaltungen von Spielflächen in anderen Ortsteilen im notwendigen Ausmaß erfolgen können.

- Übrige Flächen durch Spielgeräte und Gestaltung aufwerten

Handlungsempfehlungen Teil 3

Ergebnisse: Überdeckung: 184 qm

Flächen mit deutlichem bis umfassendem Verbesserungsbedarf: 33,33%

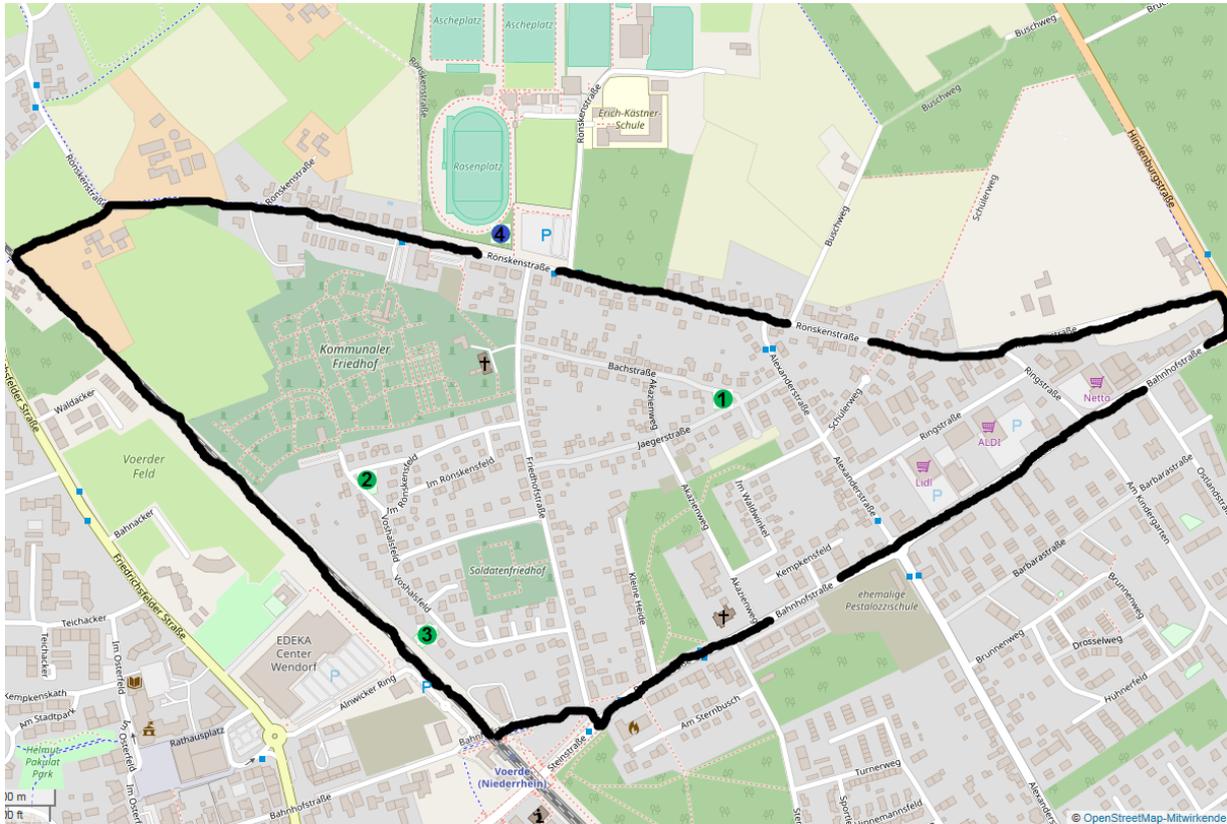
Flächen mit geringem Verbesserungsbedarf: 33,33%

Nicht eingerichtete/ nicht mit Spielgeräten bestückte Flächen: 33,33%

- Anregungen aus dem Bürgerdialog: es gab einige Bürger/innen, die sich für den Erhalt der Fläche Königring-Nord ausgesprochen haben (einzelne Bürgeranregungen s. Drucksachen Nr. 16/737 2. Ergänzung - Fortschreibung des Spielflächenbedarfsplanes aus dem Jahr 1992; Antrag der SPD-Fraktion vom 17.09.2014, hier: Gesamtentwurf des Spielflächenbedarfsplanes). Nach erneuter Prüfung wird an der Aufgabe der Fläche Königring-Nord festgehalten. Jedoch soll in dieser Fortschreibungsperiode zunächst nach einer geeigneten Ersatzfläche gesucht werden. Bis dahin kann die Fläche zum Spielen genutzt werden, eine Ersatzbestückung ist nicht vorgesehen. Sofern keine Ersatzfläche gefunden werden kann, sollte der Verlust der Fläche „Königring-Nord“ durch eine hochwertigere Gestaltung der verbleibenden Flächen kompensiert werden.
- Baronessenweg als Reservefläche nutzen
- Übrige Flächen durch Spielgeräte und Gestaltung aufwerten

6.8 Spielplatzbezirk Rönksiedlung

(Einwohner: 1.414; Anteil unter 18-Jähriger: 12,38 %; Ausgangssituation: 3 Flächen, davon Kategorien B=3)



- Neu einzurichtende Flächen
- Zu erhaltende Flächen

Legende*:

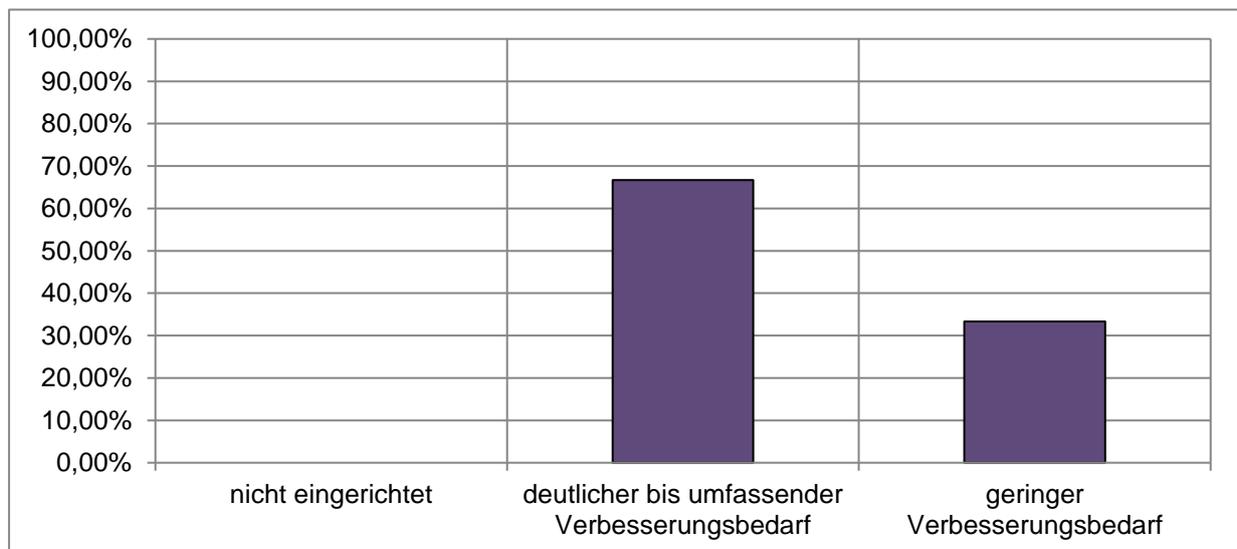
- 1 Jägerstr. (B)
- 2 Im Rönksenfeld (B)
- 3 Voshalsfeld (B)
- 4 N.N.

* Die Buchstaben in Klammern entsprechen den jeweiligen Spielflächenkategorien, n.e. steht für Bestandsflächen, die nie eingerichtet waren oder derzeit nicht eingerichtet sind.

Bedarfsberechnung

Sozial- und Lebensraum	Einwohner (absolut) inkl. möglicher Neubaugebiete	Flächenbedarf in qm	Vorhandene Spielfläche in qm	Differenz (Überschuss/ Unterdeckung) in qm	Quote (Überschuss/ Unterdeckung) in %
Rönksiedlung	1.414	3.394	2.773	-621	-18,30

Flächenbewertung



Handlungsempfehlungen

Ergebnisse: Unterdeckung: 621 qm

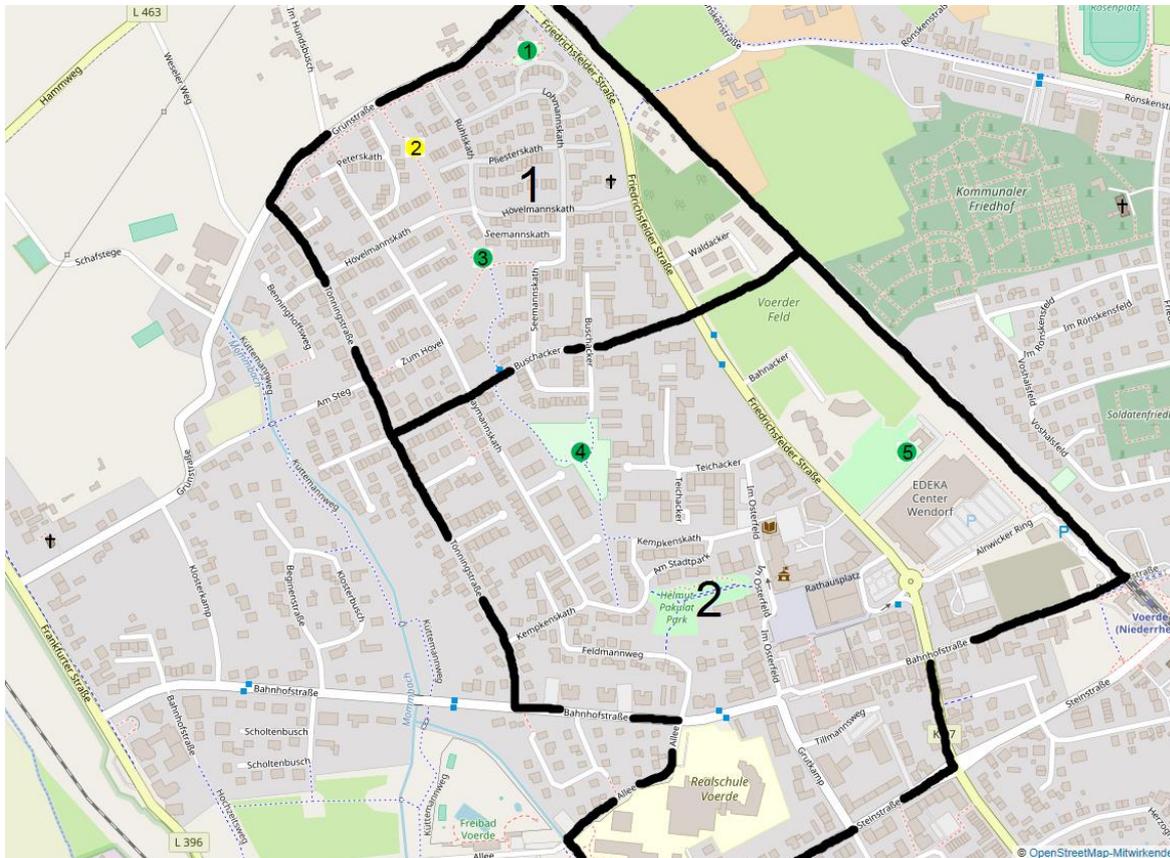
Flächen mit deutlichem bis umfassendem Verbesserungsbedarf: 66,67%

Flächen mit geringem Verbesserungsbedarf: 33,33%

- Einrichtung einer neuen Fläche „N.N.“ auf dem Gelände des TV Voerde, dadurch Kompensierung der Unterdeckung im Einzugsgebiet und Attraktivierung des Vereinsgeländes.
- Die Notwendigkeit der Errichtung dieser Spielfläche ergibt sich ebenfalls aus dem zu erwartenden Bevölkerungswachstum durch die Neubauvorhaben am Rönkenhof und am Kommunal Friedhof.
- Vorhandene Flächen im Zuge der Neugestaltung qualitativ aufwerten

6.9 Spielplatzbezirk Voerde-Mitte

(2 Teilbezirke; Einwohner: 4.234; Anteil unter 18-Jähriger: 18,94 %; Ausgangssituation: 5 Flächen, davon Kategorien A=3, B=1 und C=1)



● Zu erhaltende Flächen ● Aufzugebende Flächen

Legende*:

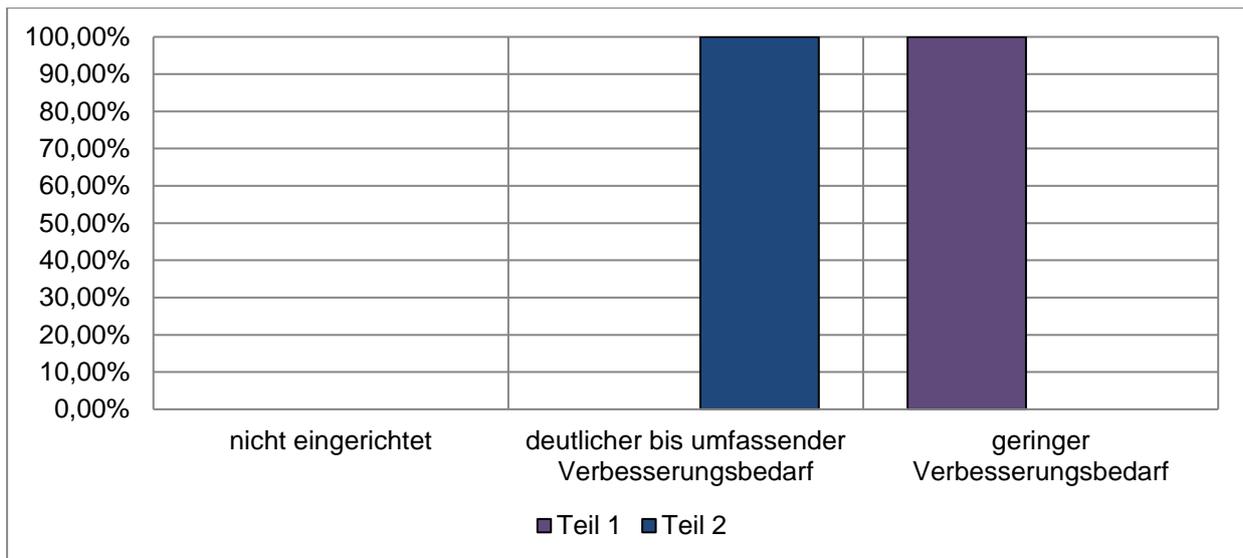
- 1 Lohmannskath (A)
- 2 Peterskath (C; n.e.)
- 3 Seemannskath (A)
- 4 Waymannskath (A)
- 5 Jugendzentrum (B)

* Die Buchstaben in Klammern entsprechen den jeweiligen Spielflächenkategorien, n.e. steht für Bestandsflächen, die nie eingerichtet waren oder derzeit nicht eingerichtet sind.

Bedarfsberechnung

Sozial- und Lebensraum	Einwohner (absolut) inkl. möglicher Neubaugebiete	Flächenbedarf in qm	Vorhandene Spielfläche in qm	Differenz (Überschuss/ Unterdeckung) in qm	Quote (Überschuss/ Unterdeckung) in %
Teil 1	1.269	3.046	8.265	5.219	171,34
Teil 2	2.965	7.116	9.927	2.811	39,50

Flächenbewertung



Handlungsempfehlungen Teil 1

Ergebnisse: Überdeckung: 5.219 qm

Flächen mit geringem Verbesserungsbedarf: 100%

- Fläche Seemannskath (2.622 qm) reduzieren, reduzierte Flächen in Grünfläche umwandeln und verbleibende Flächen aufwerten. Hier ist zukünftig eine intensivere Bestückung mit Spielgeräten vorgesehen, da die Spielfläche bekanntlich als Ausgleichsfläche für den Bezirk Voerde-Süd (Teil 1) fungiert. Aus diesem Grund ist auch keine weitere Flächenreduzierung erforderlich.
- Aufgabe der Spielfläche Peterskath, aufgegebene Fläche in Grünfläche umwandeln
- Sofern der derzeitige Bevölkerungsrückgang in diesem Teil des Bezirkes anhält, soll die sich fortsetzende Überversorgung in der nächsten Fortschreibungsperiode durch die Aufgabe der Spielfläche „Lohmannskath“ kompensiert werden.

Handlungsempfehlungen Teil 2

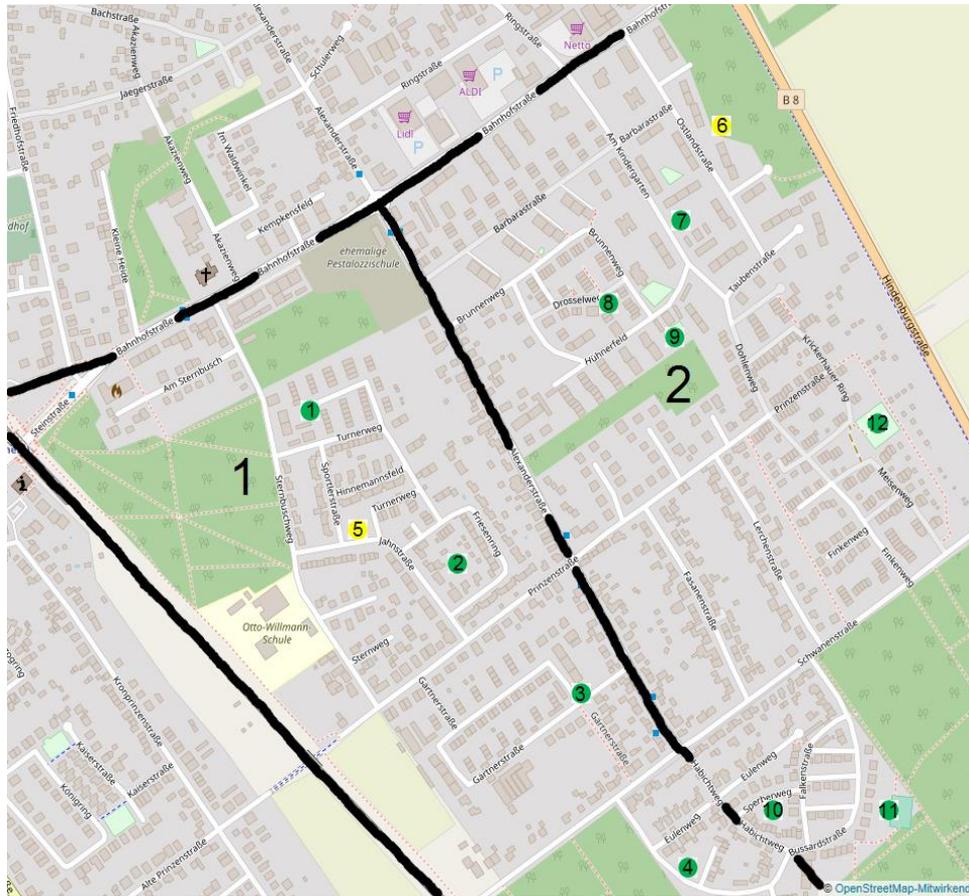
Ergebnisse: Überdeckung: 2.811 qm

Flächen mit deutlichem bis umfassendem Verbesserungsbedarf: 100%

- Fläche Waymannskath (2.811 qm) reduzieren, reduzierte Flächen in Grünfläche umwandeln und verbleibende Flächen aufwerten. Die Grünfläche als solches bleibt jedoch bestehen und die derzeit dort befindlichen Spielgeräte werden vorerst nicht entfernt. Eine Reduzierung wird in dem Maße erfolgen, in dem Spielgeräte aus Altersgründen entfernt werden müssen. Sofern es sich dabei um Spielgeräte handelt die außerhalb der neu festgelegten Spielfläche aufgestellt sind, werden diese nicht ersetzt.
- Übrige Flächen durch Spielgeräte und Gestaltung aufwerten.

6.10 Spielplatzbezirk Buschmannshof

(2 Teilbezirke; Einwohner: 4.633; Anteil unter 18-Jähriger: 16,77 %; Ausgangssituation: 12 Flächen, davon Kategorien A=3, B=7, C=1 und Bolzplätze=1)



● Zu erhaltende Flächen ● Aufzugebende Flächen

Legende*:

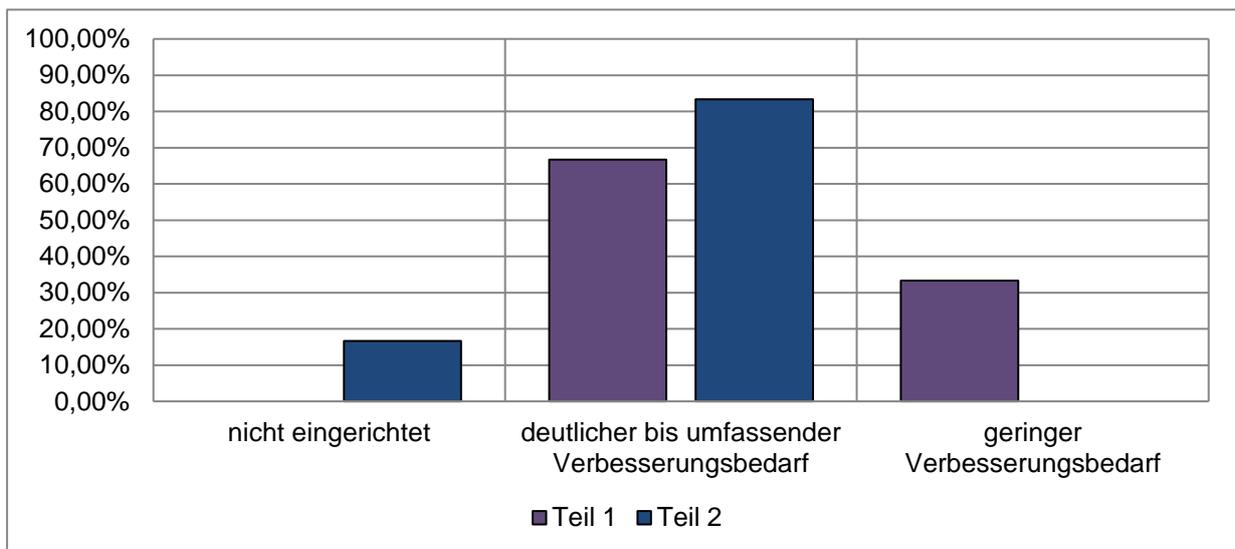
- | | |
|-------------------------|--------------------------|
| 1 Turnhallenweg (B) | 7 Am Kindergarten (A) |
| 2 Friesenring (B; n.e.) | 8 Drosselweg (C) |
| 3 Gärtnerstr. (B) | 9 Hühnerfeld (B) |
| 4 Bussardstr. (B) | 10 Sperberweg (B) |
| 5 Jahnstr. (A; n.e.) | 11 Bolzplatz Bussardstr. |
| 6 Ostlandstr. (B) | 12 Finkenweg (A) |

* Die Buchstaben in Klammern entsprechen den jeweiligen Spielflächenkategorien, n.e. steht für Bestandsflächen, die nie eingerichtet waren oder derzeit nicht eingerichtet sind.

Bedarfsberechnung

Sozial- und Lebensraum	Einwohner (absolut) inkl. möglicher Neubaugebiete	Flächenbedarf in qm	Vorhandene Spielfläche in qm	Differenz (Überschuss/ Unterdeckung) in qm	Quote (Überschuss/ Unterdeckung) in %
Teil 1	1.386	3.326	5.865	2.539	76,34
Teil 2	3.247	7.793	9.814	2.021	25,93

Flächenbewertung



Handlungsempfehlungen Teil 1

Ergebnisse: Überdeckung: 2.539 qm

Flächen mit deutlichem bis umfassendem Verbesserungsbedarf: 66,67%

Flächen mit geringem Verbesserungsbedarf: 33,33%

- Aufgabe der Spielfläche Jahnstraße (erfolgt)
- Fläche Bussardstraße (467 qm) reduzieren, reduzierte Fläche in Grünfläche umwandeln und die verbleibende Fläche aufwerten
- Friesenring vorerst nicht bestücken
- Auswirkung des Bauvorhabens an der Pestalozzischule auf die weitere Bevölkerungsentwicklung abwarten. Bis dahin keine weiteren Reduzierungen bzw. Aufgaben von Flächen.

Handlungsempfehlungen Teil 2

Ergebnisse: Überdeckung: 2.021 qm

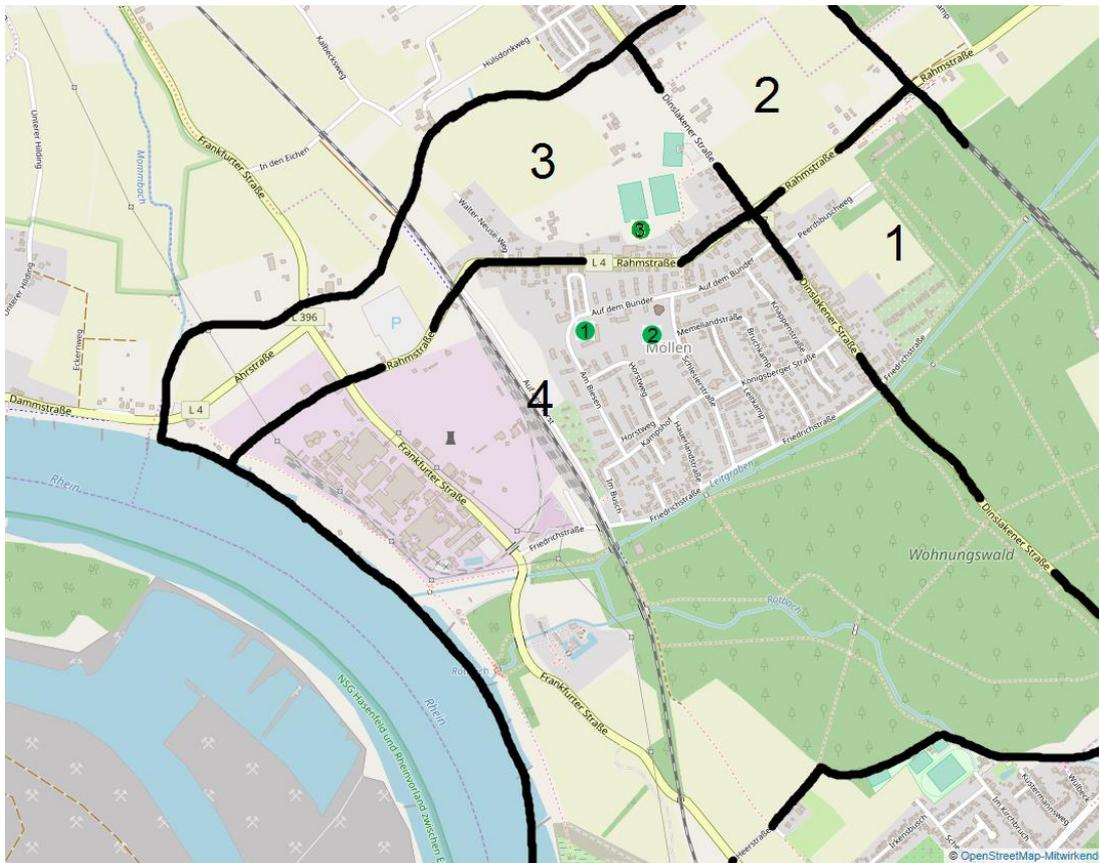
Flächen mit deutlichem bis umfassendem Verbesserungsbedarf: 83,33%

Nicht eingerichtete/ nicht mit Spielgeräten bestückte Flächen: 16,67%

- Aufgabe der Spielfläche Ostlandstraße (1.449 qm), aufgegebene Fläche in Grünfläche umwandeln
- Finkenweg (500 qm) reduzieren, reduzierte Fläche in Grünfläche umwandeln und verbleibende Fläche aufwerten

6.11 Spielplatzbezirke Möllen

(4 Teilbezirke; Einwohner: 2.917; Anteil unter 18-Jähriger: 14,05 %; Ausgangssituation: 12 Flächen, davon Kategorien A=3, B=1 und C=1)



● Zu erhaltende Flächen

Legende*:

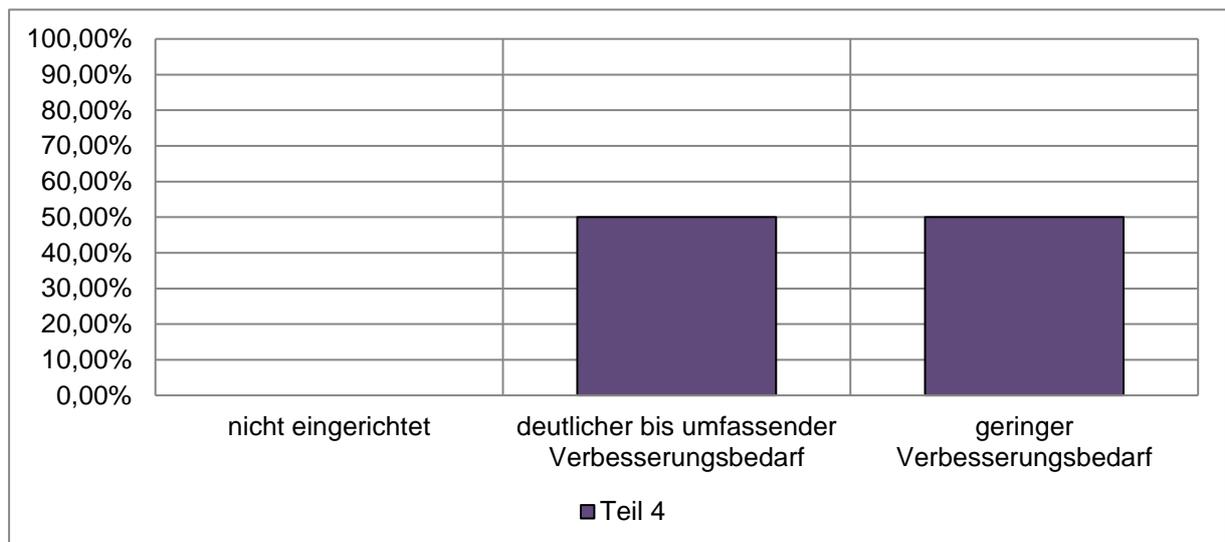
- 1 Auf dem Bänder (A)
- 2 Marktplatz Möllen (B)
- 3 Bolzplatz Rahmstr.

* Die Buchstaben in Klammern entsprechen den jeweiligen Spielflächenkategorien, n.e. steht für Bestandsflächen, die nie eingerichtet waren oder derzeit nicht eingerichtet sind.

Bedarfsberechnung

Sozial- und Lebensraum	Einwohner (absolut) inkl. möglicher Neubaugebiete	Flächenbedarf in qm	Vorhandene Spielfläche in qm	Differenz (Überschuss/ Unterdeckung) in qm	Quote (Überschuss/ Unterdeckung) in %
Teil 1	172	413	625	212	51,33
Teil 2	54	130	625	495	381,00
Teil 3	237	569	625	56	9,84
Teil 4	2.454	5.890	6.237	347	5,90

Flächenbewertung



Handlungsempfehlungen Teil 1 bis 3

Ergebnisse: Überdeckungen: Teil 1=212 qm, Teil 2=495 qm, Teil 3=56 qm

Flächenbewertung entfällt, da keine Flächen der Kategorien A, B oder C vorgehalten werden

- Ursprünglich war angedacht, die Bolzfläche Rahmstraße aufzugeben. Da sie unmittelbar an den ansässigen Verein angrenzt, hat dieser sich bereit erklärt, die Pflege der Fläche zu übernehmen. Damit bleibt die Fläche weiterhin erhalten.

Handlungsempfehlungen Teil 4

Ergebnisse: Überdeckung: 347 qm

Flächen mit deutlichem bis umfassendem Verbesserungsbedarf: 50%

Flächen mit geringem Verbesserungsbedarf: 50%

- In dieser Fortschreibungsperiode ist keine Flächenreduzierung umzusetzen. Es bleibt unter anderen abzuwarten, wie sich der ehemalige Steag-Standort entwickeln wird. Sofern hier auch Wohnbauflächen angestrebt werden, könnte dies ggf. zu Flächenbedarfen führen.

6.1.1 Gesamtbewertung der quantitativen und qualitativen Ergebnisse

Für die Gesamtstadt wurden folgende quantitative Ergebnisse ermittelt:

- Überdeckung: 27.308 qm
- Unterdeckung: 8.639 qm

Auf den Flächenüberschuss soll auf unterschiedliche Weise reagiert werden. Ein Teil des Überschusses soll durch die Aufgabe und Reduzierung von Flächen ausgeglichen werden (rund 5.540 qm, 20%). Ein anderer Teil soll durch die Umwidmung von Flächen – hier: Umwandlung von Flächen in Grünflächen – kompensiert werden (rund 11.855 qm, 43%).⁷ Der restliche Überschuss (rund 10.003 qm, 37%) soll aufgrund von baulichen Maßnahmen vorerst nicht ausgeglichen werden.

Der Flächenunterdeckung soll mit der Neuschaffung von Flächen im Bereich der Stockumer Schule, am Haus Voerde, im Bereich des TV Voerde, Am Nuykensbusch sowie ggf. einer Ersatzfläche für den Königring-Nord Rechnung getragen werden.

Nach der Flächenreduzierung bleiben 63 Spielflächen der bisher 72 erhalten, davon 10 Bolz- und Skaterplätze. Bis zu sechs weitere Flächen sollen durch Neuschaffungen hinzukommen. Die Handlungsmaßnahmen zeigen deutlich, dass eine differenzierte Betrachtung der einzelnen Bereiche notwendig ist. Nur so können nach einer rein rechnerisch festgestellten Flächenüberdeckung (27.308 qm – 8.639 qm = 18.669 qm) für die Gesamtstadt punktuelle notwendige Neuschaffungen von Flächen in den Spielplatzbezirken festgestellt und umgesetzt werden.

Für die Gesamtstadt ermittelte qualitative Ergebnisse:

- 15,38% der öffentlichen Spielflächen sind entweder nicht eingerichtet oder nicht mit Spielgeräten bestückt
- 53,85% der Flächen weisen deutliche bis umfassende Verbesserungsbedarfe auf
- 30,77% der Flächen weisen geringe Verbesserungsbedarfe auf

Diese Ergebnisse unterstreichen die Notwendigkeit der Optimierung der pädagogischen Angebotsqualität auf öffentlichen Spielflächen in der Stadt Voerde.

⁷ Die Flächenangabe bezieht sich auf Flächen, die aus städtebaulicher Sicht, rein für eine Umnutzung als Grünfläche geeignet sind.

7. Prioritätenfestsetzung - Handlungsbedarfe gemäß den Ergebnissen der Spielplatzbedarfsanalyse

Die Anzahl an Spielflächen, die umgestaltet und neu eingerichtet werden müssen, ist groß. Daher wurde zur Priorisierung der Neu- und Umgestaltung der Flächen nachfolgendes Verfahren zugrunde gelegt:

1. Schritt: Auswahl der Bezirke bzw. Teilbezirke mit dem höchsten Handlungsbedarf

Anhand der nachfolgend dargestellten Kriterien wurde die Auswahl der Bezirke bzw. Teilbezirke vorgenommen:

Flächen(fehl-)bedarf

Auf der Grundlage des Richtwertes von 2,4 qm Spielflächenbedarf je Einwohner wurde der konkrete Spielflächenbedarf bzw. -fehlbedarf für jeden einzelnen Teilbezirk errechnet.

Anteil der Einwohner unter 18 Jahren

Mit diesem Indikator wurde ein Ausgleich für kleine Stadtteile mit einer relativ geringen Anzahl von Kindern und Jugendlichen geschaffen, die aber unter Umständen einen großen Anteil an der Gesamtbevölkerung ausmachen.

Einwohnerdichte pro qm bzw. Anteil von Mehrfamilienhäusern

Hiermit wurde angezeigt, wie dicht die jeweiligen Teilbezirke besiedelt sind. Dicht besiedelte Stadtgebiete zeichnen sich häufig durch einen hohen Anteil an Mehrfamilienhäusern aus. Je höher dieser Anteil liegt, desto weniger Frei- und Spielflächen stehen den Kindern und Jugendlichen in der Regel zur Verfügung.

Durchschnittswert Spielflächenbewertung

Dieser Indikator zeigte an, in welchen Teilbezirken die höchsten Handlungsbedarfe auf Spielflächen bestehen.

Durchschnittswert Sozialraum⁸

Hiermit wurden mögliche soziale Belastungsfaktoren wie z.B. Alleinerziehende⁹ in den Bezirken berücksichtigt. Die Frei- und Spielflächen dienen hierbei als Kommunikations- und Integrationsflächen.

⁸ Indikatoren für mögliche Belastungsfaktoren im Sozialraum: Anteil Alleinerziehende, Großfamilien, Menschen mit Migrationshintergrund, Hilfen zur Erziehung und die Bevölkerungsdichte.

⁹ Ein Großteil der Alleinerziehenden hat keine Schwierigkeiten den Lebensalltag zwischen Erwerbstätigkeit, Kinder(n) und Haushalt zu bewältigen.

Jedoch stoßen viele angesichts der besonderen Herausforderungen - Erschwernisse des Alltags mit Kindern, Arbeitslosigkeit, Armut, Bildungsferne und fehlende soziale Unterstützung - an ihre Grenzen.

Beispiel:**Anwendung der sozialräumlichen Kriterien/Indikatoren und Rangberechnung bei sechs Teilbezirken
(sortiert nach Rang, 1 = höchster Bedarf)**

Nr.	Stadtteil	Flächen- fehlbedarf (Bedarf: 2,4 qm je EW)		Anteil EW unter 18 Jahre		Anteil Mehrfamilien- häuser bzw. Einwohner- dichte		Durchschnitt Spielflächen- bewertung		Durch-schnitt Sozialraum		Summe der Ränge	Rang gesamt
		Wert	Rang	Wert	Rang	Wert	Rang	Wert	Rang	Wert	Rang		
1	Friedrichsfeld-Mitte Teil 1		9		12		8		4		4	37	4
2	Voerde Süd Teil 1		2		5		15		2		6	30	2
3	Voerde-Mitte Teil 2		18		1		2		5		1	27	1
4	Buschmannshof Teil 1		22		9		4		3		2	40	5
5	Buschmannshof Teil 2		15		3		3		8		2	31	3
6	Möllen Teil 4		10		14		12		15		3	54	6

Hinweis: Bei den Rängen handelt es sich um beispielhafte Angaben, keine tatsächlichen Ergebnisse.

2.Schritt: Auswahl der vorrangig umzugestaltenden bzw. neu einzurichtenden Flächen im jeweiligen Teilbezirk

Die Auswahl der jeweiligen Flächen erfolgte anhand der nachfolgenden Kriterien:

Bewertung der Spielfläche

Jede Spielfläche wurde anhand der vereinbarten Qualitätskriterien bewertet. Je schlechter die Bewertung der Spielfläche ausfiel, desto höher ist der entsprechende Handlungsbedarf.

Überregionale Bedeutung der Spielfläche

Hier wurden Spielflächen, die eine besondere Funktion für den gesamten Bezirk bzw. das gesamte Stadtgebiet haben, berücksichtigt.

Mögliche Nutzervielfalt

Mit diesem Indikator wurde ermittelt, welche Spielflächen mehreren Altersgruppen Spielmöglichkeiten bzw. Räume anbieten können.

Anhand dieser Ergebnisse wurden für diese Fortschreibungsperiode eine erste gesamtstädtische Prioritätenliste und eine Maßnahmenplanung inkl. Kostenkalkulation der ersten 10 Flächen erstellt. Sobald diese Maßnahmen umgesetzt worden sind, wird das o.g. Verfahren und eine neue Prioritätenliste erstellt, die es umzusetzen gilt.

**Beispiel: Anwendung der Kriterien/Indikatoren und Rangberechnung bei den Spielflächen im Teilbezirk „Voerde-Mitte Teil 2“
(sortiert nach Rang, 1 = höchster Bedarf)**

Nr.	Spielfläche	Bewertung Spielfläche		Überregionale Bedeutung		Mögliche Nutzervielfalt		Summe der Ränge	Rang gesamt
		Wert	Rang	Wert	Rang	Wert	Rang		
1	Lohmannskath		3		2		2	7	3
2	Peterskath		1		2		3	6	2
3	Seemannskath		2		1		1	4	1

Hinweis: Bei den Rängen handelt es sich um beispielhafte Angaben, keine tatsächlichen Ergebnisse.

7.1 Prioritätenliste und Maßnahmenplanung

Die nachfolgende Prioritätenliste behandelte der Arbeitskreis „Spielflächen und Kinderferientage“ bereits in seiner Sitzung am 30.05.2018. Die Aufstellung dieser Liste erfolgte mit Hilfe der zuvor genannten Verfahrensschritte. Hierfür wurde in einem ersten Schritt die jeweils erste neuzugestaltende bzw. neu einzurichtende Spielfläche pro Teilbezirk ermittelt (22 Flächen). Insofern ist die Aufstellung nicht abschließend, da zukünftig, im Stadtgebiet insgesamt 65 Flächen (inkl. Neueinrichtungen) vorgehalten werden sollen. Die vollständige Prioritätenliste für alle Flächen ist hier nicht dargestellt, da sie, insbesondere aufgrund von Neu- und Ersatzbeschaffungen auf Flächen, jährlich überprüft und aktualisiert werden muss.

Stadtteil	Teilbezirk	Spielfläche	Größe in qm	Kategorie alt	Kategorie neu	Rang gesamt
Heidesiedlung	Teil 3	Am Tannenbusch	neu einzurichten	A	A	1
Voerde-Mitte	Teil 2	Seemannskath	3334	A	A	2
Voerde-Süd	Teil 1	Am Haus Voerde	neu einzurichten	-	A	3
Buschmannshof	Teil 2	Finkenweg	2520	A	A	4
Heidesiedlung	Teil 2	Südstraße	2415	A	A	5
Voerde-Mitte	Teil 1	Waymannskath	5860	A	A	6
Friedrichsfeld-Mitte	Teil 1	Schmaler Weg	4865	A	A	7
Heidesiedlung	Teil 1	Birkenweg	1940	A	A	8
Voerde-Süd	Teil 2	Markgrafenweg	1015	B	B	9
Voerde-Friedrichsfeld	Teil 4	Stockumer Schule	neu einzurichten	-	A	10
Rheindorfer	Teil 3	Krummackerweg	800	B	B	11
Voerde Süd	Teil 3	Ersatz Königring-Nord	neu einzurichten oder bestehende Flächen attraktivieren	B	B	12
Buschmannshof	Teil 1	Gärtnerstraße	498	B	B	13
Friedrichsfeld-Mitte	Teil 2	Bülowstraße	818	B	B	14
Möllen	Teil 4	Marktplatz Möllen	800	B	B	15
Rönskensiedlung		Im Rönkenfeld	791	B	B	16
Friedrichsfeld-Mitte	Teil 5	Rütterstraße	537	B	B	17
Friedrichsfeld-Mitte	Teil 3	An der Landwehr	2.145	A	A	18
Rheindorfer	Teil 1	Rheinpromenade	ggf. neu einzurichten aktuell 1222	B	A	19
Friedrichsfeld-Mitte	Teil 4	Heierfeld	990	A	B	20
Spellen	Teil 1	Schoetersweg	790	B	B	21
Spellen	Teil 2	Zimmermannsweg	1840	A	A	22

Hinweis: Die (Teil-)Bezirke Emmelsum, Rheindorfer Teil 2 und 4, Voerde-Friedrichsfeld Teil 1 bis 3, Möllen Teil 1 bis 3 werden in dieser Liste nicht aufgeführt, da für sie kein Handlungsbedarf in dieser Fortschreibungsperiode besteht.

Für die Flächen soll eine konkrete Maßnahmenplanung (u.a. Gestaltung und Ausstattung) erfolgen. Die Aufstellung einer Gesamtmaßnahmenplanung für die priorisierten Flächen ist für den 4. Sitzungszug diesen Jahres (November 2020) vorgesehen. Diese Planung soll jährlich fortgeschrieben und dem Arbeitskreis Spielflächen und Kinderferientage sowie dem

Jugendhilfeausschuss jedes Jahr zur Kenntnis gegeben werden. Für 2020 ist eine Maßnahmenplanung für die priorisierten Flächen bereits festgelegt worden.

Mit Vorstellung der Gesamtmaßnahmenplanung im 4. Sitzungszug 2020 soll auch zeitgleich eine Darstellung des hierfür benötigten Finanzbedarfes erfolgen. Hierzu wird nach Verabschiedung des Planes eine entsprechende Kostenkalkulation vorgenommen.

8. Ersatzbeschaffung von Spielgeräten

Im Rahmen der Gewährleistung eines qualitativ hochwertigen Spielangebots auf den Spielflächen erweist sich als dringend erforderlich, zeitnah Ersatz für Spielgeräte zu beschaffen, die aufgrund von altersbedingtem Verschleiß und daraus resultierenden irreparablen Beschädigungen abgebaut werden müssen. Der Ersatz einzelner Spielgeräte stellt daher eine ständige Herausforderung für die Spielflächenplanung dar. Er erfolgt parallel zu der Neu- bzw. Umgestaltung der Spielflächen unter Berücksichtigung der nun geltenden Qualitätsstandards sowie der aktuellen Gesamtmaßnahmenplanung.

9. Mehrgenerationenplätze

Am 17.09.2014 stellte eine Stadtratsfraktion den Antrag, zu prüfen, inwieweit geeignete Spielflächen und weitere Flächen zu „Generationenparks“ weiterentwickelt werden können, die für die Nutzer/innen gut erreichbar sind und eine hohe Aufenthaltsqualität für „Jung und Alt“ bieten.

Infolgedessen hat sich der Jugendhilfeausschuss in seinen Sitzungen mit der Thematik ausführlich befasst und bewertet das Konzept der Mehrgenerationenplätze grundsätzlich positiv.

Es wurde empfohlen, ein solches Vorhaben zunächst modellhaft an einem Standort zu erproben, um im Rahmen eines Monitorings Erkenntnisse zu gewinnen, inwieweit solche Angebote von der Zielgruppe auch tatsächlich angenommen werden.

Für die Umsetzung eines solchen Modellprojektes wurde die Spielfläche am Tannenbusch ausgewählt, da sie in einem Umfeld mit einem ebenso hohen Anteil an unter 20-Jährigen wie an 65-Jährigen und Älteren liegt und aufgrund der Sanierung der Sportanlage "Am Tannenbusch" neu konzipiert werden musste.

Auf der Grundlage des Stadtratsbeschlusses vom 25.11.2015 (Drucksache Nr. 338) wurde die Sportanlage „Am Tannenbusch“ mit Fördermitteln des Bundes saniert bzw. neu hergestellt.

Der Beschluss beinhaltet eine Weiterentwicklung zum Quartiers- und Stadtteilzentrum. Der in 2015 eingereichte Förderantrag sah diesbezüglich unter anderem vor, westlich der Sportanlage einen Bewegungs- und Quartierspark an der Straße „Am Tannenbusch“

anzulegen, in dem sich alle Generationen begegnen und Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten nutzen können.

Dementsprechend ist der Bewegungs- und Quartierspark durch die Zuwendungen des Bundes bis Ende 2018 zunächst in seiner wesentlichen Grundstruktur entstanden (Wege in wassergebundener Decke, Baumpflanzungen und Wiesen-/Rasenflächen).

Für die Errichtung der Mehrgenerationenspielflächen innerhalb des Quartiersparks konnte im Juni 2019 ein Antrag auf Gewährung von Zuwendungen der Europäischen Union und des Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Programm LEADER (Förderung des ländlichen Raums) gestellt werden.

Hierfür wurde das Planungsbüro Geo3 GmbH, 47551 Bedburg-Hau, beauftragt, für die Ausstattung und Gestaltung der Mehrgenerationenspielflächen einen Entwurf zu erarbeiten. Geo3 GmbH hatte bereits die Sanierung der Sportanlage „Am Tannenbusch“ einschließlich der Anlegung des Quartiersparks entworfen und die Bauausführung überwacht.

Dem AK „Spielflächen und Kinderferientage“ ist die Konzeption für die 'Mehrgenerationenspielflächen im Bewegungs- und Quartierspark „Am Tannenbusch“ in seiner Sitzung am 12.03.2019 vorgestellt worden.

Im Juni 2019 stellte der Fördergeber für das Projekt Zuwendungen aus dem LEADER-Programm in Aussicht.

Weil die Mehrgenerationenspielflächen im Herbst 2019 angelegt werden sollten, wurden die entsprechenden Maßnahmen im Sommer ausgeschrieben. Aufgrund unwirtschaftlicher Angebote musste die Ausschreibung jedoch aufgehoben werden.

Nachdem eine erneute Ausschreibung im Dezember 2019 erfolgte, wird davon ausgegangen, dass die Mehrgenerationenspielflächen bis Beginn der Sommerferien NRW 2020 innerhalb des Bewegungs- und Quartiersparks „Am Tannenbusch“ angelegt und die in diesen Bereichen vorgesehenen Pflanzmaßnahmen im Oktober 2020 durchgeführt sind.

Projekt Quartierspark 'Am Tannenbusch' (Voerde-Friedrichsfeld)					
Projektadresse Am Tannenbusch, 46562 Voerde, Friedrichsfeld (Niederrhein)					
Planinhalt Konzept Park Leistungsphase Entwurfsplanung Plannummer 911-31-0					Planung Geo3 GmbH Uckerstr. 196 47551 Badburg-Hau fon 0 28 23-41 99 1-0 web www.geo3.de fax 0 28 23-41 99 1-11 email info@geo3.de
Datum 07.02.2019	Maßstab 1:500	Format A3	Projektleiter mh	Zeichner mh	

10. Bereitstellung von Finanzmitteln

Um den im Rahmen dieser Fortschreibung des Spielflächenbedarfsplanes ermittelten Handlungserfordernissen zur Sicherstellung eines an den Bedürfnissen der Zielgruppen orientierten Spielflächenangebotes zu entsprechen, bedarf es der Bereitstellung auskömmlicher Finanzmittel. In einem ersten Schritt sind für den Haushaltszeitraum 2020 bis 2023 bereits Mittel in Höhe von 100.000 € eingeplant worden. Hiervon sollen 60.000 € in der Regel für Ersatzbeschaffungen und 40.000 € für die Umsetzung der Spielflächenbedarfsplanung (Prioritätenliste) verwendet werden.

Eine Erhöhung dieses Mitteleinsatzes, z.B. durch Erlöse aus dem Verkauf nicht mehr benötigter Spielflächen, wird angestrebt. Bereits umgesetzt wurde in diesem Zusammenhang, die Anhebung des oben genannten Planansatzes für die Jahre 2020 und 2021 auf jeweils 200.000 €, durch die Veräußerungserlöse der Spielfläche Jahnstraße.

11. Anlage

11.1 Bewertungsbogen Spielflächen

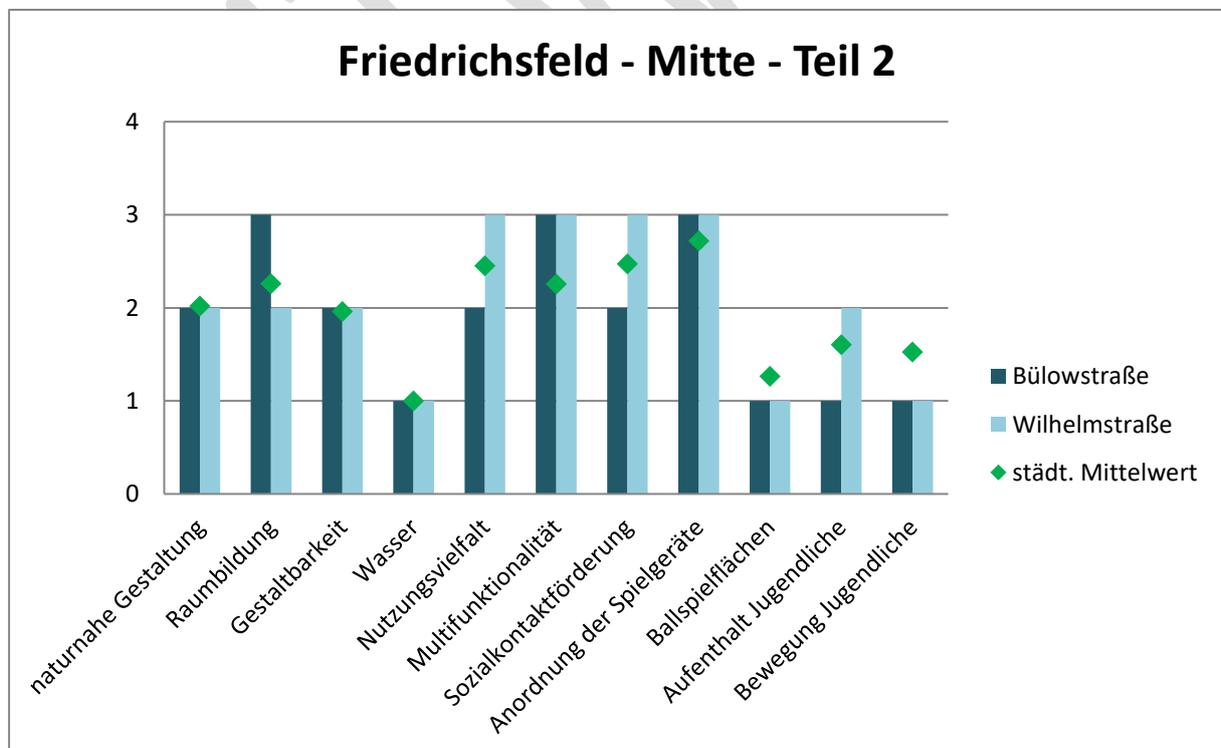
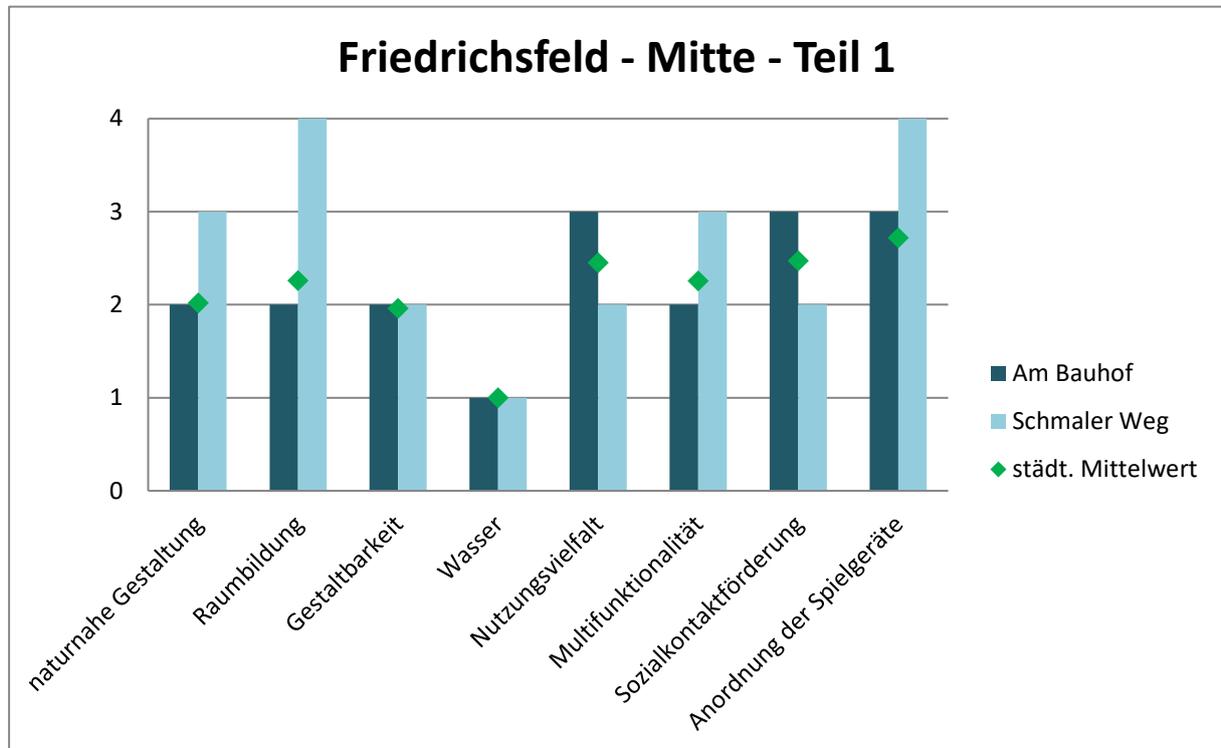
Kategorie	Was ist vorhanden:
naturnahe Gestaltung, verschiedene Materialien	
Raumbildung	
Gestaltbarkeit	
Wasser	
Nutzungsvielfalt	
Multifunktionalität	
Sozialkontaktförderung	
Anordnung der Spielgeräte und natürlichen Spielelemente	
Ballspielflächen	
Aufenthaltsbereiche für Jugendliche	
Bewegungsspielbereiche für Jugendliche	
Barrierefreiheit	
Besonderheiten?	

	1 - nicht vorhanden	2 - nicht ausreichend vorhanden	3 - ausreichend vorhanden	4 - optimal
naturnahe Gestaltung, verschiedene Materialien				
Raumbildung				
Gestaltbarkeit				
Wasser				
Nutzungsvielfalt				
Multifunktionalität				
Sozialkontaktförderung				
Anordnung der Spielgeräte und natürlichen Spielelemente				
Ballspielflächen				
Aufenthaltsbereiche für Jugendliche				
Bewegungsspielbereiche für Jugendliche				
Barrierefreiheit				
Besonderheiten ?				

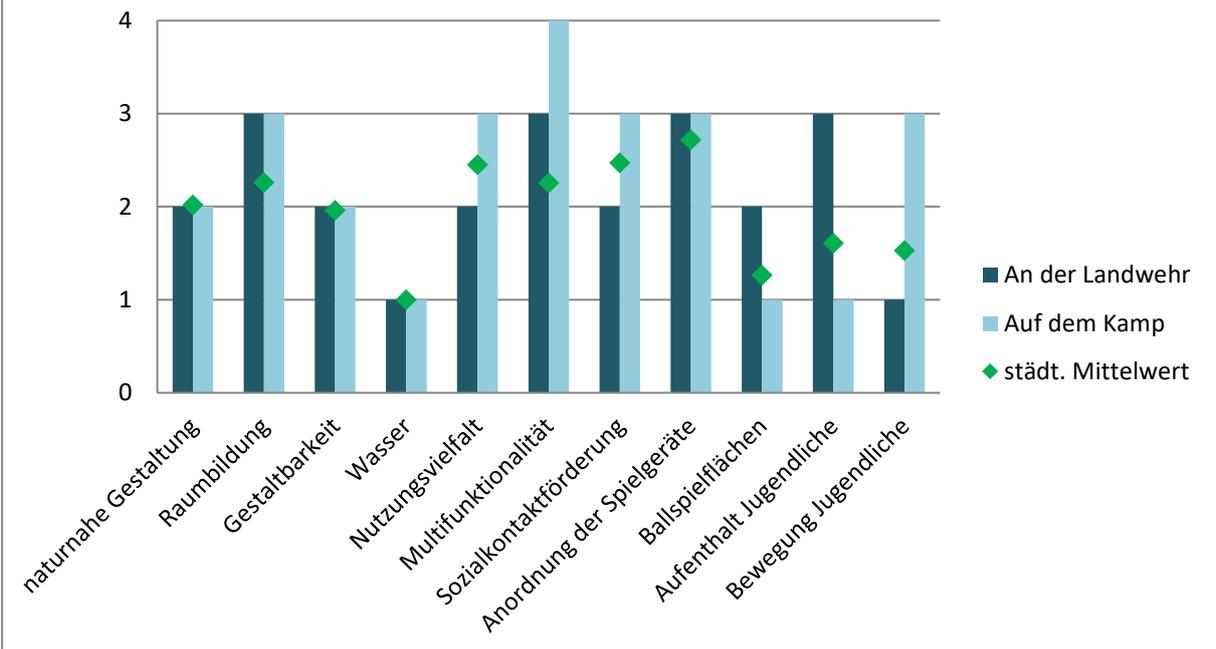
Kategorie	Inhalt
naturnahe Gestaltung, verschiedene Materialien	z.B. Sand, Steine, Erde, Rinde, Holz, Kies
Raubildung	Hügel, Mulden, Bäume, Sträucher, Pfützen, Rückzugsbereiche (z.B. auch durch Nischen) etc. Spielbereiche für Kleinkinder müssen einsehbar sein möglichst große zusammenhängende Flächen
Gestaltbarkeit	z.B. Sand, Wasser, Lehm, Steine Pflanzen
Wasser	Wasserspielmöglichkeiten
Nutzungsvielfalt	für verschiedene Gruppen; möglichst wetterunabhängig -> Beschattung, Windschutz
Multifunktionalität	u.a. Geschicklichkeit (Balancieren, Klettern) Kreativität, Rollenspiel (Freiflächen, verschiedene Materialien) Selbstwahrnehmung (Gleichgewicht, Motorik, Koordination)
Anordnung der Spielgeräte und natürlichen Spielelemente	Sicherstellung von Gruppen- und Einzelspielen sowie sinnvollen Spielabläufen Abstand zwischen verschiedenen Geräten
Sozialkontaktförderung	z.B. Sitzgruppe Treffpunkte ggf. auch an Freizeiteinrichtungen, Jugendheime, Sport- oder Kleingartenanlagen angebunden
Ballspielflächen	möglichst große Nutzungsvariabilität (z.B. durch Maße, Bodenbeschaffenheit, Geräteausstattung wie Netze, Tore, Körbe, Ballwände)
Aufenthaltsbereiche für Jugendliche	
Bewegungsspielbereiche für Jugendliche	z.B. Flächen zum Skateboardfahren, Tischtennis spielen
Barrierefreiheit	
Besonderheiten	Über die obigen Kategorien hinausgehende Gegebenheiten/Auffälligkeiten

11.2 Qualitative Bewertung der Flächen in den Spielplatzbezirken

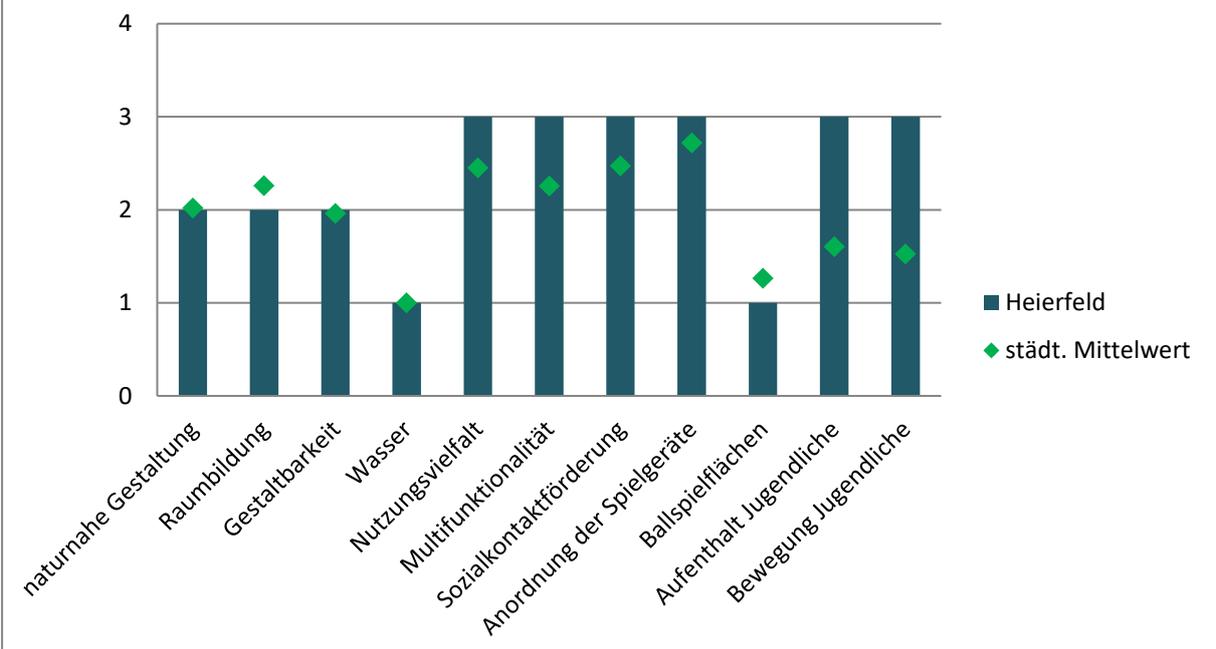
11.2.1 Spielplatzbezirk Friedrichsfeld-Mitte



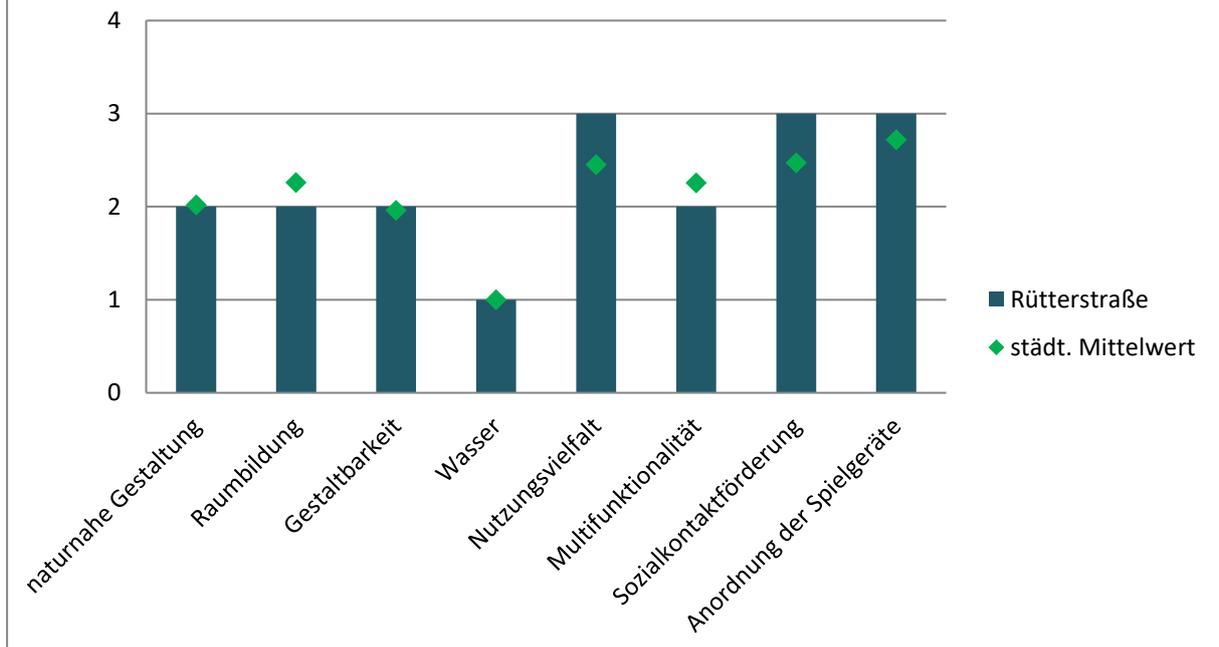
Friedrichsfeld - Mitte - Teil 3



Friedrichsfeld - Mitte - Teil 4



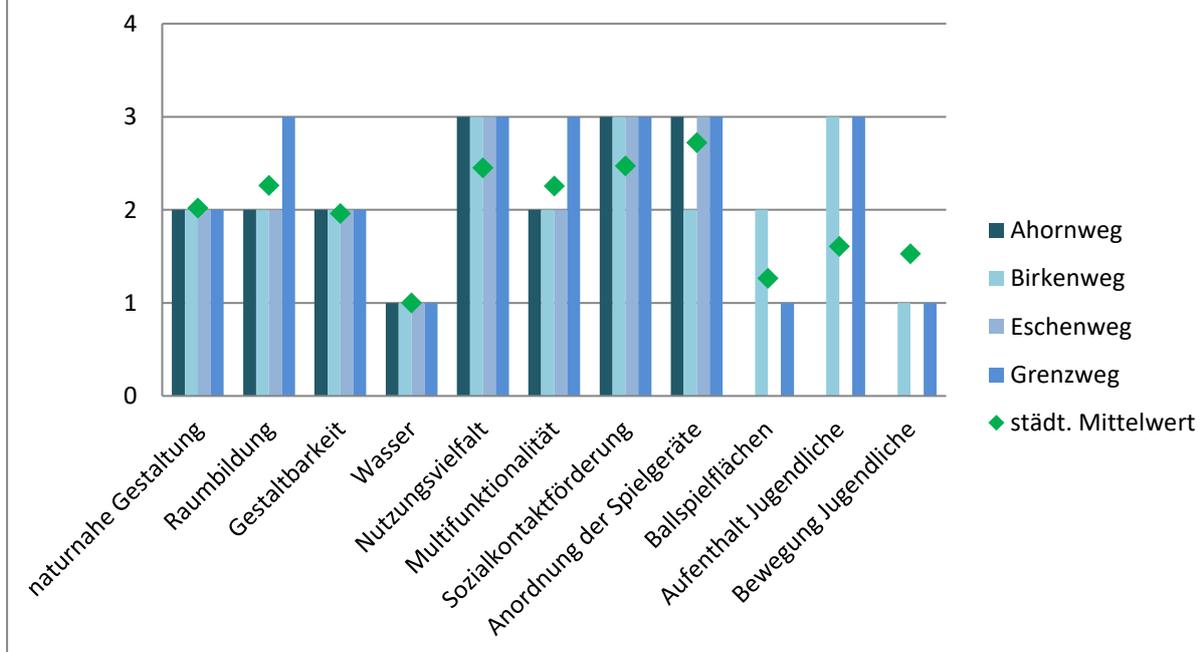
Friedrichsfeld - Mitte - Teil 5

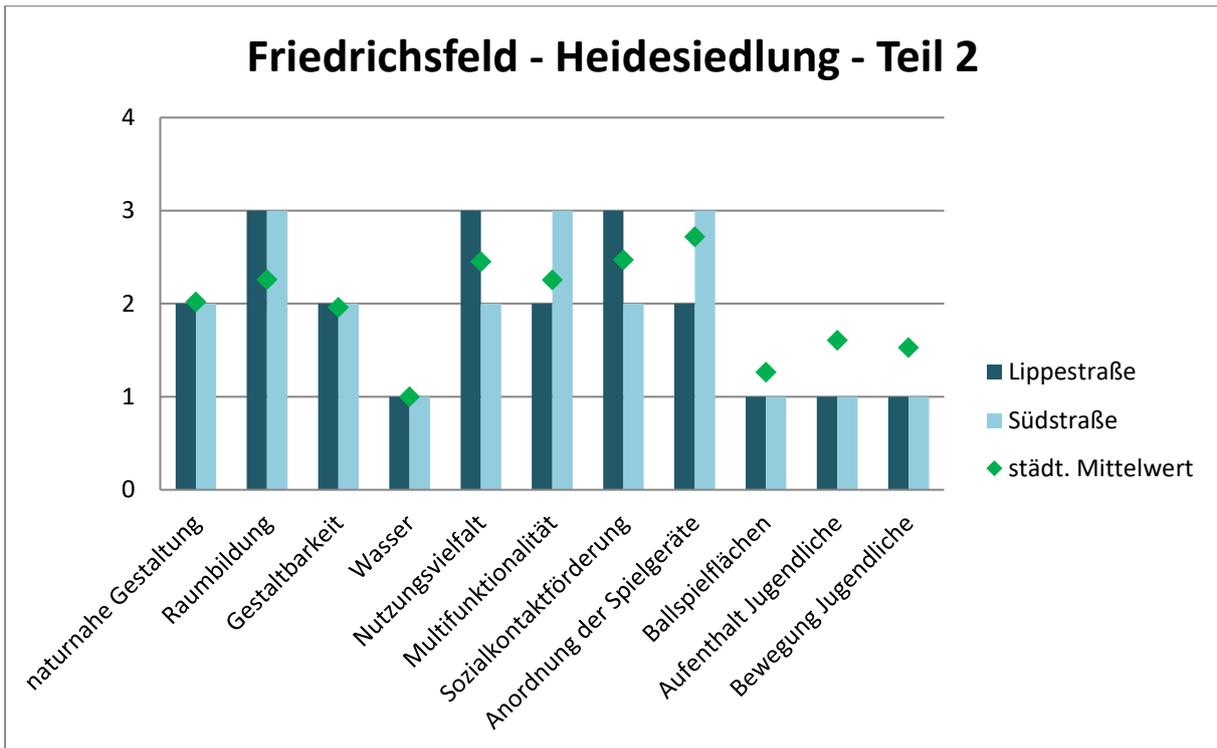


Bewertungskategorien: 1 = nicht vorhanden, 2 = nicht ausreichend vorhanden, 3 = ausreichend vorhanden, 4 = optimal

