

## Haupt- und Finanzausschuss

### **BEKANNTMACHUNG**

zur 9. Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses  
am Dienstag, 29.11.2022, 17:00 Uhr  
im Großen Sitzungssaal Raum 101 des Rathauses

Um das Risiko einer Ansteckung mit dem Corona-Virus zu minimieren, wird das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes auf freiwilliger Basis empfohlen. Die Empfehlung gilt während des gesamten Sitzungsverlaufes, somit auch am Sitzplatz. Bei Wortmeldungen kann die Maske abgenommen werden.

#### **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 20.09.2022
- 3. Feststellung des Jahresabschlusses 2021 der Stadt Voerde sowie Entlastung des Bürgermeisters (17/498 DS)
- 4. Beteiligungsbericht des Jahres 2021 (17/481 DS)
- 5. Über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen im III. Quartal 2022 (17/475 DS)
- 6. Verordnung zur Anwendung des Kommunalhaushaltsrechts im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Aufnahme und Unterbringung von anlässlich des Krieges in der Ukraine eingereisten Personen in den Kommunen im Land Nordrhein-Westfalen (17/482 DS)  
hier: Bericht des Kämmerers zum Stichtag 30.09.2022
- 7. Fortschreibung der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung 2024 - 2026 gemäß § 9 Kommunalhaushaltsverordnung NRW (17/483 DS)
- 8. 2. Fortschreibung des Digitalisierungskonzeptes der Stadt Voerde (17/500 DS)
- 9. Ortsrecht der Stadt Voerde (Niederrhein)
- 9.a Änderung der Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (17/488 DS)
- 9.b Neufassung der Satzung über die Festsetzung der Steuerhebesätze für die Realsteuern in der Stadt Voerde (Niederrhein) - Hebesatzsatzung für das Jahr 2023 (17/471 DS)
- 9.c Satzung zur Aufhebung der „Satzung über die Erhebung einer Steuer für sexuelle Vergnügungen in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 27.11.2015“ (17/495 DS)
- 9.d Satzung zur Aufhebung der „Satzung über die Erhebung der Wettbürosteuer in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 27.11.2015 (nach Stand der Änderung vom 23.03.2018)“ (17/491 DS)

- 9.e Neufassung der Satzung über die Errichtung notwendiger Stellplätze und die Stellplatzablösung der Stadt Voerde (Niederrhein) (17/470 DS)  
 hier: Aufhebung der beschlossenen Satzung vom 06.04.2019 und Satzungsbeschluss  
 hier: Antrag der Fraktion Die PARTEI vom 29.06.2021 "E-Mobilität in Voerde weiter voerdern".
- 9.f Festlegung über die Fortschreibung der Abwassergebührensatzung (17/478 DS)
- 9.g Festlegung über die Fortschreibung der Satzung über die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen (17/496 DS)
- 9.h 1. Änderung der Friedhofssatzung der Stadt Voerde (Ndrhh.) (17/485 DS)
- 9.i 28. Änderung der Abfallgebührensatzung (17/476 DS)
- 9.j 32. Änderung der Straßenreinigungs- und Gebührensatzung (17/477 DS)
10. Aufgabenübertragung der Betreuung von Flüchtlingen in Voerde auf einen Träger der freien Wohlfahrtspflege (17/466 DS)
11. Einführung eines Fach- und Finanzcontrollings für den Bereich der Hilfen zur Erziehung (17/468 DS)
12. Antrag der Fraktion „Die Unabhängigen Voerde“(UV) vom 26.04.2022 hier: Einrichtung inklusiver Spielplätze in Voerde (17/463 DS)
13. 81. Änderung des Flächennutzungsplanes sowie Bebauungsplan Nr. 150 „Energiepark Voerde“ hier: Aufstellungsbeschlüsse und Beschlüsse zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (17/480 DS)
14. 75. Änderung des Flächennutzungsplanes „Logistikpark Hafen Emmelsum" sowie Bebauungsplan Nr. 139 „Logistikpark Hafen Emmelsum“ - Anpassung der Konzeption (17/294 DS  
2. Ergänzung)
15. Radverkehrskonzept für die Stadt Voerde (17/467 DS)
16. Amprion GmbH Planungen in Voerde Stellungnahme zur Offenlage der Amprion Pläne (17/472 DS)
17. Gestaltungssatzung "Schlesierstraße / Kampshof" hier: Satzungsbeschluss (17/454 DS)
18. Herstellung eines Regenwasserkanals und Erneuerung der Straße An der Schule sowie überplanmäßige Mittelbereitstellung für den Straßenbau (17/474 DS)
19. Erneuerung des Mischwasserkanal-Kastenprofils Spellener Straße sowie Herstellung der Anbindungen eines hinzukommenden Radweges im Zuge des Bauvorhabens der Deutschen Bahn zum Umbau der Eisenbahnüberführung Spellener Straße (17/447 DS  
1. Ergänzung)
20. Erstellung eines Wirtschaftswegekzeptes für die Stadt Voerde; Antrag der CDU-Fraktion vom 10.02.2021 hier: Bericht und Handlungsempfehlungen (17/473 DS)
21. Verfügungstellung von Windelsäcken für Neugeborene und Kleinkinder bis 2 Jahre bzw. vergünstigter Restmülltonne, auch für ambulant gepflegte Menschen (Inkontinenzartikel) hier: FDP-Antrag vom 21.10.2019 (17/441 DS)
22. Verleihung des Heimat-Preises 2023 der Stadt Voerde (Ndrhh.) (17/459 DS)
23. Mitteilungen der Verwaltung
24. Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung

### **Nichtöffentliche Sitzung**

1. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 20.09.2022
2. Verkauf eines Gewerbegrundstückes "Am Industriepark" (17/469 DS)
3. Unterrichtung des Haupt- und Finanzausschusses gem. § 17 Abs. 7 der Hauptsatzung (17/499 DS)
4. Verleihung des Heimat-Preises 2022 der Stadt Voerde (NdrRh.) (17/460 DS)
5. Mitteilungen der Verwaltung
6. Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung

Voerde, 22.11.2022

Bürgermeister  
Dirk Haarmann

# STADT VOERDE (Niederrhein)

## Haupt- und Finanzausschuss

### ÖFFENTLICHE NIEDERSCHRIFT

der 9. Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses  
am Dienstag, 29.11.2022, 17:00 Uhr bis 18:19 Uhr  
im Großen Sitzungssaal Raum 101 des Rathauses

---

### Anwesenheiten

#### Vorsitz:

Haarmann, Dirk

#### Anwesend:

##### **SPD-Fraktion**

Schwarz, Ulrike

Goemann, Uwe

Lemm, Bastian

Neßbach, Ulrich Philipp

Schmitz, Stefan

Weltgen, Stefan

##### **CDU-Fraktion**

Mölleken, Bert

Kotzke, Nicolas

Schneider, Georg Heinrich

Stemmer, Henning

vertritt Ratsherr Ingo Hülser (CDU)

##### **Die Unabhängigen Voerde**

Meiners, Stefan

##### **FDP-Fraktion**

Berger, Jürgen

vertritt Ratsherr Bernd Benninghoff (FDP)

##### **Fraktion Bündnis 90/Die Grünen**

Rohr, Gabriele Maria

##### **Fraktion Wählergemeinschaft Voerde**

Garden, Christian

#### Entschuldigt fehlen:

Benninghoff, Bernd (FDP)

Hülser, Ingo (CDU)

Zielinski, Daniel (Die PARTEI)

Von der Verwaltung anwesend:

Erste Beigeordnete Frau Johann  
Beigeordneter Herr Rütten  
Kämmerer Herr Hülser  
Frau Gruschka (PrÖ)  
Herr Wellmann (ÖRP)  
Herr Paradowski (StWuL)  
Herr Hänisch (FB 1)  
Frau Feldkamp (FD 1.1)  
Herr Heller (FB 2)  
Herr Hauser (FD 3.1)  
Herr Kapp (FB 5)  
Herr Müser (FB 6)  
Herr Grootens (FB 7)  
Herr Bolz (FB 8)

Presse:

1 Herr

**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 20.09.2022
- 3. Feststellung des Jahresabschlusses 2021 der Stadt Voerde sowie Entlastung des Bürgermeisters (17/498 DS)
- 4. Beteiligungsbericht des Jahres 2021 (17/481 DS)
- 5. Über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen im III. Quartal 2022 (17/475 DS)
- 6. Verordnung zur Anwendung des Kommunalhaushaltsrechts im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Aufnahme und Unterbringung von anlässlich des Krieges in der Ukraine eingereisten Personen in den Kommunen im Land Nordrhein-Westfalen (17/482 DS)  
hier: Bericht des Kämmerers zum Stichtag 30.09.2022
- 7. Fortschreibung der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung 2024 - 2026 gemäß § 9 Kommunalhaushaltsverordnung NRW (17/483 DS)
- 8. 2. Fortschreibung des Digitalisierungskonzeptes der Stadt Voerde (17/500 DS)
- 9. Ortsrecht der Stadt Voerde (Niederrhein)
- 9.a Änderung der Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (17/488 DS)

- |     |  |                             |
|-----|--|-----------------------------|
| 9.b | Neufassung der Satzung über die Festsetzung der Steuerhebesätze für die Realsteuern in der Stadt Voerde (Niederrhein) - Hebesatzsatzung für das Jahr 2023  | (17/471 DS)                 |
| 9.c | Satzung zur Aufhebung der „Satzung über die Erhebung einer Steuer für sexuelle Vergnügungen in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 27.11.2015“  | (17/495 DS)                 |
| 9.d | Satzung zur Aufhebung der „Satzung über die Erhebung der Wettbürosteuer in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 27.11.2015 (nach Stand der Änderung vom 23.03.2018)“   | (17/491 DS)                 |
| 9.e | Neufassung der Satzung über die Errichtung notwendiger Stellplätze und die Stellplatzablösung der Stadt Voerde (Niederrhein)<br>hier: Aufhebung der beschlossenen Satzung vom 06.04.2019 und Satzungsbeschluss<br>hier: Antrag der Fraktion Die PARTEI vom 29.06.2021 "E-Mobilität in Voerde weiter voerdern". | (17/470 DS)                 |
| 9.f | Festlegung über die Fortschreibung der Abwassergebührensatzung   | (17/478 DS)                 |
| 9.g | Festlegung über die Fortschreibung der Satzung über die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen   | (17/496 DS)                 |
| 9.h | 1. Änderung der Friedhofssatzung der Stadt Voerde (Ndrhh.)   | (17/485 DS)                 |
| 9.i | 28. Änderung der Abfallgebührensatzung   | (17/476 DS)                 |
| 9.j | 32. Änderung der Straßenreinigungs- und Gebührensatzung  | (17/477 DS)                 |
| 10. | Aufgabenübertragung der Betreuung von Flüchtlingen in Voerde auf einen Träger der freien Wohlfahrtspflege  | (17/466 DS)                 |
| 11. | Einführung eines Fach- und Finanzcontrollings für den Bereich der Hilfen zur Erziehung   | (17/468 DS)                 |
| 12. | Antrag der Fraktion „Die Unabhängigen Voerde“(UV) vom 26.04.2022<br>hier: Einrichtung inklusiver Spielplätze in Voerde   | (17/463 DS)                 |
| 13. | 81. Änderung des Flächennutzungsplanes sowie Bebauungsplan Nr. 150 „Energiepark Voerde“<br>hier: Aufstellungsbeschlüsse und Beschlüsse zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung   | (17/480 DS)                 |
| 14. | 75. Änderung des Flächennutzungsplanes „Logistikpark Hafen Emmelsum" sowie<br>Bebauungsplan Nr. 139 „Logistikpark Hafen Emmelsum“<br>Anpassung der Konzeption  | (17/294 DS<br>2. Ergänzung) |
| 15. | Radverkehrskonzept für die Stadt Voerde<br>Endbericht  | (17/467 DS)                 |
| 16. | Amprion GmbH Leitungsplanungen in Voerde<br>Sachlage und Stellungnahme zur Offenlage   | (17/472 DS)                 |
| 17. | Gestaltungssatzung "Schlesierstraße / Kampshof"<br>hier: Satzungsbeschluss   | (17/454 DS)                 |
| 18. | Herstellung eines Regenwasserkanals und Erneuerung der Straße An der Schule sowie überplanmäßige Mittelbereitstellung für den Straßenbau   | (17/474 DS)                 |
| 19. | Erneuerung des Mischwasserkanal-Kastenprofils Spellener Straße sowie Herstellung der Anbindungen eines hinzukommenden Radweges im Zuge des Bauvorhabens der Deutschen Bahn zum Umbau der Eisenbahnüberführung Spellener Straße   | (17/447 DS<br>1. Ergänzung) |

20. Erstellung eines Wirtschaftswegekonzeptes für die Stadt Voerde; Antrag der CDU-Fraktion vom 10.02.2021 (17/473 DS)  
hier: Bericht und Handlungsempfehlungen
21. Verfügungstellung von Windelsäcken für Neugeborene und Kleinkinder bis 2 Jahre bzw. vergünstigter Restmülltonne, auch für ambulant gepflegte Menschen (Inkontinenzartikel) Hier: FDP-Antrag vom 21.10.2019 (17/441 DS)
22. Verleihung des Heimat-Preises 2023 der Stadt Voerde (Ndrhh.) (17/459 DS)
23. Mitteilungen der Verwaltung
24. Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung

# Sitzungsverlauf

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

## Öffentliche Sitzung

### Zur Geschäftsordnung

#### **a Prüfung der Einladung und Feststellung der Beschlussfähigkeit**

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

#### **b Feststellung der Tagesordnung**

Die Tagesordnung wird gem. § 3 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse festgestellt.

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

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

## Tagesordnung

### **1. Einwohnerfragestunde**

Es sind keine Einwohner anwesend.

### **2. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 20.09.2022**

Die öffentliche Niederschrift der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 20.09.2022 wird zur Kenntnis genommen.

### **3. Feststellung des Jahresabschlusses 2021 der Stadt Voerde sowie 17/498 DS Entlastung des Bürgermeisters**

Bürgermeister Haarmann weist auf die getrennt vorzunehmende Abstimmung hin, da er bei Ziffer 4 nicht mit abstimmt.

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme der folgenden

#### Beschlussvorschläge:

1. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) nimmt das Ergebnis der Prüfung des Jahresabschlusses 2021 zum Stichtag 31.12.2021 zur Kenntnis.



2. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) stellt den Jahresabschluss 2021 zum Stichtag 31.12.2021 mit einer Bilanzsumme von 295.309.771,90 € gem. § 96 Abs. 1 GO NRW fest.
3. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt gem. § 96 Abs. 1 GO NRW, den Jahresüberschuss 2021 in Höhe von 3.340.704,28 € der Ausgleichsrücklage zuzuführen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

4. Die Mitglieder des Rates der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließen, dem Bürgermeister für den Jahresabschluss 2021 die uneingeschränkte Entlastung gemäß § 96 Abs. 1 GO NRW zu erteilen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne den Bürgermeister

#### **4. Beteiligungsbericht des Jahres 2021 17/481 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Der Rat der Stadt Voerde beschließt gemäß § 117 Absatz 1 Satz 3 GO NRW den der Drucksache 17/481 als Anlage beigefügten Beteiligungsbericht 2021 der Stadt Voerde (Niederrhein).

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

#### **5. Über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen im III. Quartal 2022 17/475 DS**

Die in der Anlage zur Drucksache 17/475 nachgewiesenen über- und außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen im Zeitraum 01.07. – 30.09.2022 werden zur Kenntnis genommen.

#### **6. Verordnung zur Anwendung des Kommunalhaushaltsrechts im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Aufnahme und Unterbringung von anlässlich des Krieges in der Ukraine eingereisten Personen in den Kommunen im Land Nordrhein-Westfalen 17/482 DS** **hier: Bericht des Kämmers zum Stichtag 30.09.2022**

Der Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Voerde nimmt den Bericht des Kämmers über Erträge und Aufwendungen sowie über Einzahlungen und Auszahlungen im Zusammenhang mit der Aufnahme und Unterbringung der Schutzsuchenden anlässlich des Krieges in der Ukraine zum Stichtag 30.09.2022 (Anlage 1 zur Drucksache 17/482) zur Kenntnis.

#### **7. Fortschreibung der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung 2024 - 2026 gemäß § 9 Kommunalhaushaltsverordnung NRW 17/483 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Voerde nimmt die Fortschreibung der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung für die Jahre 2024 – 2026 zur Kenntnis.

**8. 2. Fortschreibung des Digitalisierungskonzeptes der Stadt Voerde 17/500 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt die 2. Fortschreibung des Digitalisierungskonzeptes zur Kenntnis.

**9. Ortsrecht der Stadt Voerde (Niederrhein)**

**9.a Änderung der Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde 17/488 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Der Rat beschließt die Änderung der Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde in der Drucksache 17/488 als Anlage 1 beigefügten Fassung.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

**9.b Neufassung der Satzung über die Festsetzung der Steuerhebesätze für die Realsteuern in der Stadt Voerde (Niederrhein) - Hebesatzsatzung für das Jahr 2023 17/471 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Die Satzung über die Festsetzung der Steuerhebesätze für die Realsteuern in der Stadt Voerde (Niederrhein) – Hebesatzsatzung für das Jahr 2023 wird in der Drucksache 17/471 als Anlage beigefügten Fassung beschlossen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

**9.c Satzung zur Aufhebung der „Satzung über die Erhebung einer Steuer für sexuelle Vergnügungen in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 27.11.2015“ 17/495 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Der Stadtrat beschließt, die „Satzung über die Erhebung einer Steuer für sexuelle Vergnügungen in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 27.11.2015“ mit Ablauf des 31.12.2022 aufzuheben.

Abstimmungsergebnis: 14 Ja-Stimmen, 1 Gegenstimme, 0 Stimmenthaltungen

**9.d Satzung zur Aufhebung der „Satzung über die Erhebung der Wettbürosteuer in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 27.11.2015 (nach Stand der Änderung vom 23.03.2018)“ 17/491 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Der Stadtrat beschließt, die „Satzung über die Erhebung der Wettbürosteuer in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 27.11.2015 (nach Stand der Änderung vom 23.03.2018)“ mit Ablauf des 31.12.2022 aufzuheben.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

**9.e Neufassung der Satzung über die Errichtung notwendiger Stellplätze 17/470 DS und die Stellplatzablösung der Stadt Voerde (Niederrhein)**

hier: **Aufhebung der beschlossenen Satzung vom 06.04.2019 und Satzungsbeschluss**

hier: **Antrag der Fraktion Die PARTEI vom 29.06.2021 "E-Mobilität in Voerde weiter voerdern".**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt gemäß § 7 Gemeindeordnung NRW i. V. m den §§ 48, 89 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen die als Anlage 1 zur Drucksache 17/470 beigefügte „Satzung über die Errichtung notwendiger Stellplätze und die Stellplatzablösung der Stadt Voerde“. Gleichzeitig wird die bestehende Satzung vom 06.04.2019 aufgehoben.

Abstimmungsergebnis: 11 Ja-Stimmen, 0 Gegenstimmen, 4 Stimmenthaltungen

**9.f Festlegung über die Fortschreibung der Abwassergebührensatzung 17/478 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Die Fortgeltung der 16. Änderung der Satzung über die Erhebung von Abwassergebühren in der Stadt Voerde (Ndrhh.) ohne Änderungen wird beschlossen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

**9.g Festlegung über die Fortschreibung der Satzung über die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen 17/496 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Die Fortgeltung der 4. Änderung der Satzung über die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen in der Stadt Voerde (Niederrhein) ohne Änderungen wird beschlossen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

**9.h 1. Änderung der Friedhofssatzung der Stadt Voerde (Ndrhh.) 17/485 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Der Rat der Stadt Voerde beschließt die der Drucksache 17/485 als Anlage 1 beigefügte „Satzung zur 1. Änderung der Satzung für die kommunalen Friedhöfe im Bereich der Stadt Voerde (Niederrhein) – Friedhofssatzung –“.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

**9.i 28. Änderung der Abfallgebührensatzung 17/476 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Die Satzung zur 28. Änderung der Gebührensatzung über die öffentliche Abfallentsorgung in der Stadt Voerde (Ndrhh.) wird in der der Drucksache 17/476 als Anlage beiliegenden Fassung beschlossen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

**9.j 32. Änderung der Straßenreinigungs- und Gebührensatzung 17/477 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Die Satzung zur 32. Änderung der Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren in der Stadt Voerde (Ndrhh.) – Straßenreinigungs- und Gebührensatzung – wird in der der Drucksache 17/477 als Anlage 2 beiliegenden Fassung beschlossen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

**10. Aufgabenübertragung der Betreuung von Flüchtlingen in Voerde auf einen Träger der freien Wohlfahrtspflege 17/466 DS**

Beigeordneter Rütten berichtet zunächst aus der Sitzung des Sozialausschusses und erläutert die Hintergründe, die zum Vorschlag der Aufgabenübertragung führten. Um das Vergabeverfahren zu öffnen und möglichen Vergabeklagen vorzubeugen sollte im Beschlussvorschlag der Drucksache der in Spiegelstrichen stehende Zusatz „nach Möglichkeit im Kreisgebiet Wesel“ gestrichen werden.

Ratsherr Kotzke begrüßt die Erweiterung des Beschlussvorschlages und regt an, diesen um die Begrenzung der Vergabe auf 2 oder 3 Jahre zu ergänzen.

Fraktionsvorsitzender Meiners schließt sich für die UV-Fraktion diesem Vorschlag an und wünscht sich zusätzlich eine Evaluation.

Auch Fraktionsvorsitzender Garden betont die Wichtigkeit des zeitlichen Rahmens.

Ratsherr Lemm stimmt dem zu, sieht jedoch eine Vergabe für 3 Jahre als Minimum bei der Wahl des Zeitrahmens an, bei der Option einer jährlichen Verlängerung und regt zusätzlich eine jährliche Berichterstattung im Sozialausschuss an.

Bürgermeister Haarmann erläutert, dass im Rahmen des Vergabeverfahrens naturgemäß ein Zeitrahmen anzugeben ist, um den Vergabeumfang festzulegen. Er hält fest, dass aufgrund der Anregungen der Fraktionen die Vergabe auf 3 Jahre – mit der Option einer jährlichen Verlängerung – erfolgen soll. Eine fortlaufende Evaluation wird gewährleistet und eine jährliche Berichterstattung im Sozialausschuss zugesichert.

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden geänderten

Beschlussvorschlags:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Aufgabe über die Betreuung von Flüchtlingen auf einen Träger der freien Wohlfahrtspflege im Rahmen eines Vergabeverfahrens zu übertragen und die vertraglichen Regelungen hierzu zu treffen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

**11. Einführung eines Fach- und Finanzcontrollings für den Bereich der Hilfen zur Erziehung 17/468 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Voerde nimmt den Bericht zur Einführung eines Fach- und Finanzcontrollings für den Produktbereich Hilfen zur Erziehung ab dem 01.01.2023 zustimmend zur Kenntnis.

**12. Antrag der Fraktion „Die Unabhängigen Voerde“(UV) vom 26.04.2022 17/463 DS hier: Einrichtung inklusiver Spielplätze in Voerde**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Die Verwaltung wird beauftragt, den o. g. Antrag der Fraktion „Die Unabhängigen Voerde“ aufgreifend ihre Bemühungen fortzusetzen, städtische Spielflächen in Voerde inklusiv zu erüchtigen und im Hinblick auf die erzielten Fortschritte dem Jugendhilfeausschuss jährlich zu berichten.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

**13. 81. Änderung des Flächennutzungsplanes sowie Bebauungsplan Nr. 150 „Energiepark Voerde“ hier: Aufstellungsbeschlüsse und Beschlüsse zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung 17/480 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

1. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt die Aufstellung der 81. Änderung des Flächennutzungsplanes „Energiepark Voerde“ gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) i. V. m. § 8 Abs. 3 BauGB für den in der Anlage 1 der Drucksache 17/480 dargestellten Geltungsbereich.
2. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 150 „Energiepark Voerde“ gemäß § 2 BauGB für den in der Anlage 1 der Drucksache 17/480 dargestellten Geltungsbereich.

3. Der Stadtentwicklungsausschuss wird beauftragt, gemäß § 3 Abs. 1 BauGB die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

**14. 75. Änderung des Flächennutzungsplanes „Logistikpark Hafen Emmelsum“ sowie 17/294 DS  
Bebauungsplan Nr. 139 „Logistikpark Hafen Emmelsum“ 2. Ergänzung  
Anpassung der Konzeption**

Ausschussvorsitzender Neßbach berichtet aus der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 22.11.2022 wie folgt:

„Von der Verwaltung zeigte Herr Müser den Werdegang der Bauleitplanung und die rechtlichen Zusammenhänge auf.

Der Investor Greenfield stellte den abgespeckten und geänderten neuen Entwurf der Bebauung vor. Dieser beinhaltete eine Bebauung nur noch im nördlichen Teil der Fläche, wobei der südliche, bis auf ein Baufeld auf einer landwirtschaftlichen Fläche und einer Bahnanbindung, unangetastet bleiben soll.

Hiernach stellten verschiedene Gutachter die von ihnen ermittelten Auswertungen vor.

1. Das landschaftspflegerische und ökologische Gutachten
2. Das Verkehrsgutachten
3. Das Lärmgutachten

Von der Verwaltung referierte Frau Johann zum Schluss über die daraus entwickelten Änderungen des Flächennutzungs- und des Bebauungsplanes. Wichtig u. a. waren die Festsetzungen der Grün- in Waldflächen, der ökologisch wertvollen Flächen, die erhalten und aufgewertet werden sollen, sowie die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen.

Ich öffnete danach, in Abstimmung mit dem Ausschuss, die Sitzung und gab den zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern die Gelegenheit, Fragen zu stellen, die von der Verwaltung und dem Vorhabenträger mit den Gutachtern beantwortet wurden.

Danach konnten die Mitglieder des Ausschusses und die Fraktionen ihre Fragen und Statements abgeben.

Die Drucksache wurde damit nach ca. 2 Stunden zur Kenntnis genommen.“

Bürgermeister Haarmann weist daraufhin, dass die Emmelsumer Straße/B 8 nicht im Verkehrsgutachten enthalten ist und dieses entsprechend angepasst werden muss. Erste Beigeordnete Johann sichert dies zu.

1. Der Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Voerde (NdrRh.) nimmt den Entwurf für die 75. Änderung des Flächennutzungsplanes „Logistikpark Hafen Emmelsum“ gemäß der Anlage 3 dieser Drucksache zur Kenntnis.
2. Der Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Voerde (NdrRh.) nimmt den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 139 „Logistikpark Hafen Emmelsum“ gemäß der Anlage 4 dieser Drucksache zur Kenntnis.

**15. Radverkehrskonzept für die Stadt Voerde** **17/467 DS**  
**Endbericht**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Der Rat der Stadt Voerde beschließt das als Anlage 2 zur DS 17/467 beigefügte, vom Verkehrsbüro stadVerkehr aus Hilden erarbeitete Radverkehrskonzept für die Stadt Voerde als Handlungsgrundlage für die Weiterentwicklung des Radverkehrs in Voerde.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

**16. Amprion GmbH Leitungsplanungen in Voerde** **17/472 DS**  
**Sachlage und Stellungnahme zur Offenlage**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Der Rat der Stadt stimmt dem in der DS 17/472 dargelegten Umgang mit den Planungen der Amprion GmbH (EnLAG Vorhaben Nr. 14) zu und folgt den in der Drucksache 17/472 auf Seite 3 dargelegten Anregungen und Bedenken

- zu den Amprion Maßnahmen unter Nr.1,
- zu den unter Nr. 2 a (Provisorium) im Einreichzeitpunkt 1 genannten Teilmaßnahmen und
- zu der Teilmaßnahme Nr. 2 b (Kabelpilot und Kabelübergabestationen vorläufige Anregungen und Bedenken) im Einreichzeitpunkt 2.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

**17. Gestaltungssatzung "Schlesierstraße / Kampshof"** **17/454 DS**  
**hier: Satzungsbeschluss**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Der Rat der Stadt Voerde (NdrRh.) beschließt die Gestaltungssatzung „Schlesierstraße / Kampshof“ gemäß § 89 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in Verbindung mit § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen als Satzung.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

**18. Herstellung eines Regenwasserkanals und Erneuerung der Straße** **17/474 DS**  
**An der Schule sowie überplanmäßige Mittelbereitstellung für den Straßenbau**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Der Stadtrat beschließt die überplanmäßige Mittelbereitstellung für das PSP 7.100587.700.003 „Ausbau Straße An der Schule“ in einer Höhe von 180.000,00 €. Als Deckung dienen die PSP's 7.100514.700.003 „Ausbau RW-Kanal „An der Schule“ (80 T €),

7.100303.700.003 „Ausbau Wirtschaftswege“ (35 T €) sowie 7.100479.700.003 „Investive Straßensanierung“ (40 T €) und 7.100128.700.003 Ausbau Straße Rönkenstraße (25 T €).

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

- 19. Erneuerung des Mischwasserkanal-Kastenprofils Spellener Straße sowie Herstellung der Anbindungen eines hinzukommenden Radweges im Zuge des Bauvorhabens der Deutschen Bahn zum Umbau der Eisenbahnüberführung Spellener Straße** **17/447 DS**  
**1. Ergänzung**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Der Bürgermeister wird beauftragt, gegenüber der Deutschen Bahn die Übernahme des städtischen Kostenanteils in voraussichtlicher Gesamthöhe von rd. 597.000 € zu erklären. Der Stadtrat stimmt der Mittelbereitstellung für den städtischen Straßen- und Kanalbau im Rahmen der von der DB durchzuführenden Arbeiten zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung Spellener Straße/Kreuzung DB zu. Die erforderlichen Mittel sind in der Haushaltsplanung 2024 bis 2026 aufzunehmen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

- 20. Erstellung eines Wirtschaftswegekonzeptes für die Stadt Voerde; Antrag der CDU-Fraktion vom 10.02.2021** **17/473 DS**  
**hier: Bericht und Handlungsempfehlungen**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Der Rat der Stadt Voerde beschließt das von dem Büro Ge-Komm erstellte ländliche Wirtschaftswegekonzept der Stadt Voerde und nimmt die Handlungsempfehlungen zur Kenntnis. Das Konzept dient als Entscheidungshilfe für die Festlegung von zukünftigen Unterhaltungs- und Investitionsmaßnahmen des städtischen Wegenetzes und ist gleichzeitig Voraussetzung für die Einreichung von Förderanträgen von einzelnen Ausbaumaßnahmen.

Über eine zusätzliche Mittelbereitstellung einzelner förderfähiger Ausbaumaßnahmen entscheidet der Stadtrat nach Vorberatung im Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz sowie im Bau- und Betriebsausschuss im Rahmen der anstehenden Haushaltsplanung für 2024 ff.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

- 21. Verfügungstellung von Windelsäcken für Neugeborene und Kleinkinder bis 2 Jahre bzw. vergünstigter Restmülltonne, auch für ambulant gepflegte Menschen (Inkontinenzartikel) Hier: FDP-Antrag vom 21.10.2019** **17/441 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

Der Rat der Stadt Voerde lehnt den Antrag nach Beratung im Arbeitskreis Gebühren/Abfall ab.



Abstimmungsergebnis: 14 Ja-Stimmen, 1 Gegenstimme, 0 Stimmenthaltungen

## **22. Verleihung des Heimat-Preises 2023 der Stadt Voerde (Ndr rh.) 17/459 DS**

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Stadtrat die Annahme des folgenden

Beschlussvorschlags:

1. Die Stadt Voerde (Ndr rh.) beteiligt sich, vorbehaltlich der Förderzusage bzw. Neuauflage des Förderprogramms „Heimat-Preis“ für die Jahre 2023 ff des Landes Nordrhein-Westfalen, an dem Landesförderprogramm „Heimat.Zukunft.Nordrhein-Westfalen. Wir fördern, was Menschen verbindet.“ und lobt, basierend auf den Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Umsetzung des Förderprogramms „Heimat-Preis“ des Ministeriums für Heimat, Bau und Gleichstellung des Landes NRW, den Heimat-Preis 2023 der Landesregierung NRW aus.
2. Gem. den Richtlinien der Stadt Voerde (Ndr rh.) zur Vergabe des Voerder Heimat-Preises im Rahmen des vorgenannten Landesprogramms vom 10. Dezember 2019 wird auch der Heimat-Preis 2023 schwerpunktmäßig für besonderes Engagement in den Bereichen
  - Verdienste um die Heimat
  - Erhaltung, Pflege und Förderung von Bräuchen sowie
  - Engagement für Kultur und Traditionverliehen und durch ein Preisgeld besonders honoriert.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, einen entsprechenden Förderantrag an die Bezirksregierung Düsseldorf zu richten.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, ohne Enthaltungen

## **23. Mitteilungen der Verwaltung**

Bürgermeister Haarmann teilt mit, dass am 21.12.2022 um 14.00 Uhr die Pflanzung der Bäume mit Einweihung der Stele zum Antrag „10 + 1 Bäume“ im Helmut-Pakulat-Park erfolgt und bittet, den Termin vorzumerken. Eine formelle Einladung folgt noch.

## **24. Anfragen gemäß § 17 Abs. 2 und § 26 der Geschäftsordnung**

Fraktionsvorsitzender Garden erkundigt sich in Bezug auf die Sperrung der Aussegnungshalle am Waldfriedhof, ob der Verwaltung bekannt ist, dass die Bestatter für die Überführung der Särge zusätzliche Kosten in Rechnung stellen. Bürgermeister Haarmann sichert hierzu eine schriftliche Beantwortung zu.

Des Weiteren fragt Fraktionsvorsitzender Garden an, wie sich die Verwaltung zu einem Inflationsbonus für ihre Beschäftigten positioniert. Bürgermeister Haarmann teilt mit, dass eine Umsetzung nur mit einer gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage möglich ist, welche jedoch derzeit nicht vorhanden ist.

Bürgermeister Haarmann schließt die öffentliche Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses um 18:19 Uhr.

Bürgermeister  
Dirk Haarmann

Schifführer  
Armin Hänisch



## Örtliche Rechnungsprüfung Drucksache

- öffentlich -

Datum: 24.11.2022

Fachbereich	Stabsstelle
Fachdienst	Örtliche Rechnungsprüfung

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### Feststellung des Jahresabschlusses 2021 der Stadt Voerde sowie Entlastung des Bürgermeisters

#### Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) nimmt das Ergebnis der Prüfung des Jahresabschlusses 2021 zum Stichtag 31.12.2021 zur Kenntnis.
2. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) stellt den Jahresabschluss 2021 zum Stichtag 31.12.2021 mit einer Bilanzsumme von 295.309.771,90 € gem. § 96 Abs. 1 GO NRW fest.
3. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt gem. § 96 Abs. 1 GO NRW, den Jahresüberschuss 2021 in Höhe von 3.340.704,28 € der Ausgleichsrücklage zuzuführen.
4. Die Mitglieder des Rates der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließen, dem Bürgermeister für den Jahresabschluss 2021 die uneingeschränkte Entlastung gemäß § 96 Abs. 1 GO NRW zu erteilen.

#### Klimaschutzrelevanz:

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

#### Sachdarstellung:

Gemäß § 95 GO NRW hat die Gemeinde zum Schluss eines jeden Haushaltsjahres einen Jahresabschluss aufzustellen.

Der Entwurf des Jahresabschlusses 2021 der Stadt Voerde einschließlich Lagebericht wurde mit Beschluss des Rates vom 27.09.2022 zur Drucksache 17/416 dem Rechnungsprüfungsausschuss zur Prüfung zugewiesen.

Der Rechnungsprüfungsausschuss hat den Jahresabschluss zum 31.12.2021 gem. § 59 GO NRW geprüft. Das Ergebnis der Prüfung wurde in der Sitzung am 23.11.2022 erarbeitet und in der als Anlage beigefügten Stellungnahme zusammengefasst.

Unter Berücksichtigung des vorgelegten Prüfungsberichtes kommt der Rechnungsprüfungsausschuss zum Ergebnis, dass

- der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den gesetzlichen Vorschriften, den sie ergänzenden ortsrechtlichen Bestimmungen und sonstigen Satzungen entspricht und unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage der Stadt Voerde zum 31. Dezember 2021 vermittelt und

- der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Stadt Voerde vermittelt. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften und stellt die Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

In Anwendung des § 59 Abs. 3 GO NRW erklärt der Rechnungsprüfungsausschuss, dass die Beratung zu keinen Einwendungen geführt hat und der vom Bürgermeister aufgestellte Jahresabschluss 2021 sowie der zugehörige Lagebericht gebilligt wird.

Der Rat stellt gem. § 96 Abs. 1 GO NRW den vom Rechnungsprüfungsausschuss geprüften Jahresabschluss durch Beschluss fest (Beschlussvorschlag 2).

Im Rahmen der Jahresabschlussstellungen und der damit verbundenen Abschlussbuchungen sind für das Jahr 2021 überplanmäßige Aufwendungen durch den Kämmerer genehmigt worden. Eine entsprechende Übersicht gemäß den Verfahrensvorschriften zu § 83 GO NRW über die zusammengefassten Beträge ist als Anlage beigefügt. Die erforderliche Zustimmung des Rates erfolgt insofern im Rahmen des Feststellungsbeschlusses.

Das Haushaltsjahr 2021 schließt mit einem Überschuss in Höhe von 3.340.704,28 € ab. Vorgesehen ist, den Überschuss der Ausgleichsrücklage zuzuführen (Beschlussvorschlag 3).

Gem. § 96 Abs. 1 GO NRW entscheiden die Ratsmitglieder über die Entlastung des Bürgermeisters zum Jahresabschlusses 2021 (Beschlussvorschlag 4).

Der vom Rat festgestellte Jahresabschluss 2021 ist gem. § 96 Abs. 2 GO NRW der Aufsichtsbehörde anzuzeigen und anschließend öffentlich bekannt zu machen. Danach ist er bis zur Feststellung des folgenden Jahresabschlusses zur Einsichtnahme verfügbar zu halten.

Wellmann

Anlage(n):

- (1) Stellungnahme des Rechnungsprüfungsausschusses zur Prüfung des Jahresabschlusses 2021
- (2) Jahresabschlussmittelbereitstellungen

# **Stellungnahme des Rechnungsprüfungsausschusses der Stadt Voerde zu dem Ergebnis der Prüfung des Jahresabschlusses zum 31.12.2021 sowie des Lageberichtes für das Jahr 2021**

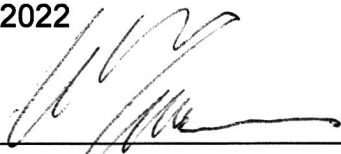
Auf der Grundlage des „Berichtes über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes für das Haushaltsjahr 2021 der Stadt Voerde“ der BPW Treuhand GmbH hat der Rechnungsprüfungsausschuss der Stadt Voerde den Jahresabschluss der Stadt Voerde, bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021, der Ergebnisrechnung, der Finanzrechnung und Teilrechnungen für das Haushaltsjahr vom 01. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und dem Anhang, sowie den Lagebericht beraten.

Der Rechnungsprüfungsausschuss schließt sich dem o. g. Prüfungsbericht an und kommt zu dem Ergebnis, dass

- der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den gesetzlichen Vorschriften, den sie ergänzenden ortsrechtlichen Bestimmungen und sonstigen Satzungen entspricht und unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage der Stadt Voerde zum 31. Dezember 2021 vermittelt und
- der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Stadt Voerde vermittelt. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften und stellt die Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

In Anwendung des § 59 Abs. 3 GO NRW erklärt der Rechnungsprüfungsausschuss, dass die Beratung zu keinen Einwendungen geführt hat und der vom Bürgermeister aufgestellte Jahresabschluss 2021 sowie der zugehörige Lagebericht gebilligt wird.

Voerde, 23.11.2022



---

Uwe Goemann

Vorsitzender des Rechnungsprüfungsausschusses

**Jahresabschlussmittelbereitstellungen**

Im Rahmen der Jahresabschlusserstellung und der damit verbundenen Abschlussbuchungen sind für das Jahr 2021 nachstehende überplanmäßige Aufwendungen durch den Kämmerer genehmigt worden:

2021

Betrag	Entstehungsgrund	Deckung
konsumtiv		
203.780 €	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bildung Rückstellungen für Steuerabschlüsse</li> <li>• Umbuchung Sachanlagenverlust auf Herabsetzung Festwert CGS.</li> <li>• Außerplanmäßige Abschreibung Lehrrohrverlegung Breitband</li> <li>• Auflösung ARAP Bahnunterführung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehrerträge GFG Einkommenssteuer</li> </ul>
investiv		
12.456,72 €	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erneuerung Straße Grenz- und Birkenweg</li> </ul>	Minderauszahlungen Planungskosten

Grundsätzlich gilt § 83 GO NRW (vorherige Zustimmung des Rates bei erheblichen überplanmäßigen Aufwendungen) auch für Aufwendungen, die erst nach Ablauf des Haushaltsjahres (hier: bei der Aufstellung des Jahresabschlusses) bekannt werden. Um das Aufstellungsverfahren zum Jahresabschluss nicht unterbrechen zu müssen, werden die beiden gesetzlich bestimmten Verfahren (Beteiligung des Rates beim Zustimmungs- und Aufstellungsverfahren) miteinander verknüpft.



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 14.11.2022

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Stabsstelle Zentrales Controlling

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### Beteiligungsbericht des Jahres 2021

#### Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde beschließt gemäß § 117 Absatz 1 Satz 3 GO NRW den der Drucksache 17/481 als Anlage beigefügten Beteiligungsbericht 2021 der Stadt Voerde (Niederrhein).

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

#### Sachdarstellung:

Seit dem 01.01.2019 ist gemäß § 117 GO NRW in dem Jahr ein Beteiligungsbericht zu erstellen, in welchem die Gemeinde von der Aufstellung eines Gesamtabchlusses unter den Voraussetzungen des § 116 a GO NRW befreit ist.

Über den Beteiligungsbericht ist ein gesonderter Beschluss des Rates in öffentlicher Sitzung herbeizuführen.

Am 27.09.2022 (Drucksache 17/411 vom 01.09.2022) hat der Rat der Stadt Voerde entsprechend der Regelungen des § 116 a Absatz 1 GO NRW die „Befreiung von der Pflicht zur Erstellung eines Gesamtabchlusses für das Haushaltsjahr 2021“ einstimmig festgestellt. Durch diese Feststellung ist die Stadt Voerde nach § 117 GO NRW verpflichtet, einen Beteiligungsbericht für das genannte Jahr zu erstellen.

Der Beteiligungsbericht des Jahres 2021 ist dieser Drucksache als Anlage beigefügt.

Haarmann

#### Anlage(n):

(1) Beteiligungsbericht 2021



# Beteiligungsbericht 2021 der Stadt Voerde



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Allgemeines zur Zulässigkeit der wirtschaftlichen und nichtwirtschaftlichen Betätigung von Kommunen.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Beteiligungsbericht 2021 .....</b>	<b>3</b>
2.1	Rechtliche Grundlagen zur Erstellung eines Beteiligungsberichtes .....	3
2.2	Gegenstand und Zweck des Beteiligungsberichtes.....	4
<b>3</b>	<b>Das Beteiligungsportfolio der Stadt Voerde.....</b>	<b>5</b>
3.1	Änderungen im Beteiligungsportfolio .....	6
3.2	Beteiligungsstruktur .....	7
3.3	Wesentliche Finanz- und Leistungsbeziehungen .....	7
3.4	Einzeldarstellung Unmittelbare Beteiligungen der Stadt Voerde .....	8
3.4.1	Stadtwerke Voerde GmbH .....	9
3.4.2	DeltaPort GmbH & Co. KG .....	19
3.4.3	DeltaPort VerwaltungsGmbH.....	33
3.4.4	Wohnbau Dinslaken GmbH.....	35
3.4.5	Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide mbH .....	44
3.4.6	Sparkassenzweckverband Wesel-Dinslaken.....	52
3.4.7	Volkshochschul-Zweckverband Dinslaken-Voerde-Hünxe .....	63
3.4.8	Volksbank Rhein-Lippe eG .....	66
<b>4</b>	<b>Allgemeine Informationen.....</b>	<b>67</b>
4.1	Kennzahldefinitionen .....	67

Herausgeber:

Stadt Voerde (Niederrhein)  
Der Bürgermeister  
Fachdienst 3.3 – Stabsstelle Zentrales Controlling  
Rathausplatz 20, 46562 Voerde  
E-Mail: [controlling@voerde.de](mailto:controlling@voerde.de)

# 1 Allgemeines zur Zulässigkeit der wirtschaftlichen und nichtwirtschaftlichen Betätigung von Kommunen

Das kommunale Selbstverwaltungsrecht nach Art. 28 Absatz 2 Grundgesetz erlaubt den Kommunen, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung zu regeln. Die Kommunen sind gem. Art. 78 Absatz 2 der Verfassung für das Land Nordrhein-Westfalen in ihrem Gebiet die alleinigen Träger der öffentlichen Verwaltung, soweit die Gesetze nichts Anderes vorschreiben.

Durch diese verfassungsrechtlich verankerte Selbstverwaltungsgarantie haben die Kommunen die Möglichkeit, sich über den eigenen Hoheitsbereich hinausgehend wirtschaftlich zu betätigen. Ihren rechtlichen Rahmen findet die wirtschaftliche Betätigung im 11. Teil (§§ 107 ff.) der Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW). Hierin ist geregelt, unter welchen Voraussetzungen eine wirtschaftliche bzw. nichtwirtschaftliche Betätigung zulässig ist („ob“) und welcher Rechtsform – öffentlich-rechtlich oder privatrechtlich – die Kommunen sich dabei bedienen dürfen („wie“).

Gemäß § 107 Absatz 1 GO NRW darf sich eine Gemeinde zur Erfüllung ihrer Aufgaben wirtschaftlich betätigen, wenn ein öffentlicher Zweck die Betätigung erfordert (Nummer 1), die Betätigung nach Art und Umfang in einem angemessenen Verhältnis zur Leistungsfähigkeit der Gemeinde steht (Nummer 2) und bei einem Tätigwerden außerhalb der Wasserversorgung, des öffentlichen Verkehrs sowie des Betriebes von Telekommunikationsleitungsnetzen einschließlich der Telekommunikationsdienstleistungen der öffentliche Zweck durch andere Unternehmen nicht besser und wirtschaftlicher erfüllt werden kann (Nummer 3).

Von der wirtschaftlichen Betätigung ist die sog. nichtwirtschaftliche Betätigung gemäß § 107 Absatz 2 GO NRW abzugrenzen. Hierunter fallen Einrichtungen, zu denen die Gemeinde gesetzlich verpflichtet ist (Nummer 1), öffentliche Einrichtungen, die für die soziale und kulturelle Betreuung der Einwohner erforderlich sind, Einrichtungen, die der Straßenreinigung, der Wirtschaftsförderung, der Fremdenverkehrsförderung oder der Wohnraumversorgung dienen (Nummer 3), Einrichtungen des Umweltschutzes (Nummer 4) sowie Einrichtungen, die ausschließlich der Deckung des Eigenbedarfs von Gemeinden und Gemeindeverbänden dienen (Nummer 5). Auch diese Einrichtungen sind, soweit es mit ihrem öffentlichen Zweck vereinbar ist, nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu verwalten und können entsprechend den Vorschriften über die Eigenbetriebe geführt werden.

In § 109 GO NRW sind die allgemeinen Wirtschaftsgrundsätze, die sowohl für die wirtschaftliche als auch für die nichtwirtschaftliche Betätigung gelten, niedergelegt. Demnach sind die Unternehmen und Einrichtungen so zu führen, zu steuern und zu kontrollieren, dass der öffentliche Zweck nachhaltig erfüllt wird. Unternehmen sollen einen Ertrag für den Haushalt der Gemeinde abwerfen, soweit dadurch die Erfüllung des öffentlichen Zwecks nicht beeinträchtigt wird. Der Jahresgewinn der wirtschaftlichen Unternehmen als Unterschied der Erträge und Aufwendungen

soll so hoch sein, dass außer den für die technische und wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens notwendigen Rücklagen mindestens eine marktübliche Verzinsung des Eigenkapitals erwirtschaftet wird.

Bei der Ausgestaltung der wirtschaftlichen Betätigung liegt es vorbehaltlich der gesetzlichen Bestimmungen im Ermessen der Kommunen, neben öffentlich-rechtlichen auch privatrechtliche Organisationsformen zu wählen. So dürfen Kommunen unter den Voraussetzungen des § 108 GO NRW Unternehmen und Einrichtungen in einer Rechtsform des privaten Rechts gründen oder sich daran beteiligen. Unter anderem muss die Erfüllung des öffentlichen Zwecks durch Gesellschaftsvertrag, Satzung oder sonstiges Organisationsstatut gewährleistet sein und eine Rechtsform gewählt werden, welche die Haftung der Gemeinde auf einen bestimmten Betrag begrenzt.

Da im Verfassungsstaat das Gemeinwohl der allgemeine Legitimationsgrund aller Staatlichkeit ist, muss jedes Handeln der öffentlichen Hand einen öffentlichen Zweck verfolgen. Die gesetzliche Normierung der Erfüllung des öffentlichen Zwecks als Grundvoraussetzung für die Aufnahme einer wirtschaftlichen und nichtwirtschaftlichen Betätigung einer Kommune soll daher gewährleisten, dass sich diese stets im zulässigen Rahmen kommunaler Aufgabenerfüllung zu bewegen hat. Es ist daher nicht Angelegenheit der kommunalen Ebene, sich ausschließlich mit dem Ziel der Gewinnerzielung in den wirtschaftlichen Wettbewerb zu begeben. Stattdessen kann eine wirtschaftliche bzw. nichtwirtschaftliche Betätigung nur Instrument zur Erfüllung bestehender kommunaler Aufgaben sein.

Die Ausgestaltung des öffentlichen Zwecks ist dabei so vielfältig wie der verfassungsrechtlich umrissene Zuständigkeitsbereich der Kommunen. Der „öffentliche Zweck“ stellt einen unbestimmten Rechtsbegriff dar, für dessen inhaltliche Bestimmung zuvorderst die Zielsetzung des gemeindlichen Handelns maßgeblich ist.

## 2 Beteiligungsbericht 2021

### 2.1 Rechtliche Grundlagen zur Erstellung eines Beteiligungsberichtes

Grundsätzlich haben sämtliche Kommunen gemäß § 116 Absatz 1 GO NRW in jedem Haushaltsjahr für den Abschlussstichtag 31. Dezember einen Gesamtabschluss, der die Jahresabschlüsse sämtlicher verselbständigter Aufgabenbereiche in öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Form konsolidiert, sowie einen Gesamtlagebericht nach Absatz 2 aufzustellen.

Hiervon abweichend sind Kommunen gemäß § 116a Absatz 1 GO NRW von der Pflicht zur Aufstellung eines Gesamtabschlusses und Gesamtlageberichts befreit, wenn am Abschlussstichtag ihres Jahresabschlusses und am vorhergehenden Abschlussstichtag jeweils mindestens zwei der drei im Gesetz genannten Merkmale zutreffen.

Über das Vorliegen der Voraussetzungen für die Befreiung von der Pflicht zur Aufstellung eines Gesamtabschlusses entscheidet der Rat gemäß § 116a Absatz 2 Satz 1 GO NRW für jedes Haushaltsjahr bis zum 30. September des auf das Haushaltsjahr folgenden Jahres.

Der Rat der Stadt Voerde hat am 27.09.2022 gemäß § 116a Absatz 2 Satz 1 GO NRW entschieden, von der nach § 116a Absatz 1 GO NRW vorgesehenen Befreiung von der Pflicht zur Aufstellung eines Gesamtabschlusses und Gesamtlageberichts Gebrauch zu machen. Daher hat die Stadt Voerde gemäß § 116a Absatz 3 GO NRW einen Beteiligungsbericht nach § 117 GO NRW zu erstellen.

Der Beteiligungsbericht hat gemäß § 117 Absatz 2 GO NRW grundsätzlich folgende Informationen zu sämtlichen verselbständigten Aufgabenbereichen in öffentlich-rechtlicher und privatrechtlicher Form zu enthalten:

1. die Beteiligungsverhältnisse,
2. die Jahresergebnisse der verselbständigten Aufgabenbereiche,
3. eine Übersicht über den Stand der Verbindlichkeiten und die Entwicklung des Eigenkapitals jedes verselbständigten Aufgabenbereiches sowie
4. eine Darstellung der wesentlichen Finanz- und Leistungsbeziehungen der Beteiligten untereinander und mit der Gemeinde.

Über den Beteiligungsbericht ist nach § 117 Absatz 1 Satz 3 GO NRW ein gesonderter Beschluss des Rates in öffentlicher Sitzung herbeizuführen. Der Rat der Stadt Voerde hat am 06.12.2022 den Beteiligungsbericht 2021 beschlossen.

## 2.2 Gegenstand und Zweck des Beteiligungsberichtes

Der Beteiligungsbericht enthält die näheren Informationen über sämtliche unmittelbaren und mittelbaren Beteiligungen an sämtlichen verselbständigten Aufgabenbereichen in öffentlich-rechtlicher und privatrechtlicher Form der Stadt Voerde. Er lenkt den Blick jährlich auf die einzelnen Beteiligungen, indem er Auskunft über alle verselbständigten Aufgabenbereiche der Stadt Voerde, deren Leistungsspektrum und deren wirtschaftliche Situation und Aussichten gibt, unabhängig davon, ob diese dem Konsolidierungskreis für einen Gesamtabschluss angehören würden. Damit erfolgt eine differenzierte Darstellung der Leistungsfähigkeit der Stadt Voerde durch die Abbildung der Daten der einzelnen Beteiligungen.

Die Gliederung des Beteiligungsberichtes und die Angaben zu den einzelnen Beteiligungen ermöglichen, dass eine Beziehung zwischen den gebotenen Informationen und den dahinterstehenden Aufgaben hergestellt werden kann. Dies ermöglicht durch den Vergleich der Leistungen mit den Aufgaben auch die Feststellung, ob die Erfüllung der Aufgaben der Stadt Voerde durch die verschiedenen Organisationsformen nachhaltig gewährleistet ist.

Der Beteiligungsbericht unterstützt damit eine regelmäßige Aufgabenkritik und eine Analyse der Aufbauorganisation der Stadt Voerde insgesamt durch die Mitglieder der Vertretungsgremien.

Adressat der Aufstellungspflicht ist die Stadt Voerde. Um diese Pflicht erfüllen zu können, müssen der Stadt Voerde die entsprechenden Informationen zur Verfügung stehen.

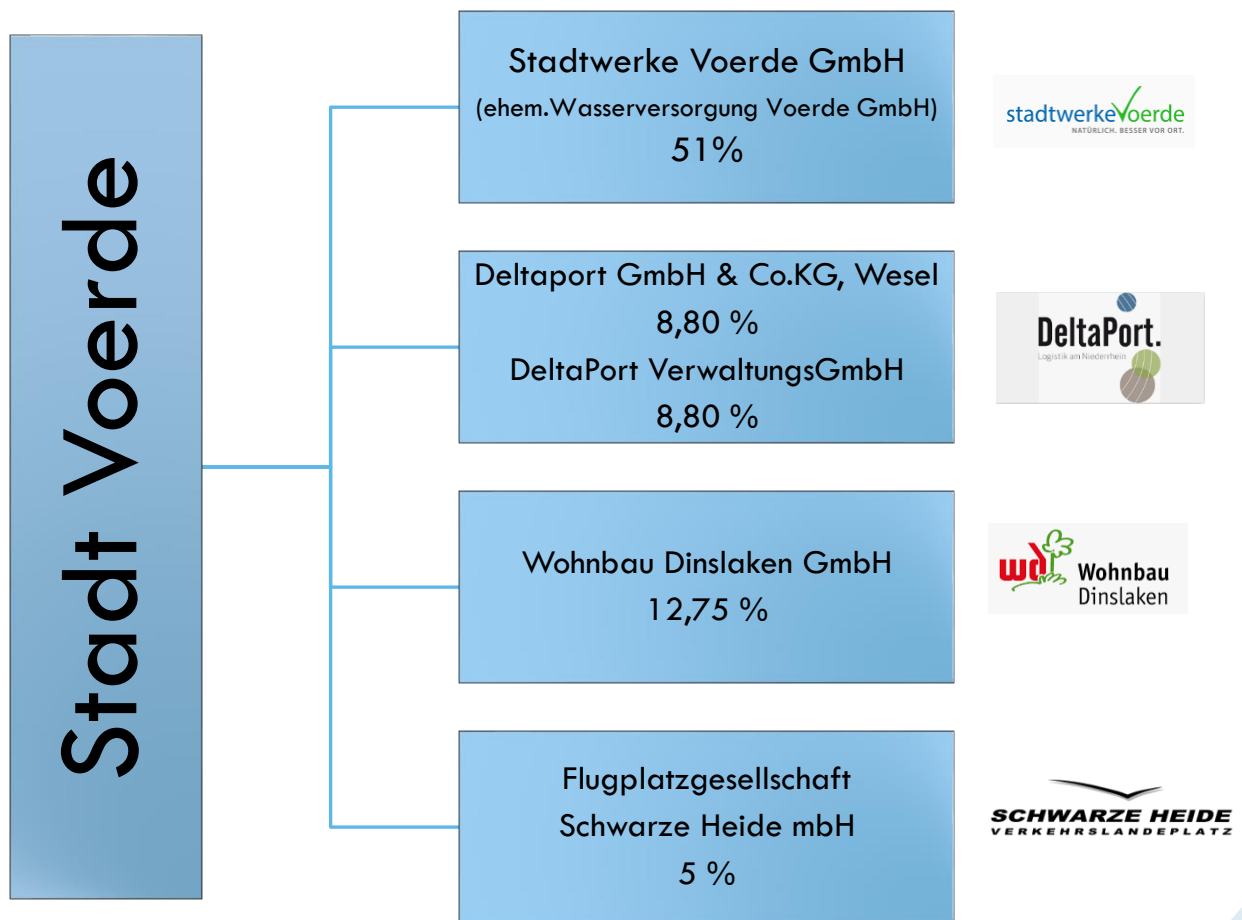
Hierzu kann die Stadt Voerde unmittelbar von jedem verselbständigten Aufgabenbereich alle Aufklärungen und Nachweise verlangen, die die Aufstellung des Beteiligungsberichtes erfordert (vgl. § 117 Absatz 1 Satz 2 i. V. m. § 116 Absatz 6 Satz 2 GO NRW).

Die verwendeten wirtschaftlichen Daten beruhen auf den im Laufe des Jahres 2022 festgestellten Abschlüssen für das Geschäftsjahr 2021. Die Angaben zur Besetzung der Überwachungsorgane weisen das gesamte Jahr 2021 aus.

