

## Bau- und Betriebsausschuss

### **BEKANNTMACHUNG**

zur 7. Sitzung des Bau- und Betriebsausschusses  
am Donnerstag, 25.11.2021, 17:00 Uhr  
im Großen Sitzungssaal Raum 101 des Rathauses

Kommunale Gremiensitzungen gelten als Veranstaltungen im Sinne des § 4 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 CoronaSchVO n. F. Somit unterliegen sowohl die Gremienmitglieder selbst als auch die teilnehmende Öffentlichkeit der in § 4 Absatz 2 Satz 1 CoronaSchVO n.F. formulierten Teilnahmevoraussetzung einer nachgewiesenen Immunisierung oder Testung. Das Vorliegen der persönlichen Teilnahmevoraussetzung wird bei Zutritt zum Sitzungsraum überprüft. Aufgrund der derzeitigen Pandemie-Situation wird die Verpflichtung zum Tragen einer geeigneten Maske (medizinische Maske oder FFP 2-Maske) auf die gesamte Dauer der Sitzung - als auch am Sitzplatz - erweitert.

### **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 23.09.2021
- 3. Straßenausbaukonzept zur Herstellung der Stichstraße der Handwerkerstraße (17/127 DS  
1. Ergänzung)
- 4. Verlagerung der Otto-Willmann-Schule zum Schulzentrum Süd (17/241 DS)
- 5. Verkehrssituation an Grundschule und Kita in Friedrichsfeld (17/299 DS)  
Hier: Antrag der CDU- Fraktion vom 19.04.2021 zur Prüfung der Verkehrssituation der Straße "An der Schule" in Friedrichsfeld im Bereich der Kindertagesstätte und der Grundschule  
sowie  
Prüfantrag der Ratsfraktion FDP Voerde vom 30.11.2020 zur Erstellung eines sicheren Verkehrskonzeptes an den Kindertagesstätten und Schulen im Stadtgebiet, im Besonderen an der Kindertagesstätte und Grundschule in Friedrichsfeld "An der Schule".
- 6. Sachstandsbericht zum Radverkehrskonzept der Stadt Voerde (17/226 DS)  
(Niederrhein)
- 7. Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Voerde (17/289 DS)
- 8. Fortschreibung des Spielflächenbedarfsplanes aus dem Jahr 1992; (16/737 DS  
3. Ergänzung)  
Antrag der SPD-Fraktion vom 17.09.2014  
hier: Gesamtausstattungsplanung inklusive Kostenkalkulation für städtische Spielflächen
- 9. Sachstand der Investitionsmaßnahmen der Fachdienste Tiefbau und Gebäudemanagement
- 10. Mitteilungen der Verwaltung

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

**Nichtöffentliche Sitzung**

1. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 23.09.2021
2. Eisenbahnkreuzungsvereinbarung Spellener Straße zur Betuwe-  
Maßnahme der Deutschen Bahn mit Aufweitungsverlangen durch die  
Stadt Voerde (17/302 DS)
3. Bereitstellung einer Grundstücksfläche "Am Industriepark" (17/284 DS)
4. Unterrichtung der Fachausschüsse über Auftragsvergaben 2020 (17/308 DS)
5. Sachstand der Investitionsmaßnahmen der Fachdienste Tiefbau und Gebäudemanagement
6. Mitteilungen der Verwaltung
7. Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung

Voerde, 18.11.2021

Vorsitzender  
Georg Heinrich Schneider



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 10.11.2021

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Tiefbau

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	25.11.2021	vorberatend

### **Straßenausbaukonzept zur Herstellung der Stichstraße der Handwerkerstraße**

Beschlussvorschlag:

**Der Bau- und Betriebsausschuss beschließt das von der Ingenieurgesellschaft Kottowski entworfene Straßenausbaukonzept (Endausbau) zur Herstellung der Stichstraße der Handwerkerstraße.**

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

<b>Investitionsmaßnahmen</b>							
<b>Produktbereich:</b>	<b>54 – Verkehrsflächen und –anlagen</b>						
<b>Maßnahme:</b>	<b>7.100515 – Ausbau Straße Stichstraße Handwerkerstraße</b>						
	Gesamtsumme		Aufteilung auf Haushaltsjahre				
		Vorjahre	2021	2022	2023	204	später
<b>Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:</b>							
Einzahlungen	175.000 €		80.000 €		95.000 €		
Auszahlungen	323.400 €	66.900 €	56.500 €		200.000 €		
städt. Eigenanteil	148.400 €	66.900 €	-23.500 €	0 €	105.000 €	0 €	0 €
<b>Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:</b>							
Einzahlungen	154.240 €		80.000 €		74.240 €		
Auszahlungen	235.900 €	66.900 €	53.000 €		116.000 €	0 €	
städt. Eigenanteil	81.660 €	66.900 €	-27.000 €	0 €	41.760 €	0 €	0 €
<b>Abweichung zur bisherigen Veranschlagung</b>							
Einzahlungen	20.760 €	0 €	0 €	0 €	20.760 €	0 €	0 €
Auszahlungen	87.500 €	0 €	-3.500 €	0 €	-84.000 €	0 €	0 €
<b>städt. Eigenanteil +Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<b>-66.740 €</b>	<b>0 €</b>	<b>-3.500 €</b>	<b>0 €</b>	<b>-63.240 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:		Deckung:			
<b>Folgekosten</b>							
	Jahr der Fertigstellung	Folgejahre	Bemerkungen:				
Folgerträge							
Folgeaufwendungen		4.452 €					
Zinsaufwand		2.968 €					
Abschreibungen ./.. Auflösung SoPo							
Summe Folgeaufwand	<b>0 €</b>	<b>7.420 €</b>	einmalig <input type="checkbox"/>		jährlich <input checked="" type="checkbox"/>		
Folgekosten sind bereits in ausreichender Höhe veranschlagt			ja <input checked="" type="checkbox"/>		nein <input type="checkbox"/>		
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:		Deckung:			

Der Differenzbetrag zwischen der Haushaltsveranschlagung 2021 und dem tatsächlichen Mittelbedarf ist über die Genehmigung einer überplanmäßigen Auszahlung bereitgestellt worden. Die Mehrausgaben und –einnahmen für den Endausbau in 2023 sind mit der Haushaltsplanung für 2021 ff. angemeldet worden.

Investitionsmaßnahmen							
<b>Produktbereich:</b>	53 - Ver- und Entsorgung						
<b>Maßnahme:</b>	7.100554 - Ausbau RWK Stichstraße Handwerkerstraße						
	Gesamtsumme	Aufteilung auf Haushaltsjahre					
		Vorjahre	2021	2022	2023	2024	später
<b>Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:</b>							
Einzahlungen	30.000 €		30.000 €				
Auszahlungen	50.000 €	38.000 €	12.000 €				
städt. Eigenanteil	20.000 €	38.000 €	-18.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:</b>							
Einzahlungen	30.000 €		30.000 €				
Auszahlungen	50.000 €	38.000 €	12.000 €				
städt. Eigenanteil	20.000 €	38.000 €	-18.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>Abweichung zur bisherigen Veranschlagung</b>							
Einzahlungen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>städt. Eigenanteil +Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				
<b>Folgekosten</b>							
	Jahr der Fertigstellung	Folgejahre	Bemerkungen:				
Folgeerträge							
Folgeaufwendungen		600 €					
Zinsaufwand		250 €					
Abschreibungen ./.. Auflösung SoPo							
Summe Folgeaufwand	<b>0 €</b>	<b>850 €</b>	einmalig	<input type="checkbox"/>	jährlich	<input checked="" type="checkbox"/>	
Folgekosten sind bereits in ausreichender Höhe veranschlagt			ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				

Investitionsmaßnahmen							
Produktbereich:	53 - Ver- und Entsorgung						
Maßnahme:	7.100555 - Ausbau SWK Stichstraße Handwerkerstraße						
	Gesamtsumme	Aufteilung auf Haushaltsjahre					
		Vorjahre	2021	2022	2023	2024	später
<b>Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:</b>							
Einzahlungen	50.000 €		50.000 €				
Auszahlungen	80.000 €	70.000 €	10.000 €				
städt. Eigenanteil	30.000 €	70.000 €	-40.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:</b>							
Einzahlungen	50.000 €		50.000 €				
Auszahlungen	80.000 €	70.000 €	10.000 €				
städt. Eigenanteil	30.000 €	70.000 €	-40.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>Abweichung zur bisherigen Veranschlagung</b>							
Einzahlungen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>städt. Eigenanteil +Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				
<b>Folgekosten</b>							
	Jahr der Fertigstellung	Folgejahre	Bemerkungen:				
Folgeerträge							
Folgeaufwendungen		900 €					
Zinsaufwand		375 €					
Abschreibungen ./.. Auflösung SoPo							
Summe Folgeaufwand	<b>0 €</b>	<b>1.275 €</b>	einmalig	<input type="checkbox"/>	jährlich	<input checked="" type="checkbox"/>	
Folgekosten sind bereits in ausreichender Höhe veranschlagt			ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				

Klimaschutzrelevanz:

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

Sachdarstellung:

Der Stadtrat hatte am 31.03.2020 den Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 14 4. Änderung „Spellen-Mitte“ gefasst (DS 16/1112) – Anlage 1 -. Diese Änderung sieht die Erschließung von 15 Baugrundstücken im Bereich der Handwerkerstraße durch Herstellung einer neuen Stichstraße mit Wendehammer vor.

Der Ausbau ist in zwei Stufen geplant. Zuerst wurde der Kanalbau durchgeführt und eine Baustraße erstellt. Diese Arbeiten sind Ende Juli 2021 abgeschlossen worden. Nach Abschluss des Hoch-

baus von ca. 80% erfolgt dann der Straßenendausbau (geplant für 2023). Der zeitliche Ablauf des Straßenendausbaus richtet sich nach dem Fortschritt des Hochbaus auf den Grundstücken.

Der von der Ingenieurgesellschaft Kottowski für den Endausbau entworfene Straßenausbauentwurf (Anlage 2) ist dem Bau- und Betriebsausschuss in seiner Sitzung am 11.03.2021 vorgestellt worden (DS 17/127). Der Entwurf sieht vor:

Der Fahrstreifen der Verkehrsfläche wird in einer Breite von 4,40 m in Betonsteinpflaster angelegt. Einseitig ist ein 2 m breiter Parkstreifen aus grau oder rot nuanciertem Betonpflasterstein 20/10/8 vorgesehen. Die Verkehrsflächen werden mit einseitigem Gefälle angelegt, damit das Oberflächenwasser zu einer Betonsteinrinne und Straßenabläufen in den neu verlegten Regenwasserkanal abfließen kann (Anlage 3).

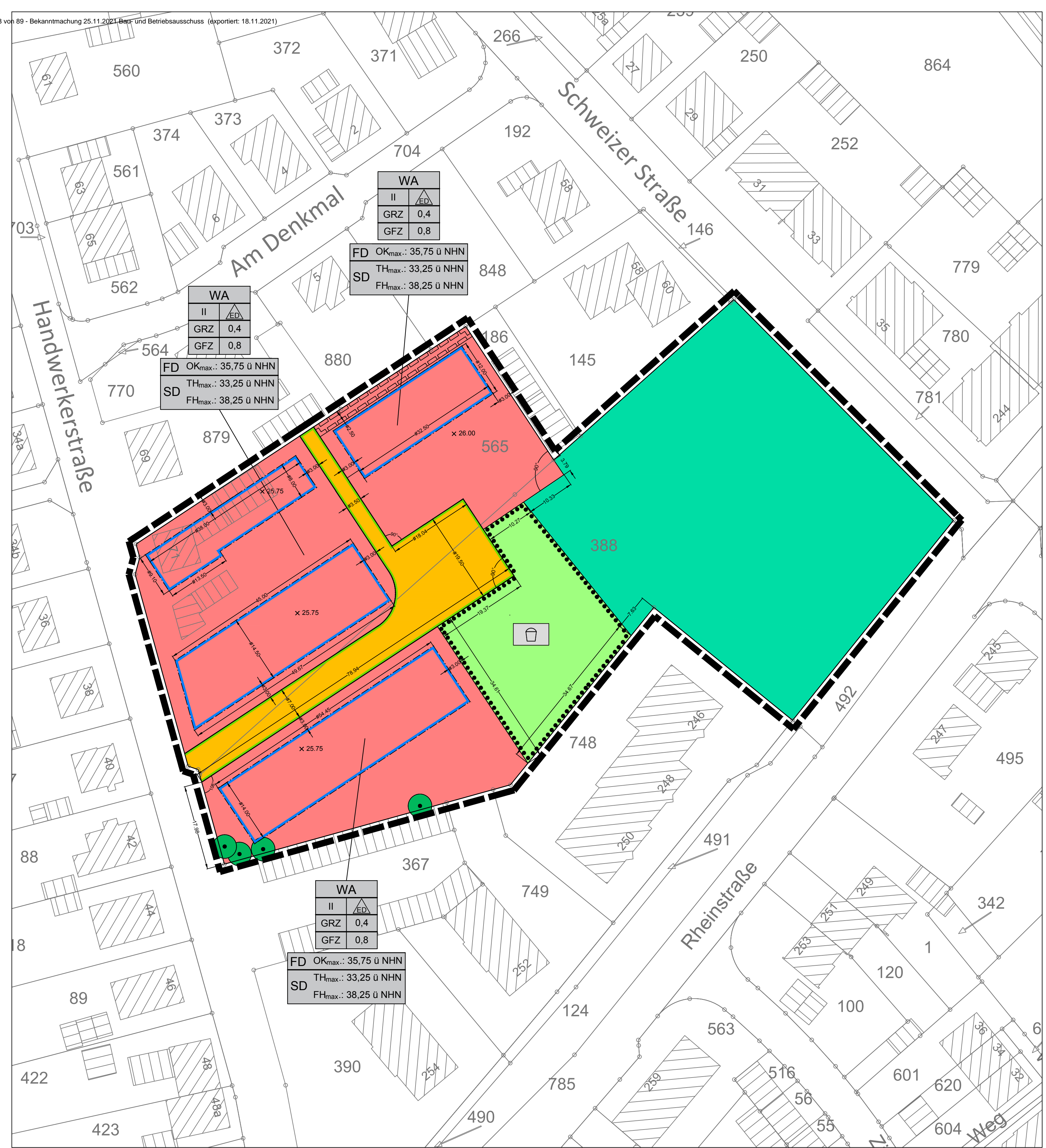
Der Anschluss des neuen Schmutzwasserkanals erfolgt an den Bestand an der Handwerkerstraße.

Die Erwerber der Baugrundstücke wurden über die Planung der Erschließungsmaßnahme informiert. Aus der schriftlichen Beteiligung ergaben sich keine Anmerkungen. Die Erwerber sind über die Beratung im Bau- und Betriebsausschuss noch einmal schriftlich informiert worden.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) B-Plan 14, 4. Änderung
- (2) Ausbaukonzept
- (3) Querschnitt



Für die Erarbeitung des Planentwurfes:  
Voerde (Niederrhein), den ..... 20  
.....  
technischer Angestellter

Die Übereinstimmung der Bestandsangaben mit dem Liegenschaftskataster und der Örtlichkeit, sowie die Eindeutigkeit der vermessungstechnischen Festsetzungen wird bescheinigt.  
Voerde (Niederrhein), den ..... 20  
.....  
Öffentlich best. Vermessungsingenieur

Dieser Bebauungsplan gehört zum Beschluss des Rates der Stadt Voerde (Niederrhein) vom ..... nach welchem der Plan als Satzung aufgestellt werden soll.  
Voerde (Niederrhein), den ..... 20  
.....  
Der Bürgermeister

Gemäß Beschluss des Rates der Stadt Voerde (Niederrhein) vom ..... hat der Planentwurf und die Begründung gemäß § 3 Abs. 2 des BauGB vom ..... bis einschließlich ..... öffentlich ausgelegen.  
Voerde (Niederrhein), den ..... 20  
.....  
Der Bürgermeister

Dieser Bebauungsplan gehört zum Beschluss des Rates der Stadt Voerde (Niederrhein) vom ..... durch den der Bebauungsplan als Satzung beschlossen worden ist  
Voerde (Niederrhein), den ..... 20  
.....  
Der Bürgermeister

Am ..... ist ortsüblich bekannt gemacht worden, dass dieser Bebauungsplan mit Begründung zu jedermanns Einsicht öffentlich ausliegt.  
Voerde (Niederrhein), den ..... 20  
.....  
Der Bürgermeister

Planinhalt	
<b>A Bauplanungsrechtliche Festsetzungen gemäß BauGB und BauNVO</b>	
<b>1. Abgrenzung des Geltungsbereichs</b>	
	1.1 Grenze des räumlichen Geltungsbereichs (§ 9 Abs. 7 BauGB)
<b>2. Nutzungsart</b>	
	2.1 Allgemeines Wohngebiet (§ 1 Abs. 5 und 6 BauNVO, § 4 BauNVO)
	In dem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) sind Wohngebäude zulässig. Ausnahmsweise sind die der Versorgung dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe gem. § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO zulässig. Weiterhin sind Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke gem. § 4 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässig. Die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen gem. § 4 Abs. 3 BauNVO sind nicht zulässig.
<b>3. Dichte des Baugebietes</b>	
0,4	3.1 Grundflächenzahl (§ 19 BauNVO)
0,8	3.2 Geschossflächenzahl (§ 20 BauNVO)
II	3.3 Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß (§ 20 BauNVO)
	3.4 nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig (§ 22 BauNVO)
	3.5 Einzelhausgrundstücke müssen mindestens 390 m² groß sein. Grundstücke von Doppelhaushälften müssen mindestens 260 m² groß sein. Ausgenommen von der Mindestgrundstücksgröße ist das Baufenster mit vorhandenem Gebäudebestand (Wohnhaus Handwerkerstraße Nr. 71) (§ 9 Abs. 1 Nr. 3 BauGB)
	3.6 In Wohngebäuden ist in einem Einzelhaus eine Wohneinheit mit max. 1 Einliegerwohnung zulässig. In einer Doppelhaushälfte ist max. 1 Wohneinheit zulässig (§ 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB)
<b>4. Bauhöhen und Baugrenzen</b>	
OK <sub>max.</sub> 35,75 ü NHN	4.1 Maximale Höhe der Gebäudeoberkante über Normalhöhennull für Flachdach (§ 18 BauNVO)
TH <sub>max.</sub> 33,25 ü NHN	4.2 Maximale Traufhöhe über Normalhöhennull für Satteldach (§ 18 BauNVO)
FH <sub>max.</sub> 38,25 ü NHN	4.3 Maximale Firsthöhe über Normalhöhennull für Satteldach (§ 18 BauNVO)
	4.4 Baugrenze (§ 23 BauNVO)
<b>5. Verkehrsflächen, Geh-, Fahr- und Leitungsrechte</b>	
	5.1 Straßenbegrenzungslinie (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
	öffentliche Verkehrsfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
	5.2 Fläche für ein Gehrecht zugunsten der Anlieger und für ein Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
<b>6. Grünflächen</b>	
	6.1 öffentliche Grünfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)
	Zweckbestimmung: Spielplatz (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)
<b>7. Erhaltung von Pflanzen, Begrünung, Klimaschutz</b>	
	7.1 Fläche mit Bindung für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern (§ 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB)
	7.2 Innerhalb der nach 7.1 festgesetzten Fläche (hier: öffentlicher Spielplatz) sind Bäume mit einem Brusthöhen-Stammdurchmesser ab 25cm zu erhalten. Abgänge sind im räumlichen Zusammenhang des zu erhaltenden Bestandes durch gleichartige Neupflanzungen zu ersetzen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB)
	7.3 zu erhaltender Baum (§ 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB)
	7.4 Die zu erhaltenden Bäume sind bei Abgängen im räumlichen Zusammenhang durch gleichartige Neupflanzungen zu ersetzen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB)

	7.5 Flachdächer von Wohngebäuden sind zu begrünen. Ausnahmen von der Pflanzpflicht können für Dachaufbauten, Dachgauben, Zwerchhäuser, Dachterrassen oder Photovoltaikanlagen zugelassen werden (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)
	7.6 Fläche für Wald (§ 9 Abs. 1 Nr. 18b BauGB)
<b>8. Sonstige Planinhalte</b>	
	8.1 Stellplätze, überdachte Stellplätze (Carports) und Garagen sind innerhalb und außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Der Stauraum vor den Garagen muss mindestens 5m betragen (§ 12 BauNVO)
	8.2 Nebenanlagen gem. §§ 14 Abs. 1 BauNVO dürfen ausschließlich im rückwärtigen Gartenbereich errichtet werden und dürfen hierbei außerhalb der überbaubaren Fläche in Summe eine Fläche von 9 m² nicht überschreiten. Hauseingänge, Gartenwege und Wohnterrassen werden hierbei nicht angerechnet.
<b>B Gestalterische Festsetzungen</b>	
FD	1. Flachdach (§ 89 BauO NRW i.V.m. § 9 Abs. 4 BauGB)
SD	2. Satteldach (§ 89 BauO NRW i.V.m. § 9 Abs. 4 BauGB)
	3. Außenwandflächen der zu errichtenden Gebäude sind als Verblendmauerwerk (Sichtmauerwerk) mit Klinker zu errichten (§ 89 BauO NRW i.V.m. § 9 Abs. 4 BauGB)
	4. Dachflächen sind mit anthrazitfarbenen Dachziegeln einzudecken. Hochglänzende Dachziegel sind unzulässig (§ 89 BauO NRW i.V.m. § 9 Abs. 4 BauGB)
	5. Einfriedungen in den Vorgärten sind bis zu einer Höhe von 0,80m zulässig. Sämtliche Einfriedungen müssen höhengleich in heimische und standortgerechte Laubgehölze eingebunden sein. Vorrangig ist eine vorgenannte Anpflanzung nach außen zur öffentlichen Verkehrsfläche erforderlich (§ 89 BauO NRW i.V.m. § 9 Abs. 4 BauGB)
	6. Außerhalb der Gebäude aufgestellte Abfallbehälter sind durch Heckenpflanzungen oder eine Rankkonstruktion unter Verwendung von Rank- und Kletterpflanzen mindestens zur Hälfte der Fläche dauerhaft einzugrünen (§ 89 BauO NRW i.V.m. § 9 Abs. 4 BauGB)
	7. Im allgemeinen Wohngebiet (WA) sind die Flächen außerhalb der nicht überbauten Bereiche oder nicht versiegelten Grundstücksflächen zu begrünen. Grundstückszufahrten und Stellplätze etc. sollten jeweils so gestaltet werden, dass das anfallende Niederschlagswasser auf den jeweiligen Grundstücken versickern kann (§ 89 BauO NRW i.V.m. § 9 Abs. 4 BauGB)
<b>C Hinweise und Empfehlungen</b>	
	1. Das Plangebiet liegt in der Wasserschutzzone III A der Wassergewinnungsanlage Löhnen. Die geltende Schutzgebietsverordnung ist zu beachten
	2. Gemäß Gutachten zur orientierenden Bodenuntersuchung zur Altlastensituation ist für das Flurstück 565, nach Rückbau aller Baulichkeiten, der Boden auf Altlasten zu überprüfen. Der vorhandene Oberboden ist im Weiteren daraufhin zu untersuchen (BBodSchV), ob er für die geplante Nutzung und die Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht geeignet ist. Falls im Rahmen des Vorhabens Fremdmaterial auf- oder eingebracht wird, ist die Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung zu berücksichtigen. Sollten im Rahmen der Bautätigkeiten unerwartete Vorkommnisse eintreten muss die Fachbehörde (FD 66-1-1 bei der Kreisverwaltung Wesel) umgehend davon unterrichtet werden.
	3. Auf den Baugrundstücken ist das anfallende unbelastete Niederschlagswasser von Dachflächen und allen befestigten Flächen gemäß Satzung der Stadt Voerde auf den privaten Grundstücksflächen vor Ort zu versickern. Dabei sind vorrangig Verfahren zu wählen, die eine Versickerung durch die belebte Bodenzone vorsehen. Aufgrund der Lage innerhalb der Wasserschutzzone III A des Wasserwerkes Löhnen ist eine Schachtversickerung unzulässig.
	4. Bei Erdarbeiten und ähnlichen Eingriffen in den Boden sollte der Bodenabtrag so weit wie möglich minimiert werden. Es wird auf die Vorschriften des Bundesbodenschutzgesetzes sowie hinsichtlich des Schutzes des Mutterbodens auf die DIN 19731 hingewiesen.
	5. Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde und Befunde ist die Gemeinde als untere Denkmalbehörde oder das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege gemäß § 15 DSchG NRW unverzüglich zu informieren. Bodendenkmal und Fundstelle sind entsprechend § 16 DSchG NRW zunächst unverändert zu erhalten (§ 9 Abs.6 BauGB)
	6. Lichtemissionen Lampenzahl und Beleuchtungsstärke ist auf das notwendige Maß zu beschränken. Durch die Wahl heller Bodenbeläge indirektes Licht nutzen. Lampen möglichst niedrig positionieren. Lampen zur Vermeidung von Streulicht abschirmen sowie nach unten gerichteter Lichtkegel. Insektenfreundliche Leuchtmittel mit einem Lichtspektrum von 590 - 630 nm verwenden. Fledermaus- und/oder Vogelnistkästen nicht direkt beleuchten.
	7. Die Anlage naturnaher Vorgartenbereiche wird empfohlen.

	8. In den rückwärtigen Grundstücksteilen werden Einfriedungen in offener Art empfohlen (§ 89 BauO NRW i.V.m. § 9 Abs. 4 BauGB)
	9. Baustelleneinrichtungen sind ausschließlich auf gegenwärtig oder zukünftig versiegelten Flächen zu errichten.
	10. Das Plangebiet liegt im bergbaulichen Einwirkungsbereich des inzwischen beendeten untertägigen Bergbaus. Die Bauherren sind gehalten, im Zuge der Planung zwecks evtl. notwendig werdender Anpassungs- und Sicherungsmaßnahmen mit der Nachfolgerin der Deutschen Steinkohle AG Kontakt aufzunehmen.
	11. Baumfällungen und Gehölzbesichtigungen sowie Gebäudeabrisse können zu einem Verstoß gegen § 44 Bundesnaturschutzgesetz führen. Folgende Bauzeitenbeschränkungen sind zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte einzuhalten. Die Rodung von Gehölzen ist zur Vermeidung baubedingter Individuenverluste außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten europäischer Brutvögel, also nicht im Zeitraum vom 01.03 bis 30.09 durchzuführen. Vor der Rodung sind Bäume auf das Vorhandensein von Baumhöhlen und gegebenenfalls auf Besatz (Fledermäuse und Vögel) zu überprüfen. Falls leere Höhlen vorgefunden werden, sind diese in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde für Artenschutz zu verschließen. Wird ein Besatz festgestellt, erfolgt die Rodung erst nach positiver Ausflugskontrolle und Verschluss der Höhlen unmittelbar im Anschluss des Ausflugs. Wurden bei der Kontrolle Fledermäuse oder Vögel angetroffen, sind entsprechende Ersatzquartiere (Fledermaus- oder Vogelkasten) in geeigneter Anzahl an geeigneten verbleibenden Bäumen innerhalb des Planbereichs ebenfalls in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde anzubringen. Das Freiräumen des Baufeldes ist außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit von Vögeln vorzunehmen oder die Baufeldräumung kann - bei entsprechendem Negativnachweis bezüglich des Vorhandenseins von Brutplätzen planungsrelevanter Vogelarten - auch innerhalb dieser Zeiten vorgenommen werden. Sofern Gebäude abgerissen werden, sind diese zuvor auf artenschutzrelevanten Besatz zu kontrollieren. Für den Fall, dass (Zwerg-)Fledermäuse gefunden wurden, sind Fledermauskästen in geeigneter Anzahl im Umfeld aufzuhängen.
	12. Das Plangebiet befindet sich innerhalb der Grenzen des Achtungsabstands von Betriebsbereichen und Anlagen nach Störfall-Verordnung, die vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz dargestellt sind
	13. Die der Planung zugrunde liegenden Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Erlasse und DIN-Vorschriften) können bei der Stadt Voerde (Niederrhein) beim Fachdienst 6.1 Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz im 2. OG des Rathauses - Rathausplatz 20, 46562 Voerde (Niederrhein) - während der Öffnungszeiten eingesehen werden.
	14. Luftbilder aus den Jahren 1939 - 1945 und andere historische Unterlagen liefern Hinweise auf vermehrte Bodenkampfhandlungen. Insbesondere existiert ein konkreter Verdacht auf Kampfmittel bzw. Militäreinrichtungen des 2. Weltkrieges (Schützenloch). Es wird eine Überprüfung der zu überbauenden Flächen durch den Kampfmittelräumdienst empfohlen. Der Bauherr hat den Antrag unter Angabe der Luftbildauswertungsnummer 22.5-3-5170044-29/20 bei der örtlichen Ordnungsbehörde einzureichen. Sofern es nach 1945 Aufschüttungen gegeben hat, sind diese für die Untersuchung bis auf das Geländeniveau von 1945 abzuschieben. Erfolgen Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen, Verbaubarbeiten usw. wird zusätzlich eine Sicherheitsdetektion empfohlen.
<b>D Bestandsangaben</b>	
x 25,75	1.1 vorhandene Geländehöhe in Metern (Geländeniveau über Normalhöhennull)
	1.2 Gebäude (Bestand)
	1.3 Flurstücksgrenzen