11.2.2 Spielplatzbezirk Friedrichsfeld-Heidesiedlung

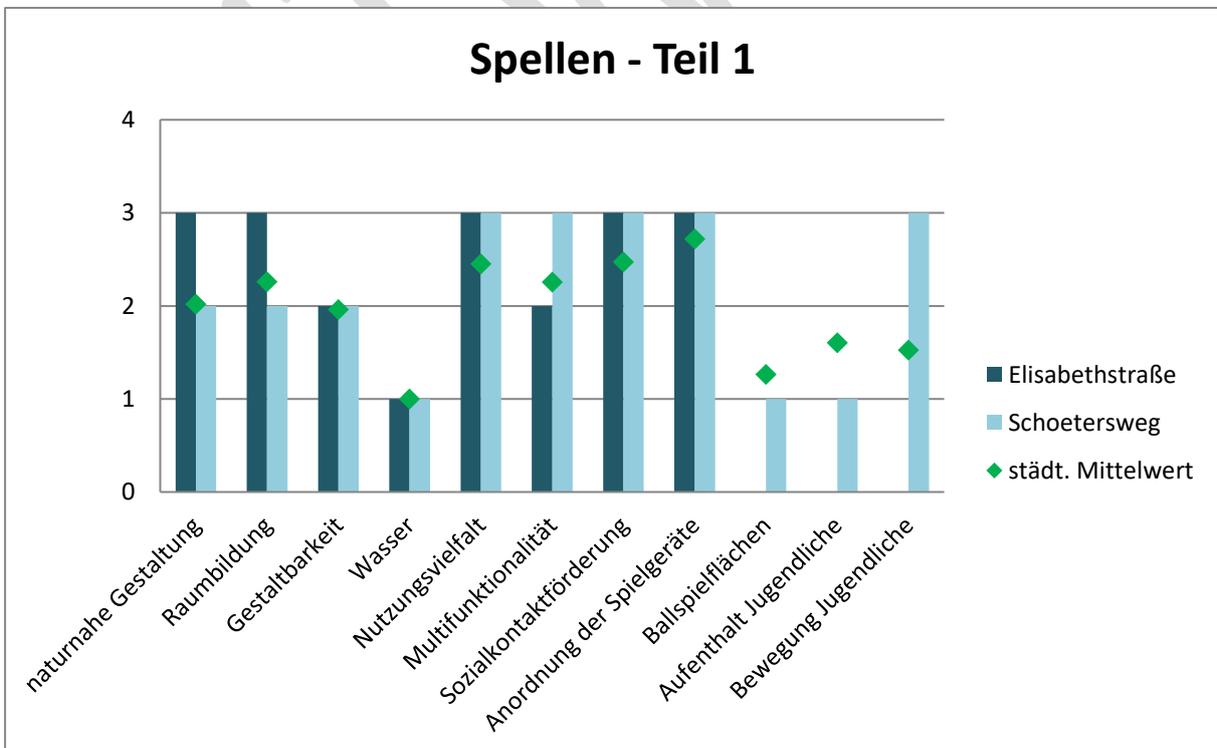
Friedrichsfeld - Heidesiedlung - Teil 1

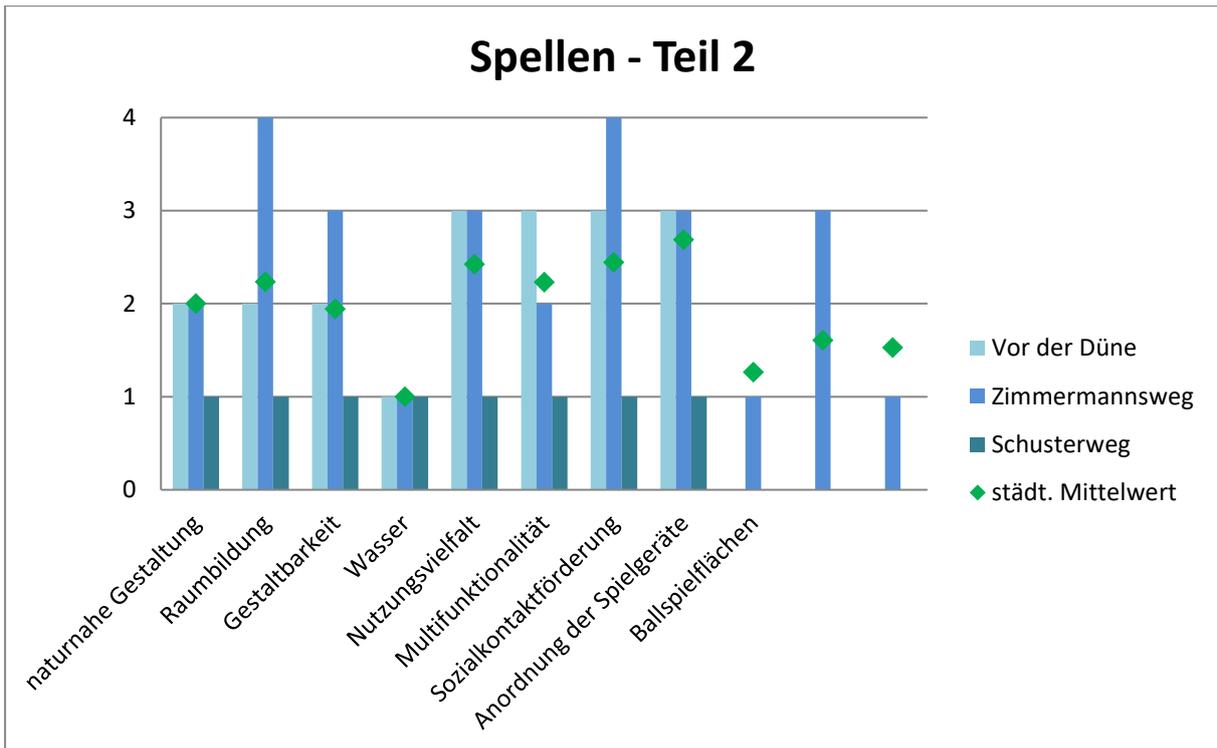




Bewertungskategorien: 1 = nicht vorhanden, 2 = nicht ausreichend vorhanden, 3 = ausreichend vorhanden, 4 = optimal

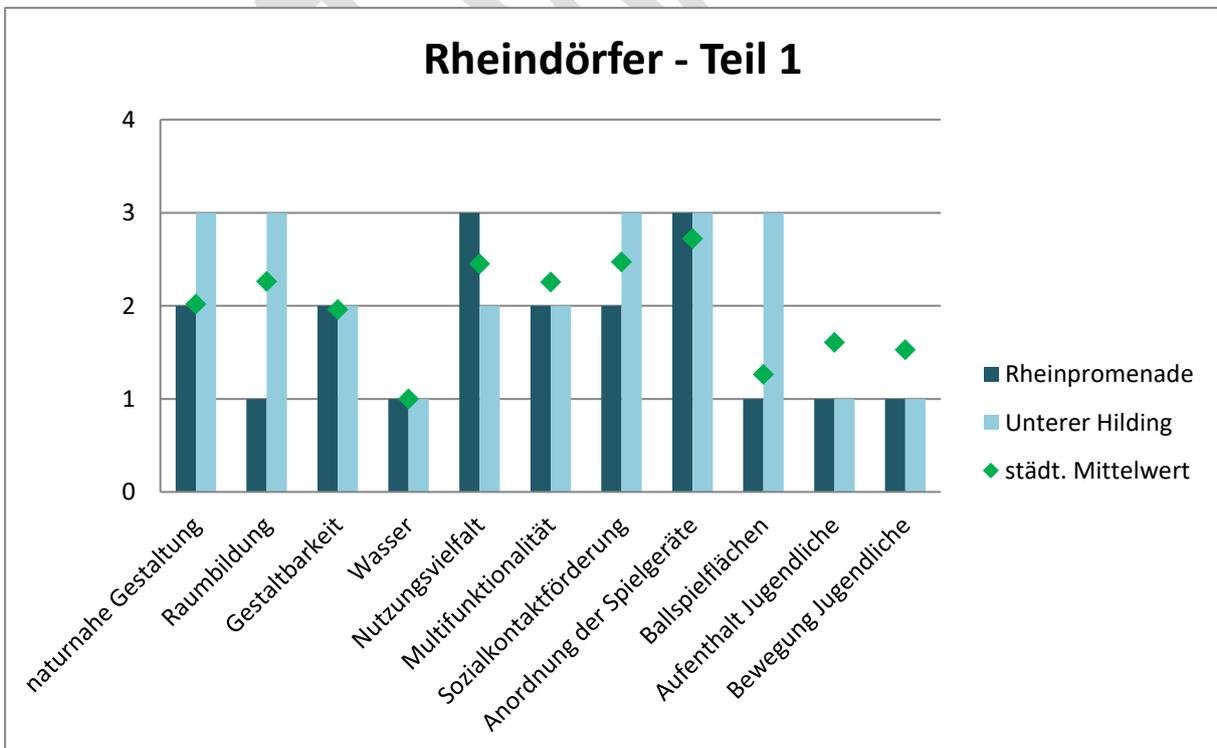
11.2.3 Spielflächenbezirk Spellen

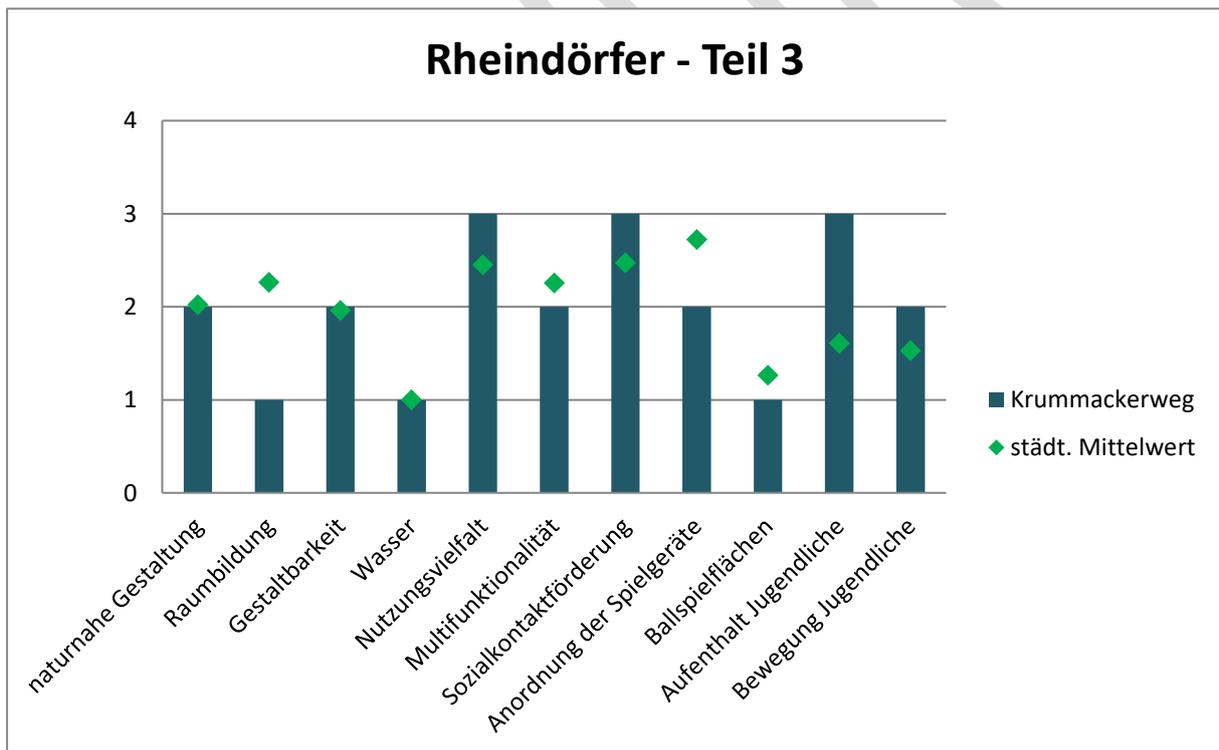
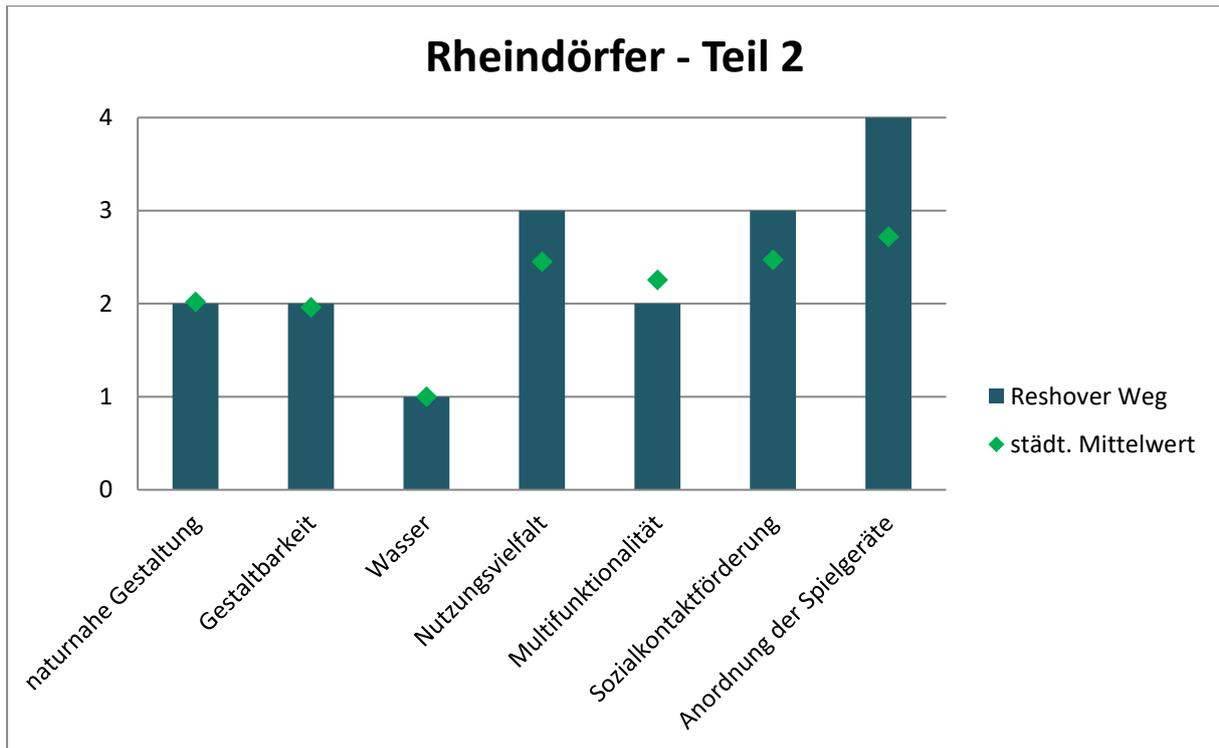




Bewertungskategorien: 1 = nicht vorhanden, 2 = nicht ausreichend vorhanden, 3 = ausreichend vorhanden, 4 = optimal

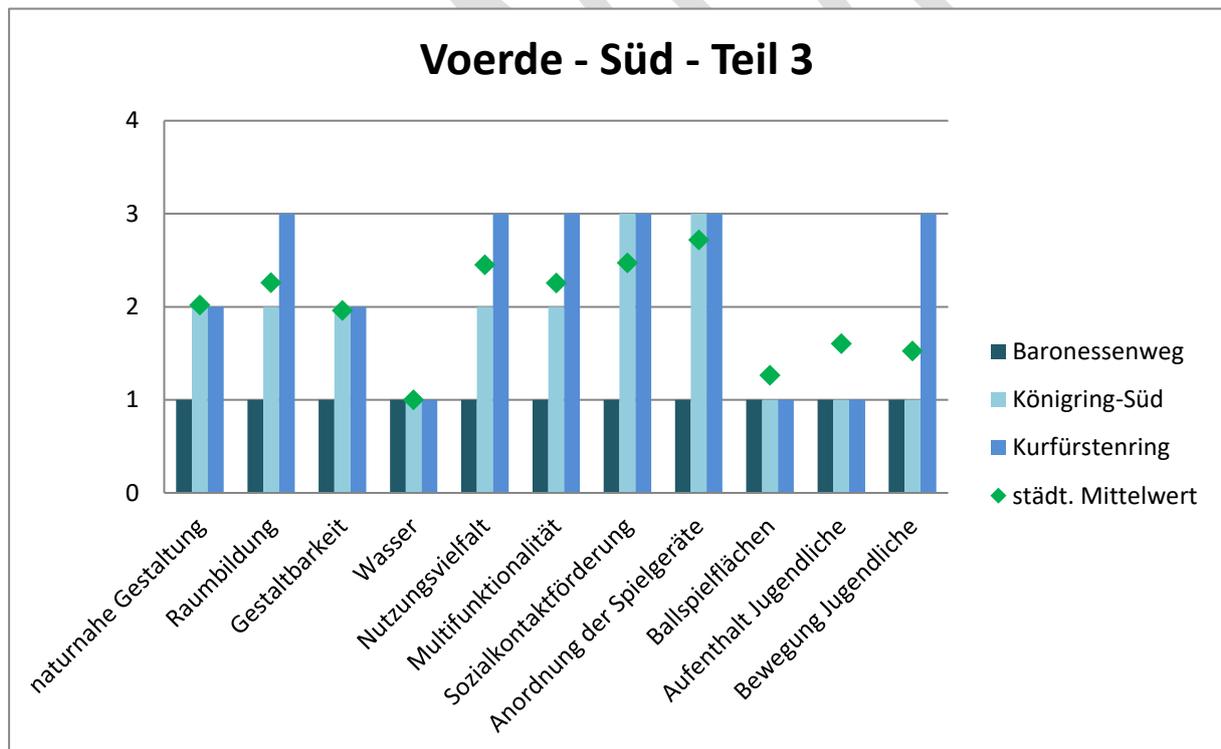
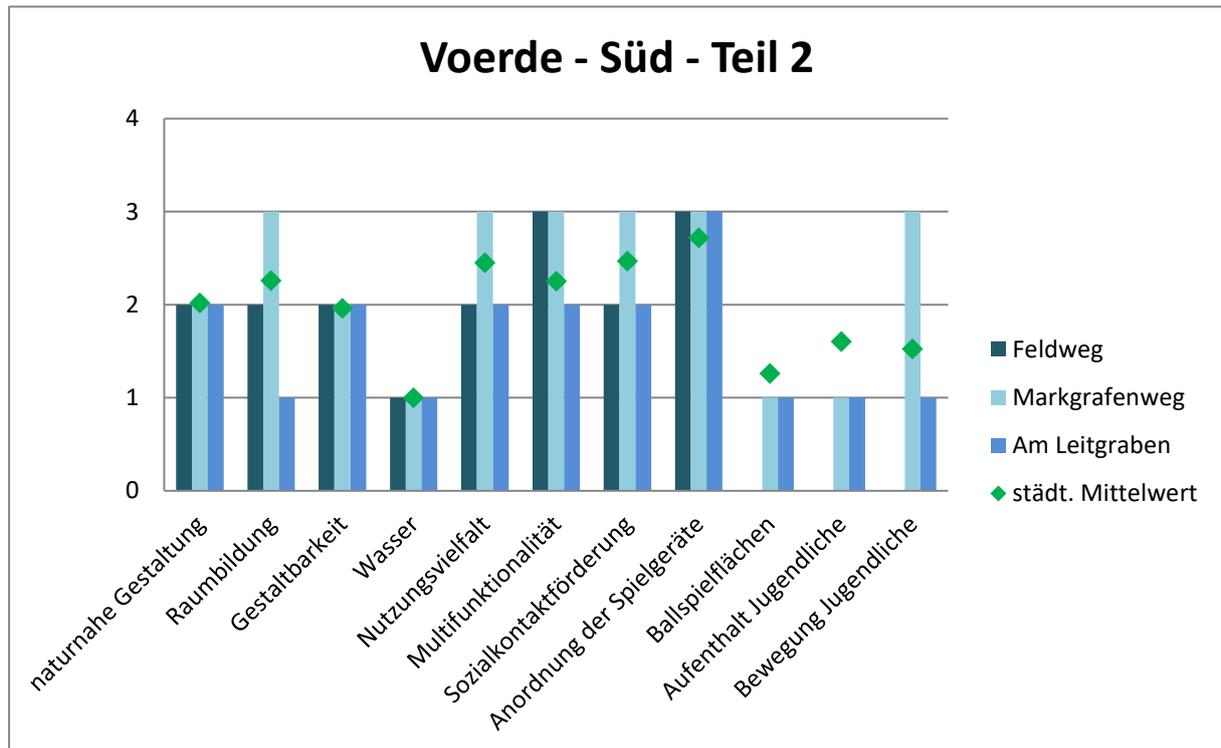
11.2.4 Spielplatzbezirk Rheindörfer





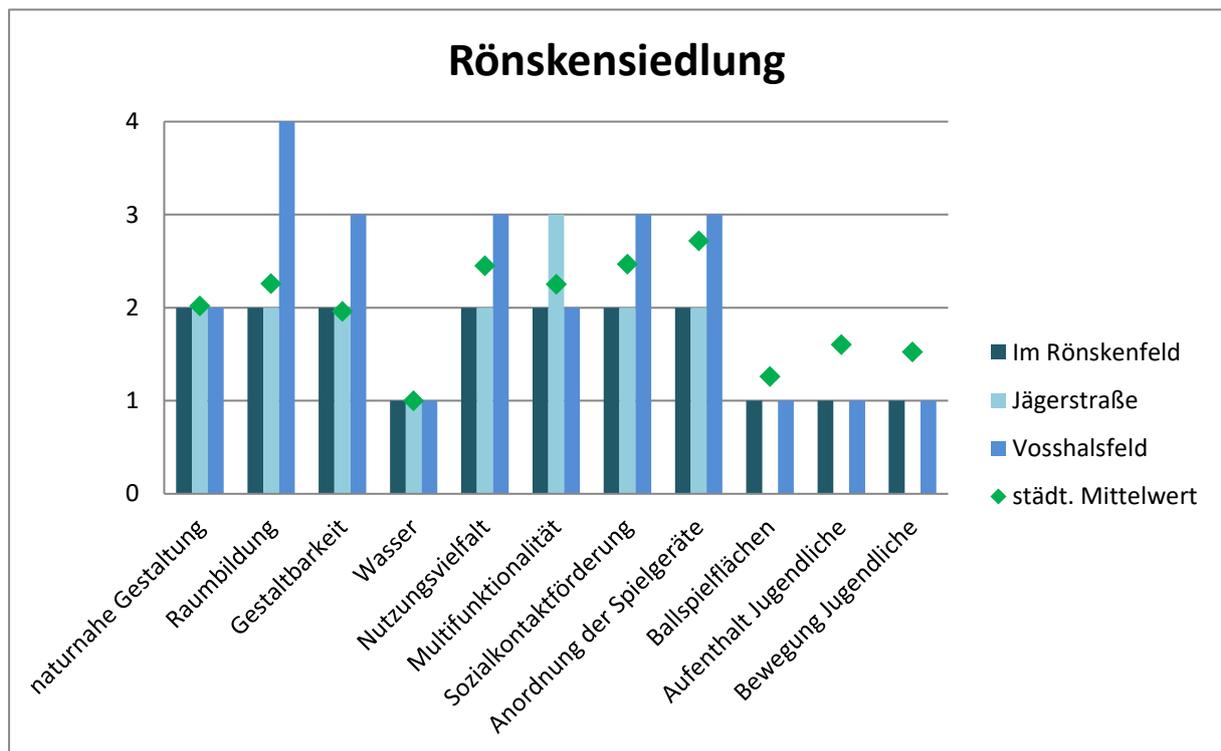
Bewertungskategorien: 1 = nicht vorhanden, 2 = nicht ausreichend vorhanden, 3 = ausreichend vorhanden, 4 = optimal

11.2.5 Spielplatzbezirk Voerde-Süd



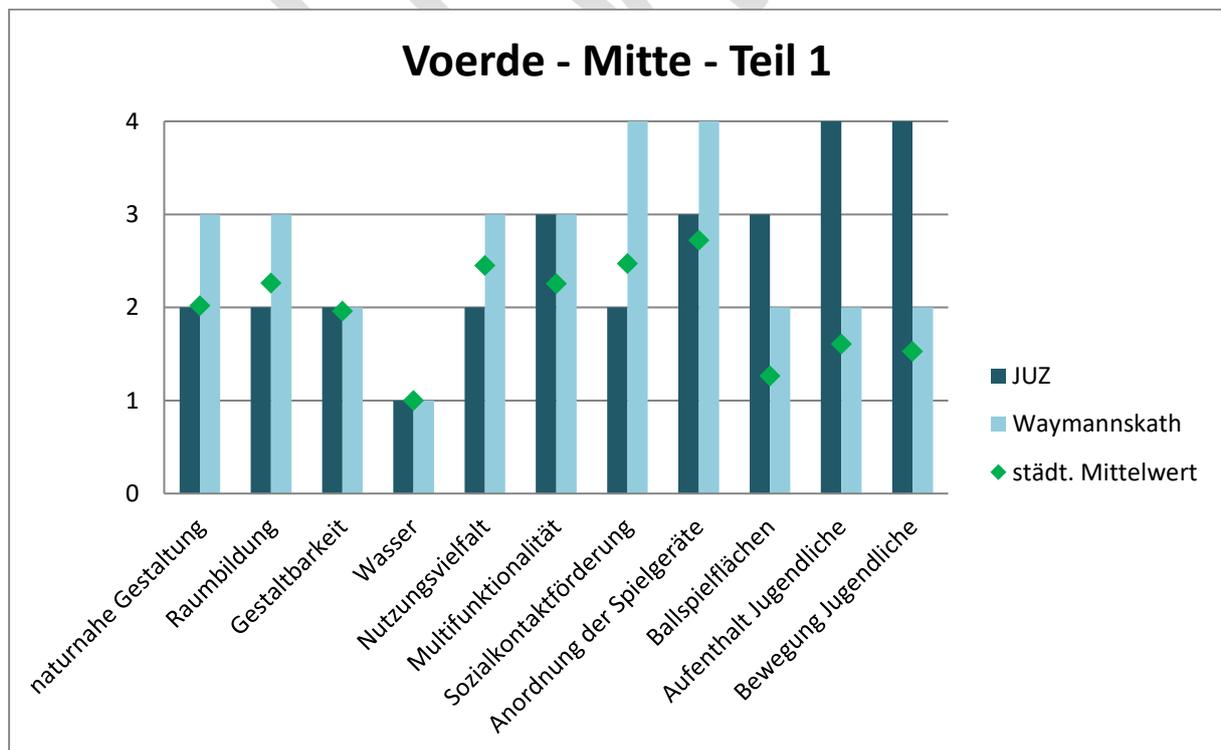
Bewertungskategorien: 1 = nicht vorhanden, 2 = nicht ausreichend vorhanden, 3 = ausreichend vorhanden, 4 = optimal

11.2.6 Spielplatzbezirk Rönkensiedlung

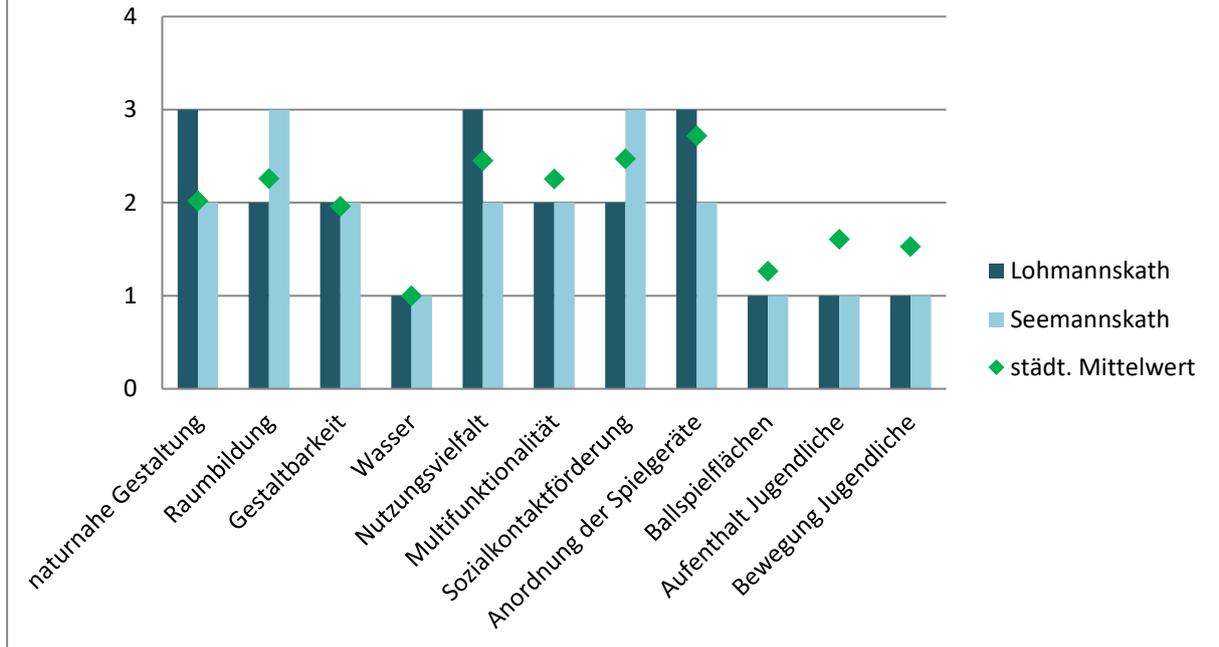


Bewertungskategorien: 1 = nicht vorhanden, 2 = nicht ausreichend vorhanden, 3 = ausreichend vorhanden, 4 = optimal

11.2.7 Spielplatzbezirk Voerde-Mitte



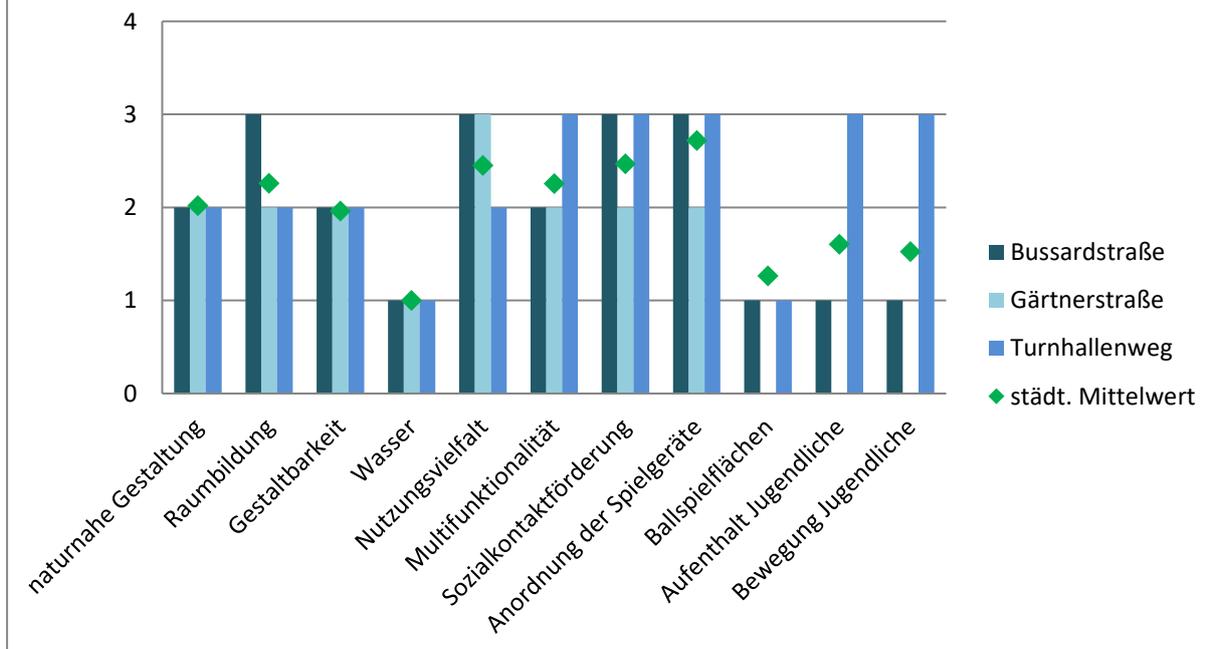
Voerde - Mitte - Teil 2

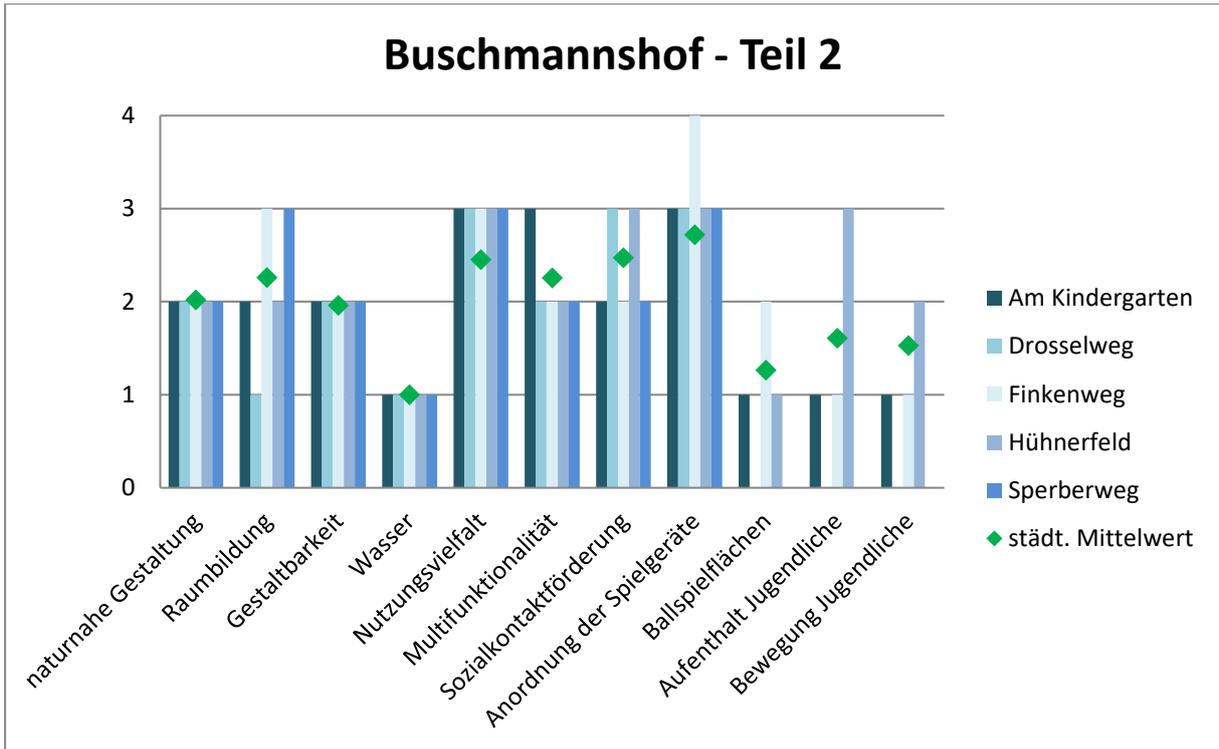


Bewertungskategorien: 1 = nicht vorhanden, 2 = nicht ausreichend vorhanden, 3 = ausreichend vorhanden, 4 = optimal

11.2.8 Spielplatzbezirk Buschmannshof

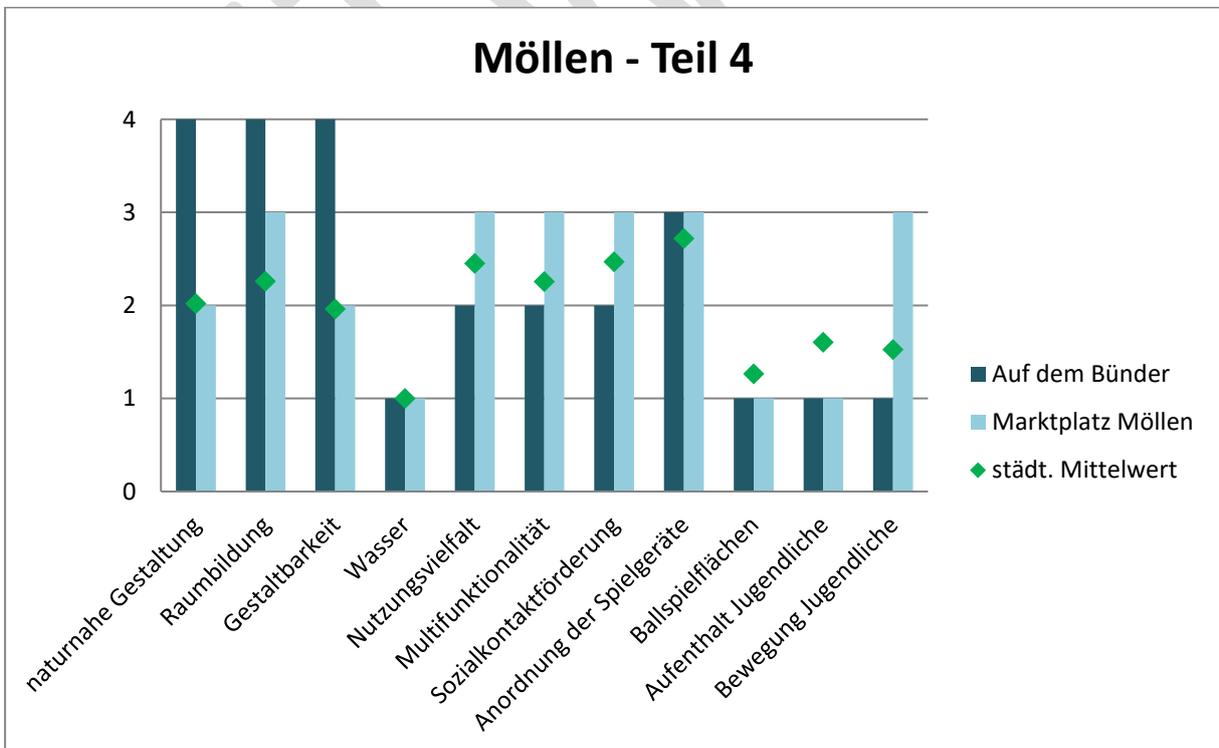
Buschmannshof - Teil 1





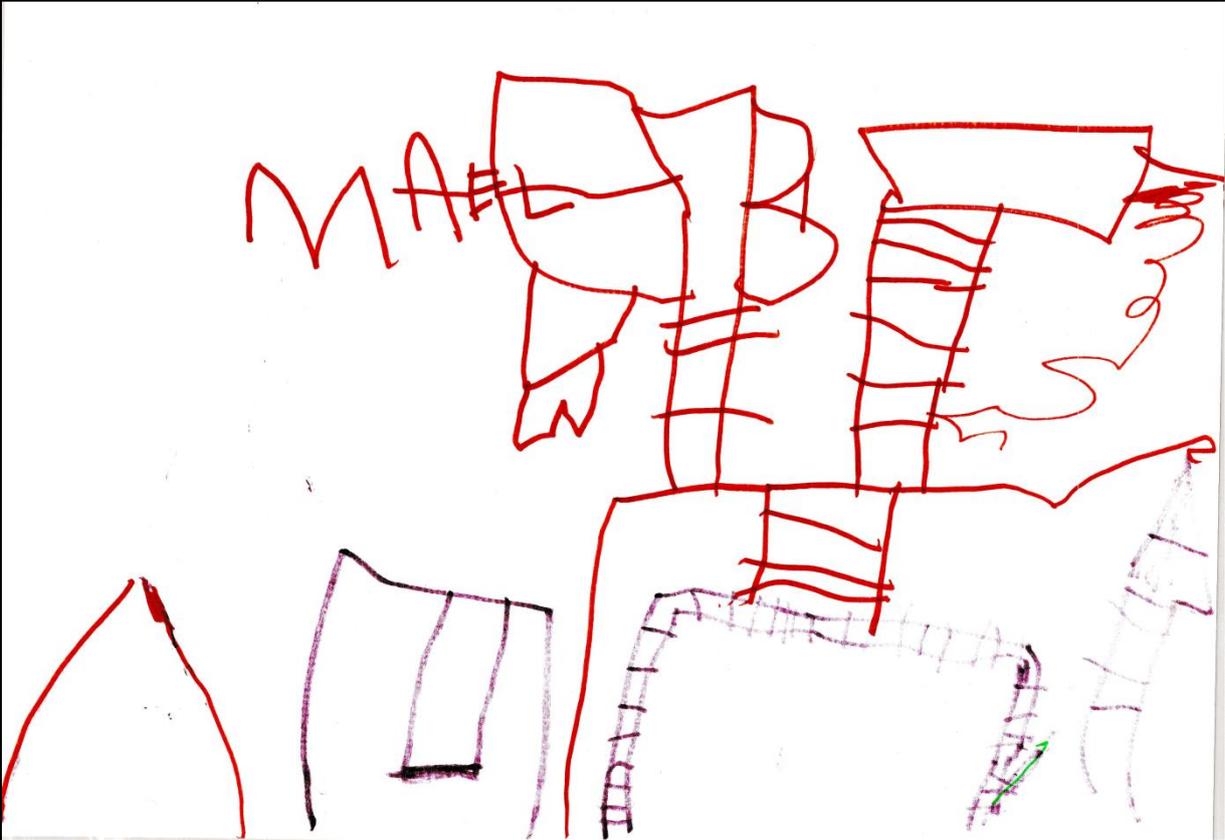
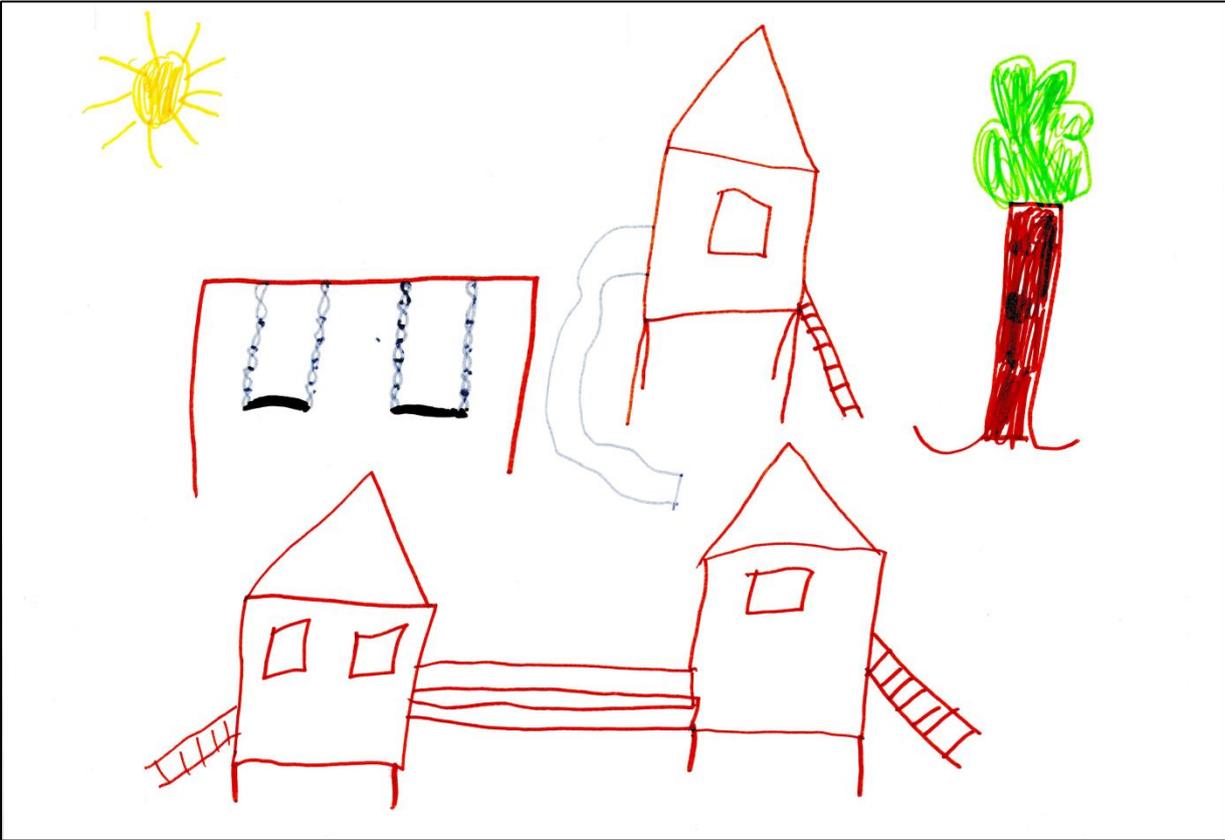
Bewertungskategorien: 1 = nicht vorhanden, 2 = nicht ausreichend vorhanden, 3 = ausreichend vorhanden, 4 = optimal

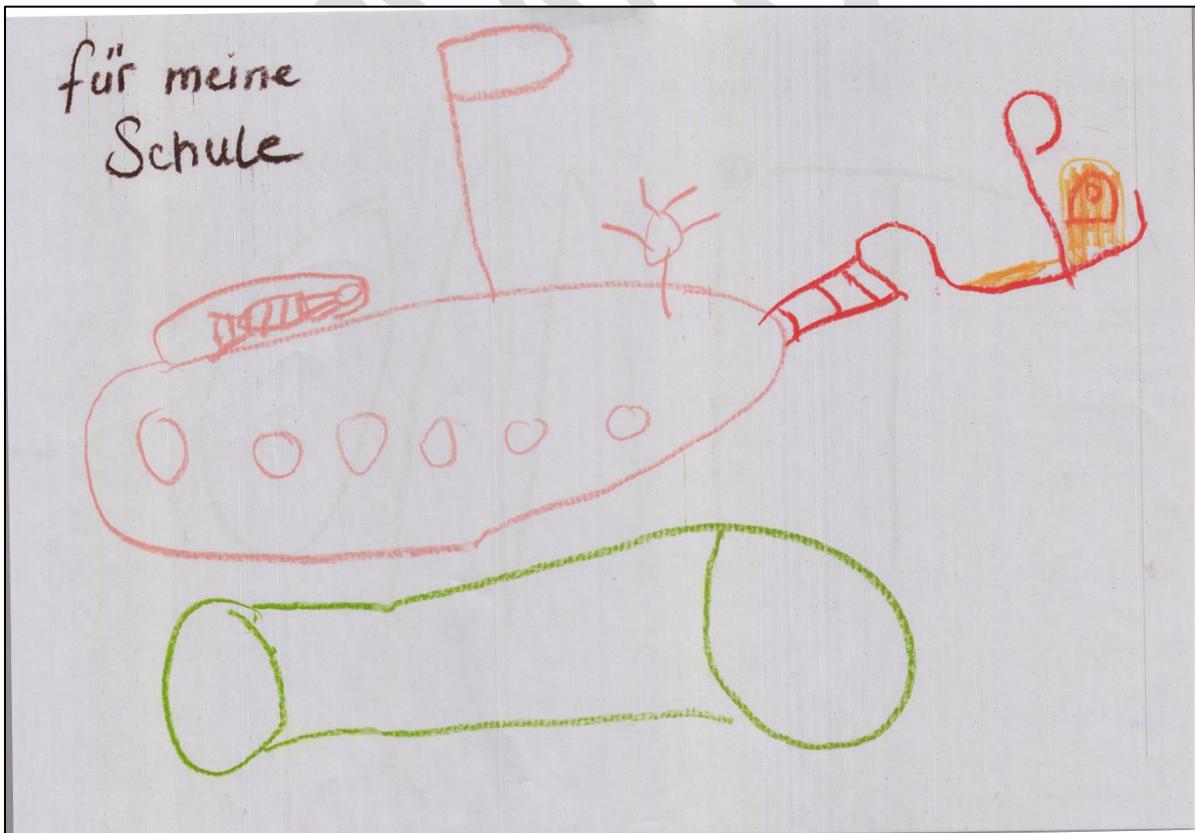
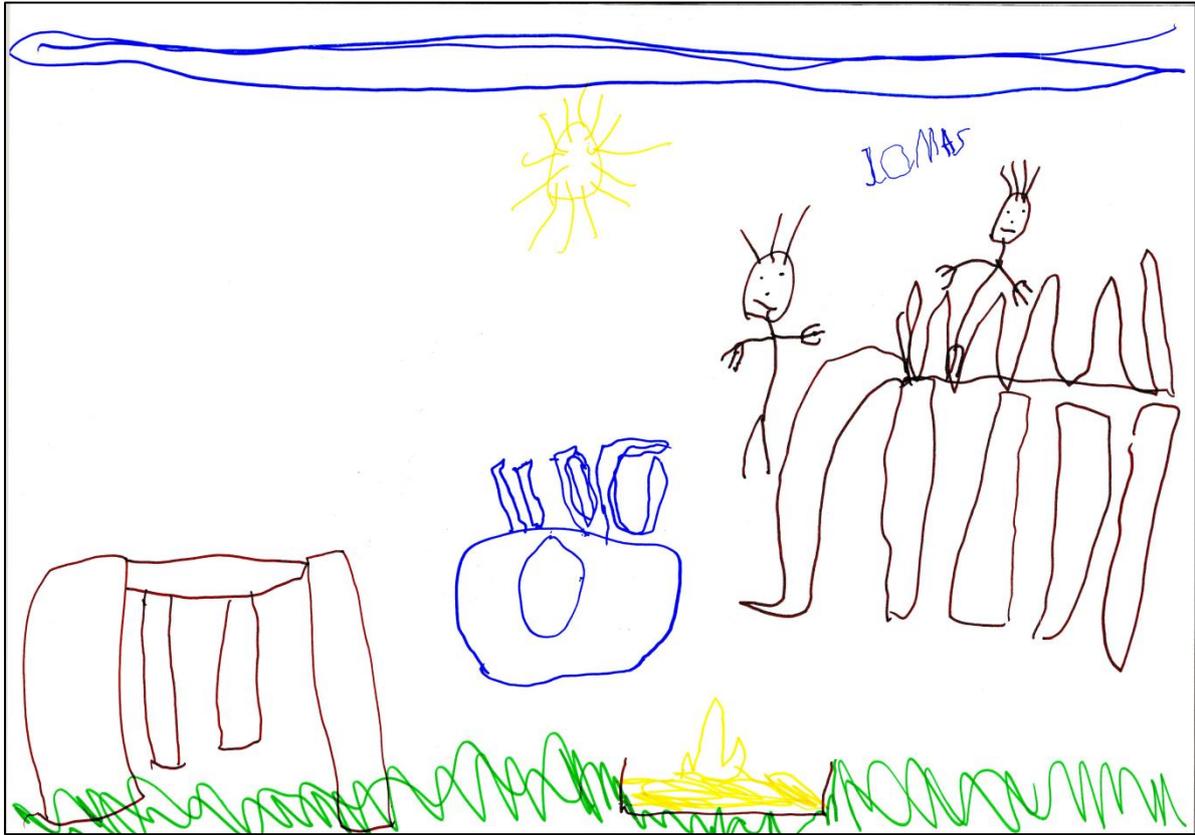
11.2.9 Spielplatzbezirk Möllen



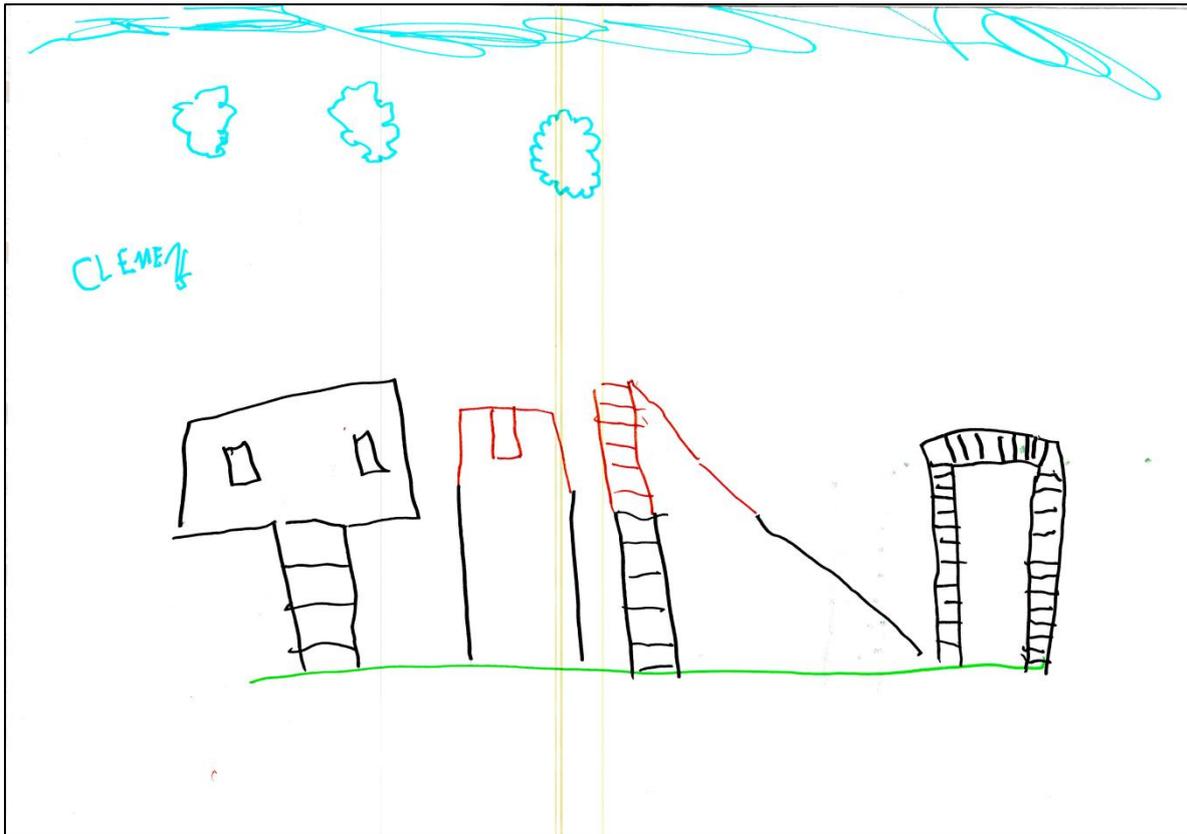
Bewertungskategorien: 1 = nicht vorhanden, 2 = nicht ausreichend vorhanden, 3 = ausreichend vorhanden, 4 = optimal

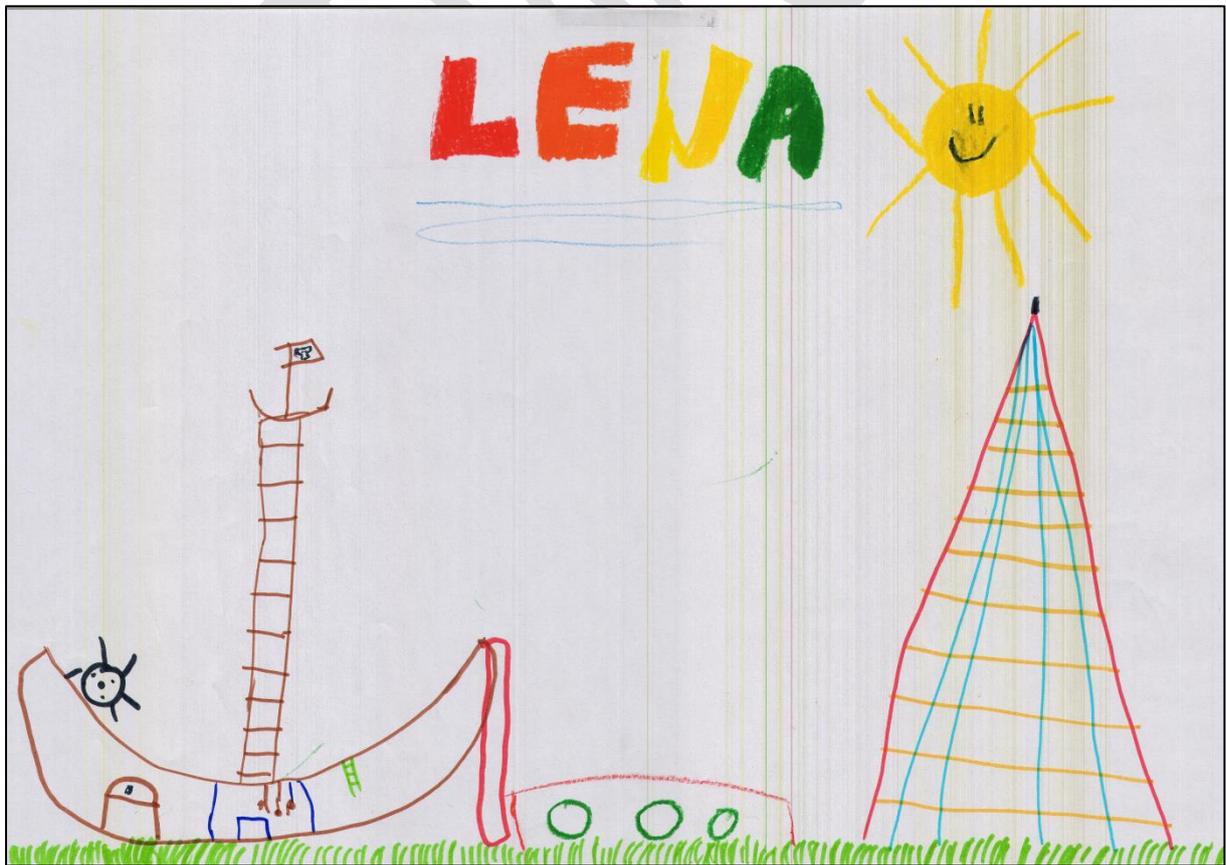
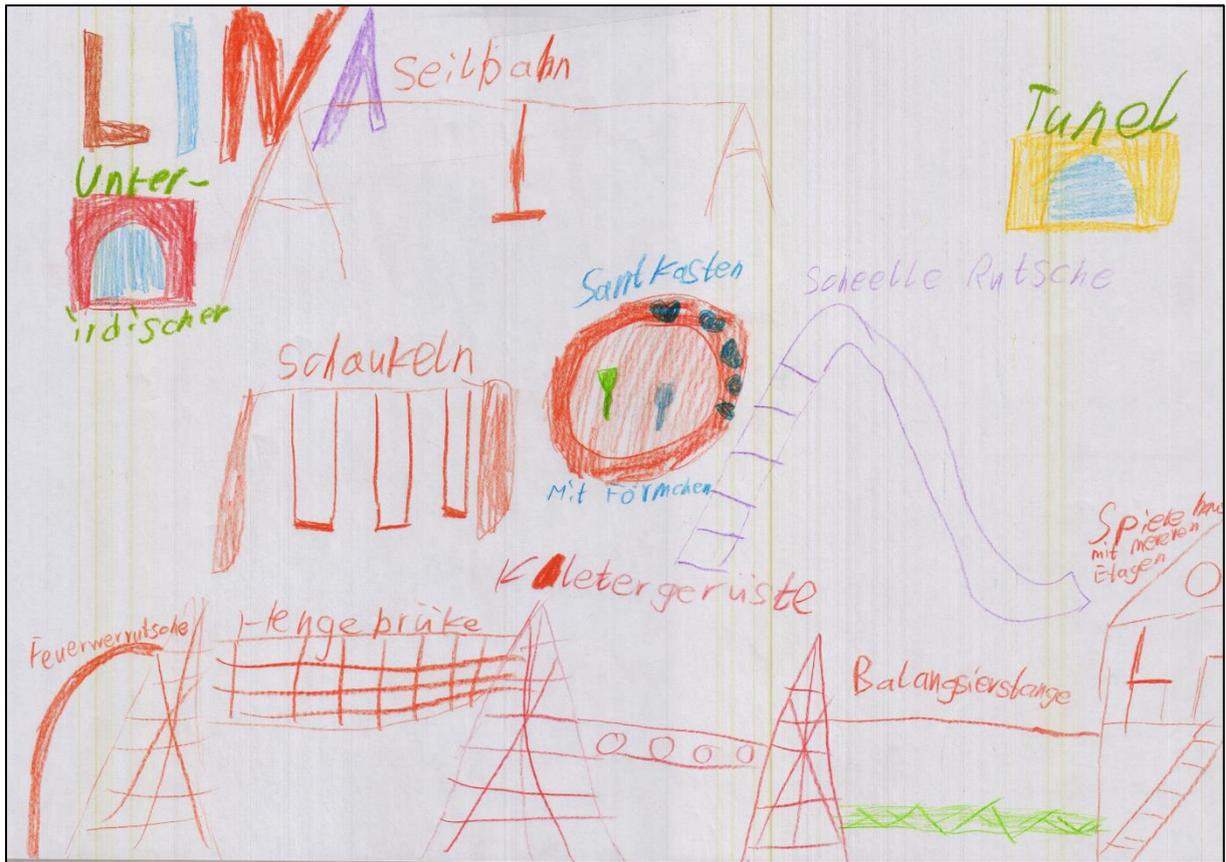
11.3 Traumspielplätze – Ergebnisse aus dem Bürgerdialog