### 3 Das Beteiligungsportfolio der Stadt Voerde

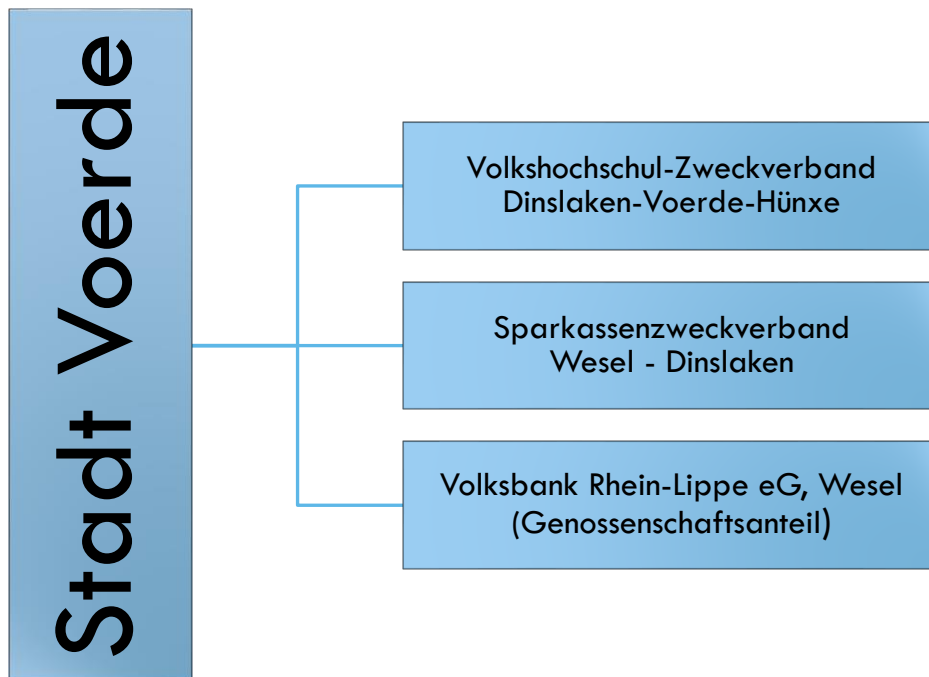
#### Beteiligungen

Beteiligungen	Städt. Anteile in %	Städt. Anteile in €
Stadtwerke Voerde GmbH (SWV) (ehem. Wasserversorgung Voerde GmbH (WVV))	51,00	1.326.000,00
DeltaPort GmbH & Co. KG	8,80	88.000,00
DeltaPort VerwaltungsGmbH	8,80	2.200,00
Wohnbau Dinslaken GmbH	12,75	767.000,00
Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide mbH	5,00	1.278,23



## Zweckverbände und Genossenschaftsanteil

Die Stadt Voerde gehört dem Sparkassenzweckverband Wesel-Dinslaken sowie dem Volkshochschul-Zweckverband Dinslaken-Voerde-Hünxe an. Außerdem besitzt die Stadt Voerde einen Genossenschaftsanteil an der Genossenschaftsbank Volksbank Rhein-Lippe eG.



### 3.1 Änderungen im Beteiligungsportfolio

Im Jahr 2021 hat es **keine Zugänge** und **keine Veränderung in Beteiligungsquoten** gegeben.

Folgende Änderung hat es gegeben:

**Abgänge:** Die unmittelbare Beteiligung der Kommune an der Beteiligung Strom-Netzgesellschaft Voerde mbH & Co. KG endete im Jahr 2021. Zur Umsetzung der Erweiterung der Geschäftstätigkeit der Stadtwerke Voerde GmbH hat die Stadt Voerde ihre Beteiligung an der Strom-Netzgesellschaft Voerde mbH & Co. KG in die Stadtwerke Voerde GmbH eingebracht.

Diese Beteiligung wird im Beteiligungsbericht nicht mehr dargestellt.

## 3.2 Beteiligungsstruktur

### Übersicht der Beteiligungen der Stadt Voerde mit Angabe der Beteiligungsverhältnisse und Jahresergebnisse

am 31.12.2021

Lfd. Nr.	Beteiligung	Höhe des Stammkapitals und des	(durchgerechneter) Anteil der Stadt Voerde am Stammkapital		Jahresergebnisses	Beteiligungsart
		TEURO	TEURO	%	TEURO	
1	Stadtwerke Voerde GmbH	2.600	1.326	51,0	+ 547 Vorjahr: + 559	Unmittelbar
2	DeltaPort GmbH & Co. KG	1.000	88	8,8	364 Vorjahr: -228	Unmittelbar
3	DeltaPort VerwaltungsGmbH	25	2,2	8,8	0	Unmittelbar
4	Wohnbau Dinslaken GmbH	6.016,40	767	12,75	8.955 Vorjahr: 8.496	Unmittelbar
5	Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide mbH	25,5	1,278	5,0	-150 Vorjahr: -244	Unmittelbar
6	Sparkassenzweckverband Wesel-Dinslaken	-				Zweckverband
7	Volkshochschulzweckverband Dinslaken-Voerde-Hünxe	-				Zweckverband
8	Volksbank Rhein-Lippe	-				Genossenschaftsanteil

## 3.3 Wesentliche Finanz- und Leistungsbeziehungen

Übersicht über die wesentlichen Finanz- und Leistungsbeziehungen im Kommunalkonzern Kommune (in TEUR)

In TEUR	gegenüber	Stadtwerke Voerde GmbH	Wohnbau Dinslaken GmbH	DeltaPort GmbH & Co. KG	Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide mbH
<b>Stadt Voerde</b>	Forderungen	0	0	740 Darlehen	0
	Verbindlichkeiten	144 im Wesentlichen aus Wasser- und Energielieferungen	0	88 anrechenbare Kapitalertragsteuern	0
	Erträge	113	841	0	0
	Aufwendungen	0	0	0	10



## 3.4 Einzeldarstellung Unmittelbare Beteiligungen der Stadt Voerde

zum 31. Dezember 2021

Die unmittelbaren Beteiligungen werden in der Bilanz unter der langfristigen Vermögensposition „Finanzanlagen“

- als „**Anteile an verbundenen Unternehmen**“ ausgewiesen. In dieser Bilanzposition kommen Beteiligungen zum Ausweis, bei denen die Stadt Voerde einen beherrschenden Einfluss auf die Beteiligung ausüben kann. Dieser liegt in der Regel vor, wenn die Stadt Voerde mehr als 50 % der Anteile hält,
- als „**Beteiligungen**“ ausgewiesen. In dieser Bilanzposition kommen Anteile an Unternehmen und Einrichtungen zum Ausweis, die die Kommune mit der Absicht hält, eine auf Dauer angelegte, im Regelfall über ein Jahr hinausgehende Verbindung einzugehen und bei denen es sich nicht um verbundene Unternehmen handelt.
- als „**Sondervermögen**“ ausgewiesen. Hierbei handelt es sich um Kommunalvermögen, das zur Erfüllung eines bestimmten Zwecks dient und daher getrennt vom allgemeinen Haushalt der Stadt Voerde geführt wird. Sondervermögen sind gemäß § 97 GO NRW das Gemeindegliedervermögen, das Vermögen rechtlich unselbstständiger örtlicher Stiftungen, Eigenbetriebe (§ 114 GO NRW) und organisatorisch verselbstständigte Einrichtungen (§ 107 Abs. 2 GO NRW) ohne eigene Rechtspersönlichkeit,
- als „**Wertpapiere des Anlagevermögens**“ ausgewiesen. Hierbei handelt es sich um Unternehmensanteile, die auf Dauer angelegt werden, durch die jedoch keine dauernde Verbindung der Stadt Voerde zum Unternehmen hergestellt werden soll. Aufgrund dessen werden diese lediglich in Tabelle 1 nachrichtlich ausgewiesen.
- als „**Ausleihungen**“ ausgewiesen. Hierbei handelt es sich um langfristige Finanzforderungen der Stadt Voerde gegenüber Dritten, die durch den Einsatz kommunalen Kapitals an diese entstanden sind und dem Geschäftsbetrieb der Stadt Voerde dauerhaft dienen sollen. Mit Ausnahme von GmbH-Anteilen, die nicht als verbundene Unternehmen oder Beteiligungen ausgewiesen werden, weil sie lediglich als Kapitalanlage gehalten werden, handelt es sich bei den Ausleihungen nicht um Beteiligungen im Sinne der GO NRW. Aufgrund dessen werden diese lediglich in Tabelle 1 nachrichtlich ausgewiesen.

### 3.4.1 Stadtwerke Voerde GmbH



#### Basisdaten

Anschrift	Rathausplatz 20, 46562 Voerde
Gründungsjahr	2018
Internetauftritt	www.stadtwerke-voerde.de
Handelsregistereintragung	Amtsgericht Duisburg unter der Nummer HRB 9960
Rechtsform	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Gesellschaftsvertrag	Vertrag vom 26.10.1994 in der zuletzt geänderten Fassung vom 16.12.2020.

#### Zweck der Beteiligung

Gegenstand des Unternehmens ist die Beschaffung und Lieferung von Trinkwasser und Energie, der Bau, Erwerb und Betrieb kommunaler Netzinfrastruktur im Stadtgebiet Voerde, sonstige energiewirtschaftliche Betätigungen im Sinne des § 107a GO NRW sowie die Erbringung kommunalnaher Dienstleistungen.

Der Gesellschaftszweck ist auf öffentliche Zwecke ausgerichtet. Im Zusammenhang des Unternehmensgegenstandes kann die Gesellschaft

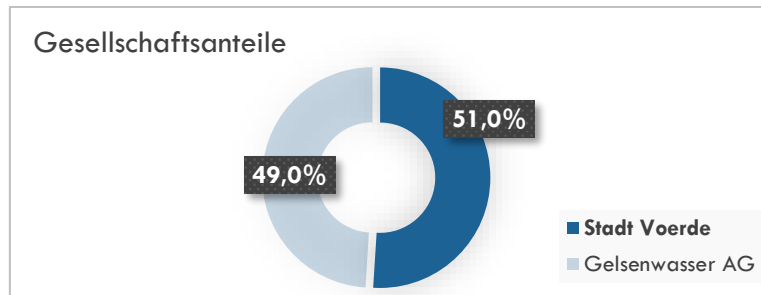
- a) andere Unternehmen, unabhängig von ihrer Rechtsform, übernehmen oder sich an ihnen beteiligen,
- b) Handelsgeschäfte und Dienstleistungen jeglicher Art ausführen,
- c) Tochtergesellschaften oder Zweigniederlassungen errichten

#### Ziel der Beteiligung und Erfüllung des öffentlichen Zwecks

Die Aufgabe der Stadtwerke Voerde GmbH (SWV) ist die Beschaffung und Lieferung von Trinkwasser und Energie, der Bau, Erwerb und Betrieb kommunaler Netzinfrastruktur im Stadtgebiet Voerde, sonstige energiewirtschaftliche Betätigungen im Sinne des § 107a GO NRW sowie die Erbringung kommunalnaher Dienstleistungen. Basis für die Wasserversorgung in der Stadt Voerde ist der langfristig vereinbarte Konzessionsvertrag. Des Weiteren versorgt die SWV Kunden mit Strom und Gas.

## Darstellung der Beteiligungsverhältnisse

Die Stadt Voerde hält 51 % der Anteile an der SWV. 49 % der Anteile werden von der GELSENWASSER AG gehalten.



## Darstellung der wesentlichen Finanz- und Leistungsbeziehungen

Die Gesellschaft hat im Wirtschaftsjahr 2021 einen Jahresüberschuss in Höhe von 547.000 € erwirtschaftet.

Es werden 900.000,00 € an die Gesellschafter ausgeschüttet, somit aufgrund der Geschäftsanteile 459.000,00 € an die Stadt Voerde.

Neben dem Jahresüberschuss wird ein Betrag in Höhe von 353.000 € aus den Gewinnrücklagen verwendet.

<b>Dividende</b>	<b>2021</b>
	EURO
Stand der Geschäftsanteile der Stadt Voerde	1.326.000
Dividende	459.000
./. Kapitalertragsteuer	114.750
./. Solidarzuschlag zur Kapitalertragsteuer	6.311
<b>Nettodividende</b>	<b>337.939</b>

## Übersicht über den Stand der Verbindlichkeiten und die Entwicklung des Eigenkapitals

Vermögenslage				Kapitallage			
Aktiva				Passiva			
	2021	2020	Veränderung		2021	2020	Veränderung
	TEURO	TEURO	TEURO		TEURO	TEURO	TEURO
Anlagevermögen	28.191	13.311	+14.880	Eigenkapital	13.892	5.229	+8.663
Umlaufvermögen	752	570	+182	Baukostenzuschüsse	1.416	1.380	+36
				Rückstellungen	698	297	+401
				Verbindlichkeiten	12.942	6.983	+5.959
Aktive Rechnungsabgrenzung	5	9	-4	Passive Rechnungsabgrenzung	-	-	
<b>Bilanzsumme</b>	<b>28.948</b>	<b>13.889</b>	<b>+15.058</b>	<b>Bilanzsumme</b>	<b>28.948</b>	<b>13.889</b>	<b>+15.059</b>

## Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

	2021	2020	Veränderung
	TEURO	TEURO	TEURO
1. Umsatzerlöse	7.355	6.923	+432
2. Veränderungen des Bestandes an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	8	0	+8
3. sonstige betriebliche Erträge	3	3	0
4. Materialaufwand	4.616	4.074	+542
5. Personalaufwand	11	11	0
6. Abschreibungen	747	708	+39
7. sonstige betriebliche Aufwendungen	1.198	1.237	-39
8. Erträge aus Beteiligungen	261	0	+261
Finanzergebnis	166	-66	+232
Ergebnis vor Ertragssteuern	959	830	+129
<b>Jahresüberschuss (+)/-fehlbetrag (-)</b>	<b>+547</b>	<b>+ 559</b>	<b>-12</b>

## Kennzahlen

	2021	2020	Veränderung
	%	%	%
Eigenkapitalquote	51,34	44,45	+6,89
Eigenkapitalrentabilität	3,68	9,06	-5,38
Anlagendeckungsgrad 2	89,60	86,84	+2,76
Verschuldungsgrad	98,30	124,96	-26,65
Umsatzrentabilität	7,44	8,08	-0,64

\* Erläuterungen zu den Kennzahlen: siehe 4.1 4.1 Kennzahldefinitionen, Seite 67

## Personalbestand

Zum 31. Dezember 2021 war 1 Mitarbeiter/in (Vorjahr: 1) für das Unternehmen tätig.

## Geschäftsentwicklung

Die Aufgabe der Stadtwerke Voerde GmbH (SWV) ist die Beschaffung und Lieferung von Trinkwasser und Energie, der Bau, Erwerb und Betrieb kommunaler Netzinfrastruktur im Stadtgebiet Voerde, sonstige energiewirtschaftliche Betätigungen im Sinne des § 107a GO NRW sowie die Erbringung kommunalnaher Dienstleistungen. Basis für die Wasserversorgung in der Stadt Voerde ist der langfristig vereinbarte Konzessionsvertrag. Des Weiteren versorgt die SWV Kunden mit Strom und Gas.

### Wasserversorgung

Die SWV versorgt 8.839 Kunden mit Trinkwasser, wobei die Wasserverteilung über ein 213 km langes Versorgungsnetz erfolgt. Die Belieferung der SWV mit Trinkwasser erfolgt ausschließlich durch die GELSENWASSER AG.

Im Berichtsjahr belief sich die Trinkwasserabgabe auf 1,65 Mio. m<sup>3</sup> (Vorjahr: 1,76 Mio. m<sup>3</sup>). Davon entfielen auf Tarifkunden 1,60 Mio. m<sup>3</sup> (Vorjahr: 1,71 Mio. m<sup>3</sup>) und auf Großkunden 0,05 Mio. m<sup>3</sup> (Vorjahr: 0,05 Mio. m<sup>3</sup>).

Im Jahresverlauf 2021 ergab sich eine rechnerische Differenz zwischen gemessener Wasserbezugsmenge und abgabeseitig fakturierter Menge in Höhe von 0,22 Mio. m<sup>3</sup> (11,8 %). Zur Ermittlung der Wasserverluste ist diese Differenz um die Mengen für Rohrnetzspülung, Löschwasserentnahmen und sonstigen Eigenverbrauch zu korrigieren. Die sich daraus ergebende spezifische Verlustrate (qVR) im Abrechnungszeitraum Oktober 2020 bis September 2021 beträgt gemäß dem DVGW-Arbeitsblatt W 392 0,119 m<sup>3</sup>/(h\*km).

Seit 1. Januar 2014 erfolgten keine Preisanpassungen.

Die Preise für Individualkunden wurden entsprechend den jeweiligen Preisvereinbarungen angeglichen.

Für das Jahr 2021 ergaben sich Umsatzerlöse mit Tarifkunden in Höhe von 4.386 T€ und mit Sonderkunden in Höhe von 135 T€. Insgesamt betragen die Haupterlöse 4.521 T€ (Vorjahr: 4.692 T€).

### **Energievertrieb**

Die Stadtwerke Voerde GmbH belieferten zum Jahresende 2021 1.809 Kunden mit Strom und 637 Kunden mit Gas.

Für das Jahr 2021 ergaben sich Umsatzerlöse im Stromvertrieb in Höhe von 1.937 T€ und im Gasvertrieb in Höhe von 1.088 T€. Insgesamt betragen die Erlöse im Energievertrieb somit (nach Abzug der Energiesteuer in Höhe von 283 T€) 2.742 T€.

### **Energienetzgesellschaften**

Die Stadtwerke Voerde GmbH hat im Geschäftsjahr 2021 die Erweiterung ihrer Geschäftstätigkeiten abgeschlossen und ist nun mit wirtschaftlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2020 zu 100,0 % an der Stadtwerke Voerde Gasnetz GmbH sowie zu 74,9 % an der Strom-Netzgesellschaft Voerde mbH & Co. KG beteiligt. Der operative Netzbetrieb (Netzbetreiberrolle) verbleibt bei den bisherigen Netzbetreibern. Die Energienetztochter verpachten die in ihrem Eigentum stehenden Energienetze an die Netzbetreiber.

Im Geschäftsjahr 2021 gingen den Stadtwerken aus den Energienetztochtern Beteiligungserträge in Höhe von 261 T€ zu.

### **Windgesellschaft**

Die Stadtwerke Voerde GmbH hat mit der RAG Montan Immobilien GmbH eine Gesellschaft für die Projektierung, Errichtung und den Betrieb einer Windenergieanlage gegründet. Unternehmensgegenstand der Voerde Windenergie GmbH ist die Konzeptionierung, Planung sowie der Bau und Betrieb von Windkraftanlagen auf der ehemaligen Schachtanlage Löhnen in Voerde, sowie der Verkauf der elektrischen Energie an Energieversorgungsunternehmen.

Die Inbetriebnahme der Anlage wird im Jahr 2023 erwartet.

## Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

### Vermögenslage

Im Berichtsjahr wurde das Rohrnetz um 408 m erweitert; 3.206 m des Leitungsnetzes wurden erneuert. Zudem wurden 44 neue Hausanschlüsse hergestellt (Vorjahr: 32). Die Investitionen in Höhe von 1.095 T€ (Vorjahr: 1.348 T€) für das Jahr 2021 wurden aus der Innenfinanzierung gedeckt.

Gemessen an der Anlagenintensität sind 97,4 % (Vorjahr: 95,8 %) des Gesamtvermögens langfristig gebunden.

### Finanzlage

Neben den eigenen finanziellen Mitteln sichert die Einbindung von der SWV in den Cash-Pool des GELSENWASSER-Konzerns die Liquidität des Unternehmens.

Neben dem bereits seit 2018 bestehenden Darlehensvertrag mit der Niederrheinischen Sparkasse RheinLippe (Nispa) über ursprünglich 6,0 Mio. € (Stand zum 31.12.2021: 5,6 Mio. €) wurden im Geschäftsjahr 2021 im Rahmen der Geschäftsfelderweiterung weitere 6,0 Mio. € bei der Nispa aufgenommen (Stand zum 31.12.2021: 5,9 Mio. €).

Das langfristig gebundene Vermögen ist zum 31.12.2021 zu 90,7 % (Vorjahr: 89,1 %) durch langfristige Finanzmittel (Eigenkapital abzgl. vorgesehener Ausschüttung, eigenkapitalähnliche Mittel und langfristige Kredite) gedeckt.

### Ertragslage

Das betriebliche Ergebnis liegt mit 793 T€ um 103 T€ unter dem Vorjahresergebnis. Nach Einbezug des Beteiligungsergebnisses und Abzug von Zinsergebnis und Steuern liegt der Jahresüberschuss mit 547 T€ um 12 T€ unter dem Vorjahreswert.

Aus dem erwirtschafteten Ergebnis zuzüglich Zinsen lässt sich eine Gesamtkapitalrentabilität nach Steuern von 2,2 % (Vorjahr: 4,5 %) ableiten.

## Risikobericht und Prognose

### Risikomanagement

Neben den organisatorischen Sicherungsmaßnahmen und -instrumenten, den internen Kontrollmechanismen und Prüfungen sowie dem Controlling ist beim Betriebsführer GWN über die GELSENWASSER AG ein Risikomanagementsystem installiert. In diesem Zusammenhang wurde eine Aufnahme und Bewertung von Risiken sowie der Sicherungs- und Gegenmaßnahmen für die SWV durchgeführt.

Über den Betriebsführer werden regelmäßig latente Risiken identifiziert und analysiert sowie deren Eintrittswahrscheinlichkeit und mögliche Schadenshöhe bestimmt. Dabei hat die Einrichtung von Sicherungssystemen zur Vermeidung von Risiken erste Priorität. Risiken ergeben sich aus den allgemeinen Umfeld- und Betriebsbedingungen.

Durch die weiterhin grassierende Corona-Pandemie können sich auch in 2022 negative wirtschaftliche Auswirkungen ergeben. Vorstellbar ist u. a., dass die Wasser-, Gas- und Stromabgaben an Industrie- und Gewerbekunden geringer ausfallen als in der Planung unterstellt oder dass es zu einem Anstieg von Zahlungsausfällen in allen Kundensegmenten kommen kann. Negative wirtschaftliche Auswirkungen auf die Stadtwerke Voerde sind bis zur Aufstellung des Jahresabschlusses 2021 allerdings nur geringfügig festzustellen. Die laufende Entwicklung wird weiterhin beobachtet und analysiert.

Durch die Ukraine Krise bestehen Unsicherheiten darüber, wie sich die Energiepreise sowie die Preise für Material- und Fremdleistungen im Geschäftsjahr 2022 und den Folgejahren entwickeln werden. Dieses Risiko war zum Zeitpunkt der Erstellung der Mittelfristplanung 2022 ff. noch nicht valide prognostizierbar.

Die Sicherstellung der Liquidität wird durch die Einbindung in den Cash-Pool des GELSENWASSER-Konzerns und ein aktives Forderungsmanagement gewährleistet.

Aus heutiger Sicht sind für die SWV keine bestandsgefährdenden und sonstigen Risiken erkennbar, deren wirtschaftliche Auswirkungen im Eintrittsfall zu Illiquidität oder Überschuldung führen können.

### Ausblick

Hauptaufgaben für die Zukunft bleiben weiterhin die Sicherung, der Ausbau und der Erhalt einer den gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Wasserversorgung. Zudem nimmt die Gesellschaft die Versorgung von Endkunden mit Strom und Gas wahr und ist an einer Gasnetz- sowie einer Stromnetzgesellschaft beteiligt. Darüber hinaus besteht seit 2021 die Beteiligung an einer Gesellschaft zur Erzeugung von Windenergie. Die Inbetriebnahme der Windkraftanlage dieser Beteiligungsgesellschaft wird im Jahr 2023 erwartet. Im Geschäftsjahr wird die dahinführende Planung weiter fortgesetzt

Für das Jahr 2022 sind Investitionen in Höhe von 1.300 T€ vorgesehen, die im Wesentlichen für die Erneuerung und die Erweiterung der Wasserversorgungsanlagen verwendet werden sollen.



Die Fortsetzung der notwendigen Rehabilitation von Wasserleitungen und Hausanschlüssen soll neben einer Verbesserung der Versorgungsverhältnisse hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und Qualität auch eine Erhöhung der Nutzungsdauer der Leitungen bewirken. Zudem sollen diese Maßnahmen zur Senkung der Wasserverlustquote beitragen und diese auf niedrigem Niveau stabilisieren.

Die Unternehmensplanung zeigt ab dem Geschäftsjahr 2022 eine Ergebnisverbesserung gegenüber dem Geschäftsjahr 2021, welche insbesondere durch die neuen Beteiligungen an den Strom- und Gasnetzeigentumsgesellschaften begründet ist. Somit zeigt sich insgesamt eine positive Ergebnisentwicklung und eine weiterhin stabile wirtschaftliche Lage. Für das Jahr 2022 wird ein Jahresüberschuss i. H. v. rd. 1.616 T€ erwartet. Die Ergebnisverbesserung im Vergleich zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen daraus, dass die Stadtwerke Voerde Gasnetz GmbH & Co. KG neben dem Jahresergebnis aus 2021 plangemäß auch das im Jahr 2021 nicht ausgeschüttete Jahresergebnis aus 2020 erst im laufenden Geschäftsjahr 2022 ausschütten wird.

Die Unternehmensplanung wurde vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie und der absehbaren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung erstellt. Etwaige Auswirkungen der Pandemie auf das Geschäftsergebnis der Stadtwerke Voerde GmbH sind hier berücksichtigt, sofern sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt erkennbar sind. Gleichwohl können spätere negative Auswirkungen auf das Geschäftsergebnis nicht ausgeschlossen werden.

Die prognostizierte Unternehmensentwicklung basiert auf der im Herbst 2021 erstellten Mittelfristplanung. Aktuell erwartet die Stadtwerke Voerde GmbH aufgrund des russischen Angriffs auf die Ukraine und der daraus folgenden wirtschaftlichen Sanktionen unter anderem eine weitere Zuspitzung der bereits angespannten Lage an den Energiemärkten. Daraus können sich zusätzliche Belastungen ebenfalls in Form höherer Energie- und Rohstoffpreise ergeben. Eine belastbare Abschätzung der Auswirkungen ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht möglich.

## Organe und deren Zusammensetzung

### Mitglieder des Aufsichtsrats

stellvertretender Vorsitzender bis 31. Dezember 2021

Vorsitzender seit 1. Januar 2022

Bastian Lemm	Voerde	Beamter	1.300,00 €
--------------	--------	---------	------------

Vorsitzende bis 31. Dezember 2021

stellvertretende Vorsitzende seit 1. Januar 2022

Eva Lucia Kröger	Alpen	Bereichsleiterin Steuerung Betrieb der GELSENWASSER AG	1.600,00 €
------------------	-------	--	------------

Eckart Capitain	Mülheim an der Ruhr	Mitarbeiter Vertrieb Wasser der GELSENWASSER AG	1.300,00 €
-----------------	---------------------	---	------------

Christian Creutzburg	Haltern am See	Geschäftsführer der GELSENWASSER Energienetze GmbH	1.300,00 €
----------------------	----------------	--	------------

Jens Sielemann	Recklinghausen	Gruppenleiter Beteiligungsmanagement (Gruppe Wasserwirtschaft) der GELSENWASSER AG	1.300,00 €
----------------	----------------	--	------------

Bernd Altmeppen	Voerde	Büroleiter	1.300,00 €
-----------------	--------	------------	------------

Dieter Grootens	Wesel	Fachbereichsleiter und Fachdienstleiter der Stadt Voerde	1.300,00 €
-----------------	-------	--	------------

Stefan Meiners	Voerde	Beamter	1.300,00 €
----------------	--------	---------	------------

Stefan Weltgen (seit 20. Mai 2021)	Voerde	Heimleiter	960,27 €
---------------------------------------	--------	------------	----------

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats betragen für das Geschäftsjahr 2021 insgesamt 11.660,27 €.

### Geschäftsführung

Dirk Haarmann	Voerde
Jan Paul Hagedorn	Schermbbeck

Die Geschäftsführer üben ihre Tätigkeit nebenberuflich aus. Herr Hagedorn ist Leiter der Betriebsdirektion der GELSENWASSER Energienetze GmbH und Herr Haarmann Bürgermeister der Stadt Voerde.

Herr Haarmann erhielt für seine Tätigkeit als Geschäftsführer 5.590,20 €. Herr Hagedorn erhält für seine Tätigkeit keine Vergütung von der SWV GmbH.

## Information der Öffentlichkeit über die Zusammensetzung von Aufsichts- und Verwaltungsräten nach Geschlecht

Gemäß § 12 Absatz 6 des Gesetzes über die Gleichstellung von Frauen und Männern für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesgleichstellungsgesetz – LGG) ist die Öffentlichkeit über die Zusammensetzung von Aufsichts- und Verwaltungsräten nach Geschlecht regelmäßig in geeigneter Form zu unterrichten.

Dem Aufsichtsgremium in diesem Unternehmen gehören von den insgesamt 11 Mitgliedern 2 Frauen an (Frauenanteil: 18,19 %)

Damit wird der im § 12 Absatz 1 LGG geforderte Mindestanteil von Frauen in Höhe von 40 Prozent nicht erreicht/unterschritten.

## Vorliegen eines Gleichstellungsplanes nach § 2 Absatz 2 und § 5 LGG

Gemäß § 2 Absatz 2 LGG haben die Gemeinden und Gemeindeverbände beziehungsweise ihre Vertreterinnen und Vertreter in den Unternehmensgremien bei der Gründung von Unternehmen in Rechtsformen des privaten Rechts in unmittelbarer und mittelbarer Beteiligung dafür Sorge zu tragen, dass die entsprechende Anwendung des LGG in der Unternehmenssatzung verankert wird.

Gehört einer Gemeinde oder einem Gemeindeverband allein oder gemeinsam mit anderen Gebietskörperschaften die Mehrheit der Anteile eines Unternehmens in einer Rechtsform des privaten Rechts, wirken die Vertreterinnen und Vertreter darauf hin, dass in dem Unternehmen die Ziele des LGG beachtet werden. Dies gilt sowohl für unmittelbare als auch für mittelbare Beteiligungen. Für Unternehmen, die auf eine Beendigung ihrer Geschäftstätigkeit ausgerichtet sind, findet § 2 Absatz 2 LGG keine Anwendung.

Ein Gleichstellungsplan nach § 5 LGG wurde für die Jahre 2018 bis 2021 bei der Stadt Voerde im Rahmen ihrer Zuständigkeiten für Personalangelegenheiten erstellt. Der Gleichstellungsplan der Stadtverwaltung Voerde für den Zeitraum 12/2021 bis 12/2025 wurde am 07.12.2021 beschlossen.

## 3.4.2 DeltaPort GmbH & Co. KG



### Basisdaten

Anschrift	Moltkestr. 8, 46483 Wesel
Gründungsjahr	2012
Handelsregistereintragung:	Amtsgericht Duisburg unter der Nummer HRA 11257
Rechtsform	GmbH & Co.KG
Gesellschaftsvertrag	vom 24. August 2012
Komplementärin	Persönlich haftende Gesellschafterin ist die DeltaPort Verwaltungs GmbH (Amtsgericht Duisburg HRB 24773), ohne Anteil am Festkapital

### Zweck der Beteiligung

Gegenstand des interkommunalen Unternehmens ist

- die marktgerechte Bereitstellung und Entwicklung von Flächen und Infrastruktur im Bereich der Häfen und des Bahnbetriebs. Dazu gehört auch die Planung, Errichtung, Unterhaltung und Finanzierung der dazu notwendigen Anlagen.
- Gegenstand des Unternehmens ist auch die Umsetzung der Flächenentwicklung im Bereich der vorhandenen Betriebsstätten, deren Arrondierung und Optimierung in Vorbereitung auf die Ansiedlung attraktiver Gewerbebetriebe sowie die Entwicklung und Vermarktung der Flächen der Gesellschaft an hafenauffine Nutzer.

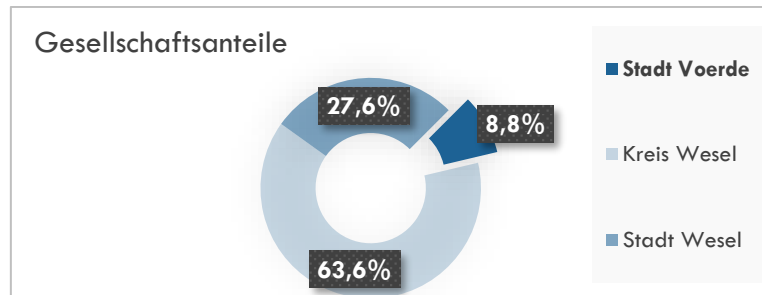
### Ziel der Beteiligung und Erfüllung des öffentlichen Zwecks

Mit der Einbringung der Häfen Emmelsum und Stadthafen Wesel sowie der Grundstücke der Stadt Wesel an der Betriebsstätte Rhein-Lippe-Hafen im August 2013, rückwirkend zum 01.01.2013, ist die DeltaPort GmbH & Co. KG für die Verwaltung und den Ausbau der Betriebsstätten Hafen Emmelsum, Rhein-Lippe-Hafen Wesel und Stadthafen Wesel zuständig.

Die DeltaPort GmbH & Co. KG ist eine rein kommunal beherrschte Gesellschaft. Gesellschafter sind der Kreis Wesel, die Stadt Wesel sowie die Stadt Voerde. Komplementärin ist die DeltaPort Verwaltungs GmbH. Im Dezember 2020 haben die Gesellschafter beschlossen, mit der Fa. Hülskens einen weiteren Gesellschafter aufzunehmen. Hülskens wird einen Unternehmensanteil von 1,9 % erhalten. Als Gegenwert wird die Fa. Hülskens Grundstücke in die Gesellschaft einbringen, die für das Projekt Westerweiterung benötigt werden. Der Beitritt wird für das I. Quartal 2022 erwartet.

## Darstellung der Beteiligungsverhältnisse

Die Stadt Voerde hält 8,8 % der Anteile an der DeltaPort GmbH & Co. KG. 63,6 % der Anteile werden vom Kreis Wesel gehalten. Die restlichen 27,6 % hält die Stadt Wesel.



## Darstellung der wesentlichen Finanz- und Leistungsbeziehungen

### Gesellschafterdarlehen über insgesamt 2,2 Mio. €

Am 26.04.2017 wurde ein Gesellschafterdarlehen über insgesamt 2,2 Mio. € an die DeltaPort GmbH & Co. KG ausgezahlt.

Die Stadt Voerde hat gemäß ihrem Anteil einen Teilbetrag in Höhe von **193.000 €** geleistet.

Das Darlehen wird halbjährlich zum 30.06./31.12. von der DeltaPort GmbH & Co. KG getilgt und wird mit 2% verzinst. Laufzeitende ist der 30.06.2047.

### Gesellschafterdarlehen über insgesamt 17 Mio. €

Die Gesellschafter haben zum 1. Juli 2019 ein Projektzwischenfinanzierungsdarlehen in Höhe von max. 17,0 Mio. EUR gewährt. In diesem Fall ist vereinbart worden, dass der Abruf in mehreren Tranchen erfolgen kann.

Der Anteil der Stadt Voerde beträgt hier **1.496.000 €**.

Dieses Darlehen ist endfällig und wird mit 1,47% verzinst. Das Darlehen hat eine ursprüngliche Laufzeit bis zum 30.06.2021 besessen. Im Jahr 2021 wurde eine Verlängerung um 24 Monate vereinbart.

### Gesellschafterdarlehen über insgesamt 13 Mio. €

Im Jahr 2022 wurde ein Gesellschafterdarlehen zum Zwecke der Finanzierung des nicht geförderten Eigenanteils zur Herstellung der Logistikzone im Rahmen der Westerweiterung des Hafens Emmelsums in Höhe von insgesamt 13 Mio. € gewährt. In diesem Fall ist vereinbart worden, dass der Abruf in mehreren Tranchen erfolgen kann.

Der Anteil der Stadt Voerde beträgt hier **1.144.000 €**.

Dieses Darlehen ist bis zum 31.12.2026 tilgungsfrei und wird mit 2,51% verzinst.

Die Vertragslaufzeit endet mit der vollständigen Tilgung des Darlehens, spätestens am 31.12.2051.

## Übersicht über den Stand der Verbindlichkeiten und die Entwicklung des Eigenkapitals

Vermögenslage				Kapitallage			
Aktiva				Passiva			
	2021	2020	Veränderung		2021	2020	Veränderung
	TEURO	TEURO	TEURO		TEURO	TEURO	TEURO
Anlagevermögen	40.179	36.067	+4.112	Eigenkapital	19.159	18.795	+364
Umlaufvermögen	2.737	3.093	-356	Rückstellungen	778	859	-81
				Verbindlichkeiten	22.950	19.695	+3.255
Aktive Rechnungsabgrenzung	161	189	-28	Passive Rechnungsabgrenzung	189	-	+189
<b>Bilanzsumme</b>	<b>43.077</b>	<b>39.348</b>	<b>+3.728</b>	<b>Bilanzsumme</b>	<b>43.077</b>	<b>39.348</b>	<b>+3.728</b>

## Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

	2021	2020	Veränderung
	TEURO	TEURO	TEURO
1. Umsatzerlöse	3.293	2.873	+420
2. andere aktivierte Eigenleistungen	49	26	+23
3. sonstige betriebliche Erträge	159	270	-111
4. Personalaufwand	1.096	1.065	+31
5. Abschreibungen	404	412	-8
6. sonstige betriebliche Aufwendungen	1.054	1.165	-111
Finanzergebnis	-412	-390	-24
Ergebnis vor Ertragssteuern	535	137	+398
<b>Jahresüberschuss (+)/-fehlbetrag (-)</b>	<b>+364</b>	<b>- 229</b>	<b>+592</b>

## Kennzahlen

	2021	2020	Veränderung
	%	%	%
Eigenkapitalquote	44,48	47,77	-3,29
Eigenkapitalrentabilität	2,79	0,73	+2,06
Anlagendeckungsgrad 2	101,30	83,04	+18,26
Verschuldungsgrad	124,84	109,36	+15,48
Umsatzrentabilität	16,23	4,75	+11,48

## Personalbestand

Im Geschäftsjahr 2021 waren durchschnittlich 16 Arbeitnehmer (Vorjahr: 16) bei der DeltaPort GmbH & Co. KG beschäftigt. Diese teilen sich wie folgt in Gruppen auf: In der Verwaltung sowie Technikabteilung waren elf dieser Arbeitnehmer beschäftigt. Zudem waren fünf Hafenmeister beschäftigt.

## Geschäftsentwicklung

### Unternehmensentwicklung

Öffentlicher Zweck der Hafengesellschaft ist aus dem Unternehmensgegenstand heraus die Entwicklung und der Ausbau der Hafenstandorte Emmelsum, Rhein-Lippe-Hafen Wesel sowie des Stadthafens Wesel. Dabei steht zum einen die Bestandssicherung der angesiedelten Unternehmen im Mittelpunkt. Zum anderen ist es Hauptaufgabe, die enormen Entwicklungspotentiale der Häfen zu heben und zu nutzen. Ziel ist es, Unternehmen anzusiedeln, die Arbeitsplätze schaffen und Wertschöpfung für die Region generieren.

Um diese Ziele zu erreichen, wird es auch im Geschäftsjahr 2022 eine der zentralen Aufgaben der Hafengesellschaft sein, die Umsetzung der Empfehlungen aus dem Masterplan „Häfenkooperation NiederRhein“ fortzuführen.

Als eine der wichtigsten Maßnahmen aus dem Masterplan wurde in einem ersten Schritt durch Umwandlung der Rhein-Lippe-Hafen Wesel GmbH und Einbringung der Häfen Emmelsum und Stadthafen Wesel sowie der Grundstücke der Stadt Wesel am Rhein-Lippe-Hafen Wesel die Gründung einer gemeinsamen leistungsfähigen Hafengesellschaft umgesetzt. Der Gründungsprozess ist inzwischen weitestgehend abgeschlossen.

Nach der Gründung der gemeinsamen Hafengesellschaft sind im Geschäftsjahr 2022 die Aufgaben, die Marktposition der Hafengesellschaft weiter auszubauen sowie diese in der Logistikbranche als innovativ und zukunftsweisend zu etablieren. In diesem Zusammenhang finden grundsätzlich weitreichende und wirkungsvolle Marketingmaßnahmen statt. Aufgrund der Corona-Viruspandemie waren Präsenzveranstaltungen im Jahr 2021 nur im geringen Maße realisierbar, so dass hier vorwiegend digitale Angebote genutzt wurden.

Anfang 2018 erfolgte die Gründung einer gemeinsamen Marketinggesellschaft, der DeltaPort Niederrheinhäfen GmbH (Orsoy - Voerde - Wesel - Emmerich). Mitgesellschafter sind die Häfen Emmerich und der NIAG-Hafen Rheinberg-Orsoy. Ziel dieser Gesellschaft ist die Planung und Durchführung von Marketingmaßnahmen und Werbung sowie Öffentlichkeitsarbeit für die Hafenstandorte der an der Gesellschaft beteiligten Unternehmen unter dem Label DeltaPort.

Weitere Möglichkeiten, Kooperationen mit Beteiligten der Logistikbranche sowie Häfen einzugehen, werden geprüft. Eine generell engere Zusammenarbeit mit den Häfen in NRW wird ebenfalls angestrebt und befindet sich weiter in der Entwicklung. Insbesondere über Fachausschüsse des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen, deren Mitglied DeltaPort ist, findet eine Vernetzung statt.

Im Projekt DeltaPort 4.0 hat die Hafengesellschaft Zukunftstrends in Kooperation mit der Universität Duisburg-Essen analysiert, um die Entwicklung der Häfen auf diese auszurichten. Ziel ist eine nachhaltige Entwicklung des Standortes unter Berücksichtigung der sich stetig ändernden Rahmenbedingungen (z. B. Klimaerwärmung, Globalisierung uvm.).

Die Notwendigkeit dieser Maßnahmen zeigte sich bereits in den Auswirkungen des trockenen Sommers und Herbstes 2018. Die hierdurch ausgelöste langanhaltende Niedrigwasserphase des Rheins hatte entsprechende Auswirkungen auf die Umschlagmengen der DeltaPort GmbH & Co. KG. Eine Optimierung der Bahnanbindung, um bei Niedrigwasser Gütertransporte sicherzustellen und Substitute zum Verkehrsträger Wasserstraße zu schaffen, wird angestrebt. Dies auch, um eine Verlagerung auf den LKW zu vermeiden. Die Veränderung in der Güterstruktur ist ebenfalls zu beachten. Durch den generellen Rückgang der Massenguttransporte sind entsprechende Alternativen zu schaffen und neue Marktbereiche zu erschließen.

Ein wesentlicher Kernpunkt der Hafenentwicklung ist auch der Themenbereich Nachhaltigkeit. DeltaPort hat sich dem EcoPort-Netzwerk der ESPO (European Sea Ports Organisation) angeschlossen und verschiedene Maßnahmen zur Förderung der Nachhaltigkeit ergriffen, wie z. B. der Austausch von Hafenbeleuchtung gegen sparsame LED-Technik oder die Nutzung von E-Fahrzeugen. Daneben betreibt DeltaPort das Projekt EcoPort813. Mit den Projektpartnern Nordfrost, Port of Rotterdam, Trimet und E.ON werden Möglichkeiten eruiert, die Abwärme des Aluminiumwerkes im Hafen Emmelum zur Energiegewinnung zu nutzen. In diesem Projektrahmen wird des Weiteren an einer Optimierung der Kühllogistik zwischen dem Port of Rotterdam und DeltaPort gearbeitet. Die meisten Kühlcontainer werden nach wie vor im Seehafen entladen und mit dem LKW in das Hinterland transportiert. In Zukunft sollen mehr Kühlcontainer mit dem umweltfreundlichen Binnenschiff ins Hinterland befördert werden. Um diesen Binnenschifftransport noch effizienter und umweltschonender zu gestalten, wird seitens DeltaPort, E.ON, Nordfrost sowie dem Port of Rotterdam an einem

„CoolCorridor“ gearbeitet. Geforscht wird in diesem Rahmen an alternativen Antrieben für Binnenschiffe (Strom, Wasserstoff) und einer entsprechenden Infrastruktur sowie an weiterer Digitalisierung der sensiblen Kühllogistikketten.

DeltaPort misst dem Thema „Wasserstoff“ eine hohe Bedeutung bei. Insbesondere sollen eine Wasserstoffproduktion sowie -infrastruktur an den Hafenstandorten in Wesel und Voerde in Betracht gezogen werden, um wasserstoffbetriebene Fahrzeuge (Schiff, Bahn, LKW, Flurförderzeuge) mit dem alternativen Kraftstoff zu versorgen. DeltaPort hat in diesem Rahmen eine eigene Arbeitsgemeinschaft mit dem Namen „EcoPort 813 – H2UB DeltaPort“ initiiert, die sich intensiv mit Fragen zum Thema Wasserstoff beschäftigt.

DeltaPort wirkt seit Oktober 2021 am EU-geförderten Projekt namens MAGPIE (sMArt Green Ports as Integrated Efficient multimodal hubs) mit. Am Projekt beteiligt sind neben dem „Port of Rotterdam“ als Projektleader, die Hafengemeinschaft HAROPA (Le Havre, Rouen und Paris) in Frankreich und der „Port of Sines“ in Portugal sowie 45 weitere europäische Partner. DeltaPort hat im Projekt die Aufgabe, ein logistisches Modell für nachhaltige synchromodale Netzwerke im Hinterland von Häfen zu entwickeln, um damit Lösungen zur Stärkung von Hinterlandkorridoren aufzuzeigen.



Beim Projekt „Häfen NRW 4.0“ mit den Projektpartnern DeltaPort GmbH & Co. KG, CPL Competence in Ports and Logistics, INPLAN, Mindener Hafen, RheinCargo, Hafen Krefeld, Stadthafen Lünen und Universität Duisburg-Essen sowie dem Projektträger TÜV Rheinland Consulting GmbH, welches Ende 2021 mit einer dreijährigen Laufzeit abgeschlossen wurde, ging es insbesondere um Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung zu Gunsten des Binnenschiffs, um das hohe Verkehrsaufkommen auf den Straßen zu reduzieren. Durch die Schaffung einer cloudbasierten IT-Plattform werden die Hafenstandorte in NRW zukünftig besser vernetzt. Das Projekt wurde vom Bund mit insgesamt 1,3 Millionen Euro gefördert. Der Zuwendungsanteil der DeltaPort GmbH & Co. KG belief sich über den Projektzeitraum auf eine Höhe von 149.265,18 €.

Das Projekt log4NRW setzt darauf auf, in der verkehrlichen Vernetzung der Hafen- bzw.

Terminalstandorte Wesel, Köln, Siegen und Dortmund ein „logistisches Quadrat“ um das Kerngebiet unseres Bundeslandes Nordrhein-Westfalen zu spannen. Die aus diesem umspannten Gebiet stammenden Quell-, beziehungsweise für dieses Quadrat bestimmten Zielverkehre können an den Eckpunkten vom Verkehrsträger LKW auf die Verkehrsträger Binnenschiff und/oder Bahn umgelagert werden. Hierbei soll die Stausituation auf Fernstraßen in Nordrhein-Westfalen entschlackt und bestehende Möglichkeiten der Wasserstraße und der Schiene als Verkehrsalternative genutzt werden. Das Straßenfahrzeug soll nur noch auf der „letzten Meile“ eingesetzt oder durch Alternativen, wie z. B. Lastenfahräder, gänzlich ersetzt werden.

Das Projekt log4NRW wurde mit dem Projekt SPaCiH (Smart Park City Hubs) der Hochschule Niederrhein gekoppelt. SPaCiH ergänzt das Projekt log4NRW um Konzepte zur zukünftigen Feindistribution kleinteiliger Güterströme unter Einbeziehung der Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn. Die Aufgabe besteht im Aufbau einer verstärkten Vernetzung zwischen den einzelnen Gewerbestandorten und der Optimierung der Citylogistik.

Es finden ferner regelmäßig Gespräche mit potentiellen Ansiedlern und Investoren sowie ein reger Austausch mit bereits angesiedelten Unternehmen statt.

Darüber hinaus ist die Hafengesellschaft bestrebt, die Standortfaktoren an den Betriebsstätten zu verbessern. Hierzu werden entsprechende Themen aufgegriffen und bearbeitet (z. B. Breitbandversorgung, E-Mobilität, Angebot Schiffsausrüster, Landstrom uvm.).

In der Betriebsstätte Hafen Emmelsum wird es im Jahr 2022 eine Hauptaufgabe sein, das Projekt Erweiterung Hafen Emmelsum „Logistikzone“ weiter voranzubringen, um zusätzliche Ansiedlungsflächen zu schaffen. Das Regionalplanänderungsverfahren konnte im Jahr 2017 erfolgreich abgeschlossen werden. Der Planfeststellungsbeschluss wurde im IV. Quartal 2019 erteilt und ist inzwischen rechtskräftig. Anfang 2021 konnte der finale Förderantrag eingereicht werden. Nach umfangreichen Abstimmungen mit der Förderbehörde wurde im Dezember 2021 ein aktualisierter Förderantrag eingereicht, der dort noch geprüft wird. Eine Bewilligung der Fördermittel ist für 2022 avisiert. Daneben werden Maßnahmen zur Projektrealisierung wie z. B. Vermessung, Rodungen und Umpflanzungen vorbereitet und - soweit förderunschädlich möglich - umgesetzt. Die übrigen Genehmigungsverfahren werden auch im folgenden Geschäftsjahr intensiv bearbeitet bzw. begleitet.

Im Jahr 2021 konnte mit der Firma Contargo Einigung über die Erweiterung des bestehenden Terminals im Hafen Emmelsum erzielt werden. Der Abschluss eines erbbaurechtlichen Vertrages

soll im laufenden Jahr erfolgen. Contargo plant die Verlängerung der Kaianlage durch Errichtung einer Spundwand in eigener Regie vorzunehmen, um dem weiter steigenden Containerverkehr durch die Inbetriebnahme einer zweiten Containerbrücke begegnen zu können und um Störungen der Umschlagaktivitäten durch Redundanz vorzubeugen.

Über die Fläche „Wardweide“ fand im Jahr 2021 ein Vergabeverfahren statt. Um die Fläche trotz unvorteilhaftem Geländezuschnitt vermarkten zu können, wurde diese in zwei Bereiche (Lose) geteilt und dadurch optimiert. Über Los 2 konnte mit der Fa. BEOS ein Erbbaurechtsvertrag abgeschlossen werden. Die Firma plant die Errichtung eines Logistik-, Lager- und Distributions-Betriebes (z. B. E-Commerce). Über Los 1 finden Gespräche mit dem Unternehmen Jerich statt, welches auf dieser Teilfläche der Wardweide einen Logistik- und Lagerkomplex mit angegliedertem Railport errichten möchte.

Im Rhein-Lippe-Hafen Wesel wurde der Bau einer Kaianlage am nördlichen Ufer (Baubeschnitte 1 und 2) im I. Quartal 2021 abgeschlossen. Die Arbeiten zur Errichtung der Kaimauer wurden bereits Mitte 2018 abgeschlossen. Ferner wird die Baureifmachung der übrigen nördlichen Gewerbe- und Industrieflächen weiter vorbereitet. Hierzu begann die Baumaßnahme zur hochwassersicheren Auffüllung der nordwestlichen Fläche D. Zudem wurde mit der Verlegung der Erschließungsstraße nebst Ver- und Entsorgungsleitungen begonnen, um die Vermarktungsflächen zu optimieren. Der Bebauungsplan ist im Jahr 2019 rechtskräftig geworden. Im Jahr 2020 wurden Ausschreibungsverfahren zur Vermarktung der übrigen nördlichen freien Vermarktungsflächen durchgeführt. Im Zuge dessen konnte mit dem Ansiedler Nordfrost bereits im Mai 2020 eine umfassende Erweiterung der Erbbaurechtsverträge über die Bestandsfläche hinaus abgeschlossen werden. Des Weiteren konnte im Mai 2021 über eine Fläche von 15 ha ein Erbbaurechtsvertrag mit der Firma BEOS abgeschlossen werden. BEOS wird die Fläche an das Unternehmen Rhenus vermieten, welches dort ein hafenauffines Logistikzentrum betreiben wird.

Die Betriebsanlagen der Firma GS Recycling befinden sich weiterhin im Bau. Seit Abschluss des ersten Bauabschnitts im Jahr 2015 läuft die errichtete Kläranlage in der Erprobung. Im Geschäftsjahr 2022 wird neben der Errichtung der Betriebsanlagen auch der Bau der Steigeranlage vorangetrieben. Hierzu führt das Unternehmen ein Genehmigungsverfahren nach Bundesimmissionsschutzgesetz durch.

Im Stadthafen Wesel ist die Sanierung der Kaimauer und der Bahnanlagen durch die Stadtwerke Wesel GmbH abgeschlossen. Die Übergabe erfolgte zum 01.07.2016. Durch die Fertigstellung der neuen Kai- und Gleisanlagen sind die Voraussetzungen für eine Erweiterung der Umschlagaktivitäten der angesiedelten Firmen geschaffen worden.

Die von der Firma Hülskens Anfang 2015 in Betrieb genommene moderne Salzverladeanlage wird weiter stark frequentiert. Diese Entwicklung soll sich auch im Jahr 2022 fortsetzen. Der Kiesumschlag der Firma Hülskens ist zwar ggü. 2020 leicht gestiegen, bewegt sich aber weiter auf niedrigem Niveau. Angesichts der weiterhin offenen Frage neuer Auskiesungsmöglichkeiten, wird sich der Umschlag in diesem Bereich vermutlich dauerhaft auf unterem Niveau bewegen. Durch die Übernahme eines bestehenden Erbbaurechtsvertrages hat die Firma HOMA ihre Geschäftstätigkeit im Stadthafen ausgedehnt und umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen eingeleitet. Im Jahr 2017 wurden der Abriss der veralteten Betriebsanlagen und der Neubau von

modernen Umschlaganlagen abgeschlossen. In den Jahren 2019 und 2021 erfolgte eine geringfügige Vergrößerung der Erbbaurechtsfläche. Dadurch wurde HOMA in die Lage versetzt, die Optimierung der Betriebsstruktur weiter voranzutreiben.

Neben den vorgenannten Hauptaufgaben waren im Jahr 2021 auch die üblichen, im Zusammenhang mit dem Betrieb einer Hafengesellschaft anfallenden vielfältigen Aufgaben zu bewerkstelligen.

### **Umsatzentwicklung**

Die Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2021 belaufen sich auf TEUR 3.259 (Vorjahr: TEUR 2.873). Davon entfallen TEUR 527 (Vorjahr: TEUR 508) auf Erbbauzinsen, TEUR 878 (Vorjahr: TEUR 467) auf Nutzungsentschädigungen, TEUR 110 (Vorjahr: TEUR 102) auf Erlöse Hafenterrain und TEUR 1.621 (Vorjahr: TEUR 1.577) auf Hafenterrain.

### **Investitionen**

Die Anlageninvestitionen belaufen sich auf TEUR 4.516 (Vorjahr: TEUR 1.347). Es handelt sich im Wesentlichen um Zugänge im Zusammenhang mit der Erweiterung des Hafens Emmelsum sowie mit dem Bau einer Kaianlage im Rhein-Lippe-Hafen Wesel.

## **Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage**

### **Vermögenslage**

Die Bilanzsumme beläuft sich auf TEUR 43.077, davon entfallen auf das Anlagevermögen 40.179 TEUR und auf das Umlaufvermögen 2.737 TEUR. Das Eigenkapital beläuft sich auf TEUR 19.159. Zum 31. Dezember 2021 beträgt die Eigenkapitalquote nunmehr 44,5 %.

Die geordnete wirtschaftliche Lage der Gesellschaft besteht auch im Zeitpunkt der Aufstellung des Lageberichts unverändert fort.

### **Finanzlage**

Die Liquidität der Gesellschaft war im Geschäftsjahr 2021 über die vorhandenen Bankguthaben sowie durch die Gewährung eines Liquiditätsdarlehens eines Gesellschafters jederzeit sichergestellt.

Die Gesellschaft war im Geschäftsjahr 2021 jederzeit in der Lage, ihren Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

### **Ertragslage**

Der Jahresüberschuss 2021 beläuft sich auf TEUR 364.

Die Umsatzerlöse haben sich um TEUR 420 auf TEUR 3.293 erhöht. Den Umsatzerlösen stehen insbesondere der Personalaufwand von TEUR 1.096, die sonstigen betrieblichen Aufwendungen von TEUR 1.054 (Rechts- und Beratungskosten, Bahninfrastruktur, Mieten, Gebühren, Reparaturen etc.) sowie Zinsaufwendungen von TEUR 412 gegenüber.

## Risikobericht und Prognose

### Risikomanagement

Im Jahr 2009 wurde für die Vorgängergesellschaft ein Risikofrüherkennungssystem eingerichtet. Das Risikofrüherkennungssystem wird bedarfsmäßig in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben und grundlegend überarbeitet, um die Aussagekraft des Berichtes zu erhöhen. Die Ergebnisse fließen in die nachstehende Darstellung der Chancen und Risiken im Rahmen des Risikoberichtes durch die Geschäftsführung mit ein.

Eine Überarbeitung erfolgte nach Einbringung der Häfen Emmelum und Stadthafen Wesel sowie der Grundstücke der Stadt Wesel Ende 2013. Zum 31.12.2021 erfolgte eine Aktualisierung des Risikoberichts.

### Chancen- und Prognosebericht

Der Wirtschaftsplan 2021 wurde für die gemeinsame Hafengesellschaft mit den drei Standorten Rhein-Lippe-Hafen, Hafen Emmelum und Stadthafen Wesel aufgestellt.

Nach diesem Wirtschaftsplan wurde ein leicht positives Jahresergebnis von 3 TEUR erwartet. Der prognostizierte Gewinn hatte seine Ursache unter anderem in geplanten Umsatzsteigerungen durch Absatz von Vermarktungsflächen sowie der Entwicklung bereits erfolgter Ansiedlungen. Der im Geschäftsjahr 2021 gegenüber der Wirtschaftsplanung erwirtschaftete Jahresüberschuss von 364TEUR ist im Wesentlichen auf die deutlich verbesserte Ertragslage mit einer positiven Entwicklung der Umsatzerlöse sowie geringeren sonstigen betrieblichen Aufwendungen zurückzuführen. Daneben sind die Aufwendungen für sonstige Steuern niedriger ausgefallen. Im Vorjahr waren Grundsteuernachbelastungen angefallen.