**Stadt Voerde (Niederrhein)**

**Bebauungsplan Nr. 14 - 4. Änderung "Spellen - Mitte"**

Rechtsgrundlagen:  
 Baugesetzbuch (BauGB) vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634)  
 Planzeichenverordnung 1990 (PlanZV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58)  
 BauNutzungsverordnung (BauNVO) vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3736)  
 Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) vom 21.07.2018 (GV.NRW. 2018 S. 421)

in den zurzeit gültigen Fassungen

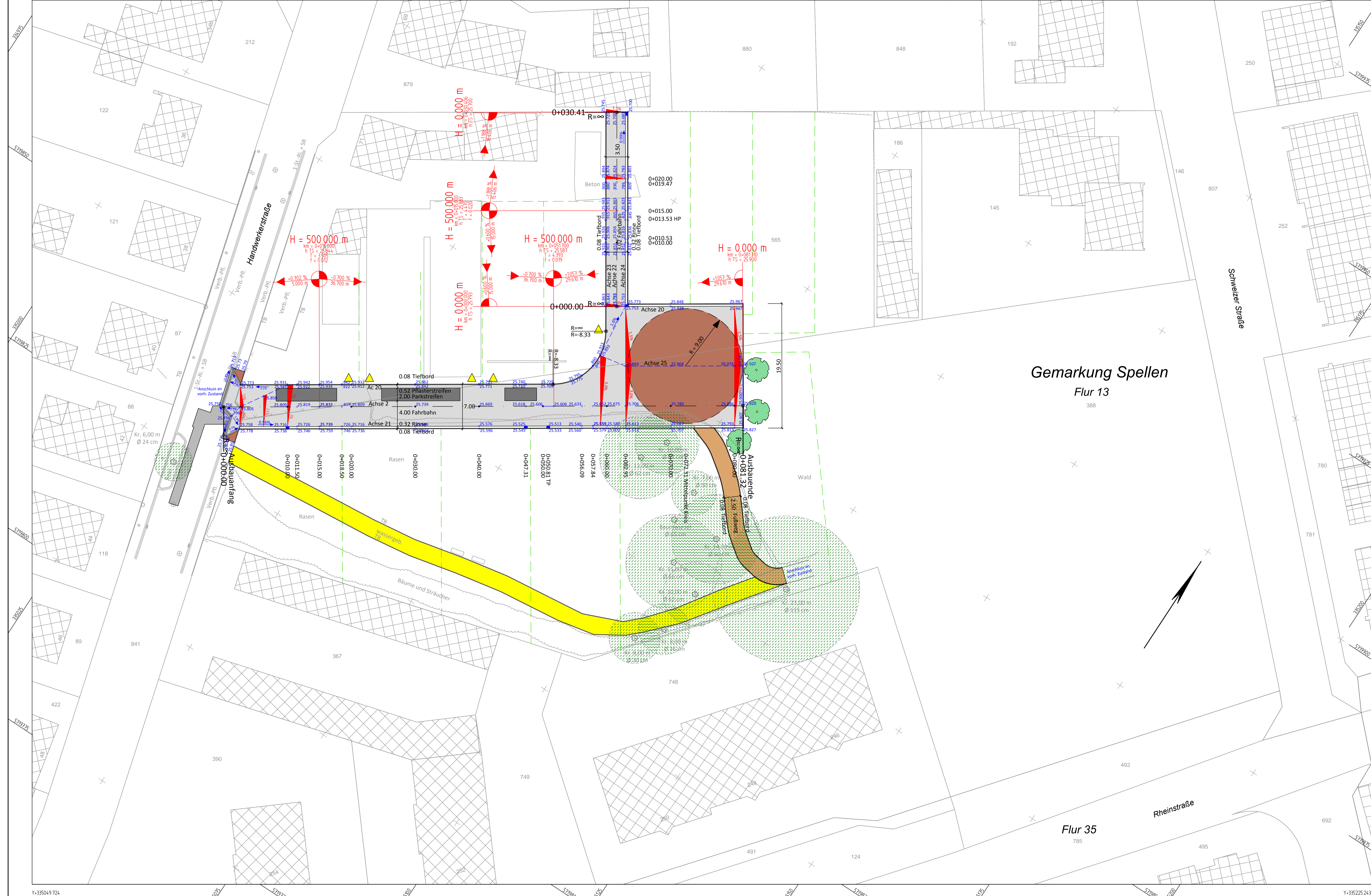
Maßstab 1:500  
 Gemarkung Spellen, Flur 13, Flurstück 388 und Flurstück 565

Stand der Plangrundlage: Oktober 2019 ..... Ausfertigung



Y:334973684  
X:571987160

Y:335149203  
X:5719986453



Gemarkung Spellen  
Flur 13  
388

Flur 35  
785

Legende Straße:

- Fahrbahn aus Betonsteinpflaster  
Format und Farbe nach Wahl des AG
- Parkstreifen aus Betonsteinpflaster  
Format und Farbe nach Wahl des AG
- Parkstreifen aus Betonsteinpflaster  
Format und Farbe nach Wahl des AG
- Wassergebundener Fußweg
- Fläche reaktivieren
- angenommene Zufahrten
- vorhandener Baum
- neuer Baum
- geplante Leuchte

Ausgangshöhe:  
Mauerbolzen Nr. 449 an der Westseite des Hauses  
Nr.50, Handwerkerstraße, mit der NHN-Höhe +25,624 m

**KOMMUNALBETRIEB VOERDE**  
Rathausplatz 20, 46852 Voerde, Tel.: 0285/90-0, Fax: 0285/9690-555

**KOTTOWSKI INGENIEURGESELLSCHAFT MBH**  
Kottowski-Str. 1134 Kalkar, Nordrhein-Westfalen, 47829 Kalkar, Tel.: 04743/9933-0, Fax: 04743/9933-100

Straße: **Stichweg an der Handwerkerstraße** Anlage : 3  
Ort: **Voerde - Spellen** Blatt-Nr.: LD1  
Reg.-Nr.: K2040

**Ausbau des Bbgb. Nr.14** Lageplan m. Deckenhöhen  
"Spellen - Mitte" - Ausführungplanung -  
Maßstab: 1:250

bearbeitet	Datum	Name	Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
	29.07.21	Wol				
	10.11.20	Wol				

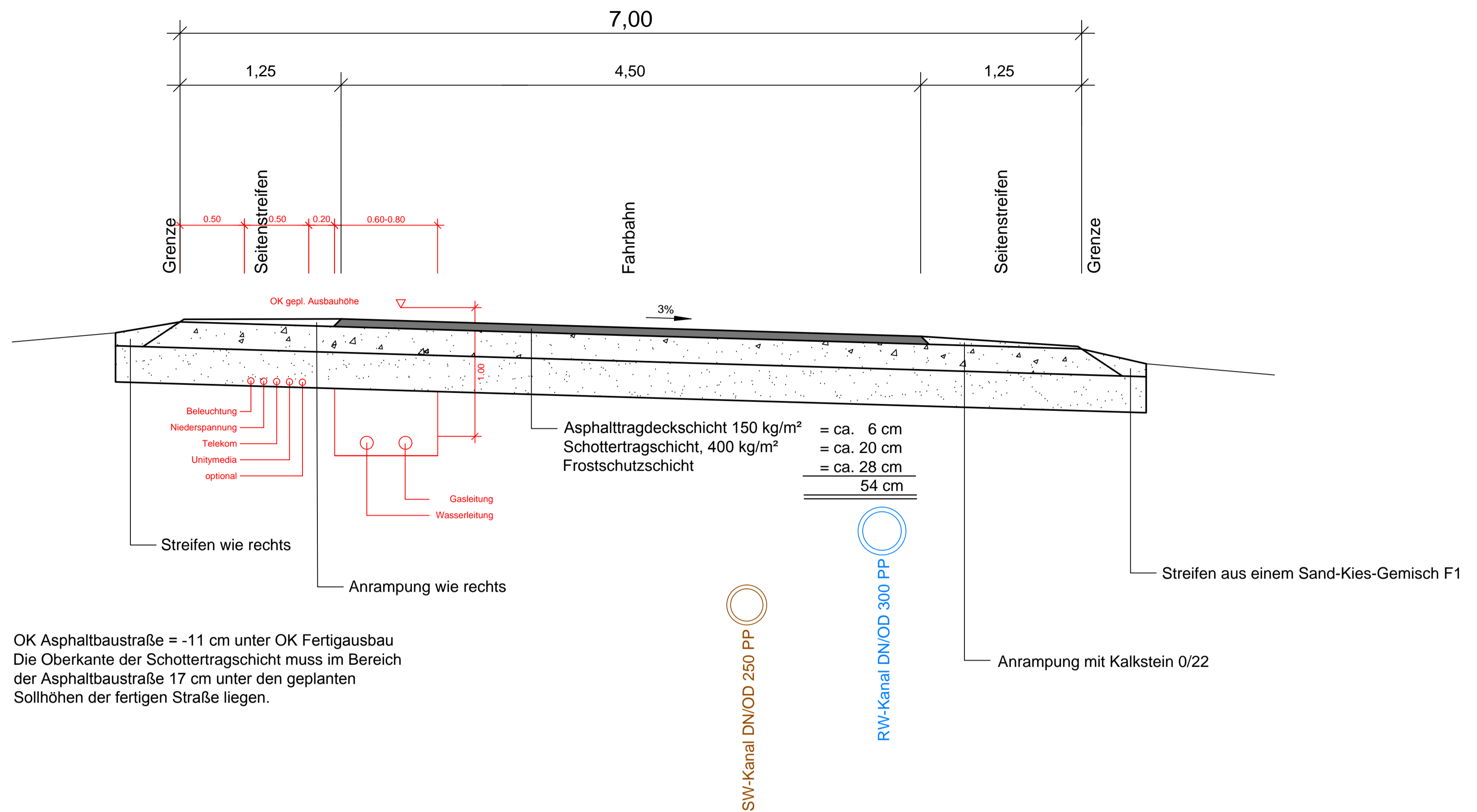
Kalkar, den 04.02.2021  
*T. F. W. T. W. W. W.*

Voerde, den

Y:335049724  
X:5719755400

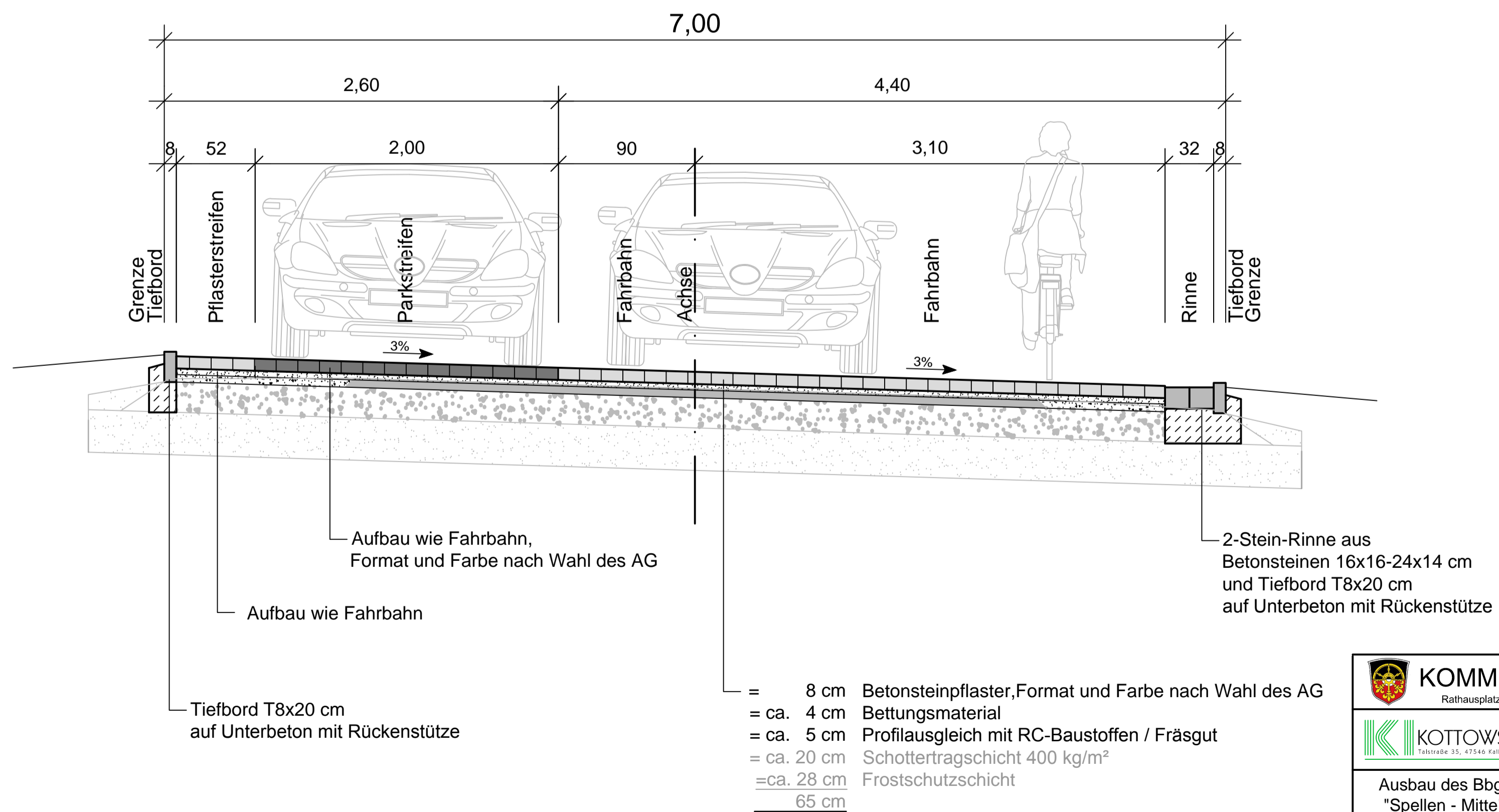
Y:33525243  
X:5719870699



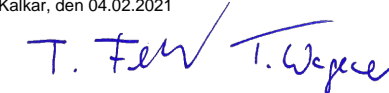
## Stichweg an der Handwerkerstraße (Baustraße)



OK Asphaltbaustraße = -11 cm unter OK Fertigausbau  
 Die Oberkante der Schottertragschicht muss im Bereich der Asphaltbaustraße 17 cm unter den geplanten Sollhöhen der fertigen Straße liegen.

## Stichweg an der Handwerkerstraße (Fertigstellung)



 <b>KOMMUNALBETRIEB VOERDE</b> Rathausplatz 20, 46562 Voerde, Tel.: 02855/80-0, Fax: 02855/9690-555	
 <b>KOTTOWSKI INGENIEURGESELLSCHAFT MBH</b> <small>Telstraße 35, 47546 Kalkar, Telefon: 02884 / 99923-0, Telefax: 02884 / 99923-10, E-Mail: info@kottowski.net</small>	
Ausbau des Bbg. Nr.14 "Spellen - Mitte" an der Handwerkerstraße	Ausbaquerschnitt - Ausführungsplanung - Maßstab: 1:25
Voerde, den	Anlage: 2 Blatt-Nr.: AQ1 Reg.-Nr.: K2040 Kalkar, den 04.02.2021 



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 08.11.2021

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Gebäudemanagement

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Schulausschuss	18.11.2021	vorberatend
Bau- und Betriebsausschuss	25.11.2021	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	30.11.2021	vorberatend
Stadtrat	07.12.2021	beschließend

### Verlagerung der Otto-Willmann-Schule zum Schulzentrum Süd

#### Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung mit der Erstellung der Objektplanung (Leistungsphasen 1 – 2 Grundlagenermittlung und Vorplanung nach der HOAI) nebst Erstellung einer Kostenschätzung für den Neubau eines Schulgebäudes für die Otto-Willmann-Schule unter Berücksichtigung der vorhandenen Raumkapazitäten im blauen Gebäude mit Einplanung von pädagogisch sinnvollen Lernbereichen im Neubau. Auf Grundlage der Schülerzahlenprognose ist bei der Planung von einer vierzügigen Grundschule auszugehen.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Details s. nachstehende Sachverhaltsdarstellung.

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input checked="" type="radio"/> ja, positiv* <input type="radio"/> ja, negativ* <input type="radio"/> nein
Begründung:	Die Neubaumaßnahme erfolgt unter energetischen Gesichtspunkten.

Sachdarstellung:

Im Rahmen der Schulentwicklungsplanung für den Primarbereich hat der Rat der Stadt Voerde am 04.07.2012 mit DS 508 beschlossen, dass die Otto-Willmann-Schule vorbehaltlich des Abschlusses der erforderlichen Baumaßnahmen zum Schulzentrum Süd verlegt werden soll. Mit der Erhöhung der Zügigkeit der Comenius-Gesamtschule auf fünf Züge hat der Rat der Stadt Voerde am 12.12.2017 mit DS 16/646 beschlossen, dass für die Otto-Willmann-Schule am blauen Gebäude der Realschule die erforderlichen räumlichen Anpassungen vorgenommen werden sollen und der Altbau der Realschule im erforderlichen Umfang saniert und angepasst werden soll. In diesem Zusammenhang hat die Verwaltung das an das blaue Gebäude angrenzende Längsgebäude der ehemaligen Realschule (Altbau) im Hinblick auf eine Sanier- und Umbaubarkeit untersucht.

Hierfür wurden zunächst drei Untersuchungen von externen Beratern durchgeführt, auf deren Ergebnisse im Folgenden eingegangen wird.

1. Energetische Begutachtung durch die Gelsenwasser AG im Rahmen des kommunalen Energieeffizienz-Netzwerkes Niederrhein (KEEN)
2. Bausubstanzuntersuchung in Hinblick auf Schadstoffe durch den Dipl.-Geologen R. Petersen jr., Hamminkeln-Dingden
3. Begutachtung in statischer Hinsicht durch das Ingenieurbüro Hilgers + Hülsdonk, Voerde

**1. Ergebnisse der energetischen Begutachtung**

Der erste Bauabschnitt wurde 1961 in ungedämmter Stahlbetonskelettbauweise, die Erweiterung 1992 mit einem zweischaligen Mauerwerk und 6,5 cm Mineralwollämmung ausgeführt. Das zweigeschossige und nur teilunterkellerte Gebäude weist insgesamt eine Nettogrundfläche von rd. 3.500 m<sup>2</sup> auf. Es ist mit einem gedämmten Flachdach versehen und weist durch die unterschiedlichen Errichtungszeiträume im südöstlichen Trakt im Obergeschoss einen Höhenunterschied zwischen dem Flur und den nach Norden ausgerichteten Klassen auf. Die Beheizung des Gebäudes erfolgt über Fernwärme, die Belüftung erfolgt über manuell öffnbare Fenster. Es existiert keine Gebäudeleittechnik und keine zentrale Warmwasserversorgung.

Aus den bau- und heizungstechnischen Daten wurden durch die Gelsenwasser AG die Energieströme (z.B. Lüftungs-, Heizungs- und Transmissionswärmeverluste) erfasst und die Energiebedarfe berechnet. Hieraus wurden verschiedene Sanierungsvarianten erarbeitet und anhand der voraussichtlichen Energieeinsparung und Wirtschaftlichkeit beurteilt.

Für die Bewertung der Energieverbräuche des Gebäudes wurden die tatsächlichen Verbräuche den nachstehenden Kennwerten pro m<sup>2</sup> beheizter Nettogrundfläche gegenübergestellt:

Endenergie pro beheizte Nutzfläche A <sub>NGF</sub>	Verbrauch [kWh/m <sup>2</sup> a]	Bedarf [kWh/m <sup>2</sup> a]	Kennwert* [kWh/m <sup>2</sup> a]
Strom	31	-	10
Wärme	179	185	105**

\*gemäß „Bekanntmachung der Regeln für Energieverbrauchskennwerte“ BWZK 4100

\*\* Vergleichswert für Heizung und Warmwasser“

(Quelle: Energiebericht der Gelsenwasser AG aus Dezember 2020; Seite 9)

Aus der vorstehenden Tabelle ist ersichtlich, dass der IST-Stromverbrauch des Gebäudes mit 31 kWh/m<sup>2</sup>a dreimal so hoch ist wie der Vergleichskennwert und auch der IST-Wärmeverbrauch von 179 kWh/m<sup>2</sup>a ist bereits um mehr als 70 % höher als der Vergleichswert, obwohl der Vergleichswert sogar noch den Warmwasserverbrauch beinhaltet.

Die Energieeinsparverordnung (EnEV) legt bei der Sanierung von Gebäuden Mindestanforderungen fest, die in der nachfolgenden Tabelle in der vorletzten und letzten Spalte dargestellt sind. Aus den ersten vier Spalten sind Werte der vorhandenen Bestandsaußenbauteile und die hieraus ermittelten U-Werte (Wärmedurchgangskoeffizient eines Bauteils) ersichtlich.

TABELLE 2: U-WERTE DER GEBÄUDEHÜLLE

Bauteil	Konstruktion	Fläche [m <sup>2</sup> ]	U-Wert [W/(m <sup>2</sup> K)]	U <sub>max</sub> EnEV* [W/(m <sup>2</sup> K)]	U <sub>max</sub> KfW** [W/(m <sup>2</sup> K)]
<b>Außenwand Altbau</b>	Typ. 2-schaliger Wandaufbau ohne Dämmschicht	502	1,40	0,24	0,20
<b>Außenwand Erweiterung</b>	2-schaliger Wandaufbau mit Dämmschicht	395	0,33	0,24	0,20
<b>Außenwand gedämmt</b>	Mauerwerk Altbau + Vorwandelement 1	71	0,22	0,24	0,20
<b>Außenwand gedämmt</b>	Mauerwerk Altbau+ Vorwandelement 2	55	0,43	0,24	0,20
<b>Dach</b>	Flachdach Stahlbeton mit Dämmschicht	1.906	0,29	0,24	0,14
<b>Bodenplatte</b>	Stahlbeton	1.930	1,20	0,35	0,25
<b>Fenster</b>	Isolierverglasung, Kunststoffrahmen	586	3,00	1,3	0,95
	Einfachverglasung Pausenhalle	57	5,2	1,3	0,95
	Austauschfenster	2,5	2,00	1,3	0,95
<b>Außentür</b>	Leichtmetallrahmentür	29	3,5	2,0	1,3

\*) Als U-Wert wird der Wärmedurchgangskoeffizient eines Bauteils bezeichnet. Bei Änderungen von Bauteilen an bestehenden Gebäuden muss der von der EnEV vorgegebene maximale U-Wert eingehalten werden. Die angegebenen Maximalwerte gelten für Dämmungen auf der kalten Außenseite. Ist die Dämmschichtdicke aus technischen Gründen begrenzt, so ist die höchstmögliche Dämmschichtdicke (bei einem Bemessungswert der Wärmeleitfähigkeit von  $\lambda = 0,035 \text{ W/(mK)}$ ) einzubauen. Soweit Dämm-Materialien in Hohlräume eingeblasen oder Dämm-Materialien aus nachwachsenden Rohstoffen verwendet werden, ist ein Bemessungswert der Wärmeleitfähigkeit von  $\lambda = 0,045 \text{ W/(mK)}$  einzuhalten. Ist die Glasdicke aus technischen Gründen begrenzt, so gilt für die Verglasung der Maximalwert von  $1,30 \text{ W/m}^2\text{K}$ .

\*\*) Die Mindestanforderungen an U-Werte für KfW-Förderungen gelten nicht für KfW-Effizienzhäuser, sondern für die KfW-Förderung von Einzelmaßnahmen. Die Anforderungen Stand 04/2016 können jederzeit aktualisiert werden.

(Quelle: Energiebericht der Gelsenwasser AG aus Dezember 2020; Seite 5)

Sämtliche Bestandsbauteile – bis auf die gedämmte Außenwand (Vorwandelement mit 71 m<sup>2</sup>) weisen deutlich zu hohe U-Werte auf.

Aus den vorstehenden Ergebnissen wurden 6 unterschiedliche Sanierungskonzepte durch die Gelsenwasser AG erarbeitet und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten die Amortisationsdauer der Maßnahmen berechnet. Es wird darauf hingewiesen, dass die Daten- und Kostengrundlagen aus den Vorjahresdaten bestehen und die aktuell immensen und unkalkulierbaren Preissteigerungen nicht enthalten sind.

#### Sanierungsvarianten:

1. Austausch der Fenster und Außentüren, Dämmung der Außenwände und des Daches
2. Wie 1. mit zusätzlicher Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung
3. Austausch der Fenster und Außentüren
4. Dämmung der Außenwände
5. Dämmung des Daches
6. Einbau einer Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung

Es ergaben sich zu den vorgenannten Maßnahmen folgende Kosten und Amortisationszeiten ohne Berücksichtigung eventueller Fördermittel:

Nr.	Maßnahme	PE-bedarf [kWh/m <sup>2</sup> ]	Einsparung		Investitions- kosten [€]	Amortisations- zeit [Jahre]
			[kWh]	[CO <sub>2</sub> ]		
1	Energetische Sanierung	114	329.763	77.431	424.508	30
2	Energetische Sanierung + Lüftungsanlage	124	319.532	64.961	494.508	
3	Dämmung der Außenwände	148	179.706	39.356	170.220	21
4	Dämmung des Daches	155	143.466	31.419	187.153	-
5	Austausch der Fenster	137	236.764	51.576	67.135	5
6	Lüftungsanlage	166	110.688	19.556	70.000	-

(Quelle: Energiebericht der Gelsenwasser AG aus Dezember 2020; Seite 14)  
(PE – Bedarf = Primärenergiebedarf)

### Fazit aus der energetischen Gebäudebewertung:

Das Gebäude befindet sich aus Sicht der Gelsenwasser AG in einem energetisch schlechten Zustand, da es keine umfangreichen Sanierungsmaßnahmen seit der Errichtung gab und das Gebäude erhebliche bauphysikalische Mängel aufweist.

Durch die ungedämmte Stahlbetonskelettbauweise existieren an den Tragkonstruktionen, die die Gebäudehülle durchdringen, Wärmebrücken. Lt. Gelsenwasser AG ergeben sich hieraus Schäden durch Tauwasser, Schimmelpilze, ggf. Korrosion und erhöhte Energieverbräuche. Auskragende Stahlbauteile müssten durch bauliche Maßnahmen thermisch voneinander getrennt werden, um Schäden zu vermeiden. Der Aufwand hierfür wäre sehr hoch und sollte detailliert betrachtet werden, da diese thermischen Entkopplungsarbeiten auch unter statischen Gesichtspunkten bzgl. der Sicherstellung der Tragfähigkeit des Gesamtgebäudes bewertet werden müssen.

Eine Instandsetzung für den weiteren Gebäudebetrieb sieht die Gelsenwasser AG als unverzichtbar an.

Es lässt sich festhalten, dass sich nur die Maßnahmenvarianten 1, 3 und 5 nach 30, 21 bzw. 5 Jahren amortisieren. Die drei anderen Varianten wären sogar nach einer Laufzeit von 30 Jahren in finanzieller Hinsicht unwirtschaftlich. Zwar führen die Maßnahmen 1, 3 und 5 zu einer Reduzierung des Primärenergiebedarfes (PE) auf 114, 148 bzw. 137 kWh/m<sup>2</sup> im Jahr, im Ergebnis liegen diese Werte jedoch noch deutlich höher als der Vergleichskennwert von 105 kWh/m<sup>2</sup> gem. der 1. Tabelle auf Seite 2. In dem Bericht wurde zum Vergleich angegeben, dass der Heizwärmebedarf eines Neubaus mit der höchsten KfW-Förderstufe (Effizienzhaus 40) nur ca. 25 kWh/m<sup>2</sup> beträgt.

Alle 6 Sanierungsvarianten sparen CO<sub>2</sub> ein und haben positive Auswirkungen auf das Klima. Auch wenn die alleinige Dämmung des Daches offensichtlich ein hohes Einsparpotential bietet, werden die bauphysikalischen Probleme durch das Stahlbetonskelettragwerk hierdurch nicht gelöst. Aus der Tabelle 2 (U-Werte der Gebäudehülle) ist außerdem zu entnehmen, dass z.B. die vorhandene Bodenplatte mit einer Fläche von 1.930 m<sup>2</sup> den zweithöchsten U-Wert von 1,20 W/(m<sup>2</sup>K) aufweist, die Mindestanforderung an U-Werte nach KfW-Förderungen für Einzelmaßnahmen hierbei jedoch nur 0,25 W/(m<sup>2</sup>K) beträgt.

Bzgl. des Stromverbrauchs bietet ein Austausch der Leuchtstoffröhren mit konventionellen Vorschaltgeräten gegen eine LED-Beleuchtung mit Präsenzmeldern das größte Einsparpotential. Diese Maßnahme würde sich lt. Gelsenwasser AG in wenigen Jahren amortisieren.

## **2. Ergebnisse der Schadstoffuntersuchung**

Der Dipl.-Geologe Rudolf Petersen jr. hat die Ergebnisse einer Grundlagenermittlung und orientierenden Bausubstanzuntersuchung zur Beurteilung und Bewertung von identifizierten oder vermutlich schadstoffbelasteten Baustoffen im Altbau der Realschule in einem Bericht vom 24.06.2021 zusammengestellt.

Zur Beurteilung von Beton- und Mauerwerksproben wurden 24 Kernbohrungen aus Wänden und Bodenplatten durchgeführt. Es wurden insgesamt 96 Baustoffproben entnommen. Weitere Untersuchungen in Bezug auf die vorhandenen Wandfarben oder die Entnahme von Mischproben bei Mauerwerks- und Betonteilen wurden empfohlen.

Lt. dem im Bericht von Herrn Dipl.-Geologe R. Petersen jr. dokumentieren Bausubstanzuntersuchung ergaben sich die für die Bauart und das Alter typischen Schadstoffe. Die festgestellten schadstoffhaltigen Baumaterialien seien für Gebäude, wie das untersuchte, in Art und Menge üblich.

Es wurden folgende schadstoffhaltige Baumaterialien recherchiert:

- A IV-Holz (Imprägnierungen)
- Künstliche Mineralfasern (KMF)
- Polychlorierte Biphenyle (PCB)
- Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW)
- Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK)
- Asbestprodukte / asbesthaltige Baustoffe
- Hexabromcyclododecan (HBCD), Flammschutzmittel
- Inhaltsstoffe wie z.B. schadstoffhaltige Bauzuschlagsstoffe.

Von den festgestellten Schadstoffen in der Bausubstanz gehen lt. Bericht derzeit keine Gefährdungen für die Umgebung oder Schutzgüter wie Wasser und Boden aus. Ein Rückbau, Ausbau und die Entsorgung hätten allerdings unter Beachtung der einschlägigen Arbeitsschutzvorschriften zu erfolgen.

Die Schadstoffvorkommen haben auch einen zeitlichen Einfluss auf eine Entscheidung zugunsten einer Sanierung oder eines Neubaus. Der Rückbau von Schadstoffen ist bei einer Sanierung zeitlich aufwendiger als eine Schadstoffentsorgung bei einer Abbruchmaßnahme, da die Gebäudesubstanz erhalten bleibt und die demontierten Bauteile wieder, in passender Größe und an gleicher Stelle angepasst, ersetzt werden müssen. Als Beispiel kann man das Auskratzen von Dichtungsfugen und der Wiedereinbau anführen. Beide Möglichkeiten der Sanierung oder des Rückbaus müssen differenziert betrachtet werden. Die erste Variante bedeutet einen kleinteiligen und detailliert zu planenden Rückbau von zugänglichen und erreichbaren Schadstoffen inkl. Wiederherstellung der zurückgebauten Bauteile, die zweite Variante führt zu einer Entsorgung von größeren Massen.