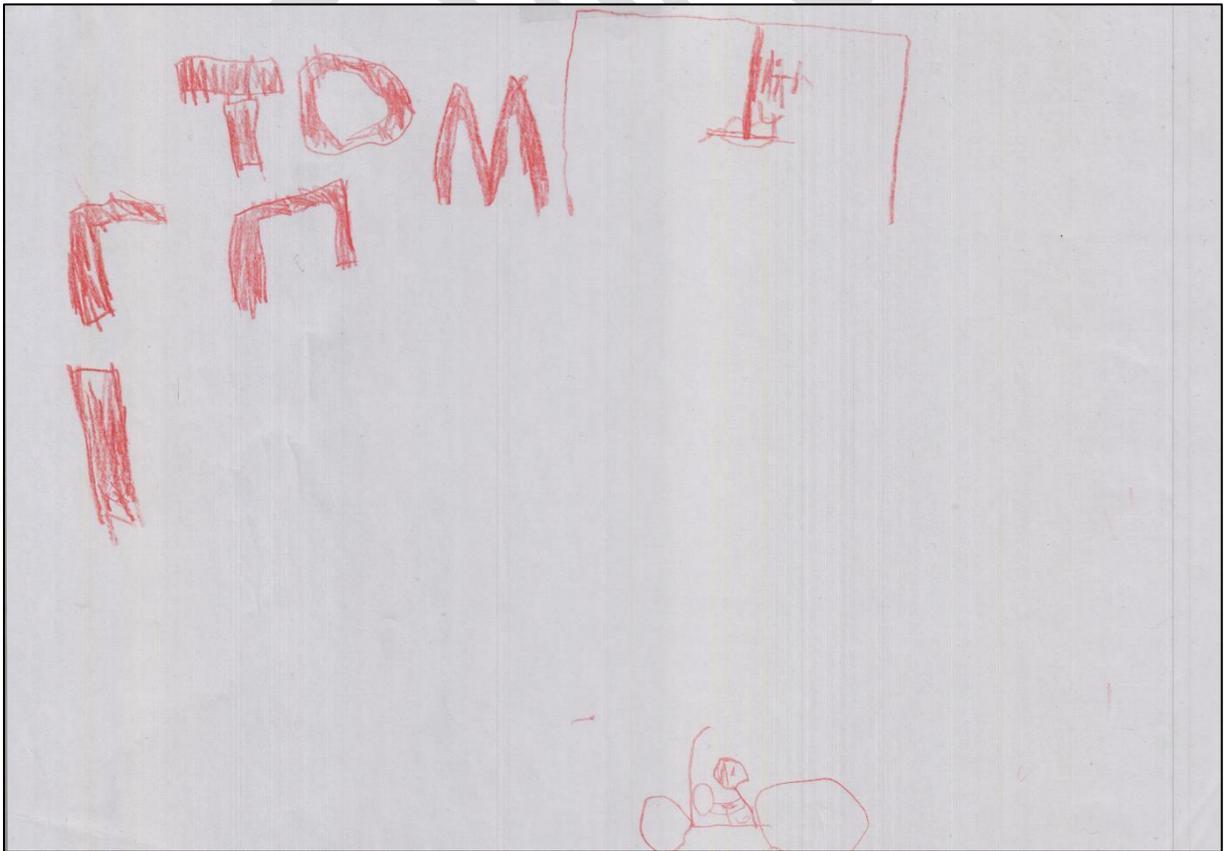


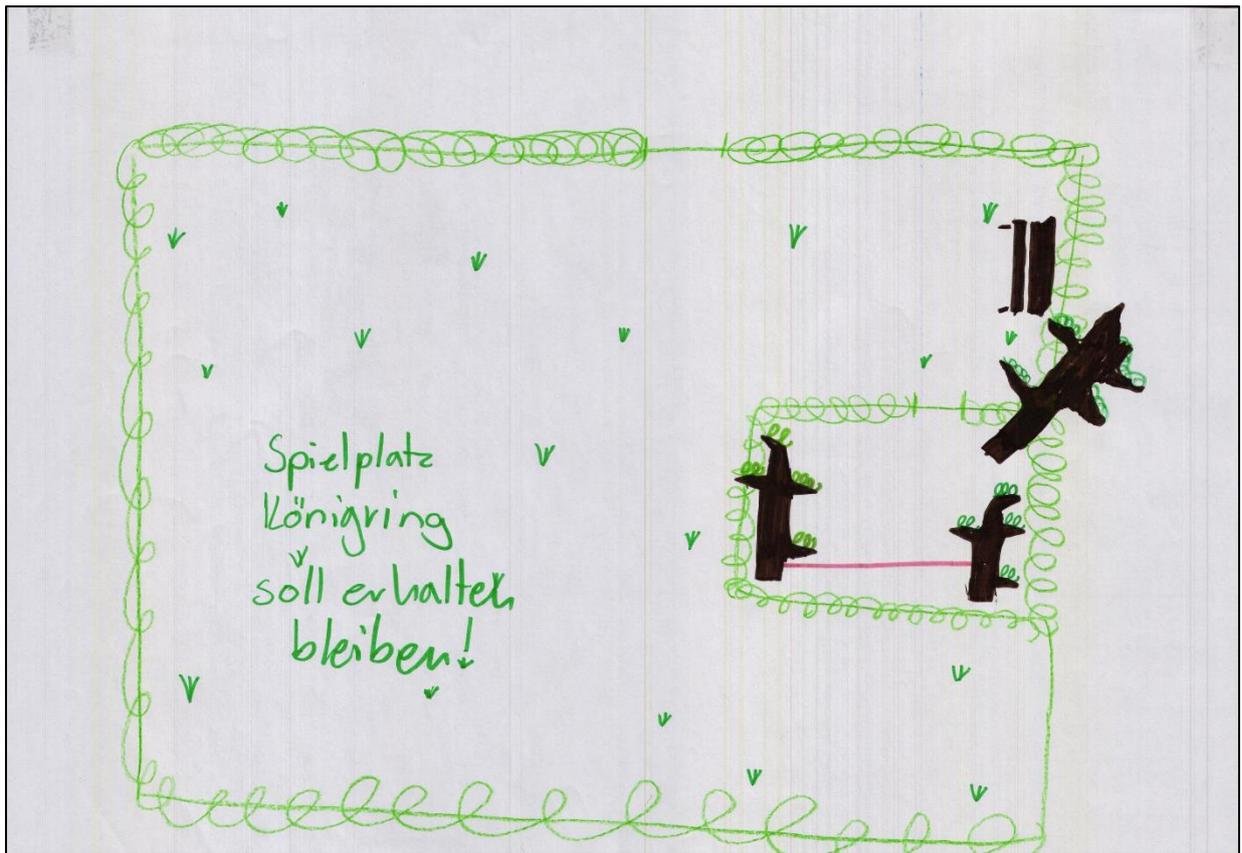


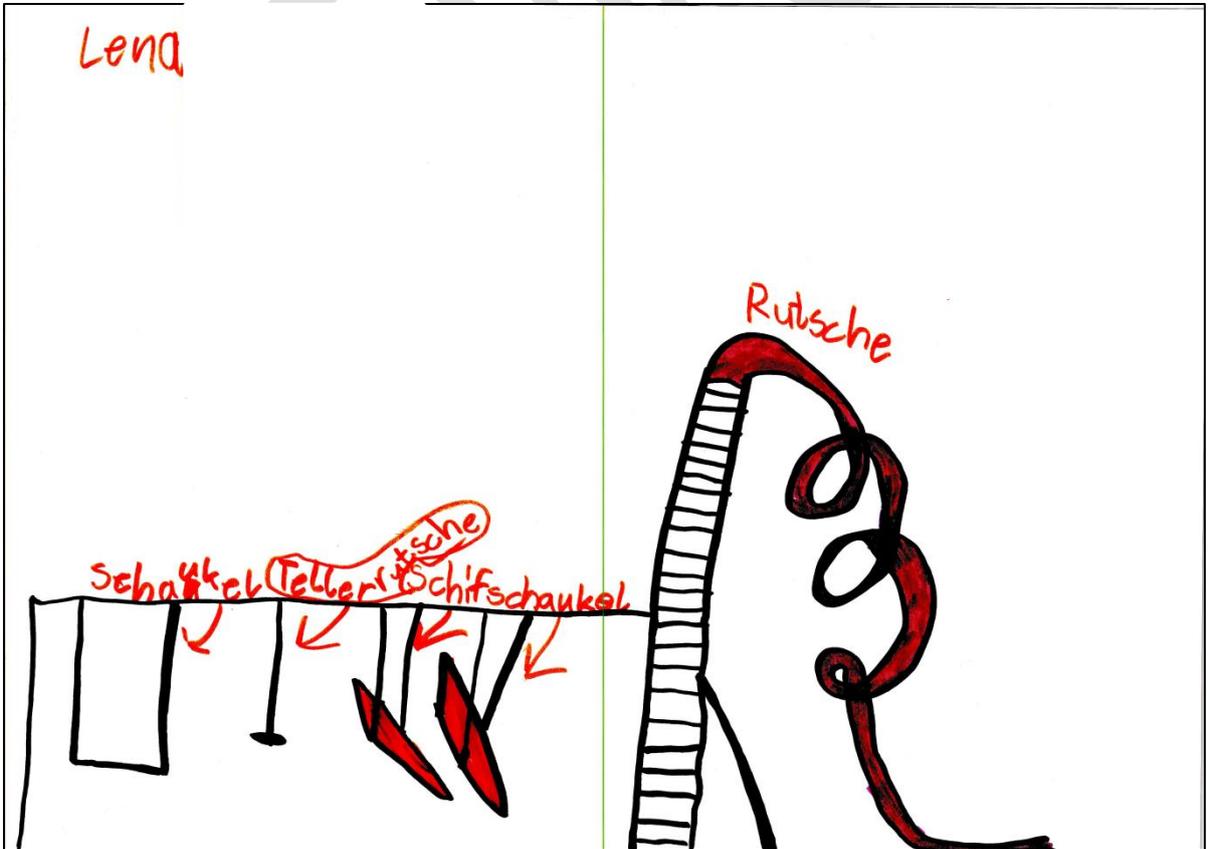


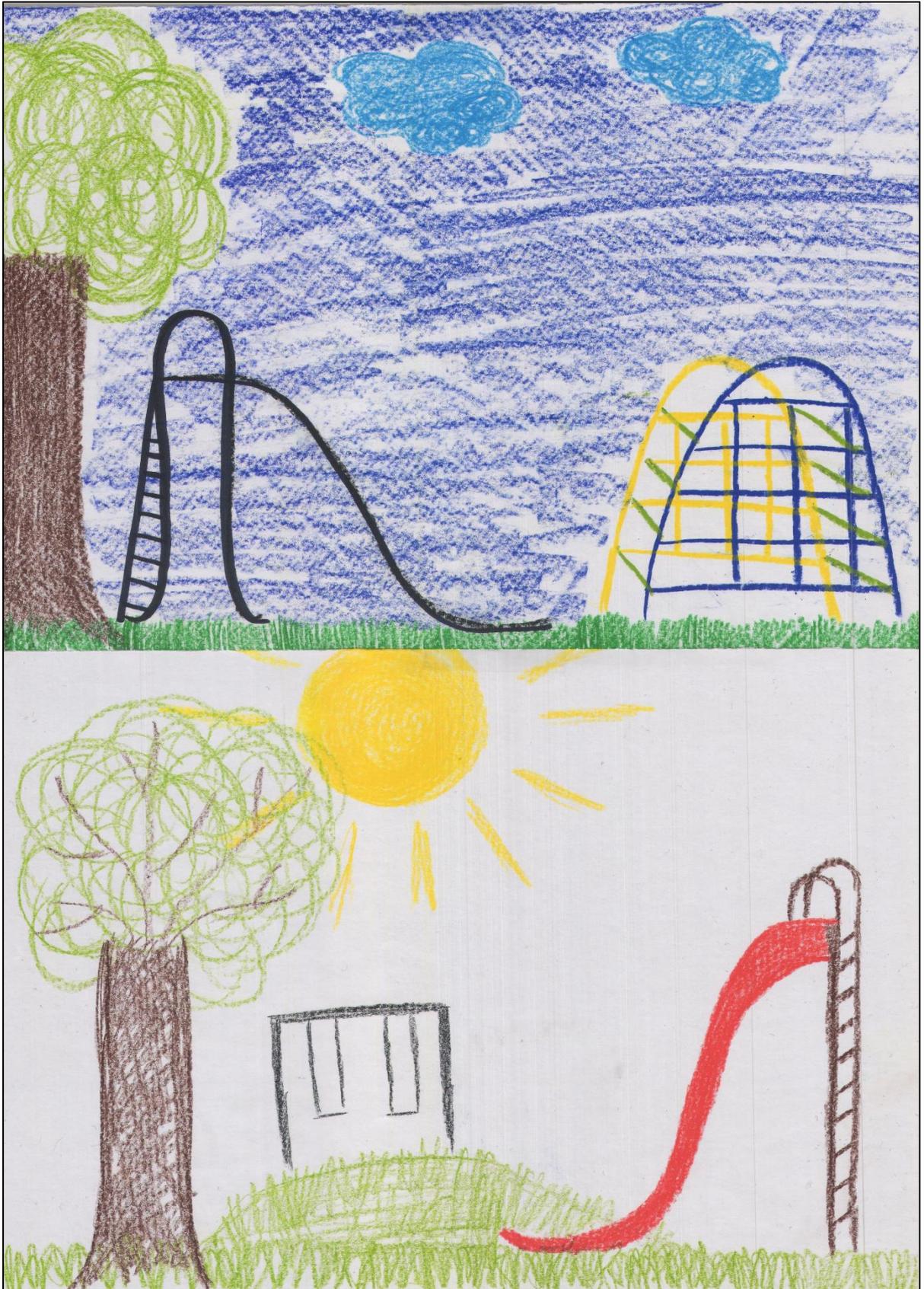


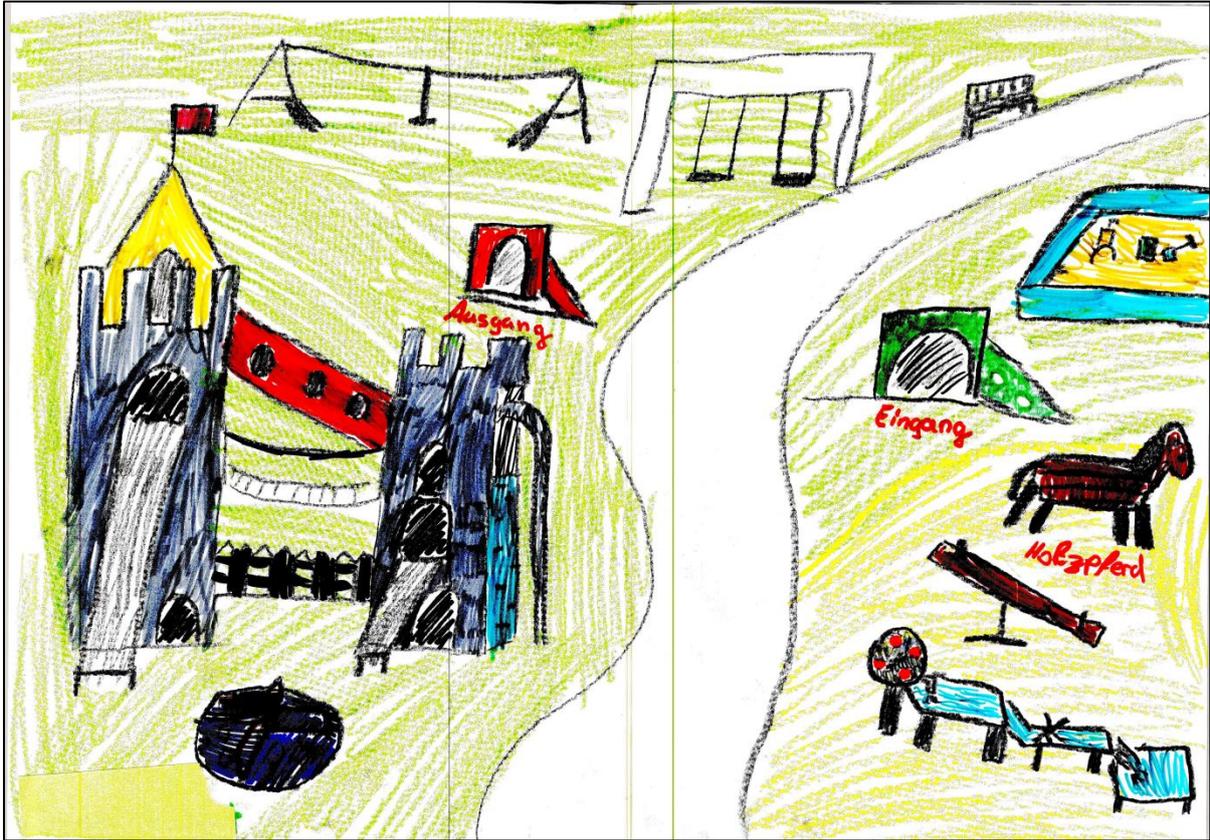












Anlage 2 – Gesamtaufstellung der städtischen Spielflächen

Spielfläche	Teilbezirk	Aufgabe	Aufgabe in qm	Kurze städtebauliche Stellungnahme bei Aufgabe, Reduzierung oder Umwidmung
Am Birkenhain	Heidesiedlung, Teil 2	Aufgabe (nicht mehr eingerichtet; Flächenüberschuss)	343 qm	Für bauliche Arrondierung geeignet mit Bebauungsplan (B- Plan)-Änderung (Baumschutz, Art Einfriedung beachten).
Am Steg	Voerde-Süd, Teil 1	Aufgabe (nicht eingerichtet; Ersatzfläche am "Haus Voerde")	970 qm	Für Umnutzung als Bauland geeignet mit Bebauungsplanverfahren (Retentionsfläche und Grünvernetzung entlang Bach beachten).
An der Wardtpumpe	Friedrichsfeld-Mitte, Teil 3	Aufgabe (Flächenüberschuss)	316 qm	Für Umnutzung als Bauland mit Bebauungsplanverfahren und für bauliche Arrondierung geeignet (Parkdruck beachten).
Fuchskamp	Friedrichsfeld-Mitte, Teil 3	Aufgabe (Flächenüberschuss)	555 qm	Für Umnutzung als Bauland geeignet mit Bebauungsplanverfahren (Lärmschutzbereiche beachten).
Heierfeld	Friedrichsfeld-Mitte, Teil 4	600 qm (Flächenüberschuss)	990 qm	Nach Klärung Erschließung für Umnutzung als Bauland mit Bebauungsplanverfahren und für Umnutzung als Grünfläche geeignet (Erdkabel, Fußwege beachten).
Jahnstraße	Buschmannshof, Teil 1	Aufgabe (erfolgt; Flächenüberschuss)	1.548 qm	ist bereits verkauft
Königring-Nord	Voerde-Süd, Teil 3	Aufgabe (nicht mehr eingerichtet; Suche nach Ersatzfläche)	1.118 qm	Für Umnutzung als Bauland mit Bebauungsplanverfahren und für Umnutzung als Grünfläche geeignet (Nachbarschaftstreff, Fußwege beachten).

Spielfläche	Teilbezirk	Umwidmung/Reduzierung in qm	Erhalt in qm	Kurze städtebauliche Stellungnahme bei Aufgabe, Reduzierung oder Umwidmung
Bussardstraße	Buschmannshof, Teil 1	467 qm (Flächenüberschuss; Umwidmung)	600 qm	Für Umnutzung als Grünfläche geeignet (Waldabstand)
Finkenweg	Buschmannshof, Teil 2	500 qm (Flächenüberschuss; Umwidmung)	2.520 qm	Für Umnutzung als Grünfläche geeignet (Waldabstand, Lärmschutz B 8 beachten).
Hugo-Müller-Straße	Heidesiedlung, Teil 2	2.408 qm (nicht eingerichtet; Flächenüberschuss; tlw. Umwandlung in Grünfläche)	338 qm	Sehr schwierig für Umnutzung als Bauland (maximal 1.500 m ²) mit Bebauungsplanverfahren geeignet, für Umnutzung als Grünfläche gut geeignet (ggf. Waldersatz, Baumschutz, Fußwege und Ziele B-Plan/ Demonstrativprogramm Frdf' beachten).
Ostlandstraße	Buschmannshof, Teil 2	1.449 qm (Aufgabe; Flächenüberschuss; Umwidmung)	/	Für Umnutzung als Grünfläche geeignet (Wald beachten).
Peterskath	Voerde-Mitte, Teil 2	298 qm (Aufgabe; nicht mehr eingerichtet; Flächenüberschuss; Umwidmung)	/	Für Umnutzung als Grünfläche geeignet (Lage in festsetzter Verkehrsfläche).
Seemanskath	Voerde-Mitte, Teil 2	2.622 qm (Flächenüberschuss; Umwidmung + intensivere Bestückung der verbleibenden Fläche)	3.632 qm	Für Umnutzung als Grünfläche geeignet (multifunktionaler, bedeutender Grünzug).
Unterer Hilding	Rheindörfer, Teil 1	1.300 qm (Flächenüberschuss; Umwandlung in Grünfläche sowie Teilnutzung durch ortsansässigen Schützenverein)	1.557 qm	Für Umnutzung als Grünfläche geeignet (Denkmalschutz: Gerichtslinde und Leitbild Gwh' beachten).
Waymannskath	Voerde-Mitte, Teil 1	2.811 qm (Flächenüberschuss; Umwidmung)	5.860 qm	Für Umnutzung als Grünfläche geeignet (multifunktionaler, bedeutender Grünzug).
Spielfläche	Teilbezirk	Erhalt	Erhalt in qm	
Am Bauhof	Friedrichsfeld-Mitte, Teil 1	Erhalt	362 qm	
Parkstraße	Friedrichsfeld-Mitte, Teil 1	Erhalt als Reservefläche	566 qm	

Schmaler Weg	Friedrichsfeld-Mitte, Teil 1	Erhalt	4.865 qm
Wilhelmstraße	Friedrichsfeld-Mitte, Teil 2	Erhalt	1.443 qm
Bülowstraße	Friedrichsfeld-Mitte, Teil 2	Erhalt	818 qm
Auf dem Kamp	Friedrichsfeld-Mitte, Teil 3	Erhalt	972 qm
Rütterstraße	Friedrichsfeld-Mitte, Teil 5	Erhalt	537 qm
Rollschuhbahn	Friedrichsfeld-Mitte, Teil 5	Erhalt unter Vorbehalt	331 qm
Bolzplatz Parkschule	Friedrichsfeld-Mitte	Erhalt	900 qm
Bolzplatz Wilhelmstraße	Friedrichsfeld-Mitte	Erhalt	1.907 qm
Skaterplatz Am Gymnasium	Friedrichsfeld-Mitte	Erhalt + Prüfung qualitative Aufwertung des Spielbereiches	565 qm
An der Landwehr	Friedrichsfeld-Mitte, Teil 3	Erhalt	2.145 qm
Birkenweg	Heidesiedlung, Teil 1	Erhalt	1.940 qm
Eschenweg	Heidesiedlung, Teil 1	Erhalt	325 qm
Ahornweg	Heidesiedlung, Teil 1	Erhalt	302 qm
Grenzweg	Heidesiedlung, Teil 1	Erhalt	1.243 qm
Lippestraße	Heidesiedlung, Teil 2	Erhalt	634 qm
Südstraße	Heidesiedlung, Teil 2	Erhalt	2.415 qm
Bolzplatz Nordstraße	Heidesiedlung	Erhalt	1.670 qm
Elisabethstraße	Spellen, Teil 1	Erhalt	364 qm
Schoetersweg	Spellen, Teil 1	Erhalt	790 qm
Handwerkerstraße	Spellen, Teil 1	Erhalt	3.590 qm
Schusterweg	Spellen, Teil 2	Erhalt	346 qm
Zimmermannsweg	Spellen, Teil 2	Erhalt	1.840 qm
Vor der Düne	Spellen, Teil 2	Erhalt	359 qm
Jugendtreff Rheinstraße	Spellen	Erhalt	50 qm
Bolzplatz Mehrstraße	Spellen	Erhalt	2.406 qm
Skaterplatz Stockumer Schule	Voerde-Friedrichsfeld	Erhalt	888 qm
Reshover Weg	Rheindörfer, Teil 2	Erhalt	147 qm
Krummackerweg	Rheindörfer, Teil 3	Erhalt	800 qm
Bolzplatz Geestweg	Rheindörfer	Erhalt	1.225 qm
Feldweg	Voerde-Süd, Teil 2	Erhalt	464 qm
Markgrafenweg	Voerde-Süd, Teil 2	Erhalt	1.015 qm
Am Leitgraben	Voerde-Süd, Teil 2	Erhalt	618 qm
Baronessenweg	Voerde-Süd, Teil 3	Erhalt	233 qm
Königring-Süd	Voerde-Süd, Teil 3	Erhalt	998 qm
Kurfürstenring	Voerde-Süd, Teil 3	Erhalt	1.386 qm
Bolzplatz Fürstenring	Voerde-Süd	Erhalt	1.530 qm
Jägerstraße	Rönskensiedlung	Erhalt	498 qm

Vosshalsfeld	Rönskensiedlung	Erhalt	1.484 qm	
Im Rönkenfeld	Rönskensiedlung	Erhalt	791 qm	
JUZ	Voerde-Mitte, Teil 1	Erhalt	1.256 qm	
Lohmannskath	Voerde-Mitte, Teil 2	Erhalt	1.713 qm	
Turnhallenweg	Buschmannshof, Teil 1	Erhalt	613 qm	
Friesenring	Buschmannshof, Teil 1	Erhalt	1.443 qm	
Gärtnerstraße	Buschmannshof, Teil 1	Erhalt	498 qm	
Am Kindergarten	Buschmannshof, Teil 2	Erhalt	2.600 qm	
Drosselweg	Buschmannshof, Teil 2	Erhalt	238 qm	
Hühnerfeld	Buschmannshof, Teil 2	Erhalt	1.265 qm	
Sperberweg	Buschmannshof, Teil 2	Erhalt	546 qm	
Bolzplatz Bussardstraße	Buschmannshof	Erhalt	1.392 qm	
Bolzplatz Rahmstraße	Möllen	Erhalt (Grünflächenpflege erfolgt durch ansässigen Verein)	2.500 qm	
Auf dem Bündler	Möllen, Teil 4	Erhalt	4.812 qm	
Marktplatz Möllen	Möllen, Teil 4	Erhalt	800 qm	
Brombeerweg	Friedrichsfeld-Mitte, Teil 3	Erhalt	500 qm	
Spielfläche	Teilbezirk	Neuschaffung/Neueinrichtung	in qm	
Am Tannenbusch	Heidesiedlung, Teil 3	Neueinrichtung	n.n.	
Spielfläche "Stockumer Schule"	Voerde-Friedrichsfeld, Teil 4	Neuschaffung	n.n.	
Rheinpromenade	Rheindörfer, Teil 1	ggf. Neueinrichtung wegen Deichsanierung	n.n.	
1. Spielfläche "Haus Voerde" mit grünem Klassenzimmer	Voerde-Süd, Teil 1 und 2	Neuschaffung	n.n.	
2. Spielfläche "Haus Voerde"	Voerde-Süd, Teil 1 und 2	ggf. Neuschaffung einer weiteren Fläche	n.n.	
Spielfläche "Rönskensiedlung"	Rönskensiedlung	Neuschaffung	n.n.	
Ggf. Ersatzfläche Königring-Nord	Voerde-Süd, Teil 3	ggf. Neuschaffung	n.n.	
1. Spielfläche "Spellen"	Spellen, Teil 1	Neuschaffung	n.n.	
2. Spielfläche "Spellen"	Spellen, Teil 1	ggf. Neuschaffung einer weiteren Fläche	n.n.	

Anlage 3 - Maßnahmenplanung der priorisierten Flächen und Ersatzbestückungen 2020

Spielfläche	Maßnahmen	Geplante Kosten	Ergebnis
Am Tannenbusch	Einrichtung eines Generationenparks mit Mehrgenerationenspielflächen mit Leader-Zuwendungen	282.000 €	Mehrgenerationenspielflächen bis Beginn der Sommerferien NRW 2020 innerhalb des Bewegungs- und Quartiersparks „Am Tannenbusch“ anlegen. Pflanzmaßnahmen im Herbst 2020 durchführen. 65 Prozent der Gesamtkosten werden durch Fördermittel der EU und des Landes NRW getragen. Städtischer Eigenanteil im FB 7 eingeplant
Am Haus Voerde	Neueinrichtung eines Spielplatzes mit grünem Klassenzimmer	170.000 €	Das Projekt kann über Leader gefördert werden. Das Antragsverfahren läuft noch. Projektkosten insgesamt: 167.000,00€ Förderanteil: 108.550€ Eigenanteil der Stadt Voerde: 58.540,00€
Finkenweg	Spielkombination	27.000 €	Ersatzbeschaffung ist geplant. Aufgrund der großen Fläche wird eine entsprechende Spielkombination angeschafft
Schmaler Weg	Rodungsarbeiten und Flächengestaltung	10.000 €	Durchführung der Rodungsarbeiten und Flächengestaltung
Birkenweg	Naturnahe Gestaltung	10.000 €	Naturnahe Gestaltung der Spielfläche
Lippestraße	Austausch der Spielkombination	17.000 €	Geräteaustausch
Rönskenfeld	Naturnahe Gestaltung Ersatzbeschaffungen	10.000 € 28.000 €	Geräteaustausch und naturnahe Gestaltung der Spielfläche
Reshover Weg	Ersatzbeschaffungen	15.000 €	Geräteaustausch



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 03.06.2020

Fachbereich	Bildung, Sport und Kultur
Fachdienst	Bildung, Sport und Kultur

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

Genehmigung einer Dringlichkeitsentscheidung

hier: Aussetzen der Beitragserhebung für die Betreuung von Kindern in der Kindertagesbetreuung (einschließlich der Kindertagespflege) und/oder im Rahmendes Offenen Ganztages an Schulen der Primarstufe und Förderschulen im Zuge von COVID-19 für den Monat Mai 2020

Beschlussvorschlag:

Die nachfolgende, entsprechend § 60 Absatz 1 Satz 2 und Satz 3 GO NRW getroffene Dringlichkeitsentscheidung wird entsprechend § 60 Absatz 1 Satz 5 GO NRW genehmigt:

Die Stadt Voerde (Niederrhein) setzt die Erhebung von Elternbeiträgen auf Grundlage der örtlichen Satzungen für die Inanspruchnahme von

- Angeboten zur Förderung von Kindertagespflege gemäß §§ 22, 23 und 24 Aechtes Buch Sozialgesetzbuch (SGB VIII) sowie §§ 1 Absatz 1, 3, 4, 13, 17 Kinderbildungsgesetz (KiBiz),
- Angeboten zur Förderung von Kindern in Kindertageseinrichtungen gemäß § 22, 22a, und 24 SGB VIII sowie § 1 Absatz 1, 3, 13ff, 18 ff KiBiz,
- Angeboten gemäß § 9 SchulG in Verbindung mit dem Runderlass des Ministeriums für Schule und Bildung vom 23.12.2010 „Gebundene und offene Ganztagschulen sowie außerunterrichtliche Ganztags- und Betreuungsangebote in Primarbereich und Sekundarstufe I“ (BASS 12-63 Nr. 2)

im und für den Zeitraum vom 01. bis 31. Mai 2020 aus. Dies geschieht unabhängig davon, ob in diesem Zeitraum eine Betreuung in Anspruch genommen wird.

Die Entscheidung steht unter dem Vorbehalt der Beschlussfassung der angekündigten Kostenübernahmeregelung von 50% der tatsächlichen Ertrags- und Einzahlungsausfälle durch den Landesgesetzgeber.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

konsumtive Aufwendungen			
	erstes Jahr	Folgejahre	Bemerkungen:
Erträge	-71.000 €		
Aufwendungen			
Haushaltsbelastung	71.000 €	0 €	einmalig <input checked="" type="checkbox"/> jährlich <input type="checkbox"/>
Mittel sind in ausreichender Höhe veranschlagt			ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung erforderlich <input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:	

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input checked="" type="radio"/> nein
-----------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------------

Sachdarstellung:

Es wird auf die in der Anlage beigefügte Dringlichkeitsentscheidung vom 06. Mai 2020 verwiesen.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Dringlichkeitsentscheidung

Stadt Voerde (Niederrhein)

Sachverhalt:

Zur Verhinderung der weiteren Ausbreitung von SARS-CoV-2 hat das Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen am 13. März 2020 eine aufsichtliche Weisung über ein Betretungsverbot in sämtlichen Kindertageseinrichtungen (i.S.v. § 33 Nr. 1 und 2 IfSG) erlassen. Es hat ferner mit gleichem Datum eine aufsichtliche Weisung zur Schließung der schulischen Gemeinschaftseinrichtungen (i.S.v. § 33 Nr. 3 IfSG) im Land Nordrhein-Westfalen erlassen. Durch Verordnung zum Schutz vor Neuinfizierungen mit dem Coronavirus SARS-CoV-2 im Bereich der Betreuungsinfrastruktur vom 2. April 2020 (GV. NRW. S. 212), neugefasst durch Artikel 2 der Verordnung vom 16. April 2020 (GV. NRW. S. 222a), diese bereinigt durch Artikel 2 der Verordnung vom 17. April 2020 (GV. NRW. S. 304) und zuletzt geändert durch Verordnung zur Änderung der Verordnung vom 24. April 2020 (GV. NRW. S. 308) wurde das Betretungsverbot für Kindertagesbetreuungsangebote und die Schließung schulischer Gemeinschaftseinrichtungen verlängert, durch Ausnahmeregelungen erweitert und auf eine neue rechtliche Grundlage gesetzt.

Daher soll auf die Erhebung der entsprechenden Elternbeiträge von allen Beitragspflichtigen für den Monat Mai 2020 verzichtet werden. Das soll auch für Eltern gelten, für die oder für deren Kinder eine Ausnahmeregelung nach der Coronabetreuungsverordnung gilt und deren Kinder einen entsprechenden Betreuungsanspruch wahrnehmen.

In der aktuellen Situation benötigen betroffene Eltern indes kurzfristig ein positives Signal und eine finanzielle Entlastung. Um unverzüglich Rechtssicherheit für die betroffenen Eltern zu schaffen, wäre eine Satzungsänderung zu zeitaufwändig. Daher ist durch eine Dringlichkeitsentscheidung die Rechtsgrundlage für die Aussetzung der Elternbeitragspflicht für den Monat Mai 2020 zu schaffen.

Die Stadt Voerde (Niederrhein) verzichtet sowohl bei der vorläufigen Festsetzung wie auch später im Rahmen der Überprüfung auf den vollen Monatsbeitrag für den Mai 2020.

Wenn man die Sollstellung für den Mai 2020 zugrunde legt, so ist mit einem vorläufigen Minderertrag von rd. 142.000 Euro für Mai 2020 zu rechnen, der sich auf die betroffenen Produkte wie folgt aufteilt:

Produktbereich 12 (Schulträgeraufgaben):	42.000 Euro
Produktbereich 36 (Kinder-, Jugend- und Familienhilfe):	100.000 Euro

Die Landesregierung hat vorbehaltlich der Beratung und Beschlussfassung durch den Landesgesetzgeber angekündigt, den mit der Aussetzung der Beitragserhebung für Mai 2020 einhergehenden Ertrags- und Einzahlungsausfall auf Jugendamts- bzw. kommunaler Ebene zu 50 % zu übernehmen.

Dringlichkeitsentscheidung gemäß § 60 Abs. 1 GO NRW:

Gemäß § 60 Absatz 1 Satz 2 und Satz 3 GO NRW wird folgende Dringlichkeitsentscheidung getroffen:

Die Stadt Voerde (Niederrhein) setzt die Erhebung von Elternbeiträgen auf Grundlage der örtlichen Satzungen für die Inanspruchnahme von

- Angeboten zur Förderung von Kindertagespflege gemäß §§ 22, 23 und 24 Aches Buch Sozialgesetzbuch (SGB VIII) sowie §§ 1 Absatz 1, 3, 4, 13, 17 Kinderbildungsgesetz (KiBiz),
- Angeboten zur Förderung von Kindern in Kindertageseinrichtungen gemäß § 22, 22a, und 24 SGB VIII sowie § 1 Absatz 1, 3, 13ff, 18 ff KiBiz,
- Angeboten gemäß § 9 SchulG in Verbindung mit dem Runderlass des Ministeriums für Schule und Bildung vom 23.12.2010 „Gebundene und offene Ganztagschulen sowie außerunterrichtliche Ganztags- und Betreuungsangebote in Primarbereich und Sekundarstufe I“ (BASS 12-63 Nr. 2)

im und für den Zeitraum vom 01. bis 31. Mai 2020 aus. Dies geschieht unabhängig davon, ob in diesem Zeitraum eine Betreuung in Anspruch genommen wird.

Die Entscheidung steht unter dem Vorbehalt der Beschlussfassung der angekündigten Kostenübernahmeregelung von 50% der tatsächlichen Ertrags- und Einzahlungsausfälle durch den Landesgesetzgeber.

Diese Entscheidung ergeht als dringliche Entscheidung gemäß § 60 Absatz 1 Satz 2 und Satz 3 GO NRW und ist dem Rat in seiner nächsten Sitzung zur Genehmigung vorzulegen.

Bürgermeister



H a a r m a n n

Ratsmitglied



M ö l l e k e n



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 09.06.2020

Fachbereich	Bildung, Sport und Kultur
Fachdienst	Bildung, Sport und Kultur

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

Reduzierung der Elternbeiträge für die Betreuung von Kindern in der Kindertagesbetreuung (einschließlich) der Kindertagespflege und im Rahmen des Offenen Ganztages an Schulen der Primarstufe im Zuge von COVID-19 für die Monate Juni und Juli 2020 auf 50%

Beschlussvorschlag:

Die Stadt Voerde reduziert die Elternbeiträge, die auf Grundlage der Richtlinien der Stadt Voerde zur Förderung von Kindern in Tagespflege, der Satzung der Stadt Voerde über die Erhebung von Elternbeiträgen für den Besuch von Tageseinrichtungen für Kinder im Stadtgebiet Voerde und der Satzung zur Erhebung der Elternbeiträge im Rahmen der „Offenen Ganztagschule im Primarbereich“ der Stadt Voerde (Niederrhein) für die Inanspruchnahme von

- Angeboten zur Förderung von Kindertagespflege gemäß §§ 22, 23 und 24 SGB VIII (KJHG) sowie §§ 1 Absatz 1, 3, 4, 13, 17 KiBiz,
- Angeboten zur Förderung von Kinder in Kindertageseinrichtungen gemäß § 22, 22a, und 24 SGB VIII (KJHG) sowie § 1 Absatz 1, 3, 13 ff KiBiz,
- Angeboten gemäß § 9 SchulG in Verbindung mit dem Runderlass des Ministeriums für Schule und Bildung vom 23.12.2010 „Gebundene und offene Ganztagschulen sowie außerunterrichtliche Ganztags- und Betreuungsangebote in Primarbereich und Sekundarstufe I“ (BASS 12-63 Nr. 2)

für die Monate Juni und Juli des Jahres 2020 auf jeweils 50%. Dies geschieht unabhängig davon, ob bzw. in welchem Umfang in diesen Monaten die jeweiligen Angebote tatsächlich in Anspruch genommen werden.

Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt der Beschlussfassung der angekündigten Kostenübernahmeregelung von 50% der tatsächlichen Ertrags- und Einzahlungsausfälle durch den Landesgesetzgeber.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

konsumtive Aufwendungen			
	erstes Jahr	Folgejahre	Bemerkungen:
Erträge	-71.000 €		
Aufwendungen			
Haushaltsbelastung	71.000 €	0 €	einmalig <input checked="" type="checkbox"/> jährlich <input type="checkbox"/>
Mittel sind in ausreichender Höhe veranschlagt			ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung erforderlich <input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:	

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input checked="" type="radio"/> nein
-----------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------------

Sachdarstellung:

Zur Verhinderung der weiteren Ausbreitung von SARS-CoV-2 hat das Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen am 13. März 2020 eine aufsichtliche Weisung über ein Betretungsverbot in sämtlichen Kindertageseinrichtungen (i.S.v. § 33 Nr. 1 und 2 IfSG) erlassen. Es hat ferner mit gleichem Datum eine aufsichtliche Weisung zur Schließung der schulischen Gemeinschaftseinrichtungen (i.S.v. § 33 Nr. 3 IfSG) im Land Nordrhein-Westfalen erlassen. Durch Verordnung zum Schutz vor Neuinfizierungen mit dem Coronavirus SARS-CoV-2 im Bereich der Betreuungsinfrastruktur vom 2. April 2020 (GV. NRW. S. 212), neugefasst durch Artikel 2 der Verordnung vom 16. April 2020 (GV. NRW. S. 222a), diese bereinigt durch Artikel 2 der Verordnung vom 17. April 2020 (GV. NRW. S. 304) und zuletzt geändert durch Verordnung zur Änderung der Verordnung vom 24. April 2020 (GV. NRW. S. 308) wurde das Betretungsverbot für Kindertagesbetreuungsangebote und die Schließung schulischer Gemeinschaftseinrichtungen verlängert, durch Ausnahmeregelungen erweitert und auf eine neue rechtliche Grundlage gesetzt. Für die Monate April und Mai 2020 wurde daher auf die Erhebung der entsprechenden Elternbeiträge von allen Beitragspflichtigen verzichtet. Das galt auch für die Eltern, für die oder für deren Kinder eine Ausnahmeregelung nach der Coronabetreuungsverordnung galt und deren Kinder einen entsprechenden Betreuungsanspruch wahrnahmen.

Ab dem 8. Juni startete in den Kindertageseinrichtungen und der Kindertagespflege wieder ein eingeschränkter Regelbetrieb. Um Eltern in der Corona-Krise weiter zu entlasten, hat sich die Landesregierung mit den Kommunen darauf verständigt, in den Monaten Juni und Juli den Eltern die Hälfte der Elternbeiträge zu erlassen. Dies wurde gleichermaßen für die Elternbeiträge für die Teilnahme an der Offenen Ganztagschule (OGS) in Aussicht gestellt, da die Schulen im Primarbereich und mit ihnen die OGS ab dem 15. Juni 2020 ebenfalls wieder in einen eingeschränkten Regelbetrieb starten.

Vor diesem Hintergrund verzichtet die Stadt Voerde (Niederrhein) sowohl bei der vorläufigen Festsetzung wie auch später im Rahmen der Überprüfung auf den halben Monatsbeitrag für die Monate Juni und Juli 2020.

Wenn man die Sollstellung für die Monate Juni und Juli 2020 zugrunde legt, so ist mit einem vorläufigen Minderertrag von rd. 142.000 Euro für die Monate Juni und Juli 2020 zu rechnen, der sich auf die drei betroffenen Produkte wie folgt aufteilt:

Produktbereich 12 (Schulträgeraufgaben):	42.000 Euro
Produktbereich 36 (Kinder-, Jugend- und Familienhilfe):	100.000 Euro

Die Landesregierung hat vorbehaltlich der Beratung und Beschlussfassung durch den Landesgesetzgeber angekündigt, den mit der hälftigen Beitragsreduzierung für die Monate Juni und Juli 2020 einhergehenden Ertrags- und Einzahlungsausfall auf Jugendamts- bzw. kommunaler Ebene zu 50 % zu übernehmen.

Haarmann



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 15.05.2020

Fachbereich	Soziales und Jugend
Fachdienst	Jugend

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Jugendhilfeausschuss	27.05.2020	vorberatend
Jugendhilfeausschuss	27.05.2020	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

Änderung der Satzung der Stadt Voerde über die Erhebung von Elternbeiträgen für den Besuch von Tageseinrichtungen für Kinder im Stadtgebiet Voerde an neue gesetzliche Regelungen (4. Änderungssatzung)

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde beschließt die 4. Änderungssatzung der Elternbeitragssatzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für den Besuch von Tageseinrichtungen für Kinder im Stadtgebiet Voerde entsprechend der gesetzlichen Regelungen laut Anlage zur Drucksache 16/ 1163 DS.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input checked="" type="radio"/> nein
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input type="radio"/> ja*		<input type="radio"/> nein*
* Erläuterung siehe Begründung			
Begründung:	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.		

Sachdarstellung:

Mit der Neufassung des Kibiz wurde den Eltern rechtlich ein weiteres beitragsfreies Jahr in der Betreuung von Kindern in Kindertageseinrichtungen eingeräumt. Darüber hinaus besteht seit diesem Kindergartenjahr die Möglichkeit auf Antrag Elternbeiträge bei Unzumutbarkeit zu erlassen.

Diese neuen gesetzlichen Regelungen machen die Änderung der Elternbeitragssatzung notwendig. Die vorgelegte 4. Änderungssatzung der Elternbeitragssatzung stellt diesbezüglich lediglich eine rechtliche Anpassung an die geltende Gesetzeslage und einzelne redaktionelle Anpassungen dar. Die Änderungssatzung übernimmt die im Gesetzestext verwendeten Formulierungen.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Rechtliche Grundlagen zur Anpassung der Elternbeitragssatzung
- (2) 4. Änderungssatzung Elternbeiträge 2020
- (3) Zusammenfassung der Neuerungen

Rechtliche Grundlagen:

Gesetz zur frühen Bildung und Förderung von Kindern (Kinderbildungsgesetz – KiBiz) - Sechstes Gesetz zur Ausführung des Achten Buches Sozialgesetzbuch

§ 50 Elternbeitragsfreiheit

- (1) Die Inanspruchnahme von Angeboten in Kindertageseinrichtungen oder Kindertagespflege durch Kinder, die bis zum 30. September das vierte Lebensjahr vollendet haben werden, ist ab Beginn des im selben Kalenderjahr beginnenden Kindergartenjahres bis zur Einschulung beitragsfrei.
- (2) Zum Ausgleich des Einnahmeausfalls nach Absatz 1 gewährt das Land dem Jugendamt pro Kindergartenjahr einen pauschalen Zuschuss in Höhe von 8,62 Prozent der Summe der Kindpauschalen für in Tageseinrichtungen betreute Kinder im Alter von drei Jahren bis zur Einschulung, die sich auf der Basis der verbindlichen Jugendhilfeplanung nach § 33 Absatz 2 bis zum 15. März für das in dem gleichen Kalenderjahr beginnende Kindergartenjahr ergibt.

Sozialgesetzbuch VIII – Kinder- und Jugendhilfe

§ 90 Pauschalierte Kostenbeteiligung

(1) (...)

(2) In den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 und 2 kann der Kostenbeitrag auf Antrag ganz oder teilweise erlassen oder ein Teilnahmebeitrag auf Antrag ganz oder teilweise vom Träger der öffentlichen Jugendhilfe übernommen werden, wenn

1. die Belastung

- a) dem Kind oder dem Jugendlichen und seinen Eltern oder
- b) dem jungen Volljährigen nicht zuzumuten ist und

2. die Förderung für die Entwicklung des jungen Menschen erforderlich ist.

Lebt das Kind oder der Jugendliche nur mit einem Elternteil zusammen, so tritt dieser an die Stelle der Eltern. Für die Feststellung der zumutbaren Belastung gelten die §§ 82 bis 85, 87, 88 und 92a des Zwölften Buches entsprechend, soweit nicht Landesrecht eine andere Regelung trifft. Bei der Einkommensberechnung bleiben das Baukindergeld des Bundes sowie die Eigenheimzulage nach dem Eigenheimzulagengesetz außer Betracht.

(3) (...)

(4) Im Fall des Absatzes 1 Nummer 3 wird der Kostenbeitrag auf Antrag erlassen oder auf Antrag ein Teilnahmebeitrag vom Träger der öffentlichen Jugendhilfe übernommen, wenn die Belastung durch Kostenbeiträge den Eltern und dem Kind nicht zuzumuten ist. Nicht zuzumuten sind Kostenbeiträge immer dann, wenn Eltern oder Kinder Leistungen zur Sicherung des Lebensunterhalts nach dem Zweiten Buch, Leistungen nach dem dritten und vierten Kapitel des Zwölften Buches oder Leistungen nach den §§ 2 und 3 des Asylbewerberleistungsgesetzes beziehen oder wenn die Eltern des Kindes Kinderzuschlag gemäß § 6a des Bundeskindergeldgesetzes oder Wohngeld nach dem Wohngeldgesetz erhalten. Der Träger der öffentlichen Jugendhilfe hat die Eltern über die Möglichkeit einer Antragstellung nach Satz 1 bei unzumutbarer Belastung durch Kostenbeiträge zu beraten. Absatz 2 Satz 2 bis 4 gilt entsprechend.

Änderungssatzung

§ 1

Änderung der Satzung der Stadt Voerde über die Erhebung von Elternbeiträgen für den Besuch von Tageseinrichtungen für Kinder im Stadtgebiet Voerde vom 14.03.2007 (nach dem Stand der 3. Änderungssatzung vom 04.04.2016

- (1) Die Satzung der Stadt Voerde über die Erhebung von Elternbeiträgen für den Besuch von Tageseinrichtungen für Kinder im Stadtgebiet Voerde vom 14.03.2020 mit dem Stand der 3. Änderungssatzung vom 04.04.2016 wird wie folgt geändert:

1. Die Präambel wird wie folgt neu gefasst

Der Rat der Stadt Voerde hat am 13.03.2007 aufgrund des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV.NW.S.666/SGV NW 2023), in der aktuell gültigen Fassung, des § 6 Kommunalabgaben-gesetzes (KAG) vom 21.10.1969 (GV.NRW.S.712/SGV.NRW.610), in der aktuell gültigen Fassung und des § 17 Zweites Gesetz zur Ausführung des Gesetzes zur Neuordnung des Kinder- und Jugendhilferechtes (Gesetz über Tageseinrichtungen für Kinder – GTK) vom 29.10.1991 (GV.NW.S.380), in der zuletzt gültigen Fassung, des §23 des Gesetzes zur frühen Bildung und Förderung von Kindern (Kinderbildungsgesetz – KiBiz) – Viertes Gesetz zur Ausführung des Kindes und Jugendhilfegesetzes – SGB VIII – vom 30.10.2007 in der aktuell gültigen Fassung, folgende Satzung zur Erhebung von Elternbeiträgen beschlossen.

2. § 3 wird wie folgt neu gefasst:

- (1) *Die Elternbeiträge werden vom örtlichen Träger der öffentlichen Jugendhilfe erhoben. Zu diesem Zweck teilt der Träger der Einrichtung dem örtlichen Träger der öffentlichen Jugendhilfe die Namen, Anschriften, Geburtsdaten sowie die Aufnahme- und Abmeldedaten der Kinder sowie die entsprechenden Angaben zu dessen Eltern oder Erziehungsberechtigten unverzüglich mit.*
- (2) *Die Pflicht zur Entrichtung des Elternbeitrages entsteht mit der Aufnahme des Kindes in die Kindertageseinrichtung; sie besteht für jeweils ein Kindergartenjahr. Der Elternbeitrag wird nach Bekanntgabe des Elternbeitragsbescheides jeweils zum Monatsersten fällig. Ratenzahlungen auf den laufenden Elternbeitrag sind nicht zulässig.*
- (3) *Die Inanspruchnahme von Angeboten in Kindertageseinrichtungen oder Kindertagespflege durch Kinder, die bis zum 30. September das vierte Lebensjahr vollendet haben werden, ist ab Beginn des im selben Kalenderjahr beginnenden Kindergartenjahres bis zur Einschulung beitragsfrei. Kinder, die vor Vollendung des dritten Lebensjahres in eine Tageseinrichtung für Kinder aufgenommen werden, zahlen ab dem Folgemonat der Vollendung des dritten Lebensjahres den Elternbeitrag für Kinder über 3 Jahre.*

Abweichend von § 3 Abs. 1 Satz 2 zahlen Kinder, die vor Vollendung des dritten Lebensjahres in eine Tageseinrichtung für Kinder aufgenommen werden und die dann bis einschließlich zum 31. Oktober des gleichen Kindergartenjahres 3 Jahre alt werden, nur den Elternbeitrag für Kinder ab Vollendung des 3. Lebensjahres.

- (4) *Auf Antrag werden die Elternbeiträge von der Stadt Voerde ganz oder teilweise erlassen, wenn die Belastung den Eltern und dem Kind nicht zuzumuten ist. Nicht zuzumuten sind Kostenbeiträge immer dann, wenn Eltern oder Kinder Leistungen zur Sicherung des Lebensunterhalts nach dem Zweiten Buch, Leistungen nach dem dritten und vierten Kapitel des Zwölften Buches oder Leistungen nach den §§ 2 und 3 des Asylbewerberleistungsgesetzes beziehen oder wenn die Eltern des Kindes Kinderzuschlag gemäß § 6a des Bundeskindergeldgesetzes oder Wohngeld nach dem Wohngeldgesetz erhalten.*

§ 2 In-Kraft-Treten

Die Änderungssatzung tritt am 01.08.2020 in Kraft

Zusammenfassung der Neuerungen der 4. Änderungssatzung über die Erhebung von Elternbeiträgen für den Besuch von Tageseinrichtungen für Kinder im Stadtgebiet Voerde

Alt (3. Änderungssatzung)	Neu (4. Änderungssatzung)
Präambel	
<p><i>Der Rat der Stadt Voerde hat am 13.03.2007 aufgrund des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.Juli 1994 (GV.NW.S.666/SGV NW 2023), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 03.02.2004 (GV.NW.S.96), des § 6 Kommunalabgabengesetzes (KAG) vom 21.10.1969 (GV.NRW.S.712/SGV.NRW.610), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.05.2004 (GV.NRW.S.228) und des § 17 Zweites Gesetz zur Ausführung des Gesetzes zur Neuordnung des Kinder- und Jugendhilferechtes (Gesetz über Tageseinrichtungen für Kinder – GTK) vom 29.10.1991 (GV.NW.S.380), zuletzt geändert durch Artikel 2 Nr. 4 des Gesetzes über die Feststellung des Haushaltsplanes des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2006 und des Gesetzes zur Änderung haushaltswirksamer Landesgesetze vom 23.Mai 2006 (GV. NRW. S. 197), folgende Satzung zur Erhebung von Elternbeiträgen beschlossen.</i></p>	<p><i>Der Rat der Stadt Voerde hat am 13.03.2007 aufgrund des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.Juli 1994 (GV.NW.S.666/SGV NW 2023), in der aktuell gültigen Fassung, des § 6 Kommunalabgabengesetzes (KAG) vom 21.10.1969 (GV.NRW.S.712/SGV.NRW.610), in der aktuell gültigen Fassung und des § 17 Zweites Gesetz zur Ausführung des Gesetzes zur Neuordnung des Kinder- und Jugendhilferechtes (Gesetz über Tageseinrichtungen für Kinder – GTK) vom 29.10.1991 (GV.NW.S.380), in der zuletzt gültigen Fassung, des §23 des Gesetzes zur frühen Bildung und Förderung von Kindern (Kinderbildungsgesetz – KiBiz) – Viertes Gesetz zur Ausführung des Kindes und Jugendhilfegesetzes – SGB VIII – vom 30.10.2007 in der aktuell gültigen Fassung, folgende Satzung zur Erhebung von Elternbeiträgen beschlossen.</i></p>
§ 3 Beitragspflicht, Beitragsbefreiungen, Fälligkeit	
Absatz (1) Alt wird zu Absatz (3) Neu und ändert sich in Satz 1	
<p><i>(1) Die Inanspruchnahme von Angeboten in Kindertageseinrichtungen durch Kinder, die am 01. August des Folgejahres schulpflichtig werden, ist in dem Kindergartenjahr, das der Einschulung vorausgeht, beitragsfrei. (...)</i></p>	<p><i>(3) Die Inanspruchnahme von Angeboten in Kindertageseinrichtungen oder Kindertagespflege durch Kinder, die bis zum 30. September das vierte Lebensjahr vollendet haben werden, ist ab Beginn des im selben Kalenderjahr beginnenden Kindergartenjahres bis zur Einschulung beitragsfrei. (...)</i></p>
Absatz (3) Alt wird zu Absatz (1) Neu	
Absatz (4) Alt wird zu Absatz (2) Neu	
<p>Absatz (2) Alt entfällt in der bisherigen Form</p>	<p>Neuer aufgenommene Regelung in Absatz (4) <i>(4) Auf Antrag werden die Elternbeiträge von der Stadt Voerde ganz oder teilweise erlassen, wenn die Belastung den Eltern und dem Kind nicht zuzumuten ist. Nicht zuzumuten sind Kostenbeiträge immer dann, wenn Eltern oder Kinder Leistungen zur Sicherung des Lebensunterhalts nach dem Zweiten Buch, Leistungen nach dem dritten und vierten Kapitel des Zwölften Buches oder Leistungen nach den §§ 2 und 3 des Asylbewerberleistungsgesetzes beziehen oder wenn die Eltern des Kindes Kinderzuschlag gemäß § 6a des Bundeskindergeldgesetzes oder Wohngeld nach dem Wohngeldgesetz erhalten.</i></p>



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 25.02.2020

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	09.06.2020	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

Entwurf zum Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel

Beschlussvorschlag:

- Das für den Kreis Wesel erarbeitete Mobilitätskonzept durch das Büro für Verkehrs- und Stadtplanung BVS Rödel & Pachan (Anlage 1) wird vom Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) unter Berücksichtigung der in der Drucksache 16/1120 dargestellten Änderungsvorschläge (in der Sachdarstellung fett und kursiv markiert) als Instrument für eine nachhaltige und umweltverträgliche Mobilitätsentwicklung im Kreis Wesel unterstützt.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen entstehen erst bei konkreter Umsetzung einzelner Handlungsansätze

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input checked="" type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input type="radio"/> nein
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input type="radio"/> ja*		<input type="radio"/> nein*
Begründung:	Die Maßnahmenvorschläge des Mobilitätskonzeptes des Kreises Wesel verfolgen die Zielsetzung einer umweltverträglichen Verkehrsentwicklung, wodurch bei konkreter Umsetzung einzelner Maßnahmen positive Auswirkungen auf den Klimaschutz erwartet werden können.		

* Erläuterung siehe Begründung

Sachdarstellung:

In ihrer Sitzung am 06.07.2017 stimmte der Kreistag Wesel einstimmig für die Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes für den Kreis Wesel. In Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen soll ein Mobilitätskonzept erstellt werden, welches eine „zukunftsorientierte, nachhaltige, attraktive und umweltfreundliche“ Mobilität durch

- Verbesserungen bei den Fuß- und Fahrradwegen,
 - Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und
 - Förderung von Projekten, die unterschiedliche Fortbewegungsmittel kombinieren,
- zum Ziel hat.

Mit der Aufstellung dieses Konzeptes wurde das Büro für Verkehrs- und Stadtplanung BVS Rödel & Pachan aus Kamp-Lintfort beauftragt, welches unter anderem auch für die Überarbeitung des

Nahverkehrsplans des Kreises Wesel 2017, die Betreuung eines Pilotprojektes des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr sowie die Erstellung des Mobilitätskonzeptes der LEADER-Region Lippe-Issel-Niederrhein e.V. (Wesel, Hamminkeln, Schermbeck, Hünxe, Voerde) beauftragt wurde.

Ein kreisweites Mobilitätskonzept ist nicht nur aufgrund der Zuständigkeit des Kreises für den ÖPNV sinnvoll, da Straßen- und Wegeverbindungen nicht an kommunalen Grenzen enden bzw. ein Teil des Netzes auch in der Zuständigkeit des Kreises liegt (Kreisstraßen). Durch ein gemeinsames Mobilitätskonzept können die kreisweiten Interessen nach außen stärker vertreten werden. Gleiches gilt für das derzeit in Beratung stehende Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr, welches über die parallel laufende Drucksache 16/1117 ebenfalls beraten werden soll.

Mit Schreiben vom 10.11.2017 hat die Stadt Voerde (Niederrhein) Anregungen zum Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes für den Kreis Wesel vorgebracht. Hierbei ist vor allem auf die Einbeziehung vorhandener und überregionaler Planungen hingewiesen worden, um parallel laufende Prozesse inhaltlich miteinander zu verbinden.

Nachfolgend wird der Entwurf des Mobilitätskonzeptes des Kreises in seinen inhaltlichen Schwerpunkten beschrieben. Dabei werden die Anregungen der Stadt Voerde in **fett und kursiv** dargestellt, die dem Kreis Wesel vorbehaltlich der Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Voerde zugesandt wurden. Die Stellungnahme der Stadt Voerde ist dieser Drucksache als Anlage 2 beigelegt.

Der Kreis Wesel hat ein Konzept für eine zukunftsorientierte, nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität im Kreisgebiet erstellt. Auf Grundlage der Analyse der aktuellen verkehrlichen Situation sind aus Sicht des Kreises angemessene und umsetzbare Maßnahmen herausgearbeitet worden. Hierbei ist zu differenzieren, dass nicht alle Maßnahmenkomplexe im Verantwortungsbereich des Kreises selbst stehen und deren Umsetzung häufig durch die Städte und Gemeinden zu leisten ist.

Unter dem Leitsatz „Mobil im Kreis Wesel – Klimafreundlich. Flexibel. Vernetzt“ sind folgende Ziele/Themenblöcke für die Erarbeitung des Konzeptes formuliert worden:

1. Förderung der Nahmobilität
2. Förderung des Fußverkehrs
3. Gesamtkonzept für den Radverkehr
4. Kfz-Verkehr
5. Wirtschaftsverkehr
6. Verknüpfung
7. Querschnittsdenken
8. Koordinierung
9. Änderung des Modal Splits im Kreis Wesel

Der Schwerpunkt des kreisweiten Mobilitätskonzeptes ist es Prozesse anzustoßen, Zielrichtungen aufzuzeigen und den Informationsaustausch zwischen den Kommunen zu fördern und eine koordinierende Funktion einzunehmen.

Im Laufe des Bearbeitungsprozesses haben sich folgende inhaltliche Schwerpunktbereiche ergeben:

1. Planung eines Systems schneller interkommunaler Radwegeverbindungen
2. Aufbau eines kreisweiten Systems von Mobilstationen
3. Förderung aktueller Entwicklungen in Bezug auf Antriebstechniken, Informationstechnologie und Automatisierung
4. Verbesserung des Verkehrsangebotes des öffentlichen Nahverkehrs in der Nebenverkehrszeit, also insbesondere am Abend und am Wochenende

Für diese vier Schwerpunkte sind im Rahmen des Mobilitätskonzepts inhaltliche Vorschläge formuliert worden. Die Themenbereiche resultieren unter anderem aus den Ergebnissen der Online-Befragung der Bevölkerung des Kreises Wesel, an der im Zeitraum vom 10.12.2018 bis zum 31.01.2019 insgesamt über 1.200 Personen teilgenommen haben. Aus Voerde haben sich insgesamt 92 Bewohnerinnen und Bewohner an der Umfrage beteiligt.

Schwerpunkt 1: Planung eines Systems schneller interkommunaler Radwegeverbindungen

Das Mobilitätskonzept des Kreises Wesel definiert zwei Bausteine, die zur einer Verlagerung von Fahrten auf das Fahrrad führen sollen. Zum einen ist es die Realisierung eines Netzes von schnellen Radwegen zur Schaffung eines durchgehenden Netzes sowie der Ausbau der bislang im Freizeitverkehr existierenden Verleihmöglichkeiten in Bezug auf den Alltagsradverkehr. Der Kreis kann hierbei als übergeordnete und koordinierende Stelle tätig sein. Die Vorarbeiten des Regionalverbands Ruhr in Bezug auf überörtliche und schnelle Radwege wurden in der Erarbeitung des kreisweiten Mobilitätskonzepts berücksichtigt.

Die einzelnen Bedarfe für schnelle Radverbindungen wurden aus den Bewegungsdaten des Mobilfunks ermittelt, die durch ein früheres Projekt im Auftrag des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr zur Verfügung standen, da der Kreis Wesel seinerzeit als Untersuchungsraum ausgewählt wurde. Hierbei wurden anonym die Bewegungen zwischen den einzelnen Zellen erfasst, wodurch ein hochwertiger Analysedatensatz für die Planung der schnellen Radwege zur Verfügung steht. Mit Hilfe dieser Daten können bedeutende Verkehrsströme im Kreis Wesel analysiert und Rückschlüsse auf die Notwendigkeit grenzüberschreitender Radwege abgeleitet werden. Die Verbindungen werden in vier Klassen je nach Nutzerquote eingestuft. **Aus der Potenzialanalyse mittels der Bewegungsdaten (Mobilfunk) ergibt sich für die Verbindung Achse Wesel – Voerde – Dinslaken eine mäßige, aber immer noch bedeutende Nutzerquote. Gemäß der Klassifizierung entspricht dies der niedrigsten der vier möglichen Klassen. Weitere Verbindungen von/nach Voerde werden gemäß der Auswertung der Bewegungsdaten nicht dargestellt. Das vorgeschlagene Gesamtnetz für den Kreis Wesel, welches sich aus den Bewegungsdaten ergibt, wurde durch zusätzliche Verbindungen ergänzt, die zwar über kein sehr hohes, aber ausreichendes Potenzial verfügen. Der fehlende Lückenschluss zwischen Voerde und Hünxe bleibt jedoch weiterhin bestehen. Auf Ebene des Konzeptes für ein Regionales Radwegenetz in der Metropole Ruhr ist diese Verbindung als regionale Radverbindung kategorisiert worden. Seitens der Stadt Voerde wird angeregt diese Verbindung Achse mit in das Gesamtnetz des Kreises Wesel aufzunehmen.**

Eine weitere Maßnahme dieses Schwerpunkts ist die Herstellung einer flächendeckenden Infrastruktur im Kreis Wesel für Leihfahrräder. Die aktuellen Anbieter sind fast ausschließlich auf den Freizeit-/Tourismusverkehr ausgerichtet. Dieses Angebot soll gemäß Mobilitätskonzept auch auf den Alltagsverkehr ausgeweitet werden. Die Betreiber der Freizeitleihräder zeigen generelles Interesse dieses Netz weiter auszubauen.

Schwerpunkt 2: Aufbau eines kreisweiten Systems von Mobilstationen

Mobilstationen fördern eine bessere Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel und tragen somit zu einem multimodalen Verkehrsverhalten bei. Das Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel hat eine eigene Kategorisierung von Mobilstationen vorgenommen, wodurch auch mittelgroße und kleine Mobilstationen berücksichtigt werden. Folgende Größen-Kategorien wurden definiert:

Kategorie 1	Zentrale Verknüpfungsschwerpunkte sehr großer Städte
Kategorie 2	Zentrale Verknüpfungsschwerpunkte in Städten z.B. Bahnhöfe und ZOB's
Kategorie 3	Zentrale Haltestellen in kleineren Städten und größeren Ortsteilzentren
Kategorie 4	Verknüpfungsstellen in kleineren Ortsteilen und in peripherer Lage, mehrere Linien

Kategorie 5	Haltestellen in kleineren Ortsteilen und in peripherer Lage mit einer ÖPNV-Linie
-------------	--

Die einzelnen Kategorien zeichnen sich auch durch unterschiedliche Ausstattungsmerkmale aus. Je höher die Kategorie desto umfangreicher ist die Ausstattung der jeweiligen Mobilstation. Ein Ausstattungsmerkmal einer solchen Mobilstation ist beispielsweise das Carsharing. **In der Darstellung der bislang bestehenden Standorte im Kreis Wesel fehlt jedoch der Carsharing-Standort am Haltepunkt Voerde Rathausplatz. Dieser ist in das Mobilitätskonzept des Kreises mit aufzunehmen.**

Alle grundsätzlich in Frage kommenden Haltestellen wurden im Rahmen einer einfachen Nutzwertanalyse auf Ihre Eignung als Mobilstation geprüft. Als Prüfkriterien werden beispielsweise das vorhandene SPNV-Angebot, die Taktichte oder auch die Fahrgastnachfrage herangezogen. In Voerde ergeben sich auf Grundlage der Nutzwertanalyse folgende Standortalternativen für Mobilstationen.

Friedrichsfeld	Friedrichsfeld Bahnhof	Kategorie 2
Voerde	Bahnhof	Kategorie 2
Spellen	Kirche	Kategorie 3
Friedrichsfeld	Post	Kategorie 3
Voerde	Rathausplatz	Kategorie 3
Möllen	Schlesierstraße	Kategorie 3
Möllen/GöWi	Götterswickerhamm	Kategorie 5
Voerde	Pestalozzischule	Kategorie 5

Für die Stadt Voerde ist als positiv zu bewerten, dass auch kleinere Mobilstationen berücksichtigt wurden. Prioritär sollten jedoch die beiden Standorte der Kategorie 2 betrachtet werden.

Schwerpunkt 3: Förderung aktueller Entwicklungen in Bezug auf Antriebstechniken, Informationstechnologie und Automatisierung

Das E-Bike, Faltrad, Carsharing oder auch Radverleih sind bereits heute ein sichtbarer Bestandteil des alltäglichen Verkehrs. Andere Entwicklungen wie das Elektroauto oder auch das autonome Fahren können noch nicht belastbar prognostiziert werden. Eine Änderung der Antriebstechniken ist abhängig von privaten Unternehmen und größeren Fördergebern und ist somit als isolierte Maßnahme schwierig voranzutreiben. Der Themenblock autonomes Fahren kann zukünftig als Ergänzung zu öffentlichen Verkehrsangeboten dienen, indem beispielsweise in Bereichen mit relativ geringer Nachfrage neue Angebote geschaffen werden. Im Bereich der Tarifstruktur entstehen Probleme insbesondere durch die Zonierung der Preisstufen, wodurch die Nutzung der Busse und Schienenverkehrsangebote gehemmt wird. Eine Vereinfachung der Tarifstruktur sowie gerechte Abrechnung kann die Attraktivität der ÖPNV-Nutzung weiter steigern. Eine Verbesserung des Informationsflusses wird durch neue Apps des VRR und der Deutschen Bahn gewährleistet. Für den Kreis wird hierbei kein Handlungsbedarf identifiziert, da das Thema beim VRR verankert ist. Eigene Tarif- und Vertriebsinformationen würden zu weiteren Komplikationen führen.

Schwerpunkt 4: Verbesserung des Verkehrsangebotes des öffentlichen Nahverkehrs in der Nebenverkehrszeit, also insbesondere am Abend und am Wochenende

Das ÖPNV-Angebot in der Nebenverkehrszeit muss von den standardmäßigen Ansätzen (bspw. Anrufsammeltaxi, seltene Standardlinienfahrten etc.) abweichen, um eine Verbesserung erzielen zu können. Ein möglicher Handlungsansatz sind die On-Demand-Verkehre, die auf Abruf ohne festen Fahrplan vom Endkunden geordert werden können. Die Produktionskosten dieses Ansatzes sind relativ hoch, wodurch für das Mobilitätskonzept des Kreises Wesel ein neues Bedarfssystem entwickelt wurde, welches Gemeinde-, Kreis- und Verbundgrenzen überschreitet. Hierbei wird das übliche Verkehrsangebot in den Abendstunden eingestellt. Es gibt stündliche Führung von Bedarfsbussen mit den Bahnhöfen als Quelle und den Wohnbereichen als Ziel. Aufgrund einer zent-

ralen Bedarfssteuerung ist auch die Bedienung dünn besiedelter Bereiche möglich. Als mögliche Ankerpunkte für Voerde nennt das Mobilitätskonzept die beiden Bahnhöfe sowie den Rathausplatz. Von diesen Startpunkten aus werden die Bedarfe der Fahrgäste flexibel abgedeckt. Eine Kopplung mit den Mobilstationen ist anzuraten, um eine Weiterfahrt mit weiteren Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Stark frequentierte Routen sollen durch den Standardlinienverkehr weiterhin angefahren werden, wodurch eine Mischung aus flexibler Bedienung und Standardverkehr entsteht.

Für die Stadt Voerde handelt es sich um eine sinnvolle Ergänzung zum Standardlinienverkehr, um beispielsweise die Rheindörfer auch in den Nebenverkehrszeiten an das ÖPNV-Netz anbinden zu können.