Seit Abschluss der Sanierung der Kaimauer im Stadthafen zum 01.07.2016 liegen gute Voraussetzungen für eine weitere Steigerung der Umschlagmengen und eine damit verbundene Verbesserung der Erlössituation im Stadthafen vor. Die Vermarktungsaktivitäten wurden dahingehend intensiviert, um eine positive Entwicklung einzuleiten. In diesem Zusammenhang ist durch Entflechtung der bestehenden vertraglichen Situation in Teilbereichen sowie einer Optimierung der Flächenstruktur erreicht worden, so dass eine optimale Vermarktung und die Hebung der Ertragspotentiale der Bereiche ermöglicht wurden. In diesem Zusammenhang erfolgte im Jahr 2020 der Abschluss eines Erbbaurechtsvertrages über die ehemalige RWZ-Fläche mit dem Logistikunternehmen Imgrund. Imgrund ist in diesem Zusammenhang auch in zu diesem Zeitpunkt bestehende Verträge der Firma Rhenus eingetreten. Es handelt sich dabei um weitere Erbbaurechtsverträge sowie um den Kaiflächenkonzessionsvertrag. Imgrund plant, den Stadthafen mit einem abgestimmten Logistikkonzept zu nutzen und die betrieblichen Aktivitäten sukzessive zu erweitern. Das Unternehmen betreibt ein Baugenehmigungsverfahren zur Errichtung von Betriebsanlagen. Daneben ist das Umschlaggeschäft angelaufen. In diesem Zusammenhang konnte Imgrund bereits verschiedene Umschlagmengen dauerhaft generieren. Diese Entwicklung soll im Jahr 2022 fortgesetzt werden.

Die Firma HOMA hat durch Übernahme eines bestehenden Erbbaurechtsvertrages der Firma UFOK ihre Geschäftstätigkeit im Stadthafen ausgedehnt. Durch die Modernisierung der Verla-

deanlagen und Vergrößerung der Umschlagkapazitäten sollen die Umschlagaktivitäten gesteigert werden. Die Umbaumaßnahmen wurden im Jahr 2017 abgeschlossen. In den Jahren 2018/2019 erfolgte die Optimierung des Betriebsstandortes durch geringfügige Anpassung des Erbbaurechtsvertrages. Das Unternehmen plant weitere Investitionen im siebenstelligen Bereich in den Standort.

Weiterhin beeinflussen Aufwendungen im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung der vermarktbareren Flächen der DeltaPort GmbH & Co. KG sowie das Projekt Erweiterung Hafen Emmelsum maßgeblich den Geschäftsverlauf in den kommenden Geschäftsjahren, da sowohl für die Herstellung der Erweiterungsflächen im Hafen Emmelsum als auch für die Baureifmachung der Vermarktungsflächen im nördlichen und südlichen Bereich des Rhein-Lippe-Hafens weitere Investitionen zu tätigen sind. Im Jahr 2019 konnte ein Ansiedlungsvertrag mit dem Tiefkühl-Logistikunternehmen Nordfrost abgeschlossen werden. Im Jahr 2020 konnte mit dem Unternehmen ein neuer Erbbaurechtsvertrag abgeschlossen werden, der die bereits gepachtete Fläche von rd. 5 ha auf rd. 10 ha vergrößert. Daneben hat Nordfrost die Fläche D als Optionsfläche zur Erweiterung seines Betriebsbereiches reserviert. Das Unternehmen hat bereits den Ausbau des Standortes begonnen und wird diesen im Jahr 2022 intensiv fortführen. In diesem Zusammenhang werden bereits seit 2021 Umschläge mit einem mobilen Hafenkran über die fertig gestellte Kaianlage abgewickelt. Des Weiteren erfolgten Beschlüsse zur Aufschüttung der nordwestlichen Fläche D auf hochwassersicheres Niveau sowie zur Verlegung der vorhandenen Erschließungsstraße nebst Ent- und Versorgungsleitungen und eines Stauraumkanals, um die nördlichen Flächen für weitere Ansiedlungen zu optimieren. Diese Maßnahmen wurden zwischenzeitlich begonnen und werden im Jahr 2022 fortgeführt.

Im Rahmen eines Vergabeverfahrens zur Vermarktung der übrigen nördlichen Ansiedlungsflächen (15 ha) konnte ein Erbbaurechtsvertrag mit dem Unternehmen BEOS abgeschlossen werden. BEOS wird das Areal an das Unternehmen Rhenus verpachten, das an dem Standort ein hafenaffines Logistikzentrum betreiben wird.

Hinsichtlich der Baureifmachung der südlichen Flächen im Rhein-Lippe-Hafen wurde das erforderliche Bauleitplanverfahren angestoßen und die Vorbereitung der erforderlichen Maßnahmen intensiviert. Diese werden auch im Jahr 2022 fortgeführt.

Mit der Firma Hegmann wurde 2014 ein Vertrag über die Errichtung und den Betrieb eines Schwergutterinals abgeschlossen. Die Betriebsanlagen wurden zwischenzeitlich errichtet und um ein Schwergutterterminal erweitert. Darüber hinaus sind die Bauarbeiten zur Errichtung der Betriebsanlagen von GS-Recycling weit fortgeschritten. Im Jahr 2022 soll insbesondere der Bau der Rohrleitungstrasse sowie des Anlegesteigers weiter vorangetrieben werden. Hierzu führt GS-Recycling ein Genehmigungsverfahren nach Bundesimmissionsschutzgesetz durch.

Die Arbeiten zur Reaktivierung des Containerterminals der Firma Contargo auf der Westseite des Hafens Emmelsum wurden Anfang 2017 abgeschlossen. Im April 2017 hat dort das derzeit modernste Terminal des kombinierten Verkehrs an der Rheinschiene den operativen Betrieb aufgenommen. Seitdem werden, unterbrochen durch die Auswirkungen der Corona-Viruspandemie im ersten Halbjahr 2020, stetig steigende Umschlagzahlen registriert, weshalb es hier im Jahr 2021 zu einer Ausschreibung über die Erweiterung des Containerterminals gekommen

ist. Contargo hat als einziger Interessent am Verfahren teilgenommen und im Rahmen der Verhandlungen die Grundlage zum Abschluss eines erbaurechtlichen Vertrages geschaffen. Während die Investition durch Contargo erfolgt, übernimmt DeltaPort die technische Planung und begleitet das Unternehmen in enger Abstimmung. Im Übrigen konnten neben dem bestehenden regelmäßigen Zugverkehr zwischen Contargo und dem Containerterminal Dortmund weitere Zugverbindungen mit den Destinationen Koblenz und dem Hamburger Hafen etabliert werden.

Die Vermarktung der Wardweide gestaltete sich aufgrund des Flächenzuschnitts schwierig, so dass es in den Vorjahren zu keinem Vertragsabschluss kam. Nach einem Vergabeverfahren konnte die Fläche 2021 in großen Teilen an das Unternehmen BEOS abgesetzt werden, welches dort einen Logistik-, Lager- und Distributions-Betrieb etablieren will. Mit der Errichtung der Betriebsanlagen soll noch im Jahr 2022 begonnen werden. Erste Vorarbeiten sind bereits erfolgt. Darüber hinaus ist angedacht, die Gespräche über die Vermarktung der restlichen Fläche der Wardweide im Jahr 2022 fortzuführen und zu einem Abschluss zu bringen.

Im Rahmen des Projekts EcoPort813 wird das Ziel verfolgt, die Abwärme des Aluminiumwerkes Trimet zur Energiegewinnung zu nutzen. Hierzu finden intensive Gespräche mit den projektbeteiligten Nordfrost, E.ON und Trimet statt. E.ON hat bereits Förderanträge zur Umsetzung des Projektes erarbeitet.

Mit den Projekten DeltaPort 4.0, log4NRW/SPaCiH, MAGPIE sowie HäfenNRW 4.0 werden Möglichkeiten geschaffen, das Segment Binnenschiff zu stärken und auszubauen sowie den Binnenhafen als Logistikstandort nachhaltig und zukunftssicher zu gestalten.

Die Arbeitsgemeinschaft zum Projekt „EcoPort813 – H2UB DeltaPort“ soll im Mai 2022 in einen Verein umgewandelt werden, um die Arbeit zu Wasserstoffthemen zukünftig weiter zu professionalisieren.

Daneben soll die gemeinsame Hafengesellschaft eine optimale Entwicklung der Hafenstandorte gewährleisten und durch den Ausbau der Häfen sowie die Vermarktung der Gewerbe- und Industrieflächen einen positiven Geschäftsverlauf sicherstellen.

Die Hafengesellschaft DeltaPort verzeichnete im Jahr 2021 trotz grassierender Corona-Viruspandemie einen Rekordumschlag mit Schiff und Bahn von über 4 Mio. Tonnen. Im Jahr 2022 wird trotz der aktuellen Ukraine-Krise mit ähnlich hohen Mengen gerechnet. Auch wenn die Aktivitäten der Hafengesellschaft darauf ausgerichtet sind, die positive Entwicklung von DeltaPort GmbH & Co. KG voranzubringen, kann sich die seit Ende 2019 weltweit laufende Corona-Virusepidemie weiter auf die Logistikbranche sowie den Warentransport und damit auch auf die Geschäftsentwicklung der Hafengesellschaft auswirken. Die Hafengesellschaft kann des Weiteren die möglichen Auswirkungen auf den Geschäftsbetrieb, die sich aus dem Ukraine Konflikt ergeben könnten, nicht beeinflussen. DeltaPort hat in diesem Zusammenhang interne Maßnahmen zur strikten Kostenkontrolle eingeführt und die Betriebsabläufe optimiert, um einen fortlaufenden Geschäftsbetrieb zu gewährleisten.

Für das Geschäftsjahr 2022 rechnet die DeltaPort GmbH & Co. KG mit stark steigenden Umsatzerlösen.

## Organe und deren Zusammensetzung

### Mitglieder des Aufsichtsrats

<b>Vorsitzender</b>			
Kück, Hubert	Kreistagsmitglied Kreis Wesel	Lehrer	4.320,00 €
vom <b>Kreis Wesel</b> entsandt			
Borkes, Karl	Kreis Wesel	Kreiskämmerer	960,00 €
Reuther, Bernd	Kreistagsmitglied Kreis Wesel	Leitender Angestellter, MdB	960,00 €
Abram, Marcus	Kreistagsmitglied Kreis Wesel	Dipl.-Bauingenieur	1.200,00 €
Dr. Paic, Peter	Kreistagsmitglied Kreis Wesel	Leiter Kundenmanagement IT	1.200,00 €
Paulik, Axel	Kreistagsmitglied Kreis Wesel	prakt. Betriebswirt (KA)	960,00 €
Drüten, Gerd	Kreistagsmitglied Kreis Wesel	Hauptamtl. VHS Leiter	1.200,00 €
Franken, Heinz-Gerd	Kreistagsmitglied Kreis Wesel	Rentner	1.200,00 €
Mölleken, Bert	Kreistagsmitglied Kreis Wesel	Rechtsanwalt	1.428,00 €
Nabbefeld, Michael	Kreistagsmitglied Kreis Wesel	Krankenkassenbetriebswirt	1.200,00 €
von der <b>Stadt Wesel</b> entsandt			
Schütz, Klaus	Stadt Wesel	1. Beigeordneter	1.200,00 €
Radtke, Jutta	Ratsmitglied Stadt Wesel	Naturtrainerin	1.200,00 €
Appels, Birgit	Ratsmitglied Stadt Wesel	Vorstandssprecherin	1.200,00 €
Giesen, Dirk	Ratsmitglied Stadt Wesel	Rechtsanwalt	960,00 €
Hovest, Ludger	Ratsmitglied Stadt Wesel	Rentner	2.142,00 €
Trittmacher, Helmut	Ratsmitglied Stadt Wesel	Städtischer Oberverwaltungsrat	1.200,00 €
von der <b>Stadt Voerde</b> entsandt			
Johann, Nicole	Stadt Voerde	1. Beigeordnete	960,00 €
Neßbach, Ulrich	Ratsmitglied Stadt Voerde	Diplom-Gartenbauingenieur	960,00 €
Langenfurth, Jan	Ratsmitglied Stadt Voerde	Bauingenieur	1.800,00 €
Meiners, Stefan bis 23.03.2021	Ratsmitglied Stadt Voerde	Beamter	240,00 €
Strunk, Christian	Hülskens Holding GmbH & Co. KG	Mitglied der Geschäftsführung	960,00 €

**Mitglieder der Gesellschafterversammlung**

Jeder Kommanditist entsendet drei Vertreter in die Gesellschafterversammlung. Die persönlich haftende Gesellschafterin ist durch ihren Geschäftsführer vertreten.

**Vorsitzender**

Berger, Frank	Kreistagsmitglied Kreis Wesel	Sozialversicherungsfachangestellter	4.320,00 €
Stellvertreter: Bovenkerk, Udo	Kreistagsmitglied Kreis Wesel	Bauingenieur	0,00 €
<b>vom Kreis Wesel entsandt</b>			
Brohl, Ingo		Landrat Kreis Wesel	1.200,00 €
Stellvertreter: Borkes, Karl	Kreis Wesel	Kreiskämmerer	0,00 €
Trippe, Wilhelm	Kreistagsmitglied Kreis Wesel	Rentner	1.200,00 €
Stellvertreter: Cirener, Thomas	Kreistagsmitglied Kreis Wesel	Rechtsanwalt	0,00 €
<b>von der Stadt Wesel entsandt</b>			
Westkamp, Ulrike		Bürgermeisterin Stadt Wesel	960,00 €
Stellvertreter: Benien, Rainer		Beigeordneter Stadt Wesel	240,00 €
Linz, Jürgen	Ratsmitglied Stadt Wesel	Beamter	1.800,00 €
Stellvertreter: Brands, Reinhold	Ratsmitglied Stadt Wesel	Freiberuflicher Publizist	0,00 €
Hornemann, Ulla	Ratsmitglied Stadt Wesel	Pensionärin	1.200,00 €
Stellvertreter: Albrecht, Thorsten	Ratsmitglied der Stadt Wesel	Öffentlichkeitsarbeit	0,00 €
<b>von der Stadt Voerde entsandt</b>			
Haarmann, Dirk		Bürgermeister Stadt Voerde	1.800,00 €
Stellvertreter: Müser, Manfred		Fachbereichs- und Fachdienstleiter	0,00 €
Schmitz, Stefan	Ratsmitglied der Stadt Voerde	Betriebswirt	1.200,00 €
Stellvertreter: Hickl, Ines	Ratsmitglied Stadt Voerde	Juristin	0,00 €
Hülser, Ingo	Ratsmitglied Stadt Voerde	Maschinenbautechniker	1.200,00 €
Stellvertreter: Kotzke, Nicolas	Ratsmitglied Stadt Voerde	Dipl. Verwaltungswirt	0,00 €

Die Vergütungen von Bürgermeisterin Ulrike Westkamp und Bürgermeister Dirk Haarmann werden an die jeweilige Kommune abgeführt.



### Geschäftsführung

Die Geschäftsführung und die Vertretung der Gesellschaft werden durch die persönlich haftende Gesellschafterin, der DeltaPort VerwaltungsGmbH, wahrgenommen.

Stolte, Andreas	Dipl. Wirtsch.-Ing.	Bezüge Euro 135.000,00 Sonstige Bezüge Euro 16.000,00 Tantieme Euro 37.000,00
-----------------	---------------------	---

## Information der Öffentlichkeit über die Zusammensetzung von Aufsichts- und Verwaltungsräten nach Geschlecht

Gemäß § 12 Absatz 6 des Gesetzes über die Gleichstellung von Frauen und Männern für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesgleichstellungsgesetz – LGG) ist die Öffentlichkeit über die Zusammensetzung von Aufsichts- und Verwaltungsräten nach Geschlecht regelmäßig in geeigneter Form zu unterrichten.

Dem Aufsichtsgremium in diesem Unternehmen gehören von den insgesamt 23 Mitgliedern 3 Frauen an (Frauenanteil: 13,05 %)

Damit wird der im § 12 Absatz 1 LGG geforderte Mindestanteil von Frauen in Höhe von 40 Prozent nicht erreicht/unterschritten.

## Vorliegen eines Gleichstellungsplanes nach § 2 Absatz 2 und § 5 LGG

Gemäß § 2 Absatz 2 LGG haben die Gemeinden und Gemeindeverbände beziehungsweise ihre Vertreterinnen und Vertreter in den Unternehmensgremien bei der Gründung von Unternehmen in Rechtsformen des privaten Rechts in unmittelbarer und mittelbarer Beteiligung dafür Sorge zu tragen, dass die entsprechende Anwendung des LGG in der Unternehmenssatzung verankert wird.

Gehört einer Gemeinde oder einem Gemeindeverband allein oder gemeinsam mit anderen Gebietskörperschaften die Mehrheit der Anteile eines Unternehmens in einer Rechtsform des privaten Rechts, wirken die Vertreterinnen und Vertreter darauf hin, dass in dem Unternehmen die Ziele des LGG beachtet werden. Dies gilt sowohl für unmittelbare als auch für mittelbare Beteiligungen. Für Unternehmen, die auf eine Beendigung ihrer Geschäftstätigkeit ausgerichtet sind, findet § 2 Absatz 2 LGG keine Anwendung.

Ein Gleichstellungsplan nach § 5 LGG wurde für die Jahre 2018 bis 2021 bei der Stadt Voerde im Rahmen ihrer Zuständigkeiten für Personalangelegenheiten erstellt. Der Gleichstellungsplan der Stadtverwaltung Voerde für den Zeitraum 12/2021 bis 12/2025 wurde am 07.12.2021 beschlossen.

### 3.4.3 DeltaPort VerwaltungsGmbH

#### Basisdaten

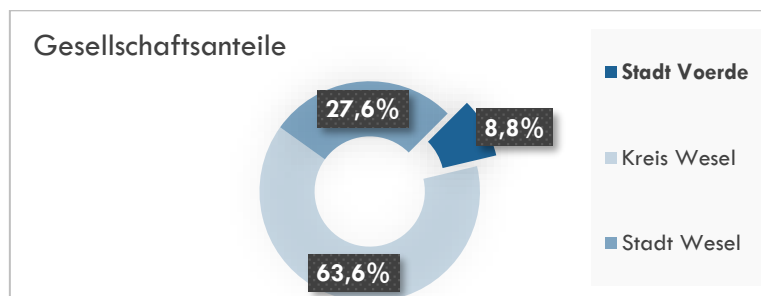
Anschrift	Moltkestr. 8, 46483 Wesel
Gründungsjahr	2012
Handelsregistereintragung:	HRB Nr. 24773 Amtsgericht Duisburg

#### Zweck der Beteiligung

Der Zweck der Gesellschaft ist ausschließlich auf die Übernahme der Funktion der persönlich haftenden Gesellschafterin und auf die Geschäftsführung bei der DeltaPort GmbH & Co. KG, Wesel gerichtet. Eine operative Geschäftstätigkeit übt die Gesellschaft nicht aus.

#### Darstellung der Beteiligungsverhältnisse

Die Stadt Voerde hält 8,8 % der Anteile an der DeltaPort VerwaltungsGmbH. 63,6 % der Anteile werden vom Kreis Wesel gehalten. Die restlichen 27,6 % hält die Stadt Wesel.



#### Darstellung der wesentlichen Finanz- und Leistungsbeziehungen

##### Geschäftsentwicklung

Die Entwicklung der Gesellschaft ist ausschließlich abhängig vom Geschäftsverlauf der DeltaPort GmbH & Co. KG, Wesel. Insoweit wird auf den Lagebericht der Kommanditgesellschaft verwiesen.

## Übersicht über den Stand der Verbindlichkeiten und die Entwicklung des Eigenkapitals

Vermögenslage				Kapitallage			
Aktiva				Passiva			
	2021	2020	Veränderung		2021	2020	Veränderung
	TEURO	TEURO	TEURO		TEURO	TEURO	TEURO
Anlagevermögen	0	0	0	Eigenkapital	25	25	0
Umlaufvermögen	28	30	-2	Rückstellungen	2	2	0
				Verbindlichkeiten	1	3	-2
<b>Bilanzsumme</b>	<b>28</b>	<b>30</b>	<b>-2</b>	<b>Bilanzsumme</b>	<b>28</b>	<b>30</b>	<b>-2</b>

## Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

	2021	2020	Veränderung
	TEURO	TEURO	TEURO
1. Umsatzerlöse	1,3	1,3	0
2. sonstige betriebliche Erträge	1,9	2,1	-0,2
3. sonstige betriebliche Aufwendungen	3,2	3,4	-0,2
Finanzergebnis	0	0	0
Ergebnis vor Ertragssteuern	0	0	0
<b>Jahresüberschuss (+)/-fehlbetrag (-)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Organe und deren Zusammensetzung

### Gesellschafterversammlung

Jeder Gesellschafter entsendet drei Vertreter in die Gesellschafterversammlung. Es besteht eine Personengleichheit zwischen der DeltaPort GmbH & Co. KG und der DeltaPort VerwaltungsGmbH.

### Geschäftsführung

Andreas Stolte	Kaufmann
----------------	----------

Der Geschäftsführer erhält von der DeltaPort VerwaltungsGmbH keine Bezüge. Die Tätigkeit von Herrn Stolte wird im Rahmen seines Dienstverhältnisses bei der DeltaPort GmbH & Co. KG vergütet.

### 3.4.4 Wohnbau Dinslaken GmbH



#### Basisdaten

Anschrift	Moltkestr. 4, 46535 Dinslaken
Gründungsjahr	1920
Handelsregistereintragung:	B 9632 Amtsgericht Duisburg

#### Zweck der Beteiligung

Die Wohnbau Dinslaken GmbH wurde im Jahre 1920 als „Siedlungsgesellschaft für den (damaligen) Kreis Dinslaken GmbH“ gegründet. Bis zur Abschaffung des Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetzes im Jahre 1989 war die Gesellschaft als gemeinnütziges Wohnungsunternehmen anerkannt. Aber auch für die Zeit danach wurden wohnungspolitische und gemeinnützige Aufgaben im Bereich der Bau- und Wohnungswirtschaft im Unternehmensleitbild festgeschrieben. Dabei steht die Versorgung von breiten Schichten der Bevölkerung mit qualitätvollen Lebensräumen, vom Wohnraum bis zum Quartier, im Fokus der Gesellschaft.

Sie errichtet, bewirtschaftet, verwaltet und betreut Bauten in allen Rechts- und Nutzungsformen, darunter auch Eigenheime und Eigentumswohnungen und versteht sich zudem als Partner der beteiligten Kommunen im Bereich des Städtebaus, der Quartiersentwicklung und der Infrastruktur.

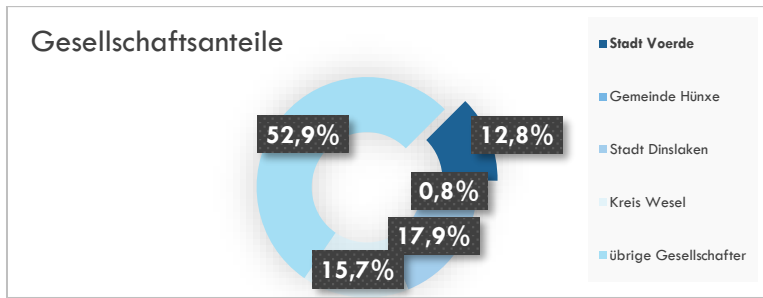
Der gesamte Bestand der Gesellschaft liegt in den Kommunalgrenzen von Dinslaken, Voerde, Hünxe und Duisburg-Walsum. Die Hauptverwaltung der Gesellschaft hat ihren Sitz in Dinslaken. Ihr ist es also möglich, den Bestand kundenfreundlich und schnell zu bewirtschaften, da sich dieser in einem Umkreis von maximal 10 km von der Hauptverwaltung befindet.

#### Ziel der Beteiligung und Erfüllung des öffentlichen Zwecks

Siehe Punkt „Zweck der Beteiligung“

#### Darstellung der Beteiligungsverhältnisse

Die Stadt Voerde hält 12,75 % der Anteile an der Wohnbau Dinslaken GmbH. Die restlichen Anteile verteilen sich auf die Stadt Dinslaken (17,85%), den Kreis Wesel (15,73%), die Gemeinde Hünxe (0,76%), die Vivawest Wohnen GmbH (46,45%), die Niederrheinische Sparkasse RheinLippe (3,91%) und der Provinzial Rheinland Versicherung AG (2,55%).



## Darstellung der wesentlichen Finanz- und Leistungsbeziehungen

Das Geschäftsjahr 2021 schließt mit einem Jahresüberschuss von 8.954.876,12 € ab.

Die Ausschüttung einer Dividende von 148 % auf das Stammkapital von 6.016.400,00 € auszuschütten wurde von der Gesellschafterversammlung beschlossen.

50.604,12 € werden als Gewinnvortrag eingestellt.

Dividende	2021
	EURO
Stand der Geschäftsanteile der Stadt Voerde	767.000
Dividende	1.135.160
./. Kapitalertragsteuer	283.790
./. Solidarzuschlag zur Kapitalertragsteuer	15.608
<b>Nettodividende</b>	<b>835.761</b>

## Übersicht über den Stand der Verbindlichkeiten und die Entwicklung des Eigenkapitals

Vermögenslage				Kapitallage			
Aktiva				Passiva			
	2021	2020	Veränderung		2021	2020	Veränderung
	TEURO	TEURO	TEURO		TEURO	TEURO	TEURO
Anlagevermögen	121.091	120.173	+918	Eigenkapital	46.204	46.213	+9
Umlaufvermögen	19.493	19.721	-228	Rückstellungen	791	610	-181
				Verbindlichkeiten	92.773	92.203	-570
Aktive Rechnungsabgrenzung	9	8	+1	Passive Rechnungsabgrenzung	825	876	+51
<b>Bilanzsumme</b>	<b>140.593</b>	<b>139.902</b>	<b>+691</b>	<b>Bilanzsumme</b>	<b>140.593</b>	<b>139.902</b>	<b>+691</b>

## Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

	2021	2020	Veränderung
	TEURO	TEURO	TEURO
1. Umsatzerlöse		40.295	
2. andere aktivierte Eigenleistungen	200	72	+128
3. sonstige betriebliche Erträge	799	969	-170
4. Personalaufwand	2.988	3.060	-72
5. Abschreibungen	4.666	4.775	-109
6. sonstige betriebliche Aufwendungen	977	983	-6
Finanzergebnis	-4	-4	0
Ergebnis vor Ertragssteuern	10.037	9.451	+586
Jahresüberschuss (+)/-fehlbetrag (-)	+8.955	+ 8.496	+459

## Kennzahlen

	2021	2020	Veränderung
	%	%	%
Eigenkapitalquote	32,86	33,03	-0,17
Eigenkapitalrentabilität	22,21	21,21	+0,99
Anlagendeckungsgrad 2	100,58	101,33	-0,75
Verschuldungsgrad	204,29	202,73	+1,56
Umsatzrentabilität	25,30	24,33	+0,97

## Personalbestand

Zum 31. Dezember 2021 beschäftigte die Gesellschaft zusammen mit der Geschäftsführung 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Vorjahr: 39). Zusätzlich wurden zu diesem Zeitpunkt fünf junge Menschen zur Immobilienkauffrau bzw. zum Immobilienkaufmann ausgebildet und eine Person geringfügig beschäftigt.

## Geschäftsentwicklung

Das Jahr 2021 wurde weiterhin durch die Corona-Pandemie geprägt. So wird die gesamtwirtschaftliche Lage in Deutschland einerseits durch das Infektionsgeschehen und den damit einhergehenden Corona-Schutzmaßnahmen des Bundes, sowie andererseits durch zunehmende Liefer- und Materialengpässe beeinflusst. Dennoch tritt allmählich eine positive konjunkturelle Entwicklung ein. Indikator hierfür ist das Bruttoinlandsprodukt (BIP), welches um 2,7 % höher ist als im Jahr 2020. Allerdings ist die Prognose des wirtschaftlichen Erholungsprozesses weiterhin mit Unsicherheiten behaftet. Der Arbeitsmarkt spiegelt eine ähnliche Entwicklung wider. Dieser

bleibt stabil, hat sich aber noch nicht wieder auf das Vorkrisenniveau von 2019 mit 5,4 % entspannt. Im Kreis Wesel wird dies durch eine um 0,3 % gesunkene Arbeitslosenquote im Jahr 2021 auf 5,9 % deutlich.

Für den Kreis Wesel prognostiziert das statistische Landesamt von Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) einen Rückgang von 458.678 Einwohnern im Jahr 2021 auf 435.894 Einwohner im Jahr 2040. Dies entspricht einer Verringerung von 4,97 %. Trotz dieses Bevölkerungsrückgangs bleibt die Nachfrage nach Wohnraum stabil. Grund dafür ist der demografische Wandel, durch welchen zunehmend altengerechter Wohnraum für ein bis zwei Personen notwendig wird. Verdeutlicht wird dies durch die Prognose von IT.NRW für den Kreis Wesel. Demnach steigt beispielhaft der Anteil der SO-Jährigen von 4.751 Einwohnern im Jahr 2021 auf 5.681 Einwohner 2040. Dies bedeutet einen Anstieg um 19,57 % im Kreis Wesel.

Die positive Geschäftsentwicklung der Wohnbau Dinslaken GmbH hat sich im Berichtsjahr 2021 fortgesetzt. Zum 31. Dezember 2021 verbesserte sich der Jahresüberschuss um 0,5 Mio. € auf 9,0 Mio. €. Zu Einzelheiten wird auf die Ausführungen zur Ertragslage verwiesen.

Am 31. Dezember 2021 bewirtschaftete die Gesellschaft 5.996 Wohnungen, 370 Seniorenheimplätze, 49 Gewerbeeinheiten und 1.981 Garagen/Carports im eigenen Bestand. Dieser verteilt sich in etwa gleichmäßig auf die Städte Dinslaken, Voerde sowie Duisburg-Walsum und in geringerem Maße auf die Gemeinde Hünxe. Hiermit verbunden ist eine Wohn-/Nutzfläche von insgesamt 432.786 qm. Der bebaute sowie unbebaute Grundbesitz beträgt zusammen 944.550 qm. Darin sind Erbbaurechtsflächen in einer Größe von 33.033 qm enthalten.

Die Nachfrage nach Mietwohnungen ist im Bestandsbereich der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2021 auf einem hohen Niveau geblieben. Weiterhin deutlich festzustellen ist ein Nachfrageüberhang nach betreuten Wohnformen für ältere Menschen, dem das Unternehmen seit Jahren durch geeignete Neubauprojekte im Bestand auch künftig begegnen wird. Mittlerweile liegt der Anteil an barrierefreien Wohnungen bei 15,7 % des Bestandes der Gesellschaft.

Im Berichtsjahr fanden 430 Mieterwechsel statt. Bezogen auf die Anzahl der Bestandswohnungen resultiert hieraus eine Fluktuationsquote von 7,2 % (Vorjahr 8,2 %). Die durchschnittliche monatliche Sollmiete erhöhte sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2020 von 5,71 € je qm Wohn- und Nutzfläche auf 5,79 € je qm Wohn- und Nutzfläche.

Die Erlösschmälerungsquote liegt wie im Vorjahr bei 0,6 % der Netto-Sollmieten. Die Leerstandsquote zum 31. Dezember 2021 bleibt unverändert zum Vorjahr bei 0,8 %. Hierbei beinhalten beide Kennzahlen auch die maßnahmebedingten Erlösschmälerungen infolge umfangreicher Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen. Die nachfragebedingte Leerstandsquote ohne den maßnahmebedingten Anteil sinkt auf 0,4 % (Vorjahr 0,5 %).

Für die laufende Instandhaltung und Modernisierung des Gebäudebestandes wurden im Geschäftsjahr 2021 8,7 Mio. € an Fremdleistungen aufgewandt.

## Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

### Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der Wohnbau Dinslaken GmbH hat sich gegenüber dem Vorjahr um 691 T€ erhöht und beträgt zum Bilanzstichtag 140,6 Mio. €. Die Sachanlagen erhöhten sich per Saldo um 925 T€. Hierbei stehen Zugängen von 5.949 T€ den Abschreibungen von 4.645 T€ und Buchwertabgängen von 379 T€ gegenüber. Die kurzfristigen Aktiva verminderten sich um 227 T€. Hierbei verminderten sich insbesondere die sonstigen Vermögensgegenstände um 234 T€ und die flüssigen Mittel um 143 T€, die unfertigen Leistungen stiegen um 145 T€.

Das langfristige Eigenkapital hat sich um 51 T€ auf 37.300 T€ erhöht. Dies entspricht einem Eigenkapitalanteil am Gesamtkapital von 26,5 % (Vorjahr 26,6 %).

Die Erhöhung der langfristigen Verbindlichkeiten um 28 T€ resultiert aus Valutierungen von 9.805 T€ abzüglich Tilgungen von 3.433 T€, Rückzahlungen von 6.133 T€ und Tilgungszuschüssen von 211 T€. Die langfristigen Rechnungsabgrenzungsposten betreffen Tilgungsnachlässe auf Darlehen. Daneben ergaben sich Erhöhungen im kurzfristigen Bereich vor allem bei den Steuerrückstellungen (119 T€) und den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (367 T€).

### Ertragslage

Im Geschäftsjahr 2021 wurde ein Jahresüberschuss von 9,0 Mio.€ (Vorjahr 8,5 Mio.€) erzielt. Dabei betrug das Betriebsergebnis 10,0 Mio. € (Vorjahr 9,4 Mio. €).

Im Geschäftsfeld Hausbewirtschaftung erzielte die Wohnbau Dinslaken GmbH ein Ergebnis von 9,9 Mio. € (Vorjahr 9,3 Mio. €), das im Wesentlichen durch gestiegene Sollmieten bestimmt wurde.

Das Ergebnis aus der Bautätigkeit im Anlagevermögen betrug zum Bilanzstichtag -36 T€. Dabei stehen den aktivierten Eigenleistungen in Höhe von 200 T€ Aufwendungen für technische und kaufmännische Eigenleistungen von 236 T€ gegenüber.

Die Betreuungstätigkeit trug in der Berichtsperiode 2021 mit 15 T€ (Vorjahr 11 T€) zum Unternehmensergebnis bei. Das Ergebnis der sonstigen betrieblichen Tätigkeit erreichte zum Bilanzstichtag eine Höhe von 106 T€ (Vorjahr 140 T€).

Mit -4 T€ (Vorjahr -4 T€) schloss das Finanzergebnis in 2021 ab.

Das neutrale Ergebnis beträgt für das Geschäftsjahr 2021 54 T€ (Vorjahr 46 T€).

Gegenüber 955 T€ für das Jahr 2020 beziffern sich die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag für das Jahr 2021 auf 1.082 T€.

Insgesamt ist die Ertragslage der Wohnbau Dinslaken GmbH gesichert.



## Risikobericht und Prognose

### Risikomanagement

Nach Bewertung der Risikolage der Wohnbau Dinslaken GmbH zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2021 liegen keine Risiken vor, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden können. Auch für die kommenden Jahre sind keine solchen Risiken erkennbar.

### Chancenbericht

Seit mehr als drei Jahrzehnten wird schon der seinerzeit bereits erkennbaren demografischen Entwicklung durch bedarfsgerechten Neu- und Umbau begegnet. Mittlerweile können 15,7 % des Bestandes als barrierefreie Wohnungen angeboten werden, die zum großen Teil mit niederschwelligem Betreuungsangebot vor Ort bis hin zur Vollpflege in den 370 Seniorenheimplätzen der Gesellschaft versorgt werden können.

Bei einer durchschnittlichen Miete von 5,79 € pro qm Wohn- bzw. Nutzfläche monatlich im gesamten Bestand kann die Gesellschaft Wohnraum in allen Preisklassen anbieten. Dabei wird besonders Wert gelegt auf den Erhalt und die Schaffung von Wohnraum im unteren und preisgebundenen Segment. Aber auch im gehobenen Segment werden Wohnungen vorgehalten bzw. bedarfsgerechte Angebote für den Markt entwickelt.

Bezüglich steigender Bau- und Baunebenkosten setzt die Gesellschaft weiterhin auf die Bauabwicklung (Planungsbegleitung, Ausschreibung, Vergabe, Bauleitung) im eigenen Hause, um negativen Preisentwicklungen schon ab der Planungsphase frühzeitig begegnen zu können.

Wohnen und Bauen stehen durch die sehr anspruchsvollen Klimaziele in Deutschland vor einer nie dagewesenen Herausforderung. Bei der Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen werden die klimapolitischen Ziele immer anspruchsvoller. Zur Erreichung der Ziele ist es unerlässlich, die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch eigenes Handeln entstehen, zu kennen und zu bewerten. Die mit Abstand größte Menge der im Gebäude-Sektor verursachten Emissionen entstehen im Rahmen der Bewirtschaftung durch die Beheizung und durch die Bereitstellung von Warmwasser. Durch den Vergleich mit historischen Daten können Rückschlüsse auf erfolgreiche Maßnahmen und deren Einsparpotentiale gezeigt werden. CO<sub>2</sub>-Monitoring ist dabei die Grundlage einer zukünftigen Klimastrategie, bei der die CO<sub>2</sub>-Emissionen überwacht und Handlungsansätze zur Reduzierung erarbeitet werden. Im Geschäftsjahr 2022 wird in den Gremien der Wohnbau Dinslaken GmbH über den Stand des CO<sub>2</sub>-Monitorings berichtet. Zudem werden Maßnahmen zur Reduzierung von Emissionen evaluiert, die in die Unternehmensstrategie einfließen sollen.

Verantwortungsvolles Handeln aller Akteure der Gesellschaft, ein ausgeprägtes Umwelt- und Kostenbewusstsein und gesellschaftliches Engagement sind die stabilen Fundamente für eine wirtschaftlich erfolgreiche und somit nachhaltige Entwicklung des Unternehmens. Damit genießt die Gesellschaft heute schon ein großes Vertrauen bei den Kunden, Geschäftspartnern und Gesellschaftern. Im Ergebnis drückt sich dies in der vergleichsweise sehr niedrigen Erlösschmälerungsquote und niedrigen Zinskonditionen aus.

### Prognosebericht

Für das Geschäftsjahr 2022 ist ein Jahresüberschuss vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 9,7 Mio. € geplant, der überwiegend durch das Ergebnis aus der Hausbewirtschaftung bestimmt wird.

Für das Geschäftsjahr 2022 sind weitere Investitionen in den Bestand als auch in Neubauprojekten geplant. Für die Instandhaltung sind 8,8 Mio. € und für die aktivierungsfähigen Modernisierungsvorhaben 3,4 Mio. € vorgesehen.

Die im Bauüberhang aus 2021 befindlichen Neubauprojekte 24 Wohneinheiten Am Bauhof (II. BA) in Voerde-Friedrichsfeld und 8 Wohneinheiten Herzogstraße in Dinslaken werden im Jahr 2022 fertig gestellt. Das im Bauüberhang aus 2021 befindliche Neubauprojekt Ersatzneubau Seniorenheim in Voerde soll in 2024 fertig gestellt werden. Für die vorgenannten Projekte werden in 2022 noch insgesamt rd. 5,0 Mio. € benötigt.

Der Baubeginn für das Bauvorhaben 4 Mieteinfamilienhäuser Uhlandstraße in Dinslaken soll im Geschäftsjahr 2022 erfolgen. Die weiteren Maßnahmen 70 WE Solarquartier Lohberg in Dinslaken und 21 WE Friedhofstraße in Voerde erfolgen nach Beschlussfassungen und Genehmigungen. Für diese Vorhaben belaufen sich die Investitionsvolumen summiert auf ca. 19 Mio.€.

Seit Anfang 2020 hat sich das Coronavirus (SARS-COV-2) weltweit ausgebreitet. Auch in Deutschland hat die Pandemie seitdem zu deutlichen Einschnitten sowohl im sozialen Leben als auch im Wirtschaftsleben geführt. Mittlerweile sind mehrere Vakzine gegen das Virus in Deutschland zugelassen und werden nach einer festgelegten Priorisierung seit Anfang des Jahres 2021 verimpft. Bis jedoch eine Durchimpfung der Bevölkerung zur Immunisierung und somit zu einer erfolgreichen Bekämpfung der Pandemie führen kann, bestehen weiterhin Einschränkungen. Eine Eintrübung der gesamtwirtschaftlichen Lage besteht daher weiter. Die Entwicklung macht es jedoch schwierig weitere Auswirkungen zuverlässig einzuschätzen. Es ist daher nicht auszuschließen, dass Risiken für den zukünftigen Geschäftsverlauf der Wohnbau Dinslaken GmbH bestehen können. Zu nennen sind Risiken aus der Verzögerung bei der Durchführung von Instandhaltungs-, Modernisierungs- und Baumaßnahmen verbunden mit dem Risiko von Kostensteigerungen und der Verzögerung der geplanten Einnahmen sowie Risiken aus steigenden Mietausfällen.

Durch den Einmarsch der russischen Truppen in die Ukraine im Februar 2022 und die damit verbundenen Sanktionen vieler Länder gegen Russland und Belarus ist eine negative wirtschaftliche Entwicklung nicht auszuschließen. Von dieser sind Wohnungsunternehmen insbesondere durch steigende Energiekosten betroffen. Das Ausmaß dieses negativen Einflusses lässt sich derzeit noch nicht beurteilen.

## Organe und deren Zusammensetzung

<b>Mitglieder des Aufsichtsrates, Beisitzer und Gesellschaftervertreter</b>			
Borkes, Karl	Kreis Wesel	Kreiskämmerer	2.500,00 €
Buschmann, Dirk	Gemeinde Hünxe	Bürgermeister	2.300,00 €
Cirener, Thomas	Kreistagsmitglied Kreis Wesel		2.300,00 €
Eichner, Uwe	Vivawest GmbH	Vorsitzender der Geschäftsführung	1.900,00 €
Eislöffel, Michaela	Stadt Dinslaken	Bürgermeisterin	2.650,00 €
Geimer, Karl-Heinz	Ratsherr der Stadt Dinslaken		2.300,00 €
Groll, Michael	Vivawest Wohnen GmbH	Bereichsleiter	3.600,00 €
Häfemeier, Friedrich-Wilhelm	Niederrheinischen Sparkassen RheinLippe	Sparkassendirektor	2.300,00 €
Körner, Dr., Dieter	Vivawest Wohnen GmbH	Bereichsleiter	3.400,00 €
Koske, Rico	Ratsmitglied	Stadt Dinslaken	2.100,00 €
Lantermann, Gerd			200,00 €
Meyer, Horst			200,00 €
Mölleken, Bert (seit 30.06.2021)	Mitglied des Kreistages	Kreises Wesel	292,00 €
Palotz, Dr., Thomas			200,00 €
Piechula, Monika	Mitglied des Kreistages	Kreises Wesel	200,00 €
Riedel, Olaf			200,00 €
Schneider, Fabian	Ratsmitglied	Stadt Dinslaken	2.300,00 €
Serhat, Haluk	Vivawest GmbH	Geschäftsführer	2.100,00 €
Sprey, Dr., Ralf			600,00 €
Süselbeck, Michael			200,00 €
Terhoff, Heike			200,00 €
Vahnenbruck, Heinrich (seit 30.06.2021)	Mitglied des Kreistages	Kreises Wesel	950,00 €
von der <b>Stadt Voerde</b> entsandt			
Dirk Haarmann	Vorsitzender im Aufsichtsrat	Bürgermeister	3.200,00 €
Sarres, Mark	Vertreter im Aufsichtsrat	Ratsherr	2.100,00 €
Schneider, Georg	Vertreter im Aufsichtsrat	Ratsherr	2.100,00 €
Rieser, Ralf	Vertreter in der Gesellschafterversammlung		200,00 €
Johann, Nicole	Sachverständige Beisitzerin im Bau- und Finanzausschuss		0,00 €
Paradowski, Detlef	Sachverständiger Beisitzer im Liegenschaftsausschuss		400,00 €

## Geschäftsführung

Alleingeschäftsführer Krechter, Wilhelm	<u>Bezüge</u> erfolgsunabhängiges Jahresgrundgehalt: Euro 142.500,00 Sonstige Bezüge Euro 1.449,60 Erfolgsabhängige Bezüge: Euro 50.000,00 (Dieser Betrag wurde von der vom Aufsichtsrat eingesetzten Personalkommission auf Grundlage einer unternehmensbezogenen Bemessungsgrundlage, welche sich an einer definierten Cashflowkennzahl orientiert, festgelegt.)
--	---

## Information der Öffentlichkeit über die Zusammensetzung von Aufsichts- und Verwaltungsräten nach Geschlecht

Gemäß § 12 Absatz 6 des Gesetzes über die Gleichstellung von Frauen und Männern für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesgleichstellungsgesetz – LGG) ist die Öffentlichkeit über die Zusammensetzung von Aufsichts- und Verwaltungsräten nach Geschlecht regelmäßig in geeigneter Form zu unterrichten.

Dem Aufsichtsgremium in diesem Unternehmen gehören von den insgesamt 16 Mitgliedern 2 Frauen an (Frauenanteil: 12,50 %)

Damit wird der im § 12 Absatz 1 LGG geforderte Mindestanteil von Frauen in Höhe von 40 Prozent nicht erreicht/unterschritten.

## Vorliegen eines Gleichstellungsplanes nach § 2 Absatz 2 und § 5 LGG

Gemäß § 2 Absatz 2 LGG haben die Gemeinden und Gemeindeverbände beziehungsweise ihre Vertreterinnen und Vertreter in den Unternehmensgremien bei der Gründung von Unternehmen in Rechtsformen des privaten Rechts in unmittelbarer und mittelbarer Beteiligung dafür Sorge zu tragen, dass die entsprechende Anwendung des LGG in der Unternehmenssatzung verankert wird.

Gehört einer Gemeinde oder einem Gemeindeverband allein oder gemeinsam mit anderen Gebietskörperschaften die Mehrheit der Anteile eines Unternehmens in einer Rechtsform des privaten Rechts, wirken die Vertreterinnen und Vertreter darauf hin, dass in dem Unternehmen die Ziele des LGG beachtet werden. Dies gilt sowohl für unmittelbare als auch für mittelbare Beteiligungen. Für Unternehmen, die auf eine Beendigung ihrer Geschäftstätigkeit ausgerichtet sind, findet § 2 Absatz 2 LGG keine Anwendung.

Ein Gleichstellungsplan nach § 5 LGG wurde für die Jahre 2018 bis 2021 bei der Stadt Voerde im Rahmen ihrer Zuständigkeiten für Personalangelegenheiten erstellt. Der Gleichstellungsplan der Stadtverwaltung Voerde für den Zeitraum 12/2021 bis 12/2025 wurde am 07.12.2021 beschlossen.

### 3.4.5 Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide mbH



#### Basisdaten

Anschrift	Schwarze Heide 35, 46569 Hünxe
Gründungsjahr	1977
Handelsregistereintragung	HR B 10569 Amtsgericht Duisburg
Gesellschaftsvertrag	Fassung vom 17. Dezember 2019

#### Zweck der Beteiligung

Gegenstand des Unternehmens ist die Förderung und Gewährleistung des Flugsports und der zivilen Luftfahrt durch den Betrieb und die Entwicklung des Flug- und Verkehrslandeplatzes Schwarze Heide als Verkehrslandeplatz und Segelfluggelände einschließlich der umliegenden Flächen.

#### Ziel der Beteiligung und Erfüllung des öffentlichen Zwecks

Die Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide mbH ist Betreiberin eines Verkehrslandeplatzes für den qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehr. Kernaufgabe des Unternehmens ist die Bereitstellung der öffentlichen Luftverkehrsinfrastruktur mit der Landebahn, den Rollwegen und den sonstigen Flugbetriebs- und Abstellflächen. Gemäß der Satzung sind die öffentlichen Infrastruktureinrichtungen des Verkehrslandeplatzes dem Geschäftsreiseflugverkehr und dem Flugsport zur Verfügung zu stellen. Weiterer wesentlicher Bestandteil des Geschäftsmodells ist die Errichtung und Vermietung von Flugzeughallen zur sicheren Unterbringung von Luftfahrzeugen und der Betrieb einer Tankanlage für Flugbetriebskraftstoffe als BP – Agentur und der Betrieb einer freien Tankanlage für Super Plus Treibstoff. Neben den Verkehrsflächen und den Tankanlagen werden Gewerbe- und Büroflächen für die ansässigen Unternehmen und Wohnungen bewirtschaftet.

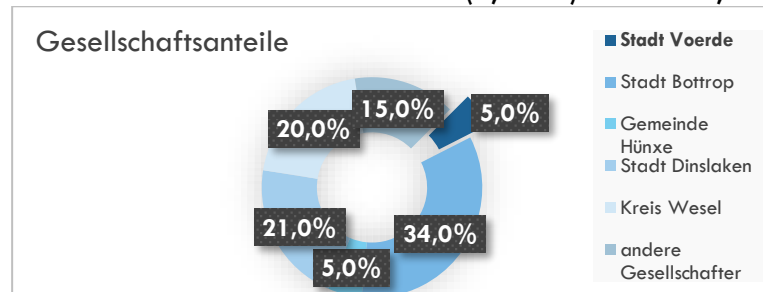
Die Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide mbH ist auf den Grundlagen des Luftverkehrsgesetzes, des Planfeststellungsbeschlusses zum Landebahnausbau und der gültigen Betriebsgenehmigung für den ordnungsgemäßen Betrieb und die Sicherheit auf den Verkehrsflächen und dem sonstigen Flugplatzgelände zuständig. Die Flugplatzgesellschaft gewährleistet, dass die an- und abfliegenden Piloten bei der Durchführung Ihres Flugvorhabens durch die Bereitstellung eines Flugfunk - Informationsdienstes unterstützt werden. Eine weitere Kernaufgabe der Flugplatzgesellschaft ist die Sicherstellung des Feuerwehr- und Rettungsdienstes während der Betriebszeiten des Verkehrslandeplatzes. Darüber hinaus sind Wartungsarbeiten und die ständige Unterhaltung der technischen Einrichtungen und der Immobilien, sowie die Schaffung von

neuen Flächen zur Unterstellung von Luftfahrzeugen und die Durchführung notwendiger Investitionen, wichtige Aufgaben des Unternehmens. Dementsprechend hat die Flugplatzgesellschaft ihre satzungsgemäße öffentliche Zwecksetzung zu erfüllen.

## Darstellung der Beteiligungsverhältnisse

Das Stammkapital beträgt DM 50.000 (umgerechnet 25.564,59 €) und verteilt sich auf die Gesellschafter wie folgt:

Stadt Bottrop	(34,00 %)	8.691,96 €
Stadt Dinslaken	(21,00%)	5.368,56 €
Kreis Wesel	(20,00%)	5.112,92 €
Stadt Voerde	(5,00 %)	1.278,23 €
Gemeinde Hünxe	(5,00 %)	1.278,23 €
Herrn Dr. Lesker	(5,00 %)	1.278,23 €
Herrn Andreas Bromkamp	(5,00 %)	1.278,23 €
Stremmer Sand & Kies GmbH	(5,00 %)	1.278,23 €



## Darstellung der wesentlichen Finanz- und Leistungsbeziehungen

Die Flugplatzgesellschaft hat im Geschäftsjahr 2021 einen Betriebskostenzuschuss in Höhe von 9.860,00 € von der Stadt Voerde erhalten.

## Übersicht über den Stand der Verbindlichkeiten und die Entwicklung des Eigenkapitals

Vermögenslage				Kapitallage			
Aktiva				Passiva			
	2021	2020	Veränderung		2021	2020	Veränderung
	TEURO	TEURO	TEURO		TEURO	TEURO	TEURO
Anlagevermögen	3.190	3.464	-274	Eigenkapital	115	68	+ 47
Umlaufvermögen	653	572	+81	Sonderposten	1.348	1.487	- 139
				Rückstellungen	529	470	+ 59
				Verbindlichkeiten	1.851	2.011	- 160
Aktive Rechnungsabgrenzung	0	0	0	Passive Rechnungsabgrenzung	0	0	0
<b>Bilanzsumme</b>	<b>3.843</b>	<b>4.036</b>	<b>-193</b>	<b>Bilanzsumme</b>	<b>3.843</b>	<b>4.036</b>	<b>- 193</b>

## Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

	2021	2020	Veränderung
	TEURO	TEURO	TEURO
1. Umsatzerlöse	677	628	+ 49
2. sonstige betriebliche Erträge	215	150	+ 65
3. Materialaufwand	66	55	+ 11
4. Personalaufwand	438	429	+ 9
5. Abschreibungen	290	283	+ 7
6. sonstige betriebliche Aufwendungen	177	174	+ 3
7. sonstige Steuern	15	17	- 2
Finanzergebnis	- 56	- 64	- 15
Ergebnis vor Ertragssteuern	- 227	- 227	- 43
Jahresüberschuss (+)/-fehlbetrag (-)	-150	-244	+94

## Kennzahlen

	2021	2020	Veränderung
	%	%	%
Eigenkapitalquote	3,01	1,69	+1,32
Eigenkapitalrentabilität	-116,61	-334,20	+217,58
Anlagendeckungsgrad 2	69,33	66,05	+3,27
Verschuldungsgrad	2060,71	3648,42	-1.587,71
Umsatzrentabilität	-19,88	-36,19	+16,31

## Personalbestand

Im Geschäftsjahr waren durchschnittlich 6 Arbeitnehmer (Vorjahr: 7) (ohne Aushilfen) beschäftigt. Durchschnittlich wurden 12 Aushilfen beschäftigt.

## Geschäftsentwicklung

Die allgemeine konjunkturelle Entwicklung, Sicherheitsauflagen in der Luftfahrt, allgemeine technische Einflussgrößen aber auch lokale oder großräumige Wetterlagen haben direkten Einfluss auf das individuelle Verkehrsaufkommen in der Allgemeinen Luftfahrt.

In den vier Quartalen des Wirtschaftsjahres 2021 wurden 52.432 Flugbewegungen (Vorjahr 50.664) erfasst. Damit wurde, bezogen auf einen 10jährigen Betrachtungszeitraum, wieder eine Bestmarke erreicht. In Bezug auf das Vorjahr wurden annähernd 1.800 Flugbewegungen mehr dokumentiert.

Einen wesentlichen Anteil an dem stabil hohen Niveau haben die Ausbildungsflüge im Bereich der Hubschrauber und der Ultralight Luftfahrzeuge. Die hohe Anzahl an Flügen in der Gewichtsklasse über 2 Tonnen ist auf die Aktivitäten des Unternehmens MeerExpress zurückzuführen, die in dem Geschäftsjahr 2021 die deutschen Nordseeinseln mit dem Ruhrgebiet verbunden haben. Der Geschäftsbetrieb der Firma MeerExpress wurde zum Herbst 2021 eingestellt.

Der Geschäftsbereich Flugzeugunterstellungen zeigt einen konstant positiven Verlauf mit einer hohen Nachfrage und alle Stellplätze konnten vermietet werden. Der Beschluss zum Bau einer weiteren Flugzeughalle wurde gefasst und eine Baugenehmigung erwirkt. Aufgrund der aktuellen Bestrebungen der kommunalen Gesellschafter, ihre Unternehmensanteile zu verkaufen, ist eine Finanzierung zum Bau der neuen Flugzeughalle derzeit nicht darstellbar.

## Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

### Vermögenslage

Die Bilanzsumme hat sich von T€ 4.036 um T€ 193 auf T€ 3.843 verringert.

Die Minderung resultiert auf der Aktivseite im Wesentlichen aus einer Abnahme des Anlagevermögens bedingt durch die planmäßigen Abschreibungen um T€ 274 auf T€ 3.190. Demgegenüber haben sich die liquiden Mittel um T€ 50 von T€ 526 auf T€ 576 erhöht.

Auf der Passivseite resultiert die Abnahme im Wesentlichen aus planmäßigen Tilgungen von Bank- und Gesellschafterdarlehen (insgesamt T€ 179) und der planmäßigen Auflösung der Sonderposten um T€ 139. Durch die Einzahlungen der Gesellschafter in die Kapitalrücklage i. H. v. T€ 197 hat sich das Eigenkapital unter Berücksichtigung des Jahresfehlbetrags i.H.v. T€ 150 um T€ 47 auf T€ 115 erhöht; in Verbindung mit der gesunkenen Bilanzsumme ist die Eigenkapitalquote von 1,7 % im Vorjahr auf 3,0 % am 31. Dezember 2021 gestiegen.

Die langfristigen Rückstellungen betreffen Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen.

Die kurzfristigen Fremdmittel beinhalten im Wesentlichen die innerhalb des Folgejahres zu tilgenden

Teilbeträge der Bank- und Gesellschafterdarlehen sowie kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten.

### Finanzlage

Ausgehend von einem Jahresfehlbetrag von T€ 150, der Veränderung der langfristigen Rückstellung für Rückbauverpflichtungen und unter Einbeziehung der Abschreibungen auf das Anlagevermögen saldiert mit den Erträgen aus der Auflösung der Sonderposten hat die Gesellschaft einen gegenüber dem Vorjahr verbesserten positiven Brutto-Cashflow von T€ +56 (Vorjahr: T€ -22) erzielt. Unter Berücksichtigung der Veränderungen des Working Capitals und vor Einbeziehung des (negativen) Zinsergebnisses beträgt der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit T€ 123 nach T€ 27 im Vorjahr.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit hat sich gegenüber dem Vorjahr aufgrund geringerer Investitionen in das Sachanlagevermögen von T€ -390 auf T€ -79 erhöht.



Die Finanzierung der Gesellschaft erfolgte im Wesentlichen durch planmäßige Einzahlungen der Gesellschafter in die Kapitalrücklage; diese Liquiditätszuflüsse wurden für die planmäßige Tilgung von Bank- und Gesellschafterdarlehen verwendet, sodass sich ein positiver Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit von T€ 6 nach T€ 217 im Vorjahr ergeben hat.

Damit hat sich der Finanzmittelfonds im Berichtsjahr insgesamt um T€ 50 erhöht. Unter Berücksichtigung der jeweiligen Anfangsbestände betragen die frei verfügbaren liquiden Mittel am Geschäftsjahresende T€ 576.

### **Ertragslage**

Die betrieblichen Erträge haben sich im Geschäftsjahr insgesamt um T€ 48 von T€ 642 auf T€ 690 erhöht.

Die betrieblichen Aufwendungen haben sich gegenüber dem Vorjahr um T€ 19 erhöht und beinhalten im Wesentlichen Materialaufwand (T€ 66), Personalkosten (T€ 438), Abschreibungen (T€ 290) saldiert mit Erträgen aus der Auflösung von Sonderposten (T€ 139) und sonstige Aufwendungen (T€ 174). Der Anstieg der betrieblichen Aufwendungen (T€ 19) konnte durch den Anstieg der betrieblichen Erträge von insgesamt T€ 48 überkompensiert werden, sodass ein gegenüber dem Vorjahr verbessertes Betriebsergebnis i.H.v. T€ -154 (Vorjahr: T€ -183) erzielt wurde.