Auch ist zu berücksichtigen, dass es sich bei dieser Untersuchung nur um eine stichprobenhafte Untersuchung gehandelt hat und weitergehende Untersuchungen (z.B. Wandfarben) empfohlen wurden. Die Erfahrung aus diversen Sanierungsmaßnahmen zeigt, dass unverhofft auftretende Schadstoffe zu unkalkulierbaren Zeit- und Kostenexplosionen führen können.

### **3. Ergebnisse der statischen Untersuchung**

Das Ingenieurbüro Hilgers + Hülsdonk hatte den Auftrag, eine Beurteilung aus statisch konstruktiver Sicht über den baulichen Zustand des Gebäudes zu erstellen.

Das Gebäude lässt sich in statischer Hinsicht in einen geschlossenen Fassadenbereich (vor allem aus Mauerwerk und Sparverblendern bestehend) und einen Fensterfassadenbereich (vor allem aus Fenstern, Stahlbetonstützen, -balken, Mauerwerk Sparverblendern bestehend) einteilen.

Beim Abgleich der vorliegenden statischen Unterlagen mit der Örtlichkeit sind u.a. Abweichungen in Bezug auf Deckenöffnungen / Oberlichter oder einer Mauerwerkswand / geänderte Raumaufteilung festgestellt worden.

Erkennbar ist vor Ort die durch die Fassade des Ursprungsgebäudes nach innen eindringende Feuchtigkeit. Auch ist der erforderliche Mindestwärmeschutz offensichtlich nicht eingehalten. An den Fassaden sind durch die Feuchtigkeitseinwirkungen unterschiedliche Farbgebungen und Moosbewuchs in Fugen zu erkennen, an den Innenwänden Putzabplatzungen, Salzausblühungen und Schimmelbefall. Durch die Wärmedämmung in der Fassade des Erweiterungsbaus ist die Fassade nicht so schadensbehaftet wie die des ersten Gebäudebereiches.

Die durch auftretende Zugspannungen im Mauerwerk entstehenden Risse sind auch hier an allen Gebäuden an Innen- und Außenwänden zu finden. Diese Risse scheinen konstruktionsbedingt wiederkehrend zu sein, da sie typischerweise auch an Materialübergängen vorzufinden sind.

Im Gebäude sind die Dachunterseiten (Dachdecken) teilweise sichtbar, teilweise mit Unterdecken versehen. Auch hier sind einzelne Wassereintrittsstellen vorzufinden. Im Bereich einer Fluchttreppe sind Korrosionsschäden an Stahlbauteilen und Betonabplatzungen erkennbar.

Im Ergebnis fasst der Bericht vom 25.05.2021 des Ingenieurbüros Hilgers + Hülsdonk auf den - Seiten 24 und 25 folgendes zusammen:

- „In allen Gebäudeteilen ist die Abdichtung gegen eindringende und aufsteigende Feuchte in den Wänden schadhaft. Eine Sanierung ist mit entsprechendem Aufwand möglich.
- Der bauliche Wärmeschutz der Außenfassade ist bei den Bauteilen A, B und C nur rudimentär und in den beiden Erweiterungen auf dem Niveau von vor 30 Jahren vorhanden.
- Entsprechende Schimmelbildungen in den einzelnen Bauteilen belegen dies ausreichend.
- Auf allen Dächern wurde nachträglich eine Gefälledämmung in der Stärke von ~ 20 cm aufgebracht. Auch unter Berücksichtigung geringerer Dämmqualität aufgrund des Alters der Dämmung im Vergleich zu heutigen Baustoffen, ist die Dämmung in einem akzeptablen Bereich.
- Die Dachdecken der einzelnen Bauteile sind rechnerisch nicht einheitlich für eine Nutzlast bemessen worden. (...) Zusätzliche zukünftige Lasten z.B. aus Klimageräten, PV-Anlagen oder Gründächern sind somit nur bedingt möglich, zumal auf allen Dachflächen z.Zt. eine Kies-schüttung i.H. von 5 – 10 cm liegt.
- Sollten in der weiteren Planung geänderte Raumaufteilungen oder auch Raumzusammenlegungen angedacht werden, so ist zu beachten, dass
  1. die einzelnen Decken über Erdgeschoss größtenteils nur für eine Verkehrslast infolge „Klassenraumnutzung“ ausgelegt sind. Eine zusätzliche Belastung aus neuen Raumtrennwänden ist nur bedingt möglich.
  2. in der Erweiterung 2. Bauabschnitt oberhalb der Decke über dem Erdgeschoss Stahlbetonüberzüge in den Klassenraumtrennwänden verlaufen. Dort ist eine Raumzusammenlegung aus statischer Sicht nur mit sehr erheblichem Aufwand denkbar.“



#### 4. Ergänzende Hinweise:

- Im Erweiterungsbereich (nördliche Klassenräume im Osttrakt) gelangt man vom Flur über eine Stufe in die Klassenräume. Dies ist ursächlich durch die unterschiedlichen Raumhöhen von Altbau und Erweiterungsbereich.
- Im Erdgeschoss befindet sich ein Aufzug, der bis zur Ebene des westlichen Gebäudetraktes im 1. OG fährt. Vom Aufzug bis zum östlichen Treppenraum ist im 1. OG ebenfalls eine mehrstufige Treppe vorhanden. Zu diesem Gebäudebereich ist keine Anfahrbarkeit mit dem Aufzug und somit keine durchgehende Barrierefreiheit im Gebäude gegeben.
- Durch die niedrige Raumhöhe im EG ist die Ausführung einer umfangreichen Lüftungstechnik im früheren Verwaltungsbereich, der evtl. zu einer Mensa umgebaut werden soll, nicht oder nicht ohne großen Aufwand möglich. Hierbei ist außerdem zu beachten, dass eine zusätzliche statische Belastung des Daches durch eine Lüftungsanlage kaum möglich sein wird.
- Aufgrund der Nutzungsdauer weisen die Bauteile Substanzmängel wie feuchte Stellen, Schäden an Wandfarben und Putzen auf.
- Je nach Standort eines Neubaus auf dem Grundstück besteht die Möglichkeit, den Neubau erst zu errichten und danach oder parallel zum Neubau den Rückbau des Längsgebäudes durchzuführen.
- Bisher wurden Schulen jeweils nach dem Klasse-Flur-Klasse-Prinzip errichtet. Inzwischen gibt es neue Lern- bzw. Lehransätze, bei denen Schulen mit Lernbereichen (sog. Lerncluster und offene Lernlandschaften) gebaut werden. Flure mussten bisher brandlastfrei gehalten werden und Stühle und Tische vor den Klassenräumen waren baurechtlich und brandschutztechnisch unzulässig. Die aktuellen Lern- bzw. Lehransätze befürworten aber gerade eine Nutzung von den Klassen vorgelagerten Bereichen. Hierfür wird einer bestimmten Klassenanzahl ein diesen Klassen vorgelagerter und möblierter Bereich zur Nutzung zu geordnet. Lerncluster bzw. offene Lernlandschaften benötigen aus pädagogischen Gründen Sichtbeziehungen innerhalb dieser Lernbereiche. Hierbei wird jedoch eine ausreichend große Fläche benötigt, da Rettungswege weiterhin unmöbliert und durchgängig durch diese Lernlandschaften verlaufen müssen. Das ehemalige Realschulgebäude wurde nach dem Klasse-Flur-Klasse-Prinzip gebaut und durch die statisch bedingten Einschränkungen sind hier bauliche Maßnahmen und offene Lernlandschaften nicht bzw. nur in Teilen und unter erheblichem statischen Aufwand möglich.

#### 5. Kostenansätze des Büros conceptk

Das Büro conceptK aus Regensburg hat im November 2020 eine erste Kostenprognose (Vorabzug) nach Flächenanteilen aufgestellt. Es ist hierin kein Kostenansatz für Altlastenentsorgung, Sondergründungen, Wasserhaltung, Kampfmittelbelastung etc. sowie Beschaffungs- und Grundstückskosten enthalten. Auch lagen dieser Kostenprognose nicht die in dieser Drucksache dargestellten Ergebnisse der statischen, schadstoffbezogenen und energetischen Untersuchungen zugrunde.

Folgende Brutto-Beträge wurden als Kostenprognose ohne die v. g. Zusatzkosten aus Sicht des Büros conceptk angegeben:

Variante 1) Teilsanierung und Teilabbruch:

V1 a) EG – OG	Schulsanierung Längsgebäude (Altbau)	2.880 m <sup>2</sup>	5.621.990 €
V1 b) EG – OG	Abbruch Ostflügel	980 m <sup>2</sup>	<u>230.300 €</u>
			5.852.290 €

Variante 2) Abbruch und Neubau:

V2 a) Neubau OWS		3.456 m <sup>2</sup>	7.936.911 €
V2 b) Gesamt	Abbruch Längsgebäude (Altbau)	3.860 m <sup>2</sup>	<u>907.100 €</u>
			8.844.011 €

Aufgrund der aktuellen Materialbeschaffungsschwierigkeiten, der seit Ende 2020 immens gestiegenen Baupreise, der fehlenden Einpreisung für die Schadstoffsanierung bzw. -entsorgung und

der nicht in diesen Kosten berücksichtigten gebäudebedingten Schwierigkeiten in statischer Hinsicht ist die vorgenannte Kostenprognose zum jetzigen Zeitpunkt nicht belastbar und abschließend. Zumindest sollte eine Aktualisierung unter Berücksichtigung der Schadstoffbefunde und der Statikanalyse erfolgen.

Nachrichtlich wird darauf hingewiesen, dass hierin keine Kosten für erforderliche bauliche Arbeiten im blauen Gebäude enthalten sind.

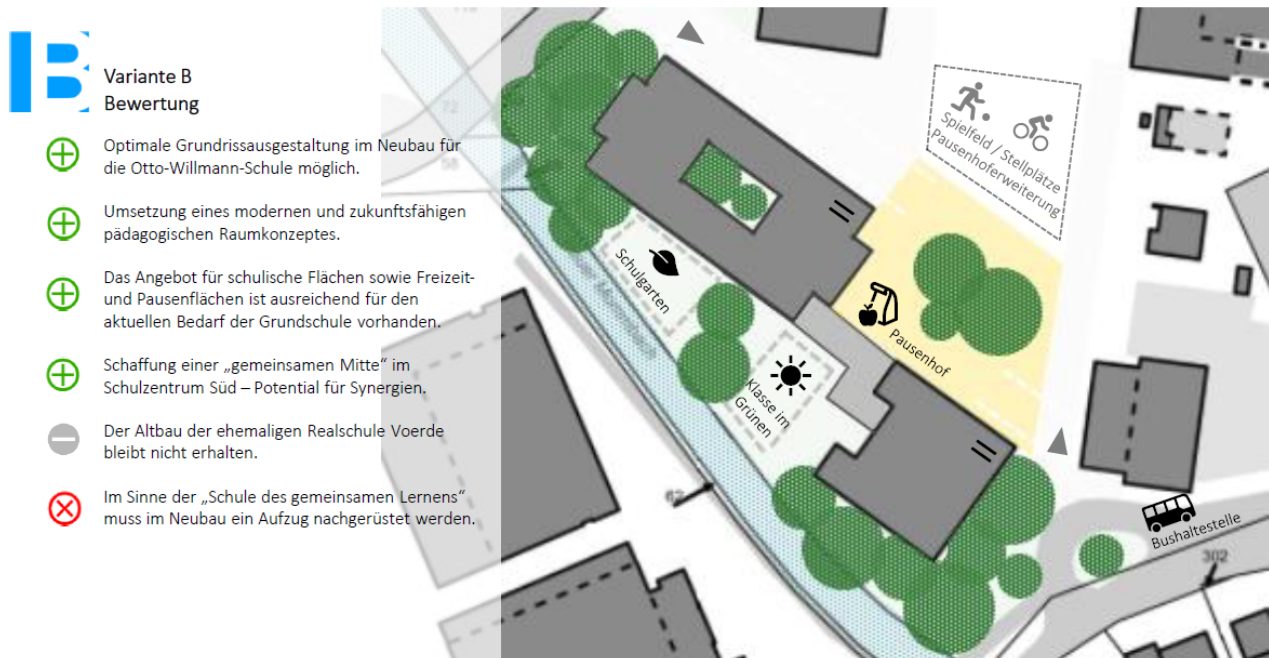
## 6. Schulische Sichtweise

Durch das Büro conceptK wurden neben den Kostenansätzen auch die weiteren Vor- und Nachteile einer Sanierung gegenüber einem Neubau abgewogen. Dabei wurden insbesondere die Möglichkeiten der Umsetzung moderner pädagogischer Konzepte in zeitgemäßen Raumstrukturen (z.B. Cluster) betrachtet. Im Ergebnis dieser Machbarkeitsstudie sind die nachfolgenden Ergebnisse für die Variante A (Sanierung) und Variante B (Neubau) herausgestellt worden:

**Variante A**  
Sanierung Realschule Voerde

- + Der Gebäudesubstanz kann in weiten Teilen erhalten werden - die entstehenden Flächen sind für zukünftige Entwicklungen mehr als ausreichend.
- + Der Außenbereich öffnet sich mit dem Pausenhof zur Mitte des Schulzentrums, ein großzügiger Grünbereich liegt rückwärtig zum Bach hin.
- Ein großer Teil des Altbaus muss aufwändig generalsaniert werden.
- ✗ Ein zukunftsweisendes räumliches Konzept kann mittels der vorhandenen Gebäudestruktur nur bedingt umgesetzt werden.
- ✗ Die starre Grundrissstruktur des Altbaus erschwert räumlich flexible Gruppierungen als Cluster oder Lernlandschaft.
- ✗ Der Altbau bleibt hinsichtlich A/V-Verhältnis energetisch unwirtschaftlich und relativiert den gesamtsystemischen Effekt der erforderlichen energetischen Fassadensanierung.
- ✗ Im Sinne der „Schule des gemeinsamen Lernens“ muss im Neubau ein Aufzug nachgerüstet werden.

Flächennachweis – Kein Entwurf



Flächennachweis – Kein Entwurf

<b>A</b>	<b>B</b>
Teilabriss und Kernsanierung	Neubau der OWS

Strukturelle Veränderung und Verbesserung der Raumsituation			
Umsetzbarkeit neuer pädagogischen Konzepte ★			
Entwicklungspotential / Raum- und Ausbaureserven			
Wirtschaftliche Grundrissgestaltung in Bezug auf neue pädagogische Konzepte ★			
Gestaltungsmöglichkeit Pausenhof und Freiflächen			
Bestandsnutzung, Gebäudeerhalt			
Anbindung und Verkehrssituation			
Barrierefreies Bauen: Umsetzbarkeit im Schulgebäude			
<b>Empfehlung</b>			

Von Seiten der Otto-Willmann-Schule wurde signalisiert, dass die Möglichkeit der Umsetzung neuer pädagogischer Konzepte in einem modernen Schulbaukörper gegenüber einer klassischen Raumstruktur ausdrücklich begrüßt würde.

In Abhängigkeit vom Einfluss auf das Wahlverhalten der Eltern nach Verlagerung an den neuen Standort, ist für die Otto-Willmann-Schule am neuen Standort mindestens von einer Vierzügigkeit auszugehen. Eine entsprechende Prognoserechnung des Instituts für Sozialplanung, Jugend- und Altenhilfe, Gesundheitsforschung und Statistik im Rahmen der Schulentwicklungsplanung vom 02. März 2021 unterstellt nach der Verlagerung Anmeldungen von mehr als 110 Schülerinnen und Schülern je Schuljahr, was zu der Bildung von fünf Eingangsklassen führen würde. Ob und inwieweit sich die Verlagerung auch auf ein etabliertes Auswahlverhalten der Eltern (z. B. Rheindorfer zur Astrid-Lindgren-Schule) auswirkt, lässt sich derzeit nur schwer prognostizieren. Vor diesem Hintergrund ist bei der Planung am neuen Standort zunächst von der räumlichen Ausstattung für eine vierzügige Grundschule auszugehen.

## **7. Ergebnis**

Aufgrund der vorgenannten Sachverhalte und Untersuchungsergebnisse schlägt die Verwaltung vor, statt der Sanierung des Altbaus der Realschule einen Neubau für die Otto-Willmann-Schule am Schulzentrum Süd unter Mitnutzung des blauen Gebäudes zu errichten. Die Objektplanungsleistungen für die Leistungsphasen 1 – 9 für den Neubau würden europaweit ausgeschrieben und eine Kostenschätzung durch den Auftragnehmer erstellt.

Es würde eine stufenweise Beauftragung erfolgen, d.h. im ersten Schritt würden nur die Leistungsphasen 1 und 2 mit der Kostenschätzung beauftragt. Die Verwaltung geht von maximal 120.000 € brutto Planungshonorarkosten für die Leistungsphasen 1 und 2 inkl. der Kostenschätzung aus. Im Falle einer etwaigen Neubauentscheidung – nach Vorlage der Kostenschätzung – könnten weitere Leistungsphasen an den gleichen Objektplaner vergeben werden.

Darüber hinaus müssen weiterhin am blauen Gebäude der Realschule die erforderlichen räumlichen Anpassungen vorgenommen werden.

Im Haushaltsplan werden überschlägige Mittel von zunächst 10 Millionen bis zur Vorlage der Kostenschätzung eingeplant.

Haarmann



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 10.11.2021

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Tiefbau

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	25.11.2021	beschließend

### **Verkehrssituation an Grundschule und Kita in Friedrichsfeld**

**Hier: Antrag der CDU- Fraktion vom 19.04.2021 zur Prüfung der Verkehrssituation der Straße "An der Schule" in Friedrichsfeld im Bereich der Kindertagesstätte und der Grundschule sowie**

**Prüfantrag der Ratsfraktion FDP Voerde vom 30.11.2020 zur Erstellung eines sicheren Verkehrskonzeptes an den Kindertagesstätten und Schulen im Stadtgebiet, im Besonderen an der Kindertagesstätte und Grundschule in Friedrichsfeld "An der Schule".**

#### Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Betriebsausschuss beschließt die Erneuerung der Straße „An der Schule“ mit einer verkehrsberuhigten Variante, um die Verkehrssituation und den Zugang/die Zufahrt zur Kindertagesstätte bzw. zur Schule zu verbessern. Der zu erstellende Ausbauplan wird dem Bau- und Betriebsausschuss zur Beratung vorgelegt.

Der Bau- und Betriebsausschuss empfiehlt dem Stadtrat entsprechende Mittel für die Erneuerung von Straße und Kanal in die anstehende Haushaltsberatung für 2022 aufzunehmen.

Für den Übergangszustand bis zum Zeitpunkt der Straßen- und Kanalbauarbeiten zur Erneuerung der Straße wird, auch aus Sicht der Schulleitung, die Einrichtung einer Hol- und Bringzone an der Gartenstraße als vorteilhaft angesehen. Der Umsetzung über freiwillige Helfer/Helferinnen wird nachgegangen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Investitionsmaßnahmen							
Produktbereich:	53 - Ver- und Entsorgung						
Maßnahme:	7.100514 Ausbau RW-Kanal An der Schule						
	Gesamtsumme	Aufteilung auf Haushaltsjahre					
		Vorjahre	2021	2022	2023	2024	später
<b>Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:</b>							
Einzahlungen	133.250 €	0 €	0 €	46.635 €	86.615 €	0 €	0 €
Auszahlungen	205.000 €	0 €	25.000 €	180.000 €	0 €	0 €	0 €
städt. Eigenanteil	71.750 €	0 €	25.000 €	133.365 €	-86.615 €	0 €	0 €
<b>Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:</b>							
Einzahlungen	92.100 €	0 €	0 €	32.235 €	59.865 €	0 €	0 €
Auszahlungen	270.000 €	0 €	25.000 €	245.000 €	0 €	0 €	0 €
städt. Eigenanteil	177.900 €	0 €	25.000 €	212.765 €	-59.865 €	0 €	0 €
<b>Abweichung zur bisherigen Veranschlagung</b>							
Einzahlungen	41.150 €	0 €	0 €	14.400 €	26.750 €	0 €	0 €
Auszahlungen	-65.000 €	0 €	0 €	65.000 €	0 €	0 €	0 €
<b>städt. Eigenanteil +Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<b>+106.150 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>+79.400 €</b>	<b>+26.750 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				
<b>Folgekosten</b>							
	Jahr der Fertigstellung	Folgejahre	Bemerkungen:				
Folgerträge							
Folgeaufwendungen							
Zinsaufwand		2.153 €					
Abschreibungen ./ . Auflösung SoPo		897 €					
Summe Folgeaufwand	<b>0 €</b>	<b>3.049 €</b>	einmalig	<input type="checkbox"/>	jährlich	<input checked="" type="checkbox"/>	
Folgekosten sind bereits in ausreichender Höhe veranschlagt			ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				

Investitionsmaßnahmen							
<b>Produktbereich:</b>	54 – Verkehrsflächen und –anlagen						
<b>Maßnahme:</b>	7.100xxx Ausbau Straße An der Schule						
	Gesamtsumme	Aufteilung auf Haushaltsjahre					
		Vorjahre	2021	2022	2023	2024	später
<b>Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:</b>							
Einzahlungen	195.000 €	0 €	0 €	68.250 €	126.750 €	0 €	0 €
Auszahlungen	300.000 €	0 €	0 €	300.000 €	0 €	0 €	0 €
städt. Eigenanteil	105.000 €	0 €	0 €	231.750 €	-126.750 €	0 €	0 €
<b>Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:</b>							
Einzahlungen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
städt. Eigenanteil	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>Abweichung zur bisherigen Veranschlagung</b>							
Einzahlungen	195.000 €	0 €	0 €	68.250 €	126.750 €	0 €	0 €
Auszahlungen	300.000 €	0 €	0 €	-300.000 €	0 €	0 €	0 €
<b>städt. Eigenanteil +Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<b>-105.000 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>-231.750 €</b>	<b>+126.750 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				
<b>Folgekosten</b>							
	Jahr der Fertigstellung	Folgejahre	Bemerkungen:				
Folgeerträge							
Folgeaufwendungen							
Zinsaufwand		3.150 €					
Abschreibungen ./.. Auflösung SoPo		2.100 €					
Summe Folgeaufwand	<b>0 €</b>	<b>5.250 €</b>	einmalig	<input type="checkbox"/>	jährlich	<input checked="" type="checkbox"/>	
Folgekosten sind bereits in ausreichender Höhe veranschlagt			ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	<input type="checkbox"/>	
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				

**Klimaschutzrelevanz:**

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

**Sachdarstellung:**

Die CDU- Fraktion im Rat der Stadt Voerde hatte mit Antrag vom 19.04.2021 um eine Prüfung der Verkehrssituation im Bereich der Kindertagesstätte und der Grundschule im Bereich der Straße "An der Schule" in Friedrichsfeld gebeten (Anlage 1). Der Stadtrat hatte den Antrag der CDU-Fraktion an den Arbeitskreis Sicherheit und Ordnung und den Bau- und Betriebsausschuss verwiesen (DS 17/158).

Zuvor hatte die Ratsfraktion der FDP Voerde mit Prüfantrag vom 30.11.2020 um die Erstellung eines sicheren Verkehrskonzeptes an den Kindertagesstätten und Schulen im Stadtgebiet gebeten.

ten, hier besonders an der Kindertagesstätte und Grundschule in Friedrichsfeld "An der Schule" (DS 17/90; als Anlage 2).

In den Anträgen wird kritisiert, dass die Zufahrt bzw. der Zugang zur Kindertagesstätte bzw. fußläufig auch zur Grundschule über die Straße „An der Schule“ mit Gefahren verbunden seien. Die Straße sei zu eng. Zwischen parkenden Fahrzeugen und querenden Kindern/Schülern zu den Hol- und Bringzeiten bestehe ein Gefahrenpotential. Es mangle an Parkflächen und zudem würde zu schnell gefahren. Zur Lösung wurde beispielsweise die Schaffung einer Hol- und Bringzone an der Gartenstraße, die Schaffung von weiterem Parkraum auf dem Schulhof, die Verbreiterung des Parkstreifens sowie Schrittgeschwindigkeit und Verkehrsüberwachung vorgeschlagen.

#### Grundsätzlicher Mangel: Ausbauart und Enge des Verkehrsraums in der Straße „An der Schule“:

Die Straße „An der Schule“ ist vor einigen Jahrzehnten im Trennprinzip ausgebaut worden. Neben der ca. vier Meter breiten Fahrbahn befindet sich ein durch Hochbord abgetrennter Gehweg auf der östlichen Seite der Straße. Vor der Kita befindet sich eine kleine Parkbucht in Längsaufstellung und ein Wendehammer.

Es besteht das grundsätzliche Defizit einer unzureichenden Durchfahrtsbreite von ca. 4,0 m (Soll: 5,50 m für LKW/PKW). Die vorhandene Fahrbahnbreite stellt lediglich einen Begegnungsverkehr PKW/PKW sicher. Für Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr ist die Erreichbarkeit der Schule nicht gewährleistet, wenn sich haltende Fahrzeuge auf der Fahrbahn befinden.

Dies ist aus heutiger Nutzungsbetrachtung als grundsätzlicher abzustellender Mangel zu sehen. Das bestehende Trennungsprinzip der Straße lässt keine Neugestaltung mit Einführung eines für den Zugang zu einer Schule/Kita geeigneten verkehrsberuhigten Bereichs zu.

Eine Regelung zur Geschwindigkeitsbegrenzung ließe sich effektiv durch Neugestaltung des Verkehrsraums in Form eines verkehrsberuhigten Bereichs mit Schrittgeschwindigkeit realisieren. Mit einer Erneuerung der Straße im Mischungsprinzip (höhengleiche Ausbildung) stünde grundsätzlich der gesamte Verkehrsraum für PKW/Radfahrer und Fußgänger, somit allen Verkehrsteilnehmern, zur Verfügung. Bei der Neugestaltung (Standard im Stadtgebiet: Pflasterbauweise höhengleich) könnten auch aus Sicherheitsgründen Flächen zum Schutz der Fußgänger entlang der Schule vorgesehen werden, die für Kraftfahrzeuge nicht befahrbar sind. Der zu erstellende Ausbauplan mit den geeigneten Lösungsansätzen wird dem Bau- und Betriebsausschuss vorgelegt.

Es besteht somit aus verkehrstechnischen Gründen die Notwendigkeit zur Umgestaltung und Erneuerung des Verkehrsraums. Zudem ist die Straße altersbedingt verschlissen und verfügt über keine im Einklang mit dem Landeswassergesetz stehende Niederschlagsentwässerung (derzeit: Sickerschächte). Die Neuverlegung eines Regenwasserkanals mit Anschluss an die Gartenstraße wird notwendig. Damit liegen drei Voraussetzungen für eine dringliche Erneuerung/Verbesserung von Straße und Kanal der Straße „An der Schule“ bzw. für einen Ausbau nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) des Landes vor.

#### Lösungsansätze/Finanzierung:

##### **1. Ausbau der Straße „An der Schule“**

Die Notwendigkeit zur Erneuerung der Straße „An der Schule“ wurde dem Arbeitskreis Sicherheit und Ordnung am 16.08.2021 vorgetragen. Dieser schloss sich grundsätzlich diesem Lösungsansatz an.

Im Haushaltsplan/Investitionsplan sind Mittel für den Regenwasserkanalausbau in Höhe von 25 T € in diesem Haushaltsjahr und 245 T € für das kommende Jahr 2022 vorgesehen. Die angemelde-



ten Mittel für den RW-Kanalausbau sollen für den Bedarf eines gemeinsamen Ausbaus von Straße und RW-Kanal in 2022 aufgestockt werden.

Der Ausgabebedarf für den Regenwasserkanal beträgt 180 T €. Für den Straßenausbau werden Mittel i.H. von 300 T € benötigt. Über KAG wird eine Einnahme i.H. von rd. 330 T € angemeldet.

In diesem Jahr können die zur Verfügung stehenden Mittel i.H. von 25 T € für die Ausschreibung und Vergabe der Ausbauplanung (Straße und Kanal) genutzt werden.

## **2. Schaffung einer Hol- und Bringzone an der Gartenstraße**

Auch die Schulleitung sieht die Schaffung einer Hol- und Bringzone an der Gartenstraße und evtl. an der Heidestraße als vorteilhaft an. Diese Alternativen könnten für die Übergangszeit bis zum Ausbau angeboten werden. Der Umsetzung über freiwillige Helfer/Helferinnen wird nachgegangen. Die Markierung der Feuerwehrezufahrt für die Übergangszeit ist zu verbessern.

Über den Bedarf von weiterem Parkraum soll mit Vorlage der Entwurfsplanung der Straße „An der Schule“ entschieden werden. Der Parkraum auf dem Schulhof ist bis dato ausschließlich den Lehrerinnen und Lehrern vorbehalten und soll auch zukünftig nicht für die Elternschaft geöffnet werden. Es wird geprüft, ob der Parkraum mit dem Brunnen erweitert werden kann.

Eine Schrittgeschwindigkeit kann erst mit Ausbau der Straße in Form eines verkehrsberuhigten Bereichs angeordnet werden.

Haarmann

### Anlage(n):

- (1) Antrag CDU-Fraktion v. 19.4.21 Verkehrssituation An der Schule
- (2) Antrag FDP-Fraktion v. 30.11.20 Verkehrskonzept an Kitas und Schulen



CDU-Fraktion im Rat der Stadt Voerde - Rathausplatz 20 - 46562 Voerde

Stadt Voerde  
Herrn Bürgermeister Dirk Haarmann  
Rathausplatz 20

46562 Voerde

Voerde, den 19. April 2021

### **Antrag - Verkehrssituation „An der Schule“ in Friedrichsfeld**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Haarmann,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Voerde beantragt, dass die Stadtverwaltung Voerde umgehend Maßnahmen ergreift, losgelöst von der Entwicklung eines stadtweiten und einheitlichen Konzeptes, mit denen die Verkehrssituation in der Straße „An der Schule“ in Friedrichsfeld beruhigt und die Verkehrssicherheit wiederhergestellt wird.

#### **Begründung:**

Seit geraumer Zeit wird die Straße/Sackgasse „An der Schule“ in Friedrichsfeld sowohl von den Eltern, die ihre Kinder zur Grundschule Friedrichsfeld als auch zur angrenzenden Kindertagesstätte bringen, den jeweiligen Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern sowie natürlich auch von den Anwohnern äußerst stark frequentiert. Dies ist insbesondere zu den Hol- und Bringzeiten, morgens zwischen 07.30 und 08.30 Uhr sowie mittags zwischen 12.30 und 14 Uhr, verstärkt der Fall.