Neben der Maßnahmenbildung für die eben genannten vier Schwerpunktbereiche enthält das Mobilitätskonzept des Kreises Wesel weitere Maßnahmenempfehlungen. Aufgrund der Komplexität und Vielfalt eines Mobilitätskonzepts werden diese Themen jedoch ohne tiefgreifende Analyse behandelt. Die Maßnahmenvorschläge lassen sich in folgende Oberkategorien einteilen:

- Mobilitätsmanagement
- Allgemeine Maßnahmen zum Radverkehr
- Allgemeine Maßnahmen zum ÖPNV
- Verkehr an Schulen
- Signalanlagen

Durch die Umsetzung konkreter Maßnahmen aus den eben beschriebenen Schwerpunktbereichen kann das multimodale Verkehrsverhalten in der Stadt Voerde gefördert werden. Der Kreis Wesel muss hier als koordinierende Stelle, vor allem bei grenzüberschreitenden Planungen fungieren.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Entwurf Mobilitätskonzept Kreis Wesel
- (2) Stellungnahme Mobilitätskonzept Kreis Wesel

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:

Mobilitätskonzept

für den Kreis Wesel

MOBIL IM KREIS WESEL

Klimafreundlich. Flexibel. Vernetzt.

vorläufiger

ENTWURF

vor abschließender Beteiligung

Januar 2020

Bearbeitung:

Büro für Verkehrs- und Stadtplanung
BVS Rödel & Pachan
Kirchhoffstraße 80
47475 Kamp-Linfort

Telefon: 0 28 42 / 47 03 88 und 0 28 04 / 88 20
Telefax: 0 28 04 / 88 20
e-mail: BVS-Roedel-Pachan@t-online.de



Inhalt

1.	Auftrag	4
2.	Leitbild und Ziele des Konzepts	5
3.	Struktur und Schwerpunkte des Konzepts.....	8
4.	Allgemeine Analyse der verkehrlichen Situation	10
4.1.	Planungsinstrumente der Verkehrsplanung	10
4.2.	Grundsätze der nachhaltigen Mobilität.....	13
4.3.	Pendler- und Güterverkehr	15
4.4.	Realistische Einordnung der Möglichkeiten einer Verlagerung von Teilen des Verkehrs	16
4.5.	Fazit zur allgemeinen Analyse	18
5.	Ergebnisse der Online-Befragung der Bevölkerung des Kreises Wesel .	18
6.	Allgemeine Maßnahmen-Empfehlungen.....	26
7.	Darstellung der Schwerpunkte des Mobilitätskonzepts	30
7.1.	Schnelle Radwege im Kreisgebiet	30
7.1.1.	Potenzialanalyse zum schnellen Radverkehr.....	30
7.1.2.	Konzept zum schnellen Radverkehr	38
7.2.	Mobilstationen	45
7.2.1.	Bedeutung von Mobilstationen für die Mobilität der Gegenwart und der Zukunft	45
7.2.2.	Aufbau und Funktion von Mobilstationen	46
7.2.3.	Größen-Kategorien für die geplanten Standorte.....	48
7.2.4.	Ausstattungsmerkmale für Mobilstationen	49
7.2.4.1.	Fahrradabstellanlagen/ Bike & Ride (B&R).....	49
7.2.4.2.	Park & Ride-Anlagen (P&R)	53
7.2.4.3.	Umfeldgestaltung	54
7.2.4.4.	Haltestelleninfrastruktur für Wartende.....	54
7.2.5.	Förderbedingungen.....	55
7.2.5.1.	Landesförderung für Mobilstationen	55
7.2.5.2.	Finanzierung und Förderung von Verleihangeboten Fahrrad und Kfz..	56
7.2.6.	Auswahl von Standorten.....	57

7.2.7.	Vorschlagsliste Mobilstationen im Kreis Wesel	60
7.3.	Multimodale Mobilität	68
7.3.1.	Rahmenbedingungen.....	68
7.3.2.	Bedarfsgesteuerter Verkehr	69
7.3.3.	Änderung der Antriebstechniken.....	69
7.3.4.	Autonomes Fahren.....	70
7.3.5.	Bedarfsgesteuerter Verkehr	71
7.3.6.	Vereinfachung der Tarifstruktur und Nutzung neuer Techniken für Information und Vertrieb	71
7.3.7.	Prüfung der Notwendigkeit einer Veränderung des ÖPNV-Angebots.	74
7.4.	Konzeptentwurf ÖPNV-Angebot in der Nebenverkehrszeit	75
8.	Gesamtkonzept.....	81
9.	Beteiligungsverfahren	81
10.	Fazit	82

1. Auftrag

Die Mobilität in Europa befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel. Vergleichbar nur mit der Erfindung und Ausbreitung der Eisenbahn im vorletzten Jahrhundert und der Massenmotorisierung und dem flächendeckenden Straßenbau ab Mitte der 30er Jahre, wird sich das Mobilitätsverhalten erneut spürbar verändern. Die Gründe dafür sind vielschichtig, komplex und miteinander verwoben. Maßgeblich sind jedoch zum einen technische Entwicklungen, sowohl hinsichtlich der Antriebstechniken als auch der Steuerung der Verkehrsabläufe, zum anderen aber auch ein verändertes und bewussteres Verhalten der Bevölkerung, durch welches die jahrzehntelange Dominanz der nahezu ausschließlichen Nutzung des Pkw deutlich verringert wird. Stattdessen wird die Zukunft durch einen Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln für die täglichen Wege geprägt sein. Dies betrifft sowohl den Wechsel eines Verkehrsmittels bei den regelmäßigen Fahrten im Wochenablauf, als auch den Wechsel von Verkehrsträgern im Rahmen einer einzigen Fahrt.

Der Kreis Wesel gehört zu denjenigen Kreisen, die diese Entwicklung frühzeitig erkannt haben und bewusst auf sie eingehen. Mit Kreistagsbeschluss vom 13.07.2017 (Drucksache-Nr. 1213/IX) wurde die Kreisverwaltung beauftragt, in Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen ein Konzept für eine zukunftsorientierte nachhaltige, attraktive und umweltfreundliche Mobilität zu entwickeln. Ziel des Konzeptes soll es sein, nachhaltige und attraktive Mobilitätsentwicklung im Kreis Wesel zu fördern und Maßnahmen zu ergreifen, welche die Verkehrsentwicklung im Kreis Wesel positiv beeinflussen und die Straßen entlasten. Der Pkw-Verkehr soll langfristig reduziert, der öffentliche Verkehr mit Bahn und Bus und der Radverkehr hingegen gefördert werden. Dabei soll der Fokus auf den sich verändernden Bedürfnissen und Anforderungen der Mobilität liegen (Wandel der Ansprüche der Bevölkerung in Richtung multimodales Verkehrsverhalten, Elektromobilität, Car- oder BikeSharing etc.).

Mit dem hier vorliegenden Mobilitätskonzept möchte der Kreis Wesel ein Instrument auf den Weg bringen, mit dem auf die beginnenden Entwicklungen frühzeitig reagiert werden kann und in dem angemessene und umsetzbare Maßnahmen einen Schwerpunkt bilden, um die Veränderungen positiv aufzugreifen sowie die mit jeder Veränderung einhergehende negativen Folgen möglichst abzumildern.

Aufgabe dieses Konzeptes ist es, alle denkbaren Entwicklungen zu streifen und in ihren Auswirkungen auf das aktuelle und künftige Verkehrsverhalten im Kreis Wesel hin zu überprüfen. In einem zweiten Schritt werden diejenigen Komplexe herausgefiltert, die umsetzbare und sinnvolle Maßnahmen ermöglichen.

Dabei ist es zum einen notwendig, Maßnahmenkomplexe auf ihre Umsetzbarkeit, ihre Kosten und ihren verkehrlichen und ökologischen Nutzen zu überprüfen und entsprechend zu priorisieren. Des Weiteren ist es für das Mobilitätskonzept eines Kreises von Bedeutung herauszufiltern, welche Maßnahmenkomplexe überhaupt im Verantwortungsbereich des Kreises selbst stehen und für welche Maßnahmenkomplexe andere Akteure weitgehend oder vollumfänglich zuständig sind. Letztere werden im Rahmen von Empfehlungen in diesem Konzept behandelt. Ihre Umsetzung liegt häufig im Verantwortungsbereich der Städte und Gemeinden. Diejenigen Komplexe, für die der Kreis Wesel jedoch selbst zuständig ist oder bei denen sich vertiefte Formen einer Zusammenarbeit empfehlen, werden detailliert behandelt und mit konkreten Maßnahmen unterlegt.

Das Konzept wurde in Zusammenarbeit mit vielen Akteuren aufgestellt und auch die Bevölkerung wurde beteiligt. Insbesondere mit den Städten und Gemeinden des Kreises Wesel fand eine umfangreiche Abstimmung statt, mit dem Ziel, das Mobilitätskonzept mit deren Planungen zu verzahnen und durch Abstimmungsprozesse zwischen Kreis und Kommunen einerseits sowie andererseits den Kommunen untereinander zu optimierten Ergebnissen zu gelangen. Auch die Verkehrsunternehmen wurden bereits in den Prozess eingebunden.

Die Beteiligung der Bevölkerung fand über eine Online-Umfrage statt. Die Beteiligung hieran war erfreulich hoch. Für alle Personen, die über keinen Online-Zugang verfügen oder keinen nutzen wollten, wurde die Möglichkeit einer schriftlichen Beteiligung angeboten.

Die Arbeit am Mobilitätskonzept wurde durch eine Lenkungsgruppe begleitet und gesteuert, in der neben der Fachverwaltung und dem Gutachter die Vertreter der jeweiligen Fraktionen im Kreistag vertreten waren.

2. Leitbild und Ziele des Konzepts

Das Mobilitätskonzept des Kreises Wesel soll ein umfassender Türöffner für die Entwicklung eines Prozesses sein, der mit der Erstellung des Mobilitätskonzeptes beginnt und für die kommenden Jahre die Richtung der Mobilitätsentwicklung vorgeben soll. Da in diesem Zusammenhang ein Bekanntmachen der Maßnahmen und eine Förderung durch Information, Werbung und Marketing eine der sinnvollsten und wichtigsten unterstützenden Maßnahmen ist, wurde für das Mobilitätskonzept ein Leitgedanke entwickelt, der als leicht merkbares, über dem Ganzen stehendes und fest mit ihm verbundenes Motto folgendermaßen formuliert ist:

MOBIL IM KREIS WESEL Klimafreundlich. Flexibel. Vernetzt.

Dieser Leitsatz beschreibt die Vision des Mobilitätskonzeptes, welches eine umfassende positive Entwicklung von Leben, Wohnen und Arbeiten im Kreis Wesel beinhaltet, die durch Mobilität unterstützt und gestärkt wird. Um diese Vision realistisch werden zu lassen, wurden im Rahmen der Arbeit in der Lenkungsgruppe zum Mobilitätskonzept neun Ziele formuliert, die im Folgenden wiedergegeben sind und an denen sich die Maßnahmen orientieren. Die Ziele sind nachfolgend aufgelistet und mit Stichworten beschrieben.

1. Förderung der Nahmobilität

- Die Erledigung vieler Bedürfnisse ist wohnortnah zu ermöglichen.
- Das "Angewiesen-sein" auf den Pkw wird durch komfortable und sichere Wegeverbindungen sowie eine Reduzierung von Umwegen verringert.
- Berücksichtigung der Flächennutzungspläne bei verkehrlichen Planungen der Kommunen sowie umgekehrt
- Berücksichtigung verkehrlicher Belange bei der Aufstellung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen

2. Förderung des Fußverkehrs

Ein kleinräumiges, sicheres und komfortables Fußwegenetz wird bereitgestellt. Dabei sind vor allem die Nutzbarkeit für alle Personen (auch mobilitätseingeschränkte Personen/Senioren) und die Topographie zu beachten.

3. Gesamtkonzept für den Radverkehr

Ziel ist eine deutliche Erhöhung des Anteils im Modal Split für dieses Verkehrsmittel. Dabei sind sowohl kleinräumige als auch großräumige Vernetzungen zu planen. Das Netz soll die Verknüpfung aller relevanten Quellen und Ziele leisten und diese zügig, komfortabel und sicher miteinander verbinden.

4. Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr ist in seinen schädlichen Auswirkungen zu minimieren und so verträglich wie möglich zu verteilen. Eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel und eine gleichzeitige Optimierung des Verkehrsflusses soll durch geeignete Maßnahmen erreicht werden.

5. Wirtschaftsverkehr

Die Entlastung soll vorrangig durch eine Verlagerung der Personenverkehrsströme auf andere Verkehrsmittel erreicht werden.

6. Verknüpfung

Alle Verkehrsarten sind sinnvoll miteinander zu verknüpfen, um optimale und zeitverlustfreie multimodale Mobilität zu ermöglichen. Dabei werden sowohl infrastrukturelle Maßnahmen (Verknüpfungspunkte, Mobilstationen) als auch die Informationskette betreffende Maßnahmen geplant und umgesetzt.

7. Querschnittsdenken

Die kommunale Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie die Bauleitplanung werden mit den Zielvorgaben des Mobilitätskonzepts abgestimmt. Frühzeitiges Einfließen der Perspektiven eines Mobilitätsmanagements in alle strategischen Planwerke, die Flächen- und Verkehrsnutzung betreffen. Das Mobilitätskonzept übernimmt Vorgaben aus bestehenden Entwicklungen und Aufgabefeldern; die gegenseitige Ausrichtung bleibt eine wichtige Aufgabe.

8. Koordinierung

Der Kreis Wesel übernimmt während und ggf. nach der Erstellung des Mobilitätskonzepts eine koordinierende Rolle zwischen verschiedenen Akteuren und motiviert die Einwohnerinnen und Einwohner sowie ansässige Unternehmen zu ständigen Beiträgen bei der Umsetzung des Mobilitätskonzepts. Die von den kreisangehörigen Kommunen gewünschte Austauschplattform wird vorgesehen. Wichtig dabei ist eine erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit, um das Bewusstsein bei den Bürgerinnen und Bürgern für nachhaltige Mobilität zu schärfen. Eine Vorbildfunktion durch betriebliches Mobilitätsmanagement ist zu prüfen.

9. Ziel: Änderung des Modal Splits (MS) im Kreis Wesel

Der Modal Split, also das Verkehrsmittel-Wahlverhalten für die täglichen Wege, soll positiv beeinflusst werden. Erwartungsgemäß stellt im Kreis Wesel das private Kraftfahrzeug das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel dar. Fast $\frac{3}{4}$ der täglichen 3 bis 4 Wege je Einwohner werden mit dem Kfz zurückgelegt. Darin sind die Mitfahrer eingeschlossen. Berücksichtigt man ferner die im Durchschnitt zurückgelegte Wegstrecke, so wird klar, dass das Kfz das dominierende Verkehrsmittel darstellt. Naturgemäß sind die Wege, die mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) oder dem Kfz zurückgelegt werden deutlich länger als die Wege mit dem Fahrrad oder Fußwege. Somit ist davon auszugehen, dass etwa 85 bis 90% der Verkehrsarbeit im Kreis Wesel bislang mit dem Kfz durchgeführt wird.

Das Mobilitätskonzept verfolgt daher das Ziel, eine kurzfristige und eine langfristige Änderung herbeizuführen. Langfristig (ca. für das Jahr 2040) ist anzustreben, die Kfz-Wege auf unter 50% und die Kfz-Verkehrsarbeit auf unter 65% zu begrenzen. Je nach allgemeiner Entwicklung der Rahmenbedingungen ist auch eine deutlich günstigere Entwicklung denkbar. Für dieses Konzept ist es aber notwendig und sinnvoll, eine Änderung des Modal Splits anzustreben, die sich auf die Umsetzung der konkreten Maßnahmen dieses Konzepts bezieht. Dieses Ziel ist daher einerseits in einer realistischen Größenordnung anzusetzen und andererseits kurzfristiger zu fassen. Nachfolgend sind die angestrebten Veränderungen für alle Verkehrsträger dargestellt.

Änderung des Modal Splits (MS) im Kreis Wesel bis zum Jahr 2025 durch Umsetzung der Maßnahmen dieses Konzepts

	heutiger MS	Zielwert	angestrebter MS
• Radverkehr	ca. 12%	+ 5%	17%
• Fußverkehr	ca. 14%	+ 2%	16%
• Öffentlicher Verkehr	ca. 2%	+ 1%	3%
• Kfz-Verkehr (Selbst + Mit)	ca. 72%	- 8%	64%

Durch die Verbesserungen im ÖPNV, im Bereich der Nahmobilität (Fußwege) und vor allem beim Radverkehr sowohl im Nahbereich, als auch im Bereich der längeren Wege ist es möglich, relativ kurzfristig den Anteil der Wege mit dem Kfz um 8% zu begrenzen. Die angestrebte Verbesserung im ÖPNV mit einer Steigerung des Anteils um einen Prozentpunkt an den Gesamtwegen klingt zwar nach einem geringen Effekt. Es ist aber zu berücksichtigen, dass dahinter eine Steigerung des heutigen Fahrgastaufkommens um 50% liegt.

Mit dem Erreichen der Zielsetzung bis 2025 wäre ein erster und wirkungsvoller Schritt getan. Schlussendlich wird es sich erweisen, dass sinnvolle Maßnahmen greifen, von den Bürgerinnen und Bürgern gern angenommen werden und mehr Mobilität für alle Nutzergruppen, letztlich auch die Kfz-Nutzer, ermöglichen.

3. Struktur und Schwerpunkte des Konzepts

Die nachfolgend dargestellte Struktur dieses Mobilitätskonzeptes orientiert sich an den Vorbemerkungen aus Kapitel 1. Zunächst werden allgemeine Entwicklungen dargestellt und ihre Auswirkungen auf den Kreis Wesel beschrieben. Dabei muss ausdrücklich gesagt sein, dass in bestimmten Bereichen viele künftige Entwicklungen in ihrer Richtung und ihrer Intensität derzeit noch offen sind. Es bestehen verschiedene Entwicklungsmöglichkeiten, die kaum seriös und belastbar eingeschätzt werden können.

Nachfolgend werden diejenigen Maßnahmenkomplexe herausgearbeitet, deren vertiefte Bearbeitung im Rahmen dieses Konzeptes besonders sinnvoll ist. Abschließend werden für diese einzelne komplexe Maßnahmen entwickelt, priorisiert und Empfehlungen abgegeben, deren Ziel es ist, kurz-, mittel- und langfristig eine Entwicklung der Mobilität im Kreis Wesel zu erreichen, die als nachhaltig bezeichnet werden kann. Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen entwickelt sich der Kreis Wesel weiter in Richtung einer attraktiven Region für das Wohnen und Arbeiten, in welcher Wirtschaft, Ökologie und alle wichtigen Lebensbereiche für die Bevölkerung im Einklang miteinander stehen.

Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem vorliegenden Mobilitätskonzept bewirkt eine deutliche Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen. Dadurch stellt das Mobilitätskonzept auch einen positiven Standortfaktor dar.

Diese Einteilung erwies sich im Laufe der Bearbeitung als nicht zweckmäßig. Der Grund dafür liegt in den bereits beschriebenen Überlegungen zur Zuständigkeit und dem daraus folgenden höchst unterschiedlichen Detaillierungsgrad bei der Bearbeitung.

Aufgrund der Komplexität und der Themenvielfalt eines Mobilitätskonzeptes werden zahlreiche einzelne Themen ohne tiefgreifende regionale Analyse behandelt und es werden nicht für alle Bereiche Maßnahmen empfohlen. Auf die Kommunen bezogene detaillierte Ergebnisse sind im Rahmen kommunaler Planungen selbst sinnvoller aufgehoben als in einem kreisweiten Mobilitätskonzept. Maximal werden daher Empfehlungen ausgesprochen. **Der Schwerpunkt des kreisweiten Mobilitätskonzeptes muss es dagegen sein, Prozesse anzustoßen, Zielrichtungen aufzuzeigen und den Informationsaustausch zwischen den Kommunen zu fördern.** Für die inhaltliche Arbeit bietet es sich an, Schwerpunkte zu setzen, die zum einen dort bestehen, wo der Kreis Wesel selbst zuständig ist und eine entsprechende Handlungsfähigkeit besitzt. Weitere Schwerpunkte können dort entstehen, wo grundsätzlich die kommunale Planungshoheit greift, die Kommunen jedoch mehrheitlich oder einstimmig planerische Leistungen des Kreises wünschen.

Im Laufe der Erarbeitung dieses Mobilitätskonzeptes hat es sich als sinnvoll herausgestellt, in folgenden Bereichen Schwerpunkte zu bilden:

1. Planung eines Systems schneller interkommunaler Radwegeverbindungen
2. Aufbau eines kreisweiten Systems von Mobilstationen
3. Förderung aktueller Entwicklungen in Bezug auf Antriebstechniken, Informationstechnologie und Automatisierung
4. Verbesserung des Verkehrsangebotes des öffentlichen Nahverkehrs in der Nebenverkehrszeit, also insbesondere am Abend und am Wochenende

Für diese vier Schwerpunkte gilt, dass das Mobilitätskonzept des Kreises auch tiefergehende, inhaltliche Vorschläge unterbreitet, die sowohl mit den Städten und Gemeinden des Kreises Wesel, als auch mit den übrigen Beteiligten abgestimmt werden. Auf dieser Basis kann in der Folgezeit eine detaillierte Umsetzungsplanung entwickelt werden, die bereits mittelfristig eine erfolgreiche Umsetzung verspricht und die erwünschten Wirkungen entfalten wird.

Jeder dieser Planungsbereiche bedingt eine Einbindung anderer Partner. So entsteht beispielsweise beim Regionalverband Ruhr (RVR) derzeit eine Planung für ein verbundweites Radschnellwegenetz, welches sich mit den Planungen des Mobilitätskonzeptes des Kreises Wesel weitgehend deckt. Es bildet daher eine wichtige Grundlage für den ersten Schwerpunkt dieses Konzepts.

Die mögliche Veränderung des ÖPNV-Angebotes in der Nebenverkehrszeit ist trotz Zuständigkeit des Kreises Wesel für diesen Bereich, auch mit den hier tätigen Verkehrsunternehmen und den Kommunen abzustimmen.

Für das Thema Mobilstationen sind die Baulastträger, im Wesentlichen also die Kommunen, zuständig, jedoch macht es hier Sinn, auf bereits vorhandenen Planungen aufzubauen und beispielsweise den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und die im Kreis Wesel tätigen LEADER-Gruppen einzubeziehen. Die Beteiligung des VRR ist auch in anderer Hinsicht besonders wichtig, da der VRR nicht nur was die planerischen Inhalte angeht ein wertvoller Partner zur Abstimmung der Vorhaben ist, sondern auch die investive Ausstattung der Mobilstation (d.h. Fahrradabstellanlagen, P&R-Plätze, Ausschilderung und Information, Haltestelleninfrastruktur, wie Warthallen und Sitzgelegenheiten, sowie barrierefreier Ausbau) als zuständige Stelle finanziell fördert.

Die vier Schwerpunkte wurden von BVS im Rahmen der Erarbeitung des Konzeptes entwickelt oder durch den politisch besetzte Lenkungsgruppe vorgeschlagen. Im Falle der Veränderung des ÖPNV-Angebots in der Nebenverkehrszeit war der Anlass für die Schwerpunktbildung das Ergebnis der Mobilitätsbefragung, die der Kreis Wesel im Zusammenhang mit seinem Mobilitätskonzept durchgeführt hat. Es wurde deutlich, dass dem ÖPNV von den Befragten die höchste Bedeutung bei der Verkehrsabwicklung zugemessen wird, da hier sowohl die größten Probleme gesehen werden, als auch die Befragten mehrheitlich einen wichtigen Lösungsansatz in diesem Bereich sieht. Im Rahmen der detaillierten Einzelauswertung der Online-Befragung wurde festgestellt, dass speziell der Zeitbereich in den Abendstunden, sowie die Tage Samstag ab nachmittags und Sonntag als besonders problematisch angesehen werden. Hier fehlen die Verkehrsangebote teils ganz, teilweise sind sie stark ausgedünnt. Zudem gestalten sich häufig die Umsteigebeziehungen ungünstiger, als zu den übrigen Verkehrszeiten.

4. Allgemeine Analyse der verkehrlichen Situation

4.1. Planungsinstrumente der Verkehrsplanung

Nachfolgend wird kurz die Entwicklung von Verkehrskonzepten seit den 60er-Jahren skizziert und der Unterschied von Mobilitätskonzepten gegenüber den herkömmlichen Planungsinstrumenten verdeutlicht.

Insbesondere in den 60er-Jahren dominierte die Einschätzung, dass die gesamte Mobilität der Zukunft mit dem privaten Kraftfahrzeug abgewickelt wird und dass die Herstellung möglichst kreuzungsfreier Straßen sowohl in Städten, als auch im ländlichen Raum die Mobilität in hoher Qualität sicherstellen kann.

In dieser Zeit wurde das Planwerkzeug des Generalverkehrsplans (GVP) entwickelt, dessen Auswirkungen zum Teil noch heute spürbar sind. Er führte insbesondere zum großformatigen Ausbau von innerörtlichen Verkehrsstraßen, die heute bezüglich Querbarkeit und Umwelt- und Umfeldqualität in aller Regel hochbelastete und problematische Bereiche sind. Die enorme Leistungsfähigkeit dieser Anlagen wird dadurch ad absurdum geführt, dass entsprechend dem geschaffenen Angebot die Nutzung nachgezogen hat und daher derart viele Menschen mit Kraftfahrzeugen unterwegs sind, dass auch sehr großzügig dimensionierte Anlagen schnell an ihre Leistungsfähigkeit stießen, beziehungsweise längst überlastet sind. Dieser jahrzehntelang verfolgte Weg, durch immer neue Straßen und immer weitere Verbesserungen der Effizienz des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs, eine bessere Mobilität zu erreichen, ist gescheitert, da Verbesserungen stets neuen Kraftfahrzeugverkehr mit sich brachten. Dem konkurrenzierenden ÖPNV, beziehungsweise dem Rad- und Fußverkehr wurden dagegen sowohl die finanziellen Mittel, als auch die Flächen entzogen, um eine echte Konkurrenz darstellen zu können.

Eine marktwirtschaftliche Bereinigung wurde nicht erzielt, da eine massive Wettbewerbsverzerrung zugunsten des Kfz und des Flugverkehrs stattfand, die bis heute fortbesteht. Beispiele hierfür sind das Fehlen jeder Besteuerung von Flugbenzin und der Umstand, dass der Verkehrsträger Schiene seine gesamte Infrastruktur mit jährlichen hohen Milliardensummen selbst finanzieren muss, während Fernbusse und Pkw die gesamte Straßeninfrastruktur kostenfrei nutzen können. Der Lkw-Verkehr wird lediglich auf einem Bruchteil des Netzes mit geringen Beträgen belastet. Die negativen Folgen dieser Entwicklung sind überwiegend irreversibel und erschweren eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in den Gemeinden, Städten und Kreisen massiv.

Diese Entwicklung wurde grundsätzlich erkannt und in einem ersten Schritt in den 80er-Jahren die Planungsgrundlage verändert. In dieser Zeit entstand das Werkzeug des sogenannten Verkehrsentwicklungsplans (VEP), mit dem erstmalig alle Verkehrsträger gleichberechtigt betrachtet und bewertet wurden und Maßnahmen für alle Verkehrsarten zur Anwendung kamen. Vielfach wurden dabei bereits die effizienteren und umweltfreundlicheren Verkehrsmittel präferiert, ohne dass es aber zu einem tiefgreifenden Wandel bei der Verkehrsmittelwahl gekommen wäre. Einzelne Städte bilden hier langjährige Ausnahmen. Bekannte Beispiele sind Karlsruhe (umfängliches Straßenbahnsystem, Straßenbahn verkehrt in der Fußgängerzone und über Bahnstrecken auch ins Umland) oder Münster, wo seit Jahrzehnten der Radverkehr eine dominierende Rolle im verkehrlichen Alltag spielt. Es gibt zahlreiche weitere Beispiele, auch im eher ländlich geprägten Raum.

Diese aktuelle Entwicklung hat nun zum dritten bedeutenden Planungswerkzeug -dem Mobilitätskonzept - geführt. Hier wird die Präferenzierung der umweltfreundlicheren Verkehrsmittel noch klarer als beim VEP in den Vordergrund gestellt, verkehrliche Maßnahmen müssen stets nachhaltig sein. Des Weiteren leistet das Mobilitätskonzept auch eine umfängliche Einbeziehung anderer Fachdisziplinen, die für die verkehrlichen Abläufe mitentscheidend sind, z.B.

Wirtschaftsleben, Städtebau, Umwelt und Landschaftsplanung. Des Weiteren zielt das Mobilitätskonzept ausdrücklich auf das Verhalten der Nutzerinnen und Nutzer ab. Es geht nicht nur um Infrastruktur und verkehrliche Abläufe, sondern auch um diejenigen Fragen, die mit der persönlichen Entscheidung für oder gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel zu tun haben. Dadurch lassen sich sehr positive Effekte erzielen, die im Vergleich zu anderen Maßnahmen häufig nur geringe Kosten verursachen und zudem die Zufriedenheit der Nutzerinnen und Nutzer nachhaltig erhöhen. Des Weiteren zeichnet sich ein Mobilitätskonzept dadurch aus, dass Verantwortungen und Zuständigkeiten geschaffen werden und ein vermehrter Austausch in wichtigen Fragen stattfindet. Beispielsweise genügt eine einfache Absprache von wenigen Minuten, um zu erreichen, dass ein geplantes Neubaugebiet zur Durchführung des ÖPNV, auch und gerade vor dem Hintergrund des Schülerverkehrs, so geplant wird, dass trotz Verkehrsberuhigung ein Verkehren von Standardlinienbussen möglich ist. Hier haben in der Vergangenheit schlichte Versäumnisse zu Situationen geführt, die entweder gar nicht oder nur mit sehr hohem Aufwand korrigiert werden können.

Der Anspruch eines Mobilitätskonzepts ist somit deutlich umfassender als der eines Verkehrsentwicklungsplans und verfolgt einen vollkommen anderen Ansatz als der des Generalverkehrsplans. Der Kreis Wesel gehört zu denjenigen Kreisen, die sich mit einem Mobilitätskonzept bereits sehr früh für die Zukunft aufstellen, sodass hier die sehr realistische Möglichkeit besteht, eine Verkehrswende einzuleiten, die geeignet ist, Wirtschaftskraft, Vitalität und Lebensqualität im Kreis Wesel erheblich zu erhöhen. Das Mobilitätskonzept versteht sich somit einerseits als visionär, andererseits aber auch als sehr konkrete Bündelung von Maßnahmen, für die ein realistischer Umsetzungshorizont geschaffen werden kann. Das Mobilitätskonzept soll zudem geeignet sein, auch sehr kurzfristig positive Effekte zu ermöglichen.

Die Machbarkeit solcher Konzepte zeigen bereits diverse europäische Hauptstädte wie Amsterdam und Kopenhagen und selbst London, die den Sprung von nahezu ausschließlicher Autonutzung hin zur überwiegenden Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel innerhalb von vergleichsweise kurzer Zeit geschafft haben und Vorbilder für viele andere sind. Aber auch im ländlichen Raum zeigen zahlreiche Beispiele, dass - entsprechenden Willen und Anfangsinvestitionen vorausgesetzt - positive Entwicklungen in Gang gesetzt werden können. Genannt sei hier die Stadt Venray in den Niederlanden, deren Besuch vor dem Hintergrund funktionierender hochwertiger Mobilität in einer Stadt der Größenordnung von Kamp-Lintfort nachdrücklich empfohlen werden kann.

4.2. Grundsätze der nachhaltigen Mobilität

Der Begriff der nachhaltigen Mobilität bedarf der Erläuterung, um seine Sinnhaftigkeit zu verstehen und seine positiven Auswirkungen ausreichend würdigen zu können.

Grundsätzlich ist mit der Durchführung der Mobilität stets Energieaufwand und Schadstoffausstoß verbunden. Auf die Spitze getrieben, bedeutet selbst ein nicht zu vermeidender Fußweg, der ohne Zweifel als natürlichste und umweltfreundlichste Art der Mobilität gelten darf, einen minimalen Aufwand an Energie und Schadstoffausstoß, da ein Mensch aufgrund seines zusätzlichen Weges zusätzliche Kalorien verbraucht und dies über den Stoffwechsel körperlich umsetzen muss. Dieses Beispiel zeigt aber auf, dass im Grundsatz der Vermeidung von Wegen höchste Priorität zuzuordnen ist und in zweiter Priorität die notwendigen Wege mit möglichst hoher Energieeffizienz und geringem Schadstoffausstoß durchgeführt werden sollten.

Die Betrachtung von Verkehrsarbeit allein in Hinblick auf Energieeffizienz und Schadstoffausstoß wäre jedoch eindimensional. Tatsächlich ist die Durchführung von Verkehr für das moderne Wirtschaftsleben, den Handel, den Wohlstand und auch die Erreichung wichtiger regionalpolitischer Ziele (z.B. Gleichheit der Lebensbedingungen in allen Bundesländern oder zwischen den Staaten Europas) absolut unverzichtbar. Der Transport von Personen und Waren stellt einen Wirtschaftsfaktor an sich dar und steht weltweit im Grunde nicht in Frage. Ebenso klar sollte jedoch sein, dass seine Effizienz erhöht werden muss. Dies bringt neben einer Schonung der Umwelt auch erhebliche Wettbewerbsvorteile für diejenigen Regionen in denen dies gut gelingt mit sich. Aufgabe des Kreises Wesel ist es daher, durch die Förderung einer energieeffizienten und schadstoffarmen Mobilität hochqualifizierte Personen an den Kreis Wesel als Wohn-, Lebens-, und Arbeitsstandort zu binden und langfristig zu halten. Hierzu ist eine intakte Umwelt ebenso wichtig, wie Arbeitsplätze. Beide Dinge stehen in einem Gleichklang und sind, entgegen vieler Diskussionsansätze zu diesem Thema, alles andere als ein Widerspruch. Der Bereich nachhaltige Mobilität umfasst daher ausdrücklich auch den Güterverkehr.

Grundsätzlich gilt, dass kurze Wege oder gar die Vermeidung von Wegen, wo dies möglich ist, die Effizienz des wirtschaftlichen Handels erhöht. Ein bekanntes Beispiel dafür ist die Ansiedlung großer Industrien im Bereich der Flüsse, um hohe Kosten für den Transport von für Produktionsprozesse notwendigem Wasser zu vermeiden, schwere Güter anliefern lassen und die Endprodukte transportieren zu können.

Für ein Mobilitätskonzept ergibt sich somit die folgende Struktur des Umgangs mit dem Verkehr:



Abbildung 1: Prioritäten des Mobilitätskonzepts

Prioritäres Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es daher, im Sinne der Entwicklung von Strategien zur Verkehrsvermeidung Ansätze dafür zu liefern, wie durch eine intelligente Mischung von Wohnen und Arbeiten kurze Wege erzeugt werden können, die nachvollziehbarerweise sehr viel energieeffizienter zurückgelegt werden können, als lange Wege. Aus diesem Grunde bezieht das Mobilitätskonzept auch Aspekte aus Planung und Wirtschaft ein, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Verkehr stehen. Städtebauliche Aspekte spielen für die Vermeidung und die sinnvolle Durchführung von Verkehrsabläufen eine sehr entscheidende Rolle.

In zweiter Priorität wird im Rahmen des Mobilitätskonzeptes versucht, die Weichen dahingehend zu stellen, dass die Verkehre, soweit möglich, mit denjenigen Verkehrsmitteln durchgeführt werden, die in Bezug auf Wirtschaftlichkeit, Energieeffizienz und Schadstoffausstoß günstiger sind als andere. Schon seit Jahrzehnten sind der Verkehr mit privaten Kraftfahrzeugen und der Flugverkehr in dieser Hinsicht negativ belegt, wobei ihre außerordentlich hohe positive Wirkung in Bezug auf Mobilität mit hohen Reisegeschwindigkeiten unbestritten bleibt. Der Verkehr mit den eigenen Füßen, Fahrrädern aller Art und mit dem öffentlichen Personennahverkehr vom Kleinbus bis zum Hochgeschwindigkeitszug ist dagegen positiv belegt, da hier die Effizienz eine erheblich größere ist.

Ein elektrisch unterstütztes Fahrrad wiegt rund 25 Kilogramm und verfügt über eine Antriebsleistung von weniger als 0,5 PS. Damit lassen sich eine Person, ein oder zwei Kinder, sowie leichte Lasten transportieren. Im Stadtverkehr sind Geschwindigkeitsniveaus von durchschnittlich 20 km/h zu realisieren. Um mit einem Kraftfahrzeug im Stadtverkehr eine nur circa 50% höhere Durchschnittsgeschwindigkeit zu erreichen, werden im Schnitt 2.000 Kilogramm bewegt, wofür mit durchschnittlich 150 PS die 300-fache Antriebsleistung zur Verfügung gestellt wird. Dabei ist die Annahme eines Geschwindigkeitsniveaus von 30 km/h als bundesweiter Wert schon optimistisch, für den Kreis Wesel aber durchaus realistisch.

Dieses Beispiel zeigt, welche enormen Effekte es mit sich bringt, den Pkw-Verkehr zu reduzieren. Neben dem reinen Schadstoffausstoß ist es auch für das Umfeld und die Lärmentwicklung in Städten und ebenso in Naturräumen von außerordentlicher Wichtigkeit, verbesserte Verhältnisse zu schaffen. Auch die Belegung immer wertvollerer Flächen, die nur durch die Abstellung von

Kraftfahrzeugen genutzt werden, ist vor dem Hintergrund des Wohnraum-mangels, kaum mehr als verträglich zu bezeichnen.

Abschließend und erst in dritter Priorität gilt es, den Verkehr innerhalb der Verkehrs-Systeme zu optimieren. Dieser Punkt besitzt in der klassischen Verkehrs-planung tendenziell jedoch meist die höchste Priorität. Die Verbesserung der Reisezeiten und der Beförderungsqualität einerseits und die verträgliche Ab-wicklung andererseits sind wichtige und zentrale Inhalte auch eines Mobili-tätskonzepts, jedoch den beiden ersten Prioritäten klar unterzuordnen.

4.3. Pendler- und Güterverkehr

Neben den in vielen Konzepten üblichen Ansätzen zur Verbesserung und ver-träglicheren Gestaltung der Mobilität, erhält in diesem Konzept auch der Be-reich des Güterverkehrs einen Raum, da hier die Effekte sowohl in positiver, als auch in negativer Hinsicht als besonders wichtig und in ihren Auswirkungen besonders intensiv anzusehen sind.

Der Güterverkehr hat, ebenso wie der Personenverkehr, in den 30er-Jahren eine über Jahrzehnte nahezu vollständige Entwicklung weg vom durch die geringe Reibung des Rad-Schiene-Systems äußerst energieeffizienten Schie-nenverkehr hin zum Lkw-Verkehr erlebt. Die Folgen zeigen sich mittlerweile in kilometerlangen Lkw-Kolonnen über Bundesautobahnen, Landstraßen und auf Ortsdurchfahrten, die neben den Umweltschäden auch bedeutende wirt-schaftliche Schäden verursachen. Diese entstehen durch die Abnutzung von Brücken, Straßen und die daraus resultierenden notwendigen Erneuerungen, die meist mit langen Sperrungen verbunden sind. Die aktuelle Entwicklung der Rheinübergänge zwischen Moers und Duisburg ist aktuell bereits problema-tisch genug, wird sich aber noch erheblich verschärfen. Dieser Trend ist als bundesweites Problem anzusehen, da die zur Aufrechterhaltung der Verkehrs-ströme notwendigen Bauwerke in den nächsten Jahrzehnten nahezu flä-chendeckend zur Sanierung anstehen. Die Belastungen für Anwohner im Sied-lungsbereich und die Natur in den Außenbereichen sind außergewöhnlich hoch. Auch im Pendlerverkehr ist eine Situation erreicht worden, die für ein Land mit ehemals vorbildlicher Infrastruktur negativ ist. Pendler im Kreis Wesel haben in der Regel die Wahl zwischen täglichen Staus auf Bundesautobah-nen oder überfüllten und verspäteten Zügen. Dieser Umstand wird von den meisten Beteiligten mittlerweile als hochgradig problematisch empfunden und schadet dem Kreis Wesel als Wohn- und Wirtschaftsstandort.

Die allgemeine Entwicklung in Bezug auf die Verkehrssituation im Güter- und Pendlerverkehr bedarf einer Veränderung in sehr großem Rahmen, für die andere Akteure als der Kreis Wesel entscheidend sind. Es wird Jahrzehnte dauern, bis Investitionen die derzeit politisch beschlossen werden sich auszah-len. Dennoch ist es wichtig, durch ein verändertes Mobilitätsverhalten und geänderte Planungsansätze im Kleinen diese Entwicklungen zu unterstützen

und vor allem auch bereits kurz- und mittelfristige Effekte zu erzielen, bevor im Rahmen der allgemeinen Entwicklung nachgezogen wird.

4.4. Realistische Einordnung der Möglichkeiten einer Verlagerung von Teilen des Verkehrs

Multimodale und nachhaltige Mobilität bedeutet, dass durch Maßnahmen im Bereich der Verkehrsmittel Fußgängerverkehr, Radverkehr und öffentlicher Nahverkehr die Bedingungen zur Nutzung in der Weise gefördert werden, dass eine erhebliche Entlastung im Kfz-Verkehr erreicht wird. Das Mobilitätskonzept nutzt daher nicht nur denjenigen Personen, die die Verkehrsmittel Fuß, Rad, Bus und Zug nutzen, sondern insbesondere auch den Autofahrerinnen und -fahrern, die künftig wesentlich flüssiger fahren können, da die Überlastungseffekte – der Hauptgrund für Stauungen – verringert werden.

Die nachfolgende Darstellung zeigt auf, dass auch im Bereich größerer Entfernungsklassen der Radverkehr zunehmend an Einfluss gewinnt. Aufgrund des Fehlens einer kreisweiten Untersuchung wurde als Quelle die Haushaltsbefragung im Mobilitätskonzept der Stadt Bergisch Gladbach verwendet. Die Ergebnisse sind übertragbar. Es ist zu berücksichtigen, dass die Haushaltsbefragung zu einer Zeit geführt wurde, als elektrisch unterstützte Fahrräder noch eine seltene Modeerscheinung waren. Deren Anteil am gesamten Radverkehr lag seinerzeit weit unter 10%. Dies hat sich zwischenzeitlich deutlich verändert.

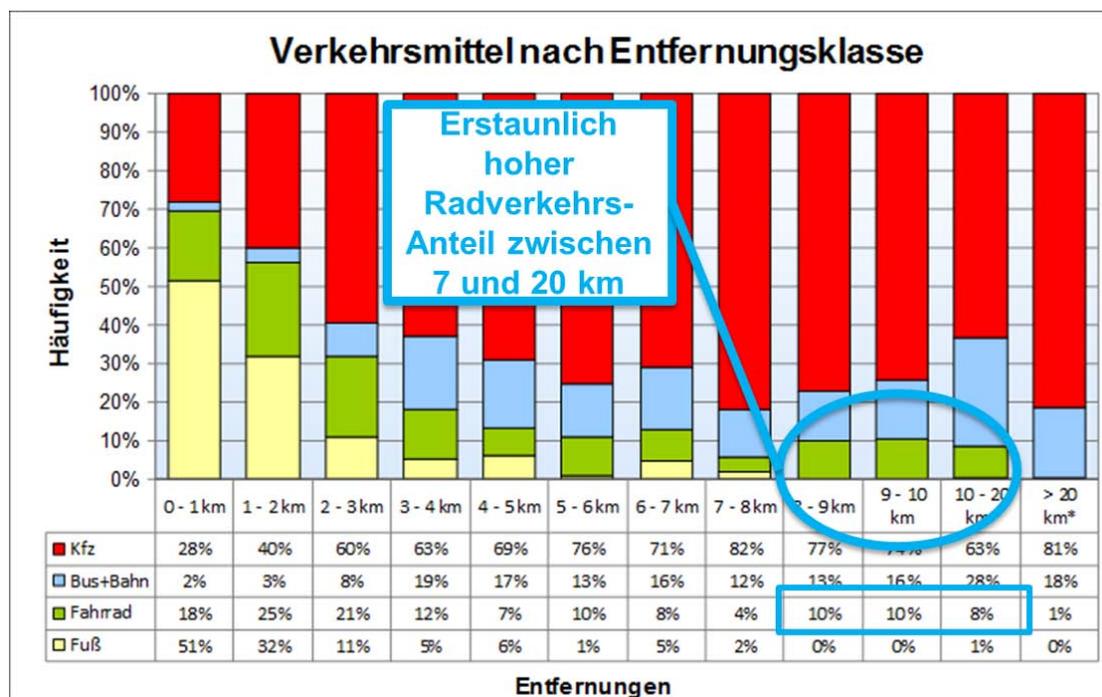


Abbildung 2: Verkehrsmittelnutzung nach Entfernungsklasse, Quelle: Haushaltsbefragung Bergisch Gladbach

Noch deutlicher zeigt der Blick auf die Ergebnisse im Kurzstreckenbereich zwei Umstände auf. Es wird deutlich, wie sehr sich die Nutzung des Kfz in ungünstigen Anteilen bewegt hat. Schon im Entfernungsbereich von 2 bis 3 Kilometern, also einer Strecke die in 10 Minuten bequem mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann, beträgt der Anteil des Kfz-Verkehrs mehr als 50%. Wege von durchschnittlich 500 Metern (= 6 Minuten Fußweg) weisen einen Anteil von 28% Kfz-Verkehr auf!

Die Effekte einer veränderten Verkehrsmittelnutzung werden noch dadurch verstärkt, dass diese extrem kurzen Wege in der Regel in denjenigen Bereichen auftreten, in denen sie am wenigsten gewünscht werden, nämlich im unmittelbaren zentralen Bereich der Innenstädte und inmitten von Wohngebieten. Hier ist sowohl die Schadstoffemission der Kraftfahrzeuge als besonders schädlich anzusehen, aber auch gestattet in diesen Bereichen die Fahrweise (häufiges Anfahren und Bremsen, niedrige Gänge) auch kein energieeffizientes Fahren. Zudem ist unmittelbare Nähe zur wohnenden Bevölkerung, zu Schulen und zum Einzelhandel gegeben, sodass Einsparpotenziale in diesem Bereich eine besonders hohe Wertigkeit besitzen. Zusammenfassend kann daher gesagt werden, dass die Förderung der Nahmobilität sowohl realistische Effekte erzeugt als auch als besonders hilfreich anzusehen ist.

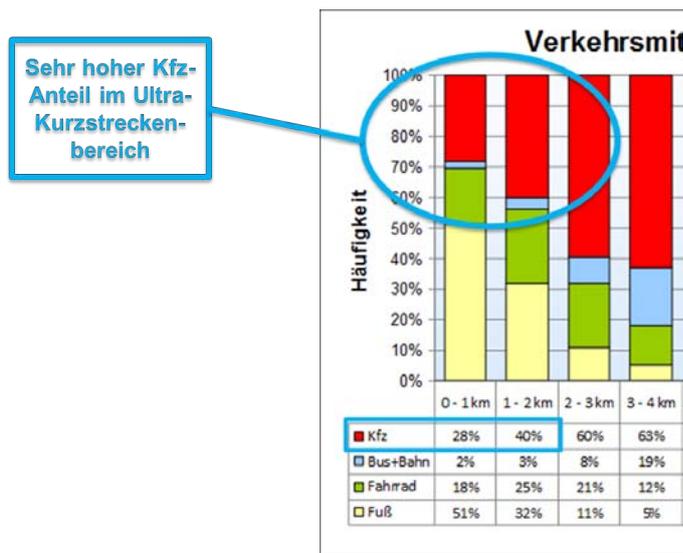


Abbildung 3: Verkehrsmittelnutzung nach Entfernungsklasse - Kurzstrecken, Quelle: Haushaltsbefragung Bergisch Gladbach

Diese Zahlen zeigen zum anderen aber auch, wieviel Potenzial in einer Verbesserung der Bedingungen der Nahmobilität unterstellt werden kann. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die kurzen Fahrten vornehmlich in den empfindlichsten Bereichen stattfinden (Wohngebiete und Innenstädte) ist von bedeutenden positiven Effekten auszugehen. Die Einsparung, gerade der kurzen Wege, liegen bei Kfz mit Verbrennungsmotoren in einer

- Verringerung des Lärms,
- Verringerung des Schadstoffausstoßes,
- Verringerung des Parksuchverkehrs (Verkehrsvermeidung),
- Verringerung der Belegung von Stellplätzen,
- Erhöhung der Umfeldqualität beim Einkauf und beim Wohnen.

4.5. Fazit zur allgemeinen Analyse

Nachhaltige Mobilität ist somit eine Mischung aus Strategien, die Wege entweder ganz vermeiden oder notwendige Wege kürzer gestalten einerseits und der Verlagerung der Verkehrsarbeit auf die effizienteren Verkehrsmittel andererseits. Nur Maßnahmen, die diesem Anspruch genügen, finden Eingang in Mobilitätskonzepte. Zusätzliche Umgehungsstraßen und Planungen, die dazu beitragen Engpässe im Straßenverkehr zu beseitigen, mögen innerhalb des Systems Straße einen hohen und berechtigten Wert besitzen, sind aber nicht geeignet, um die Ziele eines Mobilitätskonzeptes zu unterstützen und finden daher keinen Eingang in das hier vorliegende Konzept.

5. Ergebnisse der Online-Befragung der Bevölkerung des Kreises Wesel

Unverzichtbar war es im Kreis Wesel, im Zusammenhang mit der Erstellung des Mobilitätskonzeptes, ein breit angelegtes Beteiligungsverfahren durchzuführen. In das Beteiligungsverfahren wurden bislang die Städte und Gemeinden des Kreises, die Verkehrsunternehmen, der "Runde Tisch ältere Menschen" sowie die politischen Gremien des Kreises einbezogen. Der vorläufige Entwurf soll diesen Beteiligten erneut sowie einem weiten Kreis an Interessenten zugänglich gemacht werden. Die Ergebnisse dieser Beteiligung werden berücksichtigt.

Besonders wichtig war dem Kreis Wesel in diesem Zusammenhang eine direkte Beteiligung der Bevölkerung. Daher wurde eine Online-Umfrage gestartet an der sich die Bevölkerung vom 10.12.2018 bis zum 31.01.2019 beteiligen konnte. Ausdrücklich wurde Personen, die über keinen Internetzugang verfügen oder ein solchen nicht nutzen wollten, eine schriftliche Teilnahme ermöglicht.

Inhaltlich war die Online-Umfrage dergestalt aufgebaut, dass zehn konkrete und durch Ankreuzen einfach zu beantwortende Fragen gestellt wurden, die im Zusammenhang mit der künftigen Mobilität im Kreis Wesel besonders wichtig sind. Hierbei ging es nur bedingt darum, Absichtserklärungen abzurufen,

sondern konkrete Verhaltensweisen und Entscheidungshintergründe kennenzulernen, um verbesserte Mobilitätsangebote machen zu können. Darüber hinaus hatten die Einwohnerinnen und Einwohner die Möglichkeit, alle Anliegen, die ihnen wichtig waren, über eine freie Antwortmöglichkeit darzustellen. Diese wurde intensiv genutzt und lieferte wichtige Erkenntnisse. Persönliche Daten wurden nur insoweit abgefragt, als das ungefähre Alter und der Wohnort erfragt wurden, selbstverständlich auf freiwilliger Basis und vollständig anonym. Auf dieser Grundlage konnten Anregungen, zum Beispiel zum ÖPNV, auch entsprechend verortet und gegebenenfalls direkt Möglichkeiten einer Veränderung entwickelt werden.

Im Vorfeld wurden zur Erlangung von Repräsentativität auf 1.000 Teilnehmende angestrebt. Letztendlich nahmen dann insgesamt 1.290 Personen an der Umfrage teil. Damit war eine mehr als ausreichende Repräsentativität gegeben.

Nachfolgend werden die Ergebnisse zusammengefasst.

Aufgrund der 1.227 Personen, die ihren Wohnort angegeben haben, konnte ermittelt werden, in welchen Städten und Gemeinden des Kreises eine besonders hohe oder eine etwas geringere Teilnahme vorlag. Besonders intensiv war die Beteiligung in der Gemeinde Hünxe.

Alpen	53
Dinslaken	155
Haminkeln	48
Hünxe	204
Kamp-Lintfort	24
Moers	263
Rheinberg	58
Neukirchen-Vluyn	28
Schermbek	38
Sonsbeck	7
Voerde	92
Wesel	203
Xanten	54
Summe	1227

Beteiligung gemessen an der Einwohnerzahl	
	gute und zu erwartende Beteiligung
	deutlich höhere Beteiligung als zu erwarten
	geringere Beteiligung als zu erwarten

Abbildung 4: Beteiligung an der Online-Befragung Kreis Wesel

Wichtig im Zusammenhang mit der Mobilität ist die Frage nach dem Besitz einer Fahrerlaubnis. Bei einer vergleichbaren Umfrage im Kreis vor ca. 20 Jahren waren 17% der Personen ohne Führerschein. Der Anteil ist mittlerweile laut aktueller Umfrage auf etwas unter 10% gesunken.

1. Haben Sie eine Fahrerlaubnis / einen Führerschein?

Anzahl Teilnehmer: 1.286

1.165 (90.6%): ja

121 (9.4%): nein

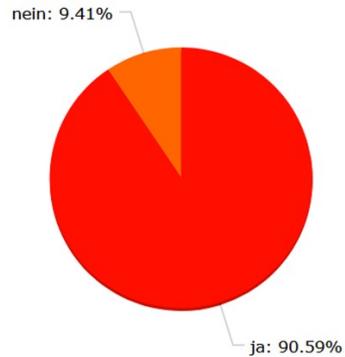


Abbildung 5: Online-Befragung Kreis Wesel, Führerscheinbesitz

Der Motorisierungsgrad nimmt somit weiterhin deutlich zu. Dies zeigt auch die zweite Frage zur PKW-Verfügbarkeit, die mit über 85% ebenfalls angestiegen ist. Die PKW-Verfügbarkeit im Kreis Wesel stellt auch im NRW-weiten und bundesweiten Vergleich einen Spitzenwert dar.

2. Steht Ihnen ein PKW zur Verfügung?

Anzahl Teilnehmer: 1.285

1.096 (85.3%): ja

189 (14.7%): nein

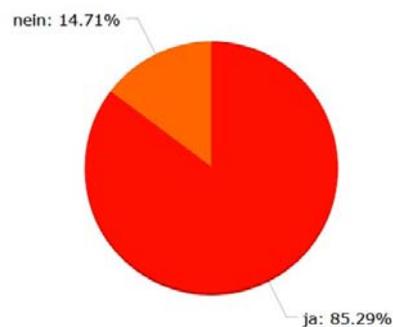


Abbildung 6: Online-Befragung Kreis Wesel, Pkw-Verfügbarkeit

Die PKW-Nutzung dominiert derzeit deutlich das Verkehrsgeschehen im Kreis Wesel. Während nur 9% grundsätzlich keinen PKW nutzen, liegt die Zahl derjenigen, die das Auto häufig benutzen, im Bereich von 80%.

3. Wie oft nutzen Sie einen PKW?

Anzahl Teilnehmer: 1.282

736 (57.4%): täglich

255 (19.9%): mehrmals in der Woche

56 (4.4%): wöchentlich

42 (3.3%): mehrmals im Monat

9 (0.7%): monatlich

69 (5.4%): gelegentlich

115 (9.0%): nie

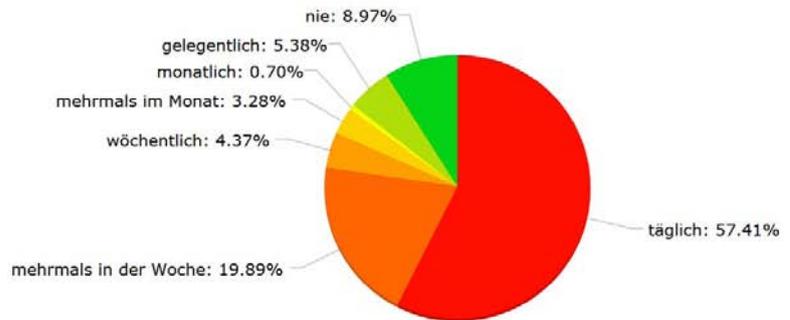


Abbildung 7: Online-Befragung Kreis Wesel, Pkw-Nutzung

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel dagegen liegt bei knapp unter 30%, gemessen an Nutzern, die regelmäßig auf den ÖPNV zurückgreifen. 1/4 der Bevölkerung nutzt den ÖPNV gar nicht, ein planerisch besonders relevanter Teil von fast 40 % bezeichnet sich als Gelegenheitsnutzer. Hier liegt ein großes Potenzial für die Zukunft.

4. Wie oft nutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel?

.png .pdf .xls

Anzahl Teilnehmer: 1.284

179 (13.9%): täglich

147 (11.4%): mehrmals in der Woche

36 (2.8%): wöchentlich

70 (5.5%): mehrmals im Monat

33 (2.6%): monatlich

495 (38.6%): gelegentlich

324 (25.2%): nie

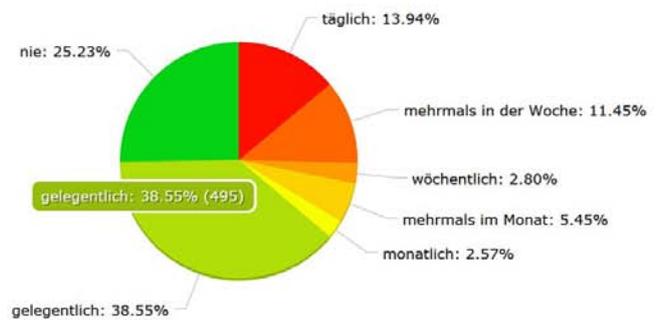


Abbildung 8: Online-Befragung Kreis Wesel, Nutzung ÖPNV

Das Fahrrad wird erwartungsgemäß im Kreis Wesel gern genutzt. Der größte Anteil sind auch hier die Gelegenheitsnutzer, jedoch nutzt mehr als 1/3 der Bevölkerung das Fahrrad häufig und regelmäßig.

5. Wie oft nutzen Sie das Fahrrad?

[.png](#) [.pdf](#) [.x](#)

Anzahl Teilnehmer: 1.284

- 134 (10.4%): täglich
- 232 (18.1%): mehrmals in der Woche
- 67 (5.2%): wöchentlich
- 141 (11.0%): mehrmals im Monat
- 62 (4.8%): monatlich
- 453 (35.3%): gelegentlich
- 195 (15.2%): nie

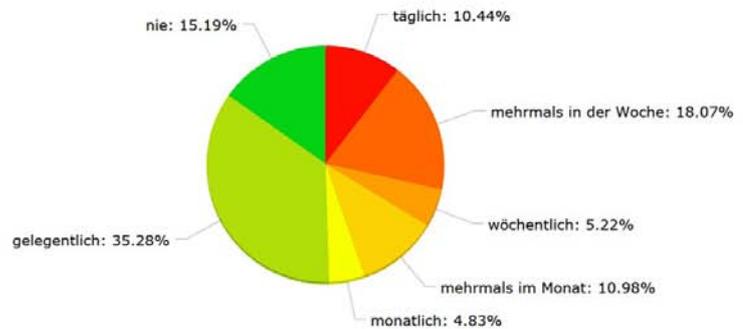


Abbildung 9: Online-Befragung Kreis Wesel, Fahrradnutzung

Ein häufiger Hinderungsgrund für die Fahrradnutzung ist das Fehlen einer geeigneten Abstellmöglichkeit. 3/4 der Bevölkerung gaben jedoch an, über eine ebenerdige Abstellmöglichkeit für das Fahrrad zu verfügen.

6. Verfügen Sie an Ihrem Wohnort über eine ebenerdige Abstellanlage für Ihr Fahrrad, oder müssen Sie es über Treppen tragen?

[.png](#) [.pdf](#) [.x](#)

Anzahl Teilnehmer: 1.275

- 964 (75.6%): Ich habe eine ebenerdige Abstellmöglichkeit
- 311 (24.4%): Ich muss das Fahrrad über Treppenstufen tragen

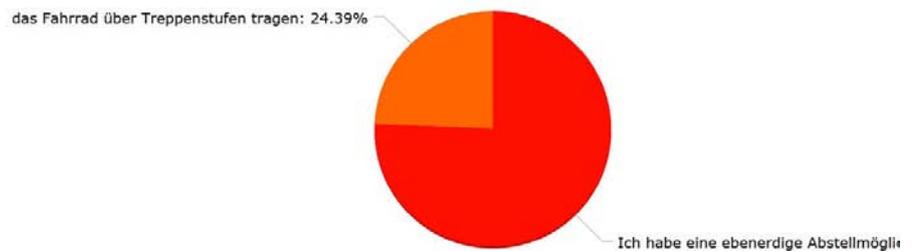


Abbildung 10: Online-Befragung Kreis Wesel, Verfügbarkeit Abstellanlage Fahrrad

Eine aktuelle Entwicklung, die das Fahrrad als Alltags-Verkehrsmittel außerordentlich voranbringt, da es sowohl die Reichweite als auch den Fahrkomfort erhöht, sind das E-Bike und das Pedelec, also elektrisch unterstützte Fahrräder. Zum Zeitpunkt der Umfrage besaßen bereits mehr als 12% der Bevölkerung ein solches Rad, weitere 8% denken über eine Anschaffung nach. Die Besitzquote ist somit in den letzten Jahren steil angestiegen. Es ist davon auszugehen, dass sich dieser Trend fortsetzen wird.

7. Besitzen Sie ein elektrisch unterstütztes Fahrrad (E-Bike oder Pedelec)?



Anzahl Teilnehmer: 1.282

1.025 (80.0%): Besitze ich nicht
(weiter mit Frage 10).

98 (7.6%): Besitze ich nicht, denke
aber über eine Anschaffung nach
(weiter mit Frage 10).

159 (12.4%): Besitze ich.

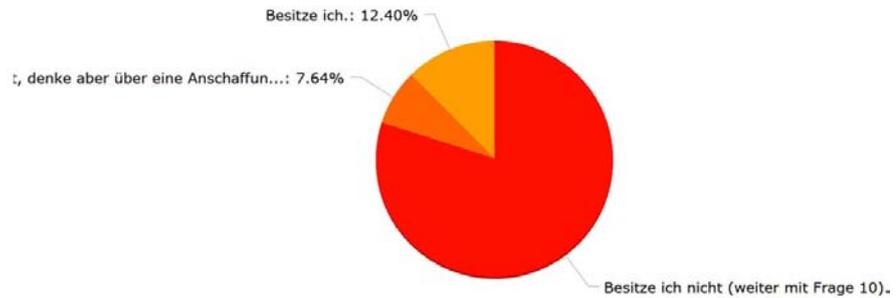


Abbildung 11: Online-Befragung Kreis Wesel, Besitz E-Rad

Von denjenigen Personen, die ein Elektrorad besitzen, nutzen es fast alle häufig oder regelmäßig. Während beim normalen Fahrrad die Quote derjenigen, die das Fahrrad mindestens wöchentlich nutzen bei 34% liegt, liegt der Anteil derjenigen, die ein E-Rad besitzen genau doppelt so hoch. Die Anschaffung des Elektrofahrrades erhöht somit die tägliche Kilometerleistung erheblich.

8. Wie oft nutzen Sie das Elektrofahrzeug?



Anzahl Teilnehmer: 159

28 (17.6%): täglich

60 (37.7%): mehrmals in der Woche

19 (11.9%): wöchentlich

20 (12.6%): mehrmals im Monat

2 (1.3%): monatlich

27 (17.0%): gelegentlich

3 (1.9%): nie

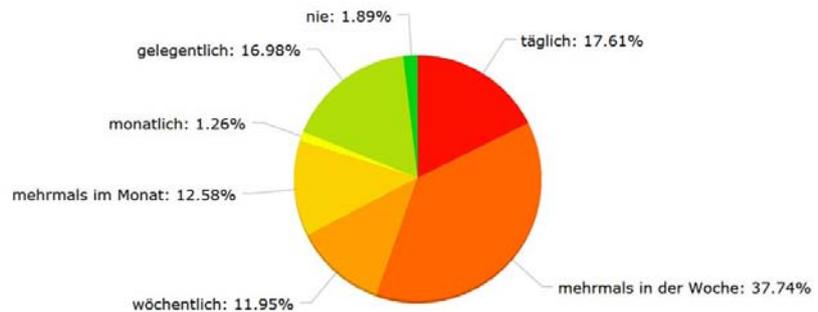


Abbildung 12: Online-Befragung Kreis Wesel, E-Rad-Nutzung

Die meisten befragten Teilnehmer geben an, nach Anschaffung eines E-Rades weitere Strecken und häufiger zu fahren. Das Elektrorad ist somit ein Beleg für das sich ändernde Verhalten. Es zieht naturgemäß den Wunsch nach passender Infrastruktur nach sich, mit der die Nutzung komfortabel ist und die technisch möglichen Geschwindigkeiten auch erreicht werden können. Vor allem aber ist Sicherheit die wichtigste und am meisten gewünschte Voraussetzung für die dauerhafte Nutzung dieser Verkehrsmittel. Letzteres gilt weiterhin natürlich auch für den Fußverkehr und die Nutzung von Fahrrädern ohne technischen Antrieb.

9. Hat sich durch das Elektrofahrzeug Ihr Verkehrsverhalten geändert?

[.png](#) [.pdf](#) [.xls](#) [.csv](#)

Anzahl Teilnehmer: 159

26 (16.4%): Ja, ich fahre weitere Strecken als vorher

24 (15.1%): Ja, ich fahre häufiger mit dem Rad als früher

60 (37.7%): Ja, ich fahre weiter und häufiger als früher

49 (30.8%): Nein, im Großen und Ganzen nicht

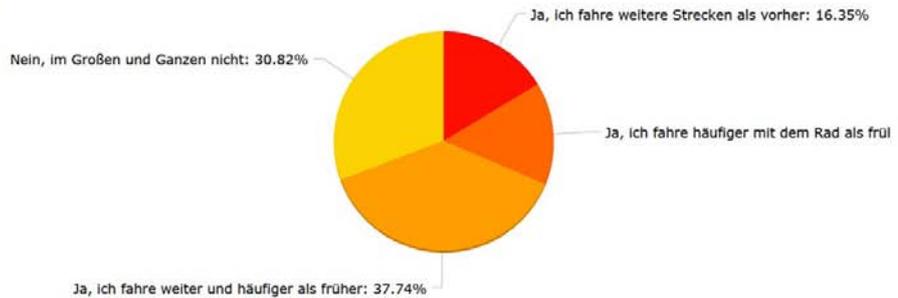


Abbildung 13: Online-Befragung Kreis Wesel, Verhaltensänderung durch E-Rad

Als 10. Frage wurden die Einwohnerinnen und Einwohner mit einigen Aussagen zum Thema Verkehr konfrontiert und konnten im Falle einer weitgehenden oder vollständigen Zustimmung mehrere Möglichkeiten ankreuzen. Hierbei wurden absolute Spitzenwerte für die beiden folgenden Aussagen registriert:

1. Das Vorkommen im Straßenverkehr ist in den letzten Jahren deutlich schlechter geworden.
2. Wenn attraktive Alternativen mit Zug oder Bus zur Verfügung stehen würden, würde ich das Auto häufiger stehen lassen.

Beide Antworten wurden von fast 3/4 der Bürgerinnen und Bürger angekreuzt. Dieses Ergebnis verdeutlicht in eindrucksvollster Weise, worin derzeit das Problem besteht und wie es zu lösen wäre. Das Verkehrsangebot der alternativen Verkehrsmittel muss deutlich besser werden. Die Bereitschaft, die Alternativen dann zu nutzen und damit auch wirtschaftlich zu unterstützen, ist außerordentlich groß.

Ergebnisse der Fragen 1 bis 10

10. Welche der folgenden Aussagen trifft aus Ihrer Sicht weitestgehend oder vollständig zu? (Mehrfachnennungen sind möglich)

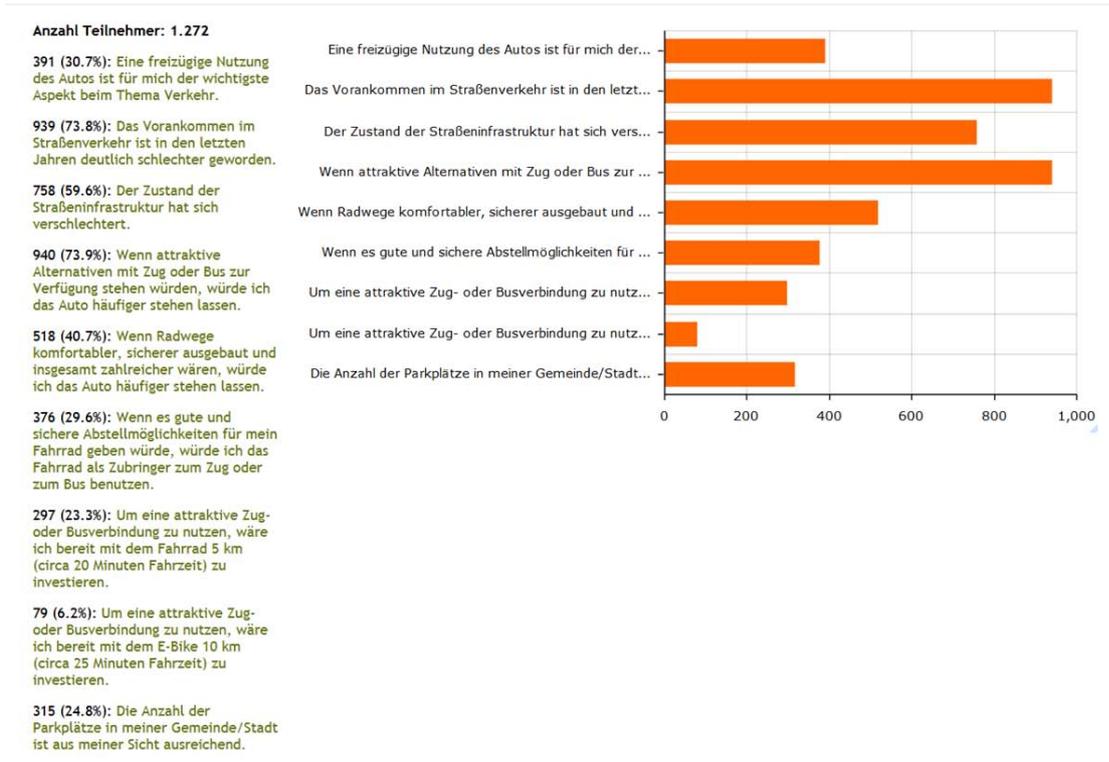


Abbildung 14: Online-Befragung Kreis Wesel, Aussagen zu Verkehrsabläufen im Kreis

In Bezug auf die Altersstruktur war festzustellen, dass Kinder und ältere Menschen etwas weniger vertreten waren, als statistisch zu erwarten war; im Übrigen die Verteilung weitgehend repräsentativ war.