Aufgrund gestiegener Zinserträge und höherer Zinsaufwendungen (wegen Abzinsung der langfristigen Rückstellung für Rückbaukosten) hat sich das Finanzergebnis von T€ -65 auf T€ -56 verbessert. Zusammen mit einem positiven neutralen Ergebnis von T€ 60, das im Wesentlichen aus Versicherungserstattungen resultiert, wurde insgesamt gegenüber dem Vorjahr eine Ergebnisverbesserung von T€ 94 erzielt.

## **Risikobericht und Prognose**

### **Risikobericht**

Für die zukünftige Entwicklung des Unternehmens sind keine bedeutsamen Risiken zu erkennen, sofern die Gesellschafterbeschlüsse zur weiteren Entwicklung des Verkehrslandeplatzes und seines Umfeldes umgesetzt werden. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung im Gewerbegebiet der Stadt Bottrop sowie die Entwicklung von Hangarflächen auf dem Gebiet der Gemeinde Hünxe. Die Auskiesung der Bottroper Gewerbeflächen verschiebt den Beginn der Ansiedlung weiterer flugaffiner Unternehmen am Standort. Durch den Bau weiterer und größerer Flugzeughangars auf anderen Flächen kann die Gesellschaft neue Zielgruppen dauerhaft an den Flugplatz binden, um so Umsatzerlöse signifikant zu steigern und nachhaltig zu stabilisieren. Für die zukünftige Entwicklung wird auch entscheidend sein, wie sich die finanzielle Situation der kommunalen Gesellschafter entwickeln wird. Der Handlungsspielraum für die Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide mbH hängt unmittelbar vom Haushaltskonsolidierungsprozess der beteiligten Kommunen ab. Der geplante Verkauf der Gesellschafteranteile an zwei private Unternehmen wird die Entwicklung des Flugplatzunternehmens entscheidend beeinflussen.

Der Handlungsspielraum für die Flugplatzgesellschaft ist aufgrund der dünnen Eigenkapitaldecke sehr begrenzt. Dies gilt besonders vor dem Hintergrund der notwendigen Investitionen in ein GPS-Anflugsystem und Unterstellhallen. Gleiches gilt dann, wenn die Dotierung der Kapitalrücklage durch die Gesellschafter nicht oder nicht in der notwendigen Höhe erbracht wird. Hieraus können sich entwicklungsbeeinträchtigende Risiken ergeben, die auch die Existenz des Unternehmens gefährden können. Daher wird empfohlen, das Eigenkapital der Flugplatzgesellschaft zu erhöhen. Die Realisierung der mittelfristigen strategischen Zielvorgaben erfordert, die Eigenkapitalausstattung der Flugplatzgesellschaft dem gestiegenen Finanzbedarf aus der Ausweitung des Geschäftsbetriebs anzupassen.

Die Beendigung der auslaufenden Pachtverträge mit den beiden größten Grundstückseigentümern, Kreis Wesel und Stadt Bottrop, birgt das Risiko, tatsächlich Rückbaumaßnahmen umsetzen zu müssen. Sollte die Sonderregelung der kommunalen Gesellschafter mit dem derzeit mehrheitlich kommunalen Flugplatzunternehmen nicht fortgeführt werden sind die Rückbauverpflichtungen in die Rückstellungen des Unternehmens einzubuchen, um die kommunalen Eigentümer abzusichern.

### **Chancen**

Nach dem Ausbau des Flugplatzes ist das Unternehmen im Wettbewerb gut positioniert. Regionale Wettbewerber mit vergleichbarer Leistungsfähigkeit oder Ausgangsposition werden aufgrund spezieller Reglementierungen oder örtlichen Besonderheiten in ihrer Entwicklung gehindert oder sollen gemäß politischer Beschlüsse vom Markt gehen. Die Ausstattung und die geographische Lage im Ballungsraum Ruhrgebiet zeichnen unseren Verkehrslandeplatz aus. Die beiden großen Flughäfen in der Region bilden zusammen mit unserem Verkehrslandeplatz ein Dreieck, das den Großraum Ruhrgebiet umschließt. Der auf diesen Flughäfen abgewinkelte Linienverkehr wird weiterwachsen und zu einer Verdrängung des Individualluftverkehrs zu unserem Standort hinführen. Die Verkehrsinfrastruktur Straße wird in Zukunft über die Belastungsgrenze hinaus ausgelastet und Kunden, die auf Mobilität und Flexibilität angewiesen sind, werden verstärkt Angebote der Luftfahrt und damit unseren Standort nutzen.

### **Gesamtaussage**

Die Konsolidierungsphase der Gesellschaft ist noch nicht abgeschlossen und wird auch in den nächsten Jahren weitergeführt. Unser Unternehmen ist auf die Zukunft gut vorbereitet und wird für seine Kunden aus den Geschäftsfeldern des Privat- und Geschäftsreiseflugverkehrs ein attraktiver Partner sein können.

## Organe und deren Zusammensetzung

### Mitglieder des Aufsichtsrats

Gemäß Gesellschaftsvertrag besteht der Aufsichtsrat aus acht Mitgliedern. Er setzt sich aus jeweils einem Mitglied der Gesellschafter zusammen.

#### Vorsitzender

Klaus Müller	Stadt Bottrop	Technischer Beigeordneter	
--------------	---------------	---------------------------	--

#### Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Michael Wefelberg	Gemeinde Hünxe	Ratsmitglied	
Rainer Gardemann	Kreistagsmitglied	Kreis Wesel	
Sezgin Oezin	Ratsmitglied	Stadt Dinslaken	
Jan Langenfurth	Ratsmitglied	Stadt Voerde	
Dr. Klaus Lesker			
Andreas Bromkamp			
Lars Fiele			

#### Als Vertreter

Arnd Capell-Höpken	Kreistagsmitglied	Kreis Wesel	
Jan -Henrik Scholte-Reh		Gemeinde Hünxe	
Hasan Gördü		Stadt Voerde	

### Gesellschafterversammlung

#### Vorsitzender

Horst Meyer	Ratsmitglied	Gemeinde Hünxe	
-------------	--------------	----------------	--

#### Stellvertretender Vorsitzender

Ludger Schnieder	Ratsmitglied	Stadt Bottrop	
Reinhard Wolf	Ratsmitglied	Stadt Dinslaken	
Ralf Lange	Kreistagsmitglied	Kreis Wesel	
Stefan Schmitz	Ratsmitglied	Stadt Voerde	
Dr. Klaus Lesker			
Andreas Bromkamp			
Lars Fiele			

#### Als Vertreter

Egon Beckmann	Ratsmitglied	Gemeinde Hünxe	
Wilhelm Stratmann		Stadt Bottrop	
Monika Piechula	Ratsmitglied	Stadt Dinslaken	
Martin Kuster	Kreistagsmitglied	Kreis Wesel	
Stefan Weltgen	Ratsmitglied	Stadt Voerde	

## Geschäftsführung

André Hümpel,  
Dipl.-Ingenieur

### Bezüge

Feste Bezüge: Euro 84.000

Erfolgsabhängige Bezüge: Euro 7.000

## Information der Öffentlichkeit über die Zusammensetzung von Aufsichts- und Verwaltungsräten nach Geschlecht

Gemäß § 12 Absatz 6 des Gesetzes über die Gleichstellung von Frauen und Männern für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesgleichstellungsgesetz – LGG) ist die Öffentlichkeit über die Zusammensetzung von Aufsichts- und Verwaltungsräten nach Geschlecht regelmäßig in geeigneter Form zu unterrichten.

Dem Aufsichtsgremium in diesem Unternehmen gehören von den insgesamt 8 Mitgliedern 0 Frauen an (Frauenanteil: 0,00 %)

Damit wird der im § 12 Absatz 1 LGG geforderte Mindestanteil von Frauen in Höhe von 40 Prozent nicht erreicht/unterschritten.

## Vorliegen eines Gleichstellungsplanes nach § 2 Absatz 2 und § 5 LGG

Gemäß § 2 Absatz 2 LGG haben die Gemeinden und Gemeindeverbände beziehungsweise ihre Vertreterinnen und Vertreter in den Unternehmensgremien bei der Gründung von Unternehmen in Rechtsformen des privaten Rechts in unmittelbarer und mittelbarer Beteiligung dafür Sorge zu tragen, dass die entsprechende Anwendung des LGG in der Unternehmenssatzung verankert wird.

Gehört einer Gemeinde oder einem Gemeindeverband allein oder gemeinsam mit anderen Gebietskörperschaften die Mehrheit der Anteile eines Unternehmens in einer Rechtsform des privaten Rechts, wirken die Vertreterinnen und Vertreter darauf hin, dass in dem Unternehmen die Ziele des LGG beachtet werden. Dies gilt sowohl für unmittelbare als auch für mittelbare Beteiligungen. Für Unternehmen, die auf eine Beendigung ihrer Geschäftstätigkeit ausgerichtet sind, findet § 2 Absatz 2 LGG keine Anwendung.

Ein Gleichstellungsplan nach § 5 LGG wurde für die Jahre 2018 bis 2021 bei der Stadt Voerde im Rahmen ihrer Zuständigkeiten für Personalangelegenheiten erstellt. Der Gleichstellungsplan der Stadtverwaltung Voerde für den Zeitraum 12/2021 bis 12/2025 wurde am 07.12.2021 beschlossen.

## 3.4.6 Sparkassenzweckverband Wesel-Dinslaken

### Basisdaten



Anschrift	Bismarckstraße 1. 46483 Wesel
Gründungsjahr	2016
Handelsregistereintragung:	HR A 7564 Amtsgericht Duisburg Körperschaft des öffentlichen Rechts

### Zweck der Beteiligung

Aufgabe der Sparkasse ist es gemäß § 2 des Sparkassengesetzes NRW, der geld- und kreditwirtschaftlichen Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft, insbesondere des Geschäftsgebietes und ihres Trägers, zu dienen. Sie stärkt den Wettbewerb im Kreditgewerbe. Sie versorgt im Kreditgeschäft vorwiegend den Mittelstand sowie die wirtschaftlich schwächeren Bevölkerungskreise.

Sie führt ihre Geschäfte nach kaufmännischen Grundsätzen unter Beachtung ihres öffentlichen Auftrags. Gewinnerzielung ist nicht Hauptzweck des Geschäftsbetriebes. Sie betreibt im Rahmen des Sparkassengesetzes NRW und den nach diesem Gesetz erlassenen Begleitvorschriften alle banküblichen Geschäfte.

### Ziel der Beteiligung und Erfüllung des öffentlichen Zwecks

Die Niederrheinische Sparkasse RheinLippe ist gemäß § 1 des Sparkassengesetzes NRW eine Anstalt des öffentlichen Rechts. Sie ist Mitglied des Rheinischen Sparkassen- und Giroverbands, Düsseldorf, und über diesen dem Deutschen Sparkassen- und Giroverband e. V. (DSGV), Berlin, angeschlossen. Sie ist beim Amtsgericht Duisburg unter der Nummer A 7564 im Handelsregister eingetragen.

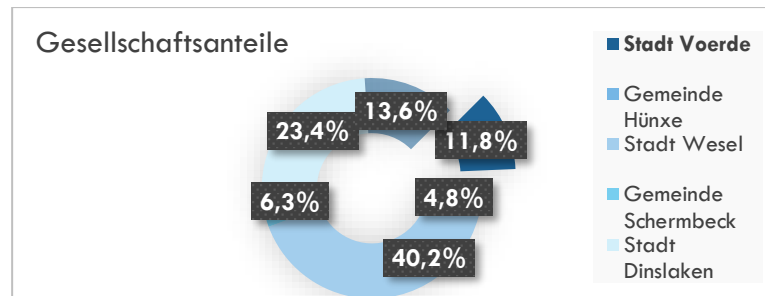
Träger der Sparkasse ist der Sparkassenzweckverband Wesel-Dinslaken, der von den Städten Wesel, Dinslaken, Hamminkeln und Voerde sowie den Gemeinden Schermbeck und Hünxe gebildet wird.

Satzungsgebiet der Sparkasse sind das Gebiet des Trägers und die an die Städte Wesel und Hamminkeln sowie der Gemeinde Schermbeck angrenzenden Städte und Gemeinden sowie der Stadtteil Duisburg-Walsum und der Amtsgerichtsbezirk Wesel.

## Darstellung der Beteiligungsverhältnisse

Die Anteile am Sparkassenzweckverband Wesel-Dinslaken verteilen sich wie folgt:

Stadt Wesel	(40,18 %)
Stadt Dinslaken	(23,36 %)
Stadt Hamminkeln	(13,56 %)
Stadt Voerde	(11,83 %)
Gemeinde Schermbeck	(6,26 %)
Gemeinde Hünxe	(4,81 %)



## Übersicht über den Stand der Verbindlichkeiten und die Entwicklung des Eigenkapitals

Vermögenslage				Kapitallage			
Aktiva				Passiva			
	2021	2020	Veränderung		2021	2020	Veränderung
	TEURO	TEURO	TEURO		TEURO	TEURO	TEURO
Anlagevermögen	3.349.122	3.365.025	-15.903	Eigenkapital		161.572	
Umlaufvermögen	7.694	4.929	+2.765	Rückstellungen		20.110	
				Verbindlichkeiten		3.018.870	
Aktive Rechnungsabgrenzung	14	22	-8	Passive Rechnungsabgrenzung		639	
<b>Bilanzsumme</b>	<b>3.356.830</b>	<b>3.369.977</b>	<b>-13.146</b>	<b>Bilanzsumme</b>	<b>3.356.830</b>	<b>3.369.977</b>	

## Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

	2021	2020	Veränderung
	TEURO	TEURO	TEURO
Zinsüberschuss	53.400	55.000	-1.600
Provisionsüberschuss	27.100	25.420	+1.680
Sonstige betriebliche Erträge	3.720	2.560	+1.160
Personalaufwand	37.670	38.090	-420
Andere Verwaltungsaufwendungen	17.230	15.720	+1.510
Sonstige betriebliche Aufwendungen	7.610	7.070	+540
Ergebnis vor Bewertung und Risikovor-sorge	21.720	22.090	-370
Aufwand aus Bewertung und Risikovor-sorge	4.690	- 4.850	+9.540
Zuführungen Fonds für allg. Bankrisiken	14.200	7.900	+6.300
Ergebnis vor Steuern	12.210	9.340	+2.870
Steueraufwand	9.120	6.280	+2.840
<b>Jahresüberschuss (+)/-fehlbetrag (-)</b>	<b>3.090</b>	<b>3.060</b>	<b>+30</b>

## Personalbestand

Die Gesamtzahl der Beschäftigten hat sich bis zum 31. Dezember 2021 gegenüber dem Vorjahr um 1,7 % auf 590 verringert, von denen 326 vollzeitbeschäftigt, 226 teilzeitbeschäftigt sowie 38 in Ausbildung sind. Der Rückgang ist zurückzuführen auf eine natürliche Fluktuation.

Die Gesamtzahl unserer personenbesetzten Geschäftsstellen (21) und SB-Standorte (23) hat sich bis zum 31. Dezember 2021 gegenüber dem Vorjahr nicht verändert.

## Geschäftsentwicklung

Das Geschäftsjahr 2021 war zum Teil weiterhin geprägt durch die Covid-19 Pandemie sowie die anhaltende Niedrigzinsphase. Hervorzuheben sind dabei folgende Aspekte, auf die wir im weiteren Verlauf u. a. näher eingehen:

- Kreditwachstum Wohnungsbaufinanzierungen und Unternehmenskredite
- Rückgang bei den Kundeneinlagen
- Bewertungsergebnis Kundenkreditgeschäft

## **Bilanzsumme und Geschäftsvolumen**

Wesentlich für den marginalen Rückgang des Geschäftsvolumens sind auf der Aktivseite die Rückgänge bei der Barreserve, den Forderungen an Kreditinstituten sowie bei den Wertpapiereigenanlagen. Demgegenüber stand ein sehr deutliches Wachstum bei den Forderungen an Kunden, wodurch der Rückgang der vorgenannten Positionen allerdings nicht vollständig ausgeglichen wurde. Auf der Passivseite entwickelten sich die Verbindlichkeiten gegenüber Kunden leicht rückläufig. Entgegen dem im Vorjahr erwarteten moderaten Anstieg ist der leichte Rückgang des Geschäftsvolumens insbesondere auf den Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber Kunden zurückzuführen. In diesem Geschäftsfeld konnten die sehr hohen Wachstumsraten des Vorjahres durch die Einführung von Verwahrtgelten zu Beginn des 2. Quartals 2021 vermieden werden. Entgegen dem ursprünglich geplanten moderaten Wachstum bei den Kundeneinlagen konnte sogar ein leichter Rückbau erreicht werden. Neben den Verbindlichkeiten gegenüber Kunden resultiert der Rückgang des Geschäftsvolumens entgegen der Planung des Weiteren aus dem Abbau von Eigenanlagen zur gezielten Reduzierung von Risiken.

### **Aktivgeschäft: Barreserve**

Der deutliche Rückgang der Barreserve ist neben dem leichten Rückgang des Kassenbestandes insbesondere zurückzuführen auf die Reduzierung des Guthabens bei der Deutschen Bundesbank als Ergebnis eines sich im Jahr 2021 deutlich abgebauten Liquiditätsüberhangs durch den Abbau der Verbindlichkeiten gegenüber Kunden bei gleichzeitigem Wachstum im Kundenkreditgeschäft.

### **Aktivgeschäft: Forderungen an Kreditinstitute**

Der Rückgang der Forderungen an Kreditinstitute ist ausschließlich auf den geringeren Bestand bei den täglich fälligen Forderungen bei der eigenen Girozentrale zurückzuführen. Der Bestand zum 31.12.2021 setzt sich überwiegend aus der bei der eigenen Girozentrale unterhaltenen Liquiditätsreserve zusammen.

### **Aktivgeschäft: Kundenkreditvolumen**

Das Wachstum der Forderungen an Kunden vollzog sich weitestgehend im langfristigen Bereich. Insbesondere unsere Privatkunden nutzten die im langfristigen Vergleich nach wie vor günstigen Konditionen und bevorzugten weit überwiegend langfristige Kreditlaufzeiten für Baufinanzierungen. Auch bei den gewerblichen Kreditkunden waren vor allem im langfristigen Bereich aufgrund der günstigen Konditionen die höchsten Zuwächse zu beobachten.

Die Forderungen an Kunden stellen auf der Aktivseite in der Bilanz der Niederrheinischen Sparkasse RheinLippe den bedeutendsten Posten dar.

Die Darlehenszusagen belaufen sich im Jahr 2021 auf 489,07 Mio. EUR und liegen damit nahezu auf dem Vorjahresniveau (492,23 Mio. EUR). Die Darlehenszusagen zur Finanzierung des Wohnungsbaus erhöhten sich im Gesamtjahr um 2,70 % auf 293,65 Mio. EUR. Entgegen dem im Vorjahr schon prognostizierten deutlichen Wachstum der Kundenforderungen in einer Bandbreite von 3,00 % - 4,00 % ist das Kundenkreditgeschäft mit 5,96 % deutlich stärker gewachsen als geplant. Die Entwicklung war insbesondere begründet in der hohen Nachfrage für Wohnungsbaufinanzierungen vor dem Hintergrund des sehr niedrigen Zinsniveaus.



### **Aktivgeschäft: Wertpapieranlagen**

Der Bestand unserer Wertpapiereigenanlagen hat sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich reduziert. Mit Blick auf die zunehmende Volatilität sowohl an den Zins- als auch an den Aktienmärkten haben wir entgegen der Planung weitestgehender konstanter Eigenanlagen in 2021 insbesondere den Masterfonds HI-VSK-INVEST um rd. 43 Mio. EUR reduziert, um gezielt Risiken aus dieser Position zu reduzieren.

### **Passivgeschäft: Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten**

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben sich leicht erhöht. Es handelt sich dabei überwiegend um Mittel, die der Finanzierung des langfristigen Kreditgeschäfts dienen.

### **Passivgeschäft: Verbindlichkeiten gegenüber Kunden**

Der Rückgang des Mittelaufkommens von Kunden resultiert weitgehend aus der Entwicklung der täglich fälligen Verbindlichkeiten. Gegenüber dem Vorjahr sind die täglich fälligen Verbindlichkeiten um 13,26 % zurückgegangen, der Anteil an der Bilanzsumme zum 31.12.2021 liegt bei 45,27 %. Vor dem Hintergrund der Einführung von Verwahrtgelten mit definierten Freibeträgen für Sicht- und Spareinlagen konnte der bemerkenswerte Zuwachs von Kundeneinlagen des Vorjahres gestoppt werden. Gleichzeitig nutzten die Kunden die gegenüber den Sichteinlagen höheren Freibeträge auf den Spareinlagen aus, so dass es hier bei den Privatkunden zu starken Umschichtungen der täglich fälligen Verbindlichkeiten hin zu den Spareinlagen mit vereinbarter Kündigungsfrist von drei Monaten kam. Entgegen dem weiter prognostizierten deutlichen Anstieg für das abgelaufene Geschäftsjahr 2021 haben sich die Verbindlichkeiten gegenüber Kunden insofern leicht rückläufig entwickelt. Der absolute Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber Kunden wurde überwiegend von den Unternehmenskunden bewirkt. Die Unternehmen reduzierten ihre bilanziellen Einlagenbestände um 47,34 Mio. EUR, während die Privatkunden ihre Bestände leicht um 8,18 Mio. EUR erhöhten.

### **Passivgeschäft: Dienstleistungsgeschäft**

Im Dienstleistungsgeschäft haben sich im Jahr 2021 folgende Schwerpunkte ergeben.

**Zahlungsverkehr:** Der Bestand an Konten konnte im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden. Es ergab sich eine Erhöhung von insgesamt 1.541 Stück, die vor allem durch die Einführung des "Mitwachsenden Girokontos" für Kinder und Jugendliche geprägt wurde.

**Vermittlung von Wertpapieren:** Das Geschäftsjahr 2021 war im Bereich der Dienstleistungen geprägt durch das Wertpapiergeschäft. Der Schwerpunkt lag dabei in Anteilen in Investmentvermögen. Insgesamt wurden die Wertpapierumsätze gestärkt durch das weiterhin niedrige Renditeniveau und insbesondere durch die Einführung der Verwahrtgelte nutzten die Kunden die Anlagemöglichkeiten in Wertpapieren. Die Wertpapierumsätze weisen in 2021 einen entsprechenden deutlichen Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 44,03 % auf und erreichten einen Wert von 327,92 Mio. EUR.

**Immobilienvermittlung:** Die Nachfrage von Immobilien konzentrierte sich auf Eigentumswohnungen und Einfamilienhäuser. Es wurden 156 Objekte vermittelt, was einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr von 12,85 % darstellt.

**Vermittlung von Bausparverträgen und Versicherungen:** Im Geschäftsjahr wurden insgesamt 333 Bausparverträge mit einer durchschnittlichen Bausparsumme von 82,5 Tsd. EUR und einem Volumen von insgesamt 27,49 Mio. EUR abgeschlossen, was einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr von 8,33 % bedeutet. Es wurden Lebens- und Rentenversicherungen mit einer Wertungssumme von 36,89 Mio. EUR vermittelt, was einem Anstieg von 15,56 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Stückzahl hat sich dabei jedoch von 1.599 in 2020 auf 1.239 in 2021 reduziert. Für den Bereich der Sachversicherungen zeigt sich ebenfalls ein Anstieg von 35,48 % des Wertungsbeitrags auf 596,44 Tsd. EUR.

#### **Passivgeschäft: Derivate**

Die derivativen Finanzinstrumente dienen ausschließlich der Sicherung der eigenen Positionen und nicht spekulativen Zwecken. Hinsichtlich der zum Jahresende bestehenden Geschäfte wird auf die Darstellung im Anhang verwiesen.

## **Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage**

### **Vermögenslage**

Die zum Jahresende ausgewiesene Sicherheitsrücklage beträgt 164,63 Mio. EUR. Sie erhöhte sich durch die Zuführung des Bilanzgewinns 2020. Insgesamt weist die Sparkasse inklusive des Bilanzgewinns 2021 vor Gewinnverwendung ein Eigenkapital von 167,72 Mio. EUR (Vorjahr 164,63 Mio. EUR) aus. Neben der Sicherheitsrücklage verfügt die Sparkasse über umfangreiche weitere aufsichtliche Eigenkapitalbestandteile. So wurde der Fonds für allgemeine Bankrisiken gemäß § 340g HGB durch eine zusätzliche Vorsorge von 14,2 Mio. EUR auf 141,13 Mio. EUR erhöht. Hierin enthalten ist eine zusätzliche Vorsorge zur Absicherung des Risikos, dass die Sparkasse während der voraussichtlich langfristigen Abwicklungsdauer der "Ersten Abwicklungsanstalt" von 25 Jahren trägt; im Einzelnen verweisen wir auf die Angaben im Anhang zum Jahresabschluss 2021.

Die "Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Jahr 2021" sowie den Auswirkungen der BGH-Urteile im Zusammenhang mit dem AGB-Änderungsmechanismus (27. April 2021, AGB-Urteil, XI ZR 26/20) sowie den Zinsanpassungsklauseln in langfristigen Sparverträgen (6. Oktober 2021, XI ZR 234/20) auf die Vermögenslage wird als insgesamt als gering beurteilt.

Die Gesamtkapitalquote gemäß Art. 92 CRR (Verhältnis der angerechneten Eigenmittel bezogen auf die anrechnungspflichtigen Positionen) beträgt am 31. Dezember 2021 15,3 % (Vorjahr 15,1 %) und übertrifft damit die aufsichtlichen Mindestanforderungen von 8,0 % gemäß CRR (zzgl. SREP-Zuschlag sowie Kapitalerhaltungs- und antizyklischem Kapitalpuffer). Die anrechnungspflichtigen Positionen zum 31.12.2021 belaufen sich auf 1.884,20 Mio. EUR und die aufsichtlich anerkannten Eigenmittel auf 288,54 Mio. EUR. Auch die harte Kernkapitalquote und die Kernkapitalquote übersteigen die aufsichtlich vorgeschriebenen Werte. Die Kernkapitalquote beläuft sich zum 31.12.2021 auf 15,0 % der anrechnungspflichtigen Positionen nach CRR.

Der für 2021 prognostizierte Wert für die Gesamtkapitalquote von 15,1 % konnte aufgrund der leicht höheren Zuführung zu den Eigenmitteln als geplant und des leicht geringer als geplant angestiegenen Gesamtrisikobetrags als Folge der Ausweitung der gewerblichen Realkreditprivilegierung und des Abbaus von Risikopositionen bei den Eigenanlagen mit 15,3 % leicht übertroffen werden.

Die Verschuldungsquote gemäß Artikel 429 CRR (Verhältnis des Kernkapitals zur Summe der bilanziellen und außerbilanziellen Positionen) beträgt am 31.12.2021 8,8 % und liegt damit über der aufsichtlichen Mindestanforderung von 3,0 % (zzgl. CRR Quick Fix - Zuschlag).

Auf Grundlage der Mehrjahresplanung ist auch weiterhin eine Übererfüllung der aufsichtlichen Anforderungen an die Eigenmittelausstattung als Basis für die geplante zukünftige Geschäftsausweitung und die Umsetzung der Geschäftsstrategie zu erwarten.

### **Finanzlage**

Die Zahlungsbereitschaft der Sparkasse war im abgelaufenen Geschäftsjahr aufgrund einer angemessenen Liquiditätsvorsorge jederzeit gegeben. Die Liquiditätsdeckungsquote (Liquidity Coverage Ratio -LCR) lag mit 151 % bis 191 % oberhalb des zu erfüllenden Mindestwerts von 100 %. Die LCR-Quote lag zum 31. Dezember 2021 bei 151 %. Die strukturelle Liquiditätsquote (Net Stable Funding Ratio - NSFR)<sup>3</sup> lag ab dem Anwendungszeitpunkt der CRR II (28. Juni 2021) in einer Bandbreite von 126 % bis 128 %; damit wurde die aufsichtliche Mindestquote von 100 % durchgängig eingehalten.

Zur Erfüllung der Mindestreservevorschriften wurden Guthaben bei der Deutschen Bundesbank geführt.

Die Zahlungsbereitschaft ist nach unserer Finanzplanung auch für die absehbare Zukunft gesichert. Deshalb beurteilen wir die Finanzlage der Sparkasse als gut.

### **Ertragslage**

Zur Analyse der Ertragslage wird für interne Zwecke und für den überbetrieblichen Vergleich der bundeseinheitliche Betriebsvergleich der Sparkassenorganisation eingesetzt, in dem eine detaillierte Aufspaltung und Analyse des Ergebnisses unserer Sparkasse in Relation zur durchschnittlichen Bilanzsumme erfolgt. Zur Ermittlung eines Betriebsergebnisses vor Bewertung werden die Erträge und Aufwendungen um periodenfremde und außergewöhnliche Posten bereinigt, die in der internen Darstellung dem neutralen Ergebnis zugerechnet werden. Nach Berücksichtigung des Bewertungsergebnisses ergibt sich das Betriebsergebnis nach Bewertung. Nach Abzug des neutralen Ergebnisses und der Steuern verbleibt der Jahresüberschuss.

Auf dieser Basis beträgt das Betriebsergebnis vor Bewertung 0,64 % (Vorjahr 0,66 %) der durchschnittlichen Bilanzsumme des Jahres 2021; es lag damit über dem Durchschnitt der rheinischen Sparkassen. Der im Vorjahreslagebericht prognostizierte Wert von 0,55 % wurde im Wesentlichen aufgrund eines leicht höheren Zinsüberschusses und eines wesentlich höheren Provisionsüberschusses im Vergleich zur Prognose spürbar übertroffen.

## Risikobericht und Prognose

### Risikomanagement

Die Sparkasse verfügt über ein dem Umfang der Geschäftstätigkeit entsprechendes System zur Steuerung, Überwachung und Kontrolle der vorhandenen Risiken gemäß § 25a KWG. Durch das Risikomanagement und -controlling der Sparkasse können frühzeitig die wesentlichen Risiken identifiziert und gesteuert sowie Informationen an die zuständigen Entscheidungsträger weitergeleitet werden.

Auf Basis der internen Risikoberichte bewegten sich die Risiken in 2021 innerhalb des vom Vorstand vorgegebenen Limitsystems. Das Gesamtbanklimit war am Bilanzstichtag mit 59,73 % ausgelastet. Demnach war und ist die Risikotragfähigkeit in der periodenorientierten Sicht gegeben. Die durchgeführten Stresstests zeigen, dass auch außergewöhnliche Ereignisse durch das vorhandene Risikodeckungspotenzial abgedeckt werden können.

Auf Basis der durchgeführten Kapitalplanung ist bei den bestehenden Eigenmittelanforderungen bis zum Ende des Planungshorizonts keine Einschränkung der Risikotragfähigkeit zu erwarten. Bestandsgefährdende oder entwicklungsbeeinträchtigende Risiken lagen im Berichtsjahr nicht vor. Risiken der künftigen Entwicklung bestehen im Hinblick auf die Auswirkungen der Covid-19 Krise sowie aufgrund der anhaltenden Niedrigzinsphase. Des Weiteren sind bereits jetzt deutliche konjunkturelle Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine spürbar und können auch zu erhöhten Risiken in der Zukunft führen. Diese Situation kann tendenziell eine rückläufige Ertragslage bedingen sowie einer damit nur begrenzt ausbaufähigen Risikotragfähigkeit. Diesen Risiken begegnen sie mit konsequenten Kosteneinsparungen sowie dem weiteren Ausbau des Provisionsgeschäfts. Eine Korrektur der bisherigen Geschäftspolitik wird derzeit nicht für erforderlich gehalten. Die Auswirkungen der Covid-19 Krise wurden im Einklang mit dem internen Reporting bei der Darstellung der einzelnen Risikoarten berücksichtigt.

Die Sparkasse nimmt am Risikomonitoring des Verbands teil. Die Erhebung erfolgt dreimal jährlich. Dabei werden die wichtigsten Risikomesszahlen auf Verbandsebene ausgewertet und die Entwicklungen beobachtet. Jede Sparkasse wird insgesamt bewertet und einer von vier Monitoringstufen zugeordnet. Die Sparkasse ist der besten Bewertungstufe zugeordnet.

Da das Risikodeckungspotenzial die eingegangenen Risiken deutlich übersteigt und sich dies auf Basis der mittelfristigen Ergebnis- und Kapitalplanung voraussichtlich nicht ändern wird, wird die Risikolage als ausgewogen beurteilt.

### Chancen- und Prognosebericht

Das "Chancenmanagement" ist in den jährlichen Strategieüberprüfungsprozess integriert.

Chancen werden vor allem in einer Erholung des wirtschaftlichen Umfeldes, sowie einer besser als erwartet laufenden Konjunktur, insbesondere aufgrund der regen regionalen Nachfrage nach Wohnungen und Büroflächen, die die Bautätigkeit stärker als prognostiziert ankurbeln könnte, gesehen. Dies würde zu einer stärkeren Kreditnachfrage und einem Anstieg des Zinsüberschusses führen. Die Chance auf eine Stabilisierung bzw. Steigerung der Ertragskraft soll

vor allem genutzt werden, indem insbesondere die Möglichkeiten des Plattformgeschäftes bei Immobilienfinanzierungen und im Versicherungsbereich weiter ausgebaut wird.

Die Sparkasse sieht auch Chancen in der weiteren Optimierung der Vertriebs- und Betriebsstruktur. Positive Impulse für Wachstum und die Ergebnisbeiträge werden dabei aus dem Ausbau unserer Kompetenzcenter für das beratungsintensive Geschäft erwartet. Im Betrieb sieht die Sparkasse insbesondere Chancen in der Optimierung und Verschlinkung der bestehenden Prozesse durch z. B. Standardisierungen, um unsere Effizienz zu steigern und damit einhergehend mittelfristig die Rentabilität zu erhöhen. Des Weiteren erwartet die Sparkasse Chancen aus Investitionen in zukunftsweisende sowie digitale Informationstechnologien. Chancen will die Sparkasse zusätzlich nutzen, indem neben der Filialpräsenz in der Fläche und der flächendeckend angebotenen SB-Technik das Multikanalbanking, die Internetbanking-Angebote sowie die digitalen Vertriebskanäle weiter ausgebaut werden.

Darüber hinaus sieht die Sparkasse durch eine weitere Intensivierung der Arbeitsteilung mit unseren Verbundpartnern in der Sparkassenorganisation die Möglichkeit, dem Wettbewerbs- und Rentabilitätsdruck zu begegnen.

In der aktuellen wirtschaftlichen Situation steht die Sparkasse ihren Kunden im Rahmen ihres öffentlichen Auftrags als verlässlicher Partner auch in schwierigen Zeiten zur Verfügung. Dies bietet nach unserem Selbstverständnis die besten Chancen auf langfristige und im beiderseitigen Interesse erfolgreiche Geschäftsverbindungen mit ihren privaten und gewerblichen Kunden.

Die Prognose für das Geschäftsjahr 2022 lässt insgesamt erkennen, dass das hinsichtlich der konjunkturellen Rahmenbedingungen sowie der Wettbewerbssituation und der Zinslage weiterhin schwierige Umfeld auch an der Sparkasse nicht spurlos vorübergeht. Die Sparkasse geht insgesamt von einer noch günstigen Entwicklung für die Sparkasse aus. Allerdings kann die Sparkasse die Auswirkungen insbesondere der wirtschaftlichen Folgen durch die Covid-19 Pandemie auch für 2022 sowie durch die angespannte geopolitische Lage auf unsere Geschäftsentwicklung nicht gesichert einschätzen. Die in diesem Lagebericht enthaltenen Prognosen sind daher mit erhöhten Eintrittsrisiken behaftet. Das Risiko besteht insbesondere weiter, dass die Bewertungsergebnisse im Kundenkreditgeschäft und bei den Wertpapiereigenanlagen negativer eintreten könnten als geplant.

Auf Basis ihrer Ergebnis-, Kapital- und Liquiditätsplanung geht die Sparkasse davon aus, dass auch im Prognosezeitraum die Risikotragfähigkeit und die Einhaltung aller bankaufsichtlichen Kennziffern durchgängig gewährleistet sind.

## Organe und deren Zusammensetzung

<b>Verwaltungsrat</b>		
Adams, Jörg		842,00 €
Blommen, Rolf		6.453,00 €
Brinkmann, Christina		421,00 €
Buchmann, Jürgen		10.685,01 €
Dasdan, Erdal		421,00 €
Fritz, Paul-Georg		4.769,00 €
Gardemann, Rainer		8.558,00 €
Goemann, Uwe Jan		9.182,04 €
Goßen, Frank		4.348,00 €
Graf, Niklas		4.348,00 €
Hanke, Maik		5.611,00 €
Hense, Sebastian		421,00 €
Hövel, Melanie		5.611,00 €
Hovest, Ludgerus		13.899,20 €
Kempkes, Birgitta		6.453,00 €
Kleinelsen, Bernfried		8.558,00 €
Lemm, Bastian		842,00 €
Linz, Jürgen		11.855,00 €
Messner, Thomas		6.453,00 €
Miltenberger, Horst		9.785,50 €
Reimann, Chris		421,00 €
Rockhoff, Henning		5.675,11 €
Schmalfuß, Ralf		4.348,00 €
Steinbeißer, Peter		1.263,00 €
Tekaat, Herbert		7.716,00 €
<b>Vorstand</b>		
Vorsitzende des Vorstandes Friedrich-Wilhelm Häfemeier	Grundgehalt in Höhe von 414,7 TEUR und sonstige Vergütungen in Höhe von 9,2 TEUR.	
Mitglied des Vorstandes Sascha Hübner	Grundbezüge in Höhe von 367,3 TEUR und sonstige Vergütungen in Höhe von 84,0 TEUR.	

## Information der Öffentlichkeit über die Zusammensetzung von Aufsichts- und Verwaltungsräten nach Geschlecht

Gemäß § 12 Absatz 6 des Gesetzes über die Gleichstellung von Frauen und Männern für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesgleichstellungsgesetz – LGG) ist die Öffentlichkeit über die Zusammensetzung von Aufsichts- und Verwaltungsräten nach Geschlecht regelmäßig in geeigneter Form zu unterrichten.

Dem Aufsichtsgremium in diesem Unternehmen gehören von den insgesamt 33 Mitgliedern 6 Frauen an (Frauenanteil: 18,19 %)

Damit wird der im § 12 Absatz 1 LGG geforderte Mindestanteil von Frauen in Höhe von 40 Prozent nicht erreicht/unterschritten.

## Vorliegen eines Gleichstellungsplanes nach § 2 Absatz 2 und § 5 LGG

Gemäß § 2 Absatz 2 LGG haben die Gemeinden und Gemeindeverbände beziehungsweise ihre Vertreterinnen und Vertreter in den Unternehmensgremien bei der Gründung von Unternehmen in Rechtsformen des privaten Rechts in unmittelbarer und mittelbarer Beteiligung dafür Sorge zu tragen, dass die entsprechende Anwendung des LGG in der Unternehmenssatzung verankert wird.

Gehört einer Gemeinde oder einem Gemeindeverband allein oder gemeinsam mit anderen Gebietskörperschaften die Mehrheit der Anteile eines Unternehmens in einer Rechtsform des privaten Rechts, wirken die Vertreterinnen und Vertreter darauf hin, dass in dem Unternehmen die Ziele des LGG beachtet werden. Dies gilt sowohl für unmittelbare als auch für mittelbare Beteiligungen. Für Unternehmen, die auf eine Beendigung ihrer Geschäftstätigkeit ausgerichtet sind, findet § 2 Absatz 2 LGG keine Anwendung.

Ein Gleichstellungsplan nach § 5 LGG wurde für die Jahre 2018 bis 2021 bei der Stadt Voerde im Rahmen ihrer Zuständigkeiten für Personalangelegenheiten erstellt. Der Gleichstellungsplan der Stadtverwaltung Voerde für den Zeitraum 12/2021 bis 12/2025 wurde am 07.12.2021 beschlossen.

### 3.4.7 Volkshochschul-Zweckverband Dinslaken-Voerde-Hünxe

#### Basisdaten



Anschrift	Friedrich-Ebert-Straße 84, 46535 Dinslaken
Gründungsjahr	1919
Handelsregistereintragung:	HR B 10569 Amtsgericht Duisburg

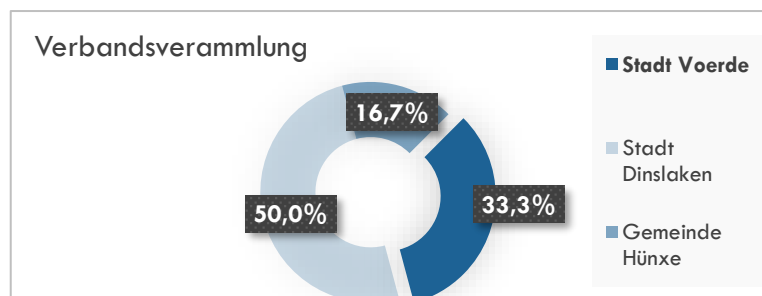
#### Zweck der Beteiligung

Gemäß der Zweckverbandssatzung übernimmt der Zweckverband als Aufgabe den Betrieb einer Volkshochschule (VHS). Die Volkshochschule ist eine Einrichtung der Weiterbildung gemäß § 1 Abs. 2, § 2 Abs. 2 und § 10 des Weiterbildungsgesetzes. Die Volkshochschule dient der Weiterbildung von Jugendlichen und Erwachsenen nach Beendigung einer ersten Bildungsphase. Die Arbeit der Volkshochschule ist sowohl auf die Vertiefung und Ergänzung vorhandener Qualifikationen als auch auf den Erwerb von neuen Kenntnissen, Fertigkeiten und Verhaltensweisen der Teilnehmer und Teilnehmerinnen gerichtet. Zu diesem Zweck kann die Volkshochschule entsprechend dem Bedarf Lehrveranstaltungen (Vorträge und Seminare, Kurse, Diskussionen, Studienfahrten, Vorfürhungen u.a.m.) gemäß § 3, § 4 Abs. 1 sowie § 11 Abs. 1 und 2 des Weiterbildungsgesetzes anbieten. Die Mitglieder des Zweckverbandes, die Stadt Dinslaken, die Stadt Voerde und die Gemeinde Hünxe, können dem Zweckverband neben dem Betrieb einer Volkshochschule die Wahrnehmung weiterer Aufgaben aus den Bereichen der Weiterbildung, des öffentlichen Kulturangebotes und des Bibliothekenwesens übertragen.

#### Darstellung der Beteiligungsverhältnisse

Die Verbandsversammlung verfügt über 24 Stimmen, die sich wie folgt verteilen:

Stadt Dinslaken:	12 Stimmen
Stadt Voerde:	8 Stimmen
Gemeinde Hünxe:	4 Stimmen





## Darstellung der wesentlichen Finanz- und Leistungsbeziehungen

### Verbandsumlage

Nach der Satzung des VHS-Zweckverbandes ist die von den drei Verbandsmitgliedern gezahlte Verbandsumlage nach dem Verhältnis der Teilnehmerzahlen der Mitglieder zu erheben (Übersicht 7.5 nach Herkunft der Teilnehmenden). Nicht im Verbandsgebiet ansässige Teilnehmende werden nicht berücksichtigt. Ohne diese ergibt sich für die Verbandsumlage von insgesamt 551.500,00 EUR eine maßgebliche Teilnehmerzahl von 3.527 mit nachstehenden Anteilen der einzelnen Verbandsmitglieder:

Dinslaken	2.664	= 75,53 %
Voerde	589	= 16,70 %
Hünxe	274	= 7,77 %

Gegenüber dem Vorjahr (Gesamtzahl: 5.215 davon Dinslaken: 3.612 gleich 69,26 %, Voerde: 1.113 gleich 21,34 %, Hünxe: 490 gleich 9,4 %) sind alle absoluten Werte in den Planungsräumen gesunken.

### Personalbestand

Organisiert wurde dieser Veranstaltungsumfang von fünf Programmbereichsleitenden (HPM), neun Verwaltungsmitarbeiterinnen sowie 212 nebenberuflichen pädagogischen Mitarbeitenden (Kursleitende und Vortragende).

### Geschäftsentwicklung

Für die 116.766 (2020: 116.903) Einwohner des Verbandsgebietes führte die Volkshochschule im Jahr 2021 insgesamt 505 (2020: 711) Lehrveranstaltungen durch, die 13.555 (2020: 17.622) Unterrichtsstunden umfassten und von 5.108 (2020: 7.635) Teilnehmern besucht wurden.

In diesen Gesamtzahlen sind 83 (2020: 84) Einzelveranstaltungen mit 186 (2020: 205) Unterrichtsstunden und 927 (2020: 919) Teilnehmenden enthalten. Im Jahr 2021 wurden keine Fahrten und Studienreisen durchgeführt.

Die Zahl der geplanten Lehrveranstaltungen (ohne Einzelveranstaltungen, Reisen, Fahrten) erreichte 611 Kurse (2020: 903) mit 16.013 Unterrichtsstunden (2020: 21.642).

Die für die Auswertung maßgeblich durchgeführten Kurse und Seminare (d.h. Lehrveranstaltungen mit mind. 4 Unterrichtsstunden) erreichten folgenden Umfang:

Lehrveranstaltungen: 422	Unterrichtsstunden: 13.369	Teilnehmer: 4.181
--------------------------	----------------------------	-------------------

## Darstellung der Finanzlage

Die Gesamtausgaben der Volkshochschule sind im Jahr 2021 mit 1,81 (Vorjahr: 1,88) Mio. EUR im Vergleich des Vorjahresvolumens gesunken. Die Deckung dieser Ausgaben erfolgte zu 29,7 % (Vorjahr: 28,3 %) über die Verbandsumlage, zu 22,5 % (Vorjahr: 18,8 %) durch Landesmittel, zu 8,7 % (Vorjahr: 13,4 %) durch Gebühreneinnahmen, 38 % (Vorjahr: 36,4 %) der Einnahmen entfielen auf Drittmittel und 1,1 % für sonstige Einnahmepositionen.

Der prozentuale Anteil für Personalaufwendungen ist mit 45,9 % (Vorjahr: 46,5 %) gesunken. Die Honorare sind im Gegensatz für die nebenamtlichen Dozenten und Referenten mit aktuell 32 % (Vorjahr: 31,2 %) leicht gestiegen. Für Rückstellungen werden voraussichtlich 8,5 % (Vorjahr: 8,5 %) der Gesamtausgaben verwendet. Die Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen sowie alle sonstigen Ausgaben sind mit 13,6 % (Vorjahr: 13,8 %) gegenüber dem Vorjahr minimal gesunken. Zusätzlich wurden für Investitionen insgesamt  $\approx$  38.000,00 EUR aufgewendet.

Die Kosten einer Unterrichtsstunde belief sich auf 133,60 EUR (Grundlage: Aufwendungen in 2021: 1.810.980,00 EUR; durchgeführte UStunden: 13.555); sie liegt mit 33,14 EUR weit über dem Vergleichswert des Vorjahres (2020: 100,46 EUR). Die durchschnittlichen Honorarkosten einer Unterrichtsstunde (Grundlage: Honorarzahlen in 2021: 579.580,00 EUR; durchgeführte UStunden: 13.555) liegt bei 42,75 EUR (2020: 31,26 EUR).

Der Jahresabschluss 2021 wird voraussichtlich auch nach allen Rückstellungsbuchungen mit einem geringen positiven Ergebnis abschließen.

## Organe und deren Zusammensetzung

Mitglieder des Zweckverbandes sind die Städte Dinslaken und Voerde sowie die Gemeinde Hünxe.

Organe des Zweckverbandes sind

- die Verbandsversammlung,
- der Verbandsvorsteher/die Verbandsvorsteherin.

## 3.4.8 Volksbank Rhein-Lippe eG

### Basisdaten

Anschrift	Großer Markt 1, 46483 Wesel
Handelsregistereintragung	234 Amtsgericht Duisburg

### Zweck der Beteiligung

Zweck der Genossenschaft ist die wirtschaftliche Förderung und Betreuung der Mitglieder. Gegenstand des Unternehmens ist die Durchführung von banküblichen und ergänzenden Geschäften.

### Darstellung der Beteiligungsverhältnisse

Die Stadt Voerde ist an der Volksbank Rhein-Lippe eG mit einem Anteil in Höhe von 260 € beteiligt.

### Darstellung der wesentlichen Finanz- und Leistungsbeziehungen

Die Stadt Voerde wird in Form einer jährlichen Dividende (Größenordnung zuletzt <10,- EUR) auf die Genossenschaftsanteile am genossenschaftlichen Ertrag beteiligt.

Aufgrund der Geringfügigkeit der Beteiligung wird auf die Abbildung der betriebswirtschaftlichen Kennzahlen verzichtet.

## 4 Allgemeine Informationen

### 4.1 Kennzahldefinitionen

$$\text{Eigenkapitalquote in \%} = \frac{\text{Eigenkapital}}{\text{Bilanzsumme am 31.12.}} * 100$$

Die Eigenkapitalquote beschreibt das Verhältnis des Eigenkapitals zum Gesamtkapital eines Unternehmens.

$$\text{Eigenkapitalrentabilität in \%} = \frac{\text{Gewinn (Jahresüberschuss nach Steuern)}}{\text{Eigenkapital laut Bilanz am 31.12.}} * 100$$

Die Eigenkapitalrendite bezeichnet die "Verzinsung" des eingesetzten Eigenkapitals

$$\text{Anlagendeckungsgrad 2 in \%} = \frac{\text{Eigenkapital} + \text{langfristiges Fremdkapital}}{\text{Anlagevermögen}} * 100$$

Der Anlagendeckungsgrad 2 ist eine Kennzahl, die anzeigt, inwieweit das Anlagevermögen durch das langfristig zur Verfügung stehende Kapital (Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital) gedeckt ist.

$$\text{Verschuldungsgrad in \%} = \frac{\text{Fremdkapital}}{\text{Eigenkapital}} * 100$$

Der Verschuldungsgrad gibt das Verhältnis von Fremdkapital zu Eigenkapital an.

Diese Kennziffer erlaubt eine Aussage über die Stabilität eines Unternehmens und über dessen finanziellen Spielraum.

$$\text{Umsatzrentabilität in \%} = \frac{\text{Gewinn (Jahresüberschuss nach Steuern)}}{\text{Umsatz}} * 100$$

Die Umsatzrentabilität bezieht sich auf den Anteil am Umsatz in Prozent, den ein Betrieb als Gewinn erwirtschaftet.



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 03.11.2022

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Haushalt und Steuern

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	zur Kenntnis
Stadtrat	06.12.2022	zur Kenntnis

### Über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen im III. Quartal 2022

#### Beschlussvorschlag:

Die in der Anlage zur Drucksache 17/475 nachgewiesenen über- und außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen im Zeitraum 01.07. – 30.09.2022 werden zur Kenntnis genommen.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Die vom Kämmerer genehmigten über- und außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen im III. Quartal 2022 führen zu einem Mehraufwand in der Ergebnisrechnung 2022 in Höhe von 23.000 € und zu Mehrauszahlungen in der Finanzrechnung in Höhe von 22.540 €. Die betroffenen Produktbereiche sowie die entsprechende Deckung sind in der Nachweisung (s. Anlage) angegeben.

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

#### Sachdarstellung:

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

In der als Anlage beigefügten Nachweisung sind die für den Haushalt im III. Quartal 2022 durch den Kämmerer genehmigten über- und außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen – mit Ausnahme der geringfügigen Aufwendungen und Auszahlungen bis zur Höhe von 5.000 € - aufgeführt und begründet.

Haarmann

#### Anlage(n):

(1) DS17-475\_Anlage\_III Quartal 2022

## Nachweisung der vom Kämmerer genehmigten Haushaltsüberschreitungen im III. Quartal des Haushaltsjahres 2022

Produktbereich Projekt	Bezeichnung	Haushaltsansatz inkl. Reste €	Überschreitung €	Begründung
<b>Finanzrechnung</b>				
12 7.100012.785	Sicherheit und Ordnung Festwert Dienstkleidung Feuerwehr	275.600 €	10.000	Für die Ersatzbeschaffung der Dienstkleidung wurden nach einer Marktanalyse 250.000 € im Haushaltsjahr 2022 zur Verfügung gestellt. Das Ausschreibungsergebnis beläuft sich nunmehr auf 259.944,55 €, sodass 10.000 € überplanmäßig benötigt werden. Die Deckung des investiven Anteils erfolgt aus Minderauszahlungen beim PSP-Element 7.100249.710 (Inventar Feuerwehr).
11 7.100524.770	Innere Verwaltung Rückzahlung Zuwendung Mehrgenerationenspielfläche SpA Tannenbusch	0,00 €	7.540,00 €	Die Baumaßnahme wurde über das LEADER-Programm mit einer Quote von 65% bezuschusst. Im Rahmen der Prüfung durch die Bewilligungsbehörde wurde ein Verstoß gegen § 5 Abs. 2 VOB/A festgestellt. Die Begründung für den Teilwiderruf ist ein Vergabeverstoß, hervorgerufen durch den Verzicht auf Teil- oder Fachlosbildung bei der Vergabe. Es wird demnach ein Betrag in Höhe von 7.536,01 € zurückgefordert. Die Deckung erfolgt aus Minderauszahlungen beim PSP-Element 7.100589.700.001 (Spiel- u. Grünflächen Pauschalprojekt).
12 7.100020.785	Sicherheit und Ordnung Festwert Büroausstattung Bürgerbüro	620,00 €	5.000 €	Die außerplanmäßige Anschaffung von 2 Schreibtischen inklusive Rollcontainern wurde notwendig, da die Mitarbeiter/innen ärztliche Atteste vorgelegt hatten. Die Deckung des investiven Anteils erfolgt aus Minderauszahlungen beim PSP-Element 7.100249.710 (Inventar Feuerwehr).

<b>Ergebnisrechnung</b>				
51	Räumliche Planung/Entwicklung/Geoinformationen			
1.100.51.10	Räuml. Planung / Entwicklung, Geoinfo.	122.000 €	23.000	Für das digitale Flächenkataster und das Grünflächenkonzept werden im Jahr 2022 insg. ca 63.000 € benötigt (ca. 32.800 € für das Grünflächenkonzept sowie 30.200 € für das digitale Flächenkataster). Laut Planung waren 40.000 € vorgesehen. Die Deckung erfolgt aus Minderaufwendungen bei der Ausarbeitung zum Mobilitätskonzept (1.100.54.10, SK 54299000).



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 14.11.2022

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Finanzbuchhaltung und Zahlungsabwicklung

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	zur Kenntnis
Stadtrat	06.12.2022	zur Kenntnis

**Verordnung zur Anwendung des Kommunalhaushaltsrechts im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Aufnahme und Unterbringung von anlässlich des Krieges in der Ukraine eingereisten Personen in den Kommunen im Land Nordrhein-Westfalen  
hier: Bericht des Kämmerers zum Stichtag 30.09.2022**

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde nimmt den Bericht des Kämmerers über Erträge und Aufwendungen sowie über Einzahlungen und Auszahlungen im Zusammenhang mit der Aufnahme und Unterbringung der Schutzsuchenden anlässlich des Krieges in der Ukraine zum Stichtag 30.09.2022 (Anlage 1 zur Drucksache 17/482) zur Kenntnis.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Siehe Bericht als Anlage zu dieser Drucksache

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

Sachdarstellung:

Die „Verordnung zur Anwendung des Kommunalhaushaltsrechts im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Aufnahme und Unterbringung von anlässlich des Krieges in der Ukraine eingereisten Personen in den Kommunen im Land Nordrhein-Westfalen (KommunalhaushaltsrechtsanwendungsVO UA-Schutzsuchendenaufnahme)“ vom 11.04.2022 trifft Erleichterungen für den Haushaltsvollzug im Haushaltsjahr 2022 sowie bei Doppelhaushaltssatzungen für die Haushaltsjahre 2022 und 2023 für den Haushalt des zweiten Jahres des Doppelhaushaltes. Die Verordnung trat am 23.04.2022 in Kraft und gilt zunächst bis zum 31.12.2022.

Die eingeräumten Erleichterungen betreffen insbesondere

- Die Unabweisbarkeit von Aufwendungen und Auszahlungen,
- Die Aufnahme von Krediten und
- Den Entfall der Verpflichtung zum Erlass einer Nachtragssatzung.

Die Erfassung der im Zusammenhang mit der Aufnahme und Unterbringung der Schutzsuchenden anfallenden Erträge und Aufwendungen sowie Einzahlungen und Auszahlungen mit besonderem Blick auf die Sicherstellung der Transparenz wird ebenfalls beschrieben.



Der § 6 Abs. 1 der vorgenannten Verordnung verpflichtet den Kämmerer zu einem Bericht zum Ende eines jeden Quartals, erstmals zum Stichtag 30.06.2022 (siehe hierzu Drucksache 17/417 vom 07.09.2022), über Erträge und Aufwendungen sowie über Einzahlungen und Auszahlungen einschließlich der Aufnahme von Krediten zur Liquiditätssicherung oder von Krediten für Investitionen im Zusammenhang mit der Aufnahme und Unterbringung der Schutzsuchenden.

Adressat des Berichtes ist das für den Beschluss über die Haushaltssatzung zuständige Organ, also der Rat der Stadt Voerde.

Der Bericht ist des Weiteren der unteren Aufsichtsbehörde (Kreis Wesel) zuzuleiten. Diese leitet den Bericht an die Bezirksregierung Düsseldorf weiter.