Diese Situation hat sich deutlich verschärft, seitdem ein Teil der Schülerinnen und Schüler das Schulgelände über die angrenzende Feuerwehrezufahrt betreten soll.

Für diese Verkehrsbelastung ist die sehr schmale Straße „An der Schule“ nicht ausgelegt. Jeden Tag kommt es zu gefährlichen Situationen, wenn Kinder zwischen parkenden Autos die Straße queren müssen.

Der zur Verfügung stehende Parkraum ist schon nicht für die Anwohner ausreichend, geschweige denn für die vielen zusätzlichen PKWs, die täglich aufgrund des Holens und Bringens der Kinder dort halten und parken. Dies führt dazu, dass oftmals, teilweise sogar im Wendehammer, geparkt wird, dass weder breitere Müll- noch Rettungs- oder Feuerwehrfahrzeuge die Straße nutzen können oder könnten. Dies sorgt für eine nicht hinnehmbare Situation und insbesondere Sicherheitsgefährdung unserer jüngsten Verkehrsteilnehmer\*innen sowie aller Anwohner\*innen.

Des Weiteren wurden im April dieses Jahres weitere bisherige Parkflächen durch die Anbringung eines absoluten Halteverbotes der Nutzung entzogen, was die Situation nochmals verschlechtert bzw. verschärft hat.



All dies führt dazu, dass eine geordnete Nutzung dieser Straße, die allen Interessen gerecht werden kann, so nicht mehr möglich ist und es nur noch eine Frage der Zeit ist, bis es dort zu einem Unfall kommt.

Mit Antrag vom 30.11.2020 wurde das Thema grundsätzlich bereits von der FDP-Fraktion im Rat der Stadt Voerde aufgegriffen. Im vorliegenden, sich zwischenzeitlich verschärfenden Sachverhalt, kann hier jedoch nun nicht mehr bis zum Abschluss der Entwicklung eines gesamtstädtischen Konzeptes gewartet werden, ohne die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer\*innen weiter zu gefährden und die Interessen der Anwohner\*innen unberücksichtigt zu lassen.

Aufgrund der vorherigen Sachverhaltsdarstellung wird beantragt, dass sich die Verwaltung dieser konkreten Sachlage nun unverzüglich annimmt.

### **Mögliche Lösungsansätze:**

Verschiedene Ansätze zur Lösung dieser Problematik sind denkbar, wovon hier einige exemplarisch, aber nicht abschließend in kurzen Worten skizziert werden.

- Schaffung einer Hol- und Bringzone, beispielsweise an der Gartenstraße, in der Zeit zwischen 07.30 und 08.30 sowie zwischen 12 und 14 Uhr, sodass die Straße „An der Schule“ grundsätzlich nur noch fußläufig von den Eltern und Kindern frequentiert würde. Die dann nur noch eingeschränkte Nutzung der Straße sollte in der Folge entsprechend ausgeschildert werden.
- Schaffung von weiterem Parkraum sowohl auf dem vordersten Teil des (ehemaligen) Schulhofs der Grundschule Friedrichsfeld, beispielsweise auch durch das Entfernen des dortigen Brunnens sowie durch eine Verbreiterung des Parkstreifens an der Straße „An der Schule“.
- Schrittgeschwindigkeit in der Straße „An der Schule“ nebst entsprechender Beschilderung und eine damit einhergehende begleitende Verkehrsberuhigung.
- Verkehrsüberwachung vor Ort.

Gerne stehen Ihnen Vertreter der CDU-Fraktion im Rat der Stadt Voerde sowie mehrere Anwohner\*innen und die Schul- bzw. Kitaleitung im Rahmen eines Ortstermins für Lösungsgespräche zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Fraktionsgeschäftsführer

Anlage  
Bilder der Situation vor Ort



# ANLAGE







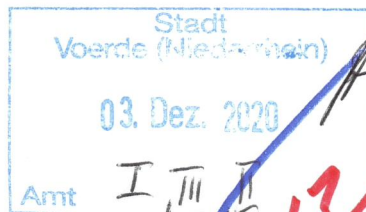




Ratsfraktion FDP Voerde – Rathausplatz 20 – 46562 Voerde

Herrn Bürgermeister  
Dirk Haarmann  
Rathausplatz 20  
46562 Voerde

Telefon: 0151 64332536  
E-Mail: info@fdp-voerde.de  
Internet: www.fdp-voerde.de



Datum: 30.11.2020

**Betr.: Prüfantrag zur Erstellung eines sicheren Verkehrskonzepts an den Kindertagesstätten und Schulen im Voerder Stadtgebiet**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die FDP-Fraktion beantragt die Prüfung der Verkehrssicherheit im Bereich der Kindertagesstätten und der Schulen im gesamten Stadtgebiet. Besonders sei hier die Kindertagesstätte und die Grundschule in Friedrichsfeld im Bereich der Straße „An der Schule“ hervorgehoben.

**Begründung:**

Die Straße „An der Schule“ in Friedrichsfeld wird zu den Hol- und Bringe Zeiten der Kindertagesstätte und der Schule stark frequentiert. Seit der Corona Pandemie ist an dieser Straße zudem ein Eingang für die Grundschüler eröffnet worden, der über die Feuerwehzufahrt führt. In diesem Bereich wird sowohl auf der Fahrbahn als auch auf dem Randstreifen vor dem Wendehammer geparkt. Kinder, welche zwischen den Autos hindurch laufen werden sehr spät vom Autoverkehr erkannt, dies führt zu einer erheblichen Gefährdung der Kinder. Zudem führt die Parksituation zu den Stoßzeiten dazu, dass die Durchfahrt an der Feuerwehzufahrt stark beengt wird. Dies kann im Falle eines Einsatzes zu erheblichen Problemen für die Rettungskräfte führen. Es wird kurz vor und kurz nach der Feuerwehreinfahrt, sowie gegenüber geparkt. Außerdem ist bei geöffnetem Tor die Beschilderung der Feuerwehzufahrt nicht mehr sichtbar.

Fraktionsvorsitzender: Bernd Benninghoff  
Stellv. Fraktionsvorsitzende: Doris Pöggel  
Fraktionsgeschäftsführer: Jürgen Berger

Tel. 0151 64332536  
Internet-Adresse:  
www.fdp-voerde.de

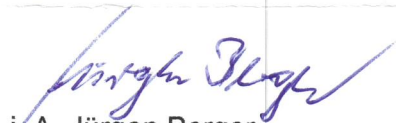
Volksbank Rhein Lippe eG  
IBAN DE82356605991014589003  
BIC GENODED1RLW

**Mögliche Maßnahmen:**

Hier wäre es sinnvoll den Verkehr zu verlangsamen. Das erlaubte Tempolimit von 30 km/h ist in diesem Bereich zu schnell. Die Feuerwehrezufahrt müsste besser beschildert werden und es wäre sinnvoll gegenüber der Feuerwehrezufahrt eine Sperrfläche mit einem absoluten Halteverbot einzurichten.

Mit freundlichen Grüßen

Ratsfraktion FDP Voerde



i. A. Jürgen Berger  
Geschäftsführer der FDP Ratsfraktion



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 02.08.2021

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Stadtentwicklungsausschuss	23.11.2021	zur Kenntnis
Bau- und Betriebsausschuss	25.11.2021	zur Kenntnis
Haupt- und Finanzausschuss	30.11.2021	zur Kenntnis
Stadtrat	07.12.2021	zur Kenntnis

### Sachstandsbericht zum Radverkehrskonzept der Stadt Voerde (Niederrhein)

#### Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) nimmt den Sachstandsbericht zum Radverkehrskonzept zur Kenntnis.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Die finanziellen Aufwendungen für die Erarbeitung des Radverkehrskonzepts sind im Haushalt 2021 veranschlagt.

#### 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:	Mit der Umsetzung der Maßnahmenvorschläge aus dem Radverkehrskonzept soll die Verkehrsmittelwahl zugunsten des emissionsarmen Verkehrsträgers „Fahrrad“ begünstigt werden.		

#### Sachdarstellung:

Das Büro „stadtVerkehr“ aus Hilden wurde im Sommer 2020 mit der Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts für die Stadt Voerde beauftragt (siehe DS 16/1224). In der Sitzung des damaligen Planungs- und Umweltausschusses vom 25.08.2020 erfolgte zum einen die Vorstellung des Büros „stadtVerkehr“ sowie eine kurze Skizzierung der Inhalte, der Vorgehensweise und des zeitlichen Ablaufs der Konzepterstellung.

Im Anschluss an die Vorstellung im politischen Gremium startete die Bestandsanalyse der Gegebenheiten vor Ort, die eine klimafreundliche und ressourcenschonende Mobilität ermöglichen sollen. Neben der Befahrung des Radwegenetzes vor Ort werden vorhandene Planungen und Daten in der Konzepterstellung berücksichtigt.

Um eine breite und transparente Beteiligung der Öffentlichkeit zu ermöglichen, wurde zusätzlich zu den zwei vorgesehenen Bürgerveranstaltungen ein Online-Beteiligungsformat gewählt. Auf einer interaktiven Ideenkarte konnten die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Voerde ihre Anregungen, Kritik, Ideen oder sonstigen Hinweise direkt verorten. Die Online-Plattform war im Zeitraum vom 14.09.2020 bis zum 09.11.2020 freigeschaltet. Dabei wurde die Website des Beteiligungsformats über 2.000-mal aufgerufen. Zusätzlich zu den 311 Ideen gab es 142 eingetragene Kommentare. Für bereits eingetragene Ideen der Bürgerinnen und Bürger gab es mehr als 3.600 Zustimmungen über den sogenannten „Like-Button“.

Im Anschluss an die Auswertung der vorhandenen Unterlagen sowie der Online-Beteiligung erfolgte die erste 1. Bürgerveranstaltung am 28.06.2021 in der Aula des Gymnasiums Voerde als Präsenzveranstaltung. Die Zeitspanne zwischen Auftragsvergabe und erster Bürgerveranstaltung ist pandemiebedingt länger als üblich, da ein direkter Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort bevorzugt wird. Der ausschließliche digitale Dialog kann zu einem Beteiligungshemmnis einzelner Personengruppen führen. Die aktive Teilnahme der Bewohnerinnen und Bewohner dieser Stadt ist jedoch ein wichtiger Baustein des Erarbeitungsprozesses, wodurch der Präsenzveranstaltung ein hoher Stellenwert beigemessen wird.

Neben der Bestandsaufnahme wurde die Netzkategorisierung sowie der Entwurf der Mängelanalyse im Rahmen der Bürgerveranstaltung präsentiert. Zudem wurde genügend Zeit für den direkten Austausch vor Ort vorgesehen, der mit zahlreichen Wortmeldungen zu einer aktiven Veranstaltung führte. Die vorgebrachten Anregungen und Hinweise reichen über die Themenfelder Netzlücken, Sicherheitsbedenken, Geschwindigkeitsreduzierungen für Kfz bis hin zu Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, fehlenden Radabstellanlagen oder auch die Benutzungspflicht von Radwegen. Die vorgebrachten Wortmeldungen wurden dokumentiert und werden im weiteren Erarbeitungsprozess berücksichtigt.

Zurzeit befindet sich das Radverkehrskonzept beim Verfahrensschritt „Maßnahmenkonzeption“. Der Entwurf der Maßnahmenkonzeption kann der Anlage 1 zu dieser Drucksache entnommen werden. Das Büro „stadtVerkehr“ aus Hilden wird in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 23.11.2021 den vorläufigen Arbeitsstand präsentieren. Auf Grundlage dieser Ergebnisse soll im letzten Quartal des Jahres 2021 die 2. Bürgerbeteiligung stattfinden, um anschließend den Gesamtbericht für das Radverkehrskonzept der Stadt Voerde zu finalisieren.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Entwurf Maßnahmenkonzeption Radverkehrskonzept Stadt Voerde

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:





## Radverkehrs-konzept Stadt Voerde

### Maßnahmenübersicht

#### Maßnahmen an Radverkehrsanlagen

- Analysenetz
- Ausbau Radverkehrsanlage
- Beleuchtung
- Fahrradstraße
- Markierung
- Neubau Radweg
- Sanierung
- Umbau
- Änderung der Radverkehrsführung

#### Maßnahmen an Knotenpunkten

- Anpassung der LSA-Schaltung
- Beschilderung
- Errichtung einer Querungshilfe
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Markierung
- Umbau
- Änderung der Radverkehrsführung

0 0,75 1,5km

Stadt Voerde (Niederrhein)

Bearbeitung:  
**büro stadtVerkehr**

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung
RV_01	Alte-Hünxer-Straße	zwischen Hugo-Mueller-Straße und Lippestraße	innerorts	800	Stadt Voerde	-	40	Hauptnetz	unsichere Radwegeführung	Änderung der Radverkehrsführung	Im Rahmen der geplanten Umbaumaßnahme der Alten-Hünxer-Straße ist auf der gesamten Straßenlänge ein eigenständiger und beidseitig geführter Radweg vorgesehen. Je nach örtlichen Verhältnissen auf den unterschiedlichen Straßenabschnitten können hier einschließlich eines Sicherheitsstreifens Breiten zwischen 2,00 m und 2,75 m erzielt werden.	€€€€€€
RV_02	Alte-Hünxer-Straße	zwischen Lippestraße und Hans-Richter-Straße	innerorts	920	Stadt Voerde	-	40	Hauptnetz	Oberflächenmängel, Radwegeführung	Oberflächensanierung, Änderung der Radverkehrsführung	Im Rahmen der geplanten Umbaumaßnahme der Alten-Hünxer-Straße ist auf der gesamten Straßenlänge ein eigenständiger und beidseitig geführter Radweg vorgesehen. Je nach örtlichen Verhältnissen auf den unterschiedlichen Straßenabschnitten können hier einschließlich eines Sicherheitsstreifens Breiten zwischen 2,00 m und 2,75 m erzielt werden.	€€€€€€
RV_03	Grenzstraße	zwischen Schafstege und Heideweg	außerorts	1.200	Stadt Voerde	-	50	Nebennetz	Der Radverkehr wird derzeit auf der Fahrbahn geführt. Keine sichere Radverkehrsanlage für Radfahrende vorhanden.	Errichtung einer Fahrradstraße	Der Bahnübergang an der Grenzstraße wird für den Kfz-Verkehr geschlossen. Die Querung für Radfahrende und zu Fuß Gehende wird weiterhin möglich sein. Die Geschwindigkeit sollte auf 30 km/h reduziert werden, sodass der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann. Prüfung der Errichtung einer Fahrradstraße. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung. Zusätzlich sollte der Fußgänger in dem Straßenabschnitt berücksichtigt werden (z.B. Markierung eines Gehwegs).	€€€€€€ Abhängig von den Umsetzungsstandards
RV_04	Grenzstraße	zwischen Kleiner Kiwitt und Grenzstraße (Höhe Hausnr. 221)	innerorts	400	Stadt Voerde	-	50	Nebennetz	Oberflächenmängel	Sanierung	Sanierung und ggfs. Prüfung Verbreiterung insbesondere des nördlich verlaufenden gemeinsamen Geh- und Radweges.	€€€€€€
RV_06	Hindenburgstraße (B8)	zwischen Am Industriepark und Hammweg	außerorts	1.700	Bund	14.056	>70	Hauptnetz	Die B8 ist eine bedeutende Verbindungsachse zwischen den Städten Wesel-Voerde-Dinslaken und nimmt aufgrund der Pendlerverflechtungen eine wichtige Funktion für den Alltagsradverkehr ein. Der gemeinsame Geh- und Radweg ist nicht beleuchtet.	Beleuchtung	Prüfung Einrichtung einer Beleuchtung. Allerdings: Prüfung auf Vereinbarkeit mit Umwelt- und Naturschutz erforderlich.  Alternativ: Markierung Schmalstrich (0,12 m) retroreflektierend.	€€€€€€ (Prüfung)  €€€€€€ (Markierung)
RV_07	Hindenburgstraße (B8)	zwischen Hammweg und Bahnhofstraße	außerorts	1.550	Bund	16.367	≥ 70	Hauptnetz	fehlende Beleuchtung	Beleuchtung	Prüfung Einrichtung einer Beleuchtung. Allerdings: Prüfung auf Vereinbarkeit mit Umwelt- und Naturschutz erforderlich.  Alternativ: Markierung Schmalstrich (0,12 m) retroreflektierend.	€€€€€€ (Prüfung)  €€€€€€ (Markierung)
RV_08	Hindenburgstraße (B8)	zwischen Bahnhofstraße und Rahmstraße	außerorts	1.500	Bund	16.367	≥ 70	Hauptnetz	fehlende Beleuchtung	Beleuchtung	Prüfung Einrichtung einer Beleuchtung. Allerdings: Prüfung auf Vereinbarkeit mit Umwelt- und Naturschutz erforderlich.  Alternativ: Markierung Schmalstrich (0,12 m) retroreflektierend.	€€€€€€ (Prüfung)  €€€€€€ (Markierung)
RV_09	Hindenburgstraße (B8)	zwischen Rahmstraße und Stadtgrenze	außerorts	350	Bund	17.239	60	Hauptnetz	fehlende Beleuchtung	Beleuchtung	Prüfung Einrichtung einer Beleuchtung. Allerdings: Prüfung auf Vereinbarkeit mit Umwelt- und Naturschutz erforderlich.  Alternativ: Markierung Schmalstrich (0,12 m) retroreflektierend.	€€€€€€ (Prüfung)  €€€€€€ (Markierung)
RV_10	Rönskenstraße	zwischen Buschweg und Rönskenstraße (Höhe Hausnr. 130)	innerorts	1.000	Stadt Voerde	-	30	Nebennetz	Die Rönskenstraße stellt eine wichtige Schulverbindung dar. Es ist jedoch kein richtiger Gehweg und keine sichere Führung des Radverkehrs auf der Rönskenstraße vorhanden. Die Straße weist zudem punktuell Oberflächenmängel auf.	Umbau	Prüfung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen (z. B. Versenkungen/ Versätze, Aufpflasterung) und Errichtung eines Gehweges. Der Radverkehr sollte auf der Fahrbahn geführt werden. Kinder dürfen bis zum vollendeten 10. Lebensjahr auf dem Gehweg fahren.	€€€€€€

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung
RV_11	Friedrichsfelder Straße	zwischen Hövelmannskath und Rathausplatz	innerorts	700	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird beidseitig als getrennter Geh- und Radweg geführt. Die Radwegbreite ist unzureichend.	Ausbau Radverkehrsanlage	Prüfung Verbreiterung des Radweges auf mindestens 1,50 m (besser 2,00 m).	⊙⊙⊙⊙⊙⊙
RV_12	Friedrichsfelder Straße	zwischen Rathausplatz und Bahnhofstraße	innerorts	100	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird beidseitig als getrennter Geh- und Radweg geführt. Die Radwegbreite ist unzureichend.	Ausbau Radverkehrsanlage	Prüfung Verbreiterung des Radweges auf mindestens 1,50 m (besser 2,00 m).	⊙⊙⊙⊙⊙⊙
RV_13	Bahnhofstraße	zwischen Frankfurter Straße und Allee	innerorts	850	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird auf der Bahnhofstraße stadtauswärts auf einem Radschutzstreifen geführt. Stadteinwärts besteht ein nicht benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg, der punktuelle Oberflächenmängel aufweist. Die Führung auf der Fahrbahn ist jedoch auch erlaubt.	Änderung der Radverkehrsführung, Umbau	Für die Bahnhofstraße wurde ein Straßenausbaukonzept mit drei Varianten erstellt. Die Anliegeranhörung für das Straßenausbaukonzept zur Erneuerung der Bahnhofstraße (zwischen Grutkamp und Frankfurter Straße) ist für zwei Varianten vorgesehen. Variante A: Errichtung eines beidseitigen Radschutzstreifens mit einer Breite von 1,50m. Das Tempolimit wird auf 50km/h begrenzt. Zwischen Klosterkamp und Frankfurter Straße soll auf der Südseite der Bahnhofstraße ein eigenständiger Radweg mit einer Breite von 2,0m geführt werden. Variante B: Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Das Tempolimit wird auf 30km/h begrenzt.	⊙⊙⊙⊙⊙⊙
RV_14	Bahnhofstraße	zwischen Allee und Grutkamp	innerorts	130	Stadt Voerde	-	30	Hauptnetz	Der Radverkehr wird beidseitig auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt.	Umbau, Änderung der Radverkehrsführung	Für die Bahnhofstraße wurde ein Straßenausbaukonzept mit drei Varianten erstellt. Die Anliegeranhörung für das Straßenausbaukonzept zur Erneuerung der Bahnhofstraße (zwischen Grutkamp und Allee) ist für zwei Varianten vorgesehen. Variante A: Eigenständig geführter Radweg (beidseitig) mit einer Breite von 1,60m. Kurz vor den Einmündungen Grutkamp bzw. Allee wird der Radverkehr auf die Fahrbahn geführt. Variante B: Vorhandenen Rad- und Gehweg auf der Südseite der Bahnhofstraße durch Beschilderung aufheben. "Gehweg - Radfahrer frei" Für die Nordseite der Bahnhofstraße wird eine Führung auf der Fahrbahn vorgesehen.	⊙⊙⊙⊙⊙⊙
RV_15	Küttemannweg	zwischen Grünstraße und Bahnhofstraße	innerorts	650	Stadt Voerde	-	-	Hauptnetz	Der Küttemannweg wird als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt. An einigen Stellen weist die Oberfläche Mängel auf. Zudem ist die Breite unzureichend, sodass es bei Gegenverkehr, z. B. zwischen Fußgängern und Radfahrenden, zu Konflikten kommen kann.	Ausbau Radverkehrsanlage, Sanierung	Prüfung Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges. Oberflächensanierung erforderlich. Beim Ausbau der Radverkehrsanlage kann es auf dem Küttemannweg zu Konflikten mit dem dichten Baum- und Gehölzbestand kommen.	⊙⊙⊙⊙⊙⊙
RV_16	Steinstraße	zwischen Frankfurter Straße und Kalbecksweg	innerorts	230	Stadt Voerde, (Deutsche Bahn)	-	40	Nebennetz	Netzlücke (allerdings sehr schmaler Fahrbahnquerschnitt)	Neubau Radweg	Prüfung der Fortführung des gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (nur durch Neubau der Brücke möglich).  Alternative: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.	⊙⊙⊙⊙⊙⊙
RV_17	Steinstraße	zwischen Kalbecksweg und Feldweg	innerorts	330	Stadt Voerde	-	40	Nebennetz	Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.	Ausbau Radverkehrsanlage	Prüfung Verbreiterung des Fußweges auf mind 2,50 m und Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg. Oberflächensanierung erforderlich.  Alternative: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.	⊙⊙⊙⊙⊙⊙
RV_19	Steinstraße	zwischen Dinslakener Straße und Bahnhof Voerde	innerorts	350	Stadt Voerde	-	50	Nebennetz	Der Radverkehr wird beidseitig als getrennter Geh- und Radweg geführt. Die Radwegbreite ist unzureichend.	Ausbau Radverkehrsanlage	Prüfung Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges auf mindestens 1,50 m	⊙⊙⊙⊙⊙⊙
RV_20	Steinstraße	zwischen Bahnhof Voerde und Bahnhofstraße	innerorts	120	Stadt Voerde	-	50	Nebennetz	Der Radverkehr wird beidseitig als getrennter Geh- und Radweg geführt. Die Radwegbreite ist unzureichend.	Ausbau Radverkehrsanlage	Prüfung Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges auf mindestens 1,50 m	⊙⊙⊙⊙⊙⊙
RV_21	Bahnhofstraße	zwischen Bahnhofstraße (Höhe Hausnr. 117) und Alexanderstraße	innerorts	500	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird beidseitig als getrennter Geh- und Radweg geführt. Die Radwegbreite ist teilweise unzureichend.	Ausbau Radverkehrsanlage	Prüfung Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges auf mindestens 1,50 m	⊙⊙⊙⊙⊙⊙
RV_22	Bahnhofstraße	zwischen Alexanderstraße und Hindenburgstraße	innerorts	600	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird beidseitig als getrennter Geh- und Radweg geführt. Die Radwegbreite ist teilweise unzureichend.	Ausbau Radverkehrsanlage	Prüfung Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges auf mindestens 1,50 m	⊙⊙⊙⊙⊙⊙
RV_23	Dinslakener Straße (K17)	zwischen Rahmstraße und Friedrichstraße	innerorts	630	Kreis Wesel	7.980	50	Hauptnetz	Der Radweg befindet sich in einem sehr schlechten Zustand.	Sanierung	Der Radweg sollte wie auf dem Abschnitt der Dinslakener Straße zwischen Steinstraße und Rahmstraße als getrennter Geh- und Radweg neu gebaut werden.	⊙⊙⊙⊙⊙⊙
RV_24	Dinslakener Straße (K17)	zwischen Friedrichstraße und Stadtgrenze Dinslaken	außerorts	1.200	Kreis Wesel	7.980	≥ 70	Hauptnetz	Der Radverkehr wird beidseitig als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt. Die Radwegbreite ist unzureichend.	Ausbau Radverkehrsanlage	Prüfung Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges auf mindestens 2,50 m (besser 3,00 m).	⊙⊙⊙⊙⊙⊙



ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegkategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung
RV_25	Frankfurter Straße (L396)	zwischen Friedrichstraße und Stadtgrenze Dinslaken	außerorts	1.400	Straßen.NRW	9.059	≥ 70	Nebennetz	Zwischen dem ehemaligen Kraftwerksgelände sowie der Stadtgrenze Dinslaken besteht eine Netzlücke entlang der Frankfurter Straße. Im Bereich zwischen Friedrichstraße und Haus Wohnung wird die Sicherheit der Radfahrenden durch die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sowie durch die schlecht einsehbaren Kurvenbereiche gefährdet. Durch die Nähe zum stark frequentierten Rheinradweg kommt es entsprechend häufig zu Konflikten zwischen den beiden Verkehrsträgern.	Neubau Radweg	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand. Hierdurch kann die Sicherheit der Radfahrenden deutlich erhöht werden. Durch die Lage der Netzlücke entlang der Frankfurter Straße sind entsprechende Abstimmungen mit Straßen.NRW als Baulastträger erforderlich.	⊙⊙⊙⊙⊙
RV_26	Überquerung Rotbach	Brücke	außerorts	-	Stadt Voerde, Lippeverband	-	-	Ergänzungsnetz	Der Rheinradweg ist die wichtigste Verbindung im touristischen Radverkehrsnetz der Stadt Voerde, da hier eine Vielzahl von unterschiedlichen Routen gebündelt wird. Eine schwer zu querende Engstelle bildet der Rotbach im Mündungsbereich zum Rhein. Die bestehende Brücke ist sanierungsbedürftig und kann mit dem Fahrrad kaum überquert werden. Die Radfahrenden müssen wählen einen Umweg über die Frankfurter Straße, die jedoch über keine eigenständig geführte Radverkehrsanlage verfügt. Dementsprechend kommt es zu Konflikten mit dem Pkw-Verkehr, der in diesem kurvigen Bereich hohe Geschwindigkeiten aufweist.	Neubau Radweg	Langfristig sollte eine Radwegeverbindung über den Rotbach errichtet werden, damit Radfahrende nicht den Umweg über die Frankfurter Straße in Kauf nehmen müssen. Dies erhöht die Verkehrssicherheit und verbessert die Wegequalität dieser bedeutenden touristischen Route.	⊙⊙⊙⊙⊙
RV_27	Mehrumer Straße (L4)	zwischen Ortseinfahrt Spellen und In der Abtsmiers (Mehrur)	außerorts	3.300	Straßen.NRW	1.948	≥ 70	Hauptnetz	Die Mehrumer Straße ist eine bedeutende Verbindungsachse zwischen den Stadtteilen Spellen, Ork und Mehrum. Die Oberfläche des Radwegs befindet sich punktuell in einem sehr schlechten Zustand.	Sanierung	Sanierung des gemeinsamen Geh- und Radwegs.	⊙⊙⊙⊙⊙
RV_28	Groelberg	zwischen Mehrumer Straße (L4) und Müssenweg	außerorts	920	Stadt Voerde	-	≥ 70	Nebennetz	Verbindungsachse zwischen Ork und den Spellener Sportsstätten.	Neubau Radweg	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand.	⊙⊙⊙⊙⊙
RV_29	Mühlenberg/ Mehrstraße	zwischen Müssenweg und Boltrayastraße	außerorts	1.900	Stadt Voerde	-	≥ 70	Hauptnetz	Die Mehrstraße bildet eine wichtige Verbindungsachse von Spellen in Richtung Stadtzentrum Voerde sowie Gewerbegebiet Grenzstraße. Zudem erfüllt die Mehrstraße die Funktion als Schulweg zum Gymnasium Voerde und dem Schulzentrum Süd und weist dementsprechend eine hohe Frequentierung auf. Die erlaubten Geschwindigkeiten in Kombination mit dem Straßenquerschnitt und der Qualität der Straße beeinträchtigen die Verkehrssicherheit. Die Radfahrenden werden aktuell auf der Fahrbahn geführt.	Neubau Radweg	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand. Diese Maßnahme kann zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen.	⊙⊙⊙⊙⊙
RV_30	Boltrayastraße	zwischen Mehrstraße und Rheinstraße	außerorts	1.160	Stadt Voerde	-	≥ 70	Nebennetz	Netzlücke Aus Voerde kommend kann das Stadtteilzentrum von Spellen schnell über die Boltrayastraße erreicht werden. Dieser Straßenzug besitzt aktuell keine Radverkehrsanlage.	Neubau Radweg	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand.	⊙⊙⊙⊙⊙
RV_31	Weseler Straße/ Böskenstraße (L4)	zwischen Bühlstraße und Rosenweg	außerorts	1.700	Straßen.NRW	3.065	≥ 70	Hauptnetz	Der Radverkehr wird einseitig als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt. Die Radwegbreite ist unzureichend.	Ausbau Radverkehrsanlage	Prüfung Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radwegs auf mindestens 2,50 m (besser 3,00 m).	⊙⊙⊙⊙⊙
RV_32	Böskenstraße (L4)	zwischen Gehrstraße und Bühlstraße	außerorts	530	Straßen.NRW	3.065	≥ 70	Hauptnetz	Der bestehenden Radverkehrsanlage fehlt ein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn. Zudem weist die Oberfläche punktuell Mängel auf.	Neubau Radweg	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand.	⊙⊙⊙⊙⊙
RV_33	Weseler Straße	zwischen Schleusenstraße und Bühlstraße	außerorts	340	Stadt Voerde	-	50	Nebennetz	Die Oberfläche des Radwegs befindet sich punktuell in einem sehr schlechten Zustand.	Sanierung	Beidseitige Deckensanierung des Radwegs "Weseler Straße" zwischen Böskenstraße und Bühlstraße ist geplant.	⊙⊙⊙⊙⊙
RV_34	Weseler Straße	zwischen Schleusenstraße und Böskenstraße (L4)	außerorts	900	Stadt Voerde	-	50	Nebennetz	Die Oberfläche des Radwegs befindet sich punktuell in einem sehr schlechten Zustand.	Sanierung	Beidseitige Deckensanierung des Radwegs "Weseler Straße" zwischen Böskenstraße und Bühlstraße ist geplant.	⊙⊙⊙⊙⊙
RV_35	Böskenstraße (L4)	zwischen Gehrstraße und Frankfurter Straße (L396)	innerorts	300	Stadt Voerde	3.065	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.	Markierung	Markierung beidseitig eines Radfahrstreifens ggfs. Wegfall von Parken möglich.	⊙⊙⊙⊙⊙
RV_36	Rheinstraße	zwischen Scheltheide und Boltrayastraße	außerorts	600	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Die Oberfläche des Radwegs befindet sich punktuell in einem sehr schlechten Zustand.	Sanierung	Sanierung des gemeinsamen Geh- und Radwegs.	⊙⊙⊙⊙⊙
RV_38	Mittelstraße	zwischen Spellener Straße und Grenzstraße	außerorts	1.400	Stadt Voerde	-	30/50	Hauptnetz	Voerde und Friedrichsfeld sind die beiden bevölkerungsreichsten Stadtteile und bündeln entsprechend zahlreiche Infrastrukturen aus dem Bereich Sport, Freizeit, Versorgung und Kultur. Durch die Verbindung der beiden Zentren kann die wichtige Nord-Süd-Achse durch das Stadtgebiet weiter gestärkt werden. Zudem handelt es sich bei den etwa 4,5km um eine fahrradfreundliche Distanz.	Errichtung einer Fahrradstraße	Ausweichverbindung bzw. Alternative Wegeführung anstelle über die Frankfurter Straße zu fahren. Die Errichtung von Fahrradstraßen sollte geprüft werden, damit der Radfahrer auf dieser Route gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorzugt wird. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	⊙⊙⊙⊙⊙ Abhängig von den Umsetzungsstandards