11. Wie alt sind Sie?

Anzahl Teilnehmer: 1.287

1 (0.1%): 6-14 Jahre

19 (1.5%): 15-17 Jahre

189 (14.7%): 18-25 Jahre

441 (34.3%): 26-40 Jahre

530 (41.2%): 41-64 Jahre

107 (8.3%): 65 Jahre und älter

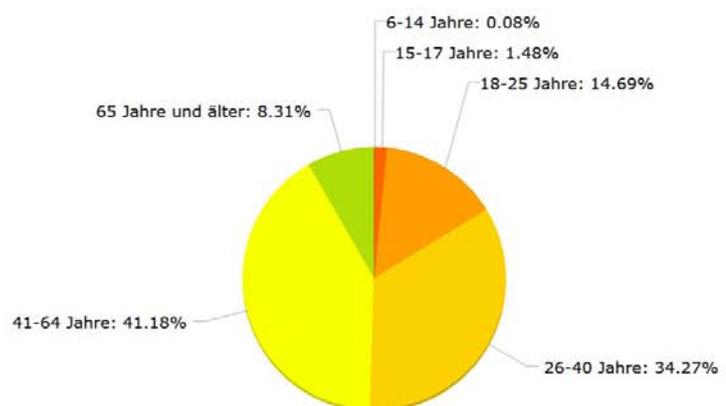


Abbildung 15: Online-Befragung Kreis Wesel, Teilnehmendenalter

Zusätzlich gab es die Möglichkeit einer offenen Antwort (freier Text) auf die Frage: "Haben Sie darüber hinaus konkrete Anregungen zum Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel?"

- Insgesamt haben sich hierzu mehr als 600 Befragte geäußert.
- Es wurden weit über 1.000 Vorschläge zur Verbesserung der Mobilität gemacht.
- Am häufigsten wurden Anregungen zum ÖPNV/SPNV genannt.
- Zweiter Schwerpunkt war das Thema "sicheres Radfahren".

Absoluter Spitzenreiter bei den freien Antworten waren Aussagen zur Qualität des ÖPNV. Hier wurde sehr viel Kritik geäußert, aber auch häufig die Bereitschaft betont, diesen nutzen zu wollen. Inhaltlich war hierbei das deutlich schlechtere Vorankommen in der Nebenverkehrszeit, also abends und an den Tagen des Wochenendes, das Hauptthema. Dies gilt sowohl hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit als auch hinsichtlich der Anschlüsse.

6. Allgemeine Maßnahmen-Empfehlungen

Basierend auf den bisherigen Analysen und Befragungsergebnissen wurden vier Schwerpunkte für die Maßnahmenbildung herausgearbeitet. Diese werden ausführlich im Kapitel 7 behandelt. Auch für die übrigen Bereiche wurden Maßnahmen entwickelt und empfohlen, jedoch mit geringerer Tiefe. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass dem Kreis Wesel hierbei eine höchst unterschiedliche Rolle bei der Umsetzung zukommt. Teilweise ist der Kreis selbst zuständig und kann die Maßnahmen eigenverantwortlich und vollständig umsetzen. Teilweise verstehen sich die Maßnahmen jedoch als reine Empfehlung an die für die Umsetzung Verantwortlichen. Teilweise wurden Anregungen aus kommunalen Mobilitätskonzepten übernommen.

Folgende Maßnahmen sind Bestandteil des Mobilitätskonzepts des Kreises Wesel und Ziel der Umsetzung für den Kreis, seine kommunalen Partner und weitere Beteiligte:

Mobilitätsmanagement:

- Durchführung einer Wohnstandortanalyse, um theoretische Verlagerungs- und Vermeidungspotenziale zu erfassen (Umstieg auf das Fahrrad, Bildung von Fahrgemeinschaften)
- Verstärkte Verbreitung von Mobilitätsinformationen über das Intranet der Stadtverwaltungen
- Schaffung von ausreichend dimensionierten, abschließbaren und überdachten Fahrradabstellanlagen für Verwaltungsmitarbeiter und Besucher von Kreisverwaltung und Rathäusern
- Beschaffung von Pedelecs und E-Lastenfahrrädern zum Ersatz von Dienstreisen mit dem PKW

- Einrichtung eines Fuhrparkmanagements zur zentralen Verwaltung und Disposition von kommunalen Fahrzeugen
- Auswertung der Fahrtenbücher um zu ermitteln, wie viele Fahrten auf Dienstpedelecs und (E-)Lastenräder umgestellt werden könnten und Anschaffung entsprechender Pedelecs und Lastenräder
- Umstellung von Dienst-PKW auf E-Fahrzeuge
- Entwicklung einer Konzeption für ein Carsharing mit Dienstfahrzeugen und privater Nutzung (u.a. Austausch mit der Stadt Hamminkeln und anderen Beispielstätten als "best-practice"-Beispiele)
- Unterstützung beim Thema Schülermobilität: Sicherer Schulweg, Haltestellen für "Eltern-Taxis", Walking Bus-Angebote (= Organisation von "Geh-Gemeinschaften" auf dem Schulweg), "Verkehrzähmer"-Projekte (= Kinder trainieren das Zufußgehen auf Alltagswegen), Schaffung von guten Fahrradabstellanlagen
- E-Mobilität und betriebliches Mobilitätsmanagement im Kreis Wesel können mit den Städten und Gemeinden, Unternehmen, der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe AG (NIAG) und der Kreisverwaltung geplant und umgesetzt werden.
- Bei vielen Unternehmen im Kreis Wesel existieren Ansatzpunkte und umgesetzte Maßnahmen zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität in Bezug auf die Mitarbeitermobilität, den Fuhrpark und die Gestaltung von Dienstreisen. Dazu gehören beispielsweise überdachte Fahrradabstellanlagen, E-Fahrzeuge, Fahrradleasing und privat organisierte Fahrgemeinschaften oder auch die Teilnahme an der Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit".
- Die NIAG bietet Unternehmen die Möglichkeit im Verbund mit anderen Unternehmen ein Sonderticket zu beschaffen, das besonders attraktive Konditionen bietet. Dieses Angebot sollte stärker in den Unternehmen bekannt gemacht werden.
- Leihradangebote wurden im Rahmen des Mobilitätskonzepts hinsichtlich Realisierbarkeit geprüft. Seitens potenzieller Anbieter gibt es bedeutendes Interesse am Thema.
- Insgesamt ist festzuhalten, dass betriebliches Mobilitätsmanagement im Kreis Wesel noch am Anfang steht. Durch Informationsveranstaltungen für Unternehmen können Wissenslücken z.B. hinsichtlich Ticketoptionen, Jobradangeboten etc. abgebaut werden und ein gewisser Anteil der Fahrten auf umweltfreundliche Alternativen verlagert werden.
- Teilnahme an der Europäischen Woche der Mobilität
- Info-Paket für Neubürgerinnen und Bürger in allen Kommunen

Allgemeine Maßnahmen zum Radverkehr:

- Gegenseitige Schulung von Radfahrerinnen und -fahrern (Schwerpunkt Schüler) und Lkw-Fahrerinnen und -fahrern, um die Perspektive des jeweils anderen kennenzulernen.
- Werbung für bereits bestehende Angebote zu Trainingsseminaren für Pedelecs, um die Fahrsicherheit, insbesondere bei älteren Fahrerinnen und Fahrern, zu verbessern. Ziel sollte es sein, über Testtage alternative

Mobilitätsformen, wie z.B. Pedelecs, zu testen und gleichzeitig die Perspektiven der jeweils anderen Verkehrsteilnehmer kennen zu lernen, um vorausschauender und rücksichtsvoller zu fahren.

- Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW), um auf den Verbesserungsbedarf bei der Qualität der Radwege hinzuweisen.

Allgemeine Maßnahmen zum ÖPNV:

- Während der ÖPNV für eine Verkehrswende ausgebaut werden und er vermehrt von den Einwohnerinnen und Einwohnern genutzt werden sollte, besteht ein Mangel an Busfahrerinnen und -fahrern, der perspektivisch weiter zunehmen wird. Dieses Problem kann eventuell in einigen Jahren durch automatisiertes Fahren begrenzt werden.
- Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen ist zwar erlaubt, aber durch den Vorrang von Kinderwagen, Rollstühlen und Rollatoren besteht immer die Gefahr, die Fahrt nicht antreten bzw. fortsetzen zu können. Fahrradanhänger, die im touristischen Bereich eingesetzt werden, eignen sich nicht, da diese nicht mit der Fahrzeiteinhaltung vereinbar sind. Vielmehr bedarf es guter Fahrradabstellanlagen an Haltestellen, um die Kombination von Radverkehr und ÖPNV zu ermöglichen.
- Für Studierende und nachtaktive Personen sollten Nachtfahrangebote (22 - 5 Uhr) in den Bedarfszonen ausgebaut werden.
- Es bedarf insgesamt einer hohen Qualität der Busse, der Netze und der Taktung, um Menschen, die vielfach früher ausschließlich den Pkw genutzt haben, für einen Umstieg auf den ÖPNV zu gewinnen.
- Der Ein- und Ausstieg aus den Bussen ist teilweise noch problematisch. Bis 2022 soll die Barrierefreiheit umgesetzt worden sein, aber eine vollständige Barrierefreiheit ist erst mittelfristig zu erwarten. Hier hat der Kreis Wesel jedoch bereits mit dem Nahverkehrsplan (NVP) eine solide Grundlage geschaffen, die von den Kommunen gut angenommen wird.
- Unterstützung der Bemühungen um alternative Antriebe im Busverkehr. Zwar ist der ÖPNV in Bezug auf Schadstoffausstoß trotz des Dieselantriebs aufgrund der Besetzung gegenüber dem Pkw sehr deutlich im Vorteil. Es ist jedoch notwendig, diesen Vorsprung weiter auszubauen.

Verkehr an Schulen:

- Nachdem die Schulbezirke entfallen sind und Kinder auch Schulen außerhalb des für sie vorgesehenen Schulbezirks besuchen können, hat der Bringverkehr durch die Eltern stark zugenommen und viele Kinder werden bis zum Schuleingang gefahren. Damit entsteht an den Schulen eine hohe Verkehrsbelastung mit erheblichen Gefahren für die Schülerinnen und Schüler.
- Durch "Haltestellen" für Eltern in größerer Entfernung zur Schule und die Erschwerung des Parkens an der Schule wird die Verkehrssituation an der Schule entlastet.

- Es zeigt sich, dass eine Ansprache der Eltern über die Schule häufig nicht erfolgreich ist. Aktionen, wie die "Zu Fuß zur Schule-Woche", bei der Kinder Punkte für jeden Fußweg sammeln und am Ende der Woche bei Erfolg ein Gewinn lockt, sind deutlich wirksamer. Die Kinder erziehen damit ihre Eltern, die bislang zu selten als Vorbild auftreten. Die Verteilaktion roter Karten durch Schülerinnen und Schüler sowie Polizistinnen und Polizisten an vor der Schule parkende Eltern, zeigte eine hohe Wirkung.
- Es sollte verstärkt an sicheren Schulwegen gearbeitet werden, damit mehr Kinder zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen. Die Sichthöhe und das Blickfeld der Kinder unterscheiden sich deutlich von denen Erwachsener. Dies sollte bei der Überprüfung und Sicherung von Schulwegen beachtet werden. Förderung von Aktionen wie dem "Walking-Bus", bei dem Grundschulkindern der 1. und 2. Klasse gemeinsam mit einem Elternteil eine feste Route ablaufen und weitere Kinder mitnehmen.

Signalanlagen:

Bei vielen Signalanlagen im Kreis Wesel ist zu berücksichtigen, dass sie im Zuge von "Gemeinsamen Fuß- und Radwegen" (Zeichen 240 StVO) liegen. Dies löst beim Freischalten der Grünphase für Fußgänger eine relativ lange Mindestsperzeit aus. Diese Mindestsperzeit besteht aus:

- Grünzeit
- Räumzeit

Die Grünzeit ist die Zeit, in der das Fußgänger- / Radfahrersignal "grün" leuchtet. Die Räumzeit ist der Zeitraum, den Fußgängerinnen und Fußgänger benötigen, um nach Umschalten der Ampel auf "rot" den Gefahrenbereich (die Furt im von Autos befahrenen Straßenraum) zu verlassen. Sofern diese Mindestsperzeit länger ist, als die eigentlich für den Kfz-Verkehr erforderliche Sperzeit, führt dies zu einem unnötig längeren Warten des gesperrten Verkehrsstromes. Als Folge käme ein erhöhter Schadstoffausstoß durch wartende stehende Kfz zustande.

Vollständig und kurzfristig zu ändern sind Lichtsignalanlagen, bei denen Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer die Grünphase durch eine Anforderung per Knopfdruck herbeiführen müssen. Statt dem umweltfreundlichen Verkehr Vorteile einzuräumen wird zugunsten von Verbesserungen für den Kfz-Verkehr, die im Promille-Bereich liegen, verlangt, dass ganze Umläufe abzuwarten sind, obwohl zeitgleich der Kfz-Strom in die gleiche Fahrtrichtung fahren darf. Neben der nicht nachvollziehbaren Benachteiligung in Bezug auf die Reisezeit stellt die vorliegende Situation aber auch ein Sicherheitsproblem dar. Die Fahrerinnen und Fahrer von abbiegenden Kraftfahrzeugen überzeugen sich in aller Regel sorgfältig davon, ob der Fuß- und Radverkehr seinerseits fahren darf. Dies ist an den genannten Anlagen häufig nicht der Fall, die Anlage steht auf "rot". Tritt diese Situation mehrfach auf, so gewöhnen sich die Kraftfahrerinnen und Kraftfahrerinnen und -

fahrer schnell an diese Situation und rechnen nicht mehr damit, dass der Fuß- und Radverkehr an dieser Stelle auch gleichzeitig "grün" haben kann. Folge ist dann ein zügiger und unaufmerksamer Abbiegevorgang. So kommt es zu meist sehr schweren Unfällen. Es ist vollkommen unverständlich, warum diese Situation nach wie vor fast flächendeckend besteht und auch bei neuen Anlagen weiterhin Anwendung findet.

- Eine zentrale Empfehlung des Mobilitätskonzeptes ist daher die vollständige Änderung dieses Zustands an **allen Signalanlagen aller Baulastträger** im Kreis Wesel. Ausgenommen sind naturgemäß Anlagen die dauerhaft oder zeitweise im Bedarfsbetrieb laufen. Hier ist die Anforderung zweckmäßig.

7. Darstellung der Schwerpunkte des Mobilitätskonzepts

7.1. Schnelle Radwege im Kreisgebiet

7.1.1. Potenzialanalyse zum schnellen Radverkehr

Aus den in den vorherigen Kapiteln genannten Gründen spielt der Radverkehr bei der Verbesserung der Bedingungen, rund um die Mobilität im Kreis Wesel, eine tragende Rolle. Insgesamt sind alle Kommunen seit vielen Jahren bemüht, die Planungen im Radverkehr ständig richtliniengemäß und entsprechend dem innerörtlichen Bedarf anzupassen und haben auch Aktivitäten entfaltet, grenzüberschreitende Radwege zu verbessern, wobei hier in der Regel durch die Zuständigkeitsproblematik die Umsetzungszeiträume erheblich länger sind. Die Kommunikation im Rahmen des Beteiligungsverfahrens hat gezeigt, dass teils auch wichtige Lückenschlüsse bislang nicht umgesetzt werden konnten.

Das Mobilitätskonzept des Kreis Wesel regt im Wesentlichen zwei Bausteine zur Verbesserung des Radverkehrs im Kreisgebiet an, die im Falle einer Umsetzung zur einer erheblichen Verlagerung von Fahrten im Kfz-Verkehr auf das Fahrrad führen würden und deren Umsetzung daher ausdrücklich empfohlen wird. Dies ist zum einen die Schaffung eines Netzes von schnellen Radwegen entsprechend den tatsächlichen Bedürfnissen und unter konsequenter Schaffung von leistungsfähigen und sicheren, durchgehenden Wegen. Zum anderen empfiehlt sich der Ausbau der bislang im Freizeitverkehr existierenden Verleihmöglichkeiten in Bezug auf den Alltagsradverkehr.

Der Kreis Wesel kann über die begrüßenswerten Aktivitäten der Kommunen hinaus grundsätzlich als planerisch übergeordnete und koordinierende Stelle

tätig sein, um die Bemühung, ein kommunale Grenzen überschreitendes Radwegenetz in hoher Qualität zu schaffen, maximal zu unterstützen. Diese Aktivitäten werden parallel bereits seit einigen Jahren vom Regionalverband Ruhr (RVR) wahrgenommen, der für alle Mitgliedskommunen und damit auch für den gesamten Kreis Wesel eine Planung solcher überörtlichen und schnellen Radwege begonnen hat. Dabei wurden zum einen die Potenziale ermittelt und zum anderen ein erstes Netz bestehend aus Korridoren entwickelt, welches, um es für die Beteiligten fühlbarer zu machen, in einem ersten Schritt bereits auf konkrete Routen umgelegt wurde. Diese sind jedoch noch als flexibel zu verstehen und dienen in erster Linie der Berechnung eines ersten finanziellen Gesamtvolumens.

Für das Mobilitätskonzept des Kreises Wesel wurden in Ergänzung dieser Vorarbeit des RVR umfangreiche Analysen durchgeführt.

Bedingt durch ein früheres Projekt, welches im Auftrag des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr gemeinsam mit der Firma MotionLogic (100%ige Tochter der Deutschen Telekom AG) durchgeführt wurde, wurde die Verwendbarkeit von Bewegungsdaten aus dem Mobilfunk für Verkehrsplanungen geprüft. Hierbei wurde seinerzeit als Untersuchungsregion der Kreis Wesel ausgewählt. Aufgrund dessen standen besonders hochwertige Analysedaten für die Planung der schnellen Radwege zur Verfügung. Nachfolgend wird anhand einiger Schaubilder aufgezeigt, in welcher Weise die Analyse des Bedarfs für schnelle Radwegeverbindungen durchgeführt wurde. Alle diesbezüglichen Daten und Auswertungen wurden vom VRR für das Mobilitätskonzept zur Verfügung gestellt.

Das folgende Schaubild zeigt auf, in welcher Weise das häufige "Sich-einklinken" von Mobiltelefonen an den Sendemasten genutzt werden kann, um Bewegungen der Nutzenden nachzuvollziehen.

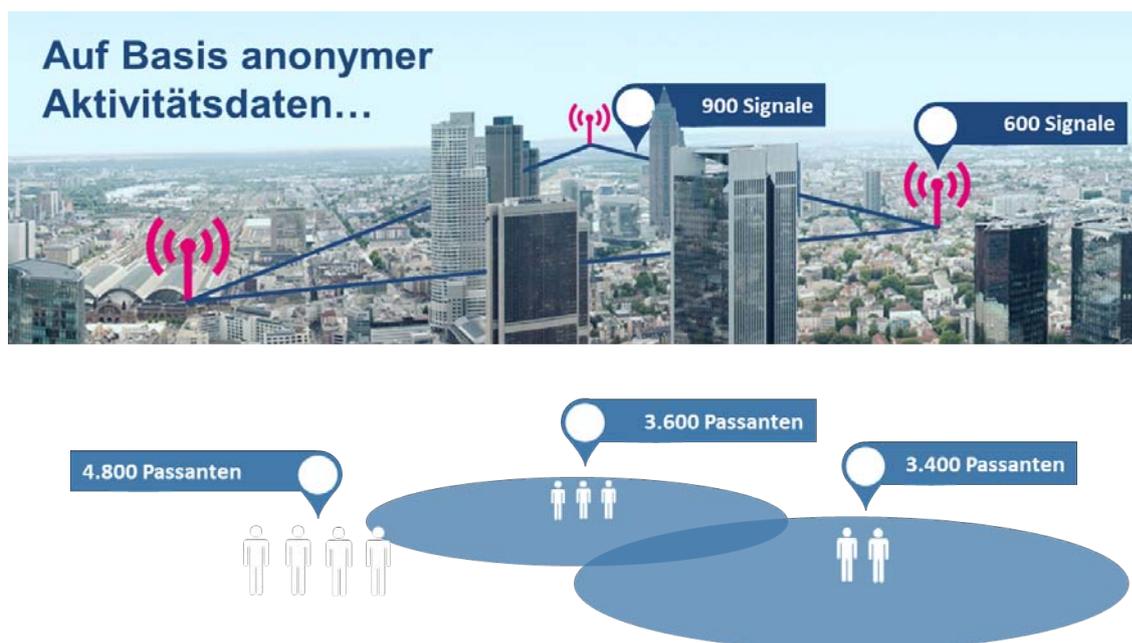


Abbildung 16: Nutzung von Mobilfunkdaten, System

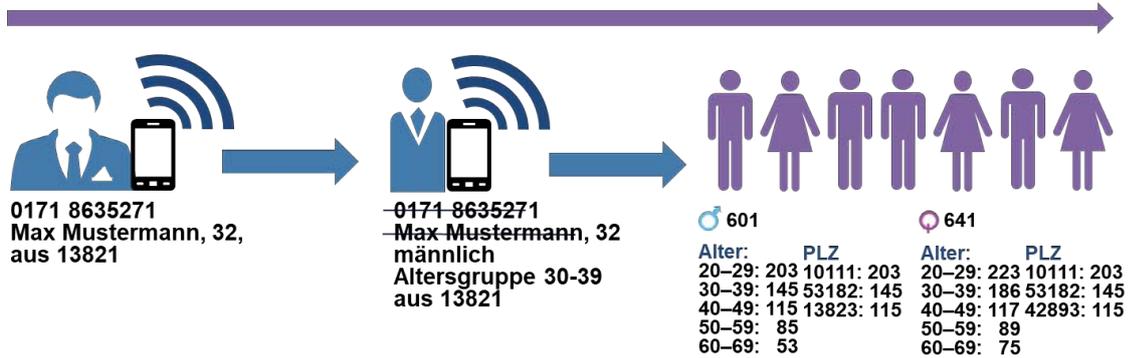
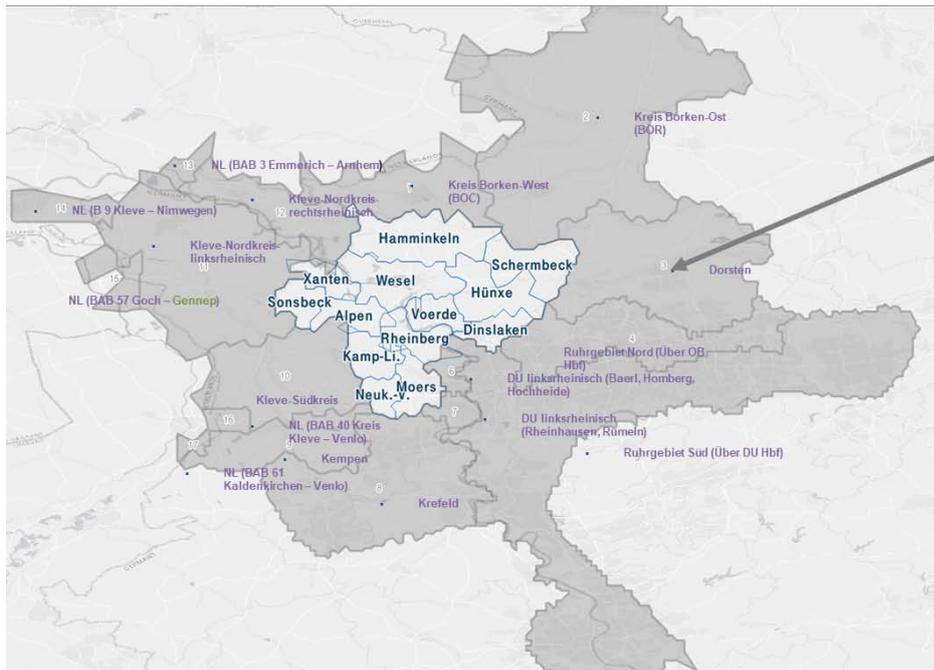


Abbildung 17: Nutzung von Mobilfunkdaten, Anonymisierung

- Persönliche Informationen (Name, Telefonnummer etc.) sind nicht an der Auswertung beteiligt
- Bewegungspfade werden nach 24 Stunden durchschnittet
- Schwellwerte bei der Speicherung: mindestens 5 Events pro Mobilfunkzelle pro Stunde, mindestens 5 identische PLZ pro Mobilfunkzelle pro Stunde
- Mindestanzahl der Ergebniswerte: 30
- Verarbeitung der Daten in einem Hochsicherheits-Rechenzentrum der Deutschen Telekom
- Opt-Out Möglichkeit für Telekom-Kunden für die Verwendung sozio-demografischer Merkmale

Abbildung 18: Nutzung von Mobilfunkdaten, Parameter

Dies geschieht selbstverständlich vollständig anonym und ist durch das entsprechende Bundesministerium zertifiziert und abgesichert. Durch eine sinnvolle Zelleinteilung, im vorliegenden Beispiel je Stadt bzw. Gemeinde, können die Bewegungen zwischen den einzelnen Zellen ermittelt und über alle Verkehrstage in einer großen Breite und Dichte der Daten nachvollzogen werden. Selbstverständlich lassen sich auch erheblich feinere Zellen bilden.



Kreis Wesel:
13 Gemeinden und
kreisangehörige Städte

17 Außenzonen:
Zusammenfassung des
ins Betrachtungsgebiet
ab-/ zufließenden
Verkehrs

- Betrachtung des Verkehrs mit Quelle und Ziel im Kreis Wesel sowie Auswertung der Beziehungen zu den Außenzellen
- Keine Berücksichtigung des Durchgangsverkehrs
- Keine Berücksichtigung des Verkehrs, der über die Außenzellen hinausgeht

Abbildung 19: Nutzung von Mobilfunkdaten, Zelleinteilung

Die Verkehre zwischen den einzelnen Zellen können tabellarisch aufgearbeitet werden, wie die folgende Abbildung aufzeigt. Neben der Unterschiedlichkeit der Verkehrstage, können auch beliebige Zeitscheiben gesondert betrachtet werden, zum Beispiel die Zeiten des Berufsverkehrs. Es können einzelne Tage ebenso ausgewertet werden, wie längere Zeiträume von mehreren Monaten. Dies ist ein großer Vorteil gegenüber der (aufwändigen und teuren) Datenermittlung mit anderen Methoden.

13 Gemeinden /kreisangehörige Städte und 17 Außenzellen, Verkehrsströme an einem Werktag, 6 - 24 Uhr

	Alpen	Dinslaken	Hamminkeln	Hünxe	Kamp-L.	Moers	Neuk.-Vl.	Rheinberg	Schermbeck	Sonsbeck	Wesel	Xanten	BOC	BOR	Dorsten	Ruhrgeb. Nord	Ruhrgeb. Süd	DU rechtsrheinisch	DU linksrhein.	Krefeld	Kempen	Kleve Südkreis	Kleve-Nord-links	Kleve-Nord-rechts	NL1	NL2	NL3	NL4	NL5			
Alpen	3.517	221	199	110	1.537	1.064	177	3.023	37	850	434	2.151	1.714	123	152	166	546	1.467	193	504	843	115	1.632	1.344	134							
Dinslaken	207	52.801	870	5.420	901	2.718	370	2.745	385	86	6.590	2.283	219	936	631	2.598	22.383	46.943	3.343	6.483	2.785	342	649	703	705	222	61	172	65			
Hamminkeln	253	1.496	13.478	1.776	109	162		208	689	48	473	8.081	475	11.011	3.501	1.097	3.577	5.987		201	486	51	204	1.199	5.098	1.028						
Hünxe	176																															
Kamp-L.	1.515																															
Moers	1.163																															
Neuk.-Vl.	183																															
Rheinberg	3.170																															
Schermbeck	55																															
Sonsbeck	860																															
Voerde	424	6.366	514	2.623	233	164		2.067	328	39	10.059	4.069	244	766	296	571	2.345	4.180	146	359	250		174	318	281	62						
Wesel	1.969	2.661	8.130	2.616	652	740	122	1.596	1.054	909	3.969	39.147		2.414	1.185	1.237	3.305	5.068	149	421	839	156	1.005	2.382	3.323	224	33	68	34			
Xanten	1.724	237	468	133	580	758	114	1.163	41	2.813	252	5.738																				
BOC	113	1.118	10.730	888	103	166	37	150	461	61	582	2.350																				
BOR	129	574	3.334	627	99	326	57	114	3.578	55	255	1.054																				
Dorsten	145	2.396	997	1.546	275	1.252	165	278	11.583	52	490	1.056																				
Ruhrgeb. Nord	605	22.254	3.220	4.009	2.052	8.045	1.063	1.884	4.084	263	2.467	3.303																				
Ruhrgeb. Süd	1.795	48.948	4.847	5.520	6.009	24.046	4.708	6.106	2.884	1.061	4.787	5.532																				
DU rechtsrheinisch	185	3.443	33	87	825	5.972	405	2.363	56	55	150	146																				
DU linksrheinisch	542	6.946	209	531	2.035	20.540	2.283	1.660	125	254	477	508	407																			
Krefeld	877	2.978	461	424	3.084	12.130	3.788	2.413	170	616	328	963	648																			
Kempen	109	349	41	57	591	2.349	1.155	345	90	41	149	100																				
Kleve Südkreis	1.596	821	224	232	5.465	5.216	3.249	1.888	63	1.660	207	1.079	1.077																			
Kleve-Nord-links	1.274	870	1.431	326	1.926	2.455	427	2.254	117	4.729	339	2.521	4.549																			
Kleve-Nord-rechts	146	1.304	5.181	1.136	114	175	37	299	217	197	313	3.387	1.116																			
NL1		309	556	234		47		68	32	34	37	230	136																			
NL2			31			40		39		43			58																			
NL3	87	81	35		200	308	42	211		232			74	139																		
NL4		135			99	634	232	98																								
NL5		61		37	88	402	154	88																								

Verkehr innerhalb des Kreises auf Gemeindeebene

Verkehr aus / in die Außenzellen

Abbildung 20: Nutzung von Mobilfunkdaten, Quell-/Zielmatrizen

Mobilitätskonzept Kreis Wesel

	4	8	12	16	20	24	28	32	36	40	44	48	52	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117		
Alpen	4	3331	201,1	167	97,1	141,7	93,7	157	273,2	26,43	803	392	1949	1624	108,4	131	131,9	487,7	1308	180	440	713	102	1484	1187	114	0	0	98	22	0	
Dinslaken	8	186,4	0	773,7	5077	783,9	2442	333	2707	389,1	81,3	6112	1978	222,6	812,6	609	2282	20599	0	2952	5722	2413	318	605	659	652	224	0	51	171	60	
Hammingeln	12	208,7	1304	1329	1658	98,43	145	0	184,1	644,9	40	413,6	7324	468,1	10090	3100	990,1	3448	5769	5,14	172,1	440,9	42,9	176	1060	4816	1107	0	0	0	0	
Hünxe	16	151,7	5215	1940	4960	66,86	134,7	0	299	1517	26,4	2537	2612	151,9	1008	557	1330	3177	3790	56,3	329,3	265,1	31,4	134	370	1123	491	0	0	26	0	
Kamp-Lintfort	20	1422	745,4	84,86	55,7	0	5723	2405	405,1	0	434	197,1	565	550,4	79,43	96,4	214,1	1679	4817	762	1733	2624	5,76	5014	1540	91,3	0	0	196	137	75	
Moers	24	1005	2265	134,7	148	567,6	0	6285	3180	60	464	137,4	586,4	718,1	154,3	262	877,9	6044	18642	5945	18853	10946	2473	4569	2421	140	39,7	53	326	820	350	
Neukirchen-Vl.	28	161,1	351,3	0	0	2404	6294	7195	464,1	0	77,4	0	112,1	101,6	30	44,9	151,4	944,9	3882	354	2007	3384	1080	2816	438	31,4	0	0	49	269	126	
Rheinberg	32	2868	2742	231,4	278	4235	3313	480	1242	63,29	458	2141	1500	1098	190,9	145	266,1	1490	4947	2358	1323	1781	316	1602	1982	256	55,6	31	223	138	35	
Scherbeck	36	39,29	389,7	660,6	1547	0	70,86	0	58,57	5552	0	275,9	891,6	47,86	426,3	3457	10886	3491	2275	32,1	92,29	135,7	0	45	115	173	37,1	0	0	0	0	
Sonsbeck	40	820,1	76,14	31,57	0	450	444,6	75,6	453,7	0	1523	25	798,1	2500	59,14	51,4	50,29	261,9	908,3	66,4	215,1	527,1	99,6	1443	4465	159	26,4	45	345	24	0	
Voerde	44	381,9	5964	440,6	2466	206,4	150,9	0	2074	294,1	27,9	106,3	3710	236,6	602,6	257	485	2086	3741	142	319,9	215,7	0	150	279	243	53,1	0	0	0	0	
Wesel	48	1791	2323	7360	2357	561	616,6	99,6	1438	917,6	812	3627	0	5358	2146	1054	1041	2909	4481	130	352,4	719,6	137	885	2102	2892	210	28	64	30	0	
Xanten	52	1622	248	461,1	132	545,4	715	105	1064	48,29	2686	241,3	5550	1328	259,7	131	145,3	447,1	1251	127	362	474,6	79,3	980	4478	1066	130	64	146	0	0	
Kreis Borken-West (BOC)	101	99,71	989,9	9747	775	83,71	141	26,4	140,1	420,4	56,7	457,3	2110	242,7																		
Kreis Borken-Ost (BOR)	102	112,4	568,9	2962	566	91,29	297,6	45,9	102,4	346,3	44,1	221,1	957,3	114,7																		
Dorsten	103	123,6	2138	872,6	1385	227,7	1049	138	243,1	10845	42,6	420,7	905,1	126,3																		
Ruhrgebiet Nord (über OB Hbf)	104	537	20440	3023	3690	1790	7015	948	1662	3743	264	2177	2887	468,3																		
Ruhrgebiet Süd (über DU Hbf)	105	1555	0	4531	4919	5244	21123	4046	5413	2554	1023	4207	4799	1419																		
DU linksrheinisch (BaerJ, Homberg, Hochheide)	106	172,6	3053	28	69,9	755,4	5675	378	2303	40	524	144,1	126,4	113,7																		
DU linksrheinisch (Rheinhausen, Rumeln)	107	459	6092	172,7	438	1767	19034	2033	1440	101,1	221	406,6	421,3	380,1																		
Krefeld	108	740,6	2544	413,1	358	2658	10746	3437	2050	347,9	544	271,7	823	587,6																		
Kempen	109	97	321,3	29,29	40,7	557,9	2233	1099	315,6	0	89	29,29	130	97,86																		
Kleve-Südkreis	110	1471	752,1	183,6	187	5134	4743	3009	1656	49,43	1537	169	945,4	1032																		
Kleve-Nordkreis-linksrheinisch	111	1150	804,7	1236	278	1668	2182	381	1937	101,6	4352	288,1	2257	4389																		
Kleve-Nordkreis-rechtsrheinisch	112	124,7	1200	4728	1054	96,71	150,9	26,4	270,6	182,4	178	264,9	2995	1099																		
NL (BAB 3 Emmerich - Arnhem)	113	0	283,4	512,7	228	0	38,71	0	61,29	22,85	24,3	35,43	218,3	133,6																		
NL (B 9 Kleve - Nimwegen)	114	0	0	22,14	0	4,288	39	0	27,86	0	40,1	0	0	62,71																		
NL (BAB 57 Goch - Gennepp)	115	78,29	68,43	25	0	177,1	271,4	30	175,7	0	203	0	72,14	143,7																		
NL (BAB 40 Kreis Kleve - Venlo)	116	0	132,3	0	0	103,1	584,7	210	85	0	0	0	0	0																		
NL (BAB 61 Kaldenkirchen - Venlo)	117	0	54,43	0	26,4	74,14	346,7	130	62,86	0	0	0	0	0																		
Klasse 1		DIN	RG Süd																													
Klasse 2		DIN	RG Nord	Moer	RG Süd	Moer	DU-Rhn																									

Abbildung 21: Nutzung von Mobilfunkdaten, Auswertung Quell-/Zielmatrizen

Es existieren diverse Möglichkeiten der Ergebnisdarstellung. Das folgende Beispiel zeigt durch die Strichbreite und die beigestellte Zahl, die Häufigkeit der motorisierten Fahrten in einem bestimmten Zeitabschnitt auf bestimmten Strecken innerhalb der Städte und Gemeinden des Kreises Wesel. Die erheblich höhere Gesamtverkehrsleistung ergibt sich aus zusätzlichen Binnenverkehren, dem Durchgangsverkehr und aus Fahrten, deren Quelle oder Ziele außerhalb des Kreises Wesel liegt.

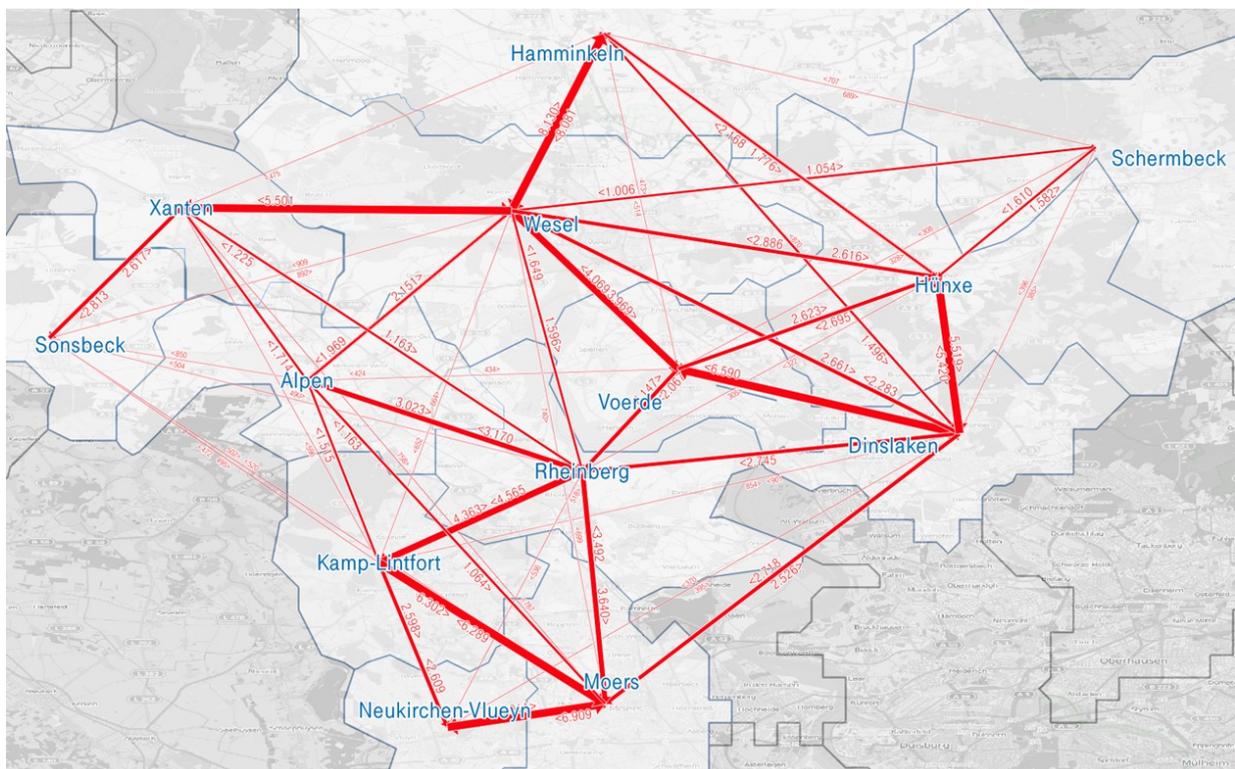


Abbildung 22: Nutzung von Mobilfunkdaten, Quell-/Zielspinne Kreis Wesel

Auch für kleinräumige Nutzungen ist das System geeignet, wie die nachfolgende Darstellung mit dem Schwerpunkt des Ortsteils Hamminkeln-Brünen aufzeigt.

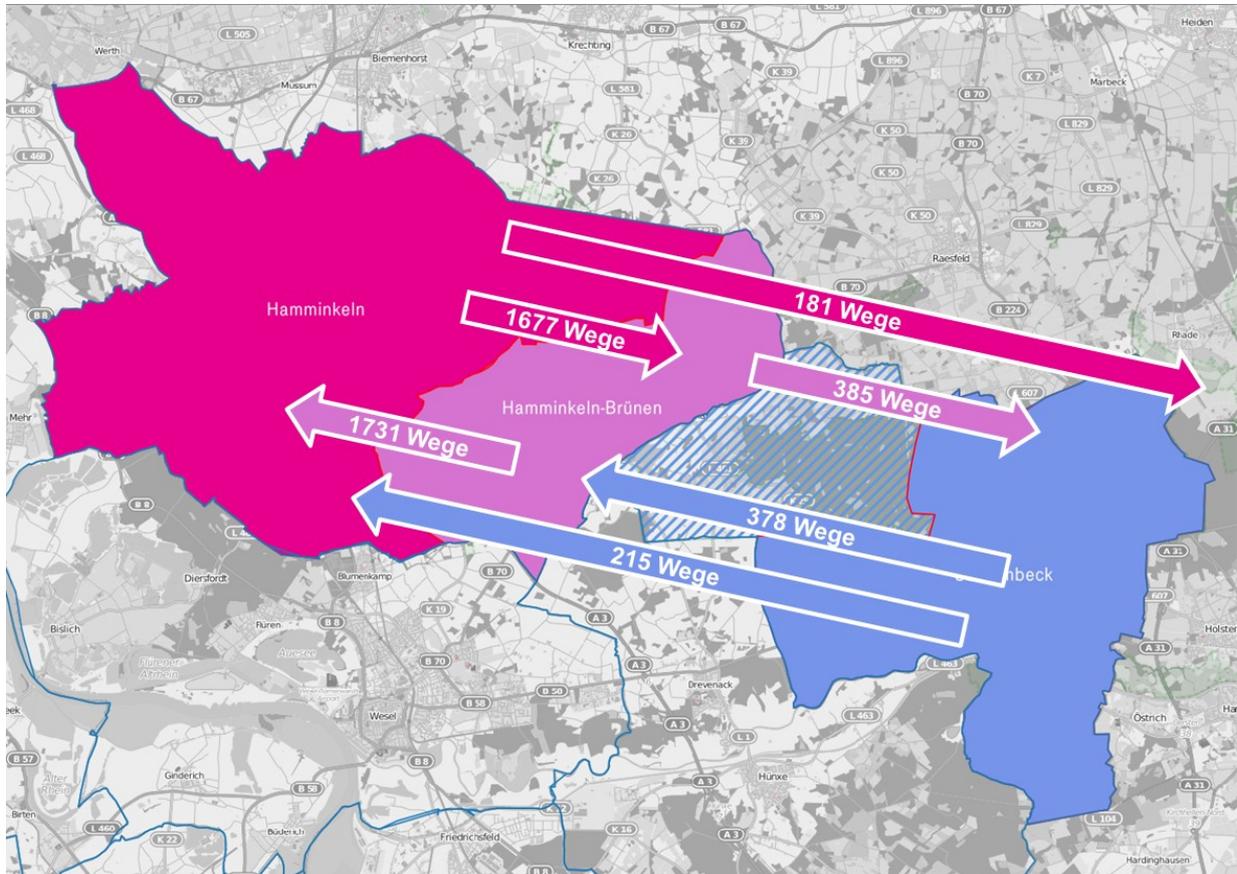


Abbildung 23: Nutzung von Mobilfunkdaten, Quell-/Ziel-Beziehungen kleinräumig

Mit Hilfe dieser Daten wurden die bedeutendsten Verkehrsströme im Kreis Wesel analysiert und daraus Rückschlüsse auf die Notwendigkeit schneller Stadt- und Gemeindegrenzen überschreitender Radwege abgeleitet. Die folgende Tabelle zeigt, aufgeteilt in vier Klassen, die wichtigsten Relationen auf. Die Verkehrserzeugung beginnt oder endet dabei im Kreis Wesel, d.h. sowohl Quelle als auch Ziel liegen im Kreis.

Motorisierter Verkehr im Tagesdurchschnitt je Woche je Richtung				
Relation				Anschluss
Klasse 1	> 30.000	DIN	RG Süd	RS 1
Klasse 2	> 18.000	DIN	RG Nord	RS Nord
		Moers	RG Süd	RS 1
		Moers	DU-Rhn	RS 1
Klasse 3	> 10.000	Sche	Dor	RS Nord
		Moers	KR	DU
		Hamm	Boch	DIN
Klasse 4	> 5.000	NV	Moers	DU
		DIN	VOE	DIN
		Rhein	RG-Süd	RS 1
		Hamm	WES	DIN
		DIN	DU-Rhn	RS 1
		KL	KLE-Süd	KL
		Moers	RG Nord	RS Nord
		Hamm	RG Süd	RS 1
		Moers	DU-Homb	DU
		WES	Xan	KL
		DIN	Hünx	DIN
		KL	Moers	DU
		KL	RG Süd	RS 1

Abbildung 24: Nutzung von Mobilfunkdaten, Spitzenrelationen motorisierter Verkehr

Eine zentrale Rolle bei der aktuellen Planung des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen nimmt der Radschnellweg 1 (RS1) ein, der von Hamm bis Duisburg das gesamte Ruhrgebiet durchqueren soll und in Teilbereichen bereits realisiert ist. Er soll über die Duisburg-Hochfelder Eisenbahnbrücke auf die linke Rheinseite geführt werden. Von hieraus ist ein Anschluss an schnelle Radwege innerhalb des Kreises Wesel möglich und sinnvoll. Die Brücke ist jedoch aufgrund ihres schmalen und einseitigen Radweges als "Flaschenhals" anzusehen. Entscheidend für die Einbindung des Netzes im Kreis Wesel ist die Bereitstellung von komfortablen, beidseitigen Radwegen an jeder Rheinbrücke.



Abbildung 25: Lage des Anschlusspunktes Radschnellweg 1 Duisburg-Hochfeld/Kreis Wesel



Abbildung 26: Ausstattung des Anschlusspunktes RS 1 Duisburg-Hochfeld/Kreis Wesel

7.1.2. Konzept zum schnellen Radverkehr

Aus der Potenzialanalyse mittels der Bewegungsdaten ergibt sich das im Rahmen der folgenden Darstellung erkennbare Netz, das die wichtigsten Potenziale für schnelle Radwege im Kreis Wesel aufzeigt

- rot = höchste Nutzerquote
- gelb = sehr hohe Nutzerquote
- blau = hohe Nutzerquote
- grün = mäßige, aber immer noch bedeutende Nutzerquote

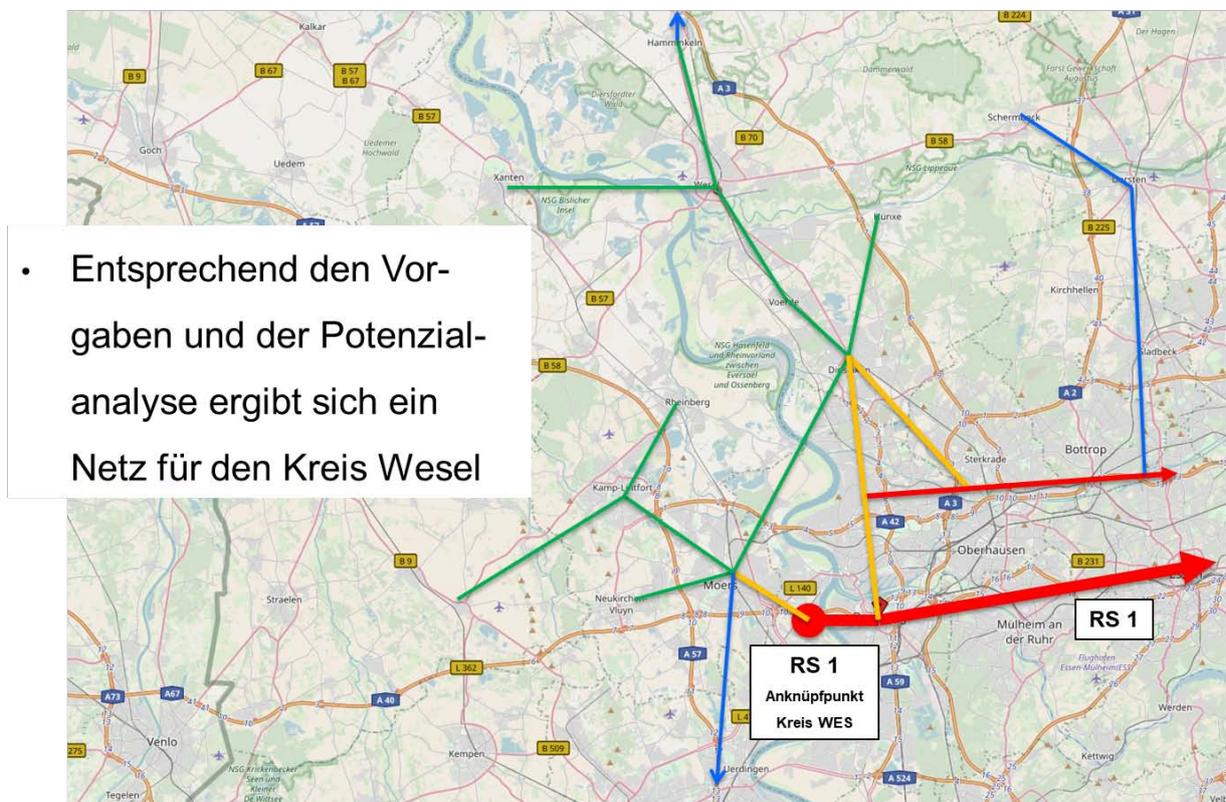


Abbildung 27: Relationen für Schnelle Radwege nach Potenzialen

Die nachfolgenden Darstellungen zeigen bildlich Qualitäten auf, die im Rahmen der Radwegeplanungen realisiert werden sollten. Die meisten davon finden sich im Nachbarland Niederlande, wo die Infrastruktur für Radwege seit jeher sehr vorbildlich ausgebaut ist.



Abbildung 28: Multimodaler Verkehrsmix in den Niederlanden

Das folgende Bild zeigt auf, dass Radwege im Falle einer stärkeren Nutzung als die kreuzenden Straßen auch sinnvollerweise eine Vorfahrtsberechtigung erhalten können und sollten.



Abbildung 29: Vorfahrtsberechtigung innerörtlicher Radweg

Mit dem nachfolgenden Foto wird wiederum dokumentiert, dass auch auf den Radschnellwegen Vorfahrt oder zumindest Umsicht gewährleistet sein muss, was sich ebenfalls baulich darstellen lässt.



Abbildung 30: Aufmerksamkeitsfelder für querende Fußgänger

Die Qualität von schnellen Radwegen zeigt sich in einer ausreichenden Breite, die auch ein komfortables Nebeneinanderfahren ermöglicht. Dies, wie das vorliegende Foto zeigt, sogar in zwei Richtungen gleichzeitig.



Abbildung 31: Breite und Gesamtqualität schneller Radweg

Ein besonders wesentliches Merkmal ist die Gestaltung des Umfeldes, die Sauberhaltung und die Qualität des eigentlichen Radweges, vor allem aber auch eine gute Qualität der Zulaufwege. Neben Papierkörben und der Möglichkeit Pausen durchzuführen, ist hier insbesondere eine Beleuchtung wirklich aller Wege zu benennen, um den Nutzern Sicherheit und Komfort zu gewährleisten.



Abbildung 32: Hochwertige Ausstattung Radwege, Belag, Beleuchtung, Aufenthalt

Das folgende Bild verdeutlicht den Erfolg konsequenter Maßnahmen im Radverkehr. Im vorliegenden Beispiel sind im Zulauf auf die Großstadt Arnhem neben einer separaten und zweistreifigen Brücke für den Fahrradverkehr zwei weitere Brücken mit Elektromobilität (Eisenbahnlinien, teils im 10 Minuten-Takt) ebenso zu erkennen, wie die lediglich zweistreifige Führung des Kfz-Verkehrs. Diese ist angesichts der hohen Nutzerzahlen im Fuß-, Rad- und Bahnverkehr jedoch völlig ausreichend dimensioniert und zudem konnte ein entspanntes und maßvolles Geschwindigkeitsniveau beobachtet werden.



Abbildung 33: Multimodale Nutzung der Verkehrsinfrastruktur im Zulauf auf Arnhem (NL)

Die folgende Darstellung zeigt das vorgeschlagene Gesamtnetz für den Kreis Wesel auf, welches sich einerseits aus den Potenzialen ergibt, andererseits aber auch durch einige zusätzliche Verbindungen ergänzt wurde. Diese sind in der Darstellung gelb unterlegt. Mit Hilfe dieser Verbindungen, die zwar über kein sehr hohes, aber doch ausreichendes Potenzial verfügen, ist ein zusammenhängendes Netz schneller Radwege im Kreis Wesel realisierbar, an welches jede Stadt und Gemeinde des Kreises Wesel angeschlossen ist. Zudem verfügt jede Gemeinde im Falle einer Realisierung über mindestens zwei Wege in Nachbarstädte, die wiederum entsprechende Anschlüsse an das übrige Netz der schnellen Radwege bedeuten.

Die Umsetzung des Systems der schnellen Radwege im Kreis Wesel hat durch kommunale Planungen und den Ausbau einzelner Strecken bereits eine Grundlage, auf der aufgebaut werden kann. Selbstverständlich können gut ausgebaute Streckenabschnitte in das Radschnellsystem integriert werden, um Kosten zu verringern. Zu unterscheiden sind

- direkt zu übernehmende Streckenabschnitte, die nur beschildert werden müssen,
- Abschnitte, auf denen nur geringfügige Arbeiten und Markierungen notwendig sind,
- Abschnitte, die vorhanden sind, aber umfassend umgebaut werden müssen und
- vollständige Neubaustreckenabschnitte.

Je nach Priorität der jeweiligen Verbindung wird der Anteil neuer, beziehungsweise ausgebauter Streckenabschnitte höher oder niedriger liegen.

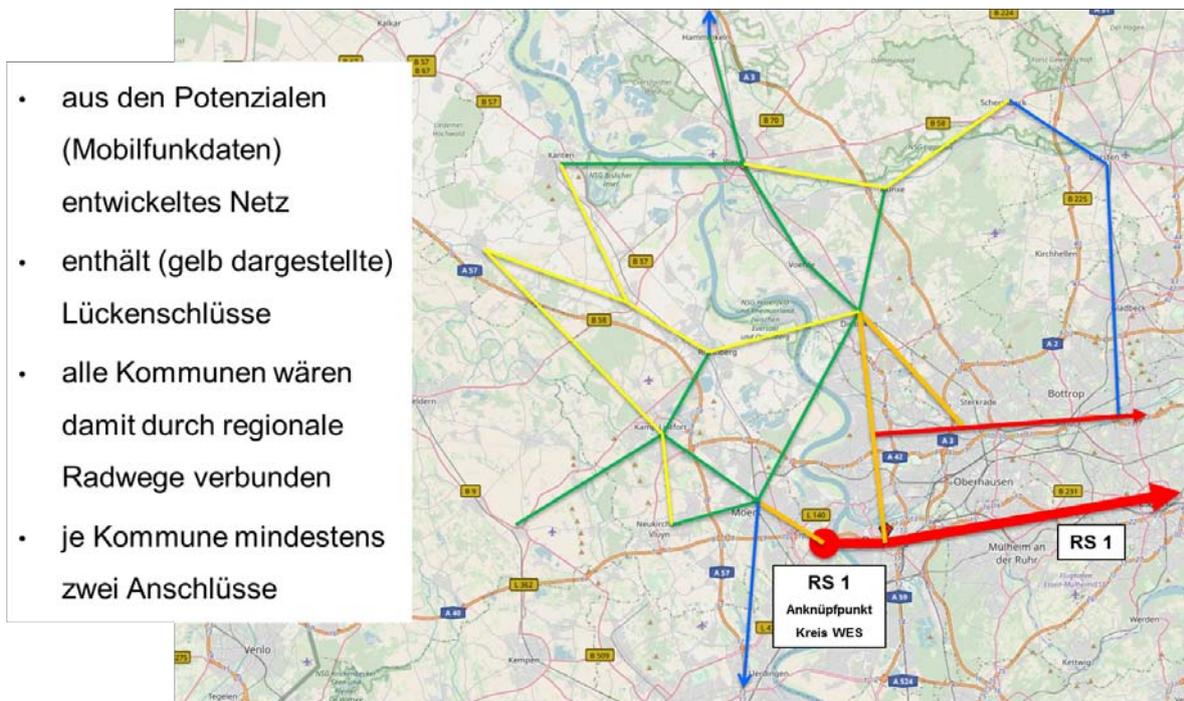


Abbildung 34: Vorschlagsnetz Mobilitätskonzept für schnelle Radwege

Neben den Verbindungen innerhalb des Kreises Wesel ist die Verbindung zu den außerhalb liegenden Bereichen sehr wichtig. Das vorliegende Netz bietet Kreisgrenzen überschreitende Anschlüsse an:

- Kreis Kleve mit Bahnhof Aldekerk (Ziel u.a. Düsseldorf)
- Kreis Kleve, weitere möglich (z.B. Rheurdt, Issum, Geldern, Kalkar)
- nördliches Ruhrgebiet
- südliches Ruhrgebiet (RS 1)
- Krefeld
- Dorsten
- Bocholt

Im Ergebnis zeigt sich somit auch, dass in den wesentlichen Punkten die Analysearbeit des RVR einerseits und die des Mobilitätskonzeptes des Kreises Wesel andererseits, vergleichbare Ergebnisse zeigen.

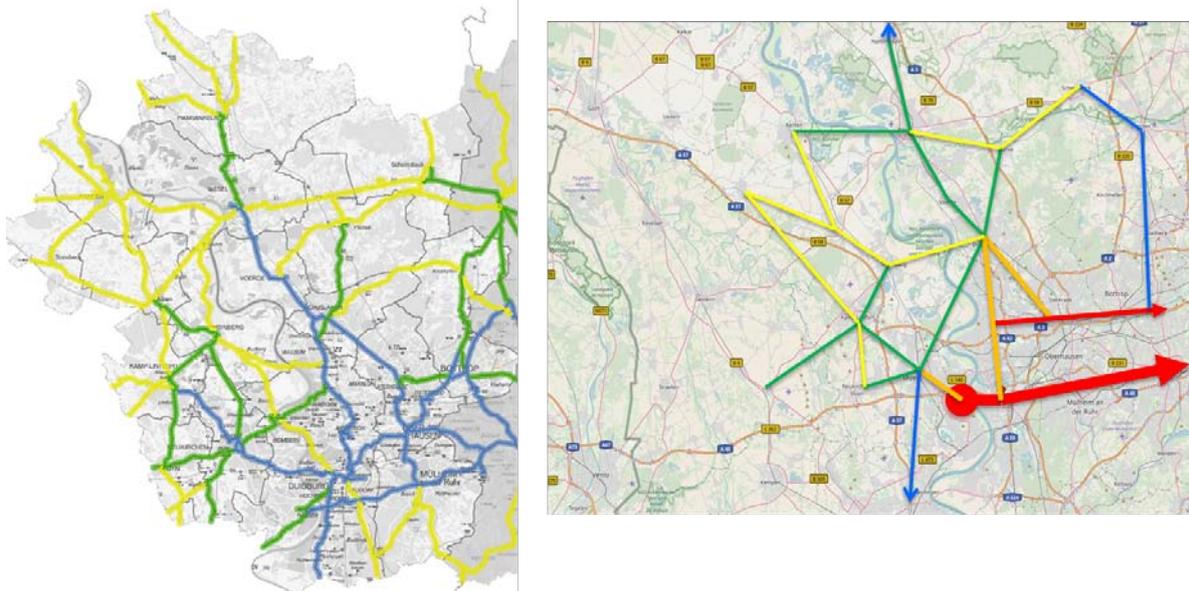


Abbildung 35: Vergleichbarkeit der Netze des RVR und des Mobilitätskonzeptes Kreis Wesel

Dies bestätigt die Belastbarkeit beider Vorgehensweisen und beider Datengrundlagen und ergibt eine zusätzliche Sicherheit für die Umsetzung. Die Erkenntnisse, die im Rahmen dieses Konzeptes neu gewonnen wurden, werden an den RVR weitergeleitet. Der RVR hat zugesagt, bereits im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Konzeptes, die Anregungen zu berücksichtigen. Er plant eine laufende und in kurzen Zeitabständen erfolgende Ergänzung seiner Konzeption, sodass neue Erkenntnisse laufend in die Planung eingearbeitet werden können.

Zudem hat der Kreisausschuss am 28.06.2018 den Beschluss gefasst, die Konzeption des Regionalverbandes Ruhr (RVR) für ein regionales Radwegenetz zu unterstützen. Für die bislang vorgesehenen zwei Radschnellwege im Kreisgebiet, regionale Radhauptverbindungen und sonstige Radverbindungen, soll eine Konkretisierung erfolgen.

Da die Umsetzung des regionalen Radwegenetzes für den Alltagsverkehr nur in Abstimmung aller Baulasttragenden und Gebietskörperschaften möglich ist, nimmt der Kreis die Rolle ein, die hierfür notwendigen Prozesse zu initiieren, moderieren, koordinieren und zu kommunizieren. Hierzu ist ein Koordinierungskreis mit den kreisangehörigen Kommunen und situationsbezogen weiteren Akteuren eingerichtet worden. Diese Vorgehensweise entspricht damit einer gleichlautenden Maßnahme dieses Mobilitätskonzeptes.

Ein weiterer Punkt, der als Maßnahme ausdrücklich empfohlen wird, ist die Herstellung einer flächendeckenden Infrastruktur im Kreis Wesel für Leihfahrräder. Das Thema Leihfahrräder ist im Kreis Wesel bereits durch mehrere Anbieter besetzt, deren Angebote sich derzeit nahezu ausschließlich auf den Ver-

kehrszweck Freizeit-/Tourismusverkehr beziehen. Es gilt, dieses Angebot auch für den Alltagsverkehr auszuweiten, damit Einwohnerinnen und Einwohner des Kreises Wesel oder Menschen, die in den Kreis Wesel einpendeln diese Verkehrsangebote auch für Fahrten im Berufsverkehr, im Einkaufs- und Erledigungsverkehr und für alle übrigen Fahrzwecke nutzen können. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, eine Bedarfsanalyse durchzuführen, um geeignete Standorte für Leihfahräder zu ermitteln. Mit den derzeitigen Anbietern im Bereich des Tourismus, Niederrhein Tourismus GmbH und metropolradruhr, wurden hierzu erste Gespräche geführt, die darauf hindeuten, dass diese Interesse daran haben, ihre Angebote auszuweiten. Insofern besteht eine gute Chance, ein hochwertiges Mobilitätsangebot in einem relativ überschaubaren Zeitraum zu schaffen und mit einer Organisationsstruktur zu unterlegen. Das Thema ist des Weiteren eng mit dem Schwerpunktthema der Einrichtung von Mobilstationen verknüpft, da an den größeren Mobilstationsstandorten auf jeden Fall Leihradangebote installiert werden sollten.

7.2. Mobilstationen

7.2.1. Bedeutung von Mobilstationen für die Mobilität der Gegenwart und der Zukunft

Mobilstationen sind ein wichtiger Baustein der Verkehrsplanung, insbesondere innerhalb von Mobilitätskonzepten. Sie fördern die Vernetzung von umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten, indem den Menschen an einem zentralen Ort, meist einer Bestandshaltestelle des ÖPNV, verschiedene Verkehrsmittel zusätzlich zum ÖPNV zur Verfügung gestellt werden.

Je nach Bedeutung des Standortes können an einer Mobilstation Abstellanlagen für (E-)Fahrräder und (E-)Autos sowie Angebote für Fahrradverleih, Car-sharing und weitere Ausstattungselemente als Ergänzung zum ÖPNV installiert werden. Der Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln wird somit ermöglicht und/oder verbessert.

Mobilstationen tragen zu einer erhöhten Nutzung des Umweltverbunds (Bus, Bahn, Fahrrad, zu Fuß gehen) in den Kommunen bei. Sie ermöglichen eine verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds, sowie eine verbesserte Erreichbarkeit der Großstädte aus dem Umland mit den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Die Entstehung von Staus, sowohl im Umland als auch in der Stadt, wird gemindert. Die Abhängigkeit vom eigenen Auto sinkt, Lärm wird gemindert und die Luftqualität verbessert. Nicht verschwiegen werden darf, dass die zusätzlichen Angebote in Teilbereichen auch eine Konkurrenzierung des ÖPNV mit sich bringen können. Es gilt, diesen Effekt durch gezielte Planung zu minimieren. Insgesamt ist der positive Effekt der Mobilstationen auch für den ÖPNV aber in jedem Falle größer als der Verlust an Fahrten.

Entsprechend ist das Thema auch unumstritten und wird von den Verkehrsunternehmen allgemein und von der NIAG im Besonderen unterstützt.

Im Rahmen weitgreifender Mobilitätskonzepte spielt die Verknüpfung der Verkehrsarten mit dem Ziel, das zunehmend multimodale Verkehrsverhalten zu fördern, eine entscheidende Rolle in der Landesplanung. Mit Gründung des Referats "Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepte" hat das Landesverkehrsministerium eine Möglichkeit zur Förderung von Konzepten geschaffen, die die Planung von Standorten für Mobilstationen planerisch vorbereiten.

7.2.2. Aufbau und Funktion von Mobilstationen

Der Nahverkehrsplan des Kreises Wesel (NVP) sieht auf Seite 67 vorausschauend bereits seit 2017 an Verknüpfungshaltstellen im ÖPNV die Einrichtung von Mobilstationen vor.

NVP - Kategorien für Mobilstationen im Kreis Wesel (Beispiele)

Kat.	Bezeichnung	Beispielhaltestelle	Codefarbe	Ausstattung
1	Überregionale Verknüpfungspunkte	Wesel Bahnhof	[Red]	P+R- und B+R-Anlage, groß mit Radstation
				Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen
				Ladestation für E-Bikes und für E-Autos
				Standort für Carsharing, Taxi-Standort
				Standort für Radverleihsysteme
				Bäckerei, Servicestation, WC-Anlage, Photovoltaikanlage
2	Regionale Verknüpfungspunkte Städtische Verknüpfungspunkte	Xanten Bahnhof Moers Königl. Hof	[Yellow]	P+R- und B+R-Anlage, groß
				tw. Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen
				Ladestation für E-Bikes und für E-Autos
				Standort für Carsharing, Taxi-Standort
				Standort für Radverleihsysteme
				Kiosk, Notruf-/Informationssäule
3	Örtliche Verknüpfungspunkte	Sonsbeck Neutorplatz	[Yellow]	P+R- und B+R-Anlage
				tw. Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen
				Ladestation für E-Bikes, für E-Autos (optional)
				Standort für Carsharing (optional)
				Standort für Radverleihsysteme
				Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Notruf-/Informationssäule
4	Lokale Verknüpfungspunkte Quartiersverknüpfungspunkte	Wesel Feldmark DIN Hiesfeld Kirche	[Blue]	kleinere B+R-Anlage
				Weitere B+R-Stellplätze in Abhängigkeit vom Nutzungspotenzial
				Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten
				tw. Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen
				Standort für Radverleihsysteme
5	dezentrale Anschlusspunkte	Rheinberg Millingen Bf Hp und Bf im SPNV wichtige Einzelquellen/-ziele	[Green]	kleinere B+R-Anlage
				Weitere B+R-Stellplätze in Abhängigkeit vom Nutzungspotenzial
				tw. Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen
				Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten (optional)
				Standort für Radverleihsysteme (optional)

Abbildung 36: Grundsätzliche Ausstattungsvorschläge Mobilstationen

Mobilstationen sind Orte der Verknüpfung mehrerer verschiedener Verkehrsmittel. Diese Haltstellen dienen nicht nur der Verknüpfung von Bus- und Bahnlinien untereinander, sondern verknüpfen den öffentlichen Personennahverkehr auch mit den Verkehrsmitteln Fahrrad, Taxi und Kfz und berücksichtigen auch die Belange des Fußverkehrs. Darunter fallen somit sowohl Abstellanlagen für die eigenen Fahrzeuge der Kunden, als auch die Möglichkeit Fahrzeuge auszuleihen (z.B. Fahrradverleih, Carsharing). Weitere ergänzende Angebote sind möglich. Die Elektromobilität und eine nachhaltige Verkehrsabwicklung spielen zentrale Rollen. Des Weiteren sind auch "nicht-verkehrliche" Nutzungen (z.B. Kiosk, Imbiss) eine mögliche und sinnvolle Ergän-

zung. Jede Erhöhung der Frequenz am Standort kann dem ÖPNV und den geschaffenen Mobilitätsmöglichkeiten dabei als Werbung dienen. Zudem verbessert eine intensive Nutzung einer Mobilstation auch das subjektive Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt.