Der diesbezügliche Bericht des Kämmerers zum Stichtag 30.09.2022 ist der Anlage zu dieser Drucksache zu entnehmen.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Bericht zum Stichtag 30.09.2022

# Bericht

gemäß § 6 Absatz 1

der

Verordnung zur Anwendung des Kommunalhaushaltsrechts im Zusammenhang mit  
Maßnahmen zur Aufnahme und Unterbringung von anlässlich des Krieges in der Ukraine  
eingereisten Personen in den Kommunen im Land Nordrhein-Westfalen

(KommunalhaushaltsrechtsanwendungsVO UA-Schutzsuchendenaufnahme)

vom 11.04.2022

Stichtag: 30. September 2022

# Inhalt

I.	Allgemeines.....	3
II.	Erträge / Einzahlungen.....	4
III.	Aufwendungen / Auszahlungen.....	5
IV.	Kredite .....	6
V.	Zusammenfassung.....	7
VI.	Anmerkungen.....	8

## I. Allgemeines

<b>Status</b>	<b>Anzahl</b>	<b>%</b>
<i>Asylsuchende insgesamt (Stichtag 30.09.2022)</i>	462	100%
<i>... davon Schutzsuchende aus der Ukraine</i>	168	36,4%
<i>... davon in städtischer Unterkunft (Turnhalle Blumenanger)</i>	20	4,3%

## II. Erträge / Einzahlungen

<b>Kostenart</b>	<b>€</b>
<i>Zuweisungen aus Bundesmitteln</i>	317.354,02
<i>Erstattungen FlüAG</i>	671.125,00
<b><i>Erträge / Einzahlungen gesamt</i></b>	<b>988.479,02</b>

### III. Aufwendungen / Auszahlungen

<i><b>Kostenart</b></i>	<b>€</b>
<i>Sozialleistungen</i>	187.397,50
<i>sonstige Aufwendungen (Einrichtungen, ...)</i>	177.338,15
<i>Unterbringungsaufwand (Mieten, Nebenkosten)</i>	181.960,66
<i>Aufw. f. Leistungen Dritter (Betreuungsvertrag)</i>	248.676,67
<i>Krankenhilfe</i>	35.739,66
<i>Interne Leistungen (Personal- und Sachaufwand)</i>	128.207,29
<b><i>Aufwendungen / Auszahlungen gesamt</i></b>	<b>959.319,93</b>

## IV. Kredite

*Die Aufnahme von zusätzlichen Krediten zur Liquiditätssicherung oder von Krediten für Investitionen war bislang nicht notwendig.*

## V. Zusammenfassung

<i><b>Kostenart</b></i>	<b>€</b>
<i>Erträge / Einzahlungen</i>	988.479,02
<i>Aufwendungen / Auszahlungen</i>	959.319,93
<b>Saldo</b>	<b>29.159,09</b>



## VI. Anmerkungen

*Auf Basis der heute verfügbaren Daten ergibt sich zunächst eine Aufwandsüberdeckung in Höhe von rd. 29 TEUR. Allerdings sind aufgrund noch nicht vorliegender Abrechnungen (z.B. für Krankheitskosten) noch nicht alle Aufwendungen umfänglich erfasst. Zudem muss damit gerechnet werden, dass aufgrund der zunächst unklaren Rechtskreiszuordnungen bereits erfolgte FlüAG-Erstattungen im Zuge der laufenden Nachprüfungen zurückgefordert werden. Ebenso werden die Zuweisungen des Bundes voraussichtlich für die Kostendeckung des gesamten Jahres herangezogen werden müssen.*

Zum **01.06.2022** erfolgte ein **Rechtskreiswechsel** (nun Leistungsanspruch nach **SGB II** und **SGB XII**):

- *Keine direkten Sozialtransferaufwendungen zu Lasten der Stadt Voerde (Grundleistungen werden durch Kreis erbracht)*
- *Kein Erstattungsanspruch nach FlüAG*
- *Kosten der Unterbringung verbleiben*
- *Mittelbare Belastung über Kreisumlage zu erwarten*

Voerde, 17.11.2022

---

Hülser  
Kämmerer



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 09.11.2022

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Haushalt und Steuern

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	zur Kenntnis
Stadtrat	06.12.2022	zur Kenntnis

### **Fortschreibung der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung 2024 - 2026 gemäß § 9 Kommunalhaushaltsverordnung NRW**

#### Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde nimmt die Fortschreibung der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung für die Jahre 2024 – 2026 zur Kenntnis.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

s. Sachdarstellung und Anlagen

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

#### Sachdarstellung:

Am 05.04.2022 hat der Rat der Stadt Voerde einen Doppelhaushalt für die Jahre 2022/ 2023 beschlossen. Damit wurden ertrags- und finanzwirtschaftliche sowie vermögenswirksame Entscheidungen für einen 2-jährigen Zeitraum im Voraus satzungsrechtlich festgelegt. Die Veranschlagung ist nach Jahren getrennt vorgenommen, da auch bei einem Doppelhaushalt das Prinzip der Jährlichkeit zu beachten ist.

Im Falle einer Haushaltsplanung für 2 Jahre ist gem. § 9 Kommunalhaushaltsverordnung NRW (KomHVO NRW) dem Rat eine Fortschreibung der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung sowie gegebenenfalls eine Aktualisierung der Anlagen zum Haushaltsplan vorzulegen. Einer Beschlussfassung bedarf es hierzu nicht, da die Fortschreibung der mittelfristigen Planung nur nachrichtlich erfolgt, die Haushaltssatzung für die Jahre 2022 und 2023 nicht verändert wird und die Festsetzungen für die Jahre 2024 ff. den zukünftigen Haushaltsberatungen vorbehalten bleiben.

Die Fortschreibung der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung umfasst die dem 2. Haushaltsjahr folgenden 3 Jahre, hier folglich die Haushaltsjahre 2024 – 2026. Die im Planungszeitraum 2024 – 2026 gegenüber der Darstellung im Doppelhaushalt aus heutiger Sicht zu erwartenden, wesentlichen Veränderungen sind in der Anlage 1 als rechnerische Projektion dargestellt:

#### ➤ **Ordentliche Erträge**

Eine valide Prognose zu wahrscheinlichen Abweichungen der ordentlichen Erträge ab 2024 ist derzeit nicht möglich. Die Steuererträge, hier vor allem die Gewerbesteuer, sind aktuell

teils noch von den Aufholeffekten der Coronapandemie beeinflusst und bleiben absehbar volatil. Dies betrifft derzeit auch die sich normalerweise im Jahresverlauf weitgehend konstant entwickelnden Anteile an der Einkommen- und Umsatzsteuer. Erstere waren, nach überdurchschnittlich hohen Erträgen in der ersten Jahreshälfte, im dritten Quartal 2022 überraschend deutlich rückläufig, da stark von Auswirkungen der Entlastungspakete geprägt. Wie sich die Entwicklung mittelfristig weiter darstellen wird, hängt wesentlich davon ab, ob und welche weiteren fiskalischen Maßnahmen zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen und auch der Kommunen von den Inflationseffekten umgesetzt werden. Im Hinblick auf die nachfolgend dargestellten, aus heutiger Sicht zumindest dem Grunde nach anzunehmenden Abweichungen gegenüber den bislang geplanten Aufwendungen ist jedoch klar, dass die steigenden Belastungen im Aufwandsbereich nicht ohne zusätzliche Mittelzuflüsse zu kompensieren sein werden.

➤ **Ordentliche Aufwendungen**

Angesichts der bereits vorstehend beschriebenen Unsicherheiten bezüglich der zukünftigen Rahmenbedingungen kann die Prognose auch aufwandsseitig nur bedingt belastbar ausfallen, zumal eine detaillierte Betrachtung aller Einzelsachverhalte in den Produkthaushalten erst im Rahmen der Aufstellung des Haushaltsplanes 2024 ff. erfolgen kann.

Hinweise zu wesentlichen Positionen:

➤ **Personalaufwand**

Bei den Personalaufwendungen ist vor dem Hintergrund der Inflationsdaten und der ersten, sich daran orientierenden Tarifabschlüsse, mit gegenüber den in der mittelfristigen Finanzplanung unterstellten Rahmenbedingungen erhöhten Aufwendungen zu rechnen. Neben der bereits in der ursprünglichen Planung berücksichtigten Steigerungsrate von 1% pro Jahr ist hier eine angenommene, zusätzliche Steigerung der Aufwendungen um 5% für das Jahr 2024 und jeweils weiterer 2% in den Jahren 2025 und 2026 dargestellt.

➤ **Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen**

Die Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen wurden ebenfalls beaufschlagt, allgemein mit jeweils zusätzlich 10% auf die bestehenden Planwerte. Aufgrund der aktuellen Marktlage (2024 muss ein neuer Versorgungsvertrag geschlossen werden) wurden die Planansätze der Energiekosten (Strom / Gas) jeweils verdoppelt, dies macht für 2024 einen Mehraufwand von rd. 1,7 Mio. EUR aus. Die Treibstoffkosten wurden um 30% angehoben. Die Planposition für Abfallentsorgungsaufwendungen kann hingegen infolge der erfolgten Gebührensenkungen des Kreises um rd. 1,0 Mio. EUR reduziert werden. In Summe ergeben sich so rechnerisch an dieser Stelle zu erwartende Mehraufwendungen in Höhe von rd. 1,3 Mio. EUR für 2024, rd. 1,4 Mio. EUR für 2025 und rd. 1,5 Mio. EUR für 2026.

➤ **Transferaufwendungen**

Die Transferaufwendungen 2024 – 2026 werden in der Fortschreibung zunächst unverändert belassen. Zwar sind auch hier (mittelbare) Auswirkungen der allgemeinen Kostensteigerungen zu erwarten, diese haben jedoch im Verhältnis zu den übrigen Einflussfaktoren (vor allem der zu berücksichtigenden Fallzahlen) vergleichsweise geringes Gewicht. Auch die nicht immer stete rechtliche Beurteilung spielt eine große Rolle, so ist beispielsweise im Asylbereich das im Doppelhaushalt 2022 / 2023 unterstellte Verfahrensmodell zur Unterbringung der Ukraine-Flüchtlinge nicht zur Umsetzung gekommen. Diese wurden einem anderen Rechtskreis zugeordnet, wodurch die geplanten Aufwendungen nicht im erwarteten Maße angefallen sind, sondern zunächst im Wesentlichen durch den Kreis getragen werden. Daraus resultierende Auswirkungen auf die Kreislage sind derzeit noch nicht bekannt.

Auch in den übrigen, die Transferaufwendungen maßgeblich beeinflussenden Produktbereichen (i.e. Kindertagesbetreuung, Hilfen zur Erziehung) ergibt sich aktuell keine konkrete Indikation zu einer Plananpassung.

- Sonstige ordentliche Aufwendungen  
Analog zu den ebenfalls hauptsächlich aus bezogenen Leistungen Dritter bestehenden Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen wurden die sonstigen betrieblichen Aufwendungen in allen von Kostensteigerungen absehbar betroffenen Positionen ebenfalls mit zusätzlich 10% auf den Planansatz des jeweiligen Jahres beaufschlagt.
- Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen  
Die Leitzinsen der Europäischen Zentralbank wurden seit Aufstellung der mittelfristigen Finanzplanung um 2% angehoben. Die aktuelle Situation zieht in der Fortschreibung eine entsprechende Verteuerung der Neuaufnahme von Darlehen bzw. der Refinanzierung auslaufender Darlehen nach sich. Bei unverändertem Fremdmittelbedarf würde sich ein Mehraufwand aus Fremdkapitalzinsen in Höhe von rd. 1,3 Mio. EUR für 2024, rd. 1,4 Mio. EUR für 2025 und rd. 1,2 Mio. EUR für 2026 ergeben.

Auch wenn die dargestellten Ergebnisse letztlich nur grobe Schätzungen in einem derzeit hoch volatilen Umfeld sind, machen die sich abzeichnenden Entwicklungen in Ihrer Tendenz das Eintreten negativer Haushaltsplanergebnisse in den Jahren ab 2024, zumindest bei sonst unveränderten Planungsprämissen, wahrscheinlich.

Diese werden gegebenenfalls zu einer Inanspruchnahme der in den vergangenen Jahren aufgebauten Ausgleichsrücklage führen.

Um dies zu vermeiden, werden neben der Identifizierung interner Einsparpotentiale (die nach den in dieser Hinsicht bereits hoch intensiven Jahren der Haushaltssicherung nur noch in sehr begrenztem Umfang vorhanden sind) zwingend auch Entlastungsmaßnahmen durch Bund, Land und Kreis erforderlich sein. Exemplarisch ist hier die Weitergabe von eingetretenen, positiven Ergebniseffekten im Kreishaushalt (z.B. Senkung der LVR-Umlage) in Form einer Reduzierung der Kreisumlage zu nennen.

Darüberhinausgehende Ergebnis- und Finanzierungseffekte, die sich aus den aktuellen Ereignissen auf nationaler und internationaler Ebene für den Betrachtungszeitraum ergeben können, sind derzeit weder inhaltlich noch quantitativ zu beziffern. Gleichwohl implizieren die sich schnell verändernden Rahmenbedingungen, dabei sind neben der Verfügbarkeit von Dienstleistungen und Material, insbesondere die weitere Entwicklung der (Energie-) Preise sowie die künftigen Auswirkungen der Migrationsbewegungen zu nennen, insgesamt erhebliche Risiken für den kommunalen Haushalt. Diesbezügliche Einschätzungen werden mit der Aufstellung des Haushaltsplans 2024 ff. zu fixieren sein.

Vor dem Hintergrund, dass erhebliche Teile des Investitionsplanes im Doppelhaushalt 2022 / 2023 voraussichtlich im Haushaltsjahr 2023 umgesetzt werden, werden in der Fortschreibung des mittelfristigen Finanzplanungszeitraumes keine Änderungen im Investitionsplan vorgesehen. Allerdings wird angesichts der gestiegenen (und evtl. noch weiter steigenden) Fremdkapitalkosten eine erneute Priorisierung mit dem Ziel einer deutlichen Straffung des Investitionsplans 2024 ff. im Zuge der Aufstellung des zugehörigen Haushaltsplanes aus heutiger Sicht absehbar nicht zu vermeiden sein.

Ebenfalls als Anlage zum Haushaltsplan zu aktualisieren ist die Bilanz des vorletzten Jahres. Die Bilanz für das Haushaltsjahr 2021 mit dem in der Sitzung des Rates der Stadt Voerde am 06.12.2022 zum Beschluss vorzulegenden Stand ist als Anlage 2 dieser Drucksache beigefügt.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Anlage 1 zu DS 17/483 Fortschreibung Ergebnisplan
- (2) Anlage 2 zu DS 17/483 Bilanz 2021

## Fortschreibung Ergebnisplanung 2024 - 2026 gem. § 9 Kommunalhaushaltsverordnung NRW (KomHVO)

Anlage 1 zu DS 17/483

Ifd. Nr.	Gesamtergebnishaushalt Ertrags- und Aufwandsarten	Ergebnis 2020	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Planung 2024			Planung 2025			Planung 2026			Erläuterungen
		EUR	EUR	EUR	EUR	bisher EUR	Fortschreibung EUR	+ / - EUR	bisher EUR	Fortschreibung EUR	+ / - EUR	bisher EUR	Fortschreibung EUR	+ / - EUR	
1	Steuern und ähnliche Abgaben	39.466.405	41.919.879	42.950.917	44.801.717	46.108.217	46.108.217		47.230.617	47.230.617		47.230.617	47.230.617		
2	+ Zuwendungen und allgemeine Umlagen	30.783.320	32.118.829	37.637.097	37.004.826	38.352.560	38.352.560		39.454.549	39.454.549		39.431.849	39.431.849		
3	+ Sonstige Transfererträge	1.442.694	1.678.624	1.850.904	1.493.268	1.516.835	1.516.835		1.506.835	1.506.835		1.496.835	1.496.835		
4	+ Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	13.425.833	12.188.186	14.228.085	14.407.604	13.314.446	13.314.446		13.351.281	13.351.281		13.356.781	13.356.781		
5	+ Privatrechtliche Leistungsentgelte	1.291.806	1.096.983	746.170	791.770	790.970	790.970		767.220	767.220		765.220	765.220		
6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	2.286.827	5.497.225	6.119.146	7.072.196	2.608.196	2.608.196		2.368.396	2.368.396		2.297.396	2.297.396		
7	+ Sonstige ordentliche Erträge	4.878.911	5.013.780	2.537.840	2.177.730	2.133.120	2.133.120		2.106.990	2.106.990		2.106.990	2.106.990		
8	+ Aktivierte Eigenleistungen	306.270	253.599	103.125	103.125	103.125	103.125		103.125	103.125		103.125	103.125		
9	+/- Bestandsveränderungen	-355.393	-130.410	0	0	0	0		0	0		0	0		
10	<b>= Ordentliche Erträge</b>	<b>93.526.673</b>	<b>99.636.693</b>	<b>106.173.284</b>	<b>107.852.236</b>	<b>104.927.469</b>	<b>104.927.469</b>	<b>0</b>	<b>106.889.013</b>	<b>106.889.013</b>	<b>0</b>	<b>106.788.813</b>	<b>106.788.813</b>	<b>0</b>	
11	- Personalaufwendungen	-20.618.811	-18.959.111	-20.794.773	-21.028.330	-21.078.560	-22.132.488	-1.053.928	-21.009.026	-22.479.658	-1.470.632	-21.150.988	-23.054.577	-1.903.589	Tarifanpassungen zum Inflationsausgleich
12	- Versorgungsaufwendungen	-3.305.160	-4.587.513	-1.904.406	-1.890.991	-1.877.509	-1.877.509		-1.861.204	-1.861.204		-1.845.445	-1.845.445		
13	- Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	-12.665.310	-11.916.839	-14.533.945	-12.987.717	-12.981.447	-14.272.267	-1.290.820	-12.774.327	-14.200.169	-1.425.842	-12.610.037	-14.140.215	-1.530.178	allg. Preissteigerung, Aufwendungen Strom / Gas verdoppelt
14	- Bilanzielle Abschreibungen	-6.667.346	-6.722.136	-7.001.700	-7.397.100	-7.791.200	-7.791.200		-8.232.420	-8.232.420		-8.271.920	-8.271.920		
15	- Transferaufwendungen	-48.364.213	-49.663.804	-55.651.356	-58.689.295	-55.829.593	-55.829.593		-56.985.892	-56.985.892		-57.120.936	-57.120.936		Kostenanstieg ab 2024 wesentlich durch Ausbau der Kindertagesbetreuung
16	- Sonstige ordentliche Aufwendungen	-5.095.620	-4.999.496	-7.271.220	-6.835.760	-5.105.413	-5.572.009	-466.596	-4.732.457	-5.170.257	-437.800	-4.537.602	-4.947.417	-409.815	allg. Preissteigerung berücksichtigt
17	<b>= Ordentliche Aufwendungen</b>	<b>-96.716.460</b>	<b>-96.848.900</b>	<b>-107.157.400</b>	<b>-108.829.193</b>	<b>-104.663.722</b>	<b>-107.475.065</b>	<b>-2.811.344</b>	<b>-105.595.326</b>	<b>-108.929.600</b>	<b>-3.334.274</b>	<b>-105.536.928</b>	<b>-109.380.509</b>	<b>-3.843.582</b>	
18	<b>= Ordentliches Ergebnis (Zeilen 10 und 17)</b>	<b>-3.189.787</b>	<b>2.787.794</b>	<b>-984.116</b>	<b>-976.958</b>	<b>263.747</b>	<b>-2.547.597</b>	<b>-2.811.344</b>	<b>1.293.687</b>	<b>-2.040.587</b>	<b>-3.334.274</b>	<b>1.251.885</b>	<b>-2.591.696</b>	<b>-3.843.582</b>	
19	+ Finanzerträge	1.154.301	1.358.280	1.702.834	1.709.312	1.657.212	1.657.212		1.644.212	1.644.212		1.644.212	1.644.212		
20	- Zinsen und sonstige Finanzaufwendungen	-863.844	-805.369	-671.050	-677.450	-709.750	-2.023.750	-1.314.000	-746.450	-2.123.950	-1.377.500	-694.250	-1.876.250	-1.182.000	Auswirkung Zinsentwicklung
21	<b>= Finanzergebnis (Zeilen 19 und 20)</b>	<b>290.457</b>	<b>552.910</b>	<b>1.031.784</b>	<b>1.031.862</b>	<b>947.462</b>	<b>-366.538</b>	<b>-1.314.000</b>	<b>897.762</b>	<b>-479.738</b>	<b>-1.377.500</b>	<b>949.962</b>	<b>-232.038</b>	<b>-1.182.000</b>	
22	<b>= Ergebnis der laufenden Verwaltungstätigkeit (Zeilen 18 und 21)</b>	<b>-2.899.330</b>	<b>3.340.704</b>	<b>47.668</b>	<b>54.904</b>	<b>1.211.209</b>	<b>-2.914.135</b>	<b>-4.125.344</b>	<b>2.191.449</b>	<b>-2.520.325</b>	<b>-4.711.774</b>	<b>2.201.847</b>	<b>-2.823.734</b>	<b>-5.025.582</b>	
23	+ Außerordentliche Erträge	3.076.633	0	0	0	0	0		0	0		0	0	0	
24	- Außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0		0	0		0	0	0	
25	<b>= Außerordentliches Ergebnis (Zeilen 23 und 24)</b>	<b>3.076.633</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
26	<b>= Jahresergebnis (Zeilen 22 und 25)</b>	<b>177.303</b>	<b>3.340.704</b>	<b>47.668</b>	<b>54.904</b>	<b>1.211.209</b>	<b>-2.914.135</b>	<b>-4.125.344</b>	<b>2.191.449</b>	<b>-2.520.325</b>	<b>-4.711.774</b>	<b>2.201.847</b>	<b>-2.823.734</b>	<b>-5.025.582</b>	

## Bilanz der Stadt Voerde zum 31.12.2021

## 1. Aktiva

Aktiva	31.12.2021 €	31.12.2020 €
<b>0. Aufwendungen zur Erhaltung der gemeindlichen Leistungsfähigkeit</b>	<b>3.076.633,09</b>	<b>3.076.633,09</b>
<b>1. Anlagevermögen</b>	<b>273.326.019,03</b>	<b>270.954.510,07</b>
<b>1.1. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>	<b>9.376,32</b>	<b>10.675,04</b>
<b>1.2. Sachanlagen</b>	<b>247.388.669,62</b>	<b>245.334.291,95</b>
1.2.1. Unbebaute Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	25.531.487,84	25.521.335,50
1.2.1.1. Grünflächen	16.684.513,53	16.546.842,72
1.2.1.2. Ackerland	3.369.581,30	3.374.136,90
1.2.1.3. Wald, Forsten	1.173.836,93	1.214.301,78
1.2.1.4. Sonstige unbebaute Grundstücke	4.303.556,08	4.386.054,10
1.2.2. Bebaute Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	84.631.206,97	86.579.893,26
1.2.2.1. Kinder- und Jugendeinrichtungen	10.644.253,98	10.846.251,93
1.2.2.2. Schulen	54.251.654,32	55.404.791,90
1.2.2.3. Wohnbauten	0,00	0,00
1.2.2.4. Sonstige Dienst-, Geschäfts- und Betriebsbauten	19.735.298,67	20.328.849,43
1.2.3. Infrastrukturvermögen	109.732.097,97	112.408.895,61
1.2.3.1. Grund und Boden des Infrastrukturvermögens	22.507.454,29	22.496.754,93
1.2.3.2. Brücken und Tunnel	1,00	1,00
1.2.3.3. Gleisanlagen mit Streckenausrüstung und Sicherheitsanlagen	0,00	0,00
1.2.3.4. Entwässerungs- und Abwasserbeseitigungsanlagen	41.525.274,48	42.550.428,76
1.2.3.5. Straßennetz mit Wegen, Plätzen und Verkehrslenkungsanlagen	45.253.579,93	46.877.976,39
1.2.3.6. Sonstige Bauten des Infrastrukturvermögens	445.788,27	483.734,53
1.2.4. Bauten auf fremdem Grund und Boden	0,00	0,00
1.2.5. Kunstgegenstände, Kulturdenkmäler	275.069,92	278.687,50
1.2.6. Maschinen und technische Anlagen, Fahrzeuge	7.367.783,39	6.650.319,21
1.2.7. Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.332.862,23	4.659.186,29
1.2.8. Geleistete Anzahlungen, Anlagen im Bau	15.518.161,30	9.235.974,58
<b>1.3. Finanzanlagen</b>	<b>25.927.973,09</b>	<b>25.609.543,08</b>
1.3.1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00
1.3.2. Beteiligungen	22.814.176,94	22.814.177,94
1.3.3. Sondervermögen	0,00	0,00
1.3.4. Wertpapiere des Anlagevermögens	2.268.913,23	2.186.623,27
1.3.5. Ausleihungen	844.882,92	608.741,87
1.3.5.1. an verbundene Unternehmen	0,00	0,00
1.3.5.2. an Beteiligungen	739.870,51	491.913,47
1.3.5.3. an Sondervermögen	0,00	0,00
1.3.5.4. Sonstige Ausleihungen	105.012,41	116.810,40
<b>2. Umlaufvermögen</b>	<b>13.777.684,68</b>	<b>12.480.327,81</b>
<b>2.1. Vorräte</b>	<b>1.148.701,95</b>	<b>1.291.647,05</b>
2.1.1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Waren	1.148.701,95	1.291.647,05
2.1.2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00
<b>2.2. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>	<b>10.075.701,56</b>	<b>8.147.608,71</b>
2.2.1. Öffentlich-rechtliche Forderungen und Forderungen aus Transferleistungen	8.432.964,98	5.932.823,99
2.2.1.1. Gebühren	399.875,52	401.712,32
2.2.1.2. Beiträge	167.486,96	196.741,44
2.2.1.3. Steuern	4.286.746,51	2.088.660,16
2.2.1.4. Forderungen aus Transferleistungen	2.552.517,75	2.351.365,94
2.2.1.5. Sonstige öffentlich-rechtliche Forderungen	1.026.338,24	894.344,13
2.2.2. Privatrechtliche Forderungen	544.812,67	824.558,79
2.2.2.1. gegenüber dem privaten Bereich	505.755,35	824.558,79
2.2.2.2. gegenüber dem öffentlichen Bereich	39.057,32	0,00
2.2.2.3. gegen verbundene Unternehmen	0,00	0,00
2.2.2.4. gegen Sondervermögen	0,00	0,00
2.2.3. Sonstige Vermögensgegenstände	1.097.923,91	1.390.225,93
<b>2.3. Wertpapiere des Umlaufvermögens</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>2.4. Liquide Mittel</b>	<b>2.553.281,17</b>	<b>3.041.072,05</b>
<b>3. Aktive Rechnungsabgrenzung</b>	<b>5.129.435,10</b>	<b>4.768.917,42</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>295.309.771,90</b>	<b>291.280.388,39</b>

## 2. Passiva

Passiva	31.12.2021 €	31.12.2020 €
<b>1. Eigenkapital</b>	<b>29.836.186,50</b>	<b>26.458.471,95</b>
1.1. Allgemeine Rücklage	24.995.964,10	24.958.953,83
1.2. Sonderrücklagen	0,00	0,00
1.3. Ausgleichsrücklage	1.499.518,12	1.322.215,15
1.4. Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag	+ 3.340.704,28	+ 177.302,97
<b>2. Sonderposten</b>	<b>103.559.209,96</b>	<b>105.532.298,59</b>
2.1. für Zuwendungen	65.151.747,24	66.257.679,39
2.2. für Beiträge	36.492.185,76	37.158.230,46
2.3. für den Gebührenaussgleich	1.060.000,00	1.171.700,00
2.4. Sonstige Sonderposten	855.276,96	944.688,74
<b>3. Rückstellungen</b>	<b>56.421.100,00</b>	<b>56.525.200,00</b>
3.1. Pensionsrückstellungen	46.331.000,00	45.023.900,00
3.2. Rückstellungen für Deponien und Altlasten	70.000,00	70.000,00
3.3. Instandhaltungsrückstellungen	1.388.800,00	823.400,00
3.4. Sonstige Rückstellungen nach § 37 Absatz 5 und 6	8.631.300,00	10.607.900,00
<b>4. Verbindlichkeiten</b>	<b>97.665.652,56</b>	<b>95.744.470,30</b>
4.1. Anleihen	0,00	0,00
4.1.1. für Investitionen	0,00	0,00
4.1.2. zur Liquiditätssicherung	0,00	0,00
4.2. Verbindlichkeiten aus Krediten für Investitionen	29.777.023,58	31.967.188,37
4.2.1. von verbundenen Unternehmen	0,00	0,00
4.2.2. von Beteiligungen	0,00	0,00
4.2.3. von Sondervermögen	0,00	0,00
4.2.4. vom öffentlichen Bereich	17.828.612,86	19.275.253,55
4.2.5. von Kreditinstituten	11.948.410,72	12.691.934,82
4.3. Verbindlichkeiten aus Krediten zur Liquiditätssicherung	49.036.303,67	49.056.917,00
4.4. Verbindlichkeiten aus Vorgängen, die Kreditaufnahmen wirtschaftlich gleichkommen	131.878,22	147.939,76
4.5. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.820.013,70	1.876.034,54
4.6. Verbindlichkeiten aus Transferleistungen	675.319,65	1.030.574,28
4.7. Sonstige Verbindlichkeiten	2.212.752,80	2.018.389,75
4.8. Erhaltene Anzahlungen	14.012.360,94	9.647.426,60
<b>5. Passive Rechnungsabgrenzung</b>	<b>7.827.622,88</b>	<b>7.019.947,55</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>295.309.771,90</b>	<b>291.280.388,39</b>



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 17.11.2022

Fachbereich	Zentrale Dienste, Steuerung, Verwaltungsmanagement
Fachdienst	Zentrale Dienste

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	zur Kenntnis

## 2. Fortschreibung des Digitalisierungskonzeptes der Stadt Voerde

### Beschlussvorschlag:

Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt die 2. Fortschreibung des Digitalisierungskonzeptes zur Kenntnis.

### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input type="checkbox"/> ja*	<input type="checkbox"/> nein*	

\* Erläuterung siehe Begründung

### Sachdarstellung:

Mit dem Digitalisierungskonzept aus März 2021 wurden die grundsätzlichen Rahmenbedingungen zur Forcierung der Digitalisierung bei der Stadt Voerde beschrieben.

Im halbjährlichen Zyklus wird das Konzept fortgeschrieben und behandelt die konkreten Projekte sowie die damit zusammenhängenden Umsetzungsschritte.

Haarmann

### Anlage(n):

(1) 2. Fortschreibung Digitalisierungskonzept Stadt Voerde



2022

# Digitalisierungskonzept Stadt Voerde

## 2. Fortschreibung



Stadt Voerde (NdrRh.)

November 2022

## Inhalt

1. Vorwort.....	3
2. Besonderes elektronische Behördenpostfach (beBPO).....	4
2.1. Umsetzung des beBPO.....	4
2.2. Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403).....	5
3. Beteiligungsportal NRW .....	5
3.1. Umsetzung des Beteiligungsportals NRW .....	5
3.2. Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403).....	5
4. Wohngeld online .....	6
4.1. Umsetzung Wohngeld online.....	6
4.2. Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403).....	6
5. Einführung einer ePayment-Komponente.....	6
5.1. Umsetzung ePay21/Urkundenportal.....	6
5.2. Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403).....	7
6. Mobiles Arbeiten und Homeoffice.....	7
6.1. Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403).....	8
7. Neue Zeiterfassungssoftware .....	8
7.1. Umsetzung neue Zeiterfassungssoftware.....	8
7.2. Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403).....	8
8. Bewerberportal online .....	8
8.1. Umsetzung Bewerberportal online.....	8
8.2. Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403).....	8
9. Einbindung des Wirtschafts-Service-Portal.NRW – Sondernutzung von Straßen .....	9
9.1. Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403).....	9
10. Einführung eines Dokumentmanagementsystems (DMS) .....	9
10.1. Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403) .....	9
11. Relaunch www.voerde.de .....	10
12. Einführung Fundbuch online .....	10
12.1. Umsetzung Fundbuch online .....	11

12.2.	Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403) .....	11
13.	Einführung Fischereischein online .....	11
13.1.	Umsetzung Fischereischein online .....	11
13.2.	Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403) .....	11
14.	Weitere Projekte (Planungs- bzw. Evaluierungsstatus) .....	12

## 1. Vorwort

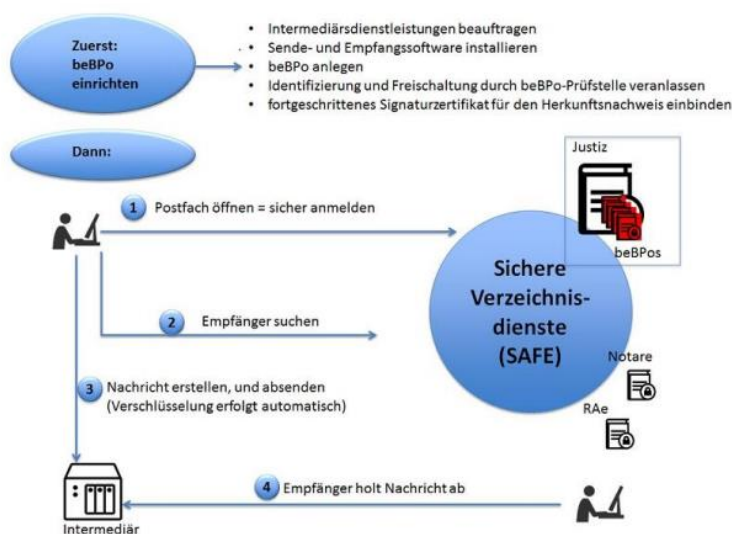
Mit dem Digitalisierungskonzept aus März 2021 wurden die grundsätzlichen Rahmenbedingungen zur Forcierung der Digitalisierung bei der Stadt Voerde beschrieben.

Im halbjährlichen Zyklus wird das Konzept fortgeschrieben und behandelt die konkreten Projekte sowie die damit zusammenhängenden Umsetzungsschritte.

## 2. Besonderes elektronische Behördenpostfach (beBPo)

Das besondere elektronische Behördenpostfach (beBPo) ist ein Werkzeug, das der sicheren Kommunikation (da die Identität des Absenders über die Prüfstelle verifiziert worden ist) von Behörden oder Körperschaften öffentlichen Rechts dient. Jede Körperschaft öffentlichen Rechts, welche auch Ordnungswidrigkeiten verfolgt, ist gesetzlich verpflichtet, über alle sicheren Übertragungswege erreichbar zu sein und somit auch verpflichtet, ein beBPo zu betreiben (§ 110c Satz 1 OWiG i.V.m. § 32a Abs. 1 StPO).

Die Funktionsweise eines beBPo beruht auf dem Prinzip der doppelten Verschlüsselung beim Absenden einer Nachricht. Die erste Verschlüsselung schützt den Nachrichteninhalte, die zweite Verschlüsselung die Empfängeradresse. Die OSCI-Nachricht wird über eine virtuelle Poststelle, den sog. Intermediär, gesendet. Dieser kann lediglich die zweite Verschlüsselung dekodieren und stellt die Nachricht dem Empfänger in dieser Form (Nachrichteninhalte ist weiterhin geschützt) zur Abholung bereit. Die Entschlüsselung des Nachrichteninhalts ist nur durch den Empfänger selbst möglich (sog. Ende-zu-Ende-Verschlüsselung).



(Quelle: KDN – Kompetenzzentrum Digitalisierung – Das besondere elektronische Behördenpostfach)

Das KRZN, als Mitglied des KDN (Dachverband kommunaler IT-Dienstleister in NRW), bietet derzeit ein beBPo pro Kommune an. Aufgrund der großen Nachfrage und dem damit verbundenen Unterstützungsaufwand war mit der Möglichkeit zur Einrichtung weiterer organisationsorientierter Postfächer erst ab Mitte 2022 zu rechnen.

### 2.1. Umsetzung des beBPo

Für die Stadt Voerde wurde die Einrichtung eines besonderen elektronischen Behördenpostfaches zum 01.01.2022 fristgerecht abgeschlossen. Das Verfahren wird somit bereits produktiv eingesetzt.

## 2.2. Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403)

Zwischenzeitlich konnten weitere organisationsspezifische Behördenpostfächer für die Stadt Voerde eingerichtet werden. Somit ist die rechtssichere Kommunikation auf Fachbereichs- bzw. Fachdienstebene mit den partizipierenden Institutionen nunmehr durchgängig möglich.

## 3. Beteiligungsportal NRW

Mit der neuen Plattform „Beteiligung NRW“ bietet das Digitalministerium Nordrhein-Westfalen ein Portal zur Stärkung der Öffentlichkeitsbeteiligungen.

Das Portal bietet Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, sich aktiv und digital in die Gestaltung von Politik und Verwaltung einzubringen.

Mit Beteiligung NRW soll der Einstieg in die Beteiligungsangebote vereinfacht und die Qualität der Partizipation gesteigert werden. Zu den Angeboten zählen beispielsweise Dialogverfahren zu gesellschaftspolitisch relevanten Fragestellungen oder auch formelle Stellungnahmen zu aktuellen Gesetzesentwürfen, Verordnungen, Planungsvorhaben, Satzungen und sonstigen Regelungen.

### 3.1. Umsetzung des Beteiligungsportals NRW

Die Stadt Voerde hat im Februar 2022 einen entsprechenden Antrag zur Einrichtung eines eigenen Mandanten auf dem Beteiligungsportal NRW gestellt, die Einrichtung erfolgte kurzfristig.

Der Fokus der Betrachtung liegt derzeit auf dem Themenbereich der Bauleitplanung sowie sonstiger formeller Beteiligungsverfahren. Die im Testverfahren gesammelten Erkenntnisse werden im Laufe des Jahres 2022 durch die interne Digitalisierungsstelle und den zuständigen Fachbereichen/-diensten ausgewertet und bewertet. Soweit sich dabei ein positives Ergebnis zeigt, soll die Testumgebung ab 2023 in den produktiven Betrieb überführt werden.

Link zum Hauptportal Beteiligung NRW:

<https://beteiligung.nrw.de/portal/hauptportal/startseite>

### 3.2. Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403)

keine

## 4. Wohngeld online

Mit dem digitalen Wohngeld-Antrag können Bürger und Bürgerinnen per Onlineverfahren einen Zuschuss zur Sicherung ihres Wohnraums beantragen. Dabei wird der Prozess von der digitalen Beantragung bis hin zur Übermittlung sowie Bearbeitung des Antrags online abgewickelt. Der ausgefüllte Antrag wird digital an die zuständige Wohngeldstelle übermittelt.

Der „Wohngeld-Antrag“, entwickelt durch den IT-Dienstleister Dataport, ist eine sog. EfA-Leistung des Landes Schleswig-Holstein und wird durch die d-NRW AöR für die Kommunen in Nordrhein-Westfalen zur Nachnutzung bereitgestellt.

### 4.1. Umsetzung Wohngeld online

Um einen vergaberechts- und datenschutzkonformen Bezug der Anwendung zu gewährleisten, wurde zwischen der Stadt Voerde und der d-NRW AöR die notwendige Rahmenvereinbarung geschlossen.

Der Dienst steht seit März 2022 über die städtische Internetpräsenz zur Verfügung.

Link: <https://www.voerde.de/de/dienstleistungen/wohngeld/>

### 4.2. Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403)

In Erweiterung der Anwendung wird seitens des kommunalen IT-Dienstleisters (KRZN) nunmehr die Implementierung des WGplus-Zusatzmoduls „Online Anträge“ vorangetrieben. Damit wird die medienbruchfreie Datenintegration in die Fachanwendung umgesetzt. Gemäß der internen Vorgehensweise des KRZN übernimmt die Stadt Wesel zur Evaluierung der Funktionsfähigkeit derzeit die Funktion eines Testanwenders. Nach Abschluss der Evaluierung wird das Modul freigegeben und die Produktivsetzung seitens des KRZN vorbereitet. Ab Verfügbarkeit wird die Stadt Voerde das Modul einsetzen. Nach aktueller Aussage des Landes NRW ist mit einer vollständigen Datenintegration in das Fachverfahren frühestens im April/mai 2023 zu rechnen.

## 5. Einführung einer ePayment-Komponente

Zur Umsetzung einer ePayment-Funktion soll die über das KRZN angebotene Standard-Lösung ePay21 eingesetzt werden.

### 5.1. Umsetzung ePay21/Urkundenportal

Zur sinnvollen Umsetzung einer ePayment-Funktion wurden zunächst die Bereiche des Bezahlwesens in der Stadtbibliothek, bei der Beantragung von Urkunden im Standesamt sowie der Beantragung von Führungszeugnissen identifiziert. Die hierzu erforderlichen Formulare wurden erstellt. Bei der Umsetzung der unterschiedlichen Bezahlmethoden,

Kreditkarte, Abbuchung und PayPal bedurfte es insbesondere bei der Erstellung eines Behördenkontos beim Dienstleister PayPal erhöhtem Abstimmungsaufwand. Die damit verbundenen Fragestellungen seitens der Stadt Voerde wurden mittlerweile beantwortet, so dass eine Umsetzung in den vorgenannten Bereichen zu Beginn des 3. Quartals 2022 geplant war.

## 5.2. Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403)

Der Fokus bei der Nutzung einer Bezahlfunktion lag insbesondere auf der Implementierung innerhalb des Urkundenportals. Die Basisanwendung konnte allerdings in Ermangelung eines Testanwenders nicht durch das KRZN bereitgestellt werden. Daher hat die Stadt Voerde nunmehr diese Funktion übernommen. Die damit verbundenen Aktivitäten werden in Abstimmung mit dem KRZN im Dezember 2022 aufgesetzt. Im Rahmen der Abstimmungen mit dem KRZN wird der Zeitplan für die Produktivsetzung im Verbandsgebiet festgelegt. Nach erfolgreicher Einführung der ePayment-Komponente im Urkundenportal wird die Implementierung innerhalb des Büchereiverfahrens umgesetzt.

## 6. Mobiles Arbeiten und Homeoffice

Das Thema mobiles Arbeiten und Homeoffice wurde in zwei Qualitäten umgesetzt. Zum einen wurde mit dem hiesigen Personalrat eine Dienstvereinbarung zur Umsetzung der Thematik geschlossen. Auf dieser Grundlage haben derzeit ca. 25 Personen entsprechende Anträge gestellt, die durchgängig bewilligt worden sind.

Zum anderen ergab sich die pandemiebedingte Notwendigkeit zur Vereinzelung der Beschäftigten in den Büros, kombiniert mit dem de facto-Anspruch der Beschäftigten auf Arbeit im häuslichen Umfeld auf Grundlage der Corona-Arbeitsschutzverordnung. Vor diesem Hintergrund haben ca. 55 Beschäftigte die Arbeit im häuslichen Umfeld aufgenommen. Da aus sicherheitstechnischen Vorgaben die Authentifizierungszertifikate zum Zugang der Online-Dienste personalisiert ausgestellt werden müssen und diese eine Laufzeit von 2 Jahren haben, wurden auch nach Wegfall der Corona-Arbeitsschutzverordnung die Zertifikate weiter genutzt und die Beschäftigten arbeiten im häuslichen Umfeld. Dies erfolgt immer in Abgleich mit den dienstlichen Erfordernissen vor Ort. Aufgrund der erneuten Inkraftsetzung der Corona-Arbeitsschutzverordnung im Oktober 2022 erfährt das Thema eine neuerliche Aktualität. Zwar ergibt sich nunmehr kein de facto-Recht mehr auf Arbeiten im häuslichen Umfeld, die definierten Regularien zum Infektionsschutz/zur Infektionsvorbeugung bedingen allerdings, dass die Abstandsgebote einzuhalten sind. Aufgrund der Raumsituation ergeben sich damit Konstellationen, die die eine Ausweitung des mobilen Arbeitens unumgänglich machen



### 6.1. [Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 \(DS 17/403\)](#)

Es handelt sich um eine fortlaufende Maßnahme, die in der Umsetzung an die dynamischen Rahmenbedingungen angepasst wird.

## 7. Neue Zeiterfassungssoftware

Das derzeit eingesetzte Zeiterfassungssystem verfügt über keine Workflowschnittstellen zur Verarbeitung papierloser Anträge bzw. Korrekturanforderungen. Um den derzeit hohen manuellen Aufwand bei Beantragung, Genehmigung und Erfassung deutlich zu minimieren, soll ein neues System ausgewählt und implementiert werden.

### 7.1. [Umsetzung neue Zeiterfassungssoftware](#)

In einem internen Projekt wurden im Rahmen der Produktevaluation insgesamt drei Softwareprodukte betrachtet und bewertet. Im Ergebnis wurde ein Produkt ausgewählt, welches nun nach Veröffentlichung der Haushaltssatzung beschafft werden kann. Aufgrund der im Projekt erarbeiteten Empfehlung, einen Softwareumstieg in diesem Bereich immer zum Jahreswechsel zu vollziehen, ist die Produktivsetzung für den 01.01.2023 geplant. Nach derzeitigen Projektstatus wird der geplante Termin gehalten werden.

### 7.2. [Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 \(DS 17/403\)](#)

keine

## 8. Bewerberportal online

Zur Vereinfachung der Kommunikation mit potentiellen Bewerberinnen und Bewerbern, zur Beschleunigung der internen Kommunikation durch die Möglichkeit interessante Bewerbungen zielgerichtet und medienbruchfrei weiterzuleiten, zur generellen Verkürzung der Bearbeitungsdauer durch Nutzung automatisierter Standardschreiben und nicht zuletzt durch den Wegfall des Aufwandes zur manuellen Datenerfassung der Bewerberinformationen wird eine internetgestützte Anwendung implementiert.

### 8.1. [Umsetzung Bewerberportal online](#)

In einem internen Projekt wurde im Rahmen der Produktevaluation insgesamt drei Softwareprodukte betrachtet und bewertet. Im Ergebnis wurde ein Produkt ausgewählt, welches nach Veröffentlichung der Haushaltssatzung beschafft wird.

### 8.2. [Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 \(DS 17/403\)](#)

Die Produktivsetzung war für das 4. Quartal 2022 geplant. Aufgrund notwendiger Schulungsmaßnahmen, die seitens des Herstellers nicht nach dem ursprünglichen

Zeitplan angeboten werden konnten, konnten Ausschreibungsverfahren, parallel zur bisher üblichen Vorgehensweise, bislang nur in internen Tests abgebildet werden.

Die Produktivsetzung erfolgt im 1. Quartal 2023.

## 9. Einbindung des Wirtschafts-Service-Portal.NRW – Sondernutzung von Straßen

Soweit öffentliche Straßen über den Gemeingebrauch hinaus genutzt werden sollen, bedarf es hierzu einer speziellen Genehmigung zur Sondernutzung. Eine Sondernutzung liegt beispielsweise vor, wenn Werbeplakate angebracht, Gehwegüberfahrten hergestellt oder Parkplätze für einen Umzug abgesperrt werden.

### 9.1. Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403)

Die technische Anbindung der Stadt Voerde an das Portal ist erfolgt. Das Verfahren ist produktiv.

## 10. Einführung eines Dokumentmanagementsystems (DMS)

Bezüglich der grundsätzlichen Ausführungen zur Einführung eines Dokumentmanagementsystems wird auf den Foliensatz als Anlage zur DS 17/403 verwiesen.

### 10.1. Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403)

Aufgrund der noch nicht verfügbaren Infrastruktur und der Vielzahl weiterer Projekte und Aktivitäten in der Verwaltung wurden zunächst die fachbereichsunabhängigen Aktivitäten forciert.

- Definition und Abstimmung des zentralen Aktenplanes
- Evaluierung und Auswahl einer Software zum ersetzenden Scannen
- Definition der Aufbewahrungsfristen und Archivierungszyklen
- Definition der Zeichnungsläufe
- Definition der Vertretungsfunktionen
- Definition verschiedener interner Prozesse für den Produktionsstart in einer hybriden Umgebung
- Aufgabendefinition und Auswahl von Digitallotsen

Aufgrund von Fluktuation und krankheitsbedingten Gründen wurde es notwendig den internen Pilotbereich neu zu bestimmen und dort die notwendigen Abstimmungen durchzuführen. Daher verzögert sich das Gesamtprojekt um ein Quartal.

## 11. Relaunch [www.voerde.de](http://www.voerde.de)

Im Rahmen der internen Projektierung wurden alle Dienstleistungen nach OZG-Relevanz bzw. Serviceleistung klassifiziert. Soweit eine OZG-Relevanz gegeben ist, erfolgt eine weitere Unterteilung nach Leika-Leistungen. Die entsprechenden Dienstleistungen werden derzeit detailliert beschrieben.

Anhand der abgestimmten Navigationsstruktur werden bestehende Texte in den Facheinheiten aktualisiert bzw. neu erstellt.

Für beide Bereiche ist zum jetzigen Zeitpunkt ein hoher Abarbeitungsgrad festzuhalten, der es ab endgültiger Verfügbarkeit der Infrastruktur erlaubt, eine kurzfristige Implementierung der Daten zu gewährleisten. Die Verfügbarkeit des Basissystems verschiebt sich in das 1. Quartal 2023. Abschließend kann seitens des IT-Dienstleisters kein genauer Verfügbarkeitstermin für das System benannt werden.

## 12. Einführung Fundbuch online

Bereits in 2021 hat die Stadt Voerde als Pilotanwender die webbasierte Benutzeroberfläche VOIS eingeführt, welche die Grundlage für den Betrieb verschiedener Fachanwendungen geschaffen hat. Im ersten Schritt wurden damit die Anwendungen

- Meldewesen
- Pass/PA
- eID-Karte
- BZR/GZR
- Wahlen

abgelöst.

In Erweiterung des Portfolios soll nun das elektronische Fundbuch eingesetzt werden.

Die Anwendung bietet neben der Erfassung der Fundstücke insbesondere die Publizierung über die Internetplattform, so dass Bürgerinnen und Bürger sich jederzeit über das potentielle Auffinden von verlorenen Gegenständen informieren können. Des Weiteren können über die Anwendung Versteigerungen (z.B. für Fundfahräder nach Ablauf der gesetzlichen Aufbewahrungsfrist) initiiert werden. Hierdurch ist es nicht weiter notwendig Leistungen externer Dienstleister abzufragen.

### 12.1. Umsetzung Fundbuch online

Nach der Freigabe der Anwendung durch den Koordinierungskreis des KRZN wird derzeit die zentrale Produktionsumgebung aufgebaut. Damit einher geht die Erstellung eines Einführungsplanes. Die Stadt Voerde wird im Rahmen dieser Planung berücksichtigt. Eine Einführung im 1. Quartal 2023 wird dabei angestrebt, ist aber abhängig von den Ressourcen im KRZN.

### 12.2. Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403)

Neues Projekt

## 13. Einführung Fischereischein online

Die Anwendung Fischereischein online basiert ebenfalls auf der bestehenden Infrastruktur der webbasierten Benutzeroberfläche VOIS. Die Anwendung unterstützt die Möglichkeiten zur Erstbeantragung und Verlängerung von Fischereischeinen. Die Anwendung löst einen bestehenden Workflow auf Grundlage der KRZN-Eigenentwicklung eSuite ab, die aufgrund einer Verbandsentscheidung zum Technologiewechsel nicht weitergepflegt wird.

Im Zuge des OZG soll in Zukunft eine Onlinebeantragung der Fischereischeine möglich sein. Derzeit wird über die gesetzliche Grundlage zur Erstellung der Fischereischeine, insbesondere mit der Übermittlung und Verwendung von Lichtbildern beraten. Die Fertigstellung der Online-Komponenten ist seitens des Herstellers frühestens für das Ende des 4. Quartals 2022 vorgesehen und müssen dann noch entsprechend implementiert und geprüft werden.

### 13.1. Umsetzung Fischereischein online

Nach Freigabe der Basiskomponente im Koordinierungskreis des KRZN (November 2022) erfolgt die Einrichtung des Produktionsumfeldes sowie die Einrichtungsplanung. Die Umsetzung soll innerhalb des ersten Halbjahres 2023 erfolgen. Die Evaluierung der Online-Komponenten erfolgt wie oben beschrieben.

### 13.2. Veränderungen zum Sachstand vom 14.06.2022 (DS 17/403)

Neues Projekt

## 14. Weitere Projekte (Planungs- bzw. Evaluierungsstatus)

- Freigabeworkflow SD.Net
  - Verfügbarkeit zum 1. Sitzungslauf 2023
- Hybride/Online-Gremiensitzungen mit Abstimmungs- und Wahlmöglichkeiten (BigBlueButton, SD.Net, voteRich)
  - Marktbeobachtung
- ABI.Net (AmtsblattInformationssystem)
  - Evaluierung



## Örtliche Rechnungsprüfung Drucksache

- öffentlich -

Datum: 15.11.2022

Fachbereich	Stabsstelle
Fachdienst	Örtliche Rechnungsprüfung

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Rechnungsprüfungsausschuss	23.11.2022	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### Änderung der Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde

#### Beschlussvorschlag:

Der Rat beschließt die Änderung der Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde in der als Anlage 1 beigefügten Fassung.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Keine.

#### Klimaschutzrelevanz:

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

#### Sachdarstellung:

Die Rechnungsprüfungsordnung bildet die Grundlage für die Erfüllung der der Örtlichen Rechnungsprüfung durch die Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) zugewiesenen Aufgaben.

Die derzeit gültige Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde stammt vom 23. Mai 2017.

Aufgrund zwischenzeitlich eingetretener Gesetzesänderungen, insbesondere durch die Änderung der GO NRW, entspricht die jetzige Rechnungsprüfungsordnung nicht mehr den aktuellen Vorgaben und Gegebenheiten. Aus diesem Grund ist eine Änderung erforderlich.

Die Änderungen sind in der als Anlage beigefügten Synopse dargestellt.

Wellmann

#### Anlage(n):

- (1) Neufassung der Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde
- (2) Synopse Rechnungsprüfungsordnung

# RECHNUNGSPRÜFUNGSORDNUNG

der Stadt Voerde (Niederrhein)

vom \_\_\_\_\_

Der Rat der Stadt Voerde hat am ..... für die Durchführung der in den §§ 59 Abs. 3, 101 – 104 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13. April 2022 (GV NRW S. 490), enthaltenen Bestimmungen folgende Rechnungsprüfungsordnung beschlossen:

**(Hinweis:** Aus Gründen der Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

## **§ 1**

### **Geltungsbereich**

- (1) Die Stadt Voerde (Niederrhein) unterhält eine örtliche Rechnungsprüfung.
- (2) Die Rechnungsprüfungsordnung bestimmt Rahmen und Grundsätze für die Tätigkeit der örtlichen Rechnungsprüfung der Stadt Voerde (Niederrhein).

## **§ 2**

### **Rechtliche Stellung**

- (1) Die örtliche Rechnungsprüfung ist dem Rat unmittelbar verantwortlich und in ihrer sachlichen Tätigkeit ihm unmittelbar unterstellt.
- (2) Der Bürgermeister ist Dienstvorgesetzter der Dienstkräfte der örtlichen Rechnungsprüfung.
- (3) In der Beurteilung der Prüfungsvorgänge ist die örtliche Rechnungsprüfung an Weisungen nicht gebunden und nur dem Gesetz unterworfen.
- (4) Die örtliche Rechnungsprüfung führt den mit den Prüfungsgeschäften verbundenen Schriftverkehr selbständig.
- (5) In Erfüllung ihrer Aufgaben ist die örtliche Rechnungsprüfung gemäß § 9 Abs. 1 DSGVO NRW berechtigt, personenbezogene Daten zu nutzen.

## **§ 3**

### **Organisation, Bestellung und Abberufung**

- (1) Die örtliche Rechnungsprüfung besteht aus der Leitung, den Prüfern sowie gegebenenfalls sonstigen Dienstkräften.

- (2) Die Leitung und die Prüfer der örtlichen Rechnungsprüfung werden vom Rat bestellt und abberufen.
- (3) Sie müssen persönlich für die Aufgaben der örtlichen Rechnungsprüfung geeignet sein und über die erforderlichen Fachkenntnisse verfügen.

#### **§ 4 Gesetzliche Aufgaben**

Die gesetzlichen Aufgaben der örtlichen Rechnungsprüfung sind im § 102 und 104 GO NRW geregelt.

#### **§ 5 Übertragene Aufgaben**

(1) Der Rat überträgt der örtlichen Rechnungsprüfung aufgrund des § 104 Abs. 2 und Abs. 3 GO NRW

- a) die Prüfung der Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit der Verwaltung,
- b) die Prüfung der Betätigung der Stadt als Gesellschafter, Aktionär oder Mitglied in Gesellschaften und anderen Vereinigungen des privaten Rechts oder in der Rechtsform der Anstalt des öffentlichen Rechts gemäß § 114 a GO NRW (einschließlich der Prüfung der Beteiligungsverwaltung),
- c) die Buch- und Betriebsprüfung, die sich die Stadt bei einer Beteiligung, bei der Hingabe eines Darlehens oder sonst vorbehalten hat,
- d) die Beratung der Verwaltung im Rahmen der vorgenannten Aufgaben, auch mit dem Ziel der Prävention von Unregelmäßigkeiten,
- e) die Prüfung von Bauausführungen und Bauabrechnungen (technische Prüfung),
- f) die Prüfung von Buchungsbelegen über 50.000 € vor ihrer Zuleitung an den Zahlungsverkehr (Visa-Kontrolle),

Sofern der Bruttogesamtbetrag eines Auftrages 50.000 € übersteigt, sind bei Abschlagszahlungen und Endabrechnungen alle Buchungsbelege - unabhängig von der Höhe des Betrages – der Visakontrolle zu unterziehen.

Analog gilt dies für Erträge (insbesondere Zuweisungen), wenn der Gesamtbetrag 50.000 € übersteigt, die Vereinnahmung oder Veranschlagung jedoch in Teilbeträgen erfolgt.

- g) unabhängig von der Regelung des Buchstaben f) können nach Festlegung des Umfangs und Zeitraums durch die Leitung der örtlichen Rechnungsprüfung im Benehmen mit dem Bürgermeister auch Buchungsbelege unter 50.000 € der Visa-Kontrolle unterzogen werden,
- h) die Mitwirkung bei der Aufklärung von Fehlbeständen am Vermögen der Stadt, ohne Rücksicht auf Art und Entstehungsgrund,



- i) die Prüfung der Vorräte und Vermögensgegenstände.
- (2) Durch die nach Abs. 1 übertragenen Aufgaben darf die Erfüllung der gesetzlichen Pflichtaufgaben der örtlichen Rechnungsprüfung nicht beeinträchtigt werden.

## **§ 6 Prüfaufträge**

- (1) Der Rat kann der örtlichen Rechnungsprüfung weitere Prüfaufträge erteilen.
- (2) Der Bürgermeister kann innerhalb seines Amtsbereichs unter Mitteilung an den Rechnungsprüfungsausschuss (§ 104 Abs. 4 GO NRW) der örtlichen Rechnungsprüfung Aufträge zur Prüfung erteilen.