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulasträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung
RV_39	Schafstege	zwischen Grenzstraße und Hammweg	außerorts	950	Stadt Voerde	-	30	Hauptnetz	Voerde und Friedrichsfeld sind die beiden bevölkerungsreichsten Stadtteile und bündeln entsprechend zahlreiche Infrastrukturen aus dem Bereich Sport, Freizeit, Versorgung und Kultur. Durch die Verbindung der beiden Zentren kann die wichtige Nord-Süd-Achse durch das Stadtgebiet weiter gestärkt werden. Zudem handelt es sich bei den etwa 4,5km um eine fahrradfreundliche Distanz.	Errichtung einer Fahrradstraße	Ausweichverbindung bzw. Alternative Wegeführung anstelle über die Frankfurter Straße zu fahren. Die Errichtung von Fahrradstraßen sollte geprüft werden, damit der Radfahrer auf dieser Route gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorzugt wird. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, Markierung von baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	 Abhängig von den Umsetzungsstandards
RV_40	Schafstege	zwischen Hammweg und Grünstraße	außerorts	400	Stadt Voerde	-	30	Hauptnetz	Voerde und Friedrichsfeld sind die beiden bevölkerungsreichsten Stadtteile und bündeln entsprechend zahlreiche Infrastrukturen aus dem Bereich Sport, Freizeit, Versorgung und Kultur. Durch die Verbindung der beiden Zentren kann die wichtige Nord-Süd-Achse durch das Stadtgebiet weiter gestärkt werden. Zudem handelt es sich bei den etwa 4,5km um eine fahrradfreundliche Distanz.	Errichtung einer Fahrradstraße	Ausweichverbindung bzw. Alternative Wegeführung anstelle über die Frankfurter Straße zu fahren. Die Errichtung von Fahrradstraßen sollte geprüft werden, damit der Radfahrer auf dieser Route gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorzugt wird. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	 Abhängig von den Umsetzungsstandards
RV_41	Kalbseckweg	zwischen Steinstraße und In den Eichen	außerorts	750	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Voerde und Friedrichsfeld sind die beiden bevölkerungsreichsten Stadtteile und bündeln entsprechend zahlreiche Infrastrukturen aus dem Bereich Sport, Freizeit, Versorgung und Kultur. Durch die Verbindung der beiden Zentren kann die wichtige Nord-Süd-Achse durch das Stadtgebiet weiter gestärkt werden. Zudem handelt es sich bei den etwa 4,5km um eine fahrradfreundliche Distanz.	Errichtung einer Fahrradstraße	Ausweichverbindung bzw. Alternative Wegeführung anstelle über die Frankfurter Straße zu fahren. Die Errichtung von Fahrradstraßen sollte geprüft werden, damit der Radfahrer auf dieser Route gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorzugt wird. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	 Abhängig von den Umsetzungsstandards
RV_42	Rheinpromenade	zwischen Dammstraße und Parkplatz Rheinpromenade in Höhe Unterer Hilding	innerorts	35	Stadt Voerde	-	30	Hauptnetz	Am Parkplatz in Richtung Dammstraße fühlen sich Radfahrende mit dem ein- und ausfahrendem Kfz-Verkehr nicht sicher.	Markierung	Markierung von Fahrradpiktogrammen (und ggfs. Fußgängerpiktogrammen), um den Kfz-Verkehr auf Radfahrende und zu Fuß Gehende aufmerksam zu machen.	
RV_43	Allee	zwischen Bahnhofstraße und Frankfurter Straße	innerorts	800	Stadt Voerde	-	30	Nebennetz	Entlang der Straße "Allee" befindet sich das Schulzentrum-Süd, das Freibad Voerde sowie das Haus Voerde. Alle drei Nutzungen erzeugen in Summe eine hohe Frequenz. In der Bestandsituation wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.  Sicherung des Schulwegs auf der Allee.	Errichtung einer Fahrradstraße	Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	 Abhängig von den Umsetzungsstandards
RV_44	Hindenburgstraße (B8)	zwischen Hugo-Mueller-Straße und Am Industriepark	außerorts	1.000	Bund	14.056	>70	Nebennetz	Die B8 ist eine bedeutende Verbindungsachse zwischen den Städten Wesel-Voerde-Dinslaken und nimmt aufgrund der Pendlerverflechtungen eine wichtige Funktion für den Alltagsradverkehr ein. Der gemeinsame Geh- und Radweg ist nicht beleuchtet.	Beleuchtung	Prüfung Einrichtung einer Beleuchtung. Allerdings: Prüfung auf Vereinbarkeit mit Umwelt- und Naturschutz erforderlich.  Alternativ: Markierung Schmalstrich (0,12 m) retroreflektierend.	 (Prüfung)   (Markierung)
RV_45	Hugo-Mueller-Straße	zwischen Alte Hünxer Straße und Heidestraße	innerorts	600	Stadt Voerde	-	30	Nebennetz	Die Hugo-Müller-Straße stellt eine wichtige Schulverbindung dar. Es ist ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen zu bemerken mit erhöhten Geschwindigkeiten festzustellen.	Umbau	Prüfung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen (z. B. Verschwenkungen/ Versätze, Aufpflasterung). Der Radverkehr sollte auf der Fahrbahn geführt werden.	
RV_46	Dammstraße	zwischen Parkplatz Storchennest und Kreisverkehr	innerorts	500	Stadt Voerde	-	40	Hauptnetz	Der Radverkehr wird derzeit unmittelbar auf die Fahrbahn geführt. Radfahrende fühlen sich nicht sicher in dem Straßenabschnitt.	Neubau Radweg	Prüfung Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs entlang der Dammstraße bis kurz vor den Kreisverkehr. Der Radverkehrs sollte am Kreisverkehr sicher auf die Fahrbahn geführt werden.	

bis 5.000 €  
 5.000 € - 20.000 €  
 20.000 € - 50.000 €  
 50.000 € - 100.000 €  
 über 100.000 €



ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulasträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung
KN_01	Frankfurter Straße (L396)/ Böskensstraße (L4)/ Poststraße	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW, Stadt Voerde	9.538 (L396), 3.056 (L4), 11.447 (L396)	50	Hauptnetz	Häufige Querung des Knotenpunktes notwendig, unsichere Querung der Rechtsabbiegespur auskommend von der Poststraße. LSA-Schaltung für zu Fuß Gehende und Radfahrende nicht optimal. Fehlende Signalisierung Radverkehr. Es handelt sich zudem um eine wichtige Verbindungachse nach Wesel, im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs Friedrichsfeld	LSA-Schaltung, Umbau	Alternative 1: Installation einer Signalleuchte für den Kfz-Verkehr, um auf querende Radfahrer und Fußgänger aufmerksam zu machen, Ergänzung des Fahrradsymbols an der LSA, Anpassung der LSA-Schaltung. Prüfung einer roten Fortmarkierung.  Alternative 2: Umbau zu einem Kreisverkehr mit kreisumlaufenden Radwegen.	€€€€€€ €€€€€€
KN_02	Eisenbahnunterführung Poststraße	innerorts	unsignalisiert	Stadt Voerde, Deutsche Bahn	-	40	Nebennetz	Die Eisenbahnunterführung auf der Poststraße unmittelbar am Bahnhof Friedrichsfeld ist relativ eng und bietet dadurch schlechte Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Stark befahrener Knotenpunkt von Radfahrenden als Verbindungselement zum Bahnhof.	Umbau	Der Umbau der Eisenbahnunterführung erfolgt im Zuge der Errichtung der Betuwe-Linie. Eine Anpassung des Querschnitts ist im Rahmen des Betuwe-Umbaus nicht geplant. Eine Radverkehrsanlage würde die Verkehrssicherheit erhöhen.	€€€€€€
KN_03	Hindenburgstraße (B8)/ Poststraße	innerorts	unsignalisiert	Bund, Stadt Voerde	14.056 (B8)	50	Hauptnetz	unsichere Kreuzung und fehlende Sichtbeziehungen beim Ab-/Einbiegen.	Umbau	Prüfung Optimierung des Knotenpunktes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Radfahrenden. Prüfung Errichtung eines Kreisverkehrs.	€€€€€€
KN_04	Hindenburgstraße (B8)/ Spellener Straße/ Hugo- Mueller-Straße	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Bund, Stadt Voerde	14.056 (B8)	50	Hauptnetz	Lange Wartezeiten an LSA. Zentraler Knotenpunkt als Verbindungselement zwischen "Friedrichsfeld-West" und "Friedrichsfeld- Ost" sowie in Fahrtrichtung Wesel.	Alternative 1: Anpassung LSA- Schaltung  Alternative 2: Umbau	Alternative 1: Prüfung Anpassung LSA- Signalisierung.  Alternative 2: Umbau zu einem Kreisverkehr mit kreisumlaufenden Radwegen.	€€€€€€ €€€€€€
KN_05	Spellener Straße/ Bülowstraße	innerorts	Kreisverkehr	Stadt Voerde	-	40	Hauptnetz	Der Radverkehr wird auf der Spellener Straße auf einem getrennten Geh- und Radweg geführt. Unmittelbar am Kreisverkehr wird der Radverkehr auf den getrennten Geh- und Radweg geführt. Viele Radfahrende nutzen diesen Knotenpunkt, um über die Bülowstraße zum Marktplatz Friedrichsfeld zu gelangen.	Umbau, Änderung der Radverkehrsführung	Bei kleineren Kreisverkehren (innerorts) ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu bevorzugen. Radfahrende werden mind. 10 m vor und nach dem Kreisverkehr sicher auf die Fahrbahn geführt. Radfahrende und Kfz fahren nicht nebeneinander in den Kreisverkehr ein, sondern hintereinander. Dadurch wird die Geschwindigkeit in den Knotenpunktbereichen gesenkt. Wichtig dabei ist, dass die Fahrbahnbreite im Kreisverkehr nicht zu breit ist, um Überholungen zu verhindern. Gleichzeitig erhalten Fußgänger mehr Platz auf dem Gehweg. Die Führung auf der Fahrbahn wird bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/24h empfohlen. Die Führung auf umlaufenden Radwegen kann hingegen vor allem an den Knotenpunktarmen neue Konfliktpunkte verursachen.	€€€€€€
KN_06	Bahnunterführung Spellener Straße	innerorts	unsignalisiert	Stadt Voerde	-	30	Hauptnetz	Der Radverkehr wird im Bereich der Unterführung auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg (Nordseite Spellener Straße) in beide Richtungen geführt. Vor und hinter der Unterführung müssen die Radfahrenden die Straßenseiten wechseln. Die Spellener Straße nimmt eine Verbindungsfunktion zwischen Spellen und Friedrichsfeld ein.	Umbau	Der Umbau der Eisenbahnunterführung erfolgt im Zuge der Errichtung der Betuwe-Linie. Es ist ein zusätzlicher Geh- und Radweg auf der Südseite der Spellener Straße vorgesehen. Dies ermöglicht ein sichere Verkehrsführung durch die Bahnunterführung und verhindert zudem das Wechseln der Straßenseiten.	€€€€€€

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulasträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung
KN_07	Alte Mittelstraße/ Spellener Straße	innerorts	unsignalisiert	Stadt Voerde	-	30	Hauptnetz	Die Umlaufsperrn haben einen sehr geringen Abstand zueinander. Ein Durchkommen mit dem Fahrrad (insb. Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder) ist kaum möglich.	Umbau	Alternative 1: Breite der Umlaufsperrn vergrößern und Errichtung des Zeichen 205 StVO.  Alternative 2: Seitliche Einengung der Fahrbahn z. B. auch durch Einsatz von Pollern und Errichtung des Zeichen 205 StVO.  Alternative 3: Markierung auf der Fahrbahn zur Warnung der Radfahrer und Errichtung des Zeichen 205 StVO.	€€€€€€ €€€€€€ €€€€€€
KN_08	Frankfurter Straße (L396)/ Rheinstraße/ Spellener Straße	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW, Stadt Voerde	11.447 (L396)	50/40	Hauptnetz	Lange Wartezeiten an LSA und kurze Grünphasen.	Anpassung LSA- Schaltung	Prüfung Anpassung LSA-Signalisierung. LSA mit dem Kfz-Verkehr synchron schalten.	€€€€€€
KN_09	Am Hallenbad/ Franzosenstraße	innerorts	unsignalisiert	Stadt Voerde	-	30	Nebennetz	Sackgasse ohne Hinweis darauf, dass diese für Radfahrende und zu Fuß Gehende frei ist.	Beschilderung	Ergänzung Beschilderung Verkehrszeichen 357-50 mit dem Verkehrszeichen "Sackgasse für Rad- und/oder Fußgänger frei"	€€€€€€
KN_10	Frankfurter Straße (L396)/ Franzosenstraße	außerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Stadt Voerde	11.447 (L396)	≥ 70	Hauptnetz	Fehlende, sichere Quermöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Schaffung einer sicheren Querungshilfe in Form einer Mittelinsel.	€€€€€€
KN_11	Frankfurter Straße (L396)/ Mehrstraße/ Grenzstraße	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW, Stadt Voerde	11.447 (L396)	≥ 70	Hauptnetz	Lange Wartezeiten an LSA.	Anpassung LSA- Schaltung	Prüfung Anpassung LSA-Signalisierung.	€€€€€€
KN_12	Grenzstraße/ Schafstege	innerorts	unsignalisiert	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird auf der Grenzstraße in Richtung Schafstege über eine Mittelinsel geführt. Auf der Schafstege wird der Radverkehr kurzzeitig auf einem Radweg in beide Richtungen geführt, sodass es zu Konflikten zwischen entgegenkommendem Radfahrern oder Fußgängern kommen kann. Eine sichere Führung aus Richtung Grenzstraße auf die Schafstege ist nicht gegeben.	Umbau	Alternative 1: Ausbau des bereits vorhandenen Trampelpfades mit einer Breite von 2,50 m und Beschilderung "Vorfahrt achten" (Verkehrszeichen 205). Markierungen auf dem Boden weisen die Richtung.  Alternative 2: Errichtung einer weiteren Querungshilfe (westlich) mit Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer Länge von ca. 10,00 m südlich der Grenzstraße.	€€€€€€ €€€€€€
KN_13	Hindenburgstraße (B8)/ Heidestraße	außerorts	unsignalisiert	Bund	14.056	≥ 70	Hauptnetz	Der Radverkehr wird von einem gemeinsamen Geh- und Radweg in Richtung Heidestraße über eine Mittelinsel geführt. Die Länge der Aufstellfläche ist relativ schmal.	Umbau	Die Länge der Aufstellfläche sollte auf 3,50 m verbreitert werden.	€€€€€€
KN_14	Hans-Richter-Straße/ Alte Hünxer Straße/ Max- Planck-Straße	außerorts	unsignalisiert	Kreis Wesel, Stadt Voerde	5.620	≥ 70	Hauptnetz	Unsichere Querung über die Hans-Richter-Straße von der Alte Hünxer Straße und Max-Planck-Straße. Es handelt sich um eine wichtige Verbindungsachse zum Gewerbegebiet Buchholtswelmen in Hünxe, die verkehrssicher ausgebaut werden sollte.	Umbau	Prüfung Errichtung eines Kreisverkehrs (außerorts) mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg. Der Radverkehr ist dabei vorfahrrechtlich unterzuordnen.	€€€€€€
KN_15	Hans-Richter-Straße/ Kastanienallee/ Albert- Einstein-Straße	außerorts	unsignalisiert	Kreis Wesel, Stadt Voerde	5.620	≥ 70	Hauptnetz	Fehlende sichere Verbindung von der Kastanienallee auf die Hans-Richter-Straße und Albert-Einstein-Straße. Es handelt sich um eine wichtige Verbindungsachse zum Gewerbegebiet Buchholtswelmen in Hünxe, die verkehrssicher ausgebaut werden sollte.	Umbau	Prüfung Errichtung eines Kreisverkehrs (außerorts) mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg. Der Radverkehr ist dabei vorfahrrechtlich unterzuordnen.	€€€€€€
KN_16	Hindenburgstraße (B8)/ Am Industriepark	außerorts	Knotenpunkt mit Teilsignalisierung	Stadt Voerde	14.056 (B8)	50/ ≥ 70	Hauptnetz	Unsichere Querung der Kfz-Rechtsabbiegerspur.	LSA-Schaltung	Installation einer Signalleuchte für den Kfz-Verkehr, um auf querende Radfahrer und Fußgänger aufmerksam zu machen. LSA mit dem Kfz-Verkehr synchron schalten.	€€€€€€
KN_17	Grenzstraße (Abzweig in Richtung Hindenburgstraße)	innerorts	unsignalisiert	Stadt Voerde	-	50	Nebennetz	Sackgasse ohne Hinweis darauf, dass diese für Radfahrende und zu Fuß Gehende frei ist (in Richtung B8).	Beschilderung	Ergänzung der Beschilderung durch das Verkehrszeichen 357-50 mit dem Zusatzzeichen "Sackgasse für Rad- und/oder Fußgänger frei"	€€€€€€
KN_18	Hindenburgstraße (B8)/ Hammweg	außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Bund, Straßen.NRW	14.056 (B8), 16.367 (B8), 7.697 (L463)	≥ 70	Hauptnetz	Lange Wartezeiten an LSA und kurze Grünphasen.	Anpassung LSA- Schaltung	Prüfung Anpassung LSA-Signalisierung. LSA mit dem Kfz-Verkehr synchron schalten.	€€€€€€

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulasträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung
KN_19	Frankfurter Straße (L396)/ Över de Hölter	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Stadt Voerde	11.447 (L396)	50	Hauptnetz	Fehlende sichere Querung von der Straße Över de Hölter auf den einseitig geführten gemeinsamen Geh- und Radweg der Frankfurter Straße.	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung Errichtung einer sicheren Querungshilfe in Form einer Mittelinsel.	€€€€€€
KN_20	Grünstraße/ Küttemannweg	innerorts	unsignalisiert	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Die Umlaufgitter haben einen sehr geringen Abstand zueinander. Ein Durchkommen mit dem Fahrrad (insb. Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder) ist kaum möglich.	Umbau	Alternative 1: Breite der Umlaufsperrn vergrößern und Errichtung des Zeichen 205 StVO.  Alternative 2: Seitliche Einengung der Fahrbahn z. B. auch durch Einsatz von Pollern und Errichtung des Zeichen 205 StVO.  Alternative 3: Markierung auf der Fahrbahn zur Warnung der Radfahrer und Errichtung des Zeichen 205 StVO.	€€€€€€  €€€€€€  €€€€€€
KN_21	Bülowstraße/ Schmalter Weg	innerorts	unsignalisiert	Stadt Voerde	-	30	-	Gehweg (Zeichen 239)	Beschilderung	Es sollte geprüft werden, ob der Radverkehr durch das Zusatzzeichen "Radfahrer frei" zugelassen werden darf.	€€€€€€
KN_22	Bahnhofstraße/ Friedrichsfelder Straße	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Kreis Wesel, Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Lange Wartezeiten an LSA und kurze Grünphasen.	Anpassung LSA-Schaltung	Prüfung Anpassung LSA-Signalisierung. LSA mit dem Kfz-Verkehr synchron schalten.	€€€€€€
KN_23	Bahnhofstraße/ Im Osterfeld/ Grutkamp	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Stadt Voerde	-	30/ 50	Hauptnetz	An dem Knotenpunkt ist die Einbindung des Radverkehrs zu optimieren. Radfahrende müssen längere Wartezeiten auf sich nehmen, um die Kreuzung zu passieren. Zudem besteht ein Konfliktpotenzial zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.	Umbau	Für die Bahnhofstraße wurde ein Straßenausbaukonzept mit drei Varianten erstellt. Die Anliegeranhörung für das Straßenausbaukonzept zur Erneuerung der Bahnhofstraße (zwischen Grutkamp und Frankfurter Straße) ist für zwei Varianten vorgesehen. Variante A: Bau eines (Mini-)Kreisverkehrs an der Bahnhofstraße/ Im Osterfeld/ Grutkamp. Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (in Verbindung mit Maßnahme RV_13 und RV_14) Variante B: Die vorhandene Fahrbahn erhält im Teilbereich eine bituminöse Deckenerneuerung	€€€€€€
KN_24	Bahnhofstraße/ Alexanderstraße	innerorts	Kreisverkehr	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird unmittelbar am Kreisverkehr vom getrennten Geh- und Radweg auf die Fahrbahn geführt.	Änderung der Radverkehrsführung	Bei kleineren Kreisverkehren (innerorts) ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu bevorzugen. Radfahrende werden mind. 10,00 m vor dem Kreisverkehr sicher auf die Fahrbahn geführt. Radfahrende und Kfz fahren nicht nebeneinander in den Kreisverkehr ein, sondern hintereinander. Dadurch wird die Geschwindigkeit in den Knotenpunktbereichen gesenkt. Wichtig dabei ist, dass die Fahrbahnbreite im Kreisverkehr nicht zu breit ist, um Überholungen zu verhindern. Gleichzeitig erhalten Fußgänger mehr Platz. Die Führung auf der Fahrbahn wird bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/24h empfohlen. Die Führung auf umlaufenden Radwegen kann hingegen vor allem an den Knotenpunktarmen neue Konfliktpunkte verursachen.	€€€€€€  €€€€€€

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulasträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung
KN_25	Frankfurter Straße/ Breiter Deich	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Stadt Voerde	8.044	50	Hauptnetz	Dieser Knotenpunkt besitzt ein hohes Fahrradaufkommen und wird neben dem Schulverkehr auf von vielen Ausflugsradfahrenden genutzt. Die schlechte Einsehbarkeit des Kurvenbereichs sowie die gefahrenen Geschwindigkeiten der Pkw verringern das Sicherheitsempfinden. Es fehlt eine sichere Quermöglichkeit.	Umbau	Prüfung einer sicheren Überleitung von der Straße über die Hölter über die Frankfurter Straße auf den gemeinsamen Geh- und Radweg. Ggfs. Prüfung Errichtung einer Querungshilfe oder Dunkelampel und Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges (begrenzter Fahrbahnquerschnitt).	€€€€€€
KN_26	Frankfurter Straße/ Ahrstraße	außerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Stadt Voerde	9.059	≥ 70	Hauptnetz	fehlende, sichere Quermöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung Errichtung einer sicheren Querungshilfe in Form einer Mittelinsel.	€€€€€€
KN_27	Frankfurter Straße/ Rahmstraße	außerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Stadt Voerde	9.059	50	Hauptnetz	fehlende, sichere Quermöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung Errichtung einer sicheren Querungshilfe in Form einer Mittelinsel.	€€€€€€
KN_28	Frankfurter Straße/ Rahmstraße	außerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Stadt Voerde	9.059	50	Hauptnetz	Die eingezeichnete Furtmarkierung weist eine weite Entfernung (ca..7,5 m) zur Frankfurter Straße auf. Dadurch werden Radfahrende von abbiegenden oder einbiegenden Fahrzeugen erst sehr spät gesehen.	Markierung	Die Furtmarkierung sollte in Richtung Frankfurter Straße versetzt werden, damit Radfahrende besser von den ein- und abbiegenden Fahrzeugen gesehen werden. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob die Furtmarkierung rot eingefärbt und durch Fahrradpiktogramme ergänzt werden kann.	€€€€€€
KN_29	Frankfurter Straße/ Friedrichstraße/ Weg Lohberger Leitgraben	außerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Stadt Voerde	9.059	≥ 70	Nebennetz	fehlende, sichere Quermöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung Errichtung einer sicheren Querungshilfe in Form einer Mittelinsel.	€€€€€€
KN_30	Friedrichstraße (Bereich Bahnunterführung)	innerorts	unsignalisiert	Stadt Voerde	-	50	Nebennetz	Die Umlaufgitter haben einen sehr geringen Abstand zueinander. Ein Durchkommen mit dem Fahrrad (insb. Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder) ist kaum möglich.	Umbau	Alternative 1: Breite der Umlaufsperrn vergrößern und Errichtung des Zeichen 205 StVO.  Alternative 2: Seitliche Einengung der Fahrbahn z. B. auch durch Einsatz von Pollern und Errichtung des Zeichen 205 StVO.  Alternative 3: Markierung auf der Fahrbahn zur Warnung der Radfahrer und Errichtung des Zeichen 205 StVO.	€€€€€€ €€€€€€ €€€€€€

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulasträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung
KN_31	Rahmstraße (L4) (Bahnunterführung)	außerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Deutsche Bahn	-	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird bei der Bahnunterführung beidseitig unmittelbar auf die Fahrbahn geführt (ohne eigene Radverkehrsanlage). Der Querschnitt der Unterführung ist deutlich zu schmal.	Alternative 1: Geschwindigkeitsreduzierung  Alternative 2: Umbau	Alternative 1: In einem ersten Schritt sollte die Geschwindigkeit kurzfristig zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit auf 30 km/h reduziert werden.  Alternative 2: Langfristig sollte geprüft werden, ob die Bahnunterführung ausgebaut werden kann, um allen Verkehrsteilnehmern genug Platz einzuräumen.	€€€€€€
KN_32	Dinslakener Straße (K17)/ Rahmstraße (L4)	außerorts	Knotenpunkt mit Teilsignalisierung	Straßen.NRW, Kreis Wesel	7.980	50	Hauptnetz	LSA-Schaltung ist nicht radfahrerfreundlich.	Anpassung LSA- Schaltung	Prüfung Anpassung LSA-Signalisierung und LSA-Schaltung. LSA mit dem Kfz-Verkehr synchron schalten.	€€€€€€
KN_33	Hindenburgstraße (B8)/ Rahmstraße (L4)/ Tenderingweg	außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW, Stadt Voerde	16.367/ 17.239 (B8)	≥ 70	Hauptnetz	LSA-Schaltung ist nicht radfahrerfreundlich.	Anpassung LSA- Schaltung	Prüfung Anpassung LSA-Signalisierung. LSA mit dem Kfz-Verkehr synchron schalten.	€€€€€€
KN_34	Hindenburgstraße (B8)/ Schwanenstraße	außerorts	unsignalisiert	Bund, Stadt Voerde	16.367	≥ 70	Hauptnetz	Unsichere Querung der Schwanenstraße. Der Radverkehr kann bei abbiegendem Kfz-Verkehr von der B8 schnell übersehen werden.	Umbau, Markierung	Prüfung Errichtung einer Querungshilfe mittels einer Mittelinsel. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob die Furtmarkierung rot eingefärbt und durch Fahrradpiktogramme ergänzt werden kann.	€€€€€€
KN_35.1	Schülerweg/ Hindenburgstraße (B8)/ Bruckhausener Weg	außerorts	unsignalisiert	Bund, Stadt Voerde	16.367	≥ 70	Hauptnetz	Unsichere Querung der B8 vom Schülerweg in den Bruckhausener Weg.	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung Errichtung einer sicheren Querungshilfe in Form einer Mittelinsel Die Verbreiterung der Fahrbahn ist notwendig, um eine Querungshilfe zu errichten.	€€€€€€
KN_35.2	Bahnhofstraße/ Hindenburgstraße (B8)/ Bruckhausener Weg	außerorts	unsignalisiert	Bund, Stadt Voerde	16.367	≥ 70	Hauptnetz	Unsichere Querung der B8 vom Schülerweg in den Bruckhausener Weg.	Umbau	Alternativ zur Maßnahme KN_35.1 könnte zwischen der Bahnhofstraße und dem Bruckhausener Weg ein neuer Radweg auf der östlichen Straßenseite entlang der B8 erbaut werden. Dann würde die Verbindung über die Bahnhofstraße und die B8 in Richtung Bruckhausener Weg verlaufen. Eine andere Möglichkeit wäre es den östlich abzweigenden Weg durch den Wald zu sanieren und für Radfahrende attraktiver zu gestalten.	€€€€€€
KN_36	Ahrstraße (L4, Einfahrt Radweg zwischen Rhein und Kraftwerk)	außerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Stadt Voerde	1.948	50	Hauptnetz	Abbiegende Radfahrende in die Ahrstraße achten nicht auf querende Radfahrer.	Markierung, Beschilderung	Auskommend vom Radweg entlang des Rheins in Richtung Ahrstraße sollten Radfahrende durch das Zeichen 205 StVO mit dem Zusatzzeichen 1000-32 StVO auf querenden Radverkehr aufmerksam gemacht werden. Zudem sollte der Kreuzungsbereich durch Markierung eine Furt inkl. Fahrradpiktogramme erhalten.	€€€€€€
KN_37	Dammstraße (Bereich Parkplatz Dammstraße am Storchennest)	außerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Stadt Voerde	1.948	≥ 70	Hauptnetz	Fehlende, sichere Überleitung auf die Fahrbahn.	Führung auf Fahrbahn	Der Radverkehr sollte vom gemeinsamen Geh- und Radweg sicher auf die Fahrbahn geführt werden.	€€€€€€
KN_38	Dammstraße/ Hohe Straße	außerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Stadt Voerde	1.948	70	Hauptnetz	Fehlende, sichere Querungsmöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung Errichtung einer sicheren Querungshilfe in Form einer Mittelinsel.	€€€€€€
KN_39	Schulstraße/ Schloßstraße	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Stadt Voerde	1.948	50	Hauptnetz	Fehlende, sichere Überleitung auf die Fahrbahn.	Führung auf Fahrbahn	Der Radverkehr sollte vom gemeinsamen Geh- und Radweg sicher auf die Fahrbahn geführt werden.	€€€€€€
KN_40	Mehrumer Straße (Ortseingang Spellen)	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Stadt Voerde	3.065	70	Hauptnetz	Fehlende, sichere Überleitung auf die Fahrbahn.	Führung auf Fahrbahn	Der Radverkehr sollte vom gemeinsamen Geh- und Radweg sicher auf die Fahrbahn geführt werden.	€€€€€€
KN_41	Mehrstraße/ Boltraystraße	außerorts	unsignalisiert	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Fehlende, sichere Querungsmöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung Errichtung einer sicheren Querungshilfe in Form einer Mittelinsel.	€€€€€€
KN_42	Weseler Straße/ Bereich Rosenweg	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW	3.065	30	Hauptnetz	Fehlende, sichere Überleitung auf die Fahrbahn.	Führung auf Fahrbahn	Der Radverkehr sollte vom gemeinsamen Geh- und Radweg sicher auf die Fahrbahn geführt werden.	€€€€€€