Die nachfolgende Abbildung erlaubt einen Überblick über mögliche Funktionen und die zugrundeliegende Ausstattung an einer größeren Mobilstation.



Abbildung 37: Prinzip-Darstellung zur Funktionalität einer Mobilstation, Quelle: NVR

Das nachfolgende Foto vermittelt einen Eindruck vom realen Charakter einer Mobilstation und verdeutlicht, dass auch verkehrliche Wirkungen an kleineren Standorten erzielt werden können und zudem die städtebauliche Integration gut möglich ist.



Abbildung 38: Beispielhafte Darstellung Mobilstation ohne Schienenanschluss, Quelle: NVR

7.2.3. Größen-Kategorien für die geplanten Standorte

Für die Erstellung des Konzeptes wurde eine eigene Kategorisierung entwickelt. Sie basiert auf Erfahrungen des Gutachters in mehreren vergleichbaren Projekten. So wurde das erste Konzept zum Thema Mobilstationen im Rahmen des Landes-Modellprojekts Bergisch-Gladbach erarbeitet, noch bevor das Handbuch "Mobilstationen" veröffentlicht wurde. Das hier vorliegende Konzept berücksichtigt auch mittelgroße und kleine Mobilstationen. Dies erfordert eine eigene Kategorisierung. Mit der Kategorisierung wird die Größe und Bedeutung der Standorte festgelegt, daher werden sie als Größen-Kategorien bezeichnet.

Die folgende Tabelle fasst die fünf Größen-Kategorien zusammen, mit denen im Konzept gearbeitet wird. Da für die Gesamtarbeit größere Tabellenwerke erstellt wurden, wurden kennzeichnende Farben für jede Größen-Kategorie festgelegt, die für die Tabellenwerke Anwendung finden und jederzeit die Übersichtlichkeit erleichtern. Die fünf Größen-Kategorien lassen sich im Regelfall an bestimmten Merkmalen erkennen, die in der Tabelle stichwortartig aufgeführt sind. Auch wenn einzelne Standorte von dieser Definition geringfügig abweichen, gibt die Größen-Kategorisierung im Wesentlichen die Gesamtbedeutung eines Standortes für eine Mobilstation wieder.

Kategorie 1	Zentrale Verknüpfungsschwerpunkte sehr großer Städte
Kategorie 2	Zentrale Verknüpfungsschwerpunkte in in Städten, z.B. Bahnhöfe und ZOB's
Kategorie 3	Zentrale Haltestellen in kleineren Städten und größeren Ortsteilzentren
Kategorie 4	Verknüpfungsstellen in kleineren Ortsteilen und in peripherer Lage, mehrere Linien
Kategorie 5	Haltestellen in kleineren Ortsteilen und in peripherer Lage mit einer ÖPNV-Linie

Abbildung 39: Definition der Größen-Kategorien für das Konzept

7.2.4. Ausstattungsmerkmale für Mobilstationen

7.2.4.1. Fahrradabstellanlagen/ Bike & Ride (B&R)

Die Installierung von Fahrradabstellanlagen stellt im Untersuchungsraum aufgrund der Topografie, der Energie-Effizienz des Verkehrsmittels Fahrrad, des vergleichsweise geringen Flächenverbrauchs gegenüber Park & Ride-Anlagen und der traditionellen Beliebtheit des Verkehrsmittels Fahrrad in vielen Kommunen einen wichtigen und zentralen Baustein dar, um Mobilstationen erfolgreich zu gestalten. Eine herausragende Rolle kommt daher den Abstellmöglichkeiten für eigene Fahrräder an den Verknüpfungspunkten zu. Verleihmöglichkeiten spielen ebenfalls eine wichtige Rolle.

Im Bereich der Abstellanlagen existiert eine sehr große Bandbreite in Bezug auf die Größe, die Qualität, die städtebauliche Integration und die Funktion der Anlagen. Daraus resultierend sind auch unterschiedliche Kosten je Stellplatz festzuhalten. Einfachere Fahrradkäfige und doppelstöckige Fahrradboxen in größerer Zahl an einem Standort führen erfahrungsgemäß zu Kosten zwischen 1.500 und 2.250 Euro je Stellplatz (Bruttowerte). Dies entspricht in etwa den Förderhöchstsätzen der potenziellen Fördergeber. Höherwertige Anlagen, insbesondere wenn Gesichtspunkte der Gestaltung des Umfelds und des Städtebaus einbezogen werden sollen, liegen häufig deutlich oberhalb dieser Förderhöchstsätze. Hier ist bei den Förderanträgen zu berücksichtigen, dass neben dem 10%igen Eigenanteil auch die erhöhten Kosten je Stellplatz durch die jeweilige Kommune zu tragen sind. Neben den Investitionskosten sind auch die Betriebs- und Erhaltungskosten dauerhaft durch die Kommunen zu tragen.



Abbildung 40: Hochwertige Fahrradabstellanlage Mobilstation Offenburg, Quelle: NVR



Abbildung 41: Fahrradabstellanlage Offenburg, Aufzüge zur Abstellung der Fahrräder, Quelle: NVR

Fahrradboxen - Ohne Schlüssel und Mietvertrag/Steuerung per Mobiltelefon-App



Abbildung 42: Fahrradboxen in der Ausführung des VRR

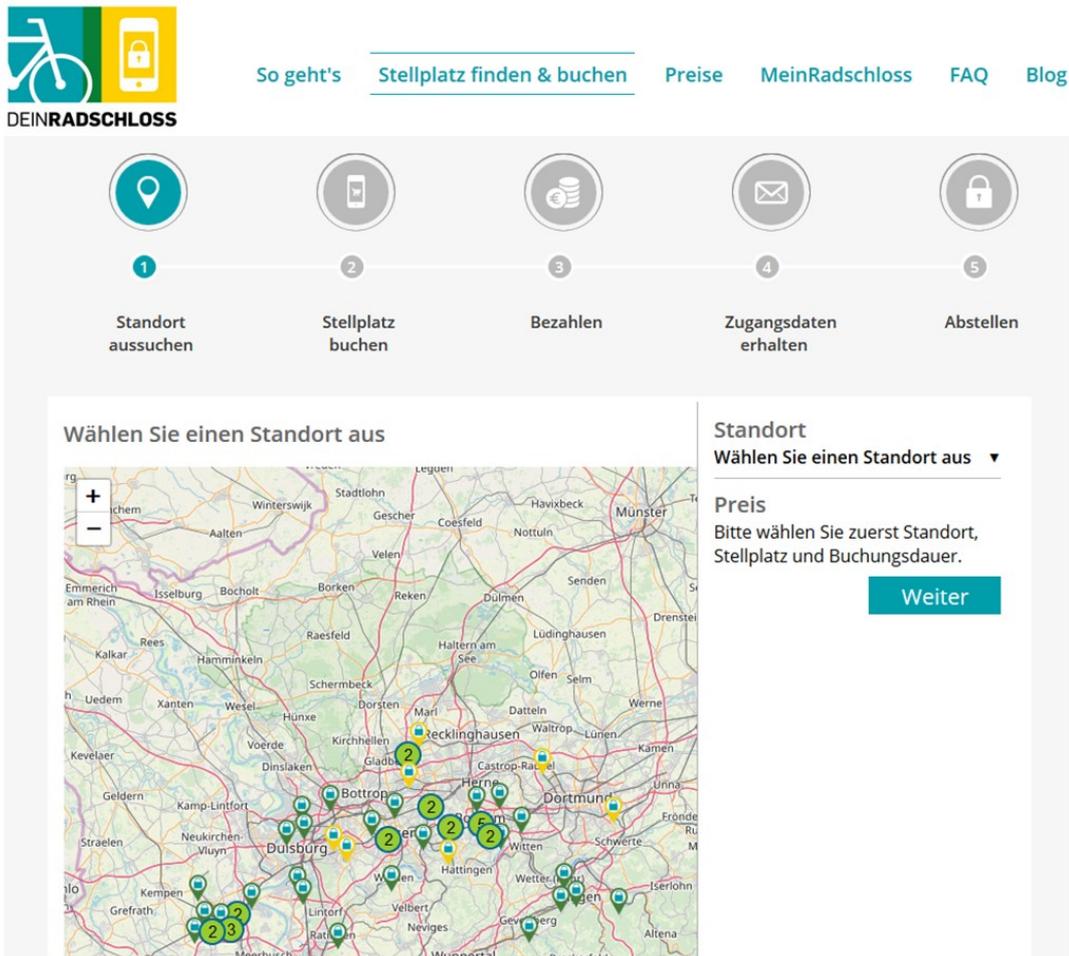


Abbildung 43: Fahrradboxen, Nutzungssystem Übersicht

Abbildung 44: Fahrradboxen, Nutzungssystem einzelner Standort

Hochwertige Beispiele im Bereich größerer Anlagen, die städtebaulich gut integriert sind und nicht über einen simplen, nur an der Funktion orientierten Baukörper verfügen, erzeugen nach unseren Recherchen Kosten von 2.000 – 4.500 Euro brutto je Stellplatz.

Aus den vorgenannten Bemerkungen ergibt sich, dass die möglichst einheitliche Gestaltung von Mobilstationen im Wesentlichen die Kennzeichnung und Orientierung vor Ort sowie die grundsätzliche Beschilderung umfassen sollte. Eine Einheitlichkeit der übrigen Anlagen ist aus verschiedenen Gründen nicht praktikabel, da die Städte und Gemeinden die Qualität der Anlagen einerseits und die Kosten andererseits steuern können müssen. Zudem existieren in einigen Städten des Untersuchungsraums bereits Anlagen, für die ein stadtweit einheitliches Design angestrebt wird.

Im Bereich der einfachen Fahrradabstellanlagen wird vorgeschlagen, stabile Fahrradbügel mit Knieholm anzuwenden, die es auch ermöglichen, Damen- und Kinderfahräder bequem mit nicht zu langen Schlössern abzuschließen. Sie sind stabil und vandalismusresistent zu bauen. Keinesfalls sollten einfache Anlagen (sogenannte "Felgenkiller") zum Einsatz kommen, die keinen praktischen Wert aufweisen und bei den Nutzern äußerst unbeliebt sind. Zu diesem Thema wird empfohlen sich im Rahmen des Feinkonzepts an den Vorgaben des ADFC zu orientieren. Für Abstellanlagen kommt hierfür z.B. die vom ADFC empfohlene technische Richtlinie "TR 6102" in Betracht.



Abbildung 45: Beispielhafte Darstellung einer Fahrradabstellanlage für kleine Stationen

Des Weiteren wird empfohlen, überall dort, wo dies möglich und nicht bedingt durch städtebauliche Gründe oder Belange des Denkmalschutzes problematisch ist, die Abstellanlagen zu überdachen. Damit finden die Nutzenden bei ihrer Rückkehr einen trockenen Fahrradsattel vor und bleiben auch bei der Auf- oder Abrüstung ihres Fahrrades selbst trocken. Die Abstände zwischen den Bügeln sollten so gewählt werden, dass zwei Fahrräder bequem zwischen die Abstellbügel passen, damit die theoretische Kapazität (ein Bügel = zwei Fahrradabstellplätze) in der Praxis auch genutzt werden kann. Vielfach wird dieser Umstand nicht beachtet, wodurch sich die Kapazität von aufgestellten Fahrradbügeln nahezu halbiert. Zu berücksichtigen ist auch, dass moderne Fahrräder zum Teil breitere Lenker aufweisen, die teilweise noch mit Außenspiegeln versehen sind.

7.2.4.2. Park & Ride-Anlagen (P&R)

P&R-Plätze stellen im Bestand eine wichtige Verknüpfungsmöglichkeit zwischen entfernt gelegenen Wohnorten und wichtigen Einstiegs- und Verknüpfungspunkten dar. Bei P&R-Anlagen ist zu berücksichtigen, dass zumindest ein Teil der Wegekette mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt wird und somit nicht vollständig nachhaltig ist. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass gerade die wichtigen Verknüpfungspunkte häufig zentral gelegen sind und die Neuinstallation oder die Erweiterung von P&R-Plätzen hier auch Kfz-Verkehre in Bereichen erzeugt, in denen Verkehr eher vermieden werden sollte. Zudem ist der Flächenverbrauch hoch. Die Installation von P&R-Plätzen ist somit an vielen theoretisch sinnvollen Standorten zu hinterfragen, da weder

ein leistungsfähiges Funktionieren der Anlagen gewährleistet ist noch die nachhaltige Verkehrsabwicklung gefördert wird. Zu beachten ist, dass das Funktionieren des ÖPNV an diesen Standorten die bedeutendste Rolle einnehmen muss.

Vereinfacht gesagt, sind P&R-Plätze insbesondere außerhalb der Zentren sinnvoll. Hier stehen tendenziell eher Flächen zur Verfügung, es werden weniger hochbelastete Knoten befahren und der MIV steht nicht in Bezug auf die Flächen in direkter Konkurrenz zum Fuß- und Radverkehr auf den Zulaufwegen. Für das hier vorliegende Konzept werden daher in der Regel keine P&R-Anlagen in den Ortszentren und in den Ortsteilzentren ausgewiesen. Das gleiche gilt für dicht besiedelte Wohnbereiche. Punktuell macht die Ergänzung oder Neuinstallation von P&R-Plätzen aber durchaus Sinn, sodass individuelle Lösungen angestrebt werden. Eine pauschale Verteilung über den Gesamt- raum hinweg ist aber wenig sinnvoll.

7.2.4.3. Umfeldgestaltung

Die Aufwertung von Haltestellen des ÖPNV zu Mobilstationen bewirkt zum einen eine verstärkte Nutzung der entsprechenden Station als Ein- und Ausstiegshaltestelle. Des Weiteren entstehen durch die Verknüpfung Umsteigebeziehungen. Im Gegensatz zu den Aussteigern entstehen sowohl für die Einsteiger als auch für die Umsteiger häufig Wartezeiten. Aus diesem Grunde ist es sinnvoll, bei jeder Mobilstation auf eine hohe Gestaltungsqualität der Station und ihres Umfelds abzielen. Diese sollte zum einen in Bezug auf das Umfeld ein angenehmes Warten ermöglichen, zum anderen durch zusätzliche Funktionen dem Fahrgast die Möglichkeit geben, die Zeit sinnvoll zu nutzen. Beispielsweise können Erledigungen gemacht werden, die entweder im Zusammenhang mit der Reise (z.B. Ticketkauf) oder auch ohne Zusammenhang zu der Reise stehen können (z.B. Einkäufe oder gastronomische Einkehr).

Es ist demnach sinnvoll und notwendig, das Umfeld städtebaulich positiv zu gestalten, einen angemessenen Anteil an Grünflächen einzubringen und möglichst viele Nutzungen am Mobilstationsstandort zu installieren, die für die Nutzer auch außerhalb der eigentlichen Reise von Bedeutung sein können. Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die Einrichtung der Möglichkeit einer WLAN-Nutzung, damit ein Nutzer die Wartezeit noch angenehmer empfindet und vor allem auch, damit er Informationen im Zusammenhang mit seiner Fahrt abrufen kann. Alle hier genannten Einrichtungen sind grundsätzlich individuell festzulegen, da die Bedingungen an den Standorten sehr unterschiedlich sind.

7.2.4.4. Haltestelleninfrastruktur für Wartende

Des Weiteren werden im Rahmen des Konzepts für Mobilstationen auch die Wartesituation in Bezug auf Unterstände und Sitzgelegenheiten berücksichtigt.

Ziel ist es, diese überall wo sie fehlen zu ergänzen. Die Anlagen sind ebenfalls förderfähig und daher ist es anzustreben, die Qualität der Mobilstationen auch hierdurch zu verbessern. Zu berücksichtigen ist, dass alle Mobilstationen bei denen in Bezug auf Warteflächen, Sitzgelegenheiten und Wartehallen Veränderungen vorgenommen werden, vollständig barrierefrei ausgebaut werden müssen, da sonst eine Voraussetzung zur Förderung nicht gegeben ist.

Bezüglich der gesetzlichen Vorgaben für die Barrierefreiheit wird hier auf die ausführliche Behandlung des Themas im Nahverkehrsplan 2017 des Kreises Wesel als zuständigem Aufgabenträger für den ÖPNV Bezug genommen. Der Nahverkehrsplan (NVP) berücksichtigt die grundsätzlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit gemäß § 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). Darüber hinaus berücksichtigt er gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Bereits in den Nahverkehrsplänen von 1998 und 2012 wurden Anforderungen zugunsten mobilitätseingeschränkter Fahrgäste festgelegt. Neben den Kommunen, die im Wesentlichen für die Warteanlagen des ÖPNV zuständig sind, und den Verkehrsunternehmen gilt es insbesondere seitens des Aufgabenträgers, auf ein barrierefreies Bedienungsangebot hinzuwirken. Dazu zählt neben den Produkten des ÖPNV auch die Informationsgestaltung für die Anforderungen von Menschen mit Behinderung.

Der NVP 2017 enthält bereits eine Bestandsaufnahme, Einstufung und Priorisierung aller Haltestellen im Kreis Wesel. Die Kommunen nutzen diese bereits intensiv als Arbeitshilfe beim barrierefreien Ausbau ihrer Haltestellen.

Jede Mobilstation wird mit einer Kennzeichnung im Landesdesign versehen. An großen Standorten wird eine Stele vorgesehen, die neben der eigentlichen Kennzeichnung zusätzliche Elemente zur Information und zur Orientierung am Standort bietet. Hier sind auch Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI-Anlagen) möglich, sofern diese nicht bereits vorhanden oder geplant sind.

7.2.5. Förderbedingungen

7.2.5.1. Landesförderung für Mobilstationen

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert die Einrichtung von Mobilstationen auf zahlreichen Ebenen. Neben eigenen Förderprogrammen wurden auch die Verkehrsverbünde aufgefordert, den Städten und Gemeinden fachlich, inhaltlich, organisatorisch und im Hinblick auf die zahlreichen Förderprogramme Hilfestellung zu leisten. Insgesamt ist es wünschenswert, für die Mobilstationen eine Marke zu etablieren und hier einen hohen Wiedererkennungswert zu schaffen, ähnlich wie er seit Jahrzehnten im Busverkehr besteht, wo das grüne

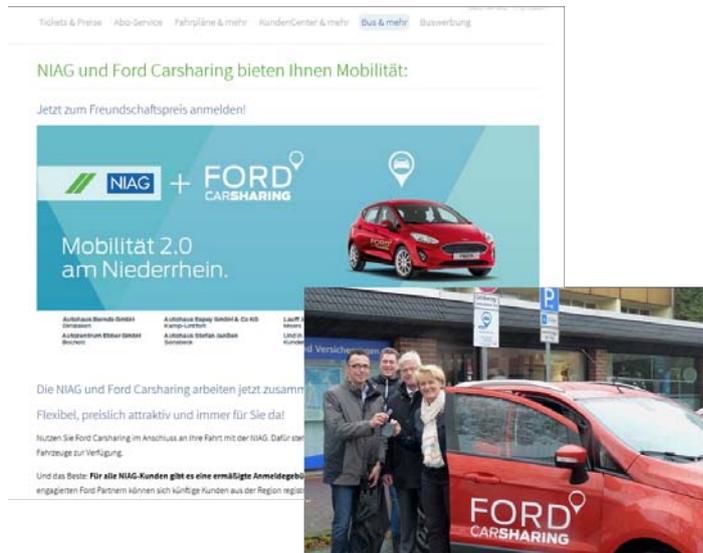
H auf gelbem Grund (Verkehrszeichen Nr. 224 gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO)) einen flächendeckenden Bekanntheitsgrad in der Bevölkerung genießt. Das Land NRW hat daher für die landesweiten Mobilstationen in mehreren Stufen ein nun endgültiges Design entwickelt. Dieses Design muss im Kreis Wesel nicht zwingend Anwendung auf jedes Element der ausgewählten Mobilstations-Standorte finden. Es wird allerdings empfohlen, die grundsätzliche Ausschilderung der Mobilstation im Landesdesign vorzunehmen. Dies bedeutet für größere Stationen den Aufbau einer Stele, die insbesondere auch der Orientierung dient. Für kleinere Stationen erzeugen die Stelen jedoch unverhältnismäßig hohe Kosten, sodass eine sehr einfache und kostengünstige Kennzeichnung für kleinere Mobilstationen zum Einsatz kommen sollte. Eine solche könnte zum Beispiel sowohl in einem Aufkleber, als auch in einem Kunststoff- oder Metallschild bestehen, welches zur Kennzeichnung kleinerer Stationen ausreichend ist.

7.2.5.2. Finanzierung und Förderung von Verleihangeboten Fahrrad und Kfz

Aufgrund der Komplexität bei der Einführung von Verleihangeboten im Bereich Carsharing und Fahrradverleih, erfordert eine Zuordnung auf konkrete Standorte im Kreis Wesel noch weitergehende Überlegungen. Es muss mit regionalen und überregionalen Partnern zusammengearbeitet werden. Fragen zur Finanzierung, Förderung und den Zuständigkeiten für diesen Bereich können nur über längere Zeiträume geklärt werden.

In Ergänzung dazu werden auf Basis der bisherigen Arbeit einzelne größere Standorte zur Ausstattung mit Verleihangeboten vorgeschlagen, die sich jedoch in noch zu erstellende Konzepte mit konkreten Partnern einfügen müssen. So kann es beispielsweise sein, dass in einem Bereich, in dem ein Carsharing-Angebot etabliert wird, auch zusätzliche und kleinere Standorte mit einem entsprechenden Angebot ausgestattet werden, während Regionen, in denen ein solches Angebot in den nächsten Jahren nicht realistisch umsetzbar ist, auch an größeren Stationen zunächst ohne das entsprechende Angebot auskommen müssen. Es existiert aber bereits ein Carsharing-Angebot, welches die NIAG und die Firma Ford gemeinsam betreiben.

Carsharing im Kreis Wesel - NIAG / Ford



Bislang Standorte in:

- Dinslaken
- Kamp-Lintfort
- Moers
- Neukirchen-Vluyn
- Rheinberg
- Sonsbeck(!)
- Wesel

Abbildung 46: Carsharing im Kreis Wesel, Bestand

7.2.6. Auswahl von Standorten

Für das vorliegende Konzept wurden ausdrücklich auch kleinere Standorte geprüft und gegebenenfalls zur Umsetzung vorgeschlagen. Dazu wurden in einer ersten geographischen Betrachtung und im Hinblick auf ihre Verknüpfungsfunktion alle ÖPNV-Haltestellen des Untersuchungsraums auf eine grundsätzlich denkbare Aufnahme in das Konzept für Mobilstationen hin überprüft.

Alle grundsätzlich in Frage kommenden Haltestellen wurden daraufhin im Rahmen einer **einfachen Nutzwertanalyse** auf ihre grundsätzliche Eignung als Mobilstation geprüft. Damit wurde gleichzeitig bereits die Voraussetzung für eine gezielte Ausstattung der Stationen geschaffen. Die Stationen wurden entsprechend dem Ergebnis der Nutzwertanalyse in die fünf festgelegten Größen-Kategorien (s. Kapitel 7.2.3) eingeordnet. Diesen wiederum wurde jeweils eine bestimmte Grundausstattung (Soll-Ausstattung) zugeordnet.

Vorgehensweise bei der Nutzwertanalyse

Alle Stationen wurden im Hinblick auf mehrere Kriterien nach einem einfachen Punkteschema von 0 bis 5 Punkten bewertet. Folgende Kriterien kamen dabei zur Anwendung:

1. SPNV-Angebot vorhanden
2. Attraktive Bus-Linien mit hoher Taktdichte vorhanden
3. nicht erschlossene Siedlungsbereiche in Entfernungen > 500 m (Rad)
4. nicht erschlossene Siedlungsbereiche >2000 m (Kfz, hochwertiges Rad, E-Rad)
5. Fahrgastnachfrage Bus
6. Defizite im Wartebereich (Überdachung, Sitzgelegenheiten)

7. überregionale Verknüpfungswirkung
8. regionale und örtliche Verknüpfungswirkung

Eine hohe Punktzahl führt zu einer großen Notwendigkeit einer Ausstattung als Mobilstation, geringe Punktzahlen führen dahin, die Stationen nicht auszuwählen oder sie in die Größen-Kategorien 4 bis 5 einzuordnen.

Bei den Kriterien wird deutlich, dass die Attraktivität des bereits vorhandenen ÖPNV-Angebotes eine wichtige Grundlage darstellt. Die entsprechende Standortqualität wird über die Kriterien 1 und 2 beschrieben.

Eine weitere Grundlage ist das Vorhandensein eines Einwohner- oder Zielverkehrspotenzials (Arbeitsplätze, Einkauf usw.) in einem Entfernungsbereich um die Haltestelle, der in der Regel nicht mehr fußläufig zurückgelegt wird und aus diesem Grunde die Nutzung anderer Verkehrsmittel (Fahrräder, motorisierte Zweiräder, PKW) zum Standort wahrscheinlich macht. Dieses Potenzial wird im Rahmen der Kriterien 3 und 4 bewertet.

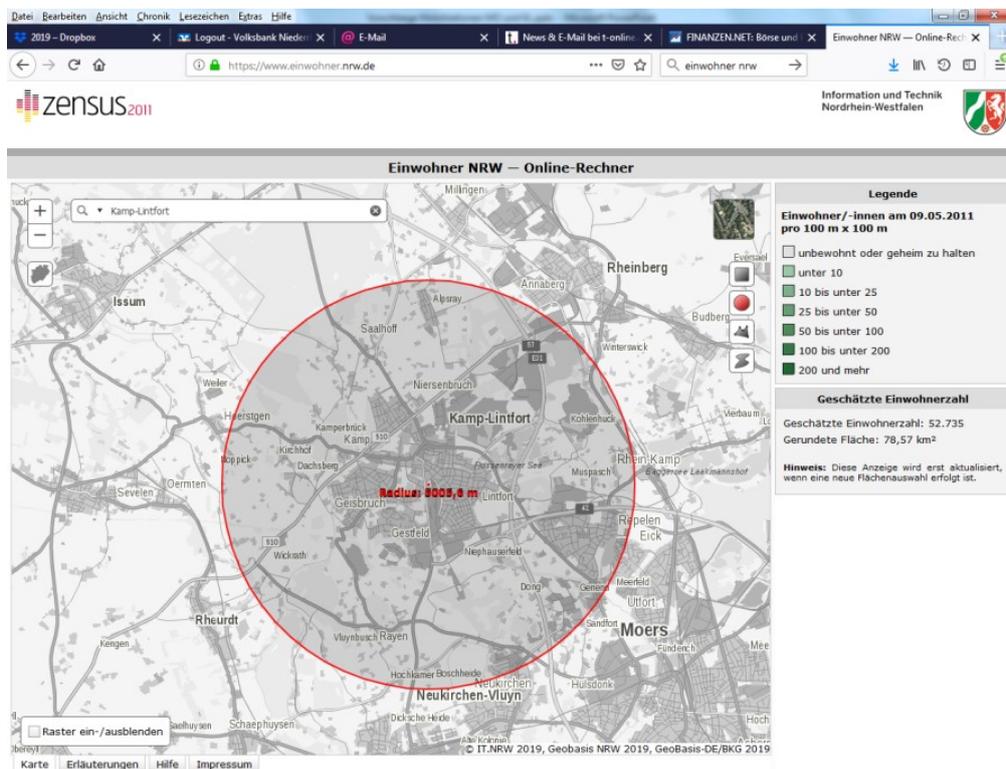


Abbildung 47: Einzugsradius hochwertige Fahrradabstellanlagen

Aufgrund der guten Datenlage im Kreis Wesel konnte auch die Fahrgastnachfrage an den Bestandshaltestellen in die Überlegungen einbezogen werden und bildet das Kriterium 5.

Als 6. Kriterium wurden Defizite im Wartebereich (Wartehalle, Überdachung, Sitzgelegenheiten) in die Bewertung aufgenommen. Hier bedeutet das Vorhandensein solcher Anlagen am Standort eine geringe Punktzahl, während das Fehlen oder ein schlechter Zustand der Anlagen zu einer hohen Punktzahl

führt. Damit ist auch dieser Aspekt im Rahmen der vorgenommenen Systematik sinnvoll eingebunden, bei dem eine hohe Punktzahl auf einen hohen Handlungsbedarf hindeutet.

Des Weiteren wurde die Verknüpfung am Standort (Kriterium 7) untersucht. Hierbei sind sowohl ÖPNV-Verknüpfungen von Bedeutung, als auch die überregionale Anziehung des Standortes in Bezug auf die Nutzung der Umgebung (Einrichtungen für Einkaufs- und Erledigungsverkehr, Behörden, Ärzte usw.).

Weiterhin ist auch die regionale und örtliche Anziehungskraft des Standorts über das Kriterium 8 in die Analyse eingeflossen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Vorgehen am Beispiel der Stationen der Stadt Wesel auf.

Bewertungsmatrix zur Standortauswahl, Stadt Wesel

		Schnellbus-Angebot	SPNV-Angebot	Attraktive Bus-Linien mit hoher Taktdichte	Nicht erschlossene Siedlungsbereiche in Entfernungen > 500 m (Rad)	Nicht erschlossene Siedlungsbereiche > 2000 m (Kfz, hochwertiges Rad, Fz, Rad)	Defizite im Wartebereich (Überdachung, Sitzgelegenheiten)	überregionale Verknüpfungswirkung	lokale Verknüpfungswirkung	Summe P-Punkte	Kategorie
Ortsteil	Haltestelle										
Wesel	Wesel										
Büderich	Marktstraße	1	0	4	2	2	0	1	2	12	3
Lauerhaas	Am Schwan	0	0	4	3	1	1	0	0	9	4
Lauerhaas	Kastanienstraße	0	0	4	1	0	3	0	0	8	0
Lackhausen	Hüser	0	0	2	3	2	3	0	1	11	5
Hauptort	Großer Markt	2	0	5	3	0	1	2	4	17	2
Hauptort	Mathenakreuz	0	0	4	4	0	3	1	4	16	2
Flüren	Markt	0	0	4	4	1	3	0	2	14	3
Bislich	Bislich Ortsmitte	0	0	3	3	1	2	0	1	10	4
Lackhausen	Konrad-Duden-Straße	0	0	2	4	3	1	0	0	10	4
Blumenkamp	Feuerdornstraße	0	0	2	2	2	3	0	1	10	5
Hauptort	ev. Krankenhaus	1	0	4	2	1	3	2	2	15	4
Ginderich	Ginderich Post	2	0	2	4	4	2	1	1	16	3
Obrighoven	Brüner Landstraße	0	0	4	2	2	3	0	0	11	5
Blumenkamp	Bahnhof	0	2	0	3	2		1	0	8	5

Abbildung 48: Standort-Bewertungsmatrix am Beispiel Stadt Wesel

Im Rahmen einer auf dieser Auswahl basierenden Feinarbeit wurden die Standorte inhaltlich weiterentwickelt. Dabei wurden die später für die detaillierte Umsetzung sehr wichtigen Fragen von Grundbesitz, Baurecht und Platzverhältnissen vor Ort noch nicht beurteilt. Die Detailarbeit erfolgt in den Kommunen. Die Ergebnisse des Mobilitätskonzepts Kreis Wesel sind auf Wunsch der Städte und Gemeinden zu diesem Punkt sehr detailliert. Sie können als Grundlage für Einplanungsanträge und Finanzierungsanträge verwendet werden. Einzelne Kommunen haben davon schon während der Erstellung des Konzeptes Gebrauch gemacht.

Dem Konzept zur Erstellung von Mobilstationen liegt eine Aufarbeitung des Bestandes zu Grunde. Es ist festzuhalten, dass Anlagen zur Verknüpfung der Verkehrsmittel des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln an allen größeren und vielen kleineren Standorten auch im Bestand bereits vorhanden sind. Es fehlt

hingegen eine ausdrückliche Kennzeichnung als Mobilstation und eine systematische Herrichtung der Anlagen entsprechend dem Bedarf. Dies wird durch die Umsetzung des Mobilstationskonzeptes und die damit verbundene Abstimmung mit den Kommunen erreicht.

Nach der grundsätzlichen Einteilung in Größen-Kategorien von 1 bis 5 entsprechend der Bedeutung der Standorte, wurde für diese 5 Kategorien eine Soll-Ausstattung festgelegt, die sich auf die investiven Gewerke bezieht.

Ausstattung für Mobilstationen im Kreis Wesel

Grundausrüstung Mobilstationen	Kategorie 2		Kategorie 3		Kategorie 4		Kategorie 5	
	Standard	optional	Standard	optional	Standard	optional	Standard	optional
planbar und i.d.R. förderfähig								
P+R-Anlage	100	0	0	4	0	0	0	0
Fahrradboxen	72	0	16	0	0	8	0	8
Witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen	0	72	0	32	16	0	16	0
Sonstige Fahrradabstellanlagen	0	0	0	0	0	16	0	16
Notruf-/Informationssäule	1	0	0	1	0	0	0	0
Witterungsschutz	8	0	2	0	2	0	0	2
Sitzgelegenheiten	32	0	8	0	6	0	0	6
Steele im Landesdesign	1	0	1	0	1	0	1	0
Grunderwerb	0	1	0	1	0	1	0	1
nur bedingt planbar, Sonderförderung								
Taxi-Standort	1	0	0	1	0	0	0	0
Standort für Radverleihsysteme	1	0	0	1	0	1	0	1
Kiosk	0	1	0	1	0	0	0	0
Ladestation für E-Bikes	1	0	1	0	0	1	0	0
Ladestation für E-Autos	1	0	1	0	0	1	0	0
Standort für Carsharing	1	0	0	1	0	0	0	0
Ausstattung mit W-Lan	1	0	0	1	0	0	0	0

Abbildung 49: Theoretische Ausstattungsmatrix nach Kategorien

Anschließend wurde eine Bestandsaufnahme durchgeführt, um die bereits vorhandenen Anlagen zu erfassen. Grundlage des Konzeptes sind nun die Anlagen, die im Raster für die 5 Größen-Kategorien jeweils vorgesehen sind, abzüglich des bereits vorhandenen Bestandes. Somit wird dafür Sorge getragen, dass alle wichtigen Verknüpfungsstellen über ein ihrer Bedeutung angemessenes Verknüpfungsangebot verfügen.

Es ist möglich, ältere unansehnlich gewordene Anlagen durch neue zu ersetzen. Im Rahmen der weiteren Arbeit am Konzept wurde das starre Ausgangsraster für die 5 Größen-Kategorien weiterentwickelt und je einzeltem Standort individualisiert.

7.2.7. Vorschlagsliste Mobilstationen im Kreis Wesel

Nachfolgend ist anhand von Karten am Beispiel der Städte Moers und Kamp-Lintfort dargestellt, wie sich die Standorte im Raum verteilen und welche Kategorien vorgeschlagen werden. Diese ist an der beschriebenen Farbsystematik erkennbar.

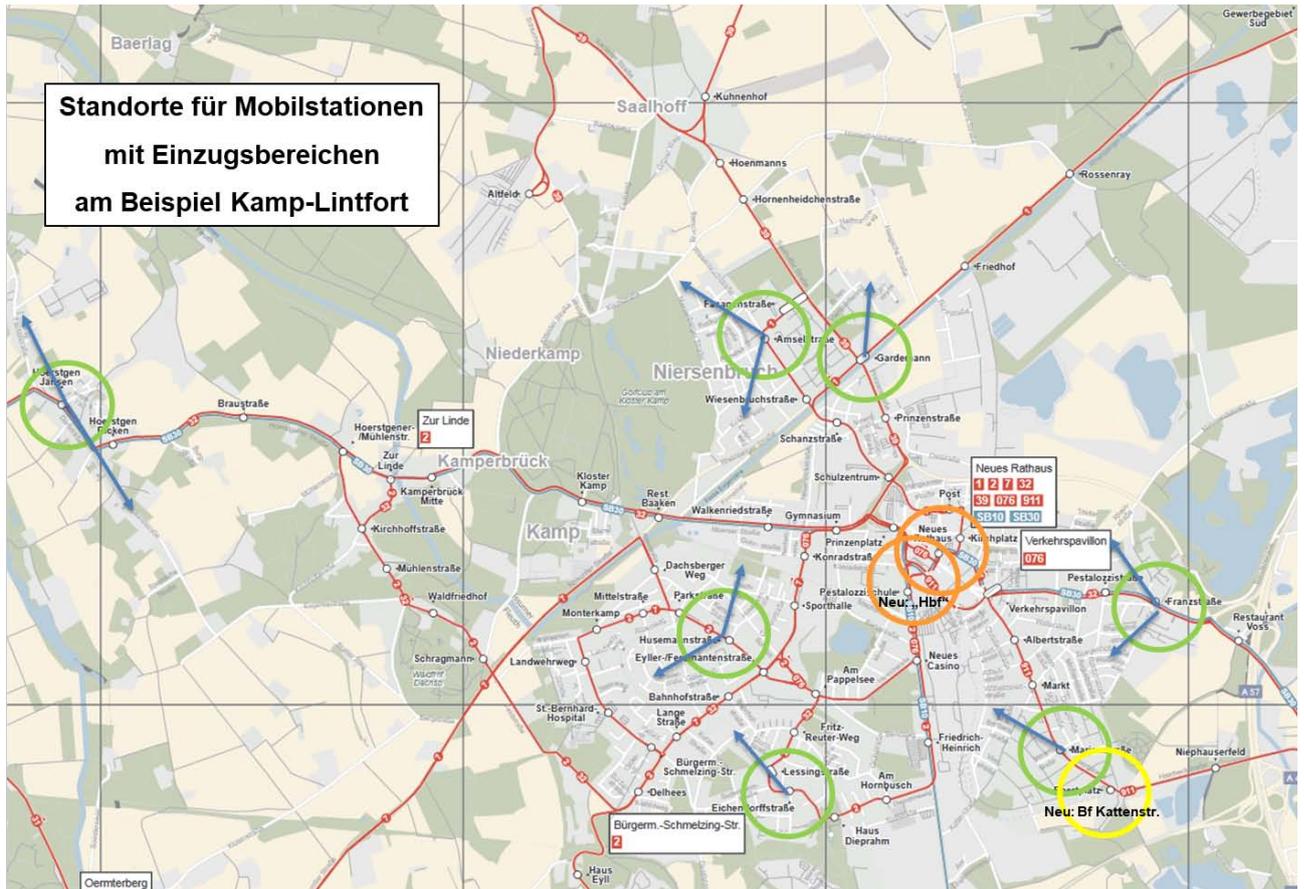


Abbildung 50: Standorte und Kategorien am Beispiel Stadt Kamp-Lintfort

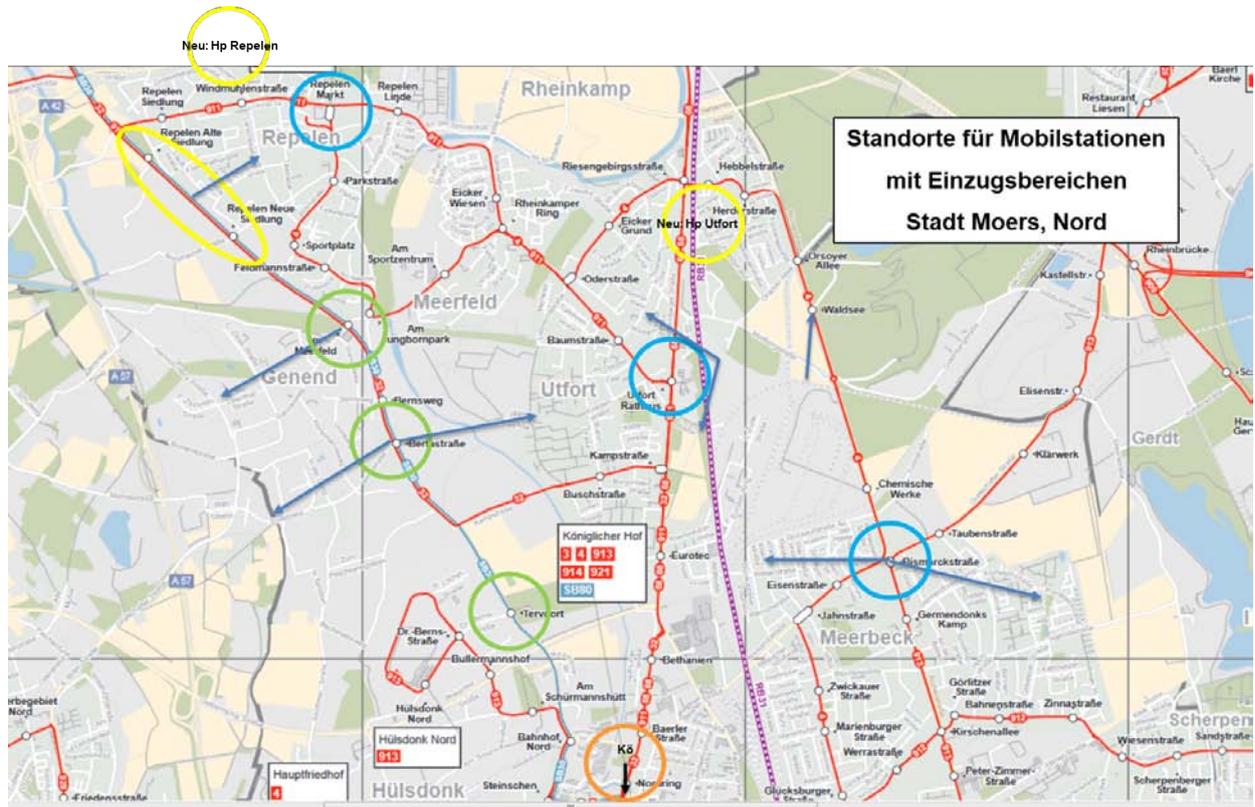


Abbildung 51: Standorte und Kategorien am Beispiel Stadt Moers (Nord)

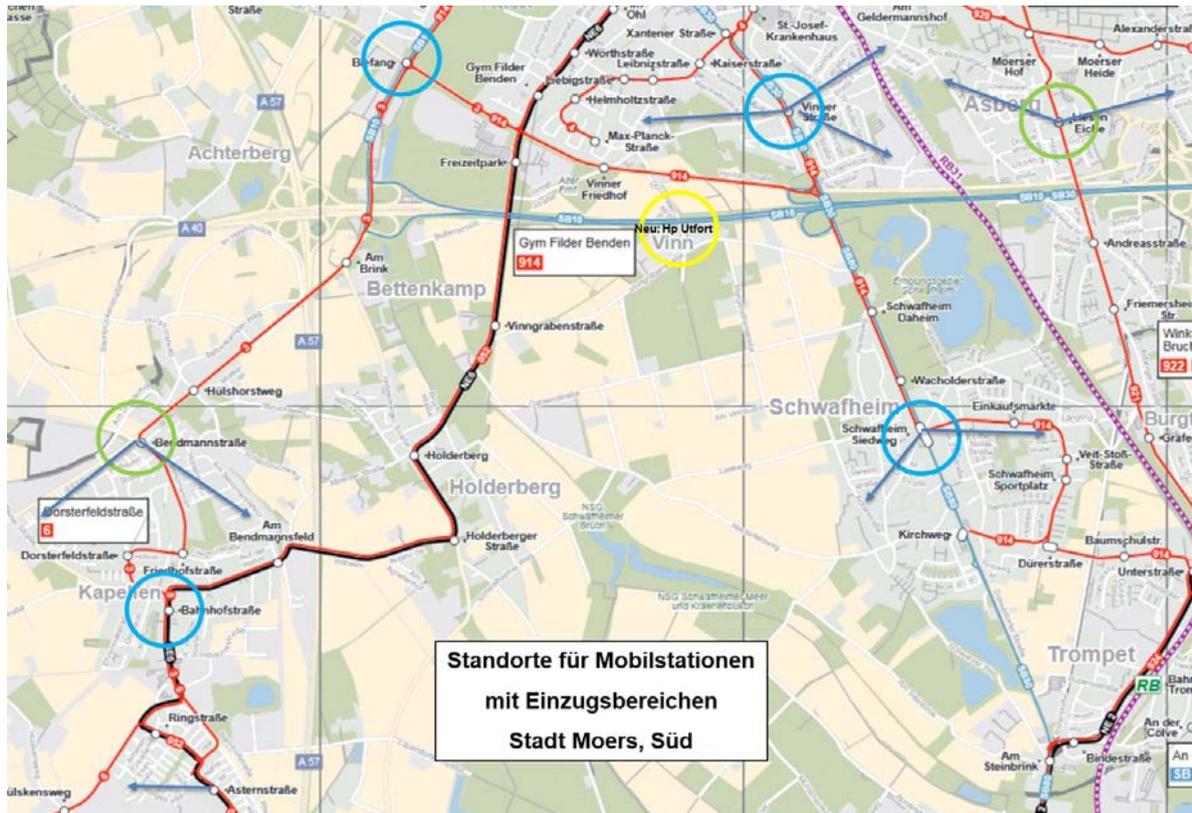


Abbildung 52: Standorte und Kategorien am Beispiel Stadt Moers (Süd)

Die folgende Tabelle zeigt alle Vorschläge für den Kreis Wesel auf. Insgesamt werden 109 Standorte vorgeschlagen.

	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5
Alpen	0	0	2	4	0
Dinslaken	1	1	0	2	4
Hamminkeln	0	0	3	3	1
Hünxe	0	1	0	3	4
Kamp-Lintfort	0	2	1	0	7
Moers	1	1	1	9	6
Neukirchen-Yluyn	0	0	0	4	6
Rheinberg	0	1	1	4	1
Schermbeck	0	1	0	2	2
Sonsbeck	0	0	1	2	1
Voerde	0	2	3	0	2
Wesel	1	2	3	4	3
Xanten	0	1	0	3	2
Summen	3	12	15	40	39

Abbildung 53: Standorte und Kategorien, Anzahl gesamter Kreis Wesel

Die Standorte sind nachfolgend vollständig und geordnet nach Kommunen aufgelistet.

Alpen	
Hauptort	Bahnhof
Hauptort	Adenauerplatz
Menzelen	Droste
Menzelen	Markt
Bönninhardt	Kirche
Veen	Kirche oder Haus Sabastian

Dinslaken	
Hauptort	Bahnhof
Hauptort	Neutor
Hiesfeld	Kirche
Hiesfeld	Fichtenstraße
Eppinghofen	Am Wohnungsbusch
Bruch	Bertastraße
Oberlohberg	Kirche
Eppinghofen	Freesmann

Haminkeln	
Hauptort	Haminkeln Markt
Hauptort	Bahnhof
Mehrhoog	Mehrhoog Bhf
Dingden	Neustraße
Dingden	Dingden-Schule
Dingden	Dingden Bahnhof
Hauptort	Weststraße

Hünxe	
Hauptort	Hünxe Bus BF
Hauptort	Hünxe Markt
Drevenmack	Drevenmack Post
Krudenburg	Krudenburg (Brücke)?
Bruckhausen	Lindenkamp
Bruckhausen	Bassfeld
Bucholtwelmen	Waldheideweg
Drevenack	Schürmann

Kamp-Lintfort	
Hauptort	Bahnhof
Hauptort	Neues Rathaus
Altsiedlung	Bahnhof Süd
Niersenbruch	Amselstraße
Niersenbruch	Gardemann
Hoerstgen	Hoerstgen Jansen
Geisbruch	Husemannstraße
Altsiedlung	Markt
Tor Ost	Franzstraße
Gestfeld	Eichdorffstraße

Moers	
Hauptort	Bahnhof
Hauptort	Königlicher Hof
Utfort	Bahnhof Utfort
Repelen	Markt
Repelen	Alte oder Neue Siedlung
Utfort	Rathaus
Utfort	Eurotec
Meerbeck	Bismarckstraße
Hülsdonk	Biefang
Vinn	Vinner Straße
Schwafheim	Siedweg
Kapellen	Bahnhofstraße
Genend/Meerfeld	Im Meerfeld
Genend/Meerfeld	Bertastraße
Gewerbegebiet Hülsdonk	Tervoort
Kapellen	Bendmannstraße
Kapellen	Asternstraße
Asberg	Liesen Eiche

Neukirchen-Vluyn	
Vluyn	Vluynner Platz
Neukirchen	Rathaus
Vluyn	Nordring
Mitte	Dickschheide
Neukirchen	Hans-Böckler-Straße
Vluyn	Etzoldplatz
Neukirchen	Gewerbegebiet Nord
Niep	Niep
Hochkamer	Hochkamerstraße
Rayen	Rayen

Rheinberg	
Hauptort	Bahnhof
Millingen	Bahnhof
Borth	Kirche
Hauptort	Sparkasse
Hauptort	Rathaus
Budberg	Gemeindeamt
Ossenberg	Kirche

Schermbeck	
Hauptort	Schermbeck Rathaus
Hauptort	Gewerbegebiet Schermbeck
Hauptort	Heggenkamp
Gahlen	Gahlen Post
Gahlen	Paßstraße

Sonsbeck	
Hauptort	Neutorplatz
Labbeck	Kirche
Hauptort	Gaststätte Plooheide
Hamb	Pastorat

Voerde	
Friedrichsfeld	Friedrichsfeld Bf
Hauptort	Bahnhof
Spellen	Kirche
Friedrichsfeld	Post
Hauptort	Rathausplatz
Möllen	Schlesierstraße
Möllen	Götterswickerkamm
Hauptort	Pestalozzischule

Wesel	
Hauptort	Bahnhof
Hauptort	Großer Markt
Hauptort	Mathenakreuz
Flüren	Markt
Büderich	Marktstraße
Ginderich	Ginderich Post
Lauerhaas	Am Schwan
Bislich	Bislich Ortsmitte
Lackhausen	Konrad-Duden-Straße
Hauptort	ev. Krankenhaus
Lackhausen	Hüser
Blumenkamp	Feuerdornstraße
Obrighoven	Brüner Landstraße

Xanten	
Hauptort	Bahnhof
Hauptort	Bemmelstraße
Marienbaum	Kirche
Wardt	Am Meerend
Unterbirten	Lemken
Birten	Haus Lau

Abbildung 54: Standorte und Kategorien je Kommune

Die genauen Kosten sind derzeit noch nicht zu ermitteln. Um jedoch einen Einblick in die mögliche Größenordnung zu bekommen, wurden hierzu in den folgenden Tabellen Kenndaten zusammengefasst. Die folgende Tabelle enthält Angaben zur Ausstattung der Mobilstationen der Kategorien 1 bis 5 für die Soll-Ausstattung. Die Angaben beziehen sich auf den vollständigen Neubau, bzw. die Erneuerung aller Anlagen. Die realen Kosten sind daher später deutlich niedriger, da – gerade an größeren Standorten – viele Anlagen der Sollausstattung bereits vorhanden sind. Die Tabelle stellt daher den "Worst Case" (d.h. den schlechtesten Fall, der in Zukunft eintreten kann) in Bezug auf die Kosten dar.

Mobilitätskonzept Kreis Wesel

Grundausstattung Mobilstationen	Kategorie 1		Kategorie 2		Kategorie 3		Kategorie 4		Kategorie 5	
	Investition	Anzahl								
planbar und i.d.R. förderfähig										
P+R-Anlage	4.000 €	100	400.000 €	20	80.000 €	0	- €	0	- €	0
Fahrrad Abstellanlage, groß	2.500 €	160	400.000 €	48	120.000 €	0	- €	0	- €	0
Fahrradboxen	2.000 €	0	- €	0	- €	8	16.000 €	0	- €	0
Fahrradboxen, Steuerung	6.600 €	1	6.600 €	1	6.600 €	1	6.600 €	0	- €	0
Witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen	500 €	128	64.000 €	64	32.000 €	32	16.000 €	16	8.000 €	8
Sonstige Fahrradabstellanlagen	200 €	0	- €	0	- €	0	- €	0	- €	0
Witterungsschutz	14.000 €	4	56.000 €	1	14.000 €	1	14.000 €	1	14.000 €	1
Sitzgelegenheiten	750 €	16	12.000 €	4	3.000 €	4	3.000 €	4	3.000 €	4
Steele im Landesdesign mit DFI	30.000 €	2	60.000 €	1	30.000 €	0	- €	0	- €	0
Kennzeichnung im Landesdesign	1.200 €	0	- €	0	- €	1	1.200 €	1	1.200 €	1
Summen			998.600 €		285.600 €		56.800 €		26.200 €	22.200 €

Abbildung 55: Geschätzte Investitionskosten je Gewerk nach Kategorien

Aufgeschlüsselt auf die Kommunen würden sich die folgenden Kostenblöcke ergeben. Alle hier aufgeführten Gewerke werden im Rahmen der Investitionsförderung durch die Verkehrsverbünde im Regelfalle mit einer Förderquote von 90% gefördert. Daraus ergibt sich der in der Tabelle dargestellte Eigenanteil. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die tatsächlichen Kosten in der Regel höher ausfallen. So sind z.B. die Verlegung elektrischer Leitungen, die Herstellung von Planum und Fundamenten sowie die Planungskosten nicht förderfähig. Auch sind die individuellen Förderhöchstsätze, z.B. 2.000 € für eine Fahrradbox, zu beachten. Sind die realen Kosten höher, so muss die Kommune auch die Differenz aufbringen. Eine Finanzplanung mit entsprechenden Reserven wird daher dringend angeraten.

	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5	Gesamt	Eigenanteil
Alpen	- €	- €	113.600 €	104.800 €	- €	218.400 €	21.840 €
Dinslaken	998.600 €	285.600 €	- €	52.400 €	88.800 €	1.425.400 €	142.540 €
Hamminkeln	- €	- €	170.400 €	78.600 €	22.200 €	271.200 €	27.120 €
Hünxe	- €	285.600 €	- €	78.600 €	88.800 €	453.000 €	45.300 €
Kamp-Lintfort	- €	571.200 €	56.800 €	- €	155.400 €	783.400 €	78.340 €
Moers	998.600 €	285.600 €	56.800 €	235.800 €	133.200 €	1.710.000 €	171.000 €
Neukirchen-Yluyn	- €	- €	- €	104.800 €	133.200 €	238.000 €	23.800 €
Rheinberg	- €	285.600 €	56.800 €	104.800 €	22.200 €	469.400 €	46.940 €
Scherbeck	- €	285.600 €	- €	52.400 €	44.400 €	382.400 €	38.240 €
Sonsbeck	- €	- €	56.800 €	52.400 €	22.200 €	131.400 €	13.140 €
Voerde	- €	571.200 €	170.400 €	- €	44.400 €	786.000 €	78.600 €
Wesel	998.600 €	571.200 €	170.400 €	104.800 €	66.600 €	1.911.600 €	191.160 €
Xanten	- €	285.600 €	- €	78.600 €	44.400 €	408.600 €	40.860 €
						9.188.800 €	918.880 €

Abbildung 56: Geschätzte Investitionskosten nach Kategorien und Kommunen

Für die Umsetzung der Mobilstationen bestehen im Kreis Wesel besonders gute Voraussetzungen. Dies betrifft auch denjenigen Bereich der Anlagen für die ein Betreiber notwendig ist, also insbesondere den Fahrradverleih und das Carsharing. Die NIAG als im Kreis tätiges Verkehrsunternehmen versteht sich als Gesamtdienstleister für Verkehr und ist daher bereit, für wichtige Standorte den Betrieb der Einrichtungen zu übernehmen. Damit wäre eine kurzfristige Realisierung der Stationen auch über die investiven Anlagen hinaus möglich.

Die Verleihangebote stellen die wichtigste Ergänzung zum ÖPNV dar und sind somit für den Erfolg der Mobilstationen äußerst entscheidend.

7.3. Multimodale Mobilität

7.3.1. Rahmenbedingungen

Eine Prognose zu allen Veränderungen im Bereich Mobilität ist naturgemäß mehr als schwierig. Die Szenarien reichen von einem weiteren Anstieg des Kfz-Verkehrs bei veränderter Antriebstechnik, bis zur erheblicheren Verringerung des Kfz-Verkehrs zu Gunsten anderer Verkehrssysteme (= Ziel des Mobilitätskonzeptes). Die möglichen Veränderungen sind außerordentlich vielfältig und komplex.

Zahlreiche Rahmenbedingungen haben sich bereits verändert (z.B. Elektro-Rad, Faltrad, Carsharing, Radverleih) und sind im Alltagsbild bereits heute erkennbar. Andere Veränderungen stehen kurz vor dem Durchbruch, z.B. das Elektroauto. Die Entwicklungen sind absehbar, aber in der Regel kaum belastbar zu berechnen bzw. vorherzusagen.

Andere Entwicklungen (z.B. das autonome Fahren) sind derzeit in Ihren Auswirkungen sogar als spekulativ zu betrachten.

Auch bedeutende Persönlichkeiten haben in Ihren Einschätzungen zur Zukunft des Verkehrs bereits gefehlt, wie die folgende Abbildung zeigt.



Abbildung 57: Kaiser Wilhelm der II. zur Zukunft des Automobils

Dies muss berücksichtigt werden, wenn ein Mobilitätskonzept die Weichen für eine moderne, leistungsfähige und nachhaltige Mobilität stellen soll.

Die eingetretenen Entwicklungen sind zu berücksichtigen, künftige Entwicklungen einzuschätzen. An einigen Stellen müssen aus Sicht des Gutachters auch Spekulationen vorgenommen werden, um auf alle Eventualitäten vorbereitet zu sein.

Eine zentrale Frage für das Mobilitätskonzept in Bezug auf die multimodale Mobilität ist die Frage der Zuständigkeit. Daher wurde für diverse mögliche Maßnahmen geprüft, welche aktuellen und künftigen Entwicklungen für den Kreis Wesel überhaupt relevant sind.

- a) Entwicklungen, die direkt geplant werden können
- b) Entwicklungen, die beeinflusst werden können
- c) Entwicklungen, bei denen der Kreis Wesel zumindest indirekt Positionen beziehen kann

Im Folgenden werden daher Themenkomplexe daraufhin betrachtet, inwieweit diese beeinflussbar sind und geeignete Maßnahmen für das Mobilitätskonzept entwickelt werden können.

7.3.2. Bedarfsgesteuerter Verkehr

Beispiel für die vorgenannte Vorgehensweise ist für die Frage eines neuen bedarfsgesteuerten Bediensystems. In Schwerpunktbereichen des Kreises Wesel kann im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ein konkretes Konzept erstellt werden.

Ein für den gesamten Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr inklusive der Nachbaraufgabenträger geltendes Konzept zur Erneuerung von Bedarfssystemen, welches eine große Einheitlichkeit für den Kunden erbringt, ist dagegen nur über einen längeren Zeitraum und im Zusammenarbeit mit mehreren anderen Partnern (Verbund, Verkehrsunternehmen, Nachbaraufgabenträger, Industrie, Bund, Land) möglich.

7.3.3. Änderung der Antriebstechniken

Um die Änderung der Antriebstechnik ranken sich derzeit, diskutiert von den verschiedensten Interessengruppierungen (Politik, Wirtschaft, Verbände, Vereine, Arbeitnehmervertretungen und viele andere) Mythen, die mit der Realität wenig gemein haben. Eine Umstellung des Güterverkehrs auf Elektrotechnik wird vielfach als unmöglich bezeichnet. Dabei ist die längst Realität. Auf dem folgenden Bild sehen Sie (nicht) 122 schwere Lkw mit Maximalladung.

*5.400 Tonnen Erz-Zug
Rotterdam – Wesel –
Voerde – Dinslaken –
Oberhausen – Saarland
Kommt erstaunlicher-
weise ganz ohne
Verbrennungsmotor aus*



Abbildung 58: Beispiel für wenig beachtete, aber sehr wirkungsvolle Formen der Elektromobilität

Besonders problematisch ist die Verwendung des Begriffs Elektromobilität in der allgemeinen Diskussion zu diesem Thema. Gemeint ist hier in aller Regel nur die Elektrifizierung des Kraftfahrzeugs.

Die Entwicklung der Fahrzeugtechnik obliegt privaten Unternehmen und größeren Fördergebern. Als isolierte Maßnahme ist sie nicht geeignet, um nachhaltige Mobilität zu schaffen.

7.3.4. Autonomes Fahren

Beim Thema autonomes Fahren sind die technischen Möglichkeiten bereits fortgeschrittener, als die öffentliche Wahrnehmung. Auch für diese Verkehre gilt, dass nur wenige Probleme in der Verkehrsabwicklung und ihren Auswirkungen gelöst werden können. Die Frage autonomer Verkehre hat vor allem wirtschaftliche Bedeutung, insbesondere den Entfall von Personalkosten, damit aber auch von Arbeitsplätzen.

Gut nutzbar ist die Thematik gegebenenfalls, um in einigen Jahren zur Ergänzung von öffentlichen Verkehrsangeboten, z.B. im Zulauf zu Schienenstrecken oder in Bereichen mit relativ geringer Nachfrage, neue Angebote zu schaffen. Aktuell existieren in diesem Bereich zahlreiche Fördermöglichkeiten.

Auch hier sind die Einflussmöglichkeiten des Kreises Wesel gering. Denkbar ist eine Anbindung von Siedlungsschwerpunkten und Ortszentren an die Schnittstellen des Schienenverkehrs in Randlagen, z. B. in Alpen, Rheinberg, Hamminkeln und Dingden. Ebenfalls denkbar wären große Aufkommensschwerpunkte in Gewerbegebieten. Voraussetzung wäre hier aber eine gleichmäßige Nachfrage über den Tagesverlauf.

7.3.5. Bedarfsgesteuerter Verkehr

Das Thema wird derzeit in verschiedenen Projekten bearbeitet. Dem Kreis Wesel und seine Nachbarräume betreffend sind zu nennen:

- Projekt des VRR für den ländlichen Raum inklusive Nutzung von Mobilfunkdaten für die Analyse
- LEADER-Region Ijssel-Lippe-Niederrhein, Entwicklung von Nahmobilität, u. a. durch Gemeindegrenzen überschreitende Bürgerbusse
- Aktivitäten der Verkehrsunternehmen, z. B. der DVG oder der SWK in Bezug auf On-Demand-Verkehre
- Aktivitäten der NIAG zur Erstellung wirtschaftlicher und attraktiver Angebote für den ländlichen Raum im Kreis Wesel
- Aktivitäten hinsichtlich Gewerbegebiet Moers / Neukirchen-Vluyn

Aufgabe im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes könnte es sein, für einzelne Räume im Kreis Wesel isolierte Konzepte für neue Arten von bedarfsgesteuerten Verkehren zu entwickeln. Hierbei können die Arbeitsergebnisse der genannten Projekte einbezogen werden. Die Verkehrsunternehmen sollten hier frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden werden. Parallel hierzu sollte die Erarbeitung eines Bedarfssystems für größere zusammenhängende Räume durch den VRR begleitet werden.

Fazit zum Thema bedarfsgesteuerter Verkehr:

Hier sieht der Gutachter großen Handlungsbedarf im Rahmen des Mobilitätskonzeptes. In Kapitel 7.4 wird daher ein Planungsansatz zu diesem Themenblock entworfen.

7.3.6. Vereinfachung der Tarifstruktur und Nutzung neuer Techniken für Information und Vertrieb

Die Entwicklung des VRR-Tarifs hat für die Nutzer große zentrale Vorteile gebracht. Zu nennen ist hier insbesondere die Möglichkeit, für eine Strecke im Verbundraum eine Fahrkarte zu lösen, die vollkommen unabhängig vom Verkehrsmittel und seinem Betreiber genutzt werden kann. Die Nutzung von U-Bahnen, S-Bahnen, Stadtbahnen, Bussen und der Eisenbahn ist mit einem einzigen Fahrschein möglich. Ebenso wurden günstige Mobilitätsangebote im Rahmen der Zeitfahrausweise (z.B. Monatskarten) geschaffen.

Probleme entstehen jedoch insbesondere durch die Zonierung der Preisstufen und die daraus resultierenden teilweise hohen Preise je Kilometer, insbesondere auf kurzen Strecken für Gelegenheitsnutzer.

Die Kritik an dieser Situation ist ausdrücklich keine Kritik am Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, sondern eine Bestandsaufnahme der bestehenden Situation. Zur Erläuterung sei gesagt, dass die Erarbeitung eines Tarifs stets zwischen den Polen "Übersichtlichkeit der Tarifstruktur" einerseits und "gerechte und günstige Tarifierung für alle Nutzungsmöglichkeiten" andererseits steht. Diese beiden Pole widersprechen einander, denn eine absolut gerechte Aufteilung für jeden denkbaren Fahrtenfall führt zu einem völlig unübersichtlichen Tarifangebot. Ein übersichtliches und einfaches Tarifangebot hingegen führt in bestimmten Bereichen stets zu massiven Ungerechtigkeiten zum Beispiel durch erhebliche Kostensprünge, wenn ein Fahrgast eine entscheidende Tarifgrenze überschreitet. Die aktuelle Lösung ist etwa in der Mitte der beiden hier dargestellten Pole angesiedelt und grundsätzlich erst einmal eine gute Lösung. Dies vor allem vor dem Hintergrund der großräumigen Verbundstrukturen, der stetigen Arbeit an der Verbesserung des Tarifsystems und des ÖPNV-Angebots allgemein durch den VRR. Sie führt aber zu einigen, im Folgenden dargestellten, Nachteilen.

Die Tarifstruktur des VRR wurde grundsätzlich für Großstädte im Ballungsraum Rhein-Ruhr entwickelt und orientiert sich im Wesentlichen an den Stadt- und Gemeindegrenzen. Innerhalb des Gebietes einer Stadt gilt die Preisstufe A. Für besonders kurze Strecken gibt es eine zusätzliche Kurzstreckenfahrkarte. Wird eine zweite Stadt erreicht gilt (die Darstellung wird an dieser Stelle leicht vereinfacht) die Preisstufe B. Diese gilt ebenfalls noch, wenn das Gebiet einer dritten Stadt erreicht wird. Ab vier Städten gilt dann die Preisstufe C und so weiter. Dies führt im Kreis Wesel häufig zu der Situation, dass Fahrten innerhalb des Stadtgebietes, aufgrund der Entfernungsbereiche, spezifisch sehr teuer sind. Dies gilt für Nutzer von Monatstickets nur eingeschränkt, da diese im Grundsatz eine sehr gute Möglichkeit zur preiswerten ÖPNV-Nutzung erhalten, damit aber nur für regelmäßige Fahrer oder Vielfahrer.

Kunden die gelegentlich oder auch häufiger den ÖPNV benutzen, sind auf Einzelfahrscheine und Vierfahrten-Tickets angewiesen, womit bereits Fahrten mit wenig mehr als einem Kilometer Länge über die Preisstufe A finanziert werden müssen und somit für eine Hin- und Rückfahrt je Person 5,60 Euro kosten. Dadurch ergeben sich häufig Kilometerpreise von mehr als einem Euro!

Ein weiteres Beispiel, das die Problematik des aktuellen Tarifs verdeutlicht, ist der regionale Verkehr. Dargestellt ist der Vergleich für eine zentrale Relation im Ruhrgebiet von Dortmund nach Mülheim/Ruhr und zum Vergleich die Relation Xanten - Moers.

Tarifgestaltung: Relevantes Problem im Kreis Wesel

Dortmund	Bochum	Essen	Mülheim
Preisstufe A	Preisstufe B	Preisstufe B	Preisstufe C
2,80 €	6,00 €	6,00 €	12,80 €
Xanten	Alpen	Rheinberg	Moers

Abbildung 59: Beispiel für die Tarifproblematik Kreis Wesel

Deutlich wird der Tarif- und Kostensprung ab der vierten Stadt. Während die Entfernung zwischen Mülheim und Dortmund den Preis noch rechtfertigt, ist die Entfernung Xanten - Moers erheblich kürzerer und ein Grund für die deutlich geringere Attraktivität. Zudem ist zu berücksichtigen, dass der Vorteil des Verbundtarifs in der zusätzlichen und unentgeltlichen Nutzung von Verkehrsmittel im Startort und im Zielort liegt. Trotz gutem Angebot mit Stadtbussen (Xanten) und vielen Regionalbussen (Moers) ist die Attraktivität im Ortsverkehr mit dem Bus, Bahn- und Stadtbahnangebot in Mülheim und Dortmund nicht annähernd zu vergleichen. Tarifstrukturen, die im zentralen Ruhrgebiet als angemessen empfunden werden, werden daher im Bereich des Kreises Wesel meist als zu teuer empfunden.

Die beiden Beispiele machen deutlich, dass der Tarif grundsätzlich ein Problem darstellt, um die Nutzung der Busse und auch der Schienenverkehrsangebote in der Region zu steigern. Insbesondere im Ortsverkehr könnten erhebliche Steigerungsraten erzielt werden, wenn es hier gezielte und verbesserte Tarifangebote gäbe.