## **§ 7 Befugnisse**

- (1) Die Leitung und die Prüfer sind im Rahmen ihrer Aufgaben befugt, von den ihrer Prüfung unterliegenden (Dienst-)Stellen alle für die Prüfung notwendigen Auskünfte und Nachweise zu erhalten. Außerdem ist ihnen der Zutritt zu allen Diensträumen, das Öffnen von Behältern usw. zu gewähren. Akten, Schriftstücke und sonstige Unterlagen sind auf Verlangen auszuhändigen oder zu übersenden.  
Soweit Informationen und Unterlagen in digitalisierter Form vorliegen, ist der örtlichen Rechnungsprüfung auf Verlangen, ein unmittelbares softwaregestütztes Leserecht für diese Anwendungen der Informationstechnik einzuräumen sowie der Zugriff auf Datenträger, soweit auf diesen zu prüfende Daten und Informationen gespeichert sind, zu gewähren.
- (2) Die in Abs. 1 genannten Dienststellen haben den Prüfern ihre Prüfungsaufgaben in jeder Weise zu erleichtern.
- (3) Die örtliche Rechnungsprüfung kann sich mit Zustimmung des Rechnungsprüfungsausschusses Dritter als Prüfer bedienen.
- (4) Die Leitung und die Prüfer sind befugt, Ortsbesichtigungen, insbesondere auf Baustellen und bei Inventuraufnahmen, vorzunehmen und die zu prüfenden Einrichtungen aufzusuchen. Sie können sich dabei angeschaffte oder noch anzuschaffende Gegenstände oder Verfahren vorführen und erläutern lassen.
- (5) Die Prüfer weisen sich durch einen Dienstausweis aus.
- (6) Prüfungsangelegenheiten sind vordringlich zu bearbeiten. Hierzu ist fristgerecht schriftlich Stellung zu nehmen.
- (7) Die Leitung ist berechtigt, an den Sitzungen des Rates und aller Ausschüsse teilzunehmen. Sie entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen, an welchen Sitzungen die Prüfer teilnehmen sollen.
- (8) Die Leitung nimmt an Schlussbesprechungen externer Prüfungen teil.

## **§ 8** **Mitteilungspflichten der Verwaltung und Betriebe** **gegenüber der örtlichen Rechnungsprüfung**

- (1) Der örtlichen Rechnungsprüfung sind alle Vorschriften und Verfügungen sowie alle sonstigen Unterlagen, die zur Prüfung benötigt werden (z. B. Stellenpläne, Entgelttarife, Preisverzeichnisse, Gebührenordnungen usw.), unverzüglich bei ihrem Erscheinen zuzuleiten.
- (2) Dienstanweisungen mit finanziellen Auswirkungen sind vor ihrem Erlass der örtlichen Rechnungsprüfung zur Kenntnis und möglichen Stellungnahme zuzuleiten.
- (3) Alle Miet-, Pacht- und Leasingverträge sind -unabhängig von ihrer Höhe- der örtlichen Rechnungsprüfung vor Abschluss schriftlich anzuzeigen. Beschiedene Zuwendungen sind ebenfalls analog mitzuteilen. Eine weitergehende Prüfung bleibt der örtlichen Rechnungsprüfung vorbehalten.  
Der Leiter der örtlichen Rechnungsprüfung bestimmt nach pflichtgemäßem Ermessen die näheren Einzelheiten bei der Prüfung der Vergaben.
- (4) Die örtliche Rechnungsprüfung ist von der Dienststelle unter Darlegung des Sachverhalts unmittelbar und unverzüglich zu unterrichten, wenn sich ein begründeter Verdacht dienstlicher Verfehlungen oder sonstiger Unregelmäßigkeiten ergibt. Das Gleiche gilt für alle Verluste sowie für Kassenfehlbeträge.
- (5) Unterlagen für Vergabepflichten sind so frühzeitig vorzulegen, dass eine sachgerechte Prüfung möglich ist.
- (6) Der örtlichen Rechnungsprüfung ist ein uneingeschränkter Lesezugriff auf das gesamte Informationssystem des Stadtrates und seiner Ausschüsse sowie sonstiger Gremien einschließlich des nichtöffentlichen Teils zu gewähren.
- (7) Die örtliche Rechnungsprüfung erhält die Namen und Unterschriftsproben der verfügungs-, anweisungs- und zeichnungsberechtigten Bediensteten. Außerdem sind die Namen der Bediensteten vorzulegen, die berechtigt sind, für die Stadt Verpflichtungserklärungen abzugeben; hierbei ist der Umfang der Vertretungsbefugnis zu vermerken.
- (8) Der örtlichen Rechnungsprüfung sind die Prüfungsberichte anderer Prüfungsorgane (GPA, Bundesrechnungshof, Landesrechnungshof, Bezirksregierung, Finanzamt u.a.) sowie die Stellungnahmen der Verwaltung unverzüglich zuzuleiten.

## **§ 9** **Durchführung der Prüfung**

- (1) Bei Prüfungen sollen vorab die Leitungen der zu prüfenden Organisationseinheiten über den Prüfungsauftrag unterrichtet werden, soweit es der Prüfungszweck zulässt. Es ist Rücksicht darauf zu nehmen, dass durch die Prüfung der Geschäftsablauf möglichst nicht gehemmt oder gestört wird. Vor Abschluss solcher Prüfungen soll das Prüfergebnis besprochen werden.

- (2) Werden bei Durchführung von Prüfungen Veruntreuungen, Unterschlagungen, Korruption oder wesentliche Unkorrektheiten festgestellt, so hat die Leitung der örtlichen Rechnungsprüfung unverzüglich den Bürgermeister zu unterrichten.
- (3) Stößt die Prüfung auf Schwierigkeiten, so hat die Leitung der örtlichen Rechnungsprüfung den Bürgermeister um die erforderlichen Maßnahmen zu bitten. Der Rechnungsprüfungsausschuss ist hiervon in seiner nächsten Sitzung in Kenntnis zu setzen.
- (4) Dienststellen, denen Berichte oder Prüfungsbemerkungen der örtlichen Rechnungsprüfung mit der Bitte um Stellungnahme zugehen, haben sich hierzu in angemessener Frist zu äußern. Diese Frist beträgt vier Wochen, es sei denn, es ist eine andere Frist vereinbart. Die Antwort ist durch die Leitung des Fachdienstes / Fachbereiches oder der Stabsstelle zu unterzeichnen. Eine Äußerung ist nicht erforderlich, soweit Zusagen zu Prüfungsbemerkungen in Berichten bereits in der Schlussbesprechung gemacht und in den jeweiligen Bericht übernommen worden sind.

## **§ 10**

### **Prüfung des Jahresabschlusses und Gesamtabchlusses**

- (1) Der Bürgermeister leitet den vom Kämmerer aufgestellten und von ihm bestätigten Entwurf des Jahresabschlusses einschließlich Lagebericht der örtlichen Rechnungsprüfung zu.
- (2) Ergeben sich bei der Prüfung Feststellungen, die eine Änderung des Entwurfs des Jahresabschlusses erforderlich machen, stellt die örtliche Rechnungsprüfung die wesentlichen Feststellungen in einer Veränderungsliste zusammen und stellt sie der Verwaltung zur Korrektur des Entwurfes zur Verfügung.  
Der korrigierte Jahresabschluss wird vom Kämmerer und vom Bürgermeister unterschrieben und der weiteren Prüfung zugrunde gelegt.
- (3) Die örtliche Rechnungsprüfung fasst die Ergebnisse der Prüfung des Jahresabschlusses in einem schriftlichen Bericht zusammen und leitet diesen dem Rechnungsprüfungsausschuss mit einem Bestätigungsvermerk oder einem Vermerk über seine Versagung gemäß § 102 Abs. 8 GO NRW zur Beratung zu. Der Bericht und der Vermerk sind von der Leitung zu unterzeichnen.
- (4) Der Rechnungsprüfungsausschuss prüft den Jahresabschluss und den Lagebericht der Gemeinde unter Einbezug des Prüfberichtes und nimmt zu dem Ergebnis der Jahresabschlussprüfung schriftlich gegenüber dem Rat Stellung.
- (5) Werden der Jahresabschluss, der Gesamtabschluss, der Lagebericht oder der Gesamtlagebericht nach Vorlage des Prüfungsberichts geändert, so hat der Rechnungsprüfungsausschuss diese Unterlagen erneut zu prüfen, soweit es die Änderung erfordert. Über das Ergebnis ist dem Rat zu berichten.
- (6) Soweit der Bericht des Rechnungsprüfungsausschusses nicht mit der Auffassung der örtlichen Rechnungsprüfung übereinstimmt, ist die abweichende Auffassung der Leitung dem Rat zur Kenntnis zu bringen.
- (7) Die Absätze 1 bis 6 finden für die Prüfung des Gesamtabchlusses entsprechende Anwendung.

## **§ 11 Sonstige Berichte**

- (1) Berichte von wesentlicher Bedeutung sind dem Bürgermeister, den zuständigen Vorstandsmitgliedern und dem Rechnungsprüfungsausschuss vorzulegen.
- (2) Bei Zweifeln darüber, was als wesentlich und wichtig zu bewerten ist, entscheidet die Leitung der örtlichen Rechnungsprüfung.
- (3) Ergeben sich aus dem Bericht Feststellungen von organisationsübergreifender Bedeutung, werden die hiervon betroffenen Dienststellen ebenfalls unterrichtet.

## **§ 12 Rechnungsprüfungsausschuss**

- (1) Die Aufgaben des Rechnungsprüfungsausschusses bestimmen sich nach §§ 59 Abs. 3 und 102, 104 und 105 GO NRW und nach dieser Rechnungsprüfungsordnung.
- (2) Vorlagen an den Rechnungsprüfungsausschuss werden vom Leiter der örtlichen Rechnungsprüfung unterschrieben.
- (3) Der Rechnungsprüfungsausschuss tritt zusammen, wenn es die Geschäfte erfordern. Soweit nichts anderes bestimmt ist, gilt die Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse der Stadt sinngemäß.

## **§ 13 Inkrafttreten**

- (1) Diese Rechnungsprüfungsordnung tritt am ..... in Kraft. Gleichzeitig tritt die Rechnungsprüfungsordnung vom 23.05.2017 außer Kraft.

## Neufassung der Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde Drucksache Nr. Synopsis

Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>XX.XX.XXXX</b>	Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>23.05.2017</b>
Der Rat der Stadt Voerde hat am <b>XX.XX.XXXX</b> für die Durchführung der in den §§ 59 Abs. 3, 101 – 104 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW), zuletzt geändert durch Gesetz vom <b>13. April 2022 (GV NRW S. 490)</b> , enthaltenen Bestimmungen folgende Rechnungsprüfungsordnung beschlossen:	Der Rat der Stadt Voerde hat am 23.05.2017 für die Durchführung der in den §§ 59 Abs. 3, 101 – 104 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. November 2016 (GV NRW S. 966), enthaltenen Bestimmungen folgende Rechnungsprüfungsordnung beschlossen:
<b>(Hinweis:</b> Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird <b>bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.</b>	<b>(Hinweis:</b> Aus Gründen der Lesbarkeit wird nachfolgend auf die Verwendung beider Geschlechtsformen verzichtet. Wenn im Text die männliche Sprachform verwendet wird, ist selbstverständlich auch die weibliche Form mit gemeint; siehe § 12 GO NRW.)
<b>§ 1 Geltungsbereich</b>	<b>§ 1 Geltungsbereich</b>
<p>(1) Die Stadt Voerde (Niederrhein) unterhält eine örtliche Rechnungsprüfung.</p> <p>(2) Die Rechnungsprüfungsordnung bestimmt Rahmen und Grundsätze für die Tätigkeit der örtlichen Rechnungsprüfung der Stadt Voerde (Niederrhein).</p>	<p>(1) Die Stadt Voerde (Niederrhein) unterhält eine örtliche Rechnungsprüfung.</p> <p>(2) Die Rechnungsprüfungsordnung bestimmt Rahmen und Grundsätze für die Tätigkeit der örtlichen Rechnungsprüfung der Stadt Voerde (Niederrhein).</p>
<b>§ 2 Rechtliche Stellung</b>	<b>§ 2 Rechtliche Stellung</b>
(1) Die örtliche Rechnungsprüfung ist dem Rat unmittelbar verantwortlich und in ihrer sachlichen Tätigkeit ihm unmittelbar unterstellt.	(1) Die örtliche Rechnungsprüfung ist dem Rat unmittelbar verantwortlich und in ihrer sachlichen Tätigkeit ihm unmittelbar unterstellt.

Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>XX.XX.XXXX</b>	Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>23.05.2017</b>
<p>(2) Der Bürgermeister ist Dienstvorgesetzter der Dienstkräfte der örtlichen Rechnungsprüfung.</p> <p>(3) In der Beurteilung der Prüfungsvorgänge ist die örtliche Rechnungsprüfung an Weisungen nicht gebunden und nur dem Gesetz unterworfen.</p> <p>(4) Die örtliche Rechnungsprüfung führt den mit den Prüfungsgeschäften verbundenen Schriftverkehr selbständig.</p> <p>(5) In Erfüllung ihrer Aufgaben ist die örtliche Rechnungsprüfung gemäß § 9 Abs. 1 DSG NRW berechtigt, personenbezogene Daten zu nutzen.</p>	<p>(2) Der Bürgermeister ist Dienstvorgesetzter der Dienstkräfte der örtlichen Rechnungsprüfung.</p> <p>(3) In der Beurteilung der Prüfungsvorgänge ist die örtliche Rechnungsprüfung an Weisungen nicht gebunden und nur dem Gesetz unterworfen.</p> <p>(4) Die örtliche Rechnungsprüfung führt den mit den Prüfungsgeschäften verbundenen Schriftverkehr selbständig.</p> <p>(5) In Erfüllung ihrer Aufgaben ist die örtliche Rechnungsprüfung gemäß § 13 Abs. 3 DSG NRW berechtigt, personenbezogene Daten zu nutzen.</p>
<p style="text-align: center;"><b>§ 3 Organisation, Bestellung und Abberufung</b></p> <p>(1) Die örtliche Rechnungsprüfung besteht aus der Leitung, den Prüfern sowie gegebenenfalls sonstigen Dienstkräften.</p> <p>(2) Die Leitung und die Prüfer der örtlichen Rechnungsprüfung werden vom Rat bestellt und abberufen.</p> <p>(3) Sie müssen persönlich für die Aufgaben der örtlichen Rechnungsprüfung geeignet sein und über die erforderlichen Fachkenntnisse verfügen.</p>	<p style="text-align: center;"><b>§ 3 Organisation, Bestellung und Abberufung</b></p> <p>(1) Die örtliche Rechnungsprüfung besteht aus der Leitung, den Prüfern sowie gegebenenfalls sonstigen Dienstkräften.</p> <p>(2) Die Leitung und die Prüfer der örtlichen Rechnungsprüfung werden vom Rat bestellt und abberufen.</p> <p>(3) Sie müssen persönlich für die Aufgaben der örtlichen Rechnungsprüfung geeignet sein und über die erforderlichen Fachkenntnisse verfügen.</p>
<p style="text-align: center;"><b>§ 4 Gesetzliche Aufgaben</b></p> <p>Die gesetzlichen Aufgaben der örtlichen Rechnungsprüfung sind im § 102 und 104 GO NRW geregelt.</p>	<p style="text-align: center;"><b>§ 4 Gesetzliche Aufgaben</b></p> <p>Die gesetzlichen Aufgaben der örtlichen Rechnungsprüfung sind im § 103 Abs. 1 GO NRW geregelt.</p>
<p style="text-align: center;"><b>§ 5 Übertragene Aufgaben</b></p> <p>(1) Der Rat überträgt der örtlichen Rechnungsprüfung aufgrund des § 104 Abs. 2 und Abs. 3 GO NRW</p> <p>a) die Prüfung der Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit der Verwaltung,</p>	<p style="text-align: center;"><b>§ 5 Übertragene Aufgaben</b></p> <p>(1) Der Rat überträgt der örtlichen Rechnungsprüfung aufgrund des § 103 Abs. 2 GO NRW</p> <p>a) die Prüfung der Verwaltung auf Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit,</p>

Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>XX.XX.XXXX</b>	Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>23.05.2017</b>
<p>b) die Prüfung der Betätigung der Stadt als Gesellschafter, Aktionär oder Mitglied in Gesellschaften und anderen Vereinigungen des privaten Rechts oder in der Rechtsform der Anstalt des öffentlichen Rechts gemäß § 114 a GO NRW (einschließlich der Prüfung der Beteiligungsverwaltung),</p> <p>c) die Buch- und Betriebsprüfung, die sich die Stadt bei einer Beteiligung, bei der Hingabe eines Darlehens oder sonst vorbehalten hat,</p> <p>d) die Beratung der Verwaltung im Rahmen der vorgenannten Aufgaben, auch mit dem Ziel der Prävention von Unregelmäßigkeiten,</p> <p>e) die Prüfung von Bauausführungen und Bauabrechnungen (technische Prüfung),</p> <p>f) die Prüfung von <b>Buchungsbelegen</b> über 50.000 € vor ihrer Zuleitung an <b>den Zahlungsverkehr</b> (Visa-Kontrolle),</p> <p>Sofern der Bruttogesamtbetrag eines Auftrages 50.000 € übersteigt, sind bei Abschlagszahlungen und Endabrechnungen alle Buchungsbelege - unabhängig von der Höhe des Betrages – der Visakontrolle zu unterziehen.</p> <p>Analog gilt dies für Erträge (insbesondere Zuweisungen), wenn der Gesamtbetrag 50.000 € übersteigt, die Vereinnahmung oder Veranschlagung jedoch in Teilbeträgen erfolgt.</p> <p>g) unabhängig von der Regelung des Buchstaben f) können nach Festlegung des Umfangs und Zeitraums durch die Leitung der örtlichen Rechnungsprüfung im Benehmen mit dem Bürgermeister auch <b>Buchungsbelege</b> unter 50.000 € der Visa-Kontrolle unterzogen</p>	<p>b) die Prüfung der Betätigung der Stadt als Gesellschafter, Aktionär oder Mitglied in Gesellschaften und anderen Vereinigungen des privaten Rechts oder in der Rechtsform der Anstalt des öffentlichen Rechts gemäß § 114 a GO NRW (einschließlich der Prüfung der Beteiligungsverwaltung),</p> <p>c) die Buch- und Betriebsprüfung, die sich die Stadt bei einer Beteiligung, bei der Hingabe eines Darlehens oder sonst vorbehalten hat,</p> <p>d) die Beratung der Verwaltung im Rahmen der vorgenannten Aufgaben, auch mit dem Ziel der Prävention von Unregelmäßigkeiten,</p> <p>e) die Prüfung von Bauausführungen und Bauabrechnungen (technische Prüfung),</p> <p>f) die Prüfung von Vorkontierungsbelegen über 50.000 € vor ihrer Zuleitung an die Finanzbuchhaltung (Visa-Kontrolle),</p> <p>Sofern der Bruttogesamtbetrag eines Auftrages 50.000 € übersteigt, sind bei Abschlagszahlungen und Endabrechnungen alle Buchungsbelege - unabhängig von der Höhe des Betrages – der Visakontrolle zu unterziehen.</p> <p>Analog gilt dies für Erträge (insbesondere Zuweisungen), wenn der Gesamtbetrag 50.000 € übersteigt, die Vereinnahmung oder Veranschlagung jedoch in Teilbeträgen erfolgt.</p> <p>g) unabhängig von der Regelung des Buchstaben f) können nach Festlegung des Umfangs und Zeitraums durch die Leitung der örtlichen Rechnungsprüfung im Benehmen mit dem Bürgermeister auch Vorkontierungen unter 50.000 € der Visa-Kontrolle unterzogen</p>

Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>XX.XX.XXXX</b>	Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>23.05.2017</b>
<p>werden,</p> <p>h) die Mitwirkung bei der Aufklärung von Fehlbeständen am Vermögen der Stadt, ohne Rücksicht auf Art und Entstehungsgrund,</p> <p>i) die Prüfung der Vorräte und Vermögensgegenstände.</p> <p>(2) Durch die nach Abs. 1 übertragenen Aufgaben darf die Erfüllung der gesetzlichen Pflichtaufgaben der örtlichen Rechnungsprüfung nicht beeinträchtigt werden.</p>	<p>werden,</p> <p>h) die Mitwirkung bei der Aufklärung von Fehlbeständen am Vermögen der Stadt, ohne Rücksicht auf Art und Entstehungsgrund,</p> <p>i) die Prüfung der Vorräte und Vermögensgegenstände.</p> <p>(2) Durch die nach Abs. 1 übertragenen Aufgaben darf die Erfüllung der gesetzlichen Pflichtaufgaben der örtlichen Rechnungsprüfung nicht beeinträchtigt werden.</p>
<p style="text-align: center;"><b>§ 6 Prüfaufträge</b></p> <p>(1) Der Rat kann der örtlichen Rechnungsprüfung weitere Prüfaufträge erteilen.</p> <p>(2) Der Bürgermeister kann innerhalb seine Amtsbereichs unter Mitteilung an den Rechnungsprüfungsausschuss (§ 104 Abs. 4 GO NRW) der örtlichen Rechnungsprüfung Aufträge zur Prüfung erteilen.</p>	<p style="text-align: center;"><b>§ 6 Prüfaufträge</b></p> <p>(1) Der Rat kann der örtlichen Rechnungsprüfung weitere Prüfaufträge erteilen.</p> <p>(2) Der Bürgermeister kann innerhalb seine Amtsbereichs unter Mitteilung an den Rechnungsprüfungsausschuss (§ 103 Abs. 3 GO NRW) der örtlichen Rechnungsprüfung Aufträge zur Prüfung erteilen.</p>
<p style="text-align: center;"><b>§ 7 Befugnisse</b></p> <p>(1) Die Leitung und die Prüfer sind im Rahmen ihrer Aufgaben befugt, von den ihrer Prüfung unterliegenden (Dienst-)Stellen alle für die Prüfung notwendigen Auskünfte und Nachweise zu erhalten. Außerdem ist ihnen der Zutritt zu allen Diensträumen, das Öffnen von Behältern usw. zu gewähren. Akten, Schriftstücke und sonstige Unterlagen sind auf Verlangen auszuhändigen oder zu übersenden. Soweit Informationen und Unterlagen in digitalisierter Form vorliegen, ist der örtlichen Rechnungsprüfung auf Verlangen, ein unmittelbares softwaregestütztes Leserecht für diese Anwendungen der Informationstechnik einzuräumen sowie der Zugriff auf Datenträger, soweit auf diesen zu prüfende Daten und Informationen gespeichert sind, zu gewähren.</p>	<p style="text-align: center;"><b>§ 7 Befugnisse</b></p> <p>(1) Die Leitung und die Prüfer sind im Rahmen ihrer Aufgaben befugt, von den ihrer Prüfung unterliegenden (Dienst-)Stellen alle für die Prüfung notwendigen Auskünfte und Nachweise zu erhalten. Außerdem ist ihnen der Zutritt zu allen Diensträumen, das Öffnen von Behältern usw. zu gewähren. Akten, Schriftstücke und sonstige Unterlagen sind auf Verlangen auszuhändigen oder zu übersenden. Soweit Informationen und Unterlagen in digitalisierter Form vorliegen, ist der örtlichen Rechnungsprüfung auf Verlangen, ein unmittelbares softwaregestütztes Leserecht für diese Anwendungen der Informationstechnik einzuräumen sowie der Zugriff auf Datenträger, soweit auf diesen zu prüfende Daten und Informationen gespeichert sind, zu gewähren.</p>



Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>XX.XX.XXXX</b>	Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>23.05.2017</b>
<p>(2) Die in Abs. 1 genannten Dienststellen haben den Prüfern ihre Prüfungsaufgaben in jeder Weise zu erleichtern.</p> <p>(3) Die örtliche Rechnungsprüfung kann sich mit Zustimmung des Rechnungsprüfungsausschusses Dritter als Prüfer bedienen.</p> <p>(4) Die Leitung und die Prüfer sind befugt, Ortsbesichtigungen, insbesondere auf Baustellen und bei Inventuraufnahmen, vorzunehmen und die zu prüfenden Einrichtungen aufzusuchen. Sie können sich dabei angeschaffte oder noch anzuschaffende Gegenstände oder Verfahren vorführen und erläutern lassen.</p> <p>(5) Die Prüfer weisen sich durch einen Dienstausweis aus.</p> <p>(6) Prüfungsangelegenheiten sind vordringlich zu bearbeiten. Hierzu ist fristgerecht schriftlich Stellung zu nehmen.</p> <p>(7) Die Leitung ist berechtigt, an den Sitzungen des Rates und aller Ausschüsse teilzunehmen. Sie entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen, an welchen Sitzungen die Prüfer teilnehmen sollen.</p> <p>(8) Die Leitung nimmt an Schlussbesprechungen externer Prüfungen teil.</p>	<p>(2) Die in Abs. 1 genannten Dienststellen haben den Prüfern ihre Prüfungsaufgaben in jeder Weise zu erleichtern.</p> <p>(3) Die örtliche Rechnungsprüfung kann sich mit Zustimmung des Rechnungsprüfungsausschusses Dritter als Prüfer bedienen.</p> <p>(4) Die Leitung und die Prüfer sind befugt, Ortsbesichtigungen, insbesondere auf Baustellen und bei Inventuraufnahmen, vorzunehmen und die zu prüfenden Einrichtungen aufzusuchen. Sie können sich dabei angeschaffte oder noch anzuschaffende Gegenstände oder Verfahren vorführen und erläutern lassen.</p> <p>(5) Die Prüfer weisen sich durch einen Dienstausweis aus.</p> <p>(6) Prüfungsangelegenheiten sind vordringlich zu bearbeiten. Hierzu ist fristgerecht schriftlich Stellung zu nehmen.</p> <p>(7) Die Leitung ist berechtigt, an den Sitzungen des Rates und aller Ausschüsse teilzunehmen. Sie entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen, an welchen Sitzungen die Prüfer teilnehmen sollen.</p> <p>(8) Die Leitung nimmt an Schlussbesprechungen externer Prüfungen teil.</p>
<p align="center"><b>§ 8 Mitteilungspflichten der Verwaltung und Betriebe gegenüber der örtlichen Rechnungsprüfung</b></p> <p>(1) Der örtlichen Rechnungsprüfung sind alle Vorschriften und Verfügungen sowie alle sonstigen Unterlagen, die zur Prüfung benötigt werden (z. B. Stellenpläne, Entgelttarife, Preisverzeichnisse, Gebührenordnungen usw.), unverzüglich bei ihrem Erscheinen zuzuleiten.</p> <p>(2) Dienstanweisungen mit finanziellen Auswirkungen sind vor ihrem Erlass der örtlichen Rechnungsprüfung zur Kenntnis und möglichen</p>	<p align="center"><b>§ 8 Mitteilungspflichten der Verwaltung und Betriebe gegenüber der örtlichen Rechnungsprüfung</b></p> <p>(1) Der örtlichen Rechnungsprüfung sind alle Vorschriften und Verfügungen sowie alle sonstigen Unterlagen, die zur Prüfung benötigt werden (z. B. Stellenpläne, Entgelttarife, Preisverzeichnisse, Gebührenordnungen usw.), unverzüglich bei ihrem Erscheinen zuzuleiten.</p> <p>(2) Dienstanweisungen mit finanziellen Auswirkungen sind vor ihrem Erlass der örtlichen Rechnungsprüfung zur Kenntnis und möglichen</p>

Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>XX.XX.XXXX</b>	Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>23.05.2017</b>
Stellungnahme zuzuleiten.	Stellungnahme zuzuleiten.
(3) Alle Miet-, Pacht- und Leasingverträge sind -unabhängig von ihrer Höhe- der örtlichen Rechnungsprüfung vor Abschluss schriftlich anzuzeigen. Beschiedene Zuwendungen sind ebenfalls analog mitzuteilen. Eine weitergehende Prüfung bleibt der örtlichen Rechnungsprüfung vorbehalten. Der Leiter der örtlichen Rechnungsprüfung bestimmt nach pflichtgemäßem Ermessen die näheren Einzelheiten bei der Prüfung der Vergaben.	(3) Alle Miet-, Pacht- und Leasingverträge sind -unabhängig von ihrer Höhe- der örtlichen Rechnungsprüfung vor Abschluss schriftlich anzuzeigen. Beschiedene Zuwendungen sind ebenfalls analog mitzuteilen. Eine weitergehende Prüfung bleibt der örtlichen Rechnungsprüfung vorbehalten. Der Leiter der örtlichen Rechnungsprüfung bestimmt nach pflichtgemäßem Ermessen die näheren Einzelheiten bei der Prüfung der Vergaben.
(4) Die örtliche Rechnungsprüfung ist von der Dienststelle unter Darlegung des Sachverhalts unmittelbar und unverzüglich zu unterrichten, wenn sich ein begründeter Verdacht dienstlicher Verfehlungen oder sonstiger Unregelmäßigkeiten ergibt. Das Gleiche gilt für alle Verluste sowie für Kassenfehlbeträge.	(4) Die örtliche Rechnungsprüfung ist von der Dienststelle unter Darlegung des Sachverhalts unmittelbar und unverzüglich zu unterrichten, wenn sich ein begründeter Verdacht dienstlicher Verfehlungen oder sonstiger Unregelmäßigkeiten ergibt. Das Gleiche gilt für alle Verluste sowie für Kassenfehlbeträge.
(5) Unterlagen für Vergabeproofungen sind so frühzeitig vorzulegen, dass eine sachgerechte Prüfung möglich ist.	(5) Unterlagen für Vergabeproofungen sind so frühzeitig vorzulegen, dass eine sachgerechte Prüfung möglich ist.
(6) <b>Der örtlichen Rechnungsprüfung ist ein uneingeschränkter Lesezugriff auf das gesamte Informationssystem des Stadtrates und seiner Ausschüsse sowie sonstiger Gremien einschließlich des nichtöffentlichen Teils zu gewähren.</b>	(6) Die örtliche Rechnungsprüfung erhält die Tagesordnung (mit Anlagen) und Sitzungsniederschriften des Rates und seiner Ausschüsse zur Kenntnisnahme. Das Gleiche gilt für Ausschüsse der Betriebe, Zweckverbände und sonstige Organisationseinheiten, die der Prüfung der örtlichen Rechnungsprüfung unterliegen.
(7) Die örtliche Rechnungsprüfung erhält die Namen und Unterschriftsproben der verfügungs-, anweisungs- und zeichnungsberechtigten Bediensteten. Außerdem sind die Namen der Bediensteten vorzulegen, die berechtigt sind, für die Stadt Verpflichtungserklärungen abzugeben; hierbei ist der Umfang der Vertretungsbefugnis zu vermerken.	(7) Die örtliche Rechnungsprüfung erhält die Namen und Unterschriftsproben der verfügungs-, anweisungs- und zeichnungsberechtigten Bediensteten. Außerdem sind die Namen der Bediensteten vorzulegen, die berechtigt sind, für die Stadt Verpflichtungserklärungen abzugeben; hierbei ist der Umfang der Vertretungsbefugnis zu vermerken.
(8) Der örtlichen Rechnungsprüfung sind die Prüfungsberichte anderer	(8) Der örtlichen Rechnungsprüfung sind die Prüfungsberichte anderer

Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>XX.XX.XXXX</b>	Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>23.05.2017</b>
Prüfungsorgane (GPA, Bundesrechnungshof, Landesrechnungshof, Bezirksregierung, Finanzamt u.a.) sowie die Stellungnahmen der Verwaltung unverzüglich zuzuleiten.	Prüfungsorgane (GPA, Bundesrechnungshof, Landesrechnungshof, Bezirksregierung, Finanzamt u.a.) sowie die Stellungnahmen der Verwaltung unverzüglich zuzuleiten.
<b>§ 9</b> <b>Durchführung der Prüfung</b>	<b>§ 9</b> <b>Durchführung der Prüfung</b>
<p>(1) Bei Prüfungen sollen vorab die Leitungen der zu prüfenden Organisationseinheiten über den Prüfungsauftrag unterrichtet werden, soweit es der Prüfungszweck zulässt. Es ist Rücksicht darauf zu nehmen, dass durch die Prüfung der Geschäftsablauf möglichst nicht gehemmt oder gestört wird. Vor Abschluss solcher Prüfungen soll das Prüfergebnis besprochen werden.</p> <p>(2) Werden bei Durchführung von Prüfungen Veruntreuungen, Unterschlagungen, Korruption oder wesentliche Unkorrektheiten festgestellt, so hat die Leitung der örtlichen Rechnungsprüfung unverzüglich den Bürgermeister zu unterrichten.</p> <p>(3) Stößt die Prüfung auf Schwierigkeiten, so hat die Leitung der örtlichen Rechnungsprüfung den Bürgermeister um die erforderlichen Maßnahmen zu bitten. Der Rechnungsprüfungsausschuss ist hiervon in seiner nächsten Sitzung in Kenntnis zu setzen.</p> <p>(4) Dienststellen, denen Berichte oder Prüfungsbemerkungen der örtlichen Rechnungsprüfung mit der Bitte um Stellungnahme zugehen, haben sich hierzu in angemessener Frist zu äußern. Diese Frist beträgt vier Wochen, es sei denn, es ist eine andere Frist vereinbart. Die Antwort ist durch die Leitung des Fachdienstes / Fachbereiches oder der Stabsstelle zu unterzeichnen. Eine Äußerung ist nicht erforderlich, soweit Zusagen zu Prüfungsbemerkungen in Berichten bereits in der Schlussbesprechung gemacht und in den jeweiligen Bericht übernommen worden sind.</p>	<p>(1) Bei Prüfungen sollen vorab die Leitungen der zu prüfenden Organisationseinheiten über den Prüfungsauftrag unterrichtet werden, soweit es der Prüfungszweck zulässt. Es ist Rücksicht darauf zu nehmen, dass durch die Prüfung der Geschäftsablauf möglichst nicht gehemmt oder gestört wird. Vor Abschluss solcher Prüfungen soll das Prüfergebnis besprochen werden.</p> <p>(2) Werden bei Durchführung von Prüfungen Veruntreuungen, Unterschlagungen, Korruption oder wesentliche Unkorrektheiten festgestellt, so hat die Leitung der örtlichen Rechnungsprüfung unverzüglich den Bürgermeister zu unterrichten.</p> <p>(3) Stößt die Prüfung auf Schwierigkeiten, so hat die Leitung der örtlichen Rechnungsprüfung den Bürgermeister um die erforderlichen Maßnahmen zu bitten. Der Rechnungsprüfungsausschuss ist hiervon in seiner nächsten Sitzung in Kenntnis zu setzen.</p> <p>(4) Dienststellen, denen Berichte oder Prüfungsbemerkungen der örtlichen Rechnungsprüfung mit der Bitte um Stellungnahme zugehen, haben sich hierzu in angemessener Frist zu äußern. Diese Frist beträgt vier Wochen, es sei denn, es ist eine andere Frist vereinbart. Die Antwort ist durch die Leitung des Fachdienstes / Fachbereiches oder der Stabsstelle zu unterzeichnen. Eine Äußerung ist nicht erforderlich, soweit Zusagen zu Prüfungsbemerkungen in Berichten bereits in der Schlussbesprechung gemacht und in den jeweiligen Bericht übernommen worden sind.</p>

Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>XX.XX.XXXX</b>	Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>23.05.2017</b>
<p style="text-align: center;"><b>§ 10</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Prüfung des Jahresabschlusses und Gesamtabchlusses</b></p> <p>(1) Der Bürgermeister leitet den vom Kämmerer aufgestellten und von ihm bestätigten Entwurf des Jahresabschlusses einschließlich Lagebericht der örtlichen Rechnungsprüfung zu.</p> <p>(2) Ergeben sich bei der Prüfung Feststellungen, die eine Änderung des Entwurfs des Jahresabschlusses erforderlich machen, stellt die örtliche Rechnungsprüfung die wesentlichen Feststellungen in einer Veränderungsliste zusammen und stellt sie der Verwaltung zur Korrektur des Entwurfes zur Verfügung. Der korrigierte Jahresabschluss wird vom Kämmerer und vom Bürgermeister unterschrieben und der weiteren Prüfung zugrunde gelegt.</p> <p>(3) Die örtliche Rechnungsprüfung fasst die Ergebnisse der Prüfung des Jahresabschlusses in einem schriftlichen Bericht zusammen und leitet diesen dem Rechnungsprüfungsausschuss mit einem Bestätigungsvermerk oder einem Vermerk über seine Versagung gemäß § 102 Abs. 8 GO NRW zur Beratung zu. Der Bericht und der Vermerk sind von der Leitung zu unterzeichnen.</p> <p>(4) Der Rechnungsprüfungsausschuss prüft den Jahresabschluss und den Lagebericht der Gemeinde unter Einbezug des Prüfberichtes und nimmt zu dem Ergebnis der Jahresabschlussprüfung schriftlich gegenüber dem Rat Stellung.</p>	<p style="text-align: center;"><b>§ 10</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Prüfung des Jahresabschlusses und Gesamtabchlusses</b></p> <p>(1) Der Bürgermeister leitet den vom Kämmerer aufgestellten und von ihm bestätigten Entwurf des Jahresabschlusses einschließlich Lagebericht der örtlichen Rechnungsprüfung zu.</p> <p>(2) Ergeben sich bei der Prüfung Feststellungen, die eine Änderung des Entwurfs des Jahresabschlusses erforderlich machen, stellt die örtliche Rechnungsprüfung die wesentlichen Feststellungen in einer Veränderungsliste zusammen und stellt sie der Verwaltung zur Korrektur des Entwurfes zur Verfügung. Der korrigierte Jahresabschluss wird vom Kämmerer und vom Bürgermeister unterschrieben und der weiteren Prüfung zugrunde gelegt.</p> <p>(3) Die örtliche Rechnungsprüfung fasst die Ergebnisse der Prüfung des Jahresabschlusses in einem schriftlichen Bericht zusammen und leitet diesen dem Rechnungsprüfungsausschuss mit einem Bestätigungsvermerk oder einem Vermerk über seine Versagung gemäß § 101 Abs. 3 bis 7 GO NRW zur Beratung zu. Der Bericht und der Vermerk sind von der Leitung zu unterzeichnen.</p> <p>(5) Der Rechnungsprüfungsausschuss berät über den Bericht der örtlichen Rechnungsprüfung. In seinem Schlussbericht fasst der Rechnungsprüfungsausschuss das Ergebnis der Prüfung in einem Bestätigungsvermerk zusammen (§ 101 Abs. 3 GO NRW) und legt diesen mit dem Schlussbericht dem Rat zur Feststellung des Jahresabschlusses und zur Beschlussfassung über die Entlastung vor. Der Bestätigungsvermerk ist vom Vorsitzenden des Rechnungsprüfungsausschusses zu unterzeichnen.</p>

Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>XX.XX.XXXX</b>	Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>23.05.2017</b>
<p>(5) Werden der Jahresabschluss, der Gesamtabchluss, der Lagebericht oder der Gesamtlagebericht nach Vorlage des Prüfungsberichts geändert, so hat der Rechnungsprüfungsausschuss diese Unterlagen erneut zu prüfen, soweit es die Änderung erfordert. Über das Ergebnis ist dem Rat zu berichten.</p> <p>(6) Soweit der <b>Schluss</b> Bericht des Rechnungsprüfungsausschusses nicht mit der Auffassung der örtlichen Rechnungsprüfung übereinstimmt, ist die abweichende Auffassung der Leitung dem Rat zur Kenntnis zu bringen.</p> <p>(7) Die Absätze 1 bis <b>6</b> finden für die Prüfung des Gesamtabchlusses entsprechende Anwendung.</p>	<p>(4) Werden der Jahresabschluss, der Gesamtabchluss, der Lagebericht oder der Gesamtlagebericht geändert, nachdem die örtliche Rechnungsprüfung ihren Prüfbericht dem Rechnungsprüfungsausschuss vorgelegt hat, so sind diese Unterlagen, soweit die Änderung es erfordert, erneut zu prüfen. Die Absätze 1 bis 3 finden entsprechende Anwendung.</p> <p>(6) Vor Abgabe des Prüfungsberichtes durch den Rechnungsprüfungsausschuss an den Rat ist dem Bürgermeister Gelegenheit zur Stellungnahme zum Prüfungsbericht zu geben. Das gilt auch, soweit der Kämmerer von seinem Recht nach § 95 Abs. 3 Satz 3 GO NRW Gebrauch macht.</p> <p>(7) Soweit der Schlussbericht des Rechnungsprüfungsausschusses nicht mit der Auffassung der örtlichen Rechnungsprüfung übereinstimmt, ist die abweichende Auffassung der Leitung dem Rat zur Kenntnis zu bringen.</p> <p>(8) Die Absätze 1 bis 7 finden für die Prüfung des Gesamtabchlusses entsprechende Anwendung.</p>
<p style="text-align: center;"><b>§ 11 Sonstige Berichte</b></p> <p>(1) Berichte von wesentlicher Bedeutung sind dem Bürgermeister, den zuständigen Vorstandsmitgliedern und dem Rechnungsprüfungsausschuss vorzulegen.</p> <p>(2) Bei Zweifeln darüber, was als wesentlich und wichtig zu bewerten ist, entscheidet die Leitung der örtlichen Rechnungsprüfung.</p> <p>(3) Ergeben sich aus dem Bericht Feststellungen von organisationsübergreifender Bedeutung, werden die hiervon betroffenen Dienststellen ebenfalls unterrichtet.</p>	<p style="text-align: center;"><b>§ 11 Sonstige Berichte</b></p> <p>(1) Berichte von wesentlicher Bedeutung sind dem Bürgermeister, den zuständigen Vorstandsmitgliedern und dem Rechnungsprüfungsausschuss vorzulegen.</p> <p>(2) Bei Zweifeln darüber, was als wesentlich und wichtig zu bewerten ist, entscheidet die Leitung der örtlichen Rechnungsprüfung.</p> <p>(3) Ergeben sich aus dem Bericht Feststellungen von organisationsübergreifender Bedeutung, werden die hiervon betroffenen Dienststellen ebenfalls unterrichtet.</p>

Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>XX.XX.XXXX</b>	Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom <b>23.05.2017</b>
<p style="text-align: center;"><b>§ 12 Rechnungsprüfungsausschuss</b></p> <p>(1) Die Aufgaben des Rechnungsprüfungsausschusses bestimmen sich nach §§ 59 Abs. 3 und <b>102, 104 und 105</b> GO NRW und nach dieser Rechnungsprüfungsordnung.</p> <p>(2) Vorlagen an den Rechnungsprüfungsausschuss werden vom Leiter der örtlichen Rechnungsprüfung unterschrieben.</p> <p>(3) Der Rechnungsprüfungsausschuss tritt zusammen, wenn es die Geschäfte erfordern. Soweit nichts anderes bestimmt ist, gilt die Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse der Stadt sinngemäß.</p>	<p style="text-align: center;"><b>§ 12 Rechnungsprüfungsausschuss</b></p> <p>(1) Die Aufgaben des Rechnungsprüfungsausschusses bestimmen sich nach §§ 59 Abs. 3 und 101 GO NRW und nach dieser Rechnungsprüfungsordnung.</p> <p>(2) Vorlagen an den Rechnungsprüfungsausschuss werden vom Leiter der örtlichen Rechnungsprüfung unterschrieben.</p> <p>(3) Der Rechnungsprüfungsausschuss tritt zusammen, wenn es die Geschäfte erfordern. Soweit nichts anderes bestimmt ist, gilt die Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse der Stadt sinngemäß.</p>
<p style="text-align: center;"><b>§ 13 Inkrafttreten</b></p> <p>(1) Diese Rechnungsprüfungsordnung tritt am <b>XX.XX.XXXX</b> in Kraft. Gleichzeitig tritt die Rechnungsprüfungsordnung vom <b>23.05.2017</b> außer Kraft.</p>	<p style="text-align: center;"><b>§ 13 Inkrafttreten</b></p> <p>(1) Diese Rechnungsprüfungsordnung tritt am 23.05.2017 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Rechnungsprüfungsordnung vom 30.10.2001 außer Kraft.</p>



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 27.10.2022

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Haushalt und Steuern

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### Neufassung der Satzung über die Festsetzung der Steuerhebesätze für die Realsteuern in der Stadt Voerde (Niederrhein) - Hebesatzsatzung für das Jahr 2023

#### Beschlussvorschlag:

Die Satzung über die Festsetzung der Steuerhebesätze für die Realsteuern in der Stadt Voerde (Niederrhein) – Hebesatzsatzung für das Jahr 2023 wird in der Drucksache 17/471 als Anlage beigefügten Fassung beschlossen.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

#### Sachdarstellung:

Gemäß § 78 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) werden die Steuerhebesätze grundsätzlich in der Haushaltssatzung festgesetzt. Die Gemeinden sind jedoch befugt, die Hebesätze für die Realsteuern in einer getrennten Satzung festzulegen.

Für das Haushaltsjahr 2023 würden somit folgende Hebesätze festgesetzt:

Hebesatz Grundsteuer A	300 v.H.
Hebesatz Grundsteuer B	690 v.H.
Hebesatz Gewerbesteuer	470 v.H.

Die Hebesätze Grundsteuer A und Grundsteuer B wurden in dieser Höhe bereits für das Jahr 2016 festgesetzt. Im Jahr 2017 erfolgte die Anpassung des Hebesatzes der Gewerbesteuer auf 470 v.H.

Eine weitere Anpassung dieser bereits gültigen Realsteuerhebesätze für das Jahr 2023 ist nicht beabsichtigt.

Der Entwurf der Hebesatzsatzung ist beigefügt.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Hebesatzsatzung der Stadt Voerde für das Jahr 2023



**Satzung**  
**über die Festsetzung der Steuerhebesätze für die Realsteuern**  
**in der Stadt Voerde (Niederrhein) für das Jahr 2023**

Aufgrund des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NRW. S. 666) in der zur Zeit gültigen Fassung, des § 25 des Grundsteuergesetzes vom 07. 08.1973 (BGBl. I. S. 965) in der zur Zeit gültigen Fassung und des § 16 des Gewerbesteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.10. 2002 (BGBl. I S. 4167) in der zur Zeit gültigen Fassung hat der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) in seiner Sitzung am 06.12.2022 folgende Satzung beschlossen:

**§ 1**

Die Steuerhebesätze für die Grundsteuern und die Gewerbesteuer werden für das Jahr 2023 wie folgt festgesetzt:

1. Grundsteuer
  - a) für die land- und forstwirtschaftlichen Betriebe (Grundsteuer A) 300 v.H.
  - b) für die Grundstücke (Grundsteuer B) 690 v.H.
2. Gewerbesteuer 470 v.H.

**§ 2**

Diese Satzung tritt am 01.01.2023 in Kraft.

Gleichzeitig tritt die Satzung über die Festsetzung der Steuerhebesätze für die Realsteuern in der Stadt Voerde (Ndr rh.) vom 13.12.2021 außer Kraft.



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 16.11.2022

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Haushalt und Steuern

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### Satzung zur Aufhebung der „Satzung über die Erhebung einer Steuer für sexuelle Vergnügungen in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 27.11.2015“

#### Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt, die „Satzung über die Erhebung einer Steuer für sexuelle Vergnügungen in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 27.11.2015“ mit Ablauf des 31.12.2022 aufzuheben.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

s. Sachdarstellung

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

#### Sachdarstellung:

Die Erhebung einer Steuer für sexuelle Vergnügungen wurde zum 01.01.2016 als Haushaltskonsolidierungsmaßnahme eingeführt und erwartete Erträge von 8.000,00 EUR pro Jahr in den Haushaltsplanungen vorgesehen. Seitdem wurden erhebliche Anstrengungen unternommen, auf Basis der Satzung Steuereinnahmen zu generieren. Dennoch konnten nur sehr vereinzelt Veranlagungen vorgenommen werden (in Summe insgesamt in Höhe von 4.050,00 EUR).

Dies ist darauf zurückzuführen, dass die zu steuernden Personen und deren Aufenthalt kaum zu ermitteln sind, regelmäßig auch nicht über einen längeren Zeitraum im Stadtgebiet verbleiben und ebenso nicht an der Steuererhebung mitwirken. Auch die rechtlich gebotene steuerliche Gleichbehandlung aller Steuerpflichtigen ist vor diesem Hintergrund nicht darstellbar.

Angesichts der absoluten Unverhältnismäßigkeit des zur Steuererhebung notwendigen Aufwandes zu den tatsächlich realisierbaren Erträgen ist daher von der weiteren Erhebung einer Steuer für sexuelle Vergnügungen in der Stadt Voerde abzusehen und die Satzung mit Ablauf des 31.12.2022 aufzuheben.

Der Sachverhalt ist dem Arbeitskreis Haushaltssteuerung und –konsolidierung in der Sitzung am 26.10.2022 vorgestellt worden.

Haarmann

#### Anlage(n):

(1) Aufhebungssatzung zu Satzung über die Erhebung einer Steuer für sexuelle Vergnügungen



**Aufhebungssatzung**  
**zur Satzung über die Erhebung einer Steuer für sexuelle Vergnügungen in der Stadt**  
**Voerde**  
**Voerde (Ndr rh.) vom 27.11.2015**

Aufgrund des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NRW S. 666/SGV NRW 2023) - in der aktuell gültigen Fassung - und der §§ 1 bis 3 und § 20 Abs. 2 Buchst. b des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG) vom 21. Oktober 1969 (GV NRW S. 712/SGV NRW 610) - in der aktuell gültigen Fassung - hat der Rat der Stadt Voerde (Ndr rh.) in seiner Sitzung vom 06.12.2022 folgende Satzung über die Aufhebung der Erhebung einer Steuer für sexuelle Vergnügungen in der Stadt Voerde beschlossen:

**§ 1**

Die Satzung über die Erhebung einer Steuer für sexuelle Vergnügungen in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 27.11.2015 wird aufgehoben.

**§ 2**

Die Satzung tritt am 01.01.2023 in Kraft.

## Bekanntmachungsanordnung

Die vorstehende Satzung der Stadt Voerde (Niederrhein) wird hiermit öffentlich bekannt gemacht.

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

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

Voerde (Niederrhein), den xx.12.2022

H a r m a n n



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 11.11.2022

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Haushalt und Steuern

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### Satzung zur Aufhebung der „Satzung über die Erhebung der Wettbürosteuer in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 27.11.2015 (nach Stand der Änderung vom 23.03.2018)“

#### Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt, die „Satzung über die Erhebung der Wettbürosteuer in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 27.11.2015 (nach Stand der Änderung vom 23.03.2018)“ mit Ablauf des 31.12.2022 aufzuheben.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

s. Sachdarstellung

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

#### Sachdarstellung:

Die Satzung zur Erhebung einer Wettbürosteuer in der Stadt Voerde wurde als Maßnahme zur Haushaltskonsolidierung mit Wirkung zum 01.01.2016 beschlossen. In der Folge wurde ein geplanter jährlicher Ertrag von 15.000,00 EUR in die Haushaltspläne 2016 ff. aufgenommen. Im gesamten Erhebungszeitraum konnten rd. 55.157,00 EUR vereinnahmt werden (~ 9.200,00 EUR pro Jahr).

Dabei war die Steuererhebung stets von zahlreichen Widerspruchsverfahren aufgrund rechtlicher Unsicherheiten (die zwischenzeitlich, im Jahr 2018, bereits eine Änderung der Satzung erforderlich machten) und entsprechend hohem Verwaltungsaufwand begleitet, bei zuletzt stark rückläufigen Erträgen (2021 lag der Steuerertrag bei lediglich noch 4.179,15 EUR) Daher hatte die Kämmerei bereits in den Vorberichten zu den Haushaltsplänen 2021 und dem Doppelhaushalt 2022 / 23 auf die Situation und die Unwirtschaftlichkeit hingewiesen und eine mögliche Satzungsauflhebung angeregt.

Am 20.09.2022 hat nun das Bundesverwaltungsgericht in drei Verfahren die kommunale Wettbürosteuer für unzulässig erklärt, weil sie den bundesrechtlich im Rennwett- und Lotteriesgesetz geregelten Steuern gleichartig ist. Bei diesen Steuern handelt es sich um spezielle Bundessteuern, die die Erhebung einer örtlichen Aufwandssteuer für denselben Gegenstand ausschließen (vgl. hierzu die Pressemitteilung Nr. 58 des Bundesverwaltungsgerichtes vom 20.09.2022).

Das vollständige Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes liegt noch nicht vor, dennoch ist laut Pressemitteilung nicht davon auszugehen, dass eine kommunale Wettbürosteuer auf einer anderen Basis künftig noch erhoben werden darf.

Vor dem zuvor geschilderten Hintergrund sollte die Stadt Voerde (Niederrhein) daher künftig von der Erhebung einer Wettbürosteuer absehen und die diesbezügliche Satzung mit der in der Anlage beigefügten Aufhebungssatzung mit Ablauf des 31.12.2022 aufheben.

Der Sachverhalt wurde im Arbeitskreis Haushaltssteuerung und –konsolidierung in der Sitzung am 26.10.2022 vorgestellt.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Anlage 1 - Aufhebungssatzung zur Wettbürosteuersatzung

**Aufhebungssatzung**  
**zur Satzung über die Erhebung einer Wettbürosteuer in der Stadt Voerde**  
**Wettbürosteuersatzung) vom 27.11.2015 (nach dem Stand der Änderung vom**  
**23.03.2018)**

Aufgrund des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.Juli1994 (GV. NRW. S. 666/SGV. NRW. 2023) in der aktuell gültigen Fassung - und der §§ 1 - 3 und 20 Abs. 2 Buchst. b des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG) vom 21.10.1969 (GV. NRW. S.712/SGV. NRW. 610) - in der aktuell geltenden Fassung - hat der Rat der Stadt Voerde in seiner Sitzung vom 06.12.2022 folgende Satzung beschlossen:

**§ 1**

Die „Satzung über die Erhebung der Wettbürosteuer in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 27.11.2015“ (nach Stand der Änderung vom 23.03.2018) wird aufgehoben.

**§ 2**

Diese Satzung tritt ab 01.01.2023 in Kraft.



## Bekanntmachungsanordnung

Die vorstehende Satzung der Stadt Voerde (Niederrhein) wird hiermit öffentlich bekannt gemacht.

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

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

Voerde (Niederrhein), den xx.12.2022

H a r m a n n



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 27.10.2022

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz	16.11.2022	vorberatend
Stadtentwicklungsausschuss	22.11.2022	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

**Neufassung der Satzung über die Errichtung notwendiger Stellplätze und die Stellplatzablösung der Stadt Voerde (Niederrhein)**  
**hier: Aufhebung der beschlossenen Satzung vom 06.04.2019 und Satzungsbeschluss**  
**hier: Antrag der Fraktion Die PARTEI vom 29.06.2021 "E-Mobilität in Voerde weiter voerdern".**

### Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt gemäß § 7 Gemeindeordnung NRW i.V.m den §§ 48, 89 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen die als Anlage 1 zur Drucksache 17/470 beigefügte „Satzung über die Errichtung notwendiger Stellplätze und die Stellplatzablösung der Stadt Voerde“. Gleichzeitig wird die bestehende Satzung vom 06.04.2019 aufgehoben.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen: keine

### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input checked="" type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input type="checkbox"/> keine
		* Erläuterung siehe Begründung	
Begründung:	Die Neufassung der Stellplatzsatzung kann zur Unterstützung der Verkehrswende in der Stadt Voerde (Niederrhein) beitragen. Sie beinhaltet detaillierte Regelungen zum Erfordernis der notwendigen Stellplätze und berücksichtigt hierbei die gestiegenen Anforderungen der Elektromobilität. Weiterhin werden alternative Angebote der Arbeitgeber*innen in Form von Job-Tickets bei der Stellplatzermittlung berücksichtigt		

### Sachdarstellung:

Am 02.04.2019 hat der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) erstmalig eine umfangliche Stellplatzsatzung beschlossen. Diese wurde am 08.04.2019 als Satzung über die Errichtung notwendiger Stellplätze und die Stellplatzablösung der Stadt Voerde (Niederrhein) veröffentlicht und somit rechtskräftig. In der Folgezeit wurde die Satzung bei der Erteilung von Baugenehmigungen erfolgreich angewendet. Die Anpassung der Beiträge für eine Stellplatzablösung, die Anforderungen an den Nachweis von Fahrradabstellplätzen und die Berechnung der Entfernung zu Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind in der

Praxis angekommen und werden von der Bauherrschaft sowie den Entwurfsverfassenden berücksichtigt.

Trotz dieser positiven Entwicklung sind die Anforderungen an eine Stellplatzsatzung durch verschiedene Faktoren in den letzten Jahren weiter gestiegen, die es erforderlich machen, dass eine Neufassung erarbeitet werden musste. Hierzu gehört zunächst der Beschluss des Rates der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 09.07.2019 für die Stadt Voerde (Niederrhein) den Klimanotstand auszurufen. Insbesondere die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach der Richtzahltablelle kann einen direkten Einfluss auf die Wahl der Verkehrsmittel haben und damit eine Veränderung des Modal Split mit einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs bewirken. Darüber hinaus ist die Verankerung der Elektromobilität in einer städtischen Satzung ein wichtiger Baustein zum Entgegenwirken eines Klimanotstandes. Weiterhin wurde der Antrag „E-Mobilität in Voerde weiter voerdern“ am 26.05.2021 von der Fraktion Die PARTEI gestellt und am 29.06.2021 in den Stadtentwicklungsausschuss verwiesen. Der Antrag soll mit der vorliegenden Stellplatzsatzung ebenfalls abgearbeitet werden. Auf die besonderen Inhalte der Elektromobilität wird im Weiteren noch eingegangen.

Hierbei musste die Verabschiedung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) am 25.03.2021 berücksichtigt werden, dessen Vorgaben in die neue Stellplatzsatzung eingeflossen sind.

Im April 2022 hat das zuständige Bauministerium NRW eine Stellplatzverordnung erlassen, um eine Regelung für die Kommunen vorzugeben, die sich bisher keine kommunale Stellplatzsatzung gegeben haben. Zwar ist die Stadt Voerde durch die bestehende Stellplatzsatzung nicht direkter Adressat der neuen rechtlichen Regelung, trotzdem geben einige Inhalte neue und sinnvolle Anregungen, die entsprechend auch in der Stellplatzsatzung der Stadt Voerde (Niederrhein) berücksichtigt werden könnten. In Summe führten die verschiedenen Veränderungen und Impulse zu der vorliegenden Überarbeitung der Stellplatzsatzung.