ID_Nr	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung
KN_43	Bühlstraße/ Weseler Straße	außerorts	unsignalisiert	Kreis Wesel, Stadt Voerde	5.514	50	Nebennetz	Fehlende, sichere Überleitung auf die Fahrbahn.	Errichtung einer Querungshilfe	Der Radverkehr sollte vom gemeinsamen Geh- und Radweg sicher auf die Fahrbahn geführt werden.	€€€€€€
KN_44	Gehrstraße	außerorts	unsignalisiert	Stadt Voerde	-	50	Nebennetz	Sackgasse ohne Hinweis darauf, dass diese für Radfahrende und zu Fuß Gehende frei ist.	Beschilderung	Ergänzung Beschilderung Verkehrszeichen 357-50 mit dem Verkehrszeichen "Sackgasse für Rad- und/oder Fußgänger frei"	€€€€€€
KN_45	Bahnhofstraße/ Allee/ Feldmannweg	innerorts	unsignalisiert	Stadt Voerde	-	30	Hauptnetz	unsichere Führung des Radverkehrs	Umbau	Für die Bahnhofstraße wurde ein Straßenausbaukonzept mit drei Varianten erstellt. Die Anliegeranhörung für das Straßenausbaukonzept zur Erneuerung der Bahnhofstraße (zwischen Grutkamp und Frankfurter Straße) ist für zwei Varianten vorgesehen. Variante A: Bau eines (Mini-)Kreisverkehrs an der Kreuzung Bahnhofstraße/ Allee/ Feldmannweg. Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (in Verbindung mit Maßnahme RV_13 und RV_14) Variante B: Ausbau nur bis zur Kreuzung Feldmannweg/Bahnhofstraße/Allee (Knotenpunkte im Bestand belassen) (in Verbindung mit Maßnahme RV_13 und RV_14)	€€€€€€
KN_46	Grünstraße/ Friedrichsfelder Straße	außerorts	unsignalisiert	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Fehlende, sichere Querungsmöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung Errichtung einer sicheren Querungshilfe in Form einer Mittelinsel.	€€€€€€

bis 5.000 €  
 5.000 € - 20.000 €  
 20.000 € - 50.000 €  
 50.000 € - 100.000 €  
 über 100.000 €







Quellen: eigene Aufnahmen

# Radverkehrskonzept für die Stadt Voerde

## Allgemeine Maßnahmen

Stand: 02.11.2021



**Voerde**

... junge Stadt am Niederrhein

Vorstellung von:

**büro stadVerkehr**



Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

# Inhalt

## 1. Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur

- Radabstellanlagen
- Mobilstationen
- Etablierung der verbundweiten DeinRadschloss Radabstellanlagen
- Fahrradreparaturpoints
- (E-)Lastenrad-Verleih/ Das freie Lastenrad

## 2. Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

- Projekt „STADTRADELN“
- Sicherheit auf Schulwegen
- Fahrsicherheitstraining für Senioren/ E-Bike-Schulung
- Winterdienst auf Hauptadwegen

## 3. Mobilitätsmanagement

# Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur

## Radabstellanlagen

	Bahnhof Voerde	Bahnhaltepunkt Friedrichsfeld	Spellen Ortskern (Friedrich-Wilhelm-Straße)	Friedrichsfeld Ortskern (Am Markt)	Rathaus Voerde
Bestand	66 überdachte Ständer/ Bügel sowie 22 Fahrradboxen	Sammelradabstellanlage (110 Plätze, ohne Zugangsbeschränkung, hohe Auslastung)	Keine öffentlichen Radabstellanlagen	Keine öffentlichen Radabstellanlagen, vereinzelt Angebot durch die Einzelhändler vor Ort	ca. 15 Anlehnbügel südwestlich am Rathausplatz und eine E-Bike-Ladestation
Maßnahmenvorschlag	Errichtung von mind. 64 überdachten Fahrradbügeln (bei guter Nutzung, Erhöhung der Anzahl) ggfs. in Form einer Sammelradabstellanlage (mit Zugangsbeschränkung z. B. durch eine Chipkarte)  Errichtung von mind. 10 bis 12 weiteren Fahrradboxen (z. B. DeinRadschloss)	Ergänzung von mind. 20 (überdachten) Fahrradbügeln (bei guter Nutzung, Erhöhung der Anzahl)  Installation von mind. 8 bis 10 Fahrradboxen (z. B. DeinRadschloss)  Sammelradabstellanlage sollte wieder eine Zugangsbeschränkung z. B. durch eine Chipkarte erhalten	Errichtung von mind. 8 bis 10 Fahrradbügeln (ggfs. durch Entfall von ein bis zwei Parkplätzen)	Errichtung von mind. 10 bis 12 Fahrradbügeln (ggfs. durch Entfall von ein bis zwei Parkplätzen)	Errichtung von mind. 8 bis 10 Fahrradbügeln (mit Überdachung) in unmittelbarer Nähe zum Rathauseingang
02.11.2021			<p>➔ Im Rahmen einer möglichen Reaktivierung der Walsumbahn sind weitere Standorte für Radabstellanlagen zu prüfen</p>		

## Mobilstationen

Unter Mobilstationen werden multimodale Verknüpfungspunkte verstanden, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden. Im Rahmen des verbundweiten Konzept für die Errichtung von Mobilstationen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR (VRR) wurden bereits Standorte für (potenzielle) Mobilstationen im Verbundraum identifiziert und genauer untersucht.

Darüber hinaus sind im Mobilitätskonzept des Kreises Wesel aus dem Jahr 2020 Standorte für Mobilstationen in Voerde definiert.

Folgende Standorte werden im Mobilitätskonzept definiert:

- Friedrichsfeld Bahnhof
- Voerde Bahnhof
- Spellen Kirche
- Post Friedrichsfeld
- Rathausplatz Voerde
- Schlesierstraße Möllen
- Götterswickerhamm
- Wohnquartier Pestalozzischule

Im Konzept des VRR werden folgende Standorte für Mobilstationen vorgeschlagen. Im Rahmen der Untersuchung wurden die Standorte auch unter Berücksichtigung der vorhandenen Elemente untersucht. Entsprechend sollen die nicht vorhandenen Elemente der Mindestausstattung nachgerüstet werden:

- Friedrichsfeld Bahnhof: DFI Bus, Stele und Wegweisung Mobilstation, Umgebungsplan sowie ggfs. Elemente mit hoher Notwendigkeit wie B+R Anlage, Bikesharing, Gepäckschließfächer
  - Rathausplatz Voerde: B+R Anlage normal, Barrierefreiheit, DFI Bus, Stele und Wegweisung Mobilstation, Uhr, Umgebungsplan sowie ggfs. Elemente mit hoher Notwendigkeit wie Gesicherte B+R Anlage, Bikesharing, Carsharing, Gepäckschließfächer, Kundencenter, Lastenräder, Öffentliches WC, P+R-Anlage, Radluft, Radstation/-service, Rollersharing, Taxistand, Videoüberwachung
  - Voerde Bahnhof: FI Bus, Stele und Wegweisung Mobilstation, Umgebungsplan sowie ggfs. Elemente mit hoher Notwendigkeit wie Bikesharing, Gepäckschließfächer
- ➔ Ein Feinkonzept sollte die genauen Standorte der potenziellen Mobilstationen genauer untersuchen und den Platz mit den Ausstattungselementen definieren.

## Etablierung der verbundweiten DeinRadschloss Radabstellanlagen

- Verbesserung der Radabstellsituation an ÖPNV-Haltepunkten, um mehr Menschen zu motivieren, auf die Verkehrsmittel Fahrrad und Bahn oder Schnellbus umzusteigen.
- DeinRadschloss ist ein vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) entwickeltes einheitliches System von Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltepunkten. Es ist bereits in vielen VRR-Verbundstädten installiert (z. B. Duisburg, Oberhausen, Krefeld). Die Verknüpfung der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV stehen dabei im Vordergrund und sollen den Umstieg vereinfachen und vor allem bequemer und sicherer gestalten.
- Zur Auswahl stehen witterungsgeschützte und sichere Fahrradboxen sowie Sammelabstellanlagen. Fahrradboxen bieten Platz für ein Fahrrad, es besteht auch die Möglichkeit die Fahrradboxen mit dem Einbau von Lademöglichkeiten zu installieren, sodass Pedelecs- und E-Bike-Nutzer bequem während ihrer Abwesenheit das Fahrrad laden können. Sammelabstellanlagen verfügen dagegen über eine deutlich

höhere Anzahl an verfügbaren Stellplätzen. Mithilfe eines bestimmten Mechanismus können sowohl die Fahrradboxen als auch in den Sammelabstellanlagen eine Doppelstockanlage platzsparend aufgebaut werden. Die abschließbaren Radabstellanlagen können über die Website [www.deinradschloss.de](http://www.deinradschloss.de) reserviert werden. Für die Nutzer besteht die Möglichkeit, den Stellplatz ganzjährig, monatlich, wöchentlich oder tageweise gegen eine geringe Gebühr anzumieten (z. B. Tagesgebühr 1 EUR). Eine Fahrradbox kostet etwa 3 Tsd. EUR. Gefördert werden können 90% der zuwendungsfähigen Investitionskosten bis zu einem – nur für DeinRadschloss gültigen – Höchstbetrag von 2,2 Tsd. EUR netto je Fahrradbox oder 1,95 Tsd. EUR netto je Stellplatz in einer DeinRadschloss-Sammelanlage (§ 12 ÖPNVG).

- Der VRR ist dabei Fördermittelgeber, Projektkoordinator und Markeninhaber. Den technischen Support für die Boxen übernimmt der derzeitige Betreiber des Hintergrundsystems der Fahrradboxen. Aufgabe der Stadt Voerde wäre z. B. die Pflege der Zuwegung zum Boxenstandort, falls diese in kommunaler Zuständigkeit liegt.

# Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur

- Bei Errichtung von DeinRadschloss-Abstellanlagen besteht eine 20-jährige Zweckbindungsfrist mit dem VRR. In regelmäßigen Abständen ist ein Nachweis einer Mindestauslastung erforderlich. Zudem ist der barrierefreie Zugang zu den Fahrradboxen zu gewährleisten. Die Einnahmen der Radabstellanlagen gehen an den Betreiber des Hintergrundsystems der Boxen. Sämtliche technische Unterhaltungskosten dieses Betreibers werden gegengerechnet. Eventuelle Einnahmeüberschüsse werden an die öffentliche Hand weitergegeben und wirken sich auf die Förderabwicklung aus.
- ➔ Für Voerde wird die Einführung von DeinRadschloss-Anlagen an den beiden Bahnhofpunkten und ggfs. an bedeutenden ÖPNV-Haltestellen empfohlen:
  - Bahnhofpunkte Voerde
  - Bahnhofpunkt Friedrichsfeld
  - Rathausplatz
- ➔ Abstimmungstermin mit der Stadtverwaltung, dem VRR sowie DeinRadschloss
- ➔ Es ist zu empfehlen, die Einführung von DeinRadschloss-Radabstellanlagen für den gesamten Kreis Wesel einzuführen, damit nicht nur die Haltepunkte in Voerde mit sicheren Radabstellanlagen ausgestattet werden, sondern auch alle weiteren bedeutenden ÖPNV-Haltepunkte im Kreis Wesel. Daher ist eine frühzeitige Einbindung der entsprechenden Beteiligten des Kreises zu berücksichtigen.



Beispiel einer DeinRadschloss-Radabstellanlage am Bahnhofpunkt Krefeld Königshof (Eigene Aufnahme)

## Fahrradreparaturpoints

- Zur Attraktivitätssteigerung des Fahrrads können öffentlich zugängliche, kleinere Reparaturstationen einen Beitrag leisten. Diese Servicestationen sind mit einem kleinen Reparaturset (z. B. Schraubendreher, Inbusschlüssel, Reifenheber etc.) sowie einer Luftpumpe ausgestattet. Zusätzlich besteht die Möglichkeit einen Ständer zu integrieren, damit das Fahrrad zur Reparatur aufgehängt werden kann. Radfahrer können somit selbstständig kleine Reparaturen an ihrem Fahrrad durchführen.

### ➔ Mögliche Standorte in Voerde sind:

- Bahnhof Voerde
- Bahnhofpunkte Voerde
- Rathausplatz Voerde
- Bahnhofpunkt Friedrichsfeld
- Friedrichsfeld Ortskern (Am Markt)
- Spellen Ortskern (Friedrich-Wilhelm-Straße)
- Rheinufer in Götterswickerham im Bereich des Restaurants „Zur Arche“

- Kosten für eine Radreparaturpoint inkl. Fahrradpumpe ca. 2.000 bis 2.500 € (keine Förderung)



Reparaturpoint (Eigene Aufnahme)



(Adobe Stock)

## (E-)Lastenrad-Verleih/ Das freie Lastenrad

- Lastenräder sind in vielen Bereichen für private (z. B. Familienrad zum Transport von Kindern oder Einkäufen) und wirtschaftliche (z. B. Kurier- oder Postdienste, Handwerk) Zwecke einsetzbar. Sie tragen zum Umweltschutz bei, indem sie den CO<sub>2</sub>-Ausstoß sowie die Feinstaub- und Lärmbelastungen verringern. Aus diesem Grund sollte die Stadt Voerde die Nutzung von (E-)Lastenrädern fördern und unterstützen.
- Mit der Einführung eines freien E-Lastenradverleihs für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen soll das Fahrrad als Transportmittel stärker gefördert werden. Lastenräder bieten eine umweltfreundliche Transportalternative gegenüber dem Auto. Neben Gegenständen und Lebensmitteln (z. B. Großeinkäufe) können auch Kinder transportiert werden.
- In vielen anderen Städten wie Schermbeck, Rheinberg oder Xanten haben sich Lastenradverleihe bereits etabliert. Die Stadtverwaltung wurde bereits durch die Politik (Drucksache 17/240) beauftragt, Ansätze für ein Lastenradverleih-Projekt in den Haushaltsplan aufzunehmen.
- Für Voerde werden zunächst zwei freie Lastenräder vorgeschlagen. Ein Rad soll dabei insbesondere für Kindergärten/ Schulen von Voerde zur Verfügung stehen. Ein zweites Rad sollte für Bürgerinnen und Bürger an einem zentralen Punkt im Innenstadtbereich ausgeliehen werden können. Zum Start des Angebots könnte durch den Klimaschutzmanager der Stadt Voerde das Lastenrad an interessierte Radelnde ausgegeben werden.



Städtisches Lastenrad der Gemeinde Everswinkel  
(Eigene Aufnahme)



## Projekt „STADTRADELN“

- Stadtradeln ist ein Wettbewerb eines bundes- und europaweiten Klima-Bündnisses und verfolgt das Ziel, dass in den Kommunen ein Zeichen für verstärkte Radverkehrsförderung und Klimaschutz gesetzt wird. Teilnehmende sind dazu aufgerufen, innerhalb von 21 Tagen möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurückzulegen. Mitmachen können Städte, Gemeinden, Landkreise und Regionen mit ihrer Bevölkerung. Insgesamt werden die gesammelten zurückgelegten Kilometer mit dem Fahrrad innerhalb von 21 aufeinanderfolgenden Tagen eines jeden Jahres gezählt. Die Kommunen können diesen Zeitraum in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September selbst bestimmen.
- Die Stadt Voerde hat im Jahr 2021 bereits zum fünften Mal gemeinsam mit dem Kreis Wesel und weiteren kreisangehörigen Kommunen am Stadtradeln teilgenommen. Im Zeitraum vom 02.05.2021 bis 22.05.2021 konnten alle, die in Voerde wohnen, arbeiten, einem Verein zugehörig sind beim STADTRADELN teilnehmen und möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurücklegen.



Ergebnisse Stadtradeln in Voerde 2021 (stadtradeln.de)

- 2020: 700 aktive Radlerinnen und Radler mit insgesamt 51 Teams und 128.835 Kilometern
- 2021: 894 aktive Radlerinnen und Radler mit insgesamt 59 Teams und 143.558 Kilometern
- ➔ 2021 Zunahme gegenüber den Vorjahren (+194 Radelnde gegenüber 2020)
- ➔ Die Kampagne sollte in Voerde weitergeführt werden

## Sicherheit auf Schulwegen

- Der „**Radibus**“ ist ein Projektbeispiel aus dem Landkreis-Mittenberg für gemeinsames Radfahren zur Schule. Ehrenamtliche Fahrrad-Scouts (z. B. Erwachsene oder Schüler ab der 10. Klasse) holen Schüler zu einem bestimmten Zeitpunkt morgens an ausgemachten Startpunkten ab und begleiten sie radfahrend zur Schule. Auf diesem Weg wird sicheres Verhalten im Radverkehr eingeübt. Zur Zielgruppe zählen Schülerinnen und Schüler der 5. und 6. Klasse.
- Die Einrichtung von **Elterntaxi-Haltestellen** dient dazu, die Konflikte zwischen Pkw sowie Radfahrende und zu Fuß Gehende während der Hol- und Bringverkehre zur zu unterbinden. Insbesondere zu Schulbeginn und -ende kommt es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen vor den Schulgebäuden. Dadurch werden Radfahrer und Fußgänger in ihrem Bewegungsraum gefährdet. Haltende Fahrzeuge auf den Straßen und Bordsteinen, abrupt öffnende Autotüren und mitunter zu hohe Geschwindigkeiten der Pkws bergen erhöhte Unfallgefahr. Die

Eltern-Taxi-Haltestellen befinden sich einige hundert Meter vor den Schulen, so dass ein Vorfahren bis vor den Schuleingang nicht mehr möglich ist. Die Schüler können sicher an der Haltestelle aus- oder einsteigen ohne andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden und die restlichen Meter zu Fuß zur Schule zurücklegen.

Siehe auch Maßnahmenvorschlag 13.2, 13.3, 13.7, 13.8 Klimaschutzkonzept Voerde 2015

## Fahrsicherheitstraining für Senioren/ E-Bike-Schulung

- Mobilität spielt besonders im hohen Alter eine wichtige Rolle für Eigenständigkeit und Teilhabe an der Gesellschaft. Fahrradfahren kann Senioren dabei helfen, die Unabhängigkeit zu erhalten und den Aktionsradius zu erweitern. Kurse bzw. Schulungen für Senioren helfen dabei, mehr Sicherheit und Vertrauen beim Radfahren zu erhalten. Neben einem theoretischen Teil, bei dem die Sicherheit im Straßenverkehr und die Verkehrsregeln (z. B. Vorfahrtsregelung) erneut erläutert werden, können Senioren verschiedene Fahrräder von E-Bikes bis Dreirädern in der Praxis testen.
- Ältere Menschen, denen es zu anstrengend ist, mit einem herkömmlichen Fahrrad zu fahren, steigen insbesondere vermehrt auf Pedelecs und E-Bikes um. Damit Unfälle vermieden werden, sollten Fahrtrainings in Betracht gezogen werden. Derartige Kurse werden von der Deutschen Verkehrswacht e. V. angeboten, die Moderatoren für die Kurse ausbilden.

Siehe auch Maßnahmenvorschlag 13.7 des Klimaschutzkonzept Voerde 2015

## Winterdienst auf Hauptradwegen

- Ein häufiges Ärgernis auf Geh- und Radwegen ist der Winterdienst: Gehwege, Fahrbahnquerungen, ÖPNV-Haltestellen werden gar nicht oder spät geräumt; festgetretener Schnee wird mit Hilfe eines Salz-/ Split-Gemischs zu einem schwer bezwingbaren Ärgernis.
  - Laut Rechtsprechung wird Gehenden und Radfahrern eine eigenverantwortliche Aufmerksamkeit abverlangt, nach der erkennbaren Hindernissen ausgewichen werden soll. Bei den betroffenen Bürgern führt dies jedoch zu Unmut.
  - Hier kann mit einer entsprechenden Formulierung und Vorgaben in der Ortssatzung zur Räum- und Streupflicht (z. B. Breite des zu räumenden Bereichs und Streumaterial) Abhilfe geschaffen werden. Ein Fokus sollte zunächst auf den Winterdienst an Hauptradwegen gelegt werden.
- ➔ Hierfür müssen sich die Projektbeteiligten untereinander detailliert abstimmen und entsprechende Organisationsstrukturen und Arbeitsabläufe sowie rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen festlegen.

# Mobilitätsmanagement

## Betriebliches und Kommunales Mobilitätsmanagement

Das **Kommunale Mobilitätsmanagement** umfasst ein umfangreiches, umweltfreundliches Mobilitätsangebot, welches den Beschäftigten seitens der Stadtverwaltung angeboten bzw. finanzielle/ infrastrukturelle Anreize zur Nutzung der Angebote geschaffen werden. Dies können folgende Angebote sein:

- Bildung von Fahrgemeinschaften
- Nutzung des ÖPNV und des Fahrrads fördern
- Bereitstellung von Diensträdern/ Jobrädern/ Lastenrädern

➔ Stadtverwaltung als Vorbildfunktion

(Siehe auch Maßnahmenvorschlag 7.12 des Klimaschutzkonzept Voerde 2015)

Die Einrichtung eines **betrieblichen Mobilitätsmanagements** zielt auf eine Stärkung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote in Betrieben ab. Interessierte Unternehmen erhalten eine Einzelberatung zum Thema nachhaltige Mobilität. Ziel ist es, der

Mitarbeiterschaft verschiedene, umweltfreundliche Alternativen für den täglichen Arbeitsweg aufzuzeigen.

- Bereitstellung von sicheren, überdachten Radabstellanlagen
- Umkleiden und Duschkmöglichkeiten
- Lademöglichkeiten für E-Bikes/ Pedelecs am Arbeitsplatz
- Nutzung des ÖPNV (Jobticket) und des Fahrrads
- Einrichtung von Car- und Bikesharingsysteme
- Nutzung der betrieblichen Carsharingflotte durch die Bevölkerung außerhalb der Dienstzeiten am Wochenende
- Bereitstellung von Diensträdern/ Jobrädern/ Lastenrädern
- Nutzung von Angeboten der IHK zur Ausbildung von Mitarbeitenden zu betrieblichen Mobilitätsmanagern
- Schaffung von regelmäßigen Beratungs- und Informationsangeboten für Betriebe

➔ Zudem könnte über (private) Fahrradverleihsysteme zwischen Arbeitsplatz /Betrieb und Bahnhof nachgedacht werden, um mehr Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern auf den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß, Rad) zu bringen

(Siehe auch Maßnahmenvorschlag 13.8 des Klimaschutzkonzept Voerde 2015)



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 03.11.2021

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Stadtentwicklungsausschuss	23.11.2021	vorberatend
Bau- und Betriebsausschuss	25.11.2021	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	30.11.2021	vorberatend
Stadtrat	07.12.2021	beschließend

### Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Voerde (Niederrhein)

#### Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beauftragt die Verwaltung das integrierte Mobilitätskonzept zu initiieren und die Ausschreibung für die Vergabe der Leistung an ein externes Planungsbüro durchzuführen.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Auf Grundlage eines Richtpreisangebots können die Gesamtausgaben für ein integriertes Mobilitätskonzept auf etwa 114.000 € (inkl. MwSt.) geschätzt werden.

Die Förderhöchstsumme gemäß den Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) beträgt etwa 38.610 €. Es verbleibt ein städtischer Eigenanteil von ca. 75.390 €.

Alternative oder komplementäre Förderungs- und Finanzierungsmöglichkeiten für integrierte Mobilitätskonzepte sind derzeit nicht bekannt.

#### 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 der klimatischen Veränderungen und einer anzustrebenden Verkehrswende sind die unterschiedlichen Mobilitätsformen miteinander zu vernetzen und die Verlagerung auf den Umweltverbund zu stärken. Das integrierte Mobilitätskonzept kann dazu beitragen, die Verkehre verträglich abzuwickeln und das Angebot für umweltschonendere Verkehrsmittel zu verbessern.		

#### Sachdarstellung:

Als Stadt in einer Ballungsrandzone ist Voerde gleichwohl verkehrsgünstig über Wasser-, Straßen- und Schienenwege an die Metropole Ruhr als auch an den Niederrhein angebunden. Die geographische Lage erzeugt hierbei starke Pendlerverflechtungen mit dem Ruhrgebiet und den angren-

zenden Städten Wesel und Dinslaken. Auch innerhalb der Stadtgrenzen entstehen durch die polyzentrischen Strukturen zahlreiche Verkehrsverflechtungen zwischen den Stadtteilen.

Zur Erledigung der unterschiedlichen Wegezwecke hat die Nutzung des eigenen Kfz in Voerde nach wie vor einen hohen Stellenwert. Um die Weichen für eine klimafreundlichere und ressourcenschonendere Mobilität zu setzen, hat die Stadt Voerde im August 2020 die Erstellung eines Radverkehrskonzepts beauftragt. Das Büro „stadtVerkehr“ erarbeitet seither ein zukunftsfähiges und nachhaltiges Radverkehrskonzept, um eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr zu erzielen. Die Fertigstellung des Radverkehrskonzepts ist für das erste Quartal 2022 geplant.

Um eine verkehrsmittelübergreifende Gesamtstrategie und eine nachhaltige Ausrichtung der Mobilitätsplanung für die nächsten Jahre zu erhalten, ist die Erarbeitung eines integrierten Mobilitätskonzepts zusätzlich zielführend. Das Mobilitätskonzept muss hierbei die Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsmittel berücksichtigen, um einen Handlungsleitfaden für die kommenden Jahre zu entwickeln.

Gemäß den Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) ist die Erstellung von integrierten Mobilitätskonzepten förderfähig. Der Höchstbetrag beläuft sich bei Mobilitätskonzepten auf einen Euro pro Einwohner im Konzeptgebiet (aufgerundet auf volle 1.000er) und bedeutet für Voerde einen Höchstbetrag von 37.000 €. Bei einem Fördersatz von bis zu 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben beträgt die Förderung 29.600 €.

Zudem sind gemäß der Richtlinie zur FöRi-MM zusätzliche Projektausgaben ebenfalls förderfähig. Dies betrifft die Sachausgaben für projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit, übergesetzliche Beteiligungsprozesse und die Evaluation.

Gemäß vereinfachter Kostenberechnung werden die Ausgaben für diese drei Bausteine auf 11.262 € (inkl. MwSt.) prognostiziert. Unter Berücksichtigung des Fördersatzes beträgt die mögliche Förderung der zusätzlichen Projektausgaben 9.010 €.

In Summe kann durch die FöRi-MM für ein integriertes Mobilitätskonzept der Stadt Voerde eine Förderung in Höhe von 38.610 € erzielt werden. Die Gesamtkosten für ein integriertes Mobilitätskonzept betragen in etwa 114.000 €, wodurch ein städtischer Eigenanteil von ca. 75.500 € verbleibt.

Zuwendungen für Vorhaben nach der FöRi-MM können nur gewährt werden, sofern die Maßnahme zuvor in das Förderprogramm aufgenommen worden ist. Förderanträge sind spätestens zum 01. Juni des dem vorgesehenen Maßnahmenbeginn vorausgehenden Jahres bei der Bewilligungsbehörde einzureichen.

Dementsprechend ist seitens der Stadt Voerde fristgerecht am 25.05.2021 ein Antrag auf Gewährung einer Zuwendung nach der FöRi-MM für ein integriertes Mobilitätskonzept bei der Bezirksregierung Düsseldorf eingereicht worden.

Neben einer Beschreibung des Vorhabens ist im Rahmen der Antragstellung die umweltrelevante Bedeutung der Maßnahme, eine vereinfachte Kostenberechnung, ein Zeitplan sowie ein Leistungsverzeichnis für die Ausschreibung für externe Dienstleister beigefügt worden.

Mit Antwortschreiben vom 01.09.2021 wurde seitens der Bezirksregierung Düsseldorf mitgeteilt, dass die Maßnahme in die Liste der Fördervorhaben „Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement“ 2022 aufgenommen wurde. Im Rahmen der Prüfung wurde festgestellt, dass der Nachweis des Eigenanteiles noch nicht erbracht wurde und dies nachzureichen wäre.