Der VRR arbeitet derzeit an einer verbundweiten Lösung mit elektronischen Chipkarten und einem Preissystem, welches sich beispielsweise an der tatsächlich zurückgelegten Entfernung orientiert und neben praktischen Vorteilen und besserer Tarifübersicht auch eine deutlich gerechtere Abrechnung der Leistung ermöglichen könnte. Dies wäre ein außerordentlich wichtiger Schritt. Übergangsweise sind Modelle denkbar, in denen bestimmte Nutzergruppen im Innerortsverkehr über Preisnachlässe motiviert werden könnten, den ÖPNV verstärkt zu nutzen. Die generelle Freigabe des ÖPNV für eine unentgeltliche Nutzung halten wir fachlich dagegen für einen falschen Ansatz, der deutlich weniger zusätzliche Kunden bringen würde, als beispielsweise die Verbesserung der Qualität und der Quantität des Verkehrsangebotes. Diese

Aussage lässt sich durch mehr als 20 Jahre Erhebungsarbeit im ÖPNV und die Befragung vieler tausend Kunden deutlich nachweisen und ist auch unter den übrigen Verkehrsexperten im Land kaum umstritten.

Aktuell bereitet der VRR zudem ein Modellprojekt vor, welches vom Bund massiv gefördert werden soll und eine sehr erhebliche Vereinfachung der Tarifstruktur bei gleichzeitig deutlicher Verringerung der Fahrpreise für zunächst fünf Jahre vorsieht. Daneben wird weiterhin die Einführung des zuvor beschriebenen E-Tickets vorbereitet, welches auf Basis der Luftlinienentfernung zu gerechten Fahrpreisen außerhalb der aktuellen Tarifstruktur sorgen soll. Beide Lösungsansätze versprechen erhebliche Effekte, müssen aber wie vom VRR richtig erkannt worden ist, auch mit einer entsprechenden Angebotsausweitung kombiniert werden. Dies ist zum einen notwendig, um die zusätzlichen Fahrgäste aufzunehmen, denn bereits jetzt sind viele Verkehrsangebote vollkommen überfüllt. **Zum anderen ist dringend zu beachten, dass die Qualität des Verkehrsangebotes von den Fahrgästen weit höher priorisiert wird als attraktive Fahrpreise.**

Eine aktuelle Verbesserung bezüglich des Informationsflusses für die Fahrgäste und der Möglichkeit des Fahrscheinerwerbs, wird z.B. mit neuen Apps des VRR und der Deutschen Bahn gewährleistet, die die Inhalte sämtlicher Verkehrsverbünde in Nordrhein-Westfalen miteinander vereinen und somit Verbundraum überschreitende Fahrten vereinfachen.

Aufgrund der hier beschriebenen Entwicklungen wird für den Kreis Wesel keinerlei Handlungsbedarf gesehen über eigene Tarif- und Vertriebsinformationen nachzudenken. Das Thema ist beim VRR verankert. Eigene Lösungen im Tarifbereich würden zu deutlichen Verschlechterungen führen und sind auszuschließen. Eigenentwicklungen im Bereich Information würden sich auf zu kleine Bereiche beziehen und sind ebenfalls nicht zielführend. Zudem ist die Entwicklung solcher Systeme kostenintensiv. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass der Kreis Wesel die Entwicklung eines neuen Tarifsystems zur Wahrung seiner Interessen intensiv auf den üblichen Wegen begleiten sollte. Darüber hinaus besteht kein Handlungsbedarf.

7.3.7. Prüfung der Notwendigkeit einer Veränderung des ÖPNV-Angebots

Es wurde im Rahmen der Analyse herausgearbeitet, dass ein verändertes öffentliches Verkehrsangebot in der sogenannten Nebenverkehrszeit eine tragende Rolle bei einer Verbesserung des ÖPNV im Kreis Wesel spielt. Aus diesem Grunde wurde der hier beschriebene Planungsansatz entwickelt, der auch in zeitlich parallel verlaufenden Projekten (insbesondere LEADER-Gruppe rechtsrheinisch) eine Rolle spielt. Auch wurden erste Vorababstimmungen mit Verkehrsunternehmen durchgeführt. Insgesamt ist jedoch festzuhalten, dass die Umstellung des Verkehrssystems in der Nebenverkehrszeit eine sehr erheb-

liche Veränderung darstellt, die nicht nur durch eine einfache Veränderung der Fahrpläne bewerkstelligt werden kann, sondern eine sehr komplexe Strukturänderung erfordert. In diesem Zusammenhang sind insbesondere zu nennen:

- Aufhebung der heutigen Bedarfsverkehrssysteme außer Bürgerbus
- Einführung von Korridorbedienungen
- Neuanschaffung von Fahrzeugen mit einer geeigneten Fahrzeuggröße
- Überlegung zum Einsatz von nachhaltigen Antriebstechniken
- Überlegung zum Einsatz neuer Fahrzeuge auch außerhalb der Nebenverkehrszeit, um hinreichend wirtschaftlich zu sein
- Ersatz von aktuellen Linienverkehren mit Standardbussen
- Umfängliche Neuschaffung von Verkehrsangeboten in möglicherweise allen 13 Städten und Gemeinden des Kreises Wesel
- Einführung einer vollständig neuen Technik, um die Nachfrage nach den Verkehrsleistungen für die Kunden zu ermöglichen
- Einführung in einer vollständig neuen Technik, um eine bedarfsgerechte und effiziente Führung der Fahrzeuge in den Korridoren zu ermöglichen
- Vollständige Verzahnung des Systems mit den wichtigsten Schienenverkehrs- und Regionallinien
- Marketing und Information um die Neuerungen auch ausreichend zu kommunizieren und möglichst viele neue Kunden zu gewinnen

Diese nicht abschließende Aufzählung zeigt bereits auf, dass der Aufwand zur Entwicklung dieses Systems sehr groß ist und im Detaillierungsgrad über das Mobilitätskonzept hinausgehen würde. Das Mobilitätskonzept versteht sich daher als Instrument, um den entsprechenden Prozess anzustoßen.

Eine eventuelle Betriebsaufnahme muss über einen langen Zeitraum vorbereitet werden. Zudem sind insbesondere Fragen der Finanzierung und ggf. der Vergabe der Verkehrsleistung zu klären. Es wird daher angeregt, aufgrund der erkennbar hohen Notwendigkeit in diesem Bereich, einen Vorstoß zu machen, um dieses System im gesamten Kreis Wesel zu etablieren. Es müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, um die Verkehrsleistungen umzustellen und damit in ganz erheblichem Umfang zu attraktiveren.

7.4. Konzeptentwurf ÖPNV-Angebot in der Nebenverkehrszeit

Der Maßnahmenkomplex zum ÖPNV in der Nebenverkehrszeit sieht eine Abkehr von den klassischen Systemen vor. Diese bestehen derzeit in der Regel aus:

- seltenen Standardlinienfahrten
- AnrufSammelTaxen (AST)-Verkehr,
- AnrufLinienTaxen (ALT)/Taxibus/Rufbus-Verkehr,
- gar keinem Verkehrsangebot

Als Ansatz zur Verbesserung des Verkehrs in Zeiten und Räumen in schwacher Nachfrage ist derzeit bundesweit der sogenannte **On-Demand-Verkehr** im Gespräch. Er ist folgendermaßen charakterisiert:

- Einsatz von Bussen, Kleinbussen, Taxen, etc.
- keine statische Route, keine fixen Fahrpläne
- Abholung: Wunschort oder definierte Haltestelle
- Teilung eines Fahrzeugs durch mehrere Nutzer
- Algorithmus berechnet die ideale Fahrtroute
- App für Fahrgäste (Bestellung), Leitstelle (Disposition), Fahrer (Route und Fahrplan)

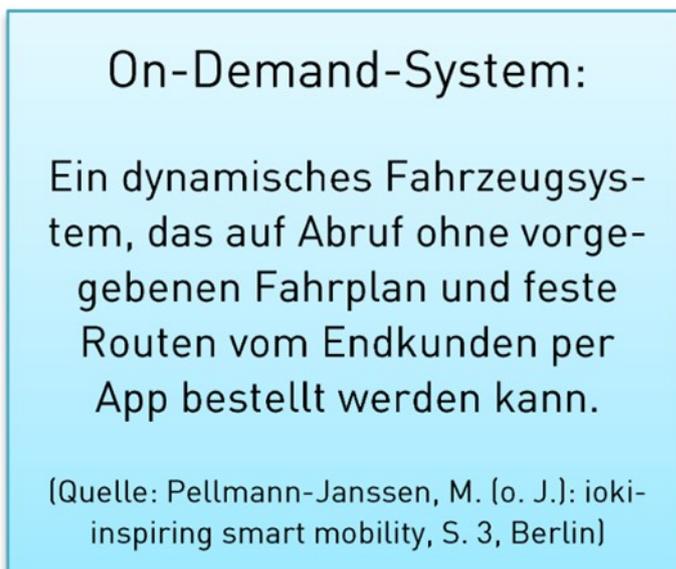


Abbildung 60: Definition On-Demand-Verkehr

Nach ersten Erfahrungen ist als bedeutendster Nachteil des Systems zu erkennen, dass die Produktionskosten hoch sind. Dadurch entstehen entweder Fahrpreise im angenäherten Taxi-Bereich oder ein hoher Zuschussbedarf.

Aus diesem Grunde wurde im Rahmen des Mobilitätskonzepts ein neues Bedarfssystem entwickelt. Es wird zentral disponiert und überschreitet Gemeinde-, Kreis- und Verbundgrenzen sofern nötig. Möglich wäre u.a. eine **Nutzung der Bürgerbusfahrzeuge** in der Zeit in der diese aktuell nicht verkehren, um die Wirtschaftlichkeit günstig zu gestalten. Diese könnten durch professionelle Fahrer oder alternativ einen zusätzlichen Pool ehrenamtlicher Fahrer genutzt werden. Die Nutzung der Bürgerbusfahrzeuge ist derzeit noch mit verschiedenen Problemen verbunden ("Teilen" des Fahrzeugs, Versicherung, Zweckbindung aufgrund gewährter Fördermittel etc.) und wird voraussichtlich nicht kurzfristig zu realisieren sein. Eine Umsetzung käme überdies nur mit ausdrücklichem Einverständnis des jeweiligen Bürgerbusvereins in Frage.

Die Grundsätze des Systems stellen sich für den Spätverkehr wie folgt dar:

- Einstellung des bislang üblichen Verkehrsangebotes ab ca. 19.30 Uhr / 20.30 Uhr.
- Stündliche Führung von Bedarfsbussen mit der Innenstadt bzw. dem Bahnhof als Quelle und den Wohnbereichen als Ziel.
- Die Fahrzeiten werden reichlich bemessen, sodass ein Abwarten von Verspätungen im mittleren Rahmen möglich ist. So können dauerhaft zu erwartende bedeutende Unregelmäßigkeiten im Untersuchungsraum, z.B. durch den Ausbau der BETUWE-Route, ausgeglichen werden.
- Möglich ist aufgrund einer zentralen Bedarfssteuerung auch die Bedienung dünn besiedelter Bereiche.
- Ab Samstagnachmittag und an Sonntagen Einsatz des gleichen Systems zu bestimmten Zeiten, an diesen Tagen in beiden Fahrtrichtungen.

Mögliche Ankerpunkte für solche Linien des Abendverkehrs könnten sein:

- Dinslaken: Bahnhof und Neutorplatz
- Voerde: Bahnhof, Rathausplatz sowie Friedrichsfeld Bf
- Wesel: Bahnhof, Mathenakreuz, Großer Markt
- Hamminkeln: Bahnhof, Dingden Bf, Hamminkeln Markt, Meerhoog Bf
- Hünxe: Rathaus
- Scherbeck: Rathaus
- Xanten: Bahnhof, Dom und Rathaus
- Alpen: Adenauerplatz, Bahnhof
- Sonsbeck: Neutorplatz
- Rheinberg: Bahnhof und Rathaus, eventuell Bahnhof Millingen
- Kamp-Lintfort: Neues Rathaus, ab 2021 Bahnhof
- Moers: Bahnhof und Königlicher Hof
- Neukirchen-Vluyn: Vluynner Platz und Neukirchen Sparkasse

Von diesen Startpunkten aus verkehren bedarfsorientiert 1 bis 4 Fahrzeuge, die flexibel den Bedarf der Fahrgäste abdecken. Ist der Bedarf erhöht, so sind gegebenenfalls Taxen hinzuzuziehen. Ist der Bedarf geringer, so können Fahrgäste zwecks zügigerer Beförderung verteilt werden. Auf stark befahrenen Linien wird weiterhin Standardlinienverkehr durchgeführt.

Eine Umsetzung des Systems kann aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen nur in Zusammenarbeit und nur mit Zustimmung der hier aktuell tätigen Verkehrsunternehmen erfolgen. Die Systeme sind bestmöglich mit der Maßnahme Mobilstationen zu koppeln, um im Zweifel eine Weiterfahrt auch außerhalb der Wirkungsbereiche des Bedarfsverkehrs sicherzustellen.

Das System wäre damit eine Mischform aus flexibler Bedienung und konventionellem Linienverkehr.

Z.B. abends: Quelle konventionell (1 bis 3 Haltestellen), Ziel On-Demand (Verteilung auf alle Haltestellen in bestimmten Zielbereichen, ggf. Haustürbedienung).

Daraus resultiert eine hohe Verlässlichkeit und Qualität für den Kunden bei vertretbarer Wirtschaftlichkeit. Insbesondere stärkt das System den vorhandenen ÖPNV und erstellt keine Parallelstrukturen zu diesem. Weiterhin wird das Taxi-Gewerbe nicht konkurrenziert.

Am Beispiel der Stadt Hamminkeln wird nachstehend ein Planungsansatz für das System in der Nebenverkehrszeit detailliert dargestellt.

Insgesamt verkehren im Regelfall drei Fahrzeuge, von welchen das erste die Bedienung des Hauptortes, seiner umliegenden Streusiedlungsbereiche und der Ortslagen Ringenberg und Brünen durchführt, während das zweite Fahrzeug Dingden und seine Umgebung, sowie den Bereich Leikum/Wertherbruch bedient. Ein drittes Fahrzeug deckt Mehrhoog ab und stellt zusätzlich eine Verbindung dieses Ortsteils mit dem Hauptort her. Das Prinzip ist nachstehend auf der Karte ablesbar.

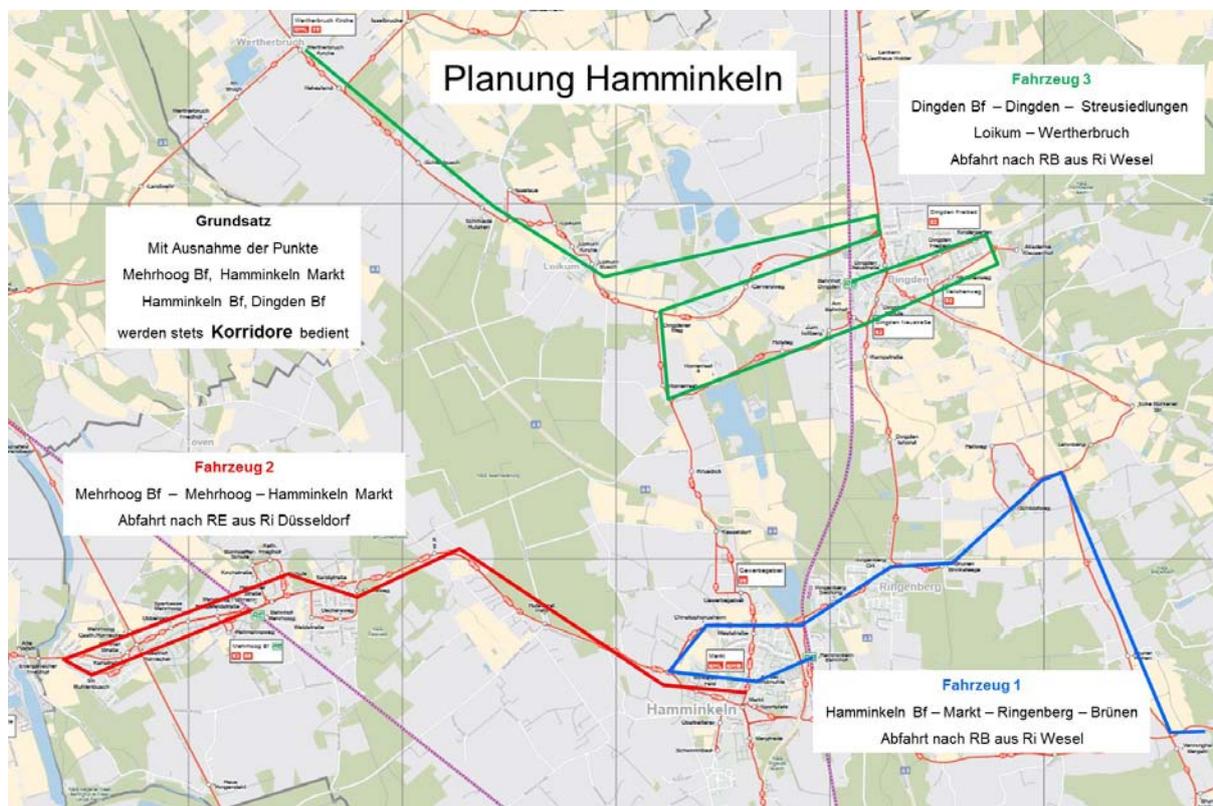


Abbildung 62: Darstellung einer möglichen Bedienung im Spätverkehr, Bsp. Hamminkeln

Für die Linie 1 (blau) ist beispielhaft die Korridorbedienung dargestellt. Die Linien 2 (grün) und 3 (rot) sind nur mit grober Linienführung skizziert, decken aber real die übrigen Bereiche der Stadt Hamminkeln mit ihrem Korridor ab.

Alle drei Linien sind fahrplantechnisch mit Bahnhöfen verknüpft, das heißt sie verkehren einige Minuten nach der Ankunft der Schienenverkehrsangebote besser aus Richtung Wesel. Im Falle der Bahnhöfe Hamminkeln und Dingden sind dies die Ankunftszeiten des Bocholters (Regionalbahn RB 32), in Mehr-

hoog die des Rhein-IJssel-Express RE 19. Vom jeweiligen Bahnhof aus wird der im Bereich des Bahnhofs liegende Hauptort direkt angefahren. Ab hier beginnt eine bedarfsorientierte Korridorbedienung zur qualitativ hochwertigen Versorgung der Bevölkerung mit nachhaltigen Verkehrsangeboten. Auch ohne eine Beförderung von Haustür zur Haustür wird eine hohe Qualität der Erschließung erreicht. Dies geschieht durch die Einrichtung einer Vielzahl zusätzlicher Haltestellen. In Hamminkeln existiert bedingt durch das AST-System bereits eine recht hohe Haltestellendichte. Die drei Fahrzeuge decken alle Haltestellen des Stadtgebietes ab. Grundsätzlich ist jede Haltestelle einer Linie zugeordnet, aufgrund der Flexibilität des Systems sind hier aber auch Ausnahmen möglich, insbesondere um Unregelmäßigkeiten bei der Nachfrage wirtschaftlich und zugleich ideal für die Fahrgäste abzufedern. Die Fahrzeuge verkehren entweder auf dem gleichen Korridor wie auf dem Hinweg wieder zurück zum Bahnhof, alternativ kann auch eine Direktfahrt stattfinden, je nach zur Verfügung stehender Zeit.

Grundsätzlich ist vorgesehen, dass die Fahrzeuge zwar in Bezug auf die Quellen und Ziele der Fahrgäste bedarfsorientiert verkehren, sie aber mindestens in gewissen Zeitlagen permanent verkehren zu lassen, ohne dass Fahrgäste die Fahrten bestellen müssen. Es wird davon ausgegangen, dass die Nachfrage ohnehin ausreichend ist, um eine bedeutende Quote an entfallenden Fahrten zu realisieren. Vorstellbar ist ein Anschluss an alle Züge des Schienenpersonennahverkehrs, das heißt das Ende der Betriebszeit der Kleinbusse liegt im Bereich zwischen 23.00 und 1.00 Uhr. Die Umstellung des Systems vom Linienverkehr auf die Kleinbusse kann flexibel erfolgen. In der Regel bietet sich die Zeit im Bereich von 20.00 Uhr an, in der die Nachfrage im Kreis Wesel normalerweise deutlich zurückgeht.

Die folgende Darstellung zeigt am Beispiel der Linie 1 das System der Korridorbedienung noch einmal beispielhaft auf.

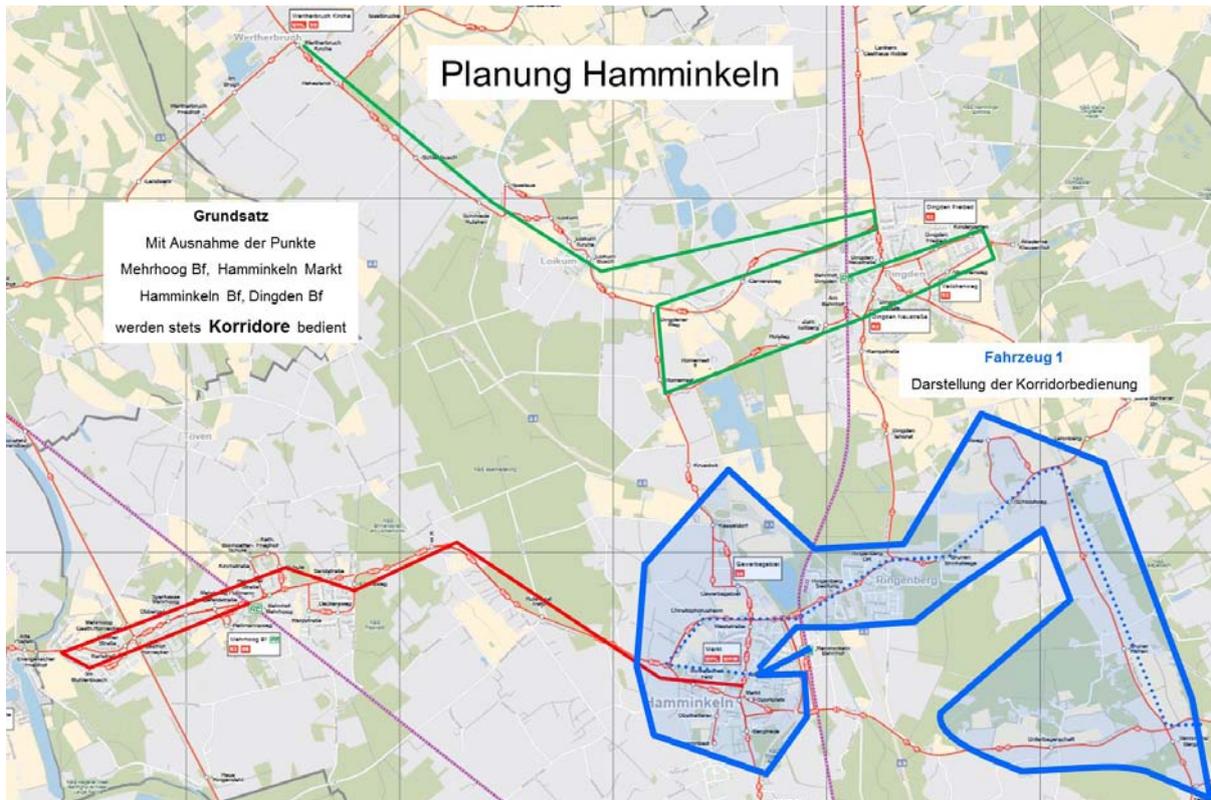


Abbildung 63: Darstellung der Korridorbedienung für die Linie 1 in Hamminkeln

Das möglicherweise anzustrebende System für die Nebenverkehrszeit des ÖPNV im Kreis Wesel erfordert eine Ergänzung oder Änderung im Nahverkehrsplan und zahlreiche intensive Abstimmungsprozesse. Des Weiteren ist die Form der Leistungsvergabe und der Finanzierung zu klären. Vor dem Hintergrund der notwendigen Fahrzeugneubeschaffung einerseits und mit Sicherheit entstehender zusätzlicher Kosten pro Jahr andererseits, ist davon auszugehen, dass das System nicht kurzfristig realisiert werden kann. Das Mobilitätskonzept zeigt diesen Weg dennoch auf, da hiermit ein Sprung in der Qualität des Verkehrsangebotes in der Nebenverkehrszeit erreichbar erscheint, der dennoch wirtschaftlich ohne Konkurrenz zum Taxigewerbe und unterstützend für den gesamten Tages-ÖPNV möglich ist. Mit einer Umstellung auf ein solches System wäre der ÖPNV im Kreis Wesel auch für die Zukunft gut aufgestellt, zumal sich Fahrzeuge und Einsatzsystem tagsüber auf Räume schwacher Nachfrage übertragen lassen, womit auch hier wiederum eine Verbesserung für die abseits des guten ÖPNV-Angebotes lebende Bevölkerung möglich ist. Zugleich wird der im Rahmen der Mobilitätsbefragung ganz klar erkennbare bedeutendste Wunsch erfüllt, nämlich die deutliche Verbesserung des Verkehrsangebotes in den Abendstunden und am Wochenende.

8. Gesamtkonzept

Eine besonders wichtige Funktion des Mobilitätskonzeptes des Kreises Wesel liegt im Bereich der Koordination von verkehrlichen Planungen im Kreisgebiet. Dieser Bereich ist in allen Mobilitätskonzepten grundsätzlich ein wichtiges Thema und einer der Punkte, mit denen ein Mobilitätskonzept über die üblichen verkehrlichen Planungen hinausgeht. Die Beteiligung der Kommunen hat aufgezeigt, dass auch gerade in diesem Bereich ein wichtiges Arbeitsergebnis des Mobilitätskonzeptes zu sehen ist. Im Rahmen der Beteiligung zum Mobilitätskonzept wurde sowohl ein Austausch zwischen den Kommunen untereinander als auch zwischen den Kommunen und dem Kreis Wesel zu diesem Thema begonnen. Von den Kommunen wurde der Wunsch geäußert, diesen Austausch in einen regelmäßigen Austausch zu überführen und in einem Rhythmus, der beispielsweise bei 6 Monaten liegen könnte, permanent fortzuführen. Damit können regionale und überregionale Planungen zielführender koordiniert werden und die kommunalen Planungen können sich entsprechend an den gemeinsamen Vereinbarungen ausrichten. Des Weiteren ist es durch einen Austausch auch möglich, Fehlplanungen zu vermeiden, die auf einen Mangel an Kommunikation aufgrund von Zuständigkeiten oder fehlenden Plattformen zurückzuführen sind. Der Kreis Wesel betrachtet es daher als seine Aufgabe, entsprechende Treffen zu organisieren und den regelmäßigen Austausch zwischen den Fachleuten herbeizuführen, der sich im Idealfall auf konkrete, planerische Vorhaben bezieht, Schwerpunkte setzt und ergebnis- und maßnahmenorientiert arbeitet, ohne dabei den Gesamtblick aus den Augen zu verlieren.

9. Beteiligungsverfahren

Im November 2018 wurden den Städten und Gemeinden des Kreises Wesel erste Ergebnisse vorgestellt. Aus der Diskussion heraus haben sich viele Anregungen ergeben. Herauszuheben sind folgende:

- Der Kreis soll dem Mobilitätskonzept ein Ziel/eine Vision voranstellen.
- Das Konzept soll möglichst langfristig angelegt sein.
- Bereits vorhandene kommunale Konzepte sollen Berücksichtigung finden.
- Der Kreis Wesel soll bei grenzüberschreitenden Problemen vermitteln.
- Der Kreis Wesel könnte für die Kommunen eine Stimme sein gegenüber dem Land (Straßen NRW) und Bund sowie als Multiplikator fungieren.
- Künftige regelmäßige Treffen könnten den Austausch (z.B. zu Fördermöglichkeiten) und die Zusammenarbeit fördern.
- Gewünscht wurde die Planung von Maßnahmen, die umgesetzt werden, nicht ein Mobilitätskonzept für die Schublade.

- Betreibermodell für Fahrradverleih und –boxen aufnehmen (Beispiel Düren: Betrieb über eine vorhandene Gesellschaft des Kreises oder den Erbauer der Anlagen gewährleisten)
- On-Demand-Verkehre aufnehmen – evtl. Pilotprojekte in ein oder zwei Kommunen
- betriebliches Mobilitätsmanagement ins Mobilitätskonzept aufnehmen
- außerhalb der Dienstzeiten städtischen Fuhrpark / E-Autos zur öffentlichen Nutzung zur Verfügung stellen
- Praxisstunden fürs Car-Sharing, um Zugangshemmnisse abzubauen

Die Anregungen haben Eingang in das Konzept gefunden.

Im Dezember 2018 wurde der Arbeitsstand zum Mobilitätskonzept dem Runden Tisch ältere Menschen im Kreis Wesel (RTäM) vorgestellt. Auch hier wurde lebhaft diskutiert und Ziele und Inhalte des Konzepts sehr positiv gesehen. Der Gutachter ist mit dem Gremium im Austausch in Bezug auf weitere Verbesserungen. Ein bedeutender Wunsch aus dieser Runde ist die bereits seit langem verfolgte Idee von Fahrplanaushängen mit größerer Schrift.

Die Beteiligung der Bevölkerung fand über eine Online-Befragung statt und wurde intensiv genutzt. Ihr ist ein eigenes Kapitel (Kap. 5) gewidmet.

Auch die Verkehrsunternehmen waren in den Abstimmungsprozess eingebunden.

Sämtliche Arbeitsschritte dieses wurden von der in Kapitel beschriebenen Lenkungsgruppe begleitet.

Nach Vorliegen der vorläufigen Entwurf-Fassung erfolgt nunmehr die erneute Beteiligung dieser Stellen sowie weiterer interner und externer Fachleute und Verbände, die mit dem Thema Mobilität befasst sind.

Im Anschluss ist die Beschlussfassung durch die Gremien des Kreises vorgesehen.

10. Fazit

(Nach der abschließenden Beteiligung wird der Text ergänzt.)



Stadt Voerde (Niederrhein) • Postfach 10 11 52 • 46549 Voerde

Kreis Wesel
Reeser Landstraße 31
46483 Wesel

Stadtentwicklung, Umwelt
und Klimaschutz

Dienststelle:
Auskunft erteilt:
Zimmer:
Telefon 02855/80-
Fax 02855/ 9690-
Ihr Aktenzeichen:
Ihr Schreiben vom:
Mein Zeichen: FD 6.1
Meine Mail-Adresse:
Datum: 27.02.2020

**Entwurf zum Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel
hier: Stellungnahme der Stadt Voerde**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vorbehaltlich einer Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) erhalten Sie anbei die Stellungnahme zum Entwurf des Mobilitätskonzepts für den Kreis Wesel.

Die Stadt Voerde (Niederrhein) begrüßt eine kreisweite Betrachtung der Mobilitätsentwicklung, um die Kommunen und Gemeinden untereinander besser zu vernetzen. Hierbei ist es wichtig, attraktive Alternativangebote zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen, um den Ansprüchen eines multimodalen Verkehrsverhaltens gerecht zu werden.

Der Kreis Wesel hat ein Konzept für eine zukunftsorientierte, nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität vorgelegt. Unter dem Leitsatz „Mobil im Kreis Wesel – Klimafreundlich. Flexibel. Vernetzt“ sind 9 Ziele formuliert worden, die vor allem darauf ausgerichtet sind, den Modal Split zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu verändern. Hierbei ist auch das Gesamtkonzept für den Radverkehr prioritär zu berücksichtigen. Die Schwerpunktsetzung im Bereich interkommunale Radwegeverbindungen, kreisweites System von Mobilstationen sowie Verbesserung des Verkehrsangebotes des öffentlichen Nahverkehrs in der Nebenverkehrszeit wird seitens der Stadt Voerde unterstützt. Positiv zu betrachten ist ebenfalls die Einbindung von über 90 Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Voerde, die über eine Online-Umfrage Anregungen zur künftigen Mobilitätsentwicklung im Kreis Wesel hervorbringen konnten.

Im Rahmen des Konzepts zum schnellen Radverkehr wird die Verbindungsachse Wesel – Voerde – Dinslaken gemäß der Auswertungen der Bewegungsdaten (Mobilfunkdaten) als mäßige, aber immer noch bedeutende Nutzerquote eingestuft. Eine wichtige Radwegeverbindung zwi-

Hausanschrift Rathausplatz 20 46562 Voerde ☎ 0 28 55 / 80-0 Fax: 0 28 55 / 9690-555 Internet: http://www.voerde.de E-Mail: info@voerde.de	Allg. Sprechzeiten Mo-Fr 08:30 - 12:00 Uhr Mo-Do 14:00 - 16:00 Uhr Telefonzentrale Mo-Fr 08:00 - 12:30 Uhr Mo-Do 13:30 - 16:15 Uhr	FD Soziales Mo,Di,Fr 08:30 - 12:00 Uhr Di 14:00 - 16:00 Uhr FD Steuern Mo,Di,Do,Fr 08:30 - 12:00 Uhr Di u. Do 14:00 - 16:00 Uhr FD Bauordnung Mo,Di,Do,Fr 08:30 - 12:00 Uhr Di u. Do 14:00 - 16:00 Uhr	Bürgerbüro Voerde ☎ 0 28 55 / 80-269 Fax: 0 28 55 / 80-282 Mo u. Di 08:00 - 16:00 Uhr Mi 08:00 - 12:30 Uhr Do 08:00 - 18:00 Uhr Fr 08:00 - 12:30 Uhr Sa 09:00 - 12:00 Uhr	Konten der Stadtkasse Voerde Niederrheinische Sparkasse RheinLippe 200 600 (BLZ 356 500 00) IBAN DE31 3565 0000 0000 2006 00 BIC WELADED1WES Volksbank Rhein-Lippe eG 500 711 019 (BLZ 356 605 99) IBAN DE56 3566 0599 0500 7110 19 BIC GENODED1RLW
---	---	---	---	--

schen Voerde und Hünxe besteht gemäß der ermittelten Bewegungsdaten nicht. Das bestehende Gesamtnetz für den Kreis Wesel wird durch weitere Verbindungen ergänzt, die zwar über kein sehr hohes, aber dennoch ausreichendes Potenzial verfügen, um die Radwegevernetzung des Kreises zu gewährleisten. Der fehlende Lückenschluss zwischen Voerde und Hünxe bleibt jedoch weiterhin bestehen. Auf der Ebene des Konzeptes für ein Regionales Radwegenetz in der Metropole Ruhr ist die Verbindung Voerde – Hünxe als regionale Radverbindung kategorisiert worden. Seitens der Stadt Voerde wird somit angeregt, diese Verbindungsachse mit in das Gesamtnetz des Kreises Wesel aufzunehmen.

Bezüglich des bereits existierenden Carsharing-Angebotes im Kreis Wesel bitte ich Sie, den bestehenden Carsharing-Standort am Haltepunkt Voerde Rathausplatz mit aufzunehmen.

Darüber hinaus wird seitens der Stadt Voerde begrüßt, dass neben den beiden Bahnhöfen ausdrücklich auch kleinere Standorte geprüft und für die Umsetzung von Mobilstationen vorgeschlagen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Haarmann



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 19.02.2020

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	09.06.2020	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

RVR-Entwurf zum regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr

Beschlussvorschlag:

1. Das vom Regionalverband Ruhr (RVR) erarbeitete *Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr* wird vom Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) als zukunftsorientiertes Instrument zur Weiterentwicklung einer innovativen Mobilität unterstützt.
2. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) unterstützt den Regionalverband Ruhr bzw. die federführenden Projektpartner in den Bemühungen zur Umsetzung der Modellprojekte des *Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr*. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) sieht insbesondere in den drei Modellprojekten Mobilstationen (M-U 5.1), Regionales Radwegenetz (insbesondere Radschnellwegeverbindungen) (M-I 11.1) sowie IGA 2027 (M-S 9.2) und gemeinsam mit den kreisangehörigen Kommunen und dem Kreis Wesel, vorbehaltlich der Zustimmung in den jeweils anderen kommunalen Räten der kreisangehörigen Städte und Gemeinden in den Modellprojekten metropolradruhr (M-U 6.1 & M-U 6.3), Städte an die Schiene (M-I 1.2) und Schiene 2040 (M-I 1.1) einen Schwerpunkt für ein eigenes verstärktes Engagement und Mitwirken.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, dem Regionalverband Ruhr diesen Beschluss bis zum 30.09.2020 zu übermitteln.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen entstehen erst bei konkreter Umsetzung einzelner Handlungsansätze

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input checked="" type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input type="radio"/> nein
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input type="radio"/> ja*		<input type="radio"/> nein*
* Erläuterung siehe Begründung			
Begründung:	Viele Handlungsansätze des regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr verfolgen die Zielsetzung einer umweltverträglichen Verkehrsentwicklung, wodurch bei Umsetzung einige Modellprojekte positive Auswirkungen auf den Klimaschutz erwartet werden können.		

Sachdarstellung:

Das Regionale Mobilitätsentwicklungskonzept (RMEK) wurde seitens des Regionalverbands Ruhr (RVR) in Zusammenarbeit mit den Städten, Gemeinden und Kreisen im RVR und weiteren regionalen Akteuren aus Verkehr, Umwelt und Wirtschaft entwickelt. Zum Aufbau einer regionalen Arbeitsstruktur wurde der Arbeitskreis „Regionale Mobilität“ initiiert, dessen konstituierende Sitzung im Jahr 2013 stattfand. Die Stadt Voerde war ebenfalls ab Herbst 2017 im Arbeitskreis über die Sacharbeitsebene vertreten und somit im Bearbeitungsprozess eingebunden. Zielsetzung des RMEK ist eine integrierte, verkehrsträgerübergreifende und ganzheitliche Betrachtung von Verkehr und Mobilität auf regionaler Ebene. Das RMEK für die Metropole Ruhr ist umsetzungs- und zukunftsorientiert. Das Konzept stellt jedoch keinen Ersatz für kommunale Planungen dar.

Das RMEK für die Metropole Ruhr, das durch den RVR am 04.12.2019 im Kreishaus Wesel den politischen Vertretern vorgestellt wurde, setzt sich aus zwei Stufen zusammen:

- Stufe 1 – Leitbilder und Zielaussagen zur Regionalen Mobilität in der Metropole Ruhr
- Stufe 2 – Analyse, Handlungsansätze und Modellprojekte

Mit dem Endbericht zu Leitbildern und Zielaussagen zur Regionalen Mobilität in der Metropole Ruhr wurde unter dem regionalen Mobilitätsleitbild „Die vernetzte Metropole Ruhr“ ein regionales, verkehrsartenübergreifendes Mobilitätsleitbild mit den folgenden sechs Leitsätzen vorgelegt:

- *Leitsatz 1: Die nach außen vernetzte Metropole Ruhr*
Vernetzung im Bereich Wirtschafts- und Personenverkehr (in allen Verkehrsbereichen Schiene, Straße, Wasserwege) mit benachbarten Regionen sowie nationalen/internationalen Metropolregionen und Verkehrsnetzen stärken und weiterentwickeln
- *Leitsatz 2: Die in sich vernetzte Metropole Ruhr*
Erreichbarkeit innerhalb der Region für Wirtschafts- und Personenverkehr verbessern
- *Leitsatz 3: Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr*
Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr durch einen leistungsfähigen und umweltverträglichen Verkehr weiter stärken
- *Leitsatz 4: Raumdifferenzierte Mobilität*
Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastrukturen im Hinblick auf Siedlungsstrukturen und Flächen raumdifferenziert und übergreifend qualifizieren
- *Leitsatz 5: Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr*
Negative Folgen und Belastungen, die durch Verkehr auf Stadt, Mensch, Klima und Umwelt entstehen, minimieren
- *Leitsatz 6: Mobilität für alle in der Metropole Ruhr*
Gleichberechtigte Mobilitätsteilhabe und Chancengleichheit – auch unter dem Aspekt Geschlechtergerechtigkeit – für individuelle Mobilität stärken und weiterentwickeln

Auf Grundlage des Endberichtes zu Leitbildern und Zielaussagen zur Regionalen Mobilität wurde die 2. Stufe des RMEK erarbeitet, der durch fachlichen Dialog mit Verbandskommunen und regionalen Partnern unter Einbindung des fachlichen Arbeitskreises Regionale Mobilität begleitet wurde. Die Erarbeitung der zweiten Stufe des RMEK für die Metropole Ruhr gliedert sich in **drei Phasen**:

- Phase 1: Analyse
- Phase 2: Zentrale Handlungsansätze für ein integriertes Mobilitätsentwicklungskonzept
- Phase 3: Modellprojekte

Die Phase 1 beinhaltet die zielorientierte, verkehrsträgerübergreifende Analyse der Mobilität in der Metropole Ruhr, die Analyse der Stärken und Schwächen der heutigen Mobilitäts- und Verkehrsstruktur in der Metropole Ruhr sowie den Bezug zu Leitbildern und Zielaussagen.

Zu den inhaltlichen Bausteinen der Phase 1 Analyse zählten folgende Themenschwerpunkte:

- Motorisierter Individualverkehr
- Klima und Umwelt
- Wirtschafts- und Logistikverkehr
- Innovationen und Digitalisierung
- Luftverkehr
- Marketing und Kommunikation
- ÖPNV/Intermodalität
- Raum- und Siedlungsentwicklung
- Radverkehr
- Trends im Mobilitätsverhalten

Die Phase 2 (Handlungsansätze) basiert auf den Ergebnissen der Analysephase und orientiert sich an den sechs eben genannten Leitsätzen. Zusätzlich zu den 36 nachfolgend aufgelisteten Handlungsansätzen sind weitere Teilaspekte eines jeden Ansatzes in Form von etwa 150 Handlungsoptionen jeweils konkreter beschrieben.

Die erarbeiteten Handlungsansätze stellen sich wie folgt dar:

Die nach außen vernetzte Metropole Ruhr (A)	
A1	Deutschlandtakt umsetzen und nationale/internationale Anbindung verbessern
A2	Bahnhöfe und Stationen als Willkommensorte gestalten
A3	Verbesserung der nationalen und internationalen Korridore des Straßenverkehrs
A4	Regionale und interregionale ÖPNV-Erreichbarkeit der Metropole Ruhr verbessern

Die in sich vernetzte Metropole Ruhr (I)	
I1	RRX und schnellen Regionalverkehr als Rückgrat der Mobilität innerhalb der Metropole Ruhr entwickeln und einbinden
I2	Systemgrenzen und Stadtgrenzen überwinden
I3	Implementierung von Werkzeugen für systematische Verkehrsanalysen
I4	Einführung einer regionalen Verkehrsplattform mit regionalem Datenmanagement
I5	Integriertes Verkehrsmanagement (IVM)
I6	Intelligente Infrastruktur und Testfelder für autonomes Fahren schaffen
I7	Smart Region Ruhr
I8	Herstellung eines stadtverträglichen, bedarfsgerechten Straßenraums
I9	Parkraum besser nutzen: Regionales Parkraummanagement
I10	Schaffung einer gemeinsamen Dachmarke für Verkehrsträger des Umweltverbundes
I11	Umsetzung des Regionalen Radwegenetzes und Stärkung des regionalen Radverkehrs
I12	Pilotraum Metropole Ruhr – Drohnentechnologie im Verkehr nutzen

Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr (W)	
W1	Ertüchtigung und punktueller Ausbau der Verkehrs- und Terminalinfrastruktur Schiene und Wasserstraße
W2	Innovationsraum Wirtschaftsmetropole Ruhr
W3	Schaffung von Abstellflächen und Ladezonen sowie eines übergreifenden Parkraummanagements
W4	Schaffung von innerstädtischen oder innenstadtnahen Konsolidierungspunkten
W5	Rahmenbedingungen für den Einsatz von Lastenfahrrädern verbessern

Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr (U)	
U1	Lärmbelastung reduzieren
U2	Gemeinsame regionale Strategie zur Luftschadstoffreduzierung des MIVs in den sensiblen Räumen
U3	Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Einsatz alternativer Antriebe
U4	Gemeinsame und abgestimmte verkehrsarme Siedlungsentwicklung
U5	Einrichtung und Weiterentwicklung intermodaler Schnittstellen
U6	Flächendeckende Einführung von Sharingangeboten

Mobilität für alle in der Metropole Ruhr (S)	
S1	Regionale Zusammenarbeit in Planung und Kommunikation weiterentwickeln
S2	Harmonisierung des ÖPNV Tarifs in der Metropole Ruhr für die Nutzenden
S3	Abgestimmter barrierefreier Ausbau des ÖPNV und SPNV
S4	Information zur barrierefreien Mobilität
S5	Regionale Kooperation im Mobilitätsmanagement ausweiten
S6	Regionales Verkehrssicherungskonzept Metropole Ruhr
S7	Weiterentwicklung und Verstetigung der Marke „radrevier.ruhr“
S8	Regionale Fußverkehrsstrategie
S9	IGA 2027 als Impuls für innovative regionale Verkehrsplanung

Die Modellprojekte (Phase 3) stellen ein Grundgerüst für das Leitbild „Vernetzte Mobilität in der Metropole Ruhr“ dar. Dazu gilt es, die einzelnen Stärken und Kompetenzen der Akteure in der Region einzubinden und bestehende Strukturen aufzunehmen. Die 23 Modellprojekte stellen sich wie folgt dar:

M-I 10.5	Alles auf eine Karte - Einführung eines Tickets für alle Verkehrsmittel
M-U 5.1	Mobilstationen - Ausstattungen für vernetzte Mobilität der Region
M-S 2.4	Grenzenlos mobil - auf dem Weg zu einem einzigen Tarif in der Metropole Ruhr
M-S 9.2	IGA 2027 - ein nachhaltiges Mobilitätskonzept
M-I 3.1	Verkehrsmodell Metropole Ruhr - Aufbau eines multimodalen Verkehrsmodells für die Region
M-I 4.2	open.data metropoleruhr - Aufbau eines offenen Datenportals für Mobilitätsdaten
M-U 4.2	Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeit - Identifizierung von Flächen für Siedlungsentwicklungen
M-I 7.1	Smart Region: Mobility – Pilotquartiere – Vom Konzept zur Umsetzung
M-I 7.3	Smart Region: Roads – Maßnahmen testen und Pilotstraßen auswählen
M-I 9.1	Regionales Parkraummanagement - Vom Konzept zur Umsetzung
M-W 2.4	Smart Shipping - Pilotregion für moderne Binnenschifffahrt
M-A 1.5	Dortmund Airport - Anbindung an den regionalen ÖPNV schaffen
M-A 2.1	Stationen als Willkommensorte - Ausstattungsstandards für die Gestaltung von Verkehrsstationen und des Umfelds
M-I 1.1	Schiene 2040 - Ausbauplanung für die Schieneninfrastruktur in der Metropole Ruhr
M-I 1.2	Städte an die Schiene - leistungsfähige ÖPNV-Anbindung für Städte ohne Schienenanbindung
M-S 1.2	Regionaler Nahverkehrsplan - ein Kooperationsprojekt
M-W 1.2	Logistik-Hubs - Bündelungs- und Umschlagpunkte für Schwerlastverkehre schaffen
M-W 2.2	Gleisanschlussbörse - Vom Konzept zur Umsetzung
M-W 4.1/ M-W 4.3	Micro-Hubs - Aufbau eines Leitfadens und einer Datenbank
M-S 5.1	Regionale Mobilitätspartnerschaften – Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Kommunen für eine effiziente und umweltgerechte Mobilität

M-I 11.1	Regionales Radwegenetz - Umsetzung und Weiterentwicklung des Konzeptes
M-I 11.2	Bike-and-Ride - Vom Konzept zur Umsetzung
M-U 6.1/ M-U 6.3	metropolradruhr - Ausbau und Weiterentwicklung des regionalen Fahrradverleihsystems

Aus dem vielfältigem Angebot der Modellprojekte sind für die Stadt Voerde folgende 3 Modellprojekte von besonderer Bedeutung:

Mobilstationen (M-U 5.1)– Ausstattung für vernetzte Mobilität der Region

Mobilstationen vernetzen verschiedene Verkehrsmittel und fördern somit ein umweltverträglicheres Mobilitätsverhalten. Hierfür ist es wichtig, geeignete Standorte auf dem Stadtgebiet zu ermitteln und die Mobilstationen anhand von Ausstattungsmerkmalen (beispielsweise Park + Ride, Bike + Ride, Carsharing, Abstellboxen für Fahrräder etc.) gemäß der vorgenommenen Kategorisierung umzusetzen. Durch das Mobilitätskonzept des Kreises Wesel, das Konzept für Mobilstationen im VRR sowie das Mobilitätskonzept der LEADER-Region IJssel-Lippe-Niederrhein liegen bereits viele Grunddaten für die Planung von Mobilstationen vor. Die Daten können für die Standortwahl, die Ausstattung der Mobilstationen sowie für die Fördermittelakquise genutzt werden. Für die Stadt Voerde bieten sich für die Umsetzung von Mobilstationen vor allem die beiden Standorte Voerde Bahnhof sowie Friedrichsfeld Bahnhof an.

In dem Zuge sind auch Standortalternativen wie beispielsweise das Grundstück Bahnhofstraße 105 (ehemals Dursty-Markt) zu prüfen, um Flächenverfügbarkeiten für die Umsetzung einer Mobilstation zu gewährleisten.

IGA 2027 (M-S 9.2) - ein nachhaltiges Mobilitätskonzept

Im Rahmen der Internationalen Gartenausstellung wird eine Vielzahl von Besuchern in der Metropole Ruhr erwartet. Hierbei sollen die einzelnen Ausstellungsstandorte (Zukunftsgarten, Unsere Gärten, Mein Garten) über neue ÖPNV-, Wasserwege- und Radweegeanbindung untereinander besser angebunden werden. Insbesondere die Hauptausstellungsorte (IGA-Zukunftsgärten) sollen gut und schnell für die Besucher der IGA über ÖPNV oder Wasserweg (Duisburg und Emschermündung) erreichbar sein.

Das für die IGA aufzustellende Mobilitätskonzept dient, da die IGA die gesamte Metropole Ruhr erfasst, gleichzeitig der Umsetzung des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzepts. Bezogen auf den Kreis Wesel dient das „Pilotprojekt Mobilitätskonzept IGA 2027“ der besseren Anbindung des Niederrheins an den Verdichtungsraum der Metropole Ruhr und auch der besseren schifffahrtsbezogenen Anbindung der Niederländer an den Kreis Wesel und die Metropole Ruhr (Rheinschiene und Wasserrundweg Metropole Ruhr). Die Emschermündung ist nicht nur wegen des Jahrhundertprojektes der „Renaturierung der Emscher“, sondern auch dadurch, dass die Emscher quer durch die Metropole verläuft, ein bedeutender Anknüpfungspunkt des Ruhrgebiets zum Niederrhein bzw. zum Rhein und damit dem Kreis Wesel. Langfristig wird die gute Erreichbarkeit der Emschermündung sowie der anderen Standorte gewährleistet.

Im Zuge der IGA-Planungen ist hierbei eine Vernetzung und Einbindung der Verkehrsstrukturen von zentraler Bedeutung. Die zum Teil nicht integrierten Lagen der IGA-Standorte verdeutlichen die Problematik sowie das Erfordernis eines IGA-Mobilitätskonzepts, um die Emschermündung sowie die weiteren Standorte untereinander gut zu vernetzen. Hierbei ist auch ein Nachnutzungskonzept über die IGA hinaus denkbar, wodurch eine langfristige gute Erreichbarkeit der Emschermündung sowie der anderen Standorte gewährleistet werden könnte.

Regionales Radwegenetz (M-I 11.1) - Umsetzung und Weiterentwicklung des Konzeptes

Mit der Weiterentwicklung des Konzeptes für das „Regionale Radwegenetz der Metropole Ruhr“, zu dem auch die Radschnellwegplanung gehört, soll das Alltagsradwegenetz weiter qualifiziert werden, wodurch der Radverkehrsanteil gesteigert werden kann. Für die Umsetzung einer in der RVR Rahmenplanung vorgesehenen Radschnellwegverbindung zwischen Wesel – Voerde – Dinslaken ist eine Machbarkeitsstudie für die Konkretisierung der Linienführung und die anschließende Umsetzungsplanung und Realisierung erforderlich. Die Verbandsversammlung hat die Verwaltung des RVR beauftragt mit den dafür zuständigen Ministerien auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene die Weiterentwicklung, Umsetzung und Finanzierung des Regionalen Radwegenetzes vo-

ranzutreiben. Ebenso soll die konkrete Umsetzungsplanung durch RVR aktiv vorangetrieben werden.

Zusätzlich sind in Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen im Koordinierungskreis Mobilität die Modellprojekte metropolradruhr (M-U 6.1 & M-U 6.3), Städte an die Schiene (M-I 1.2) sowie Schiene 2040 (M-I 1.1) verstärkt zu unterstützen, um die Vernetzung des Kreises Wesel voranzutreiben und die Angebote für ein multimodales und umweltverträgliches Verkehrsverhalten zu schaffen. Gemeinsame Modellprojekte mit kreisweiten Interesse können die Position innerhalb der Metropole Ruhr stärken.

Anregungen und Hinweise zum Entwurf des Endberichtes können noch bis zum 30. September 2020 vorgebracht werden. Nach dieser Beteiligungsphase erfolgt die Auswertung beim RVR. Die Ergebnisse des Prozesses werden den politischen Gremien des RVR zur Beratung vorgelegt.

Der Entwurf des Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzepts für die Metropole Ruhr des RVR steht als Download unter folgendem Link als Kurz- und Langfassung zur Verfügung. Aufgrund der Dateigröße kann das Konzept nicht als Anlage hinzugefügt werden.

<https://www.rvr.ruhr/themen/mobilitaet/mobilitaetsentwicklungskonzept/>

Haarmann

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 26.05.2020

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	09.06.2020	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

66. Änderung des Flächennutzungsplans "Löhnen" hier: erneuter Feststellungsbeschluss

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Voerde folgt den in der Anlage zur Drucksache (DS) 16/1175 dargestellten Abwägungsvorschlägen zu den gemäß § 3 Absatz 2 sowie § 4 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) vorgebrachten Anregungen und Bedenken. Es wird festgestellt, dass durch die damit verbundenen Änderungen die Grundzüge der Planung nicht berührt werden.

2. Der Rat der Stadt Voerde beschließt die 66. Änderung des Flächennutzungsplans „Löhnen“ gemäß § 6 BauGB für die in der Anlage 1 der DS 16/1129 dargestellten Bereiche als Flächennutzungsplanänderung (Feststellungsbeschluss). Der als Anlage 2 der Drucksache 16/1129 beigefügten Begründung mit Umweltbericht wird, einschließlich der in Anlage zur Drucksache 16/1175 dargelegten Änderungen, zugestimmt.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input checked="" type="radio"/> ja, negativ*	<input type="radio"/> nein
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input type="radio"/> ja*	<input checked="" type="radio"/> nein*	
* Erläuterung siehe Begründung			
Begründung:	Die Flächennutzungsplanänderung ermöglicht nach Genehmigung durch die Bezirksregierung Düsseldorf den 2010 im Parallelverfahren aufgestellten Bebauungsplan Nr. 48 – 2. Ergänzung und 2. Änderung „Löhnen“ zur Rechtskraft zu bringen. Somit werden indirekt Bauvorhaben ermöglicht. Da es sich um geringe bauliche Arrondierungen einer behutsamen Eigenentwicklung des Rheindorfes handelt und die Eingriffe in den Naturhaushalt vor Ort auf den großen Baugrundstücken größtenteils ausgeglichen werden können, ist nicht von erheblichen Auswirkungen auf den Klimaschutz auszugehen.		

Hinweis

Die Originalstellungennahmen zur erneuten Offenlage können vor bzw. während der Sitzung durch die Ausschuss- bzw. Ratsmitglieder im Sitzungssaal eingesehen werden. Ebenso besteht die Möglichkeit für die o.g. Mitglieder die Stellungnahme im Original im Rathaus Zimmer 232 einzusehen.

Sachdarstellung:

Gemäß Ratsbeschluss vom 31.03.2020 liegt der in den Anlagen 1 und 2 zur Drucksache 16/1129 dargelegte, überarbeitete Entwurf der 66. Flächennutzungsplanänderung vom 07.05. bis 08.06.2020 mit Begründungsentwurf aus. Parallel zur Offenlage wird eine Behörden- und Trägerbeteiligung durchgeführt.

Bis zum 27.05.2020 wurden nur Anregungen vom Landschaftsverband Rheinland (LVR) - Amt für Bodendenkmalpflege zu einem in der Denkmalliste eingetragenen, benachbart zum Planbereich liegenden, Bodendenkmal (Haus Löhnen) und zu einem zu beachtenden Bereich „Vermutetes Bodendenkmal“ (VBD-Löhnen) vorgebracht. -

In diesem sogenannten „**VBD-Bereich**“ **Vermutetes Bodendenkmal** ist nach Denkmalschutzgesetz NRW (DSchG NW) bei jeglichen Maßnahmen, die mit Eingriffen in den Boden verbunden sind, eine Beteiligung des LVR über die Unteren Denkmalbehörde erforderlich. Der VBD-Bereich erfasst einen Großteil des Rheindorfes Löhnen.

Die Pflicht zur Beteiligung der Unteren Denkmalbehörde besteht, unabhängig von der Eintragung eines Bodendenkmals in die Denkmalliste. Auch für nur „vermutete Bodendenkmäler“ und unabhängig von der Aufstellung von Bauleitplänen, die seitens LVR aber, aufgrund anzunehmender, künftiger Bautätigkeiten, zum Anlass genommen werden, auf „VBD“ hinzuweisen, besteht diese Beteiligungspflicht der Fachbehörde. Somit wird der „VBD-Löhnen“ - Bereich mit Darstellung des Bodendenkmals bei Haus Löhnen als nachrichtliche Übernahme in die 66. Flächennutzungsplanänderung aufgenommen (vgl. Anlage zur 16/1175). Eine erneute Offenlage ist nicht erforderlich.

Da die Offenlage zur 66. Flächennutzungsplanänderung noch bis zum 08.06.2020 läuft, würde bei ggf. weiteren Stellungnahmen die Anlage zur DS 16/1175 ergänzt und dem Planungs- und Umweltausschuss am 09.06.2020 als „Tischvorlage“ mit Abwägungsvorschlägen vorgelegt. Falls eine solche Tischvorlage erforderlich werden sollte, wird diese dem Rat der Stadt Voerde vor der Ratssitzung am 23.06.2020, ergänzend zur DS 16/1175, zugestellt.

Nachdem der unveränderte Planentwurf und die von 2010 aktualisierte Begründung entsprechend dem gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren offen gelegen haben sowie die Abwägung der zur Offenlage vorgebrachten Anregungen entsprechend der Anlage zur DS 16/1175 durchgeführt wurde, kann für den Entwurf der 66. Änderung zum Flächennutzungsplan „Löhnen“ nun ein aktueller Feststellungsbeschluss gemäß § 6 BauGB gefasst werden.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Kontrollliste über Behandlung von Stellungnahmen im Bauleitplanverfahren

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:Sichtvermerk des Beigeordneten:Sichtvermerk des Kämmersers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:

Stellungnahmen im Rahmen der

- | | |
|---|--|
| 1. Beteiligung der Nachbargemeinden gemäß § 2 (2) BauGB | vom 29.04.2020 |
| 2. vorgezogene Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß §§ 3 (1), 4 (1) BauGB | vom 00.00.2000 |
| 3. reguläre Beteiligung der Behörden/sonstige TöB gemäß § 4 (2) BauGB | vom 29.04.2020 |
| 4. förmliche Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (2) BauGB | vom 29.04.2020 (07.05.2020 bis 08.06.2020) |

Nr.	Bezeichnung der Behörde / Stelle	NG 1	St B 3	öA 4	Eingang Stellung- nahme	Stellungnahmen zum Entwurf der 66. Änderung des Flächennutzungsplans „Löhnen“	Behandlung / Abwägungsvorschlag
01	Amprion GmbH Betrieb / Leitungen Projektierung / Bestandssi- cherung Rheinlanddamm 24, 44139 Dortmund		x	x	06.05.20	<p>220-kV-Höchstspannungsfreileitung Osterath – Wesel/Niederrhein Bl. 2339 (Maste 197 bis 202)</p> <p>Der Geltungsbereich zur v. g. Bauleitplanung im Bereich Teil A 1 und Teil A 2 befindet sich – wie in dem eingereichten Flächennutzungsplan „Löhnen“ im Maßstab 1 : 10.000 vom 03.03.2020 eingetragen – mindestens 440 m westlich zur örtlich vorhandenen Leitungsmittellinie und somit außerhalb des 2 x 16,00 m = 32,00 m breiten Schutzstreifens unserer im Be- treff genannten Höchstspannungsfreileitung. Die Leitungsführung mit Lei- tungsmittellinie, Maststandorten und Schutzstreifengrenzen können Sie unse- rem beigefügten Lageplan im Maßstab 1: 2000 entnehmen. Wir weisen jedoch darauf hin, dass sich die tatsächliche Lage der Leitung ausschließlich aus der Örtlichkeit ergibt.</p> <p>Gegen die o. g. Flächennutzungsplanänderung – und hier insbesondere gegen die Ausweisung der Teilflächen B 1-3 (Flächen für die Landwirtschaft)– beste- hen unsererseits grundsätzlich keine Bedenken.</p> <p>Ferner gehen wir davon aus, dass Sie bezüglich weiterer Versorgungsleitun- gen die zuständigen Unternehmen beteiligt haben.</p> <p>Sie erhalten dieses Antwortschreiben auch namens und im Auftrag der West- netz GmbH als Eigentümerin und Betreiberin, der die betroffene Leitungsanlage teilweise zur Mitbenutzung überlassen wurde. Die technische Abstimmung haben wir vorgenommen.</p> <p>Anlage: Lageplan 1 : 2000 Bl. 2339</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
02	Bezirksregierung Arnsberg Dez. 65 Rechtsangelegenheiten						
03	Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 53						
04	Bezirksregierung Düsseldorf- Dezernat 35						
05	Bezirksregierung Düsseldorf über Stadt Voerde Amt 32 Dezernat 22 - Kampfmittelbeseitigung-						
06	Biologische Station im Kreis Wesel						

Gehört zur Begleit- und Kontrollliste vom 12.05.2020 (66. Änderung des Flächennutzungsplans)

Nr.	Bezeichnung der Behörde / Stelle	NG 1	StB 3	öA 4	Eingang Stellung- nahme	Stellungnahmen zum Entwurf der 66. Änderung des Flächennutzungsplans „Löhnen“	Behandlung / Abwägungsvorschlag
07	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Referat Infra I 3 Fontainengraben 200 53123 Bonn				14.05.20	Durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planungseits der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.	Wird zur Kenntnis genommen.
08	Deutsche Telekom Technik GmbH Technische Infrastruktur Niederlassung West Friedrichstr.1 46483 Wesel				12.05.20	Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: Durch die o. a. Planung werden die Belange der Telekom zurzeit nicht berührt. Bei Planungsänderungen bitten wir uns erneut zu beteiligen.	Wird zur Kenntnis genommen.
09	Emschergenossenschaft / Lippeverband, Essen						
10	Fernwärmeverbund Ndrhh. Duisburg/Dinslaken GmbH						
11	Finanzamt Dinslaken						
12	Katholische Kirchengemeinde St. Peter und Paul Voerde						
13	Kreis Wesel Fachgruppe 60-1						
14	Kreispolizeibehörde Wesel Kommissariat Vorbeugung						
15	Landesbüro Naturschutzverbände, Oberhausen						
16	Landwirtschaftskammer NRW						
17	LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland				26.05.20	Die letzte Beteiligung liegt fast 10 Jahre zurück, daher ist das Plangebiet eine aktuellen archäologischen Recherche unterzogen worden, um den Kenntnisstand zu bodendenkmalpflegerischen Belangen zu aktualisieren. Gemäß Begründung zur 66. Änderung des FNP ist die Umwandlung von Fläche für die Landwirtschaft in gemischte Baufläche vorgesehen. Die Bauerschaft Löhnen geht auf eine Burgsiedlung zurück, die sich	Der Sachverhalt wird zu Kenntnis genommen. Der Stellungnahme des LVR - Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland zu dem in Löhnen bestehenden Vermutungsbereich Bodendenkmal („VBD-Löhnen“ – Vermutetes Bodendenkmal) nach DSchG NW wird insoweit gefolgt, dass das „VBD-Löhnen“

Nr.	Bezeichnung der Behörde / Stelle	N G 1	St B 3	öA 4	Eingang Stellungnahme	Stellungnahmen	Behandlung / Abwägungsvorschlag
						<p>zum Entwurf der 66. Änderung des Flächennutzungsplans „Löhnen“</p> <p>um das Haus Löhnen (in die Denkmalliste der Stadt Voerde eingetragen Bodendenkmal WES 144) gebildet hatte. Sie besteht vorwiegend aus landwirtschaftlichen Höfen und Katen, die teilweise wegen der Hochwassergefahr auf Warften (erhöhten Siedlungshügeln) errichtet wurden. Es handelt sich hierbei um ein vermutetes Bodendenkmal (§ 29 DSchG NRW)</p> <p>Bereits 1003 wird auf Haus Löhnen ein Ritter Wenzelinus urkundlich erwähnt. Bis ins 13. Jh. unterlag Löhnen der Gerichtsbarkeit der Edelherrn von Götterswick. 1325 war es Klevisches Lehen.</p> <p>Nach der Katasterkarte von 1733 umfasste die Bauernschaft das Haus Löhnen sowie 26 Hofanlagen. Vermutlich entstand Löhnen als eine adlige Einzelsiedlung (Haus Löhnen) mit einer anschließenden Kätnerzeile (Ansiedlung von mehreren Katen). Der Hof Lübdonk gehört zu den ältesten der großen Hofanlagen, die im 14./15. Jh. urkundlich überliefert werden. Löhnen entwickelte sich im Mittelalter als Straßendorf, Ansiedlung vor allem entlang der heutigen Mittel-dorfstraße.</p> <p>Durch die Planänderung ist vor allem der Klosterhof im Westen unmittelbar betroffen (Konfliktbereich 1, s. beigefügte Karte). Im Norden ist der Bereich zwischen den beiden Höfen Frericks und Vogels sowie dem Haus Löhnen tangiert (Konfliktbereich 2).</p> <p>Es ist damit zu rechnen, dass sich in den beiden Konfliktbereichen im Norden und Westen Relikte der historischen Besiedlung erhalten haben. Dazu gehören Gebäudefundamente von Vorgängerbebauungen, Keller, Mauerfundamente, Gruben aller Art und Funktion, Gräben, Leitungen, Pflasterungen, Siedlungs- und Nutzungsschichten usw. sowie die darin enthaltenen Funde.</p> <p>Grundsätzliche Bedenken gegen die geplante geänderte Darstellung des Flächennutzungsplanes bestehen gleichwohl aus bodendenkmalpflegerischer Sicht nicht. Jedoch ist davon auszugehen, dass sich im gekennzeichneten Änderungsbereich bedeutende Bodendenkmalsubstanz erhalten hat, die bei Realisierung der Planung zwangsläufig beeinträchtigt bzw. zerstört wird.</p> <p>Der Flächennutzungsplan bildet den städtebaulichen Rahmen für die aus ihm zu entwickelnden Bebauungspläne. Im Rahmen der durchzuführenden Umweltprüfung sind die Auswirkungen der geplanten Änderung auf das archäologische Kulturgut (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. d BauGB) zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten (§ 2 Abs. 4 BauGB). Darüber hinaus sind die Belange des Denkmalschutzes und die kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 3 und 5 BauGB) bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen</p>	<p>als nachrichtliche Übernahme folgendermaßen in die Planzeichnung übernommen wird:</p> <p>Nach Denkmalschutzgesetz NRW ist im Bereich des in der Plananlage dargestellten „VBD Löhnen“ (Vermutungsbereich Bodendenkmal) bei allen Maßnahmen, die mit Eingriffen in den Boden verbunden sind, der Landschaftsverband Rheinland - Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland über die Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Voerde zu beteiligen. Das in der Plananlage und Denkmalliste eingetragene Bodendenkmal „WES 144“ ist gemäß Denkmalschutzgesetz zu beachten.</p> <p>Der Offenlageentwurf der Begründung zur 66. Änderung des Flächennutzungsplans wird bezüglich der Beachtung der vorgebrachten Bodendenkmalschutzbelange ergänzt:</p>

Nr.	Bezeichnung der Behörde / Stelle	N G 1	St B 3	öA 4	Eingang Stellungnahme	Stellungnahmen zum Entwurf der 66. Änderung des Flächennutzungsplans „Löhnen“	Behandlung / Abwägungsvorschlag
						<p>und mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen. Voraussetzung hierfür ist ebenfalls die Ermittlung und Bewertung der Betroffenheit dieser Belange im Rahmen der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials (§ 2 Abs. 3 BauGB). Dies gilt unabhängig von der Eintragung in die Denkmalliste auch für nur „vermutete“ Bodendenkmäler (§ 3 Abs. 1 Satz 4 DSchG NW). Den Erhalt der Bodendenkmäler gilt es durch geeignete, die Bodendenkmalsubstanz langfristig sichernde Darstellungen und Festsetzungen zu erreichen.</p> <p>Weitergehende archäologische Maßnahme zur Ermittlung und Konkretisierung der archäologischen Situation als Grundlage für die Umweltprüfung sind nicht erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der Planumsetzung auf der Baugenehmigungsebene werden ggfls. weitergehende archäologische Untersuchungen zur Ermittlung von Lage und Erhalt des vermuteten Bodendenkmals erforderlich. Denn unabhängig von den planungsrechtlichen Vorgaben ist im Bereich des vermuteten Bodendenkmals § 29 DSchG NW einschlägig, so dass ggfls. eine Anordnung zur Sicherung der vermuteten Bodendenkmäler verbunden mit einer Kostenübernahme des Vorhabenträgers durch die Untere Denkmalbehörde erforderlich wird. Dies betrifft auch Sanierungs-, Leitungs- und Straßenbaumaßnahmen. Daher erhält auch die Untere Denkmalbehörde eine Durchschrift dieses Schreibens.</p> <p>Die Fläche des vermuteten Bodendenkmals sowie das bereits eingetragene Bodendenkmal WES 144 bitte ich Sie nachrichtlich mit in den Flächennutzungsplan aufzunehmen und auf die Notwendigkeit der archäologischen Maßnahmen hinzuweisen. Darüber hinaus bitte ich Sie, mir Bau-, Abbruch- und sonstige Vorhaben innerhalb der Konfliktbereiche über die Untere Denkmalbehörde zur Stellungnahme zukommen zu lassen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - auf Seite 37 wird der letzte Absatz des Kapitels 3.3.7 „Schutzgut Kultur- und Sachgüter“ um den vorgebrachten Belang des Bodendenkmalschutzes „Vermutetes Bodendenkmal Löhnen“ ergänzt. - auf Seite 40 wird die Schutzguttabelle in der Spalte 2 bei Schutzgut Kultur- und Sachgüter um den Satz ergänzt <u>„in Löhnen besteht ein „Vermutetes Bodendenkmal – VBD Löhnen“, das teilweise durch den Planbereich tangiert ist sowie ein in die Denkmalliste eingetragenes Bodendenkmal „WES 144“, welches außerhalb, teilweise nordöstlich angrenzend zum Planbereich liegt.</u> - auf Seite 40 in Spalte 3 des vorgenannten Schutzgutes wird ergänzt: <u>„ein nachrichtlicher Hinweis auf VBD Löhnen und Bodendenkmal WES 144 wird aufgenommen.“</u> - auf Seite 43 des Begründungsentwurfs wird die Festsetzungstabelle um den Punkt 3. folgendermaßen ergänzt: <u>„Nachrichtliche Übernahme Bodendenkmalschutz“</u> entsprechend der o.g. Darstellung ergänzt. Mit nachfolgender Erläuterung: <u>Das vom Landschaftsverband Rheinland (LVR) – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland vermutete Bodendenkmal „VBD-Löhnen“ und das in der Denkmalliste eingetragene Bodendenkmal „WES 144“ sind nach Denkmalschutzgesetz NRW bei Maßnahmen, die in den Boden eingreifen, zu beachten und werden deshalb für jedermann kenntlich gemacht.“</u> <p>Den Anregungen des LVR wird gefolgt.</p>

Gehört zur Begleit- und Kontrollliste vom 12.05.2020 (66. Änderung des Flächennutzungsplans)

Nr.	Bezeichnung der Behörde / Stelle	NG 1	StB 3	öA 4	Eingang Stellung- nahme	Stellungnahmen zum Entwurf der 66. Änderung des Flächennutzungsplans „Löhnen“	Behandlung / Abwägungsvorschlag
18	Niederrheinische Verkehrsbe- triebe AG Geschäftsbereich ÖPNV						
19	RAG Deutsche Steinkohle						
20	Rheinischer Landwirt- schaftsverband e.V.- Kreisbauernschaft -,Wesel						
21	Rheinisches Amt für Denk- malpflege						
22	Stadtwerke Voerde GmbH				11.05.20	In dem genannten Bereich, siehe LageplanBNT 26856 findet sich eine Wasserleitung unseres Unternehmens. Es bestehen keine Bedenken, sofern keine Maßnahmen vorgenommen werden, die den Bestand oder die Betriebssicherheit unserer Wasserleitungen gefährden. Wir weisen darauf hin, dass das Pflanzen von Bäumen im Bereich unserer Anlagen unzulässig ist, wenn hierdurch die Betriebssicherheit und die Reparaturmöglichkeit beeinträchtigt werden. Wir bitten um Beachtung des Merkblattes DWA-M 162 bzw. GW 125 (M) über Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle“. Es sind vorab mit uns die Baumstandorte und entsprechende Sicherungsmaßnahmen abzustimmen.	Wird zur Kenntnis genommen.
22 .1	Gelsenwasser Energienetze In der Beckkuhl 4 46569 Hünxe				11.05.20	In dem genannten Bereich, siehe LageplanBNT 26855 findet sich eine Gasleitung unseres Unternehmens. Es bestehen keine Bedenken, sofern keine Maßnahmen vorgenommen werden, die den Bestand oder die Betriebssicherheit unserer Wasserleitungen gefährden. Wir weisen darauf hin, dass das Pflanzen von Bäumen im Bereich unserer Anlagen unzulässig ist, wenn hierdurch die Betriebssicherheit und die Reparaturmöglichkeit beeinträchtigt werden. Wir bitten um Beachtung des Merkblattes DWA-M 162 bzw. GW 125 (M) über Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle“. Es sind vorab mit uns die Baumstandorte und entsprechende Sicherungsmaßnahmen abzustimmen	Wird zur Kenntnis genommen.
23	Stadtwerke Dinslaken GmbH						
24	STEAG GmbH				18.05.20	Es werden keine Anregungen abgegeben.	Wird zur Kenntnis genommen.
25	Thyssengas GmbH						
26	Unitymedia NRW GmbH Zentrale Planung				11.05.20	Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände.	Wird zur Kenntnis genommen.
26.	Vodafone NRW GmbH				11.05.20		Wird zur Kenntnis genommen.