Im Folgenden werden die einzelnen wesentlichen Veränderungen vorgestellt:

- In § 2 wurde zur weiteren Verdeutlichung die Mindestbreite von 2,45 m und Mindestlänge von 5 m für Pkw-Stellplätze sowie die benötigten Flächen für einen Abstellplatz für Fahrräder aufgenommen. Seit Einführung der Stellplatzsatzung gab es mehrfach den Versuch Stellplatzanlagen mit einer reduzierten Länge von 4,50 m herzustellen. Die Vorgabe der Sonderbauverordnung NRW gibt die Länge und Breite von Stellplätzen vor, die sich somit nun auch in der Stellplatzsatzung der Stadt Voerde (Niederrhein) wiederfinden.
- Die Herstellungspflicht gemäß § 2 Abs. 5 kann weiterhin durch eine günstige Lage zu einem ÖPNV-Haltestelle reduziert werden. Allerdings reicht hierfür nicht mehr alleine das Kriterium der Entfernung, sondern es muss zusätzlich eine Taktfrequenz nachgewiesen werden. Da bei den schienengebundenen ÖPNV-Haltestellen generell von einem Stundentakt ausgegangen werden kann, bezieht sich diese Anforderung nur auf die Bushaltestellen und -linien im Stadtgebiet.
- Mit der Einführung des Absatzes 6 in § 2 wird der Bauherrschaft eine weitere Möglichkeit gegeben, die Herstellungspflicht zu reduzieren. Das Minderungspotential durch besondere Maßnahmen ist der Anlage B zu entnehmen. Hierbei werden drei Möglichkeiten mit der Förderung von ÖPNV-Vergünstigungen (z. B. Jobticket), des Carsharings und der Schaffung von zusätzlichen Abstellanlagen für Fahrräder auf-

gezeigt. Alle drei Möglichkeiten sind geeignet um die Wahl der Verkehrsmittel zu beeinflussen und damit den Modal Split der Stadt Voerde (Niederrhein) nachhaltig zu verändern. In der Satzung sind zusätzlich Maßnahmen des Nachweises sowie rechtliche Folgen bei einer Aussetzung der Maßnahme beschrieben. Absatz 7 setzt einen Höchstwert von max. 30% für die Reduzierungsmöglichkeiten aus den Absätzen 5 und 6 fest, um ein kumulieren über einen Höchstwert hinaus zu verhindern.

- Die Vorgabe für Stellplätze für Menschen mit Behinderungen wurden durch die Einführung der Stellplatzverordnung NRW erstmalig geregelt. In die städtische Satzung wurden in § 4 die Vorgaben übernommen. In der Umsetzung bedeutet dies, dass bei jedem Mehrfamilienhaus (ab drei Wohneinheiten) mindestens ein Stellplatz barrierefrei herzustellen ist. Im Kern geht es dabei um eine größere Stellplatzfläche von 3,50 x 5 m und eine ebenerdige Erreichbarkeit.
- § 5 regelt nun intensiver die Stellplätze für Elektrokraftfahrzeuge und übernimmt hierbei die rechtlichen Vorgaben des Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG). In § 2, 3 GEIG wird klargestellt, dass eine Stellplatzfläche mit zur gebäudeintegrierten Infrastruktur gehört und entsprechend das GEIG hierauf angewendet werden kann. Es geht also nicht wie bisher in der Satzung der Stadt Voerde (Niederrhein) um ein Leerrohr, sondern um die tatsächliche Vorbereitung der Infrastruktur bereits während der Bauphase. Hierbei ist der Begriff Leitungsinfrastruktur über § 2 Nr. 10 GEIG definiert als die Gesamtheit aller Leitungsführungen zur Aufnahme von elektro- und datentechnischen Leitungen in Gebäuden oder in räumlichen Zusammenhang von Gebäuden vom Stellplatz über den Zählpunkt eines Anschlussnutzers bis zu den Schutzelementen. § 4 GEIG konkretisiert die Umsetzung mit der Aufzählung der erforderlichen baulichen Maßnahmen. Hierzu gehören Leerrohre, Kabelschutzrohre, Kabelpritschen sowie ein Raum für den Zählerplatz, den Einbau eines intelligenten Messsystems für ein Lademanagement und die erforderlichen Schutzelemente. Der geforderte Ladepunkt stellt dagegen eine Einrichtung dar, die zum Aufladen von Elektromobilen geeignet und bestimmt ist und an der zur gleichen Zeit nur ein Elektromobil aufgeladen werden kann (§ 2 Nr. 9 GEIG). Mit der Aufnahme der Regelungen des GEIG wird einerseits die Zuständigkeit zur Kontrolle der Umsetzung geregelt, da dies im Gesetz bisher fehlt. Eine städtische Satzung dagegen gehört immer zum Prüfumfang des Baugenehmigungsverfahrens. Andererseits kann mit der vorgeschlagenen Regelung dem Antrag der Fraktion Die PARTEI entsprochen werden.
- In § 9 wurde eine Abweichungsmöglichkeit rechtlich hinterlegt, die bisher in der Satzung nicht vorgesehen wurde.
- Die Richtzahlen in der Anlage A wurden nach Durchsicht der Richtzahlen der Städte und Gemeinden vergleichbarer Größe sowie der Stellplatzverordnung NRW und aufgrund der Erfahrungen mit der bisherigen Satzung der Stadt Voerde (Niederrhein) angepasst. Hervorzuheben ist hierbei, dass die Richtzahl für Wohnungen von 1,3 auf 1,0 reduziert wurde. Die Forderung wurde bereits bei der Verabschiedung der aktuellen Stellplatzsatzung der Stadt Voerde (Niederrhein) insbesondere von den Wohnungsbauunternehmen eingebracht. Zum damaligen Zeitpunkt wurde zugesagt, die weitere Entwicklung zu beobachten. Da nun die Stellplatzverordnung NRW sowohl für Ein- und Zweifamilienhäuser als auch für Mehrfamilienhäuser eine Richtzahl von 1,0 vorgibt, wird dies nun in Voerde umgesetzt. Darüber hinaus wurde weitestgehend

auf die Nennung von Richtzahlbereichen (von – bis) verzichtet, um den Interpretationsspielraum zu reduzieren und eine größere Nachvollziehbarkeit zu erreichen.

Haarmann

Anlage(n):

(1) Entwurf der Satzung über die Errichtung notwendiger Stellplätze und die Stellplatzablösung der Stadt Voerde (Ndrh.) 2022

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:

# **Satzung**

## **über die Errichtung notwendiger Stellplätze und die Stellplatzablösung der Stadt Voerde vom xx.xx.2022**

Der Rat der Stadt Voerde hat in seiner Sitzung am xx.xx.2022 aufgrund des § 7 (1) der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV.NRW. S. 666) in der zurzeit geltenden Fassung in Verbindung mit den §§ 48, 89 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) vom 21.07.2018 (GV.NRW.2018 S. 421/SGV.NRW. 232) in der zurzeit geltenden Fassung, folgende Satzung beschlossen:

### **§ 1 Geltungsbereich und Zuständigkeit**

- (1) Die Satzung gilt für das gesamte Gebiet der Stadt Voerde (Niederrhein). Regelungen in anderen Satzungen der Stadt Voerde auf Grundlage des Baugesetzbuches bleiben davon unberührt.
- (2) Für Entscheidungen nach dieser Satzung ist die Untere Bauaufsicht zuständig.

### **§ 2 Herstellungspflicht und Begriffe**

- (1) Bei der Errichtung, wesentlicher Änderung oder wesentlicher Nutzungsänderung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist, müssen Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder hergestellt werden.
- (2) Stellplätze sind Flächen, die dem Abstellen von Kraftfahrzeugen außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche dienen und eine Mindestbreite von 2,45 m und eine Mindestlänge von 5 m aufweisen. Garagen sind ganz oder teilweise umschlossene Räume zum Abstellen von Kraftfahrzeugen und/oder Fahrrädern. Fahrradabstellplätze sind Flächen, die dem Abstellen von Fahrrädern außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche dienen, und die
  1. von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig über Rampen oder durch Aufzüge entsprechend der geltenden Richtlinien barrierefrei, verkehrssicher und leicht erreichbar sind,
  2. einen sicheren Stand (Halte-/Anlehnevorrichtung) und eine Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen,
  3. einzeln leicht zugänglich sind und
  4. eine Fläche von mindestens 70 cm (Breite) und 200 cm (Länge) pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche haben. In begründeten Einzelfällen (z.B. Abstellsysteme) kann diese Mindestgröße reduziert werden.
- (3) Notwendige Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder müssen spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der baulichen oder sonstigen Anlagen fertiggestellt sein. Notwendige Stellplätze können auch in Form von Garagen nachgewiesen werden.
- (4) Die Regelungen zur Herstellung von Stellplätzen für Menschen mit Behinderung, deren Anzahl sowie deren Anforderungen nach § 49 Abs. 2 Landesbauordnung NRW und §§ 13, 88 Sonderbauverordnung NRW bleiben unberührt.

### **§ 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder**

- (1) Die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder, die im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren notwendig werden, ist nach der in Anlage A beigefügten Tabelle zu

berechnen. Alternativ kann eine Einzelfallberechnung vom Bauherrn vorgelegt oder von der Bauaufsichtsbehörde eingefordert werden.

- (2) Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in Anlage A nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. Dabei sind die in Anlage A für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Orientierungswerte heranzuziehen. Diese sind anschließend in einer Einzelfallberechnung von Seiten der zur Herstellung von Stellplätzen Verpflichteten zu überprüfen.
- (3) Sofern in der Tabelle der Anlage A obere und untere Richtwerte der Bezugsgrößen angegeben sind, ist mit dem Mittelwert dieser Werte zu rechnen. Ergeben sich bei der Ermittlung der Anzahl der Stellplätze oder der Fahrradabstellplätze Nachkommastellen, ist auf ganze Zahlen aufzurunden. Steht die so ermittelte Gesamtanzahl in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, so kann die sich aus der Einzelermittlung ergebende Zahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze entsprechend erhöht oder verringert werden. Der Nachweis des offensichtlichen Missverhältnisses ist verpflichtend.
- (4) Bei baulichen Anlagen mit unterschiedlichen Nutzungen ist der Stellplatznachweis entsprechend jeder Nutzungsart gesondert zu führen. Für zeitlich sich überlagernde Nutzungen kann der Stellplatznachweis auf demselben Grundstück geführt werden. Die Nutzungsart mit dem größten Stellplatzbedarf ist für den Stellplatznachweis maßgebend.
- (5) Die Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze kann aufgrund einer guten Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) um bis zu 20% reduziert werden. Der Standort eines Bauvorhabens ist an den ÖPNV gut angebunden, wenn
  1. er weniger als 500 m Luftlinie von einer schienenbezogenen Haltestelle entfernt ist und
  2. er weniger als 100 m Luftlinie von einer Bushaltestelle entfernt ist und
  3. diese Haltestelle werktags zwischen 6 und 19 Uhr von mindestens einer Linie des ÖPNV in einem zeitlichen Abstand von einer Stunde angefahren wird.

Sollte nur die erste Bedingung erfüllt sein, ist nur eine Reduzierung um 10 % zulässig.  
Ausgenommen von dieser Regelung sind Bauvorhaben nach Nr. 1.1 der Tabelle in Anhang A.

- (6) Die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze kann gemäß den besonderen Maßnahmen der Anlage B, um maximal 25 % ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch diese Maßnahmen nachhaltig verringert wird und soweit nach Absatz 1 mehr als 10 notwendige Stellplätze herzustellen sind. Die besonderen Maßnahmen sind öffentlich-rechtlich zu sichern und vom Bauherrn eigenständig sowie laufend nachzuweisen. Wird eine Maßnahme nach Satz 1 über die gesamte Dauer einer befristeten Aussetzung vorgehalten, gilt die Stellplatzherstellungspflicht als erfüllt. Die Aussetzung ist zu widerrufen, wenn innerhalb des Aussetzungszeitraumes der Nachweis, dass die Voraussetzungen für die Aussetzung der Stellplatzpflicht erfüllt sind, nicht mehr erbracht wird. Der Widerruf der Aussetzung aufgrund der Nichtvorhaltung der vereinbarten besonderen Maßnahmen oder der Nichteinhaltung der Nachweispflicht zieht eine nachträgliche Herstellungs- oder Ablösepflicht nach sich. Notwendige Stellplätze sind dann vollständig herzustellen oder abzulösen. Eine anteilige Herstellung von Stellplätzen ist nicht zulässig.
- (7) Die Anzahl der notwendigen Stellplätze kann gemäß Absatz 5 und Absatz 6 zusammengefasst um maximal 30 % reduziert werden.

#### **§ 4 Stellplätze für Menschen mit Behinderungen**

- (1) Von den notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sind notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung nach der Anlage A, bei Wohngebäuden nach § 49 Abs. 1 der Landesbauordnung NRW mindestens ein Stellplatz für Kraftfahrzeuge von Menschen mit Behinderung, auf dem Baugrundstück entsprechend zu kennzeichnen und barrierefrei herzustellen. Wird die Anlage erfahrungsgemäß von einer größeren Zahl von Menschen mit Behinderung besucht, kann die Anzahl dieser Stellplätze unter Berücksichtigung der besonderen Art der Anlage erhöht werden.

- (2) Stellplätze für Personenkraftwagen für Menschen mit Behinderungen müssen in der Nähe eines Gebäudeeingangs angeordnet und barrierefrei sein. Weitergehende Anforderungen nach § 50 der Landesbauordnung NRW bleiben unberührt.

## **§ 5 Stellplätze für Elektrofahrzeuge**

- (1) Bei einer Zahl von mehr als 5 notwendigen Stellplätzen an oder in einem neu zu errichtenden Wohngebäude sind die notwendigen herzustellenden Stellplätze mit einer Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität herzustellen. § 3 Abs. 3 gilt entsprechend.
- (2) Bei einer Zahl von mehr als 5 notwendigen Stellplätzen an oder in einem neu zu errichtenden Nichtwohngebäude sind bei mindestens 35 % die notwendigen herzustellenden Stellplätze mit einer Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität und mindestens 1 Ladepunkt herzustellen. § 3 Abs. 3 gilt entsprechend.
- (3) Bei einer Zahl von mehr als 10 notwendigen Stellplätzen an oder in einem zu ändernden Wohngebäude durch Aus- oder Umbau sowie Nutzungsänderung sind die notwendigen herzustellenden Stellplätze mit einer Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität herzustellen. § 3 Abs. 3 gilt entsprechend.
- (4) Bei einer Zahl von mehr als 10 notwendigen Stellplätzen an oder in einem zu ändernden Nichtwohngebäude durch Aus- oder Umbau sowie Nutzungsänderung sind bei mindestens 20 % die notwendigen herzustellenden Stellplätze mit einer Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität und mindestens 1 Ladepunkt herzustellen. § 3 Abs. 3 gilt entsprechend.
- (5) Ab einer Anzahl von 10 notwendigen Fahrradabstellplätzen sind für mindestens 35% der herzustellenen Fahrradabstellplätze die Voraussetzungen für eine Elektrifizierung geschaffen werden. Empfehlenswert ist eine diebstahlgeschützte Lademöglichkeit im Nahbereich der Fahrradabstellplätze. § 3 Abs. 3 gilt entsprechend.
- (6) Weitergehende Anforderungen des Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG) bleiben unberührt.

## **§ 6 Lage und Größe der Stellplätze**

- (1) Notwendige Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder sind auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung (Umkreis 300 m Luftlinie und 50 m Luftlinie bei Abstellanlagen für Fahrräder) davon auf einem geeigneten Grundstück, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist, herzustellen und dauerhaft zu unterhalten.
- (2) Ein gefangener Stellplatz liegt vor, wenn die Zufahrt vor dem Stellplatz, ebenfalls als Stellplatz angerechnet wird. Beide Stellplätze sind der gleichen Wohneinheit zuzuordnen. Bei Gebäuden mit mehr als 2 Wohneinheiten ist maximal 1 gefangener Stellplatz je 5 Wohneinheiten zulässig.
- (3) Die Größe der Stellplätze und Stellplätze für Menschen mit Behinderungen für Personenkraftwagen richten sich nach den Festlegungen in der Sonderbauverordnung des Landes Nordrhein-Westfalen in der zum Zeitpunkt der Antragstellung gültigen Fassung (SBauVO NRW).

## **§ 7 Ablösung von notwendigen Stellplätzen**

Ist die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Fahrradabstellplätze bei Um- oder Ausbauten von Bestandsgebäuden sowie Neubauten aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Mehraufwand möglich, so kann die auf die Herstellung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen verzichtet werden, wenn die zur Herstellung von Stellplätzen und



Fahrradabstellplätzen Verpflichteten an die Stadt Voerde einen Geldbetrag nach Maßgabe dieser Satzung zahlen. Die Verwendung der Geldbeträge richtet sich nach § 48 Abs. 2 BauO NRW

## **§ 8 Ablösebeträge**

- (1) Unter Zugrundelegung eines Vom-Hundert-Satzes von 80 % der durchschnittlichen Herstellungskosten (ohne Elektrifizierung) einschl. der Kosten des Grunderwerbs wird der Geldbetrag je notwendigen Stellplatz für Personenkraftwagen auf 4.000,00 Euro festgesetzt.
- (2) Unter Zugrundelegung eines Vom-Hundert-Satzes von 80 % der durchschnittlichen Herstellungskosten einschl. der Kosten des Grunderwerbs wird der Geldbetrag je Fahrradabstellplatz auf 400,00 Euro festgesetzt.

## **§ 9 Abweichungen**

Abweichungen von den Bestimmungen dieser Satzung können unter den Voraussetzungen des § 69 BauO NRW 2018 auf schriftlichen und begründeten Antrag zugelassen werden. Sofern die Einhaltung der Bestimmungen dieser Satzung nicht in einem Baugenehmigungsverfahren zu prüfen ist, sind die Abweichungen isoliert bei der unteren Bauaufsichtsbehörde zu beantragen.

## **§ 10 Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt mit dem Tage nach der Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die „Satzung der Stadt Voerde über die Ablösung von Stellplätzen in der Stadt Voerde (Niederrhein) nach § 48 Abs. 3 Satz 2 Nr. 8 und § 89 Abs. 1 Nr. 4 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Landesbauordnung – (BauO NW) – vom 08.04.2019“ außer Kraft.

## **Bekanntmachungsanordnung**

Die Satzung über die Errichtung notwendiger Stellplätze und die Stellplatzablösung der Stadt Voerde vom 06.12.2022 wird hiermit öffentlich bekannt gemacht.

Hinweis gemäß § 7 Abs. 6 GO NRW:

Die Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften der GO NRW kann gegen Satzungen, sonstige ortsrechtliche Bestimmungen und Flächennutzungspläne nach Ablauf eines Jahres seit ihrer Verkündung nicht mehr geltend gemacht werden, es sei denn,

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

Voerde (Niederrhein), den xx.xx.2022

Der Bürgermeister

Haarmann

### **Anlagen:**

- Anlage A: Richtzahlenliste für Stellplätze und Fahrradabstellplätze  
Anlage B: Minderungspotentiale durch besondere Maßnahmen

## Anlage A: Richtzahlenliste für Stellplätze und Fahrradabstellplätze

	Nutzungsart	Stellplätze für PKW	Abstellplätze für Fahrräder
1			
1.1	Ein- und Zweifamilienhäuser	1 Stpl. je WE	kein Nachweis erforderlich
1.2	Mehrfamilienhäuser (ab 3 WE)	1 Stpl. je WE	1,5 Stpl. je WE
1.3	Kinder- und Jugendwohnheime	1 Stpl. je 6 Betten, davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 1 Bett, davon 10% Besucheranteil
1.4	Pflegeheime, Seniorenwohnheime, Wohnheime für Menschen mit Behinderungen	1 Stpl. je 4 Betten, davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 5 Betten, mindestens 3 Abstpl., davon 10% Besucheranteil
1.5	Studierenden- und sonstige Wohnheime	1 Stpl. je 3 Betten, jedoch mindestens 2 Stpl., davon 10% Besucheranteil	1 Abstpl. je 1 Bett, davon 10% Besucheranteil
2			
2.1	Büro- und Verwaltungsgebäude allgemein	1 Stpl. je 40 m <sup>2</sup> Nutzfläche, davon 10% Besucheranteil	1 Abstpl. je 60 m <sup>2</sup> Nutzfläche, davon 10% Besucheranteil
2.2	Räume mit erheblichem Besucher/innenverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o.a.)	1 Stpl. je 30 m <sup>2</sup> Nutzfläche, jedoch mindestens 3 Stpl., davon 75% Besucheranteil	1 Abstpl. je 50 m <sup>2</sup> Nutzfläche, davon 75% Besucheranteil
2.3	Gewerbebetriebe mit betriebsbedingter hoher Anzahl von Fahrzeugen (z.B. mobiler Pflegedienst, Speditionen, Paketverteilzentren)	1 Stpl. je Fahrzeug	1 Abstpl. je 5 Beschäftigte
3			
3.1	Verkaufsstätten bis 800 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	1 Stpl. je 40 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche, jedoch mindestens 2 Stpl., davon 75% Besucheranteil	1 Abstpl. je 50 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche, davon 75% Besucheranteil
3.2	Verkaufsstätten mit mehr als 800 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	1 Stpl. je 20 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche, davon 75% Besucheranteil	1 Abstpl. je 60 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche, davon 75% Besucheranteil
3.3	Verkaufsstätten mit großen Ausstellungsflächen (z.B. Autohäuser, Möbelhäuser, etc.)	1 Stpl. je 75 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche, davon 75% Besucheranteil	1 Stpl. je 200 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche, davon 75% Besucheranteil
4			
4.1	Versammlungsstätten	1 Stpl. je 5 - 10 Sitzplätze, davon 90% Besucheranteil	1 Abstpl. je 10 - 20 Sitzplätze, davon 90% Besucheranteil
4.2	Kirchen und andere Räume, die der Religionsausübung dienen	1 Stpl. je 10 - 30 Plätze, davon 90% Besucheranteil	1 Abstpl. je 10 - 30 Plätze davon 90%, Besucheranteil
5			

5.1	Sportplätze	1 Stpl. je 250 m <sup>2</sup> Sportfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 5 - 15 Besucherplätze	1 Abstpl. je 250 m <sup>2</sup> Sportfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 15 - 30 Besucherplätze
5.2	Spiel- und Sporthallen	1 Stpl. je 50 m <sup>2</sup> Hallenfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 5 - 15 Besucherplätze	1 Abstpl. je 50 m <sup>2</sup> Hallenfläche, zusätzlich 1 Abstpl. je 15 - 20 Besucherplätze
5.3	Freibäder und Freiluftbäder	1 Stpl. je 250 m <sup>2</sup> Liegefläche	1 Abstpl. je 50 m <sup>2</sup> Liegefläche
5.4	Hallenbäder	1 Stpl. je 10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stpl. je 5 - 15 Besucherplätze	1 Abstpl. je 10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stpl. je 5 - 15 Besucherplätze
5.5	Reitanlagen	1 Stpl. je 2 - 4 Pferdeeinstellplätze	1 Abstpl. je 2 - 4 Pferdeeinstellplätze
5.6	Fitnesscenter	1 Stpl. je 30 m <sup>2</sup> Sportfläche, davon 90% Besucheranteil	1 Abstpl. je 50 m <sup>2</sup> Sportfläche, davon 90% Besucheranteil
5.7	Tennisanlagen	1 Stpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Stpl. je 5 - 15 Besucherplätze	1 Abstpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Abstpl. je 20 Besucherplätze
5.8	Bootshäuser und Bootslichegeplätze	1 Stpl. je 5 Boote	1 Abstpl. je 4 Boote
6			
6.1	Gaststätten	1 Stpl. je 10 m <sup>2</sup> Gastraum, davon 75% Besucheranteil	1 Abstpl. je 20 m <sup>2</sup> Gastraum, davon 90% Besucheranteil
6.2	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 Stpl. je 4 Betten, davon 75% Besucheranteil, für zugehörigen Restaurationsbetrieb Zuschlag nach Nr. 6.1	1 Abstpl. je 15 Betten, mindestens 4 Abstpl., davon 25% Besucheranteil für zugehörigen Restaurationsbetrieb Zuschlag nach Nr. 6.1
6.3	Tanzlokale, Discotheken	1 Stpl. je 5 - 10 m <sup>2</sup> Gastraum, davon 90% Besucheranteil	1 Abstpl. je 10 - 20 m <sup>2</sup> Gastraum, davon 90% Besucheranteil
6.4	Jugendherbergen	1 Stpl. je 8 - 12 Betten, davon 25% Besucheranteil	1 Abstpl. je 5 - 10 Betten, davon 25% Besucheranteil
6.5	Glückspielhallen, Automatencasinos	1 Stpl. je 2 Spielautomaten	1 Abstpl. je 2 Spielautomaten
6.6	Wettannahmestellen, Wettbüros	1 Stpl. je 10 m <sup>2</sup> Nutzfläche	1 Abstpl. je 10 m <sup>2</sup> Nutzfläche
6.7	Sonstige Vergnügungsstätten	1 Stpl. je 25 m <sup>2</sup> Nutzfläche, mindestens jedoch 3 Stpl.	1 Abstpl. je 50 m <sup>2</sup> Nutzfläche, mindestens jedoch 3 Abstpl.
7			

7.1	Kindergärten, Kindertagesstätten	1 Stpl. je 20 Kinder, jedoch mindestens 2 Stpl.	1 Abstpl. je 10 Kinder, jedoch mindestens 2 Abstpl., davon 50% Besucheranteil
7.2	Grundschulen	1 Stpl. je 20 Schüler	1 Abstpl. je 5 Schüler, davon 10% Besucheranteil
7.3	Sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen, Berufsfachschulen	1 Stpl. je 10 Schüler, zusätzlich 1 Stpl. je 5 - 10 Schüler über 18 Jahre	1 Abstpl. je 3 Schüler, davon 10% Besucheranteil
7.4	Förderschulen	1 Stpl. je 12 Schüler	1 Abstpl. je 10 Schüler, davon 10% Besucheranteil
7.5	Fachhochschulen, Universitäten	1 Stpl. je 6 Studierende	1 Abstpl. je 4 Studierende, davon 20% Besucheranteil
7.6	Sonstige Fortbildungseinrichtungen	1 Stpl. je 4 Teilnehmerplätze	1 Abstpl. je 4 Teilnehmerplätze, davon 20% Besucheranteil
7.7	Jugendzentren	1 Stpl. je 150 m <sup>2</sup> Nutzfläche	1 Abstpl. je 15 m <sup>2</sup> Nutzfläche, davon 90% Besucheranteil
8			
8.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 Stpl. je 70 m <sup>2</sup> Nutzfläche oder je drei Beschäftigte, davon 10 - 30% Besucheranteil	1 Abstpl. je 70 m <sup>2</sup> Nutzfläche oder je fünf Beschäftigte, davon 10% Besucheranteil
8.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 Stpl. je 100 m <sup>2</sup> Nutzfläche oder je drei Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 100 m <sup>2</sup> Nutzfläche oder je fünf Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil
8.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	5 Stpl. je Wartungs- oder Reparaturstand	1 Abstpl. je 6 Wartungs- oder Reparaturstände, mindestens 3
8.4	Tankstellen	1 Stpl., mit Verkaufsstätte zusätzlich Stpl. nach 3.1	1 Abstpl., mit Verkaufsstätte zusätzlich Abstpl. nach 3.1
9			
9.1	Kleingartenanlagen	1 Stpl. je 3 Kleingärten	1 Abstpl. je 3 Kleingärten, davon 80% Besucheranteil
9.2	Begräbnisstätten (z.B. Friedhöfe)	1 Stpl. je 1.500 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche, jedoch mindestens 10 Stpl.	1 Abstpl. je 1500 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche, jedoch mindestens 4 Abstpl. je Eingang
9.3	Sonnenstudios	1 Stpl. je 4 Sonnenbänke, jedoch mindestens 2 Stpl. davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 4 Sonnenbänke, jedoch mindestens 2 Abstpl., davon 90 % Besucheranteil

9.4	Waschsalons	1 Stpl. je 6 Waschmaschinen, jedoch mindestens 2 Stpl., davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 6 Waschmaschinen, jedoch mindestens 2 Abstpl., davon 90 % Besucheranteil
9.5	Museen und Ausstellungsgebäude	1 Stpl. je 200 m <sup>2</sup> Ausstellungsfläche, davon 80% Besucheranteil	1 Abstpl. je 400 m <sup>2</sup> Ausstellungsfläche, mindestens 5 Abstpl., davon 80% Besucheranteil

## Anlage B: Minderungspotenziale durch besondere Maßnahmen

### Besondere Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs

#### ÖPNV-Vergünstigung

Angebot von vergünstigten Ticketformen für die hauptsächlichen Nutzenden der Stellplätze des Bauvorhabens. Mögliche Ticketformen, wie z.B. Jobticket

### Verringerung der Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze sowie Anwendbarkeit

25 % Grundlage § 48 Abs. 3 BauO NRW  
Anwendbar auf Anlagen / Nutzungen mit mindestens 10 Beschäftigten bzw. Nutzenden

#### Förderung von Carsharing

Vorhalten einer Carsharing-Station oder Angebot einer Plattform für Carpooling auf dem Baugrundstück, Vergünstigungen für die Bewohner bzw. die Nutzenden des Bauvorhabens

25 %

- bei Wohngebäuden: mind. 1 Fzg. je 10 WE
- bei gewerblichen Nutzungen oder Nutzungen mit Beschäftigten: mind. 1 Fzg. je 20 Beschäftigte

#### Schaffung von Fahrradstellplätzen

Notwendige Stellplätze, die durch wesentliche Änderung oder wesentliche Nutzungsänderung baulicher Anlagen ausgelöst werden, können durch die Schaffung von Fahrradstellplätzen ersetzt werden.

Bis zu 25 %  
Für einen notwendigen Stellplatz sind vier Fahrradstellplätze herzustellen.  
Anwendbar ab einer Mindestzahl von vier herzustellenden notwendigen Stellplätzen



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 16.11.2022

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Haushalt und Steuern

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	24.11.2022	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### Festlegung über die Fortschreibung der Abwassergebührensatzung

#### Beschlussvorschlag:

Die Fortgeltung der 16. Änderung der Satzung über die Erhebung von Abwassergebühren in der Stadt Voerde (Ndrh.) ohne Änderungen wird beschlossen.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Siehe Sachdarstellung / Anlage (Kalkulation)

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

#### Sachdarstellung:

##### **Schmutzwassergebühr:**

Nachdem im vergangenen Jahr keine Aktualisierung der Kalkulation der Schmutzwassergebühren für das Jahr 2022 vorgenommen wurde, wurde die Schmutzwassergebühr für das Jahr 2023 neu berechnet.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Oberverwaltungsgericht NRW in Münster mit Urteil vom 17.05.2022 die jahrzehntelange Praxis zur Anwendung einer kalkulatorischen Verzinsung auf das gebührenfähige Anlagevermögen für unzulässig erklärt hat. Hinsichtlich der sich daraus ergebenden Rechtsfolgen hat der Städte- und Gemeindebund daher geraten, die Kalkulation für das Jahr 2023 ohne diese bisher ansatzfähigen Kosten vorzunehmen.

Bei der Kalkulation für die Schmutzwassergebühren der Stadt Voerde betrifft dies ein Volumen von mehr als 300 TEUR pro Jahr, die zunächst nicht mehr kostenwirksam berücksichtigt werden können.

Die auf der Grundlage der Regelungen des KAG für die Gebührenkalkulation nachzutragenden Betriebsergebnisse der Jahre 2020 und 2021 schließen allerdings nach Verrechnung des noch verbleibenden, positiven Ergebnisvortrages aus dem Jahr 2019 in Höhe von 170.000 EUR (vgl. DS 17/64) mit Unterdeckungen ab, von denen 107.556,24 EUR in die Kalkulation 2023 eingeflossen sind.

Zur Verrechnung in den folgenden Jahren verbleiben danach noch negative Ergebnisvorträge in Höhe von 144.514,93 EUR.

Auf Basis der sich so ergebenden ansatzfähigen Kosten von insgesamt 4.329.493,76 EUR errechnet sich bei einer Abwassermenge von 1.680.000 m<sup>3</sup> ein unveränderter Gebührensatz von 2,58 EUR / m<sup>3</sup>.

### **Niederschlagswassergebühr:**

Bei der Niederschlagswassergebühr wirken die gleichen Mechanismen wie beim Schmutzwasser. Der Verzicht auf die Berücksichtigung von kalkulatorischen Zinsen als ansatzfähige Kosten in Höhe von rd. 300 TEUR pro Jahr und die gegenläufig noch zu verrechnenden Unterdeckungen aus den Betriebsabrechnungen der Jahre 2020 (185.778,55 EUR) und 2021 (124.396,26 TEUR) führt letztlich zu ansatzfähigen Kosten, die sich auf dem Niveau der Vorjahre bewegen. Auch hier wurde der noch bestehende Ergebnisvortrag aus 2019 (Unterdeckung von 21.718,20 EUR) eingerechnet.

Für die Gebührenkalkulation 2023 fließen aus den Betriebsergebnissen 2020 und 2021 insgesamt 164.376,33 EUR als anrechenbare Kosten ein, 145.798,48 EUR werden auf die Folgejahre vorge tragen.

Die Verteilungseinheit ist im Falle der Niederschlagswassergebühr die Quadratmeterzahl einleitender Flächen, welche sich gegenüber den Vorjahren nicht verändert hat. Der sich ergebende Gebührensatz verbleibt somit bei 1,19 EUR / m<sup>2</sup>.

Die Gebührenkalkulation wurde in der Sitzung des Arbeitskreises Gebühren/Abfall am 15.11.2022 vorgestellt und vorberaten.

Haarmann

### **Anlage(n):**

(1) Anlage 1 - Gebührenkalkulation

## Gebührenkalkulation 2023

## Schmutzwasserbeseitigung

	Kalkulation 2023 EUR
zu deckender Aufwand (laufend)	4.221.937,52
fortgeschriebene Betriebsergebnisse Vorjahre (anteilig)	107.556,24
<b>Ansatzfähige Kosten gesamt</b>	<b>4.329.493,76</b>
<i>Verteilungseinheiten (m<sup>3</sup>)</i>	<i>1.680.000</i>
<b>Gebühr EUR / Verteilungseinheit</b>	<b>2,58</b>
<b>Voraussichtliches Gebührenaufkommen</b>	<b>4.334.400,00</b>
Über-/Unterdeckung / Rundungsdifferenz	0,1% 4.906,24

## Niederschlagswasserbeseitigung

	Kalkulation 2023 EUR
zu deckender Aufwand (laufend)	1.721.208,36
fortgeschriebene Betriebsergebnisse Vorjahre (anteilig)	164.376,33
<b>Ansatzfähige Kosten gesamt</b>	<b>1.885.584,69</b>
<i>Verteilungseinheiten (m<sup>2</sup>)</i>	<i>1.585.000</i>
<b>Gebühr EUR / Verteilungseinheit</b>	<b>1,19</b>
<b>Voraussichtliches Gebührenaufkommen</b>	<b>1.886.150,00</b>
Über-/Unterdeckung / Rundungsdifferenz	0,0% 565,31





## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 16.11.2022

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Haushalt und Steuern

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	24.11.2022	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### Festlegung über die Fortschreibung der Satzung über die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen

#### Beschlussvorschlag:

Die Fortgeltung der 4. Änderung der Satzung über die Entsorgung von Grundstücksentwässerungsanlagen in der Stadt Voerde (Niederrhein) ohne Änderungen wird beschlossen.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Siehe Gebührenkalkulation

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

#### Sachdarstellung:

Die laufenden Kosten für die Abfuhr und die angeschlossenen Haushalte bleiben gegenüber den Vorjahren nahezu unverändert. Die Betriebsergebnisse wiesen ebenfalls kaum Über- bzw. Unterdeckungen auf, sodass mit anrechenbaren Kosten in Höhe von rd. 7 TEUR kalkuliert wird. Bei einer Annahme der durchschnittlichen Abfuhrmenge von 76 m<sup>3</sup> kann die Gebühr stabil bei 92,81 €/m<sup>3</sup> gehalten werden.

Die Gebührenkalkulation wurde in der Sitzung des Arbeitskreises Gebühren/Abfall am 15.11.2022 vorberaten.

Haarmann

#### Anlage(n):

(1) Anlage 1 zu DS 17/496 - Gebührenkalkulation

## Gebührenkalkulation Kleinkläranlagen

Anzahl Anlagen 93  
Angeschlossene EW 328

EUR		IST 2020	IST 2021	Kalkulation 2023
Entleerung und Transport des Fäkalschlamm				
Menge m <sup>3</sup>		83,00	69,50	76,00
EUR / ME		19,04 / 18,56	19,04	19,04
Gesamt		1.549,84	1.323,28	1.447,04
Reinigungsentgelt KA Voerde (EUR / EW)	8,50	2.788,00	2.788,00	2.788,00
Verwaltungsumlage Baubetrieb		3.402,33	2.713,93	2.713,93
zu deckender Aufwand (laufend)		7.740,17	6.825,21	6.948,97
fortgeschriebene Betriebsergebnisse Vorjahre (anteilig)		-299,68	-262,74	112,17
<b>Ansatzfähige Kosten gesamt</b>		<b>7.440,49</b>	<b>6.562,47</b>	<b>7.061,14</b>
<b>Gebühr EUR / ME</b>		<b>92,81</b>	<b>92,81</b>	<b>92,81</b>
<b>Gebührenertrag</b>		<b>7.703,23</b>	<b>6.450,30</b>	<b>7.061,16</b>
<b>Über- / Unterdeckung</b>		<b>262,74</b>	<b>-112,17</b>	<b>0,02</b>



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 09.11.2022

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Baubetrieb

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	24.11.2022	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### 1. Änderung der Friedhofssatzung der Stadt Voerde (Ndrh.)

#### Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde beschließt die der Drucksache 17/485 als Anlage 1 beigefügte „Satzung zur 1. Änderung der Satzung für die kommunalen Friedhöfe im Bereich der Stadt Voerde (Niederrhein) – Friedhofssatzung –“.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Die Neuberechnung der Friedhofsgebührensatzung wird durch die Kommunalagentur NRW in der ersten Jahreshälfte 2023 erfolgen. Eine ggfls. notwendige Änderung der Friedhofsgebührensatzung wird im jeweiligen Sitzungslauf eingebracht.

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

#### Sachdarstellung:

#### Friedhofssatzung:

Aufgrund von Entwicklungen in der Bestattungskultur ist es erforderlich, die Friedhofssatzung wie folgt anzupassen.

### 1. Wegfall Grabart Reihengrabstätte Erwachsener

In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass die in der Stadt Voerde angebotene Grabart Reihengrabstätte (E) Erwachsener stark an Bedeutung verloren hat. Es werden nur noch sehr niedrige Belegungszahlen festgestellt. Der Aufwand zur Schaffung und zur Vorhaltung von neuen Grabfel-

dern für diese Grabart sowohl auf dem Waldfriedhof als auch auf dem Kommunalfriedhof steht in keinem Verhältnis zu den Belegungszahlen. Eine wirtschaftliche Abbildung dieser Grabart ist nicht mehr darstellbar. Das Angebot soll deshalb zukünftig entfallen.

Aus diesem Grunde hatte die Verwaltung im Arbeitskreis für Abfall und Gebühren am 16.08.2022 vorgeschlagen, diese Grabart aus dem Angebot zu nehmen.

Die Änderung betrifft den §12 der Friedhofssatzung „Arten der Grabstätten“ Unter Abs. 2 a) entfällt demnach die Grabart Reihengrabstätte (E) Erwachsener. Im § 13 entfällt der Abs. 2 b).

## 2. Beschädigungen durch scharfkantige Platten

In der Vergangenheit kam es vereinzelt zu Beschädigungen an liegenden Grabmalen auf Rasengräbern, weil die Platten scharfkantig ausgeführt und durch das Mähwerk beim Bewirtschaften erfasst werden konnten. Hier sollen zukünftig nur noch Grabmale mit Fase verlegt werden dürfen. Somit wird eine Erfassung durch das Mähwerk erschwert bzw. verhindert.

Im § 22, Absatz (6), soll der letzte Absatz mit der nachfolgenden markierten Textpassage ergänzt werden:

„Auf Rasengrabstätten dürfen je Grabstelle ausschließlich liegende Grabmale aus Naturstein mit den Außenmaßen von 0,30 m x 0,40 m x 0,06 m und 5 mm Fase an der sichtbaren Oberfläche bündig mit der Erdoberfläche in den Boden eingelassen werden. Die Beschriftung ist eingeschlagen auszuführen.“

Haarmann

Anlage(n):

(1) 1. Änderungssatzung 17-485DS

**Satzung vom xx.12.2022 zur**  
**1. Änderung der Satzung über die Satzung für die kommunalen Friedhöfe**  
**im Bereich der Stadt Voerde (Niederrhein)**  
**- Friedhofssatzung –**  
**vom 10. Dezember 2019**

**Präambel**

Auf der Grundlage von § 4 des Bestattungsgesetzes NRW in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. September 2003 (GV NRW S. 313) und § 7 der Gemeindeordnung NRW in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV NRW S. 666) - jeweils in der zurzeit geltenden Fassung - hat der Rat der Stadt Voerde am xx.12.2022 folgende Satzung beschlossen:

**Artikel 1**

Die Satzung der Stadt Voerde (Niederrhein) für die kommunalen Friedhöfe im Bereich der Stadt Voerde nach dem Stand vom 17. Dezember 2019 wird wie folgt geändert:

1. § 12 Abs. 2 Buchstabe a) entfällt, die übrigen Buchstaben rücken auf
2. § 13 Abs. 2 Buchstabe b) entfällt, die übrigen Buchstaben rücken auf
3. § 22 Abs. 6 letzter Absatz erhält folgende Neufassung:  
„Auf Rasengrabstätten dürfen je Grabstelle ausschließlich liegende Grabmale aus Naturstein mit den Außenmaßen von 0,30 m x 0,40 m x 0,06 m und 5 mm Fase an der sichtbaren Oberfläche bündig mit der Erdoberfläche in den Boden eingelassen werden. Die Beschriftung ist eingeschlagen auszuführen.“

**Artikel 2**

**Bekanntmachungsanordnung**

Die vorstehende Satzung der Stadt Voerde wird hiermit öffentlich bekanntgemacht.

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

- a) eine vorgeschriebene Genehmigung fehlt oder ein vorgeschriebenes Anzeigeverfahren wurde nicht durchgeführt,
- b) die Satzung ist nicht ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht worden,
- c) der Bürgermeister hat den Ratsbeschluss vorher beanstandet

oder

d) der Form- oder Verfahrensmangel ist gegenüber der Stadt vorher gerügt und dabei die verletzte Rechtsvorschrift und die Tatsache bezeichnet worden, die den Mangel ergibt.

Voerde (Niederrhein), xx. Dezember 2022

Haarmann

Bürgermeister



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 16.11.2022

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Haushalt und Steuern

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	24.11.2022	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### 28. Änderung der Abfallgebührensatzung

#### Beschlussvorschlag:

Die Satzung zur 28. Änderung der Gebührensatzung über die öffentliche Abfallentsorgung in der Stadt Voerde (Ndrh.) wird in der der Drucksache 17/476 als Anlage beiliegenden Fassung beschlossen.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Siehe Gebührenkalkulation

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

#### Sachdarstellung:

Kalkulation

#### Überschüsse aus Betriebsergebnissen der Vorjahre:

Die Betriebsergebnisse der Jahre 2020 und 2021 fließen bei der Ermittlung der Restmüllgebühren anteilig mit insgesamt rd. 283.115,73 EUR in die Gebührenkalkulation ein und wirken sich demnach kostenmindernd auf die Gebühr des Jahres 2023 aus. Für die Folgejahre werden weitere 244.458,23 EUR vorgetragen.

Im Bioabfallbereich fließt eine Überdeckung aus dem Betriebsergebnis 2019 in Höhe von 16.022,24 EUR und Unterdeckungen aus den Betriebsergebnissen 2020 und 2021 in Höhe von insgesamt 8.796,53 EUR in die Gebührenkalkulation ein.

Gesamtkosten:

Insgesamt belaufen sich die zu deckenden Kosten beim Rest-, Sperr- und Sondermüll für das Jahr 2023 auf 1.858.629,21 EUR. Dies ist eine erhebliche Senkung gegenüber dem Jahr 2020, da durch die entfallende Abschreibung der Müllverbrennungsanlage Asdonkshof die durch den Entsorgungsbetrieb des Kreises Wesel erhobene Grundgebühr pro Einwohner von 22,50 € auf 2,50 € und die Leistungsgebühr von zunächst 207,00 € (bis 2020) auf dann 108,60 € pro Tonne und zuletzt (ab 2023) auf voraussichtlich 94,10 € pro Tonne (2023) gesenkt werden konnte.

Auf den Bioabfallbereich ist diese rückläufige Entwicklung der Entsorgungskosten nicht übertragbar, da die Entsorgung des Bioabfalls nicht über die Verbrennungsanlage läuft, sodass derzeit eine Quersubventionierung aus dem Restmüllbereich notwendig ist, um hier eine Gebührenstetigkeit und auch im Verhältnis zu den Restmüllgebühren angemessene Gebührenhöhe zu erreichen. Die gesamten zu deckenden Kosten der Bioabfallentsorgung belaufen sich auf 425.403,71 EUR.

Bei einer Subventionierung in Höhe von 150.000 EUR aus dem Restmüllbereich und dem Einfluss der Überdeckung aus den Betriebsergebnissen der Vorjahre kann die Gebühr für eine 240l Tonne mit 14-täglicher Abfuhr von 84 € pro Jahr auf 78 € pro Jahr gesenkt werden.

Durch die beschriebene insgesamt sehr günstige Kostenentwicklung können die Gebühren für die Restmüllgefäße gegenüber den Vorjahren noch einmal deutlich (im Mittel um -25,8%) gesenkt werden.

Gefäßgebühren der Stadt Voerde für das Jahr 2023

Aufgrund des Ergebnisses der Gebührenkalkulation (Anlage 1) wird vorgeschlagen, die Gefäßgebühren für das Jahr 2023 gegenüber dem Jahr 2022 wie folgt zu ändern.

<u>Gefäßart</u>	<u>Gebühr 2022</u>	<u>Gebühr 2023</u>
120 l-Restmüllgefäß 14-tägl. Abfuhr:	194,00 €	143,00 €
120 l-Restmüllgefäß vierwöchentl. Abfuhr:	84,00 €	77,00 €
240 l-Restmüllgefäß 14-tägl. Abfuhr:	331,00 €	280,00 €
1.100 l Restmüllgefäß wöchentl. Abfuhr:	3.003,00 €	2.537,00 €
1.100 l Restmüllgefäß 14-tägl. Abfuhr:	1.518,00 €	1.282,00 €
Hausmüllsack:	6,00 €	6,00 €
240 l-Bioabfallgefäß:	84,00 €	78,00 €
Bioabfallsack:	2,00 €	2,00 €



Grünabfallannahme:

Die Gebührenkalkulation für den Bereich der Annahmestelle weist keine signifikanten Änderungen gegenüber den Vorjahren auf. Die Zahlen können der Anlage 2 entnommen werden.

Die Gebührensätze für die Anlieferung von Grünschnitt betragen weiterhin

Anlieferung einer Kofferraumladung:	7,50 €
Anlieferung einer Kombiladung:	15,00 €
Anlieferung einer Anhängerladung (einachsig):	22,50 €
Anlieferung einer Anhängerladung (zweiachsig):	45,00 €

Die Gebührenkalkulation wurde in der Sitzung des Arbeitskreises Gebühren/Abfall am 15.11.2022 vorberaten.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Anlage 1 zu DS17/476 - Gebührenkalkulation Restmüll und Bioabfälle
- (2) Anlage 2 zu DS 17/476 - Gebührenkalkulation Grünschnittannahme
- (3) Anlage 3 zu DS 17/476 - Änderungssatzung

## Kalkulation der Abfallentsorgungsgebühren für das Jahr 2023

Kostenermittlung

Kosten (EUR)

1. Restmüllentsorgung	Entsorgungsgebühren Kreis Wesel, Unternehmervergütung	998.000,14	
	Personalaufwand, innere Verrechnungen	364.773,97	
	Sonstige Kosten (Wilde Müllkippen, etc.)	50.309,39	
			<b>1.413.083,50</b>
2. Sperrmüllentsorgung	Entsorgungsgebühren Kreis Wesel, Unternehmervergütung	380.160,90	
	Personalaufwand, innere Verrechnungen	22.453,26	
			<b>402.614,16</b>
2. Sondermüllentsorgung	Entsorgungsgebühren Kreis Wesel, Unternehmervergütung	29.769,95	
	Personalaufwand, innere Verrechnungen	13.161,60	
			<b>42.931,55</b>
Gesamtkosten laufend Restmüll / Sperrmüll / Sondermüll			<b>1.858.629,21</b>
Querverrechnung "Bio"			<b>150.000,00</b>
Verwendung vorgetragene Betriebsergebnisse (jeweils anteilig, "-" = Überschuss!)			<b>-283.115,73</b>
Ergebnisse aus der Altpapierverwertung			
	Betriebsergebnis 2020	115.922,73	
	Betriebsergebnis 2021	-18.649,49	
	Ansatz 2023	28.043,08	
			<b>125.316,32</b>
durch Gebühren zu deckende Kosten (ohne / mit Querverrechnung)			<b>1.700.829,80</b> <b>1.850.829,80</b>

Gebühren		Ansatz 2023	Ansatz 2023
120l 14-tägig	Anzahl Gefäße	2.658	2.658
	Gebühr EUR / Jahr	131,00	143,00
	Gebühr	348.198,00	380.094,00
120l 4-wöchentlich	Anzahl Gefäße	5.131	5.131
	Gebühr EUR / Jahr	70,00	77,00
	Gebühr	359.170,00	395.087,00
240l 14-tägig	Anzahl Gefäße	1.246	1.246
	Gebühr EUR / Jahr	257,00	280,00
	Gebühr	320.222,00	348.880,00
1100l wöchentlich	Anzahl Gefäße	225	225
	Gebühr EUR / Jahr	2.332,00	2.537,00
	Gebühr	524.700,00	570.825,00
1100l 14-tägig	Anzahl Gefäße	122	122
	Gebühr EUR / Jahr	1.178,00	1.282,00
	Gebühr	143.716,00	156.404,00
Hausmüllsack	Anzahl Gefäße	500	500
	Gebühr EUR / Jahr	6,00	6,00
	Gebühr	3.000,00	3.000,00
<b>gesamt</b>	<b>Gebühr</b>	<b>1.699.006,00</b>	<b>1.854.290,00</b>

Überschuß / Fehlbetrag	-1.823,80	3.460,20
	-0,11%	0,19%

# Kalkulation der Abfallentsorgungsgebühren für das Jahr 2023

## Kostenermittlung

### 1. Entsorgung Bioabfall

Entsorgungsgebühren Kreis Wesel, Unternehmervergütung  
 Personalaufwand, innere Verrechnungen  
 Querverrechnung

Ansatz 2023	
	374.000,00
	51.403,71
	-150.000,00
	<b>275.403,71</b>

### Gesamtkosten Bioabfall

**275.403,71**

### Verwendung vorgetragene Betriebsergebnisse (jeweils anteilig, "-" = Überschuss!)

davon aus 2019 (vgl. DS 17/66)

davon aus 2020

davon aus 2021

**-7.225,71**

-16.022,24

7.402,71

1.393,82

### durch Gebühren zu decken

**268.178,00**

Gebühren		Ansatz 2023
Biotonne 240l 14-tägig	Anzahl Gefäße	3.400
	Gebühr EUR / Jahr	78,00
	Gebühr	265.200,00
Biomüllsack	Anzahl	1.000
	Gebühr / ME	2,00
	Gebühr	2.000,00
<b>gesamt</b>	<b>Gebühr</b>	<b>267.200,00</b>

### Überschuß / Fehlbetrag

-978,00

-0,36%

# Kalkulation der Abfallentsorgungsgebühren für das Jahr 2023

Kostenermittlung (ohne Fixkosten)

## 1. Annahme und Entsorgung Grünschnitt

	Menge to	EUR / ME	EUR
Entsorgung und Transport Grünschnitt	68,00 to		<b>5.892,20</b>
<b>Gesamtkosten Grünschnittannahme</b>			<b>5.892,20</b>
je Gebührenmarke bei	790	Einheiten	<b>7,50</b>

<b>Gebühren für das Jahr 2023</b>		<b>Ansatz 2023</b>
je Kofferraumladung EUR		7,50
je Kombiladung EUR		15,00
je Anhängerladung (einachsiger Anhänger) EUR		22,50
je Anhängerladung (zweiachsiger Anhänger) EUR		45,00
<b>Summe Gebühreneinnahmen</b>		<b>5.925,00</b>
Über-/Unterdeckung		32,80

**Satzung vom xx.12.2020 zur  
28. Änderung der Gebührensatzung über die öffentliche Abfallentsorgung  
in der Stadt Voerde (Niederrhein)  
vom 19.12.1996**

Aufgrund der §§ 7 und 41 (1) der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 666) in der zur Zeit gültigen Fassung, der §§ 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1969 (GV. NRW. S. 712) in der zur Zeit gültigen Fassung, des § 9 des Landesabfallgesetzes vom 21. Juni 1988 (GV. NRW. S. 250) in der zur Zeit gültigen Fassung und des § 24 der Satzung über die öffentliche Abfallentsorgung in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 18.12.2017 in der zur Zeit gültigen Fassung, hat der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) in seiner Sitzung am 06.12.2022 folgende Satzung beschlossen:

**Artikel I**

**§ 4 erhält folgende Fassung:**

§ 4

**Gebührensätze**

- (1) Die Gebühr umfasst die Kosten für das Einsammeln und Entsorgen der Abfälle.
- (2) Die Gebühr beträgt für ein
  - a) MGB 120 I (Restmülltonne) 14-tägliche Abfuhr 143,00 €/Jahr
  - b) MGB 120 I (Restmülltonne) vierwöchentliche Abfuhr 77,00 €/Jahr
  - c) MGB 240 I (Restmülltonne) 14-tägliche Abfuhr 280,00 €/Jahr
  - d) MGB 1.100 I (Restmülltonne) wöchentliche Abfuhr 2.537,00 €/Jahr
  - e) MGB 1.100 I (Restmülltonne) 14-tägliche Abfuhr 1.282,00 €/Jahr

Bei Müllgemeinschaften im Sinne des § 14 Abfallentsorgungssatzung fällt für jeden beteiligten Grundstückseigentümer die anteilige Gebühr an.

- (3) Die Gebühr für ein MGB 240 I zur Erfassung von Bioabfällen (Biotonne) beträgt 78,00 €/Jahr (Abfuhr 14-täglich).

Wird das Gefäß von mehreren Grundstückseigentümern gemeinsam genutzt, so wird jedem dieser Eigentümer der auf ihn entfallende Anteil berechnet.

- (4) Für Bioabfallsäcke mit amtlichem Aufdruck (Abfuhr 14-täglich) wird eine Gebühr von 2,00 € je Bioabfallsack erhoben. Die Gebühr ist im Bürgerbüro der Stadt bei Aushändigung zu entrichten.
- (5) Für Restmüllsäcke mit amtlichem Aufdruck wird eine Gebühr von 6,00 € je Müllsack erhoben. Die Gebühr ist im Bürgerbüro der Stadt bei Aushändigung zu entrichten.
- (6) Eine Verpflichtung der Stadt zur Erstattung von Gebühren für nicht verwendete Restmüllsäcke (§ 4 Abs. 5) sowie nicht verwendete Bioabfallsäcke (§ 4 Abs. 4) besteht nicht.
- (7) Die Gebühr für die Abfuhr von Sperrmüll (§ 16 Abfallentsorgungssatzung) ist in den Gebühren nach Absatz 2 enthalten.
- (8) Für die Anlieferung an die Annahmestelle für Grünschnitt werden folgende Gebühren erhoben:

Bei Anlieferungen einer

Kofferraumladung	7,50 €/Anlieferung
Kombiladung	15,00 €/Anlieferung
Anhängerladung (einachsiger Anhänger)	22,50 €/Anlieferung
Anhängerladung (zweiachsiger Anhänger)	45,00 €/Anlieferung

Die Gebühren sind bei der Anlieferung an der Annahmestelle zu entrichten.

## **Artikel II**

Diese Satzung tritt am 01.01.2023 in Kraft. Gleichzeitig tritt § 4 der Gebührensatzung über die öffentliche Abfallentsorgung in der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 19.12.1996 nach dem Stand der 27. Änderungssatzung vom 15.12.2020 außer Kraft.

### **Bekanntmachungsordnung**

Die vorstehende Satzung wird hiermit öffentlich bekannt gemacht.

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

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

Voerde (Niederrhein), xx. Dezember 2022

Haarmann  
Bürgermeister



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 16.11.2022

Fachbereich	Finanzen und Steuern
Fachdienst	Haushalt und Steuern

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	24.11.2022	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### 32. Änderung der Straßenreinigungs- und Gebührensatzung

#### Beschlussvorschlag:

Die Satzung zur 32. Änderung der Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren in der Stadt Voerde (Ndrh.) – Straßenreinigungs- und Gebührensatzung – wird in der der Drucksache 17/477 als Anlage 2 beiliegenden Fassung beschlossen.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Siehe Kalkulation

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

#### Sachdarstellung:

Der Fünfjahresvertrag zur Erbringung der Straßenreinigungsleistungen dauert noch an. Für die Gebührenkalkulation 2023 wurden jedoch aufgrund der aktuellen Inflationsentwicklung entsprechende, zu erwartende Preissteigerungen auf die Unternehmerleistungen aufgeschlagen.

Aus dem Ergebnis 2020 fließen zudem 11.758,59 € (33%), aus dem Ergebnis 2021 6.442,24 € (33%) als anrechenbare Kosten in die Kalkulation ein. Die Verteilungseinheiten, einschließlich des kommunalen Anteils (19,75%), bleiben mit 119.546 Metern unverändert. Neue, in das Straßenverzeichnis aufzunehmende Straßen waren für die Kalkulation 2023 nicht zu berücksichtigen. Insofern bedarf es keiner Ergänzung des Straßenverzeichnisses.

In Kombination mit Unterdeckungen aus den Betriebsergebnissen 2020 und 2021 muss die Gebühr von 1,52 €/lfd. m auf 1,54 €/lfd m erhöht werden.

Die Gebührenkalkulation ist der Drucksache als Anlage 1, eine entsprechende Änderungssatzung als Anlage 2 beigefügt.

Die Gebührenkalkulation wurde in der Sitzung des Arbeitskreises Gebühren/Abfall am 15.11.2022 beraten.