Die benötigten Haushaltsmittel sind seitens des Fachdienstes 6.1 für den Haushalt 2022 ff. angemeldet worden. Der Beschluss des Haushalts und damit die mögliche Bereitstellung der Mittel für

den städtischen Eigenanteil sowie eine entsprechende Stellungnahme des Kämmerers kann erst im 1. Sitzungsblock 2022 erfolgen. Dementsprechend kann eine Ausschreibung der Leistung erst im März / April 2022 stattfinden.

Die Inhalte des Leistungsverzeichnisses sowie die geschätzten Bruttokosten der einzelnen Arbeitspakete sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Ein Grundbaustein der Arbeit bildet die zielgerichtete Bestandsanalyse, um die Voraussetzungen und aktuellen Gegebenheiten im Stadtgebiet darzulegen. Die Bestandsaufnahme ist hierbei für das gesamte Stadtgebiet und verkehrsträgerübergreifend durchzuführen. Hierbei sind bereits vorliegende Untersuchungen (u.a. Radverkehrskonzept) in den Baustein zu integrieren. Neben Verkehrszählungen an Knotenpunkten und Ortsbegehungen soll die Bestandsanalyse ebenfalls eine Haushaltsbefragung beinhalten, um den Modal-Split zu ermitteln. Ergänzt wird dieses Arbeitspaket durch Erreichbarkeitsanalysen und eine Stärken-Schwächen-Analyse. Zusätzlich sind für die zahlreichen politischen Anträge aus dem Bereich Verkehrsplanung Lösungsansätze zu erarbeiten.

Einen weiteren wichtigen Baustein bildet die Erarbeitung der Ziele und Leitbilder und die daraus abzuleitenden Handlungsfelder und Umsetzungsstrategien. Die Zieldefinition ist hierbei verkehrsmittelübergreifend und querschnittsorientiert zu verstehen und unter Beteiligung der Öffentlichkeit und Politik zu formulieren. Die durchzuführende Prognosebetrachtung und Potenzialanalyse muss die zukünftigen Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung (u.a. Digitalisierung, Elektromobilität) berücksichtigen.

Im Ergebnis münden die Untersuchungen in einem Maßnahmenkatalog, der für die einzelnen Verkehrsträger zu definieren ist. Bei der Festlegung der entsprechenden Maßnahme ist immer auch die Wechselwirkung zwischen den Verkehrsträgern zu betrachten. Ebenso sind Maßnahmen für einzelne Querschnittsthemen (z.B. Verkehrssicherheit), bestimmte Zielgruppen und räumliche Handlungsfelder (z.B. Innenstadt) zu bestimmen.

Die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge sind in einem Handlungskonzept bzw. einer Umsetzungsstrategie zu priorisieren. Die entsprechenden Indikatoren für die Priorisierung sind vorab abzustimmen.

Als zusätzliche Leistungsbausteine sind ein Parkraumkonzept für Voerde, Friedrichsfeld und Götterswickerhamm sowie die Verknüpfung mit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans vorgesehen.

Die Erarbeitung des integrierten Mobilitätskonzepts für die Stadt Voerde ist in einen breiten und transparenten Beteiligungsprozess einzubetten. Zum einen beinhaltet dies zahlreiche Abstimmungsgespräche mit der Verwaltung. Zum anderen soll durch das beauftragte Büro ein Lenkungskreis mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Verbänden, Vereinen und sonstigen betroffenen Organisationen vorbereitet, durchgeführt und moderiert werden. Die Zwischenergebnisse des integrierten Mobilitätskonzepts sollen in den politischen Gremien vorgestellt werden. Zudem sind Bürgerbeteiligungen als Präsenzveranstaltungen vorgesehen, die durch interaktive Online-Beteiligungsformate zu ergänzen sind, um eine möglichst breite Zielgruppe anzusprechen.

Die Ergebnisse des integrierten Mobilitätskonzepts sind entsprechend zu dokumentieren und durch ein Evaluationskonzept abzuschließen, um die Wirkung der umzusetzenden Maßnahmen quantifizieren zu können.

Anlage 2 dieser Drucksache enthält eine Auflistung der politischen Anträge, die einen Bezug zu Mobilitätsthemen aufweisen. In der Liste wird zudem der aktuelle Erarbeitungsstand aufgezeigt. Für noch offene Anträge besteht die Möglichkeit diese im integrierten Mobilitätskonzept zu berücksichtigen.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Leistungsverzeichnis sowie vereinfachte Kostenberechnung
- (2) Fraktionsanträge zu Mobilitätsthemen sowie Erarbeitungsstand

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmerers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:



## Anlage 1 DS 17/289 – Entwurf Leistungsverzeichnis sowie vereinfachte Kostenberechnung

Arbeitspakete		Summe
<b>Position 1 Projektmanagement (Leistung wird durch das Büro erbracht)</b>		
1.1	<p>Definition des Projektumfangs, der Vorgehensweise, der Arbeitsschritte sowie der einzubeziehenden Personenkreise</p> <p>Aufstellung des Zeitplans und Definition der inhaltlichen Schwerpunkte</p> <p>Abstimmung der zu berücksichtigenden Konzepte, Planungen und Daten</p> <p>Enge Abstimmung mit der Stadt Voerde während des gesamten Prozesses ist erforderlich. Zudem sollten telefonische Abstimmungen grundsätzlich immer möglich sein</p> <p>Das integrierte Mobilitätskonzept soll bei Erfüllung der Fördervoraussetzungen über das Programm „Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)“ bezuschusst werden. Die Förderrichtlinien sind bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts zu berücksichtigen.</p>	1.428,00 €
<b>Position 2 Analyse</b>		
2.1	<p><b>Bestandsaufnahme</b></p> <p>Erfassung der verkehrlichen Rahmenbedingungen des Untersuchungsgebiets (u.a. Lage, Anbindung, Stadt- und Nutzungsstruktur)</p> <p>Die Bestandsaufnahme und Mängelanalyse ist für das gesamte Stadtgebiet und verkehrsträgerübergreifend durchzuführen. Im Einzelnen sind folgende Untersuchungspunkte zu berücksichtigen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fußverkehr</li> <li>▪ Radverkehr <ul style="list-style-type: none"> <li>○ (bestehendes Radverkehrskonzept von 2021 ist zu berücksichtigen)</li> </ul> </li> <li>▪ ÖPNV</li> <li>▪ SPNV</li> <li>▪ MIV</li> <li>▪ Ruhender Verkehr</li> <li>▪ Wirtschaftsverkehr</li> <li>▪ Wirtschaftswege</li> <li>▪ Verkehrssicherheit</li> <li>▪ Straßenraumverträglichkeit</li> <li>▪ Vernetzte Mobilität</li> <li>▪ Stadt-Umland-Mobilität</li> <li>▪ Barrierefreiheit</li> <li>▪ Inter- und Multimodalität</li> <li>▪ E-Ladeinfrastruktur</li> <li>▪ CO2-Bilanzen</li> <li>▪ Lichtsignalanlagen</li> </ul>	1.428,00 €
		3.570,00 €

	<p>Auswertung und Aufbereitung bereits vorliegender Untersuchungen, Daten und Konzepte mit Bezug zu Mobilität und Verkehr in Voerde (unter anderem Radverkehrskonzept der Stadt Voerde)</p> <p>Berücksichtigung von sektoralen Plänen sowie Planungen von übergeordneten Stellen (Bsp. Mobilitätskonzept Kreis Wesel; Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept RVR etc.)</p> <p>Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme sind für die jeweiligen Untersuchungspunkte kartographisch aufzubereiten</p>	<p>1.428,00 €</p> <p>1.428,00 €</p>
2.2	<p><b>Ortsbegehungen und Ortsbefahrungen</b></p> <p>Die notwendig werdenden Ortsbegehungen für die unterschiedlichen Erarbeitungsschritte des Mobilitätskonzepts sind einzuplanen. Die Zahl vorgesehener Ortsbegehungen ist zu beziffern.</p>	<p>3 Termine 2.142,00 €</p>
2.3	<p><b>Verkehrszählungen im Netz</b></p> <p>An bis zu 10 Knoten bzw. Querschnitten sind Verkehrszählungen an einem Werktag durchzuführen. Durch die Zählung sind Kfz, Lkw, Fahrräder und Fußgänger zu erfassen</p> <p>Der Preis ist pro Zählpunkt anzugeben</p>	<p>10 Knoten 7.735,00 €</p> <p>773,50 €</p>
2.4	<p><b>Modal Split-Ermittlung mittels einer Haushaltsbefragung</b></p> <p>Der Modal Split für die Stadt Voerde ist erstmalig nach den gängigen Methoden zu erfassen.</p> <p>Die angestrebte Brutto- und Nettostichprobe ist zu benennen und muss ein repräsentatives Ergebnis ermöglichen</p> <p>Zudem sind alle weiteren Ausgaben für die Durchführung der Haushaltsbefragung (Bsp. Material- und Portokosten) in dieser Position zu integrieren.</p> <p>Die gewählte Methodik für die Haushaltsbefragung ist zu erläutern.</p> <p>Die Ausgestaltung des Fragebogens ist mit dem Auftraggeber abzustimmen.</p>	<p>21.420,00 €</p>
2.5	<p><b>Erreichbarkeitsanalyse</b></p> <p>Erreichbarkeitsanalyse der Stadtteile (11 Stück) sowie der außerhalb der Stadtteile liegenden Gewerbegebiete nach Verkehrsträger</p>	<p>2.856,00 €</p>
2.6	<p><b>Berücksichtigung politischer Anträge</b></p> <p>Zum Themenbereich Verkehrsplanung liegen bereits politische Anträge vor, die zum einen kleinteilige, standortbezogene Probleme aufgreifen aber auch übergeordnete Untersuchungen wie beispielsweise die Verkehrssicherheit an Schulen umfassen.</p> <p>Im Rahmen des integrierten Mobilitätskonzepts sind Lösungsansätze für die im Anhang beigefügten politischen Anträge zu benennen.</p>	<p>2.856,00 €</p>

	Die Maßnahmenempfehlung ist analog zum Leistungsbaustein 3.4 aufzubauen.	
2.7	<p><b>Stärken-Schwächen-Analyse</b></p> <p>Auf Grundlage der Bestandsaufnahme und der Ergebnisse der Verkehrszählung und der Haushaltsbefragung sind die Stärken bzw. Schwächen der Mobilität in Voerde herauszuarbeiten und für die einzelnen Verkehrsträger und Untersuchungspunkte darzustellen</p>	2.856,00 €
<b>Position 3 Ziele, Prognose, Konzeption</b>		
3.1	<p><b>Ziele und Leitbilder</b></p> <p>Die Ziele für die Ausrichtung des integrierten Mobilitätskonzepts sind zu bestimmen und zu erläutern (qualitativ und quantitativ).</p> <p>Für den Modal-Split sind ebenfalls die Zielwerte zu formulieren und zu begründen, die zukünftig zu erreichen sind, um eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu sichern.</p> <p>Für die Zieldefinition ist die Öffentlichkeit in der Bürgerveranstaltung und die Politik in der Lenkungsgruppe zu beteiligen</p> <p>Zusätzlich sind Bewertungsmaßstäbe oder Indikatoren zu benennen, an denen die Zielerreichung gemessen werden kann.</p> <p>Die Zieldefinition ist verkehrsmittelübergreifend und querschnittsorientiert zu verstehen.</p> <p>Die Zielformulierung ist sowohl strategisch als auch räumlich-konkret auszulegen.</p> <p>Eine Einteilung in Ober- und Unterziele ist möglich.</p>	3.570,00 €
3.2	<p><b>Prognosebetrachtungen und Potenzialanalyse</b></p> <p>Abschätzung der zukünftigen Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung in Voerde, die beispielsweise durch den demographischen Wandel, Digitalisierung, steigende Elektromobilität und weiteren Faktoren beeinflusst wird. Ebenso sind bereits vorgesehene Planungen der Stadt Voerde zu integrieren.</p> <p>Aus den Ergebnissen der Prognose ergeben sich andere Erfordernisse, die durch die Maßnahmenvorschläge zu berücksichtigen sind.</p> <p>Zudem ist ein Szenario aufzuzeigen, inwieweit sich die Mobilität in Voerde mittel- bis langfristig verändern könnte. Darstellung der zukünftigen Potenziale der einzelnen Verkehrsmittel in Hinblick auf deren Stärkung sowie zur Verlagerung auf den Umweltverbund</p>	2.142,00 €
3.3	<p><b>Handlungsfelder und Maßnahmenkatalog</b></p> <p>Zum einen sind Maßnahmen für die einzelnen Sektoren (MIV, ÖPNV, Fußverkehr etc.) zu entwickeln, die in der Bestandsaufnahme dargelegt</p>	MIV 5.712,00 €

	<p>sind. Bei der Festlegung der entsprechenden Maßnahme ist immer auch die Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsträgern und den Querschnittsthemen zu betrachten.</p> <p>Ebenso sich Maßnahmen für einzelne Querschnittsthemen (Bsp. Verkehrssicherheit), bestimmte Zielgruppen und räumliche Handlungsfelder (Bsp. Innenstadt) zu bestimmen.</p>	<p>ÖPNV 3.570,00 €</p> <p>Fußverkehr 2.856,00 €</p> <p>Sonstiges 2.856,00 €</p>
3.4	<p><b>Handlungskonzept / Umsetzungsstrategie</b></p> <p>Definition von Leitprojekten und Schlüsselmaßnahmen, die für die Zielerreichung von besonderer Bedeutung sind.</p> <p>Für die Maßnahmenempfehlungen sind folgende Bausteine zu integrieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zeitrahmen</li> <li>▪ Wirkung bzw. Wechselwirkung</li> <li>▪ Kostenschätzung</li> <li>▪ Fördermöglichkeiten</li> <li>▪ Zuständigkeit</li> <li>▪ Akteure</li> <li>▪ benötigten personellen Ressourcen für die Umsetzung der Maßnahme</li> </ul> <p>Auf dieser Grundlage sind die Maßnahmen zu priorisieren, um ein Handlungsleitfaden für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen zu erhalten</p>	<p>2.856,00 €</p>
3.6	<p><b>Parkraumkonzept</b></p> <p>Durchführung von bis zu 10 Parkraumerhebungen im Voerder Stadtgebiet</p> <p>Erstellung eines Parkraumkonzepts für den Stadtteil Voerde, Friedrichsfeld (insbesondere in den Versorgungsbereichen) und Götterswickershamm (touristischer Anziehungspunkt)</p>	<p>7.140,00 €</p>
3.7	<p><b>Verknüpfung mit Flächennutzungsplan</b></p> <p>Die Stadt Voerde erarbeitet derzeit die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans. Im noch rechtskräftigen FNP werden unter anderem „Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrswege“ dargestellt.</p> <p>Im Zuge des Mobilitätskonzepts ist zu überprüfen, inwieweit eine Anpassung der bestehenden Darstellungen für die Verkehrsflächen vorzunehmen ist.</p> <p>Zudem wäre zu überprüfen, ob darüber hinaus gehende Darstellungen (überörtliche Radwegeverbindungen, größere Parkplätze etc.) ebenfalls in die Darstellungen des Flächennutzungsplans aufgenommen werden sollen/können.</p>	<p>3.570,00 €</p>
<b>Position 4 Beteiligungsprozess</b>		
4.1	<b>Abstimmungsgespräche mit der Verwaltung</b>	

	<p>In Abstimmung mit der Verwaltung sind in regelmäßigen Intervallen die Arbeitsschritte im Rathaus der Stadt Voerde abzustimmen.</p> <p>Weitere projektrelevante Akteure könnten Bestandteil einer verwaltungs-internen Arbeitsgruppe sein.</p> <p>Die Ergebnisse der Abstimmungsgespräche sind zu dokumentieren und in die weitere Erarbeitung des Mobilitätskonzepts zu integrieren.</p> <p>5 Abstimmungstermine mit der Verwaltung im Rathaus Voerde.</p> <p>Weitere Abstimmungstermine sind optional ebenfalls anzubieten</p>	<p>5 Termine 3.570,00 €</p> <p>pro Termin 714,00 €</p>
4.2	<p><b>Lenkungskreis</b></p> <p>Vorbereitung, Durchführung, Moderation und Dokumentation eines Lenkungskreises mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Verbänden, Vereinen und sonstigen relevanten Organisationen.</p> <p>Bitte nennen Sie den Preis je Veranstaltung des Lenkungskreises</p>	<p>5 Termine 7.140,00 €</p> <p>pro Termin 1.428 €</p>
4.3	<p><b>Vorstellung in den politischen Gremien</b></p> <p>Die jeweiligen Zwischenergebnisse sind für die politischen Ausschüsse vorzubereiten und vorzustellen</p> <p>3 Präsentationen in den politischen Ausschüssen.</p> <p>Weitere Präsentationen sind optional ebenfalls anzubieten</p>	<p>3 Termine 2.142,00 €</p> <p>pro Termin 714,00 €</p>
4.4	<p><b>Bürgerbeteiligung</b></p> <p>Während des Prozesses zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes sind <b>zwei</b> Bürgerveranstaltungen in Präsenz in der Stadt Voerde durchzuführen.</p> <p>Die Inhalte sind vorab mit der Verwaltung abzustimmen. Die Vorbereitung, Durchführung, Moderation und Dokumentation der jeweiligen Veranstaltung erfolgt durch den Auftragnehmer.</p> <p>Weitere Bürgerbeteiligungstermine sind optional anzubieten</p>	<p>2 Termine 2.856,00 €</p> <p>pro Termin 1.428,00 €</p>
4.5	<p><b>Online-Bürgerbeteiligung</b></p> <p>Interaktive Beteiligung auf einer digitalen Karte (Freischaltung für zwei Monate).</p> <p>Bürgerinnen und Bürger können auf einer digitalen Karte Anregungen zu einem vorher definierten Themenbereich direkt verorten. Der Auftragnehmer dokumentiert die eingegangenen Stellungnahmen und wägt diese vor dem Hintergrund der Relevanz für das integrierte Mobilitätskonzept ab.</p>	<p>5.712,00 €</p>

	<p>Berücksichtigung von bis zu 500 Stellungnahmen/Kommentaren.</p> <p>Die Kosten zur Bearbeitung darüber hinaus gehender Stellungnahmen sind ebenfalls darzustellen.</p>	<p>Pro weitere Stellungnahme: 29,75 €</p>
4.6	<p><b>Öffentlichkeitsarbeit</b></p> <p>Die Öffentlichkeit soll auf der städtischen Homepage über die Zwischenergebnisse der Erarbeitung informiert werden. Hierfür sind entsprechende Textbausteine und Karten zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Zudem sind für Pressemitteilungen ebenso Textmodule vorzubereiten, die im Vorfeld mit der Stadt Voerde abzustimmen sind.</p>	<p>4.284,00 €</p>
<b>Position 5 Dokumentation und Datenübergabe</b>		
5.1	<p><b>Berichtsform</b></p> <p>In einem Abschlussbericht sind alle Ergebnisse des gesamten Prozesses in Berichtsform darzustellen</p> <p>Zudem sind die Ergebnisse des Abschlussberichts in einer „Kurzversion“ (ca. 10 Seiten) zusammenzufassen.</p> <p>Der Abschlussbericht ist dem Auftraggeber in 3-facher Ausfertigung in gedruckter Form zu übergeben.</p> <p>Zusätzlich sind alle Ergebnisse digital in den jeweiligen Dateiformaten zur Verfügung zu stellen (shape-Dateien; pdf-Formate etc.)</p> <p>Alle Daten, Dateien und Ergebnisse des integrierten Mobilitätskonzepts gehen in das Eigentum der Stadt Voerde über und dürfen zur weiteren Nutzung verwendet werden.</p> <p>Bei allen Berichten sind drei Korrekturschleifen einzuplanen.</p>	<p>2.856,00 €</p> <p>714,00 €</p>
<b>Position 6 Evaluation</b>		
6.1	<p><b>Evaluationskonzept</b></p> <p>Durch ein Evaluationskonzept sollen die Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen messbar gemacht werden, um die Zielerreichung quantifizieren zu können.</p> <p>Das Evaluationskonzept soll hierfür Bewertungsindikatoren aufstellen und erläutern.</p> <p>Es ist darzustellen, in welchen Intervallen die Ziele zu evaluieren sind. Darüber hinaus ist im Evaluationskonzept darzustellen, durch wen die Evaluierung durchzuführen ist.</p>	<p>1.428,00 €</p>
<b>Gesamtsumme vereinfachte Kostenberechnung mit MwSt.</b>		<b>114.121 €</b>

**Anlage 2 zur DS 17/289****Fraktionsanträge zu den Themen der Mobilitätsplanung sowie deren Erarbeitungsstand**

<b>Nr.</b>	<b>Fraktion</b>	<b>Antrag</b>	<b>Datum</b>	<b>überwiesen an den PUA/STEa am</b>	<b>Erarbeitungsstand</b>
1	SPD	Analyse der Radwegsituation insbesondere unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit von Schulwegen und Erschließung von touristischen Potentialen	23.09.2014	DS 92/2014 Verweis an PUA 16.12.2014	Berücksichtigung der Schulwege im Rahmen des Radverkehrskonzeptes
2	SPD	Im Zuge der Neuregelung des Fuß- und Radverkehrs beim Umbau der Emschermündung am Rheindeich Kontakt zum Emscher-Lippeverband und Straßen NRW aufzunehmen	27.04.2015	DS 16/220 Verweis an PUA 12.05.2015	Erarbeitung der IGA 2027 Steckbriefe unter Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs  Regelmäßiger Austausch mit beteiligten Akteuren
3	WGV	Ausbau und Erneuerung von Wartehäuschen als Ergebnis einer Matrix	11.08.2015	DS 303/2015 Verweis an PUA 22.09.2015	Barrierefreier Umbau der Haltestellen mit Erneuerung der Wartehäuschen wird in mehreren Bauabschnitten derzeit durchgeführt. Einige Haltepunkte noch ausstehend.
4	Bündnis 90/ Die Grünen	Aufnahme von Gesprächen mit den Kommunen Duisburg, Wesel und Dinslaken für einen Radschnellweg Nord-Süd	20.02.2017	DS 16/573 Verweis an PUA 21.03.2017	DS 16/836 Bahnparallele Verbindung eines Radschnellwegs wird favorisiert (Ergebnis Workshop 2018)  Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung wird voraussichtlich Ende 2021 / Anfang 2022 mit den Städten Dinslaken, Wesel und Kreis Wesel beauftragt. Abstimmungen

					mit den beteiligten Kommunen laufen über einen Arbeitskreis
5	Bündnis 90/ Die Grünen	Anpassung der Verkehrsinfrastruktur in Voerde	22.02.2017	DS 16/577 Verweis an PUA 21.03.2017	3-Flüsse-Route ohne direkte Anbindung des Zentrums Voerde. Verlauf entlang des Rheinradwegs sowie durch den Wohnungswald.  Dinslakener Straße im Bereich zwischen Steinstraße und Rahmstraße wurde bereits umgebaut.
6	WGV	Abgabe eines Sachstandsberichtes u. Erarbeitung eines Konzeptes /Modell für eine Ortsumgehung der B8 in Friedrichsfeld	13.05.2017		DS 16/904 02.04.2019  Rat der Stadt Voerde schlägt eine Trassenlösung für die B8n vor.
7	SPD	Errichtung einer Fahrradstraße auf dem Risselweg  (weiterer Vorschläge Bruckhausener Weg/ Voerder Weg sowie Straße Am Schied)	17.06.2017		Fahrradstraße am Risselweg bereits umgesetzt. Im Rahmen des Radverkehrskonzepts werden weitere Fahrradstraßen vorgeschlagen. Bruckhausener Weg sowie Straße „Am Schied“ sind kein Bestandteil der Fahrradstraßenvorschläge
8	SPD und WGV	Schaffung von Infrastruktur für E-Mobilität und Standorte von Ladesäulen	18.06.2018 und 18.11.2013	DS 801/2018 Verweis an PUA 03.07.2018	An den Standorten Rathausplatz, Marktplatz Friedrichsfeld sowie Marktplatz Spellen wurde jeweils eine Ladesäule mit zwei Ladepunkten umgesetzt.



					<p>Der Bund möchte das Schnellladenetzen ausbauen und bundesweit 1.000 Ladeparks errichten. Das Stadtgebiet von Voerde ist hierbei einer der 1.000 Suchräume die ermittelt wurden. Die Ausschreibung soll in 2022 starten.</p> <p>Die Errichtung weiterer Normal-ladesäulen wird geprüft</p>
9	Bündnis 90/ Die Grünen	Errichtung einer durchgehenden Fahrradstraße	19.06.2018	DS 797/2018 Verweis an PUA 03.07.2018	Maßnahmenkatalog des Radverkehrs-konzepts sieht die Errichtung einer Fahrradstraße im Bereich Friedrichsfeld Bahnhof – Grünstraße vor
10	Bündnis 90/ Die Grünen	Ausbau des Radweges „Boltraystraße“	12.09.2018	DS 16/831 Verweis an PUA 09.10.2018	<p>Behandlung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes</p> <p>Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges wird in der Maßnahmenkonzeption vorgeschlagen</p>
11	Bündnis 90/ Die Grünen	Ausbau Radwegestruktur Radweg am Kanal	12.09.2018	DS 832/2018 Verweis an PUA 09.10.2018	<p>Bahnstrecke wird wieder für den Güterverkehr aktiviert, so dass Übergänge weiterhin gesichert werden müssen. (Umlaufsperrern)</p> <p>Weitere Behandlung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes</p>

12	SPD	Beschlussvorschlag zum Thema A59 / B8n	31.01.2019	ohne Verweis an PUA	DS 16/904 02.04.2019  Rat der Stadt Voerde schlägt eine Trassenlösung für die B8n vor.
13	Bündnis 90/ Die Grünen	Ausbau der Radinfrastruktur in Voerde  (Anbindung Wanderweg an der Heidesiedlung)	05.02.2019	DS 16/906 Verweis an PUA 02.04.2019	Derzeit in der Maßnahmenkonzeption des Radverkehrskonzepts noch nicht enthalten. Aussage dazu, ist im Rahmen des Radverkehrskonzepts zu treffen.
14	Bündnis 90/ Die Grünen	Fahrradstraßen für Voerde	02.03.2019	DS 16/938 Verweis an PUA 02.04.2019	Vorschlag für Fahrradstraßen werden im Rahmen des Maßnahmenkatalogs des Radverkehrskonzepts vorgeschlagen.
15	WGV	Park- und Abstellkonzept für Zweiräder im Voerder Stadtgebiet	21.03.2019	DS 16/958 Verweis an PUA 02.04.2019	Im Radverkehrskonzept werden in Bezug auf Radabstellanlagen die beiden Bahnhöfe, der Rathausplatz sowie die Marktplätze in Spellen und Friedrichsfeld betrachtet.
16	Bündnis 90/ Die Grünen	Antrag „Rönsken-Radweg“	24.04.2019	DS 16/964 Verweis an PUA 09.07.2019	Maßnahmenkatalog des Radverkehrskonzepts enthält Vorschläge für die Rönskenstraße
17	SPD	Regionales Radwegenetz	28.08.2019	DS 16/1013 Verweis an PUA 08.10.2019	DS 16/836 Bahnparallele Verbindung eines Radschnellwegs wird favorisiert (Ergebnis Workshop 2018)

					Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung wird voraussichtlich Ende 2021 / Anfang 2022 mit den Städten Dinslaken, Wesel und Kreis Wesel beauftragt. Abstimmungen mit den beteiligten Kommunen laufen über einen Arbeitskreis
18	SPD	Antrag zur Kontaktaufnahme mit der Stadt Duisburg  „Verlängerung Hamborner Bahn“	10.10.2019	DS 16/1089 Bürgermeister wird mit der Kontaktaufnahme beauftragt	Unterzeichnung des „Letter of Intent“ am 17.01.2020 in Duisburg Machbarkeitsstudie bereits erarbeitet.
19	WGV	Fahrradfreundliche Ampelschaltung auf der B8 und L396	30.11.2019	DS 16/1092 Verweisung an den AK Sicherheit u. Ordnung 10.12.2019	Streuscheiben an den Ampelanlagen an der B8 und der L396 wurden bereits ausgetauscht. Das bedeutet, dass eine automatische Freigabe der Furten der Radfahrer gegeben ist. Eine gesonderte Signalisierung des Radverkehrs ist aktuell nicht möglich, da hierfür eine bauliche Trennung nötig ist.  Radverkehrskonzept zeigt ebenfalls Mängel in der Ampelschaltung entlang der B8 auf.
20	SPD	Verbesserung der Verkehrssituation auf den Straßen in Voerde	15.06.2020	DS 16/1197 Verweis an AK Sicherheit und Ordnung sowie PUA 08.09.2020	Aussagen zu Geschwindigkeitsbegrenzungen für bestimmte Straßenabschnitte können im Rahmen des integrierten Mobilitätskonzepts untersucht werden.

					<p>Für die Straße „Allee“ wird im Maßnahmenkatalog des Radverkehrskonzepts eine Fahrradstraße vorgeschlagen</p> <p>Aktuell keine Maßnahmenvorschläge für eine Radverkehrsanlage im Bereich der Ortsdurchfahrt Spellen</p> <p>AK S + O 25.02.2021 Die Beschaffung eines zusätzlichen Geschwindigkeitsanzeigerätes soll erfolgen, sodass künftig 2 Geräte im Einsatz sind.</p>
21	SPD und Bündnis 90/Die Grünen	Entlastung der Parkplatzsituation am alten Rathaus/Ärztehaus	28.08.2020	DS 16/1244 Verweis an AK Sicherheit und Ordnung sowie falls erforderlichenfalls auch an den PUA 08.09.2020	<p>Die Bahnhofstraße im Bereich Grutkamp bis zur Frankfurter Straße wird erneuert. Hierbei wird die Parkplatzsituation am Ärztehaus mitberücksichtigt.</p> <p>Bezüglich der Parkplatzsituation gegenüber dem alten Rathaus an der Frankfurter Straße ist bereits Kontakt zu Straßen.NRW aufgenommen worden. Der Ortstermin mit Straßen NRW brachte jedoch keine zielführende Lösung.</p>
22	BÜNDNIS 90/Die Grünen	Ausbau des ÖPNV	05.11.2020	DS 17/73 Verweis an STEA und AUK 15.12.2020	Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV sollen im Rahmen des integrierten Mobilitätskonzepts betrachtet werden.