Gehört zur Begleit- und Kontrollliste vom 12.05.2020 (66. Änderung des Flächennutzungsplans)

Nr.	Bezeichnung der Behörde / Stelle	NG 1	St B 3	öA 4	Eingang Stellung- nahme	Stellungnahmen zum Entwurf der 66. Änderung des Flächennutzungsplans „Löhnen“	Behandlung / Abwägungsvorschlag
1	Postfach10202834020Kassel					Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände.	
27	Verwaltungsamt im ev. Kirchenkreis Dinslaken						
28	Westnetz GmbH					Siehe Nr. 29 -gleiche Stellungnahme wie Amprion	Wird zur Kenntnis genommen.
29	Westnetz GmbH DRW-S-LK-TM Regionalzentrum Niederrhein Netzplanung (DRW-D-DP-L) Reeser Landstraße 41, 46483 Wesel				13.05.20	Wir arbeiten als Netzbetreiber im Bereich der Mittel-, Niederspannung <= 10 kV im Namen und für Rechnung der Strom-Netzgesellschaft Voerde mbH & Co. KG sowie im Bereich > 10 kV bis =110 kV und Nachrichtentechnik im Namen und für Rechnung der Westnetz GmbH als Eigentümerinnen der Anlagen. Diese Stellungnahme ergeht gleichzeitig im Auftrag für die Strom-Netzgesellschaft Voerde mbH & Co. KG und der Westnetz GmbH als Eigentümerinnen der Anlagen. Bezug nehmend auf das obige Verfahren, teilen wir Ihnen mit, dass keine Anlagen >= 110 kV in den Teilbereichen vorhanden sind. Inwieweit, die in den Teilbereichen der Flächennutzungsplanänderung vorhandenen Nieder- und Mittelspannungsanlagen für die Nutzungsänderung hinderlich sind, kann erst in der nachfolgenden Bebauungsplanaufstellung geprüft werden. Gegen das o. g. Verfahren bestehen folglich unsererseits zum jetzigen Zeitpunkt keine Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen.
30	Zentralrendantur Kath. Kirchengemeinden Dekanat Dinslaken/Wesel						
31	Stabstelle Wirtschaftsförderung u. Liegenschaften						
32	Fachdienst 5.1 Gewerbe, Verkehr u, Feuerwehr						
33	Fachdienst 8 Bildung, Jugend, Sport und Kultur						
34	Fachdienst 6.2 Bauordnung Denkmalschutz						
35	Fachdienst 7.1 Tiefbau						
36	Fachdienst 7.1 Erschließung						



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 18.05.2020

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	09.06.2020	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 141 "Gewerbegebiet südlich Kleiner Kiwitt"

Beschlussvorschlag:

- 1) Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 141 „Gewerbegebiet südlich Kleiner Kiwitt“ für den in der Anlage 1 zur Drucksache Nr. 16/1164 dargestellten Geltungsbereich.
- 2) Der Planungs- und Umweltausschuss wird beauftragt, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (hier Bürgeranhörung) gemäß § 3 Abs. 1 BauGB durchzuführen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Keine

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input checked="" type="radio"/> ja, negativ*	<input type="radio"/> nein
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input checked="" type="radio"/> ja*		<input type="radio"/> nein*
Begründung:	Die Fläche südlich des Straßenzuges „Kleiner Kiwitt“ kann ohne größere Raumwiderstände und mit geringem Erschließungsaufwand entsprechend dem Gewerbeflächenkonzept der Stadt Voerde einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Es wird landwirtschaftliche Fläche aufgegeben. Der entsprechende ökologische Ausgleich wird im Bebauungsplanverfahren erarbeitet.		

* Erläuterung siehe Begründung

Sachdarstellung:

Die Nachfrage an Gewerbeflächen auf dem Voerder Stadtgebiet hat in den zurückliegenden Jahren deutlich zugenommen. Um den steigenden Bedarf nach neuen Gewerbeflächen gerecht zu werden, verfolgt dieses Bauleitplanverfahren die Zielsetzung einer Erweiterung des vorhandenen Gewerbegebietes „Grenzstraße“ südlich des Straßenzuges „Kleiner Kiwitt“. Die Abgrenzung des Geltungsbereichs orientiert sich hierbei an den Darstellungen des Flächennutzungsplans, der für diesen Bereich „Gewerbliche Baufläche“ vorsieht. Der Bebauungsplan kann somit aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt werden. Ebenso stellt der zugrundeliegende „Gebietsentwicklungsplan 99“ für die geplante Erweiterungsfläche „Bereich für gewerbliche und indust-

rielle Nutzungen (GIB) dar. Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereichs kann der Anlage 1 dieser Drucksache entnommen werden.

Beim Gewerbegebiet „Grenzstraße“ handelt es sich um ein klassisches, kleinteiliges Gewerbegebiet mit Parzellen unterschiedlicher Größe. Ansässig sind hier vor allem mittelständische Unternehmen aus den Bereichen Einzelhandel, Dienstleistungen und Kfz-Gewerbe.

Die Erschließung der geplanten Erweiterung des Gewerbegebietes soll durch eine Stichstraße erfolgen, die im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 35a „Gewerbegebiet Grenzstraße“ bereits zum Teil an der südwestlichen Plangrenze festgesetzt ist, jedoch baulich nicht umgesetzt wurde. Durch die Erweiterung des Gewerbegebietes kann Bauland in einer Größenordnung von etwa 2 ha zur Verfügung gestellt werden, die zum heutigen Zeitpunkt als landwirtschaftliche Fläche genutzt wird. Zum Teil befindet sich die Fläche im kommunalen Eigentum. Im Ergebnis kann durch die Bauleitplanung der steigende Bedarf an gewerblichen Bauflächen, somit ein Teil der ermittelten Gewerbeflächenbedarfe aus dem Gewerbeflächenkonzept der Stadt Voerde gedeckt werden.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Anlage zur Drucksache 16/1164

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:

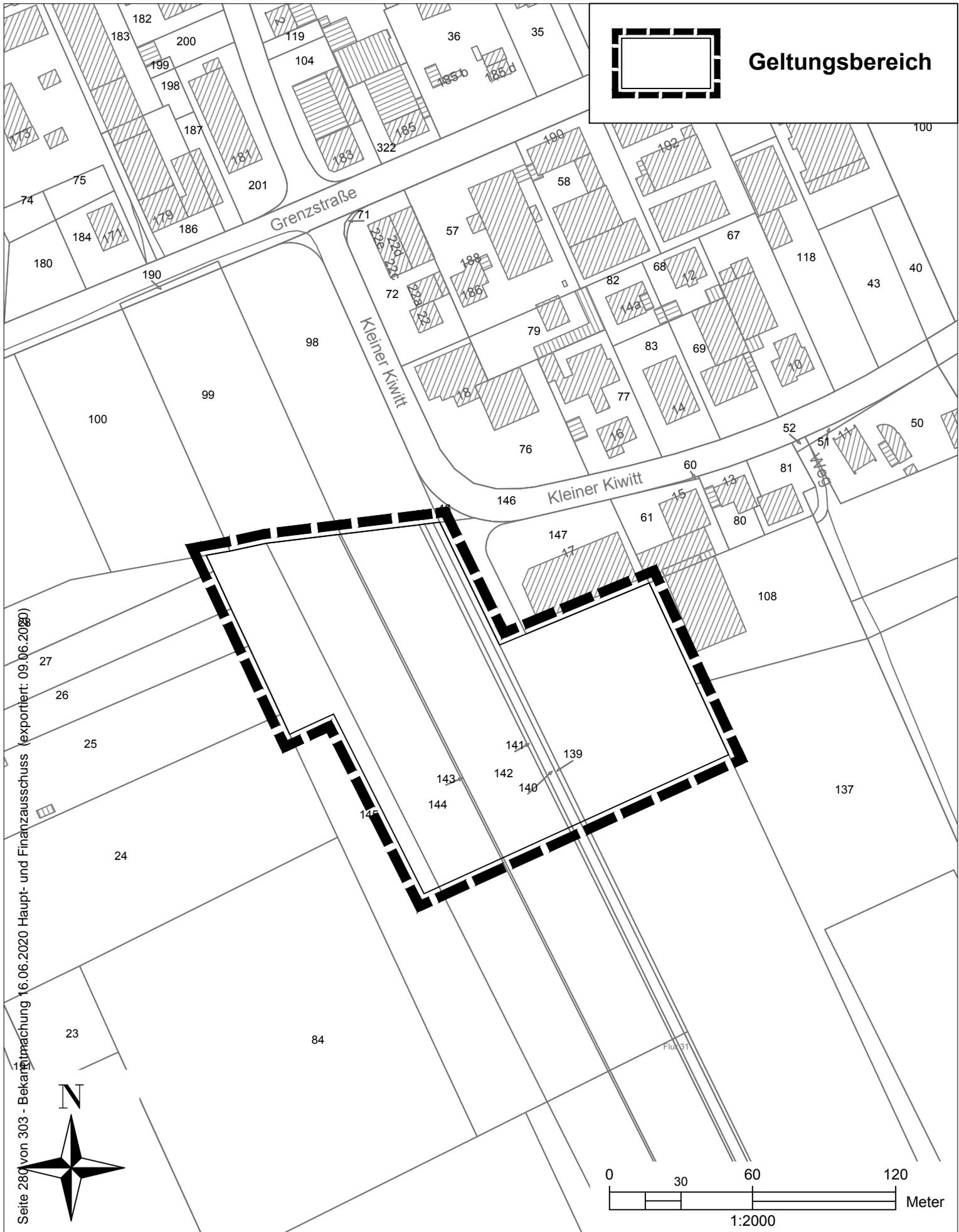
Fachbereich 6

Fachdienst 6.1

Fachdienst 7.1

Stabsstelle Wirtschaftsförderung und Liegenschaften

Bebauungsplan Nr. 141 "Gewerbegebiet südlich Kleiner Kiwitt"





Drucksache

- öffentlich -

Datum: 19.05.2020

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Planungs- und Umweltausschuss	09.06.2020	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

Bebauungsplan Nr. 142 "Lebensmittelmarkt Rahmstraße" 76. Änderung des Flächennutzungsplans "Lebensmittelmarkt Rahmstraße"

Aufstellungsbeschluss

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 142 „Lebensmittelmarkt Rahmstraße“ für den in der Anlage 1 zur Drucksache 16/1166 dargestellten Geltungsbereich.
2. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt gemäß § 2 Abs. 1 BauGB i.V.m. § 8 Abs. 3 BauGB die 76. Änderung des Flächennutzungsplans „Lebensmittelmarkt Rahmstraße“ für den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 142.
3. Der Planungs- und Umweltausschuss wird beauftragt gemäß § 3 Abs. 1 BauGB die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Keine

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input checked="" type="radio"/> ja, negativ*	<input type="radio"/> nein
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input checked="" type="radio"/> ja*		<input type="radio"/> nein*
* Erläuterung siehe Begründung			
Begründung:	Durch die Bauleitplanung werden zusätzliche Flächen in Siedlungsrandlage von Möllen in Anspruch genommen und versiegelt. Flächenverfügbarkeiten in der benötigten Größenordnung liegen innerhalb des definierten Stadtteilzentrums nicht vor, so dass alternative Flächen außerhalb dieser Grenzen zu aktivieren sind. Durch die langfristige Sicherung der Nahversorgung in Möllen werden Wege des motorisierten Individualverkehrs vermieden, da Waren des täglichen Bedarfs nicht mehr im weiter entfernten Zentrum von Voerde oder auch in Dinslaken nachgefragt werden müssten.		

Sachdarstellung:

Das Stadtteilzentrum Möllen mit Nahversorgungsfunktion erstreckt sich im nördlichen sowie südlichen Kreuzungsbereich der Dinslakener Straße und der Straße „Auf dem Bündler“ und nimmt trotz des geringen Einzelhandels- und Dienstleistungsangebots eine wichtige Kommunikations- und Identifikationsfunktion für die Bewohner des Stadtteils ein. Entsprechend dem Einzelhandelskonzept der Stadt Voerde (EHK) wird Möllen nicht als zentraler Versorgungsbereich eingestuft, da die Versorgungsfunktion nicht über das unmittelbare Wohnumfeld hinaus geht. Weitere ehemalige Nahversorgungszentren in Möllen (Königsberger Straße) weisen keinen Einzelhandelsbesatz mehr auf. Zudem besteht bei einigen Betrieben ein Modernisierungs- und Erweiterungsbedarf, um eine zeitgemäße sowie hinreichende Angebotstiefe zu ermöglichen.

Zur Stärkung und Entwicklung der Nahversorgungsfunktion im Voerder Stadtteil Möllen soll das Bauleitplanverfahren „Lebensmittelmarkt Rahmstraße“ eingeleitet werden.

Gemäß EHK der Stadt Voerde haben die Stadtteilzentren für die Nahversorgung (Möllen) den Zweck, die wohnortnahe Grundversorgung der im Einzugsbereich lebenden Bevölkerung sicherzustellen. Daher soll auch die Ansiedlung von zentrenrelevanten Sortimenten unterhalb der Großflächigkeit zur Gebietsversorgung in diesen ermöglicht werden. Betriebe, die zwar nicht großflächig sind, aber deren Versorgungsgrad über den Stadtteil des Stadtteilzentrums hinausreicht, sollen dort möglichst nicht angesiedelt werden, da ansonsten die Tragfähigkeit in den zentralen Versorgungsbereichen der Stadtteilzentren nicht mehr gegeben sein könnte.

In der perspektivischen Darstellung Möllens wird ein Ausbau der Versorgungsfunktion des Stadtteilzentrums im Sinne eines zentralen Versorgungsbereichs als Zielsetzung formuliert. Eine standortgerechte Erweiterung des bestehenden Lebensmittelmarktes und/oder die Neuansiedlung eines zusätzlichen ergänzenden Nahversorgungsbetriebes (Lebensmittelhandwerk, Blumengeschäft etc.) sollten angestrebt werden. Dies kann zu einer entsprechenden räumlichen Erweiterung des Stadtteilzentrums führen. Gemäß EHK besteht jedoch für das Stadtteilzentrum Möllen nur ein beschränkter Verkaufsflächenspielraum, der fast ausschließlich über Bestandserweiterungen sowie die Ansiedlung eines oder mehrerer zusätzlicher kleinerer Betriebe zur Stärkung des Zentrums gedeckt werden kann.

Als räumliche Entwicklungsoptionen wurden Potenzialflächen westlich des bestehenden Lebensmittelmarktes auf der Straße „Auf dem Bündler“ festgelegt. Diese Flächen sind durch die bestehende Wohnnutzung vorgeprägt. Eine Aktivierung dieser Flächen ist nur in enger Abstimmung mit den Eigentümern möglich, um durch Zusammenlegung adäquate Flächengrößen für eine Erweiterung bzw. Neuansiedlung eines neuen Marktes mit erforderlichem Stellplatznachweis zu erhalten. Ein unmittelbares Aktivierungspotential dieser Flächen besteht somit nur bedingt.

Das vorgesehene Bauleitplanverfahren verfolgt die Zielsetzung die Nahversorgung des Stadtteils Möllen langfristig zu sichern. Seit der Einzelhandelserhebung (2015) sowie der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes (2017) ist die Versorgung im Bereich Lebensmittel im Stadtteil Möllen weiterhin unverändert. Die geringe Verkaufsflächengröße des bestehenden Lebensmittelmarktes sowie der Marktauftritt entsprechen nicht mehr den marktüblichen Strukturen. Um eine nachhaltige Nahversorgung für Möllen zu sichern, soll durch die Bauleitplanung ein weiterer kleinflächiger Lebensmittelmarkt in unmittelbarer Nähe des Stadtteilzentrums ermöglicht werden. Der Bedarf in Möllen für einen zeitgemäßen Lebensmittelmarkt wird zum Teil in der durchgeführten Einzelhandelsuntersuchung des Bebauungsplans Nr. 135 „Bahnhofstraße/Ringstraße“ deutlich. Die Kundenwohnerhebung (2018) für die drei Lebensmitteldiscounter am Einzelhandelsstandort Bahnhofstraße hat ergeben, dass im Durchschnitt 8% der Kunden aus Möllen stammt. Aus allen anderen Stadtteilen außerhalb von Voerde war der Anteil geringer. Eine vollständige Bedarfsdeckung für die Bewohnerinnen und Bewohner von Möllen erfüllt der vorhandene Lebensmittelmarkt somit nicht.

Der Geltungsbereich des geplanten Bauleitplanverfahrens „Lebensmittelmarkt Rahmstraße“ befindet sich im Kreuzungsbereich Dinslakener Straße (östlich) / Rahmstraße (nördlich) und umfasst

einen Teilbereich des Flurstücks 878 (Gemarkung Möllen; Flur 3). Die Plangebietsgröße beträgt etwa 0,57 ha. Flächenreserven dieser Größenordnung liegen innerhalb der Grenzen des Stadtteilzentrums von Möllen nicht vor. Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereichs ist dieser Drucksache als Anlage beigefügt. Die Planung sieht einen modernen Lebensmittelmarkt als Hauptbetrieb einschließlich einer ergänzenden Nutzung durch einen gastronomischen Betrieb mit den dazugehörigen Stellplätzen und sonstigen baulichen Anlagen (Anlieferung, Unterstand Einkaufswagen, Zufahrt und notwendige Erschließungsanlagen) vor. Als den Hauptbetrieb ergänzende Nutzung ist nach derzeitigem Stand die Realisierung eines Cafés im Eingangsbereich des Marktes beabsichtigt. Der Lebensmittelmarkt soll mit einer geplanten Verkaufsfläche von knapp unter 800m² die Schwelle zur Großflächigkeit nicht überschreiten. Der Baukörper soll im westlichen Plangebiet platziert werden, wodurch eine bauliche Raumkante im geschlossenen Kreuzungsbereich entsteht. Die Stellplätze sollen östlich an das Hauptgebäude anschließen. Die Zufahrt zum Einzelhandelsbetrieb ist ausschließlich über die Rahmstraße geplant. Über eine Begrünung der Stellplatzfläche ist ein geeigneter Übergang zum Außenbereich zu schaffen. Die Verträglichkeit des Vorhabens ist im Bauleitplanverfahren durch Gutachten nachzuweisen.

Die planerische Entwicklung erfolgt auf Flächen, die derzeit im Flächennutzungsplan als Flächen für die Landwirtschaft dargestellt sind, wodurch die 76. Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich wird. Der Änderungsbereich ist identisch mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Zudem liegt der Bereich innerhalb des Grenzen des Landschaftsplans Dinslaken/Voerde. Entsprechend der derzeitigen Nutzung ist der Planungsraum im Gebietsentwicklungsplan (GEP 99) als „Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich“ ausgewiesen. Dieser wird überlagert durch die Darstellung „Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung“ sowie der Darstellung eines „Regionalen Grünzuges“. Der Entwurf des in Aufstellung befindlichen Regionalplans Ruhr mit Stand vom 25.04.2018 stellt für den Planbereich ebenfalls „Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich“ mit der Überlagerung „Regionaler Grünzug“ dar.

Im laufenden Verfahren zur Neuaufstellung des Regionalplans Ruhr hat die Stadt Voerde im Rahmen der Beteiligung zum Entwurf des Regionalplans Stellung genommen, die durch den Rat der Stadt Voerde am 02.04.2019 beschlossen worden ist (Anlage 1 zur Drucksache Nr. 16/916).

„Im Ortsteil Möllen schließt der Allgemeine Siedlungsbereich östlich der Dinslakener Straße mit einer Bautiefe ab. Nördlich der Rahmstraße verfügt Möllen ebenfalls über eine in weiten Teilen geschlossene Bebauung von einer Bautiefe, die nicht als Allgemeiner Siedlungsbereich dargestellt wurde. Im Ergebnis führt dies im Kreuzungsbereich Rahmstraße / Dinslakener Straße dazu, dass diese zentrale Kreuzung nicht vollständig baulich genutzt werden kann. Gerade in diesem Bereich mit allen vorhandenen Versorgungsleitungen und einer auch ansonsten sehr guten Infrastrukturausstattung konzentrieren sich die Einrichtungen der Daseinsvorsorge, die an dieser Stelle des Ortsteils Möllen weiter gestärkt werden sollen. An diesem Kreuzungsbereich befinden sich jetzt bereits gesundheitliche und gastronomische Angebote sowie einzelne Geschäftslagen, die aber zur weiteren Sicherung des Einzelhandelsangebotes nicht ausreichend sind. Die nach einer Anpassung zur Verfügung stehende Fläche kann zur Regulierung dieses Mangels genutzt werden. Die Stadt Voerde (Niederrhein) beantragt deshalb die ASB-Fläche um eine Bautiefe nördlich der Rahmstraße so zu führen, dass der Kreuzungsbereich vollständig genutzt werden kann.“

Im weiteren Aufstellungsverfahren des Regionalplan Ruhr wird daher von der Stadt Voerde angestrebt, die Fläche nördlich der Rahmstraße und östlich der Dinslakener Straße entsprechend der Ausdehnung des Geltungsbereichs des vorliegenden Bauleitplanverfahrens als „Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB)“ zu berücksichtigen.

Die Umsetzbarkeit der Planung ist vor dem Hintergrund der aktuellen Darstellungen im Entwurf des Regionalplans Ruhr (Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich) in Abstimmung mit der Regionalplanungsbehörde zu erörtern.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Geltungsbereich

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmerers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:

Bebauungsplan Nr. 142 "Lebensmittelmarkt Rahmstraße"

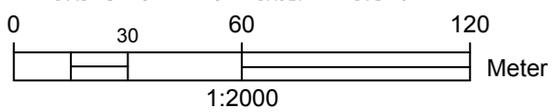
76. Änderung Flächennutzungsplan "Lebensmittelmarkt Rahmstraße"



Geltungsbereich



Seite 286 von 303 - Bekanntmachung 16.06.2020 Haupt- und Finanzausschuss (exportiert: 09.06.2020)





Drucksache

- öffentlich -

Datum: 08.05.2020

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Tiefbau

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	10.06.2020	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

Erlass der Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen nach §§ 135 a – 135 c BauGB der Stadt Voerde (Ndrhh.)

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde beschließt die der Drucksache Nr. 16/1160 als Anlage 1 beigefügte "Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen nach §§ 135 a - 135 c BauGB der Stadt Voerde (Niederrhein)".

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Es entstehen keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen, da die Satzung lediglich Regelungen im Rahmen der gesetzlichen Kostenerstattungspflicht trifft.

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input checked="" type="radio"/> nein
-----------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------------

Sachdarstellung:

Im Bebauungsplan Nr. 94 „Nördlich der Landwehr“ (Wisselmannweg, Holunderweg, Brombeerweg, Schlehenweg) ist den Baugrundstücken der Ausgleich für die Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild auf der 22.000 m² großen Fläche westlich des Wisselmannweges zugeordnet worden. Die Stadt Voerde hat die Ausgleichsmaßnahme 2018 durchgeführt (siehe Anlage 3), die Abrechnung der Kostenerstattungsbeträge soll nun im Zuge der Endabrechnung der Erschließungsbeiträge erfolgen. Dafür ist vorab der Erlass einer „Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen nach §§ 135 a – c BauGB“ erforderlich.

In §§ 135 a – c Baugesetzbuch (BauGB) hat der Bundesgesetzgeber Regelungen zur Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen und zur Erstattung der daraus entstehenden Kosten erlassen. Soweit Maßnahmen zum Ausgleich an anderer Stelle den Grundstücken eines Bebauungsplangebietes zugeordnet sind, soll gemäß § 135 a Abs. 2 BauGB die Gemeinde diese auf Kosten der Vorhabenträger oder Grundstückseigentümer durchführen. Abs. 3 regelt, dass die Gemeinde zur Deckung ihres Aufwandes einen Kostenerstattungsbetrag erhebt, der als öffentliche Last auf dem Grundstück ruht (ebenso wie z. B. Erschließungsbeiträge). Einen Eigenanteil der Gemeinde sieht das Gesetz nicht vor, da sie lediglich stellvertretend die Ausgleichsverpflichtung der Grundstückseigentümer erfüllt.

§ 135 b BauGB definiert die zulässigen Verteilungsmaßstäbe, § 135 c schafft die Rechtsgrundlage und den Rahmen für den Erlass und die Ausgestaltung gemeindlicher Satzungen für die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen.

Auf der Grundlage der gesetzlichen Regelungen hat der Nordrhein-Westfälische Städte- und Gemeindebund (NWStGB) eine Mustersatzung erlassen. Die der Drucksache Nr. 16/1160 als Anlage 1 beigefügte "Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen nach §§ 135 a - 135 c BauGB der Stadt Voerde (Niederrhein)" entspricht der Mustersatzung und enthält ergänzend zur gesetzlichen Grundlage – siehe Anlage 2 - folgende Punkte:

Satzungsregelung	Erläuterung
§ 1	Benennung der Rechtsgrundlagen für die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen
§ 2 Abs. 2	Konkretisierung, was zu den „Durchführungskosten“ gem. § 135 a Abs. 2 u. 3 BauGB gehört
§ 2 Abs. 3 i. V. m. der Anlage zur Satzung	Regelung der Grundsätze für die Ausgestaltung von Ausgleichsmaßnahmen gem. § 135 c Nr. 1 BauGB
§ 3	Hinsichtlich der Art der Kostenermittlung hat die Kommune gem. § 135 c Nr. 3 BauGB die Wahl zwischen der Abrechnung nach tatsächlichen Kosten und der Abrechnung nach Einheitssätzen. Analog zur Erschließungsbeitragssatzung wird auch hier die Abrechnung nach tatsächlichen Kosten gewählt.

§ 4	§ 135 b BauGB listet vier zulässige Verteilungsmaßstäbe auf, die auch miteinander kombiniert werden können. Entsprechend der Empfehlung der Mustersatzung wird die zulässige Grundfläche gewählt, da die GFZ sehr häufig in Bebauungsplänen festgesetzt wird und für die Bürger leicht nachvollziehbar ist.
§ 5	Konkretisierung, wann und in welcher Höhe Vorauszahlungen angefordert werden können (§ 135 c Nr. 5 BauGB).
§ 6	Festsetzung der Fälligkeit des Kostenerstattungsbetrages gem. § 135 c Nr. 6 BauGB
§ 7	In § 135 c BauGB fehlt eine Regelung zur Ablösung, wie sie z. B. § 133 Abs. 3 S. 5 BauGB für die Erschließungsbeiträge vorsieht. Da es sich bei der Ablösung – wie bei der Vorauszahlung – um ein Vorfinanzierungsinstrument handelt, wird empfohlen, die Regelung trotzdem in die Satzung aufzunehmen.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Satzung Kostenerstattungsbeträge 2020
- (2) §§ 135 a - c BauGB
- (3) Ausgleichsmaßnahme Bpl 94

Satzung
über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen nach
§§ 135 a - 135 c BauGB
der Stadt Voerde (Niederrhein) vom ...

Aufgrund von § 135 c Baugesetzbuch i.d.F. der Neufassung des Baugesetzbuchs vom 27.08.1997 (BGBl. I S. 2141) in der jeweils geltenden Fassung und von § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 666) in der jeweils geltenden Fassung hat der Rat der Stadt Voerde in der Sitzung am ... folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen

Kostenerstattungsbeträge für die Durchführung von zugeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden nach den Bestimmungen des Baugesetzbuchs (BauGB) und dieser Satzung erhoben.

§ 2

Umfang der erstattungsfähigen Kosten

(1) Erstattungsfähig sind die Kosten für die Durchführung von allen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die nach § 9 Abs. 1 a BauGB zugeordnet sind.

(2) Die Durchführungskosten umfassen die Kosten für

1. den Erwerb und die Freilegung der Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen,
2. die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich ihrer Planung, Fertigstellungs- und Entwicklungspflege.

Dazu gehört auch der Wert der von der Stadt aus ihrem Vermögen bereitgestellten Flächen im Zeitpunkt der Bereitstellung.

(3) Die Ausgestaltung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich deren Durchführungsdauer ergibt sich aus den Festsetzungen des Bebauungsplans in Verbindung mit den nachstehend dargestellten Grundsätzen. Der Bebauungsplan kann im Einzelfall von den nachstehend beschriebenen Grundsätzen Abweichungen vorsehen. Dies gilt entsprechend für Satzungen nach § 34 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 BauGB.

§ 3

Ermittlung der erstattungsfähigen Kosten

Die erstattungsfähigen Kosten werden nach den tatsächlichen Kosten ermittelt.

§ 4

Verteilung der erstattungsfähigen Kosten

Die nach §§ 2 und 3 erstattungsfähigen Kosten werden auf die nach § 9 Abs. 1 a BauGB zugeordneten Grundstücke nach Maßgabe der zulässigen Grundfläche (§ 19 Abs. 2 BauNVO) verteilt. Ist keine zulässige Grundfläche festgesetzt, wird die überbaubare Grundstücksfläche zugrunde gelegt. Für sonstige selbständige versiegelbare Flächen gilt die versiegelbare Fläche als überbaubare Grundstücksfläche.

§ 5

Anforderung von Vorauszahlungen

Die Stadt kann für Grundstücke, für die eine Kostenerstattungspflicht noch nicht oder nicht in vollem Umfang entstanden ist, Vorauszahlungen bis zur Höhe des voraussichtlichen Kostenerstattungsbetrages anfordern, sobald die Grundstücke, auf denen Eingriffe zu erwarten sind, baulich oder

gewerblich genutzt werden dürfen.

§ 6

Fälligkeit des Kostenerstattungsbetrages

Der Kostenerstattungsbetrag wird einen Monat nach Bekanntgabe der Anforderung fällig.

§ 7

Ablösung

Der Kostenerstattungsbetrag kann auf Antrag abgelöst werden. Der Ablösebetrag bemisst sich nach der voraussichtlichen Höhe des zu erwartenden endgültigen Erstattungsbetrages.

§ 8

Inkrafttreten

Die Satzung tritt am Tag nach ihrer Verkündung in Kraft.

Anlage zu § 2 Abs. 3 der Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen nach §§ 135 a - 135 c BauGB der Stadt Voerde (Niederrhein)

Grundsätze für die Ausgestaltung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

1. Anpflanzung/Aussaat von standortheimischen Gehölzen, Kräutern und Gräsern

1.1 Anpflanzung von Einzelbäumen

- Schaffung günstiger Wachstumsbedingungen durch Herstellen der Vegetationstragschicht nach DIN 18915 und der Pflanzgrube gem. DIN 18916
- Anpflanzung von Hochstammbäumen mit einem Stammumfang der Sortierung 18/20
- Verankerung der Bäume und Schutz vor Beschädigungen sowie Sicherung der Baumscheibe
- Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 4 Jahre

1.2 Anpflanzung von Gehölzen, freiwachsenden Hecken und Waldmänteln

- Schaffung günstiger Wachstumsbedingungen durch Bodenvorbereitung nach DIN 18915
- Anpflanzung von Bäumen I. Ordnung mit einem Stammumfang der Sortierung 18/20, Bäumen II. Ordnung mit einem Stammumfang der Sortierung 16/18, Heistern 150/175 hoch und zweimal verpflanzten Sträuchern je nach Art in der Sortierung 60/80, 80/100, 100/150 hoch
- Je 100 qm je 1 Baum I. Ordnung, 2 Bäume II. Ordnung, 5 Heister und 40 Sträucher
- Verankerung der Gehölze und Erstellung von Schutzeinrichtungen
- Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 3 Jahre

1.3 Anlage standortgerechter Wälder

- Schaffung günstiger Wachstumsbedingungen durch Bodenvorbereitung nach DIN 18915
- Aufforstung mit standortgerechten Arten
- 3500 Stück je ha, Pflanzen 3 - 5jährig, Höhe 80 - 120 cm
- Erstellung von Schutzeinrichtungen
- Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 5 Jahre

1.4 Schaffung von Streuobstwiesen

- Schaffung günstiger Wachstumsbedingungen durch Bodenvorbereitung nach DIN 18915
- Anpflanzung von Obstbaumhochstämmen und Befestigung der Bäume
- je 100 qm ein Obstbaum der Sortierung 10/12

- Einsaat Gras-/Kräutermischung
- Erstellung von Schutzeinrichtungen
- Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 5 Jahre

1.5 Anlage von naturnahen Wiesen und Krautsäumen

- Schaffung günstiger Wachstumsbedingungen durch Bodenvorbereitung nach DIN 18915
- Einsaat von Wiesengräsern und -kräutern, möglichst aus autochtonem Saatgut
- Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 3 Jahre

2. Schaffung und Renaturierung von Wasserflächen

2.1 Herstellung von Stillgewässern

- Aushub und Einbau bzw. Abfuhr des anstehenden Bodens
- ggf. Abdichtung des Untergrundes
- Anpflanzung standortheimischer Pflanzen
- Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 3 Jahre

2.2 Renaturierung von Still- und Fließgewässern

- Offenlegung und Rückbau von technischen Ufer- und Sohlbefestigungen
- Gestaltung der Ufer und Einbau natürlicher Baustoffe unter Berücksichtigung ingenieurbioologischer Vorgaben
- Anpflanzung standortheimischer Pflanzen
- Entschlammung
- Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 3 Jahre

3. Begrünung von baulichen Anlagen

3.1 Fassadenbegrünung

- Anpflanzung von selbstklimmenden Pflanzen
- Anbringung von Kletterhilfen und Pflanzung von Schling- und Kletterpflanzen
- eine Pflanze je 2 lfm.
- Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 2 Jahre

3.2 Dachbegrünung

- intensive Begrünung von Dachflächen
- extensive Begrünung von Dachflächen

- Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 3 Jahre

4. Entsiegelung und Maßnahmen zur Grundwasseranreicherung

4.1 Entsiegelung befestigter Flächen

- Ausbau und Abfuhr wasserundurchlässiger Beläge
- Aufreißen wasserundurchlässiger Unterbauschichten
- Einbau wasserundurchlässiger Deckschichten
- Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 1 Jahr

4.2 Maßnahmen zur Grundwasseranreicherung

- Schaffung von Gräben und Mulden zur Regenwasserversickerung
- Rückbau/Anstau von Entwässerungsgräben, Verschließen von Drainagen
- Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 1 Jahr

5. Maßnahmen zur Extensivierung

5.1 Umwandlung von Acker bzw. intensivem Grünland in Acker- und Grünlandbrache

- Nutzungsaufgabe
- Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 1 Jahr

5.2 Umwandlung von Acker in Ruderalflur

- ggf. Abtragen und Abtransport des Oberbodens
- Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 1 Jahr

5.3 Umwandlung von Acker in extensiv genutztes Grünland

- Bodenvorbereitung ggf. Abtragen und Abtransport des Oberbodens
- Einsaat von Wiesengräsern und Kräutern
- Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 5 Jahre

5.4 Umwandlung von intensivem Grünland in extensiv genutztes Grünland

- Nutzungsreduzierung
- Aushagerung durch Mahd und Verwertung oder Abtransport des Mähguts
- bei Feuchtgrünland Rückbau von Entwässerungsmaßnahmen
- Fertigstellungs- und Entwicklungspflege: 5 Jahre

§§ 135 a – c Baugesetzbuch (BauGB)

§ 135a Pflichten des Vorhabenträgers; Durchführung durch die Gemeinde; Kostenerstattung

- (1) Festgesetzte Maßnahmen zum Ausgleich im Sinne des § 1a Absatz 3 sind vom Vorhabenträger durchzuführen.
- (2) Soweit Maßnahmen zum Ausgleich an anderer Stelle den Grundstücken nach § 9 Absatz 1a zugeordnet sind, soll die Gemeinde diese anstelle und auf Kosten der Vorhabenträger oder der Eigentümer der Grundstücke durchführen und auch die hierfür erforderlichen Flächen bereitstellen, sofern dies nicht auf andere Weise gesichert ist. Die Maßnahmen zum Ausgleich können bereits vor den Baumaßnahmen und der Zuordnung durchgeführt werden.
- (3) Die Kosten können geltend gemacht werden, sobald die Grundstücke, auf denen Eingriffe zu erwarten sind, baulich oder gewerblich genutzt werden dürfen. Die Gemeinde erhebt zur Deckung ihres Aufwands für Maßnahmen zum Ausgleich einschließlich der Bereitstellung hierfür erforderlicher Flächen einen Kostenerstattungsbetrag. Die Erstattungspflicht entsteht mit der Herstellung der Maßnahmen zum Ausgleich durch die Gemeinde. Der Betrag ruht als öffentliche Last auf dem Grundstück.
- (4) Die landesrechtlichen Vorschriften über kommunale Beiträge einschließlich der Billigkeitsregelungen sind entsprechend anzuwenden.

§ 135b Verteilungsmaßstäbe für die Abrechnung

Soweit die Gemeinde Maßnahmen zum Ausgleich nach § 135a Absatz 2 durchführt, sind die Kosten auf die zugeordneten Grundstücke zu verteilen. Verteilungsmaßstäbe sind

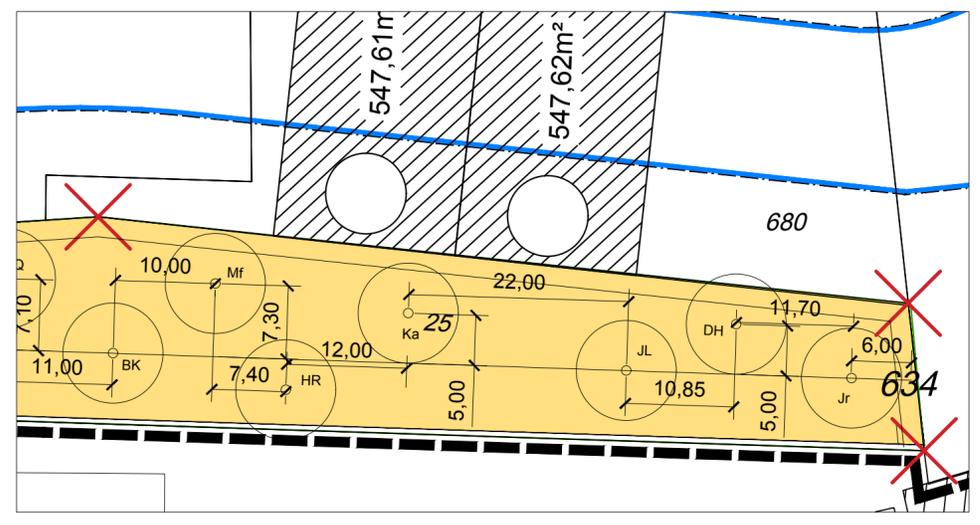
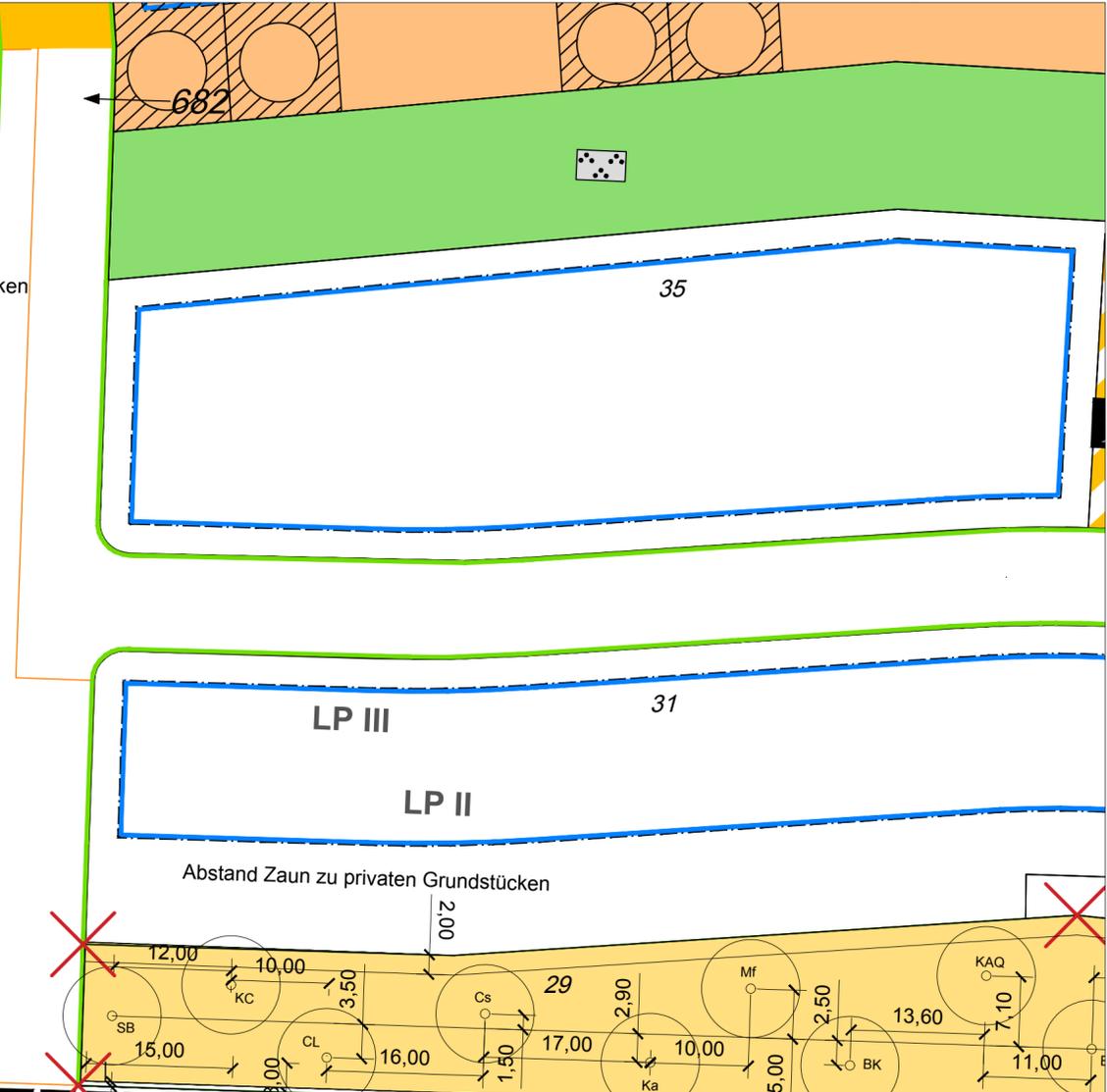
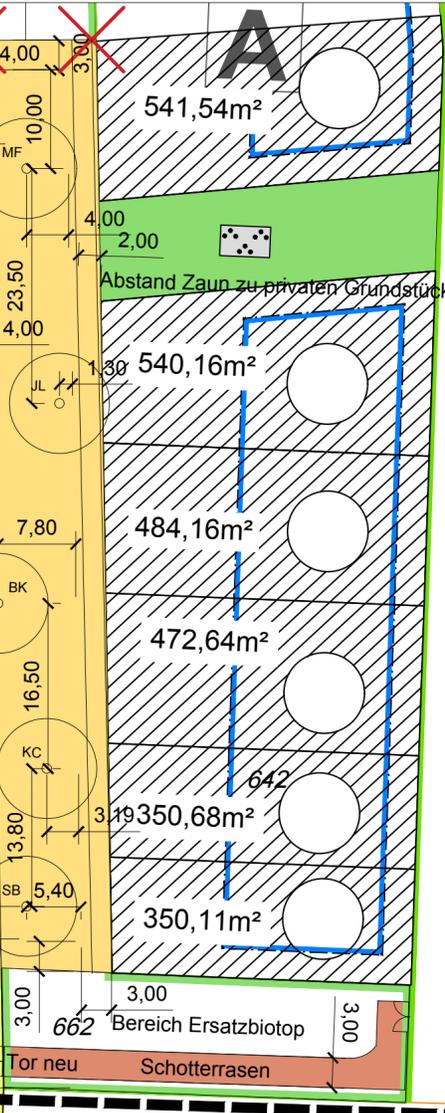
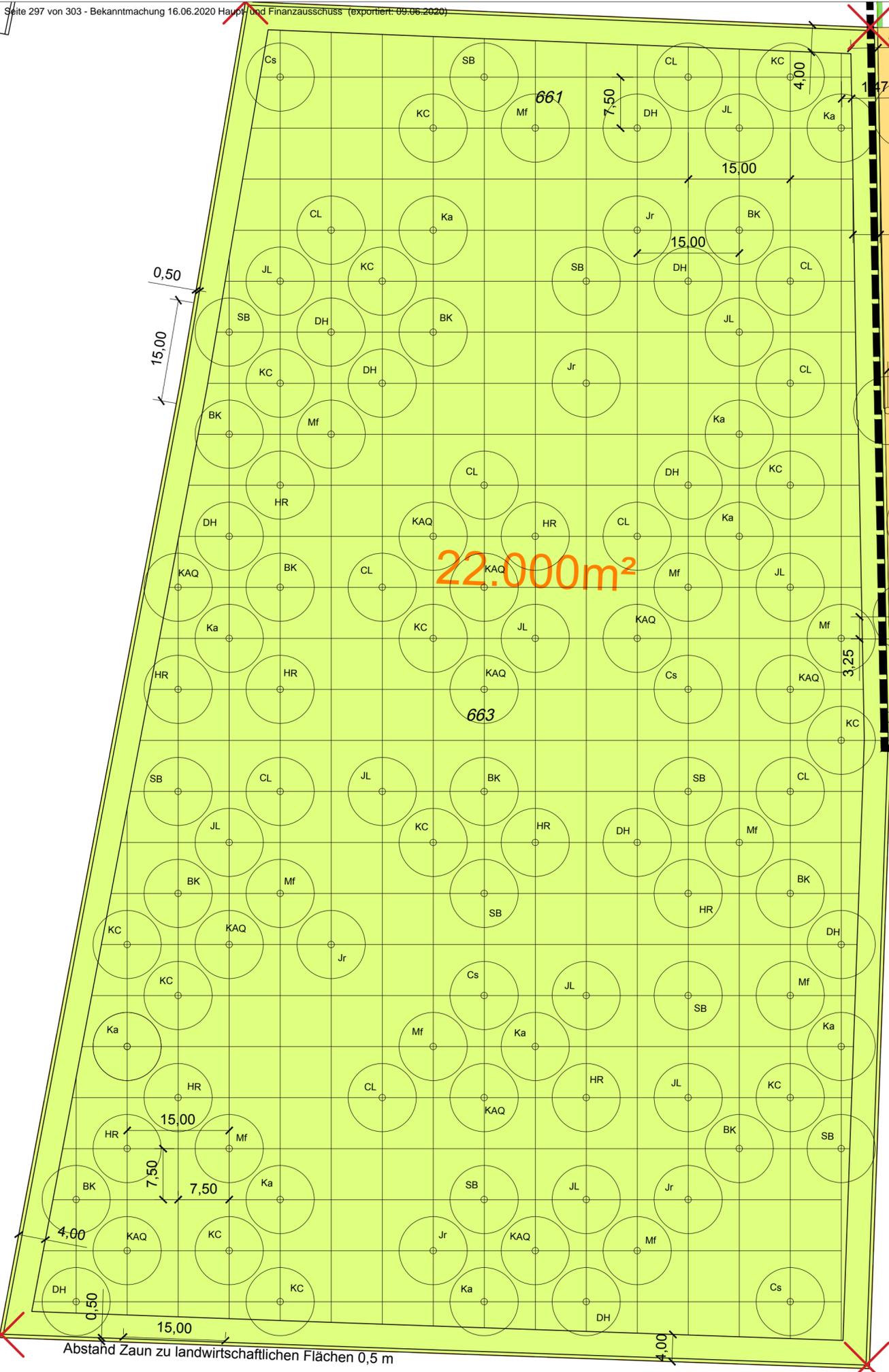
1. die überbaubare Grundstücksfläche,
2. die zulässige Grundfläche,
3. die zu erwartende Versiegelung oder
4. die Schwere der zu erwartenden Eingriffe.

Die Verteilungsmaßstäbe können miteinander verbunden werden.

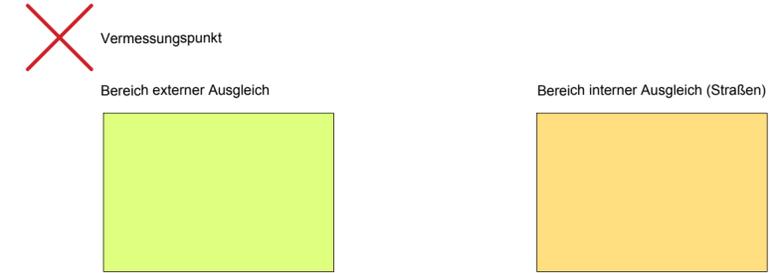
§ 135c Satzungsrecht

Die Gemeinde kann durch Satzung regeln

1. Grundsätze für die Ausgestaltung von Maßnahmen zum Ausgleich entsprechend den Festsetzungen eines Bebauungsplans,
2. den Umfang der Kostenerstattung nach § 135a; dabei ist § 128 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 und Satz 2 entsprechend anzuwenden,
3. die Art der Kostenermittlung und die Höhe des Einheitssatzes entsprechend § 130,
4. die Verteilung der Kosten nach § 135b einschließlich einer Pauschalierung der Schwere der zu erwartenden Eingriffe nach Biotop- und Nutzungstypen,
5. die Voraussetzungen für die Anforderung von Vorauszahlungen,
6. die Fälligkeit des Kostenerstattungsbetrags.



Obstgehölze	
Apfel schöner aus Boskoop	SB
Apfel Clapps Liebling	CL
Klarapfel,	Ka
Dülmener Herstrosenapfel	DH
Apfel Jakob Lebel	JL
Birne Köstliche aus Charneaux	KC
Sauerkirsche Morellenfeuer	Mf
Büttners Rote Knorpelkirsche	BK
Hedelfinger Riesenkirsche	HR
Konstantinopler Apfelquitte	KAQ
Juglans regia 'Franquette, Walnuss	Jr
Castanea sativa	Cs



Kompensationspflanzung/ Los 1+2
 Bebauungsplan Nr. 94
 "Nördlich der Landwehr"
 M 1:500 05.02..2018
 Stadt Voerde FD 7.1



Drucksache

- öffentlich -

Datum: 26.05.2020

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Tiefbau

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	10.06.2020	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2020	vorberatend
Stadtrat	23.06.2020	beschließend

Änderung des Kommunalabgabengesetzes § 8a KAG NRW

**- Ergänzende Vorschriften für die Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen und über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen;
hier: Erstellung eines Straßen- und Wegekonzeptes**

Beschlussvorschlag:

Im Zusammenhang mit den vom Land beschlossenen ergänzenden Vorschriften für die Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen und über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen in § 8a KAG NRW beschließt der Stadtrat die Aufstellung des Straßen- und Wegekonzeptes der Stadt Voerde mit dem Mindestinhalt gemäß dem vom zuständigen Ministerium vorgeschriebenen Musterformular.

Das Straßen- und Wegekonzept stellt ein Handlungskonzept dar und ist ab 01.01.2021 Voraussetzung für eine Beantragung von Fördermitteln im Zusammenhang mit den über § 8a KAG NRW ergänzten Vorschriften zur Entlastung von Straßenausbaubeitragspflichtigen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="radio"/> ja, positiv*	<input type="radio"/> ja, negativ*	<input checked="" type="radio"/> nein
-----------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------------

Sachdarstellung:Änderung des Kommunalabgabengesetzes zu § 8a Abs. 1 - 4 KAG NRW

Mit dem fünften Gesetz zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes hat der Landtag im Dezember 2019 ergänzende Vorschriften für die Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen und über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen beschlossen (Inkrafttreten am 01.01.2020).

Mit der Neueinführung der in § 8a Abs. 1 - 4 KAG NRW enthaltenen ergänzenden Vorschriften werden die Kommunen verpflichtet, bei der Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen ein sog. Straßen- und Wegekonzept gemäß § 8 Abs. 1 KAG NRW aufzustellen und fortlaufend vorzuhalten.

In dem Konzept ist vorhabenbezogen darzustellen, wann technisch, rechtlich und wirtschaftlich sinnvoll Straßenunterhaltungsmaßnahmen möglich sind und wann beitragspflichtige Straßenausbaumaßnahmen an langfristig notwendigen kommunalen Straßen erforderlich werden können. Hierfür hat das zuständige Ministerium ein Muster im Ministerialblatt bekannt gegeben (§ 8a Abs. 2 KAG NRW). Die Maßnahmen sollen sich auf den mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanungszeitraum der Stadt beziehen. Das Konzept ist alle zwei Jahre fortzuschreiben.

Gemäß § 8a Abs. 3 KAG NRW werden Kommunen auch verpflichtet, bei beitragspflichtigen Maßnahmen Anwohnerversammlungen mit den betroffenen Grundstückseigentümern durchzuführen und die rechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten vorzustellen. Zusätzlich sind mit ihnen Alternativen zum vorgesehenen Ausbaustandard und zu dem sich daraus ergebenden beitragspflichtigen Aufwand zu erörtern, damit das Ergebnis dem für den Ausbau zuständigen Bau- und Betriebsausschuss zur Information und vor Beschlussfassung vorgelegt werden kann.

Ein transparentes, übersichtliches Konzept soll eine fundierte Grundlage für künftige dem Rat der Stadt obliegende Entscheidungen zur Mittelbereitstellung als auch für Bürgerinnen und Bürger eine transparente Informationsgrundlage für künftige Straßenausbaumaßnahmen bilden.

Das kurzgefasste Straßen- und Wegekonzept beinhaltet keine Vorentscheidungen über eine Straßenausbaumaßnahme; es stellt ein Handlungskonzept i.S. einer Aufstellung möglicher prioritärer beitragspflichtiger Straßenausbaumaßnahmen dar und ist nach Ratsbeschluss Grundlage für die durchzuführenden Anliegerversammlungen.

Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge

Mit Aufstellung der Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge vom 23.03.2020 übernimmt das Land NRW die Hälfte der kommunalen Straßenausbaubeiträge, die von den Beitragspflichtigen zu erheben ist. Dies erfolgt durch die Gewährung von Zuweisungen des Landes, die zur anteiligen Deckung des umlagefähigen Aufwands einer Straßenausbaumaßnahme einzusetzen sind.

Der umlagefähige Aufwand einer beitragsfähigen Straßenausbaumaßnahme kann nur gefördert werden, wenn

- der Ausbaubeschluss nach dem 01.01.2018 erfolgte,

bzw. die nach dem 01.01.2021 beschlossenen Ausbaumaßnahmen auf Basis eines vom Stadtrat beschlossenen Straßen- und Wegekonzeptes gemäß § 8a Abs. 1 u. 2 KAG NRW erfolgen.

Straßenausbaumaßnahmen an Wirtschaftswegen werden von dieser Förderung nicht erfasst. Die Förderung von ländlichen Wirtschaftswegen unterliegt einem gesonderten Förderprogramm über ein Wegenetzkonzept (Förderrichtlinie Wirtschaftswege Rd.Erlass vom März 2019).

Straßen- und Wegekonzept 2020

Das Straßen- und Wegekonzept soll Transparenz über beitragsfreie Straßenunterhaltungsmaßnahmen gegenüber beitragspflichtigen Straßenausbaumaßnahmen gemäß KAG NRW herstellen. Zur laufenden Straßenunterhaltung der Stadt Voerde zählen Maßnahmen wie die einfache Oberflächenbehandlung, die notwendig sind, um den gebrauchsfähigen Zustand der Straßen zu erhalten. Instandsetzungsmaßnahmen (z.B. Deckenerneuerung) gehen über das Ausmaß einer Unterhaltungsmaßnahme hinaus, stellen aber keine beitragspflichtige Erneuerung der Straßenbefestigung dar.

In der Tabelle a) sind alle geplanten voraussichtlichen beitragsfreien Straßenunterhaltungsmaßnahmen aufgeführt (Anlage 1). Mit dem im Produktbereich 54 ausgewiesenen Unterhalts- und Instandsetzungsaufwendungen in Höhe von rd. 230 T €/a werden alljährlich in Abhängigkeit von der Bewertung des Straßenzustandes durch die Fachdienste Baubetrieb und Tiefbau Oberflächenbehandlungen und konsumtive Instandsetzungsmaßnahmen in den verschiedenen Ortsteilen durchgeführt. Für die Rürgerstraße ist eine Instandsetzung durch Aufbringung einer neuen Asphaltdecke investiv vorgesehen.

In der Tabelle b) sind die Straßenerneuerungsmaßnahmen für die Jahre 2020-2024 aufgeführt, die eine Beitragspflicht gemäß KAG NRW auslösen (Anlage 2). Es handelt sich in der Regel um wiederumalige Straßenerneuerungen, bei denen nach Ablauf der Nutzungsdauer Unterhaltungsmaßnahmen nicht mehr ausreichen, die Funktionsfähigkeit der Straße aufrecht zu erhalten. In der Regel werden dann Straßenerneuerungsmaßnahmen mit Austausch der sanierungsbedürftigen Niederschlagsentwässerung erforderlich. In der Tabelle sind die im Finanzplanungszeitraum vorgesehenen Straßen aufgeführt. Straßenerstausbaumaßnahmen (z.B. Rönkenstraße) gemäß BauGB sind nicht aufgeführt.

In den vergangenen Jahren sind überwiegend Straßen und Kanäle im Ortsteil Möllen erneuert und gemäß KAG NRW abgerechnet worden. Bei allen Erneuerungsmaßnahmen hat eine Beteiligung der Beitragspflichtigen stattgefunden. Im Ortsteil Friedrichfeld hat bei der Aufstellung des Straßentwurfes Alte Hünxer Straße ebenfalls – wie im neuen § 8a KAG NRW explizit vorgeschrieben – schon eine breite Anliegerbeteiligung vor dem Ausbaubeschluss stattgefunden. Bei dieser Maßnahme ist ein gesonderter GVFG-Förderantrag an die Bezirksregierung Düsseldorf gestellt worden.

Auf Basis der vom Land gemäß § 8a KAG NRW neu festgelegten Regularien des Straßen- und Wegekonzeptes soll aktuell die Straßenerneuerung für die Bahnhofstraße (Abschnitt Frankfurter Straße – Grutkamp) unter Beteiligung der betroffenen Eigentümer beraten und auf dem Weg gebracht werden. Für alle im Finanzplanungszeitraum vorgesehenen Erneuerungsmaßnahmen sind die in der neuen KAG-Vorschrift enthaltenen Verfahrensschritte anzuwenden.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) KAG Unterhaltung Übersicht Stand 25.05.2020
- (2) KAG Straßenausbau Übersicht Stand 25.05.2020

Tabelle a) Geplante voraussichtlich beitragsfreie Straßenunterhaltungsmaßnahmen nach § 8 a Absatz 1 KAG				
Lfd. Nr.	Straßenname	Abschnitt von bis	Geplante Unterhaltungsmaßnahme	Umsetzung im Jahr
2020				
20.1	Bussardstraße	600 m ² (Teilabschnitt)	einfache Oberflächenbehandlung	2020
20.2	Weseler Straße (Stichstraße bis Haus Nr.)	1000 m ²	einfache Oberflächenbehandlung	2020
20.3	Wilhelmstraße	500 m ² (Teilabschnitt)	einfache Oberflächenbehandlung	2020
20.4	Mehrstraße	zw. Dornenbusch u. Schweizer Straße 4.000 m ²	einfache Oberflächenbehandlung	2020
20.5	Rheinstraße Ortsausgang Spellen bis an L4	1.500 m ²	einfache Oberflächenbehandlung	2020
20.6	Bülowstraße	Stichweg zum Babcockgelände 800 m ²	einfache Oberflächenbehandlung	2020
20.7	Groelberg	zw. Sportplatz Spellen und L4 400 m ²	einfache Oberflächenbehandlung	2020
20.8	Kurze Heide	Teilabschnitt 4.500 m ²	einfache Oberflächenbehandlung	2020
20.9	Parkplatz Am Tannenbusch	Am Sportplatz	doppelte Oberflächenbehandlung	2020
20.10	Rügerstraße (Wirtschaftsweg)	vollständig	Instandsetzung (neue Deckschicht)	2020
2021				
21.1	Akazienweg	vollständig	einfache Oberflächenbehandlung	2021
21.2	Winkelweg	vollständig	einfache Oberflächenbehandlung	2021
21.3	Boltraystraße	vollständig	einfache Oberflächenbehandlung	2021
21.4	Mehrstraße	zw. Schweizer Straße und Hochbahn	einfache Oberflächenbehandlung	2021
21.5	Zunftweg	zw. Toom und Grenstraße	einfache Oberflächenbehandlung	2021
2022				
22.2	Götterwickerstraße	vollständig	einfache Oberflächenbehandlung	2022
22.3	Oberer Hilding (ohne Ortslage)	vollständig	einfache Oberflächenbehandlung	2022
22.4	Spellener Straße B8 bis Am Industriepark	vollständig	einfache Oberflächenbehandlung	2022
22.5	Talackerstraße	vollständig	einfache Oberflächenbehandlung	2022
2023				
23.1	Auf dem Prickenberg	vollständig	einfache Oberflächenbehandlung	2023
23.2	Buchenweg *	vollständig	einfache Oberflächenbehandlung	2023
23.3	Franzosenstraße	vollständig	einfache Oberflächenbehandlung	2023

23.4	Ellenbogenstraße	vollständig	einfache Oberflächenbehandlung	2023
2024				
24.1	Holthausener Straße *	vollständig	einfache Oberflächenbehandlung	2024
24.2	Schulweg	vollständig	einfache Oberflächenbehandlung	2024
24.3	Rönskenstraße *	vollständig	einfache Oberflächenbehandlung	2024
24.4	Waldheideweg	vollständig	einfache Oberflächenbehandlung	2024
24.5	Ziegelkamp *	vollständig	einfache Oberflächenbehandlung	2024

Anmerkung: Ginsterweg, Buchenweg, Birkenweg, Grenzweg, Föhrenweg, Auf dem Hövel sind ebenfalls sanierungsbedürftig (auch die Entwässerung muss sicher gestellt werden), werden im Ausbauprogramm gemäß Tabelle b berücksichtigt.

* Straßen stehen zum Ausbau an; bis zum Zeitpunkt des Ausbaus wird zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit eine einfache Oberflächenbehandlung notwendig.

Tabelle b) Beabsichtigte beitragspflichtige Straßenausbaumaßnahmen nach § 8 a Absatz 1 KAG				
Lfd. Nr.	Straßenname	Abschnitt von bis	Konkrete Straßenausbaumaßnahme	Umsetzung im Jahr
2020				
20.1	Posaunenstraße	Am Hallenbad - Holthausener Straße	Planung f. Erneuerung Straße + RW-Kanal	
2021				
21.1	Alte-Hünxer-Straße	Hugo-Müller-Straße - Hans-Richter-Straße	Erneuerung Straße + RW-Kanal	2021
21.2	Hugo-Müller-Straße	Alte-Hünxer-Str. - Hindenburgstraße B 8	Straßenerneuerung + SW-Kanal	2021
21.3	Bahnhofstraße	Grutkamp - Frankfurter Straße	Erneuerung Straße + RW-Kanal	2021
21.4	Föhrenweg	vollständig	Erneuerung RW-Kanal + Gehweg	2021
21.5	Grenzweg	Alte-Hünxer-Str. - Kastanienallee	Erneuerung RW-Kanal + Gehweg	2021
21.6	Birkenweg		Erneuerung RW-Kanal + Gehweg	2021
2022				
22.1	An der Schule	vollständig	Straßenerneuerung + RW-Kanal	2022
	Auf dem Bündler	Ostabschnitt	Straßenerneuerung + RW-Kanal	
2023				
23.1	Ziegelkamp	Stichstraße	Erneuerung	2023
2024				
24.1	Holthausener Straße	Franzosenstraße bis Ziegelkamp	Erneuerung Straße + RW-Kanal	2024
24.2	Friedhofstraße	Bahnhofstraße bis Rönksenstraße	Straßenerneuerung	
24.2	Ginsterweg	vollständig	Straßenerneuerung + RW-Kanal	2024