23	Freie Demokraten FDP	Prüfauftrag: Ampelfreies Stadtzentrum	13.11.2020	DS 17/81 Verweis an Bau- und Betriebsausschuss 15.12.2020	
24	Freie Demokraten FDP	Prüfauftrag zur Erstellung eines sicheren Verkehrskonzepts an den Kindertagesstätten und Schulen im Voerder Stadtgebiet	30.11.2020	DS 17/90 ohne Beschlussvorschlag und ohne Abstimmung  DS 16/1246 Gleichlautender Antrag von der WGV bereits am 08.09.2020 beraten/beschlossen und an den AK Sicherheit und Ordnung sowie den Schulausschuss und Jugendhilfeausschuss verwiesen	Die Betrachtung der Verkehrssicherheit an Kindertagesstätten- und Schulstandorten kann Bestandteil des integrierten Mobilitätskonzepts sein. Ist jedoch aktuell noch kein expliziter Baustein des Leistungsverzeichnisses.
25	BÜNDNIS 90/Die Grünen	Errichtung von einer oder mehreren Lastenrad-Leihstationen- Entwurf einer Projektskizze	19.12.2020	DS 17/106 Verweis an STEA	DS 17/240  STEA der Stadt Voerde beauftragt die Verwaltung, die entsprechenden Ansätze für ein Lastenradverleih-Projekt in den nächsten Haushaltsplan aufzunehmen
26	CDU	Erstellung eines Wirtschaftswegekonzeptes für die Stadt Voerde	10.02.2021	DS 17/123 Verweis an BuBA	DS 17/261 Beantragung eines Förderantrages für ein ländliches Wirtschaftswegekonzept beschlossen

27	BÜNDNIS 90/ Die GRÜNEN	Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung auf der Schafstege	23.02.2021	DS 17/137 Verweis an AK Sicherheit und Ordnung, Bau- und Betriebsausschuss sowie STEA 23.02.2021	Kein auffälliges Unfallgeschehen vorhanden. Verkehrsmessung vom 12.05. – 19.05.2021 in beide Fahrtrichtungen durchgeführt. Die maßgebliche Geschwindigkeit (v85) lag bei 40 km/h. Schließung des Bahnübergangs auf der Grenzstraße wird für zusätzliche Beruhigung sorgen.  Schafstege wird im Maßnahmenkatalog des Radverkehrskonzepts als Fahrradstraße berücksichtigt.
28	Die Partei	Elektromobilität in Voerde weiter voerdern	26.05.2021	DS 17/197 Verweis an STEA 29.06.21	Der Bund möchte das Schnellladenetzen ausbauen und bundesweit 1.000 Ladeparks errichten. Das Stadtgebiet von Voerde ist hierbei einer der 1.000 Suchräume die ermittelt wurden. Die Ausschreibung soll in 2022 starten.  Die Errichtung weiterer Normal-ladesäulen wird geprüft
29	BÜNDNIS 90/ Die GRÜNEN	Ausbau von Rettungswegen zu Rad- und Wanderwegen	21.06.2021	DS 17/212	
30	SPD	Verkehrssicherung Rheindörfer	06.07.2021	DS 17/215	

31	SPD	Verbesserung der Verkehrssituation auf den Straßen in Voerde	23.08.2021	DS 17/247	
32	SPD	Umsetzung verschiedener Anträge zum Thema Verkehrskonzept aus den Fraktionen im Besonderen zur Verbesserung der Verkehrs-situation in der Stadt Voerde	24.08.2021	DS 17/252	



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 01.10.2021

Fachbereich	Soziales und Jugend
Fachdienst	Jugend und Verwaltungsangelegenheiten

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Jugendhilfeausschuss	03.11.2021	vorberatend
Bau- und Betriebsausschuss	25.11.2021	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	30.11.2021	vorberatend
Stadtrat	07.12.2021	beschließend

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

**hier: Gesamtausstattungsplanung inklusive Kostenkalkulation für städtische Spielflächen**

#### Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird mit der Umsetzung der Gesamtausstattungsplanung für städtische Spielflächen und der Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel beauftragt.
2. Auf Grundlage der Gesamtausstattungsplanung ist eine Aufstellung der Kosten für die Unterhaltung, Pflege, Anlage und Begrünung für die städtischen Spielflächen vorzunehmen
3. Die Maßnahmenplanung für das Jahr 2022 wird zur Kenntnis genommen



**Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:**

<b>Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:</b>							
Einzahlungen	224.250 €		112.125 €	112.125 €			
Auszahlungen	1.295.000 €		310.000 €	410.000 €	175.000 €	180.000 €	220.000 €
städt. Eigenanteil	1.070.750 €	0 €	197.875 €	297.875 €	175.000 €	180.000 €	220.000 €
<b>Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:</b>							
Einzahlungen	0 €						
Auszahlungen	500.000 €		100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €
städt. Eigenanteil	500.000 €	0 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €
<b>Abweichung zur bisherigen Veranschlagung</b>							
Einzahlungen	224.250 €	0 €	112.125 €	112.125 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	795.000 €	0 €	-210.000 €	-310.000 €	-75.000 €	-80.000 €	-120.000 €
<b>städt. Eigenanteil +Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<b>-570.750 €</b>	<b>0 €</b>	<b>-97.875 €</b>	<b>-197.875 €</b>	<b>-75.000 €</b>	<b>-80.000 €</b>	<b>-120.000 €</b>
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				
<b>Folgekosten</b>							
	Jahr der Fertigstellung	Folgejahre	Bemerkungen:				
Folgeerträge			In den Jahren 2022 und 2023 ist jeweils 1 Großprojekt geplant für das Fördermittel in Höhe von 112.125 für möglich gesehen werden und veranschlagt wurden. Es handelt sich dabei um die Großprojekte "Spielfläche TV Voerde " und "Fun Park" am Haus Voerde.				
Folgeaufwendungen							
Zinsaufwand							
Abschreibungen ./ . Auflösung SoPo							
Summe Folgeaufwand	0 €	0 €					
Folgekosten sind bereits in ausreichender Höhe veranschlagt			ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>			
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr 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:**

**Gesamtausstattungsplanung**

Der Spielflächenbedarfsplan für den Planungszeitraum 2020 bis 2025 ist in der Sitzung am 23.06.2020 vom Stadtrat beschlossen worden (Näheres hierzu s. auch Drucksachen 16/737, 16/737 1. Ergänzung und 16/737 2. Ergänzung).

Die Fortschreibung des aus dem Jahr 1992 stammenden Planes war u.a. erforderlich, weil sich die Bevölkerungsstrukturen im Umfeld der vorhandenen Spielflächen, Bolzplätze und Skaterflächen verändert hatten. Die daraufhin durchgeführten Bestands- und Bedarfsanalysen ergaben, dass viele Spielplatzstandorte zu erhalten sind, jedoch für einzelne Spielflächen ein Rückbau zu empfehlen war und in einigen Gebieten nach geeigneteren Orten für neu zu schaffende Spielflächen gesucht werden soll(te). Gleichzeitig war mit der Fortschreibung des Planes auch der Wunsch verbunden, die Qualität der Flächen im Stadtgebiet zu verbessern. Daher wurden neben den gelten-

den DIN-Anforderungen auch pädagogische Qualitätskriterien für die Gestaltung der Flächen aufgestellt.

Ausgehend von den im Plan verankerten Maßnahmen war ein weiteres Bestreben, die für die Bewirtschaftung der Flächen notwendigen Finanzressourcen bereitzustellen, um eine langfristige Planungssicherheit zu gewährleisten.

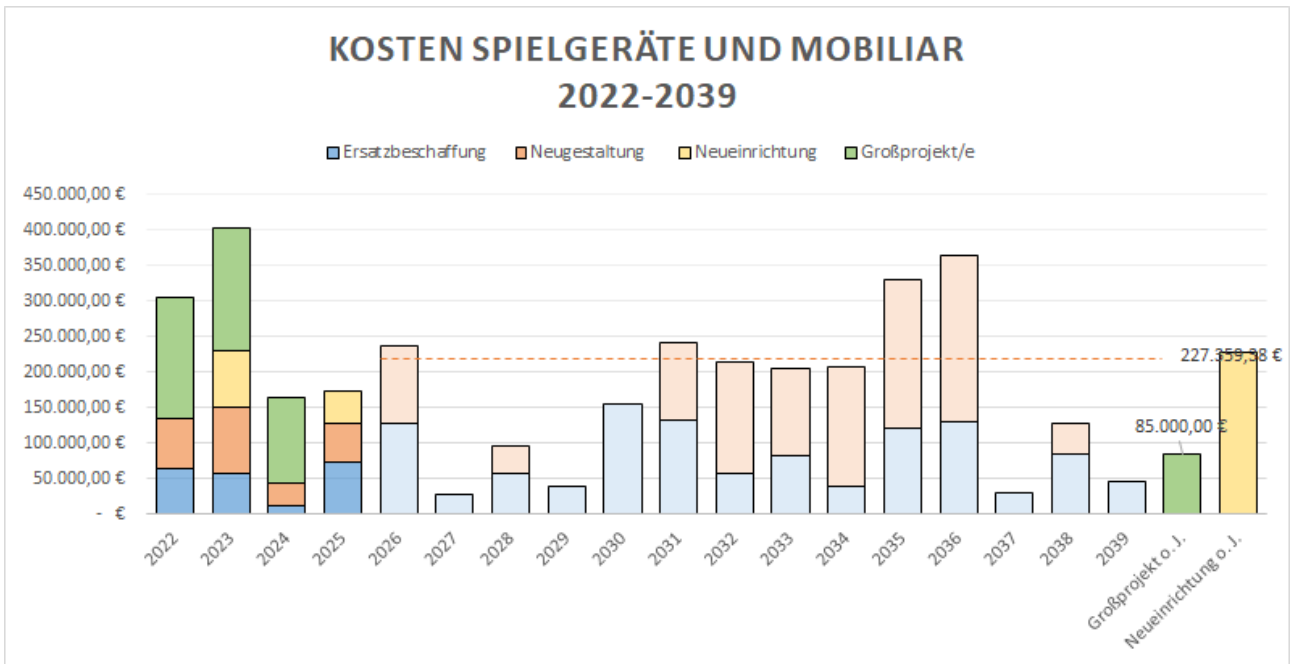
Hierzu sollte in Zusammenarbeit mit dem Fachbereich 7 „Bauen und Technische Infrastruktur“ eine Gesamtkalkulation der Kosten für die Instandhaltung, Unterhaltung, Verbesserung und Neuanlage der städtischen Spielflächen aufgestellt werden.

Die Kalkulation der Kosten für die Neu- und Ersatzbeschaffungen der Spielgeräte und des Mobiliars inklusive der Montage für alle geplanten und ausgewiesenen Flächen des Spielflächenbedarfsplanes ist abgeschlossen. Neben der Ersatzbeschaffung und der Neuanschaffung von Spielgeräten und Mobiliar auf Bestandsflächen sowie auf neu zu schaffenden Spielflächen sind Großprojekte mit überregionaler Funktion geplant.

In der nachfolgenden Übersicht sind die Kosten für die Spielgeräte und das Mobiliar für den Zeitraum 2022 bis 2039 dargestellt. Anhand der von den Herstellern angegebenen Lebensdauer der Spielgeräte und des Mobiliars sowie der eigenen Erfahrungswerte wurde eine Zeitperspektive für den Austausch bzw. die Neuanschaffung erstellt (in der Regel alle 10 bzw. 15 Jahre). Da es sich hierbei um eine Prognose handelt, sind die tatsächlichen Bedarfe und Kosten jährlich zu überprüfen.

In der Übersicht der finanziellen und bilanziellen Auswirkungen bis zum Jahr 2025 sind die jährlichen, voraussichtlich tatsächlich anfallenden Kosten abgebildet. Ab dem Jahr 2026 handelt es sich um den Durchschnittswert der Kosten der Jahre 2026 bis 2039 in Höhe von 220.000€. Die Aufwendungen in den einzelnen Jahren können davon abweichen (s.u. graphische Darstellung zu den Kosten Spielgeräte und Mobiliar). Vor dem Hintergrund ist in den Planungen zu berücksichtigen, dass in den Jahren ab 2026 eine gleichmäßige Haushaltsbelastung durch Übertragung von Maßnahmen in Jahren mit hohem Investitionsvolumen in Jahre mit niedrigerem Investitionsvolumen gewährleistet wird, um zu einer gleichmäßigen Haushaltsbelastung zu kommen. Die derzeit für die Jahre 2026-2039 angedachten Maßnahmen sind entsprechend der bereits vorgenommenen Priorisierung im Spielflächenbedarfsplan in der Anlage zu dieser Drucksache dargestellt.

Die Kosten in der Übersicht sind unterschieden nach Ersatzbeschaffung (beinhaltet u.a. auch Kosten für die Neuanschaffung von Spielgeräten auf einzelnen Flächen), Neugestaltung (Bestandsflächen, die komplett neugestaltet werden), Neueinrichtung (Flächen, die neu hinzukommen und eingerichtet werden) und Großprojekte (Flächen mit überregional versorgender Funktion). Flächen für die aus unterschiedlichen Gründen bisher keine zeitliche Perspektive bestimmt oder vorgesehen ist, sind außerhalb der Zeitschiene dargestellt (hier Großprojekt ohne Jahresangabe und Neueinrichtung ohne Jahresangabe). Dies betrifft u.a. das Großprojekt „Spielfläche an der Rheinpromenade“. Hier ist angedacht, die Fläche im Zuge der Deichsanierung komplett neuzugestalten. Darüber hinaus betrifft es Neueinrichtungen ohne konkrete Jahresangabe u.a. für die Spielflächen „Baronessenweg“, „Friesenring“, Ersatz „Königring-Nord“, „Lohmannskath“, Erweiterung „Am Gymnasium“ und „Nuykensbusch“.



Wie der Übersicht zu entnehmen ist, reichen die bisher im Haushalt veranschlagten Mittel für Spielgeräte und Mobiliar in Höhe von 100.000 € nicht aus, um die Spielfächensituation im Stadtgebiet nachhaltig und in einem angemessenen Zeitraum zu verbessern.

Insbesondere in der Anfangsphase (Jahre 2022 und 2023), die durch zwei Großprojekte geprägt ist, werden in den einzelnen Jahren bis 2026 deutlich höhere Mittel für die Investitionsmaßnahmen benötigt. Aber auch in der Folgephase (ab dem Jahr 2026) bedarf es deutlich höherer Finanzmittel, um die mit der Spielfächensbedarfsplanung verbundenen Zielstellungen zu erreichen.

Deshalb müssten in einem ersten Schritt die Mittel im Rahmen der Aufstellung des Doppelhaushaltes 2022/2023 und Folgejahre anhand der vorangegangenen Kostentabelle (Investitionsmaßnahmen) erhöht werden. Diese Kostentabelle ergibt sich aus der Priorisierung im Spielfächensbedarfsplan.

Inhaltliche Schwerpunkte der Planungen für die Jahre 2022 bis 2025

In der folgenden Darstellung der inhaltlichen Schwerpunkte sind die Neugestaltung, Neueinrichtung und Großprojekte dargestellt, deren Verwirklichung einen zusätzlichen Ressourcen- und Kapazitätseinsatz im Fachbereich 7 – „Bauen und Technische Infrastruktur“ erfordert. Hinzu kämen die in der Anlage mit aufgeführten Ersatzbeschaffungen deren Planung jährlich erfolgt und sich in der Regel auf einzelne Spielgeräte bezieht. In den Finanzplanungen sowie Maßnahmenplanungen/ Mitteleinsatz im Jahr 2022 sind diese berücksichtigt (siehe folgende Seite).

Insgesamt sind im Zeitraum 2022 bis 2025 auf siebenundzwanzig Spielfächens Ersatz- bzw. Neubeschaffungen von Spielgeräten vorgesehen.

2022 und 2023:

Maßnahme	Stadtteil	Spielfläche
Großprojekt	Rönskensiedlung	Spielfläche TV Voerde
Großprojekt	Voerde-Süd	Fun Park am Haus Voerde
Neugestaltung	Friedrichsfeld-Mitte	Schmaler Weg
Neugestaltung	Voerde-Mitte	Waymannskath
Neugestaltung	Heidesiedlung	Ahornweg
Neugestaltung	Voerde-Süd	Kurfürstenring
Neugestaltung	Friedrichsfeld-Mitte	Rütterstraße
Neueinrichtung	Spellen	Handwerkerstraße
Neueinrichtung	Heidesiedlung	Hugo-Mueller-Straße

2024 und 2025:

Maßnahme	Stadtteil	Spielfläche
Großprojekt	Möllen	Auf dem Bündler und Marktplatz Möllen
Neugestaltung	Voerde-Süd	Königring-Süd
Neugestaltung	Rheindörfer	Unterer Hilding
Neugestaltung	Spellen	Vor der Düne
Neueinrichtung	Voerde-Friedrichsfeld	N.N. Stockumer Schule

Maßnahmenplanung/ Mitteleinsatz im Jahr 2022

Für die konkreten Mittel in 2022 sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

Stadtteil	Spielfläche	Ersatzbeschaffungen, Umgestaltungen und Aufwertungen
Möllen	Auf dem Bündler	Anbau Rutsche an Spielkombi
Friedrichsfeld Mitte	Bülowstraße	Bank-Tisch-Kombination (1)
Buschmannshof	Bussardstraße	Niedrigseilgarten
		Bänke (4)
		Tisch (1)
Heidesiedlung	Grenzweg	Spieltisch
		Kaufladen
		Tisch (1)
Rönskensiedlung	Jägerstraße	Doppelschaukel o. Tipikarussel (Ersatz f. Spiral-Kreisel)
		Bank (1)
		Tisch (1)
Heidesiedlung	Lippestraße	Bänke (2)
		Tisch (1)
Friedrichsfeld Mitte	Schmaler Weg	Erneuerung Rutschaufgang
		Spielkombi
		Balancierstrecke
		Streetworkout Jugendliche
		Freeride
		Bänke (2)
		Bänke (2)
		Tische (2)
Voerde-Mitte	Seemanskath	Spiellandschaft
		Tisch (1)
Heidesiedlung	Südstraße	Kombi-Spielanlage
		Bänke (2)
		Tisch (1)
Voerde-Mitte	Waymannskath	Kombi-Spielanlage
		Pfahlhausgruppe
		Klettergerüst (Spielkombi) für Kleinkinder
		Wipptiere
		Jugendtreff (2)
		Bänke (6)

Stadtteil	Spielfläche	Ersatzbeschaffungen, Umgestaltungen und Aufwertungen
		Tische (3)
Friedrichsfeld Mitte	An der Landwehr	Bänke (3)
		Tisch (1)

Gesamtkosten: 138.000 € (davon Umgestaltungen und Aufwertungen: 77.000 €)

Stadtteil	Spielfläche	Großprojekt
Rönskensiedlung	Rönskenstraße (TV Voerde)	Spielgeräte und Mobiliar, ggf. Container bei Einrichtung eines mobilen Familienbüro

Gesamtkosten: 172.500 € (davon Spielgeräte und Mobiliar: 80.000 €, 65% Förderung: 112.125 €)

#### Aufstellung der Kosten für die Unterhaltung, Pflege, Anlage und Begrünung der städtischen Spielflächen

Mit der Grundlage des Beschlusses zur Gesamtausstattungsplanung bedarf es als nächsten Schritt der Beauftragung des Fachbereiches 7 – Bauen und Technische Infrastruktur mit der Aufstellung der Kosten für u.a. die Unterhaltung, Pflege, Anlage und Begrünung der städtischen Spielflächen, um das Vorhaben der Aufstellung einer Gesamtkostenkalkulation für die zukünftige Bewirtschaftung der städtischen Spielflächen letztendlich abzuschließen.

Haarmann

#### Anlage(n):

(1) Anlage 1 - Gesamtaufstellung der Maßnahmen 2022-2039

Anlage 1 - Gesamtaufstellung der Maßnahmen 2022-2039

Jahre 2022 und 2023

Maßnahme	Stadtteil	Spielfläche
Ersatzbeschaffung	Möllen	Auf dem Bündler
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	Bülowstraße
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Bussardstraße
Ersatzbeschaffung	Heidesiedlung	Grenzweg
Ersatzbeschaffung	Rönskensiedlung	Jägerstraße
Ersatzbeschaffung	Heidesiedlung	Lippestraße
Ersatzbeschaffung	Voerde-Mitte	Seemanskath
Ersatzbeschaffung	Heidesiedlung	Südstraße
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	An der Landwehr
Ersatzbeschaffung	Voerde-Süd	Am Leitgraben
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	Auf dem Kamp
Ersatzbeschaffung	Heidesiedlung	Grenzweg
Ersatzbeschaffung	Möllen	Marktplatz Möllen
Ersatzbeschaffung	Rheindörfer	Reshover Weg
Neugestaltung	Friedrichsfeld-Mitte	Schmaler Weg
Neugestaltung	Voerde-Mitte	Waymannskath
Neugestaltung	Heidesiedlung	Ahornweg
Neugestaltung	Voerde-Süd	Kurfürstenring
Neugestaltung	Friedrichsfeld-Mitte	Rütterstraße
Neueinrichtung	Spellen	Handwerkerstraße
Neueinrichtung	Heidesiedlung	Hugo-Mueller-Straße
Großprojekt	Rönskensiedlung	Spielfläche TV Voerde
Großprojekt	Voerde-Süd	Fun Park am Haus Voerde

Jahre 2024 und 2025

Maßnahme	Stadtteil	Spielfläche
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Am Kindergarten
Ersatzbeschaffung	Voerde-Mitte	JUZ
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	Wilhelmstraße
Ersatzbeschaffung	Voerde-Süd	Am Leitgraben
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	An der Landwehr
Ersatzbeschaffung	Voerde-Süd	Bolzplatz Fürstenring
Ersatzbeschaffung	Heidesiedlung	Bolzplatz Nordstraße
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Bussardstraße
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Gärtnerstraße
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	Schmaler Weg
Ersatzbeschaffung	Voerde-Mitte	Seemanskath
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	Skaterplatz Am Gymnasium
Ersatzbeschaffung	Voerde-Mitte	Waymannskath
Neugestaltung	Voerde-Süd	Königring-Süd
Neugestaltung	Rheindörfer	Unterer Hilding
Neugestaltung	Spellen	Vor der Düne
Neugestaltung	Friedrichsfeld-Mitte	Parkstraße
Neugestaltung	Buschmannshof	Hühnerfeld
Neugestaltung	Voerde-Süd	Markgrafenweg
Neueinrichtung	Voerde-Friedrichsfeld	N.N. Stockumer Schule
Großprojekt	Möllen	Auf dem Bündler und Marktplatz Möllen

Jahre 2026 und 2027

Maßnahme	Stadtteil	Spielfläche
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	An der Landwehr
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	Heierfeld
Ersatzbeschaffung	Rönskensiedlung	Jägerstraße
Ersatzbeschaffung	Voerde-Mitte	JUZ
Ersatzbeschaffung	Spellen	Jugendtreff
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Turnhallenweg
Ersatzbeschaffung	Rönskensiedlung	Voßhalsfeld
Ersatzbeschaffung	Spellen	Zimmermannsweg
Ersatzbeschaffung	Voerde-Süd	Feldweg
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Finkenweg
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	Schmaler Weg
Neugestaltung	Buschmannshof	Drosselweg
Neugestaltung	Spellen	Elisabethstraße
Neugestaltung	Spellen	Schoetersweg
Neugestaltung	Spellen	Schusterweg

Jahre 2028 und 2029

Maßnahme	Stadtteil	Spielfläche
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Am Kindergarten
Ersatzbeschaffung	Voerde-Mitte	Waymannskath
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Bolzplatz Bussardstraße
Ersatzbeschaffung	Rheindörfer	Bolzplatz Mehrumer
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Finkenweg
Ersatzbeschaffung	Voerde-Mitte	JUZ
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Turnhallenweg
Ersatzbeschaffung	Rheindörfer	Krummackerweg
Neugestaltung	Friedrichsfeld-Mitte	Am Bauhof
Neugestaltung	Buschmannshof	Sperberweg

Jahre 2030 und 2031

Maßnahme	Stadtteil	Spielfläche
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	Auf dem Kamp
Ersatzbeschaffung	Rheindörfer	Bolzplatz Mehrum
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Bolzplatz Bussardstraße
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	Bolzplatz Wilhelmstraße
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	Bülowstraße
Ersatzbeschaffung	Heidesiedlung	Eschenweg
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Finkenweg
Ersatzbeschaffung	Voerde-Mitte	JUZ
Ersatzbeschaffung	Voerde-Süd	Kurfürstenring
Ersatzbeschaffung	Heidesiedlung	Lippestraße
Ersatzbeschaffung	Voerde-Süd	Markgrafenweg
Ersatzbeschaffung	Spellen	Schoetersweg
Ersatzbeschaffung	Heidesiedlung	Südstraße
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	Skaterplatz Am Gymnasium
Ersatzbeschaffung	Rönskensiedlung	Rönskenfeld
Ersatzbeschaffung	Heidesiedlung	Birkenweg
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Bussardstraße
Ersatzbeschaffung	Heidesiedlung	Eschenweg

Maßnahme	Stadtteil	Spielfläche
Ersatzbeschaffung	Spellen	Elisabethstraße
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Gärtnerstraße
Ersatzbeschaffung	Voerde-Mitte	Seemannskath
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Turnhallenweg
Ersatzbeschaffung	Rönskensiedlung	Voßhalsfeld
Ersatzbeschaffung	Voerde-Mitte	Waymannskath
Ersatzbeschaffung	Spellen	Zimmermannsweg
Ersatzbeschaffung	Voerde-Süd	Feldweg
Ersatzbeschaffung	Rheindörfer	Krummackeweg
Neugestaltung	Voerde-Süd	Haus Voerde
Neugestaltung	Friedrichsfeld-Mitte	Heierfeld

#### Jahre 2032 und 2033

Maßnahme	Stadtteil	Spielfläche
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	An der Landwehr
Ersatzbeschaffung	Möllen	Auf dem Bündler
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Bussardstraße
Ersatzbeschaffung	Heidesiedlung	Grenzweg
Ersatzbeschaffung	Rönskensiedlung	Jägerstraße
Ersatzbeschaffung	Heidesiedlung	Lippestraße
Ersatzbeschaffung	Voerde-Mitte	Seemannskath
Ersatzbeschaffung	Heidesiedlung	Südstraße
Ersatzbeschaffung	Voerde-Süd	Am Leitgraben
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	Auf dem Kamp
Ersatzbeschaffung	Heidesiedlung	Grenzweg
Ersatzbeschaffung	Voerde-Süd	Kurfürstenring
Ersatzbeschaffung	Rheindörfer	Reshover Weg
Neugestaltung	Friedrichsfeld-Mitte	Bülowstraße
Neugestaltung	Friedrichsfeld-Mitte	Schmaler Weg
Neugestaltung	Voerde-Mitte	Waymannskath
Neugestaltung	Rönskensiedlung	TV Voerde
Neugestaltung	Heidesiedlung	Ahornweg
Neugestaltung	Spellen	Handwerkerstraße
Neugestaltung	Heidesiedlung	Hugo-Mueller-Straße
Neugestaltung	Friedrichsfeld-Mitte	Rütterstraße

#### Jahre 2034 und 2035

Maßnahme	Stadtteil	Spielfläche
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Am Kindergarten
Ersatzbeschaffung	Voerde-Süd	Königring-Süd
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	Parkstraße
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	An der Landwehr
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Gärtnerstraße
Ersatzbeschaffung	Heidesiedlung	Grenzweg
Ersatzbeschaffung	Voerde-Mitte	Waymannskath
Neugestaltung	Rheindörfer	Unterer Hilding
Neugestaltung	Spellen	Vor der Düne
Neugestaltung	Friedrichsfeld-Mitte	Wilhelmstraße
Neugestaltung	Möllen	Auf dem Bündler und Marktplatz Möllen
Neugestaltung	Voerde-Friedrichsfeld	N.N. Stockumer Schule



Maßnahme	Stadtteil	Spielfläche
Neugestaltung	Voerde-Süd	Am Leitgraben
Neugestaltung	Heidesiedlung	Am Tannenbusch
Neugestaltung	Buschmannshof	Hühnerfeld
Neugestaltung	Voerde-Süd	Markgrafenweg
Neugestaltung	Rheindörfer	Reshover Weg

Jahre 2036 und 2037

Maßnahme	Stadtteil	Spielfläche
Ersatzbeschaffung	Heidesiedlung	Birkenweg
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Finkenweg
Ersatzbeschaffung	Rönskensiedlung	Jägerstraße
Ersatzbeschaffung	Voerde-Mitte	JUZ
Ersatzbeschaffung	Heidesiedlung	Lippestraße
Ersatzbeschaffung	Spellen	Jugendtreff
Ersatzbeschaffung	Voerde-Mitte	Seemannskath
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Turnhallenweg
Ersatzbeschaffung	Spellen	Zimmermannsweg
Ersatzbeschaffung	Voerde-Süd	Feldweg
Ersatzbeschaffung	Voerde-Süd	Haus Voerde
Ersatzbeschaffung	Rönskensiedlung	Jägerstraße
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	Schmaler Weg
Neugestaltung	Friedrichsfeld-Mitte	Brombeerweg
Neugestaltung	Buschmannshof	Drosselweg
Neugestaltung	Spellen	Elisabethstraße
Neugestaltung	Spellen	Schoetersweg
Neugestaltung	Spellen	Schusterweg
Neugestaltung	Friedrichsfeld-Mitte	An der Landwehr
Neugestaltung	Rönskensiedlung	Voßhalsfeld

Jahre 2038 und 2039

Maßnahme	Stadtteil	Spielfläche
Ersatzbeschaffung	Friedrichsfeld-Mitte	Auf dem Kamp
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Finkenweg
Ersatzbeschaffung	Spellen	Handwerkerstraße
Ersatzbeschaffung	Voerde-Mitte	JUZ
Ersatzbeschaffung	Voerde-Süd	Kurfürstenring
Ersatzbeschaffung	Möllen	Marktplatz Möllen
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Turnhallenweg
Ersatzbeschaffung	Rheindörfer	Krummackerweg
Ersatzbeschaffung	Buschmannshof	Am Kindergarten
Ersatzbeschaffung	Voerde-Süd	Königring-Süd
Ersatzbeschaffung	Rheindörfer	Unterer Hilding
Ersatzbeschaffung	Voerde-Mitte	Waymannskath
Neugestaltung	Friedrichsfeld-Mitte	Am Bauhof
Neugestaltung	Buschmannshof	Sperberweg