Haarmann



Anlage(n):

- (1) Anlage 1 zur Drucksache 17/477 Gebührenkalkulation
- (2) Anlage 2 zur Drucksache Nr 17/477

# Kalkulation der Straßenreinigungsgebühr für das Jahr 2023

Kostenermittlung	EUR	
Reinigung der Fahrbahnen, Parkstreifen und verkehrsberuhigten Zonen sowie Verwertung Straßenkehricht, Personalkosten FD 7.2, Servicepauschale andere Fachdienste, Fachliteratur, Bekanntmachungen		206.671,95
abzüglich Anteil der Kommune	19,75%	-40.817,71
zzgl. Unterdeckung aus Betriebsergebnis 2020		11.758,59
zzgl. Unterdeckung aus Betriebsergebnis 2021		6.442,24
<b>durch Gebühren zu deckende Kosten</b>		<b>184.055,07</b>
Ermittlung der Gebühr		
Verteilungseinheiten (Frontmeter einschließlich Hinterlieger)		119.546
Straßenreinigungsgebühr je lfd. m 1,52 €		
<b>Gebühr EUR / Verteilungseinheit</b>		<b>1,54</b>
Gebühr bisher		1,52
Veränderung (%)		1,3%

**Satzung vom xx.12.2022 zur**  
**32. Änderung der Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von**  
**Straßenreinigungsgebühren in der Stadt Voerde (Niederrhein)**  
**- Straßenreinigungs- und Gebührensatzung -**  
**vom 18.12.1991**

Auf Grund des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW.S. 666) und der §§ 3 und 4 des Gesetzes über die Reinigung öffentlicher Straßen vom 18.12.1975 (GV. NRW. S. 706), beide in der zur Zeit gültigen Fassung sowie der §§ 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1969 (GV. NRW. S. 712) in der zur Zeit gültigen Fassung und der Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren in der Stadt Voerde (Niederrhein) – Straßenreinigungs- und Gebührensatzung – vom 18.12.1991 in der zur Zeit gültigen Fassung, hat der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) in seiner Sitzung am 06.12.2022 folgende Satzung beschlossen.

**Artikel I**

**§ 6 Abs. 7 wird wie folgt neu gefasst:**

„Bei einer einmaligen wöchentlichen Reinigung beträgt die Benutzungsgebühr bezogen auf einen Meter Grundstücksseite (Absätze 1 bis 6) mit Inkrafttreten dieser Satzung 1,54 €/Jahr.“

**Artikel II**

**Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt am 01.01.2023 in Kraft.

Gleichzeitig tritt § 6 Abs. der Straßenreinigungs- und Gebührensatzung der Stadt Voerde (Niederrhein) vom 18.12.1991 (nach dem Stand der 31. Änderungssatzung vom 15.12.2020) außer Kraft.

### **Bekanntmachungsordnung**

Die vorstehende Satzung wird hiermit öffentlich bekannt gemacht.

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

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

Voerde (Niederrhein), xx. Dezember 2022

Haarmann  
Bürgermeister



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 25.10.2022

Fachbereich	Soziales und Jugend
Fachdienst	Soziales

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Sozialausschuss	15.11.2022	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### Aufgabenübertragung der Betreuung von Flüchtlingen in Voerde auf einen Träger der freien Wohlfahrtspflege

Beschlussvorschlag:

**Die Verwaltung wird beauftragt die Aufgabe über die Betreuung von Flüchtlingen auf einen Träger der freien Wohlfahrtspflege –nach Möglichkeit im Kreisgebiet Wesel- im Rahmen eines Vergabeverfahrens zu übertragen und die vertraglichen Regelungen hierzu zu treffen.**

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

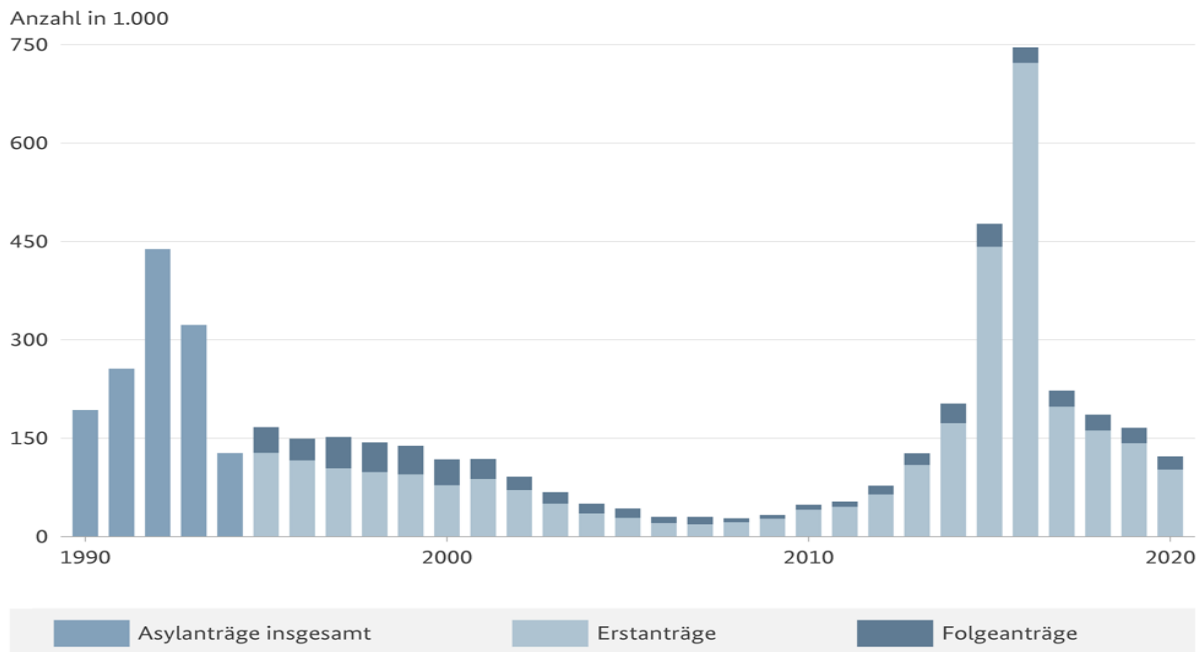
Sachdarstellung:

Die Anforderung an eine Flüchtlingsbetreuung unterliegt einer hohen Dynamik. Geprägt ist diese Dynamik von internationalen Krisen aber auch von zwischenstaatlichen Vereinbarungen und gesetzlichen Regelungen. Die Faktoren sind durch Kommunen nicht beeinflussbar. Gleichwohl sind die Gemeinden nach festgelegten Verteilungsschlüsseln zur Aufnahme verpflichtet.

Die Dynamik zeigt sich auch in der historischen Entwicklung der Zahl der Asylanträge in Deutschland seit 1990. Der erste Höhepunkt entfällt auf den Beginn der 1990er Jahre und hängt mit der Krise auf dem Balkan und den Kriegen in den ehemals jugoslawischen Staaten zusammen. Mit mehr als 291.000 Flüchtlingen aus den Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawien entfielen fast 30 Prozent aller zwischen 1991 und 1993 gestellten Asylanträge auf diese Personengruppe. Aber auch aus Rumänien kamen in der ersten Hälfte der 1990er Jahre mehr als 231.000 Flüchtlinge nach Deutschland. Mitte der 1990er Jahre verringerten sich die Anträge auf Asyl in Deutschland erheblich, der niedrigste Wert wurde im Jahr 2007 mit rund 19.000 Anträgen verzeichnet. Maßgeblich hierfür waren insbesondere Änderungen im Grundgesetz.

Seit 2013 zeichnete sich hier wieder eine Trendwende ab. Die Zahl der Asylanträge erhöhte sich deutlich und erreichte 2016 mit knapp 746.000 Asylanträgen (Erst- und Folgeanträge) einen neuen Höchstwert. Seitdem verringerte sich die Zahl der Asylanträge erneut deutlich – geprägt ist diese Reduzierung insbesondere durch zwischenstaatliche Vereinbarungen.

### Registrierte Asylanträge (1990-2020)



Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (BiB)

Datenquelle: Bundesamt für Migration und Flüchtlinge

Im Jahre 2021 gab es insgesamt 190.816 Asylanträge, davon 148.233 Erstanträge. In 17,5 Prozent der Fälle handelte es sich um Anträge von in Deutschland geborenen Kindern von Asylbewerbern oder anerkannten Flüchtlingen.

Zwischen Januar und September 2022 wurden 154.557 Asylanträge gestellt, davon waren 134.908 Erstanträge. Das sind etwa 17 Prozent mehr Anträge als im gleichen Zeitraum 2021.

In dieser Rechnung werden nicht die ukrainischen Geflüchteten berücksichtigt, die seit Ende Februar 2022 eingereist sind. Stand 17. Oktober 2022 wurden dem Bundesinnenministerium zufolge 1.008.935 Geflüchtete aus der Ukraine im Ausländerzentralregister (AZR) registriert. Davon haben: rund 56 Prozent vorübergehenden Schutz nach § 24 AufenthG erhalten (565.606 Personen). Nicht beinhaltet ist eine Dunkelziffer nicht registrierter Flüchtlinge.

Die aus dieser Dynamik ablesbaren stark schwankenden Anforderungen an die Kommunen stellen eine große Herausforderung dar und bedürfen einer stetigen Anpassung der Ressourcen zur Unterbringung, Versorgung und Betreuung von Flüchtlingen.

Aktuell (Stand 01.11.2022) sind in der Stadt Voerde **497 geflüchtete Personen** zu betreuen.

Bedingt durch den Flüchtlingszustrom aus der Ukraine und den vermehrten Aufnahmezusagen des Bundes nach § 22 Satz 2 Aufenthaltsgesetz (afghanische Ortskräfte) ist eine deutliche Steigerung der Zahl der schutzsuchenden Menschen zu erwarten.

Die Aufnahmeverpflichtung der Stadt Voerde beträgt (Stand 04.11.2022) noch 16 Personen ohne und 223 Personen (Stand 30.10.2022) mit Wohnsitzauflage.

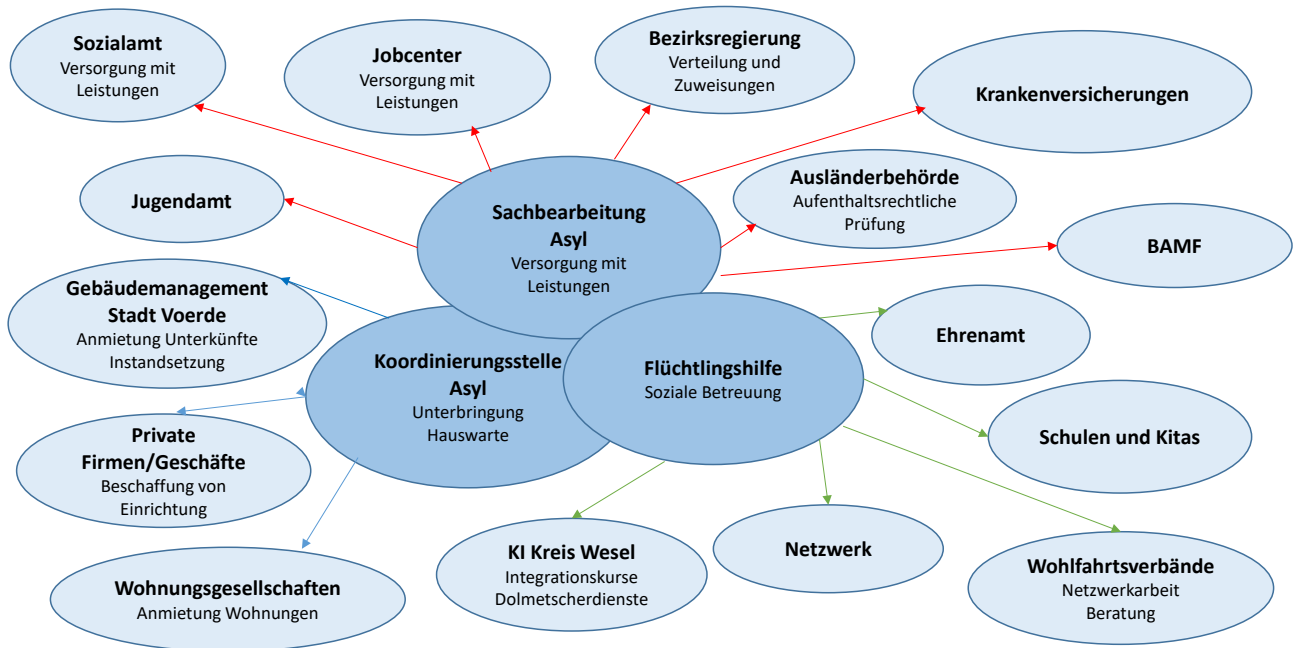
Diese ankommenden Flüchtlinge müssen durch die Kommune versorgt, untergebracht und integriert werden.

Somit werden Ressourcen benötigt für die

- Unterbringung
- Versorgung mit Leistungen
- Soziale Betreuung und Integration

- Sanierung- und Instandhaltung der Bestände
- Bedarfsgerechte Schaffung incl. Freisetzung von Unterbringungskapazitäten

Die Entwicklung der äußeren und personellen Rahmenbedingungen zwingt auch die Stadt Voerde zur stetigen dynamischen Anpassung der Strukturen. Das Feld der Flüchtlingsbetreuung ist hierbei ein komplexes Arbeitsfeld mit vielfältigen Akteuren und Kooperationspartnern, was die Steuerungsanforderungen noch mal vergrößert.



Bei der Stadt Voerde bestehen derzeit folgende personelle Ressourcen:

Unterbringung	→ 1 VZ als Koordinierungsstelle Asyl und 2,5 VZ als Hauswarte zzgl. 1 Aushilfe
Versorgung mit Leistungen	→ 3 VZ
Soziale Betreuung	→ 2 VZ
Ehrenamts- und Netzwerkbetreuung	→ 0,5 VZ

Aufgrund der hohen Zahl an Zuweisungen bedarf es einer Anpassung in der Personalausstattung. Noch im Mai 2021 waren 261 Flüchtlinge zu betreuen (DS 17/178 vom 17.05.2021). Dies entsprach einer Betreuungsquote von 130 Flüchtlingen pro Vollzeitstelle (VZ) für eine sozialpädagogische Fachkraft, die sich als eine relevante Bemessungsgröße darstellt. Aktuell liegt der Betreuungsschlüssel bei 1:249.

Ebenfalls gestiegen sind die zu betreuenden und einzurichtenden Unterkünfte. Im Jahr 2021 hatte die Stadt Voerde neben den vorhandenen Gemeinschaftseinrichtungen 51 angemietete Wohnungen im Bestand. Derzeit sind bereits 88 angemietete Wohnungen zu betreuen.

Die zeitnahe Besetzung freierwerdender Stellen und darüber hinaus gehender Bedarfe ist aufgrund der schwierigen Personalakquise und hohen Personalfuktuation verwaltungsseits zeitnah nicht zu bewerkstelligen.

Ab dem Jahr 2023 werden bei der Stadt Voerde in dem Bereich Asylbetreuung aufgrund von Verrentung und Arbeitsplatzwechseln weitere Stellen vakant:

Unterbringung → 1 VZ als Koordinierungsstelle Asyl zum 01.02.2023  
2 VZ Hauswarte spätestens zum 31.05.2023

Soziale Betreuung → 1 VZ zum 01.01.2023

Die Ausführungen machen deutlich, um der Aufgabenerledigung gerecht zu werden, es nicht nur kurzfristiger Anstrengungen in der Nachbesetzung, sondern auch der Aufstockung des Personals bedarf.

Aufgrund der rechtlichen Regelungen (sofortiger Erhalt der Aufenthaltsgenehmigung) bei den Flüchtlingen aus der Ukraine und den afghanischen Ortskräften ist bereits mit der Aufnahme in Voerde ein erhöhter Betreuungs- und Beratungsbedarf gegeben. Es ist eine sofortige Unterstützung in Behördenangelegenheiten, Hilfestellung beim Ausfüllen von Anträgen jeglicher Art, Vermittlung der Kinder und Jugendlichen in Kindergärten und Schulen, Orientierungshilfen zum selbstständigen Zurechtfinden in der Gesellschaft und Kultur, Beratung bei persönlichen und familiären Problemen, Weitervermittlung an Fachberatungsstellen Unterstützung zur Aufnahme einer Berufstätigkeit, etc. erforderlich.

Um eine bedarfsgerechte Betreuung der Flüchtlinge zu gewährleisten, wird vorgeschlagen, alle nicht hoheitlichen Aufgaben an einen Träger der freien Wohlfahrtspflege zu übertragen.

Die Ressourcen „Unterbringung und soziale Betreuung“ könnten zusammengeführt werden. Der Maßnahmenträger soll als zentrale Anlauf- und Beratungsstelle der Ansprechpartner für die Flüchtlinge hinsichtlich sämtlicher Belange und Probleme in den Bereichen Leben und Wohnen sein. Er verantwortet die Belegung der Flüchtlinge in den Unterkünften und kümmert sich ebenfalls um die Objektbetreuung (inkl. Schönheitsreparaturen, Sauberkeit). Der Träger soll einen Koordinationspunkt für die Behörden, Schulen, Kitas und weitere Institutionen bilden. Die soziale Betreuung begleitet die Flüchtlinge in die Gesellschaft. Sie verantwortet eigene Maßnahmen der Förderung im Bereich Sprache, organisiert die kulturelle und gesellschaftliche Integration.

Hieraus ergeben sich folgende Vorteile:

- Bündelung der Arbeit in einer Hand
- Verbesserte Kommunikation zwischen den Flüchtlingen und den jeweiligen Behörden
- Intensivere Begleitung und Hilfestellung für die Flüchtlinge
- Bessere Kontrolle der Unterkünfte durch geregelte Begehung und Inaugenscheinnahme
- Stärkere Präsenz gegenüber den Bewohnern

Die Aufgabenaufteilung soll wie folgt erfolgen:

Wohlfahrtsverband

- Belegung/ Bereitstellung von Plätzen in Übergangwohnheimen in Abstimmung mit dem Gebäudemanagement FD 7.3 der Verwaltung
- Wiederherstellung der Bezugsfertigkeit von

Stadtverwaltung

- Leistungsgewährung
- Krankenhilfe
- Konfliktmanagement zwischen Bewohner - Anwohner



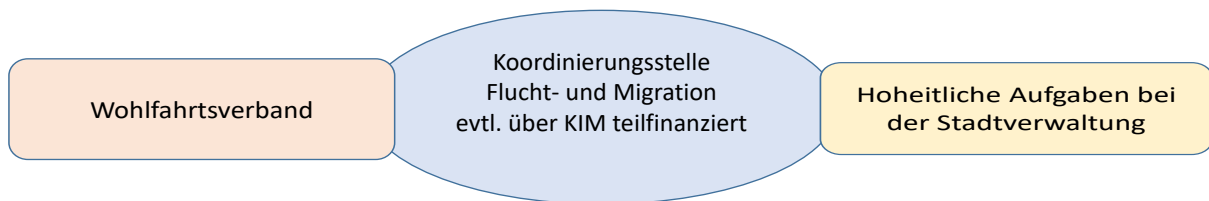
leerstehenden Zimmern und Wohnungen inkl. Außendienst

- Beschwerdemanagement Anwohner/Nachbarn von städtischen Unterkünften bzw. angemieteten Wohnungen
- Schlichtung bei Streitigkeiten/Konflikten zwischen den Bewohnern
- Kontrolle und Überwachung der baulichen Anlagen und des Inventars
- Sozialbetreuung
- Umzugsmanagement

- Erhebung/Festsetzung/Bescheidenerstellung von Benutzungsgebühren & Änderungsbescheiden bei notwendigen Anpassungen
- Erstellung der Benutzungsordnung
- Ahndung von Verstößen gegen die Benutzungsordnung (Ordnungswidrigkeiten- und Bußgeldverfahren)
- Schnittstelle Ausländerbehörden und Bezirksregierung
- Überleitung an andere Kostenträger/ Erstattungsansprüche

Darüber hinaus bedarf es einer Koordinierungsstelle, als Ansprechperson für den Maßnahmenträger in Einzelfragen bzw. zur Klärung von Generalien. Dies auch im Hinblick auf alle Menschen mit Flucht- bzw. Migrationshintergrund in Voerde.

Vor dem Hintergrund der Beschreibung dieses Aufgabenfeldes ist es sinnvoll, die Frage der Anstellungsträgerschaft für eine Vollzeitstelle im Rahmen des Kommunalen Integrationsmanagement erneut zu überdenken, worüber ein Großteil dieser geschaffenen Funktion refinanziert wäre.



Die Verwaltung empfiehlt im Rahmen des Vergabeverfahrens sich möglichst auf die Träger der Freien Wohlfahrtspflege im Kreis Wesel zu beschränken. Vor dem Hintergrund der Grundanforderungen an den Träger und der Themenstellung erscheint dies zielführend, da bereits Vernetzungsstrukturen innerhalb des Kreis Wesel und insbesondere in Voerde bestehen und man hierüber eine sofortige Arbeit im Bereich der Integration bzw. Anbindung an die gesellschaftlichen Strukturen und sozialen Systemen erwarten kann. Gleichfalls muss der Träger in der Lage sein, flexibel auf sich verändernde Anforderungen reagieren zu können. Dies setzt ein erhebliches Maß an Erfahrung in der Flüchtlingsarbeit und –betreuung voraus - ggf. auch überregional, so wie auch in der personellen Ausstattung, um dies alles gewährleisten zu können.

Für die Ausschreibung würden sich hieraus folgende Kriterien ableiten lassen:

- Breite Erfahrung in der Flüchtlings-, Migrations- und Integrationsarbeit
- Personelle Flexibilität um stetig auf verändernde Bedarfslagen unmittelbar zeitnah reagieren zu können bei einer anzustrebenden Betreuungsquote von 1:130
- Kompetenzen in der Objektbetreuung
- Vernetzung im Sozialraum und in den sozialen Leistungs- und Gesundheitssystemen
- Erfahrung in der Gestaltung von gesellschaftlichen und sprachlichen Bildungsangeboten für Flüchtlinge
- Begleitung und Unterstützung bei Maßnahmen zur Arbeitsaufnahme
- Ansprechstation vor Ort
- 24/7 Bereitschaftsdienst

Gemäß Erlass des MHKBD (Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes NRW) vom 17.10.2022 kann eine Ausschreibung oberhalb des EU-Schwellenwertes über das Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb nach § 119 Absatz 5 GWB in Verbindung mit §§ 14 Absatz 4, 17 Vergabeverordnung (VgV) erfolgen.

Ziel ist eine kostenneutrale Aufgabenübertragung. Hier bleiben aber die Ergebnisse der Ausschreibung abzuwarten.

Haarmann



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 31.10.2022

Fachbereich	Soziales und Jugend
Fachdienst	Soziale Dienste

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Jugendhilfeausschuss	09.11.2022	zur Kenntnis
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	zur Kenntnis
Stadtrat	06.12.2022	zur Kenntnis

### Einführung eines Fach- und Finanzcontrollings für den Bereich der Hilfen zur Erziehung

#### Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde nimmt den Bericht zur Einführung eines Fach- und Finanzcontrollings für den Produktbereich Hilfen zur Erziehung ab dem 01.01.2023 zustimmend zur Kenntnis.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Keine.

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

#### Sachdarstellung:

Im Gesamtbericht zur überörtlichen Prüfung der Stadt Voerde im Jahr 2020 der gaNRW vom 17.06.2021 wurde dargestellt, dass die Stadt Voerde (Niederrhein) interkommunal (in der Kategorie mittlerer kreisangehöriger Kommunen bis 50.000 Einwohner) im Jahr 2018 den bis dahin höchsten Fehlbetrag HzE je Einwohner von 0 bis unter 21 Jahren aufweist. Dies resultiert aus hohen durchschnittlichen Aufwendungen je Hilfefall bei gleichzeitig hoher Falldichte. Vor diesem Hintergrund wurde vorgeschlagen, dass Fach- und Finanzcontrolling zusammenzuführen und in ein regelmäßiges Berichtswesen / Controlling münden zu lassen, um hieraus eine städtische Gesamtstrategie für die Hilfe zur Erziehung ableiten zu können.

Bereits im Jahre 2016 wurde das Institut INSO mit einer Organisationsuntersuchung beauftragt. Wesentliche Teile dieser Maßnahme waren seinerzeit eine Personalbemessung auf Grundlage definierter Workflows für den Allgemeinen Sozialen Dienst (ASD), den Pflegekinderdienst (PKD) und der Wirtschaftlichen Jugendhilfe (WJH), sowie damit verbundenen Prozessoptimierungen in den Arbeitsabläufen des ASD. Nach der Organisationsuntersuchung durch INSO wurden einige Prozesse im ASD qualitativ aufgewertet. Hier sind besonders zu nennen, die Aktualisierung des Handbuchs, die Standardisierung der kollegialen Fallberatung, die Einführung eines Einarbeitungskonzeptes, die Neuorganisation von Eingaben in die Jugendamtssoftware JUGIS und die Vereinfachung von Fallentscheidungsprozessen.

Der Fachbereich 2 arbeitet seit dem intensiv an einer Optimierung der Hilfen zur Erziehung. Ziel ist eine Steigerung der Wirtschaftlichkeit unter Wahrung des Grundsatzes, dass jeder Familie „die notwendige und geeignete Hilfe gewährt wird“ und der Kinderschutz uneingeschränkt sichergestellt ist. Um dies zu erreichen, bedarf es Einsichten in die Effizienz und Effektivität der eingesetzten Hilfen. Mit der Reform des Achten Buches Sozialgesetzbuch – Kinder- und Jugendhilfe (SGB VIII) - zum Kinder- und Jugendstärkungsgesetz (KJSG) im Jahr 2021 wurde die Qualitätsdebatte auch vom

Gesetzgeber im Leistungsgesetz weiter verankert. Durch die Zielsetzungen des Gesetzes zur Verbesserung des Kinderschutzes, der besseren Beteiligung der Adressaten, der schrittweisen Zusammenführung behinderter und nicht behinderter Kinder in der Jugendhilfe und dem Ausbau der Prävention, werden gleichzeitig höhere Qualitätsansprüche an die Jugendämter gestellt.

Die Ergebnisse aus diesem Prozess, insbesondere die der Personalaufstockung im ASD, hatten in 2019 und 2020 bereits positive Effekte in puncto Fallzahl- und Kostenentwicklung und konnten im o.g. gpaNRW-Bericht nicht berücksichtigt werden, da die dortige Auswertung auf Zahlen und Ergebnisse aus dem Jahr 2018 beruhen.

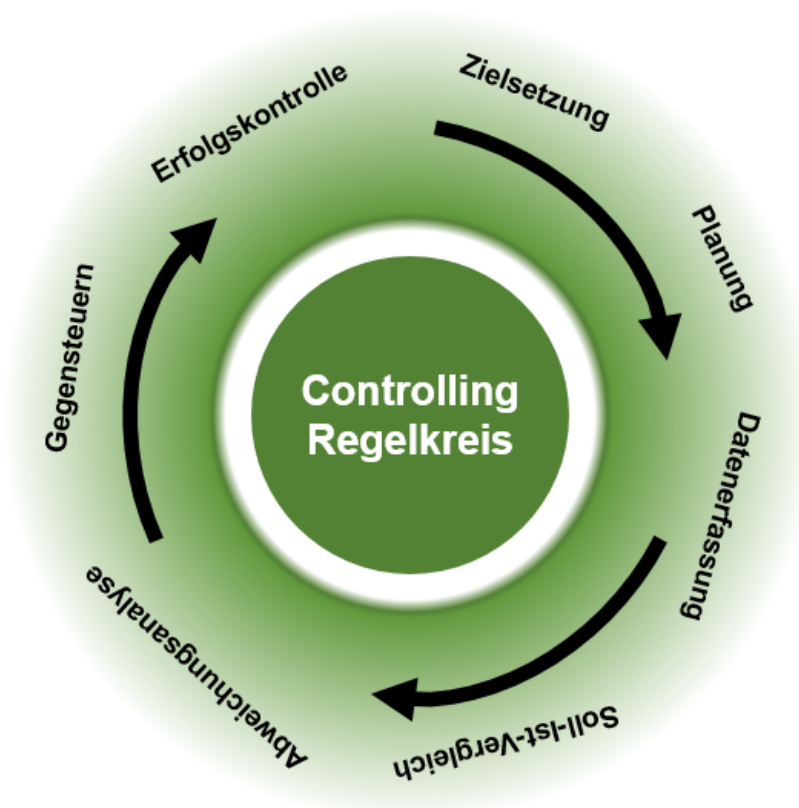
Um diese Entwicklung weiter zu stärken und dem Ratsbeschluss vom 05.10.2021 (DS 17/225) zu folgen, wurde im Fachbereich 2 – Jugend und Soziales – im Themengebiet der Hilfe zur Erziehung die Erstellung eines Fach- und Finanzcontrollings weiter vorangetrieben.

Es ist relativ leicht, den finanziellen Erfolg eines Wirtschaftsunternehmens auszurechnen. Die Grundlagen für den wirtschaftlichen Erfolg sind die Leistungen und Produkte, die das Unternehmen erfolgreich am Markt platziert und welche maximalen Gewinne hierbei erzielt werden können. Der Erfolg von Verwaltungen, Jugendämtern und anderen nicht-gewinnorientierten Institutionen hängt fast ausschließlich von den Prozessen ihrer Leistungserbringung ab. Gewinn ist hier keine Zielgröße. Die Leistungsprozesse in der Jugendhilfe werden auch durch verschiedene externe Einflüsse gravierend mit gesteuert (Koproduktion zwischen Beschäftigten des Jugendamtes, Kindern und Eltern sowie freien Trägern, Partizipationsansprüche, Wunsch- und Wahlrechte der Adressaten in Bezug auf Leistungserbringer), sodass eine Steuerung schwieriger ist, als in Bereichen, in denen keine Koproduktion besteht.

Das Controlling in der Jugendhilfe hat viele komplexe Zusammenhänge zu berücksichtigen. Ferner erfordert dies ein eigenständiges Verständnis von Controlling, das den traditionellen Prämissen der Betriebswirtschaftslehre nicht immer entspricht. Controlling im Jugendamt ist nur zu einem Teil der Umgang mit Zahlen. Die Zahlen dienen nur als Impuls, das Handeln in Richtung besserer fachlicher Zielerreichung oder in Richtung erhöhter Wirtschaftlichkeit zu verändern.

Die Leistungsprozesse stehen im Vordergrund sowie die Maßstäbe von Zielerreichung im Sinne der Adressaten wobei die Ressourcen im Blick zu halten und die Mitarbeiter/innen in den Gesamtprozess einzubinden sind.

Die Ergebnisse dieser Überlegungen sollen mit der Einführung des nachfolgend dargestellten Controllings aufgegriffen werden. Hierbei beruht das Grundkonzept auf den typischen Elementen eines Regelkreises im Controlling.



Der Jugendhilfeausschuss ist in der Sitzung am 25.05.2022 über den Sachstand im Fachcontrolling informiert worden.

Um den Einstieg in den Controllingprozess zu finden, erfolgt eine Ist-Analyse auf deren Grundlage Hypothesen und Zielstellungen zu formulieren und Planungen aufzunehmen sind. Das hierfür notwendige Berichtswesen erfolgt bereits und ist in der Anlage exemplarisch für das Jahr 2021 dargestellt.

Für die Auswertung und die Feststellung der Ergebnisse wird zurzeit ein Controllingbericht erarbeitet, der die Grundlage für die Abweichungsanalyse (Soll-Ist-Vergleich) im Zeitraum 2021 – 2022 bilden wird, woraufhin Steuerungsmaßnahmen zu entwickeln und fortzuschreiben sind. In einem kontinuierlichen Prozess Analyse, Zielformulierung Maßnahmenplanung und Zielkontrollen führt dies zu einer stetigen qualitativen Weiterentwicklung der erzieherischen Hilfen in Voerde und dient gleichwohl als Grundlage für den Qualitätsdialog mit den freien Trägern der Jugendhilfe gem. §79a SGB VIII.

Im Allgemeinen ist hierbei wichtig, dass unterschiedliche Berichtsebenen vorliegen und genutzt werden können, um somit frühzeitig Veränderungen innerhalb der einzelnen Hilfen zur Erziehung erkennen zu können. Durch die regelmäßige Auswertung der Fallzahlen und die Abfrage von Planzahlen können unterjährig das Budget der Hilfen zur Erziehung kontinuierlich geprüft und die Möglichkeit geschaffen werden, frühzeitig Steuerungsmaßnahmen einzuleiten.

Im Rahmen des Berichtswesens sollen folgende Berichte regelmäßig erstellt werden:

	Bericht	Inhalt	Empfänger	Rhythmus
1.	Statusbericht	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Übersicht der Finanzlage</li> <li>• Übersicht der Fallzahlen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FDL</li> <li>• ASD</li> </ul>	Alle 2 Monate
2.	Controllingbericht	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanzentwicklung</li> <li>• Fallzahlenentwicklung</li> <li>• Prognose</li> <li>• Steuerungsempfehlungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FDL</li> <li>• ASD</li> <li>• FBL</li> <li>• DEZ II, VV</li> </ul>	Alle 6 Monate
4.	HZE-Bericht	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fachliche Evolution</li> <li>• Feststellungen aus dem Controlling</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FDL</li> <li>• FBL</li> <li>• Dezernat II / VV</li> <li>• JHA</li> </ul>	jährlich

Wie im Jugendhilfeausschuss am 25.05.2022 bereits dargestellt, wurden in einem ersten Schritt die Datenqualität und Eingabe-/Erfassungsroutinen überprüft und angepasst. Vor dem Hintergrund sind ältere Datenbestände nur bedingt mit den aktuellen Datenbeständen vergleichbar, so dass sich eine vergleichende Datenbasis über die Jahre noch weiter aufbauen muss. Das Jahr 2021 konnte erstmalig vollständig in der neu vorgenommenen Eingabesystematik ausgewertet und interpretiert werden, so dass eine vergleichende Auswertung 2021 / 2022 möglich ist.

Der HZE-Bericht wird dem Beratungsgremium im zweiten Sitzungszug 2023 und dann künftig jeweils im zweiten Sitzungszug eines jeden Kalenderjahres dem Jugendhilfeausschuss zur Beratung vorgelegt. Der Bericht wird grafisch und erläuternd dargestellt werden und inhaltlich einen standardisierten Umfang haben, der um wünschenswerte Aussagen erweitert werden kann, sofern diese auswertbar und fachlich bedeutsam sind.

Standardmäßig werden einzelne Hilfeformen und deren Anzahl in den unterschiedlichen Ausprägungen im Hinblick auf Ihre Laufzeit, den erfolgreichen Abschluss und die Nachhaltigkeit der Hilfen dargestellt. Es ist geplant, Aussagen zu den einzelnen Hilfeformen und deren Entwicklung auch kleinteilig in den Sozialräumen / Stadtteilen, und in Bezug auf die eingesetzten Träger zu evaluieren. So kann gezielt präventiv gesteuert und ggf. Präventionsketten erweitert werden

Neben den fachlichen Blickwinkeln hat die Abbildung der Finanzdaten eine wichtige Größe zur Bewertung der Wirkung und somit der Steuerung der erzieherischen Hilfen. Es ist in diesem Zusammenhang nicht im eigentlichen Sinne als Finanzcontrolling zu verstehen. Unter diesem würden Steuerungsmaßnahmen innerhalb des Finanzbereiches verstanden.

Im Zusammenhang mit den erzieherischen Hilfen ist vielmehr von einem Finanzmonitoring zu sprechen, was die stetige operative Finanzkontrolle in den erzieherischen Hilfen umfasst. Die Aufgabe besteht in der Unterstützung des Fachcontrollings in Form eines wirksamen Kostencontrollings durch die zeitnahe Erfassung und Aufbereitung von Finanz- und Falldaten sowie deren nachvollziehbaren Darstellung. Diesem Auftrag folgend erstellt die Wirtschaftliche Jugendhilfe Kostenanalysen und Finanzprognosen.

Innerhalb der Verwaltung dienen diese Daten auch als Frühwarnsystem, dessen Aufgabe es vor allem ist, relevante Abweichungen von Fachparametern bzw. gemeinsam entwickelter Zielvorstellungen zu ermitteln und aufzuzeigen und Negativtrends rechtzeitig Maßnahmen zur Gegensteuerung gegenüberzustellen.

Ferner wird die Personalsituation über das Jahr gesehen dargestellt und bewertet. Dies bietet zusätzliche Erklärungsmuster für das Fallaufkommen und Einleiten erzieherischer Hilfen oder Veränderungen in Bearbeitungszeiten und Beratungszahlen sowie die Aufrechterhaltung von Arbeitsstan-

dards und Prozessabläufen. Dieser Punkt stellt auch eine wichtige Größe im Hinblick auf Arbeitszufriedenheit und Personalstabilität in der Personalentwicklung da. Die Personalstabilität wiederum ist eine zentrale Grundlage für die Möglichkeit einer kontinuierlichen fachlichen Weiterentwicklung und der Einbettung immer neuer Anforderungen an dieses Arbeitsfeld in den Fachdienst.

Der Blick auf die Entwicklung der Meldungen bei Verdacht auf Kindeswohlgefährdung gem. § 8a SGB VIII bedarf hierbei einer eigenständigen von den sonstigen Prozessen unabhängigen Betrachtungsweise.

Mit der Einführung dieses umfangreichen Controllingsystems ist der Ansatz verbunden, dass der Einsatz der aufzuwendenden Mittel in den erzieherischen Hilfen zielgerichtet und den Anforderungen entsprechend umgesetzt werden kann.

Haarmann

Anlage:

(1) Fach- & Finanzcontrolling HzE – Ergebnisse für das Jahr 2021



# **Fach- & Finanzcontrolling HzE**

—

## **Ergebnisse für das Jahr 2021**





# Inhalt

## 1. Fachcontrolling

1. Überblick zum 31.12.2021
2. Begonnene Hilfen im Jahr 2021
3. Beendete Hilfen im Jahr 2021
4. Personelle Situation
5. Kindeswohlgefährdungen
6. Inobhutnahmen

## 2. Finanzmonitoring

## 3. Sozialraumdaten

## 4. Register



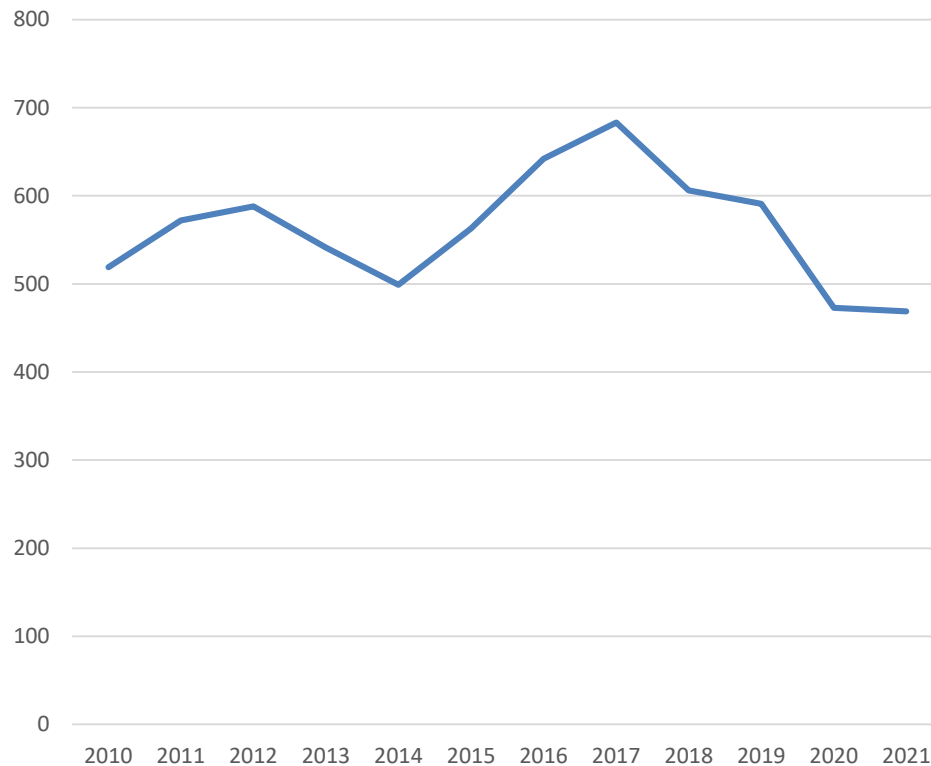
# 1.1 Überblick zum 31.12.2021

	<b>Beratungen</b>	<b>HZE ambulant</b>	<b>HZE stationär</b>	<b>§35a</b>	<b>Σ</b>
Begonnene Hilfen 2021	259	55	58	36	408
Beendete Hilfen 2021	266	65	44	20	395
Ist-Stand 31.12.2021	162	78	139	90	469



# Gesamtfallzahlen im Zeitverlauf 2010 - 2021

Gesamtfallzahlen 2010-2021

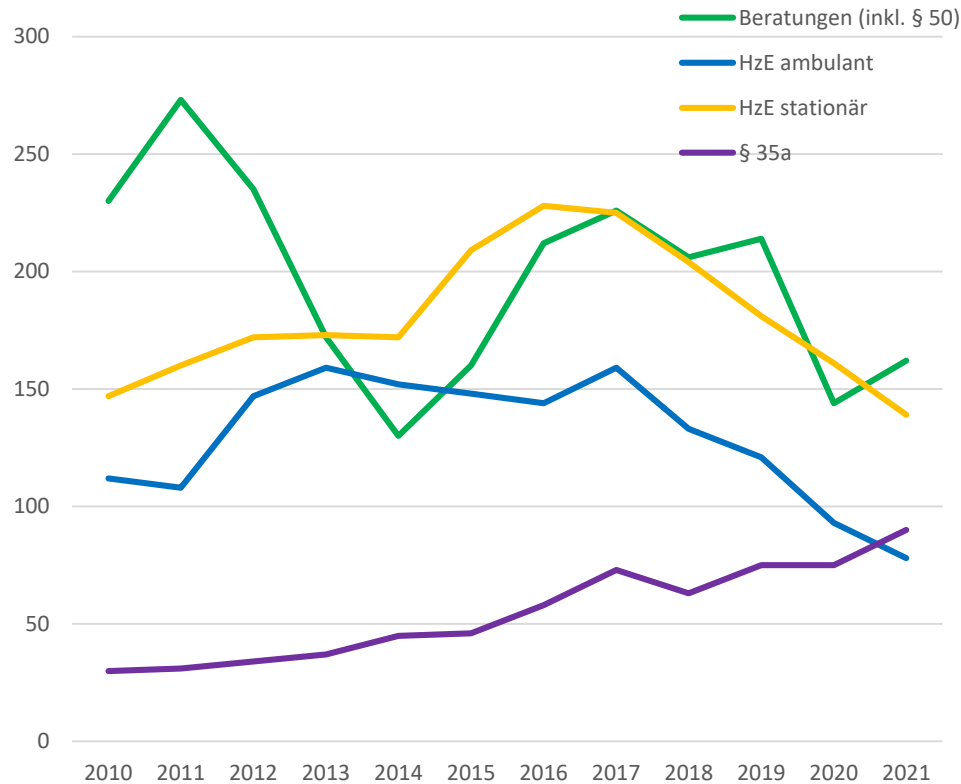


- Gesamtfallzahlniveau konnte gesenkt werden
- Gründe:
  - Intensivierung der eigenen Beratungsangeboten
  - Ausbau der Kooperation mit den Erziehungsberatungsstellen
  - Ausbau und Neukonzeptionierung der Fallentscheidung in der kollegialen Beratung
  - Neuausrichtung der Zielformulierung in den HzE
  - Kontakteinschränkungen während der Coronapandemie
- Prognose:
  - Fallzahlen werden durch Lockerung der Einschränkungen im Zusammenhang mit der Coronapandemie in 2022 ansteigen



# Fallzahlen nach Hilfekategorie im Zeitverlauf

Fallzahlenentwicklung 2010-2021



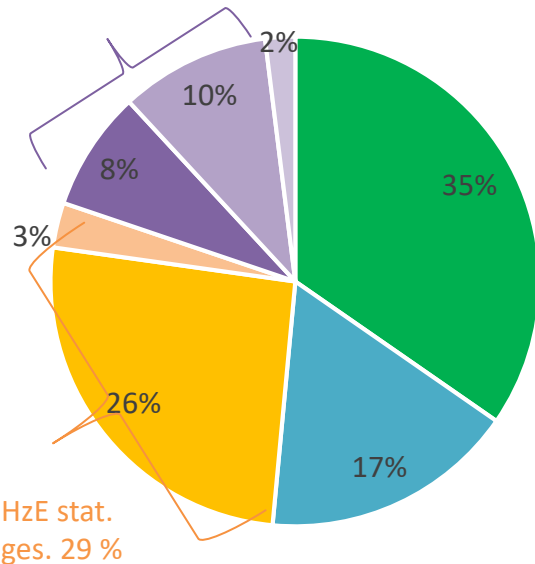
- Fallzahlen EGH steigen – Gründe:
  - Anstieg der Anzahl der Diagnosestellungen
  - Personalmangel an den Schulen Lehrer/Sonderpädagogen/Sozialarbeiter
  - Fehlende Handlungskonzepte zur seel. Behinderung an den Schulen
- Einbruch der Beratungszahlen durch Kontaktbeschränkungen wegen der Corona-Pandemie
- Prognose:
  - Zahlen der HzE und EGH werden mit Aufhebung von Kontaktbeschränkungen steigen



Autor: <kann nur im Folienmaster eingegeben/geändert werden>

# Anteile an allen laufenden Hilfen stand 31.12.21

§ 35a ges. 20 %



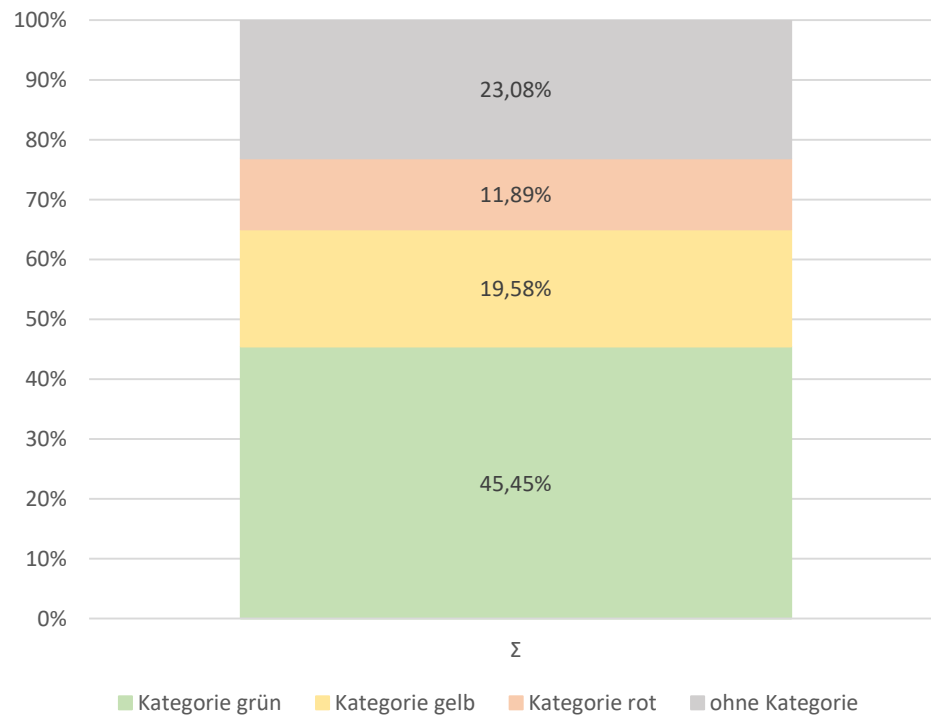
- Beratungen
- HzE ambulant
- HzE stationär ohne §§ 32, 41
- HzE stationär §§ 32, 41
- § 35a Schule
- § 35a ambulant
- § 35a stationär

- Im Bereich HzE sind 36% ambulant – 64% stationär
- 60% aller stationären HzE sind Pflegeverhältnisse
- Gründe:
  - 28% der stat. HzE erfolgten durch ungeplante Herausnahme in Krisen
  - 33% aller Heimunterbringungen wurden vorher ambulant betreut
  - Altersdurchschnitte Heimunterbringungen = 16 Jahre – Pflegeverhältnisse = 7 Jahre



# Kostenhierarchie in den ambulanten Hilfen

Belegung der ambulanten Träger zum Stichtag  
31.12.2021

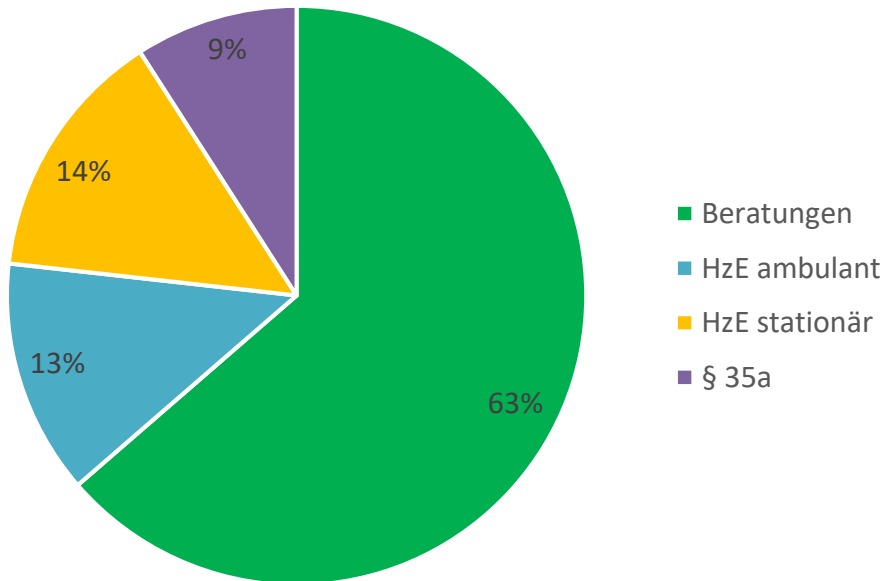


- 45% aller ambulanten Hilfen (§30, §31 und §35a) werden von Trägern aus der günstigsten Preiskategorie geleistet
- Im Bereich der SPFH werden oftmals besondere Qualifizierungen oder Fachkonzepte angefragt
- Der Teil der unkategorisierten Träger (grau) beruht auf unterschiedliche Ausgestaltungen der Maßnahmen oder besondere Maßnahmen (zumeist Therapien), wo keine ausreichenden Vergleichswerte zur Verfügung stehen.



# 1.2 Begonnene Hilfen 2021

## Anteile an neuen Hilfen



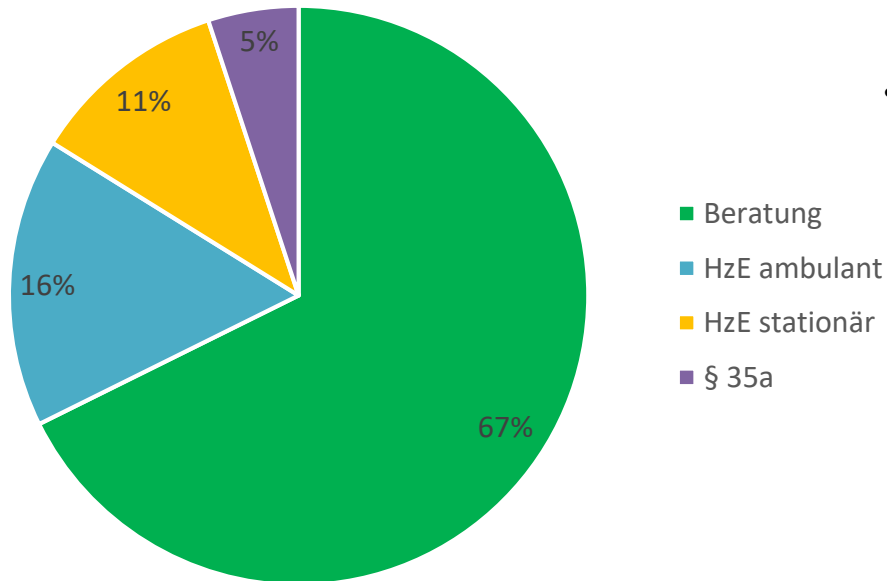
- Keine neue Hilfe nach §35 SGB VIII (INSPE)
- Keine Maßnahmen im Ausland
- Doppelt so viele neue Hilfen und Beratungen wie 2020
- **Hilfegründe:**
  - 50% aller eingeleiteten Hilfen resultieren aus nicht gesellschaftskonformen Verhaltensauffälligkeiten von Kindern. Bei den Mädchen sind insbesondere Entwicklungsauffälligkeiten/seelische Probleme als Hilfegründe zu nennen. Bei den Jungen sind es zumeist Auffälligkeiten im sozialen Verhalten

→ Aufgrund coronabedingter Einschränkungen ist ein Vergleich zu 2020 nur eingeschränkt möglich; „Nachholeffekt“ im Jahr 2021



Autor: <kann nur im Folienmaster eingegeben/geändert werden>

## 1.3 Beendete Hilfen 2021

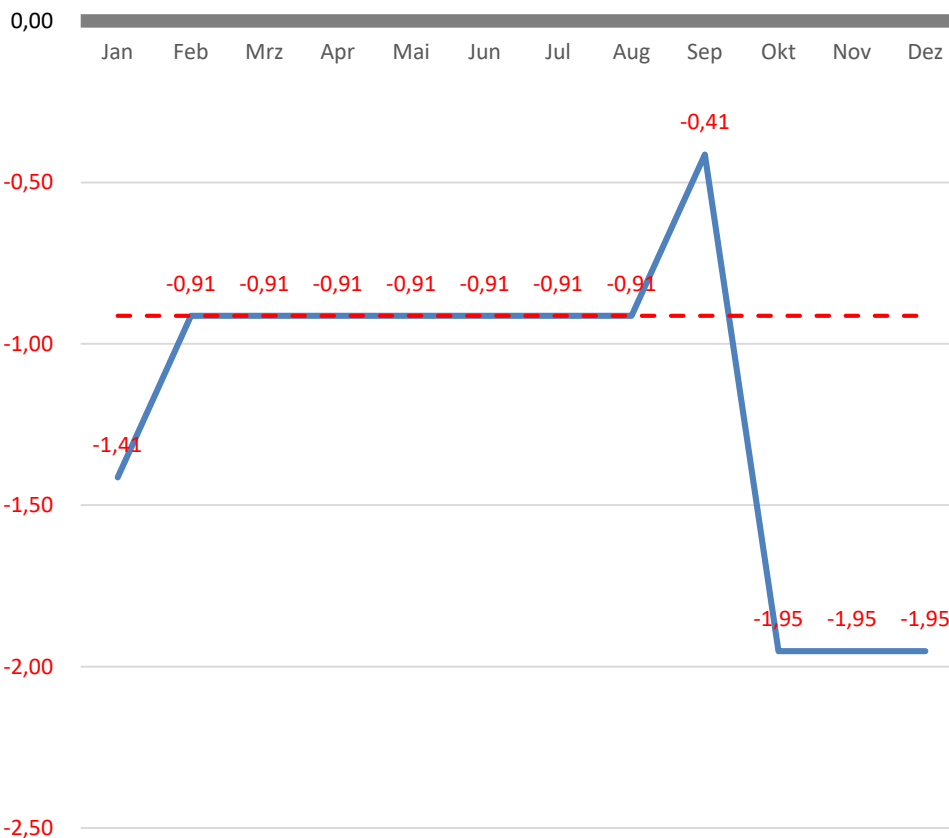


- Im Bereich der Beratungen, ambulanter HzE und EGH wurden jeweils 66% aller Hilfen ohne Anschlusshilfe beendet
- In der stationären HzE wurden 45% aller Hilfen ohne Anschlusshilfe resultierend aus dem gesetzlich geforderten Ausbau des Rückkehrmanagements beendet





# 1.4 Personal



- Laut Stellenplan: 9,67 VZÄ
- Durchschnittliche Unterdeckung in 2021: 0,91 VZÄ
- 2 Wechsel aus dem ASD in andere SG des FB 2
- Eine vorzeitige Beendigung des Arbeitsverhältnisses auf eigenem Wunsch
- Eine Neueinstellung
  
- In der Betrachtung der Personalvakanz bleichen Erkrankungszeiten außer Betracht
- In 2021 gab es zwei längere Erkrankungszeiten von jeweils 6 Monaten



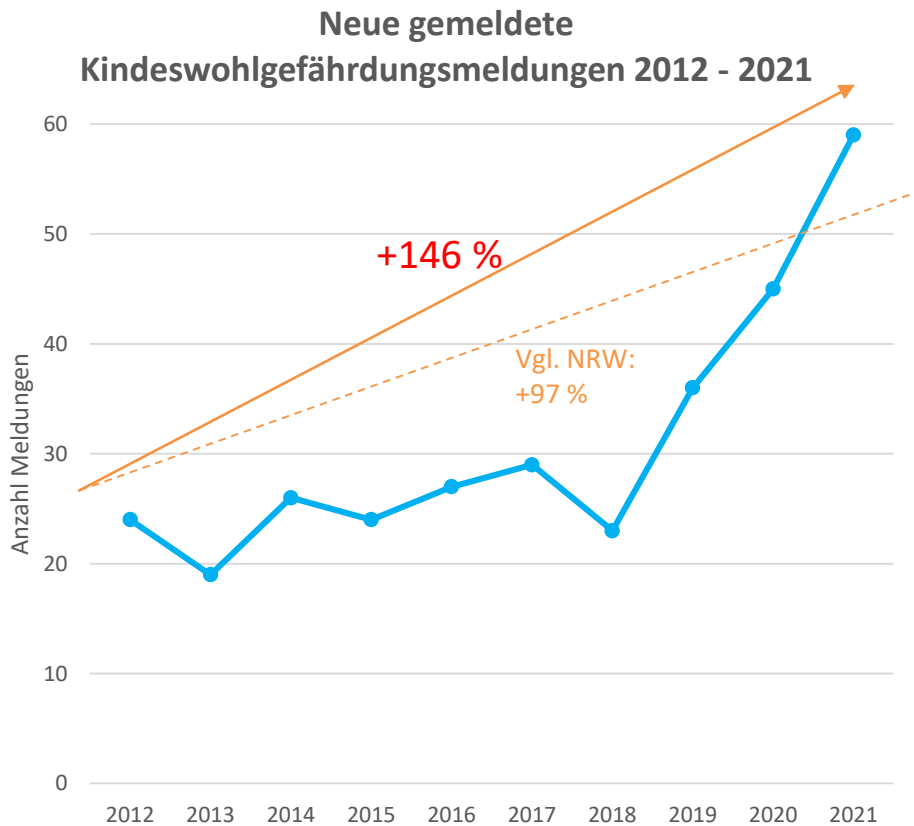
# 1.5 Kindeswohlgefährdungen

KWG Meldungen	2021	2020
Neue Meldungen	59	45
Beendete Meldungen	56	44
Ø Bearbeitungszeit (Tage)	7	5

- Durch Ausfälle in der Personalausstattung verlängerte sich die Bearbeitungszeit der Meldungen durchschnittlich um 2 Tage
- In 64% der Meldungen waren Mädchen betroffen
- In 2021 ist ein besonders hoher Anstieg in der Altersgruppe der 14-17 jährigen zu beobachten



# 1.5 Kindeswohlgefährdungen

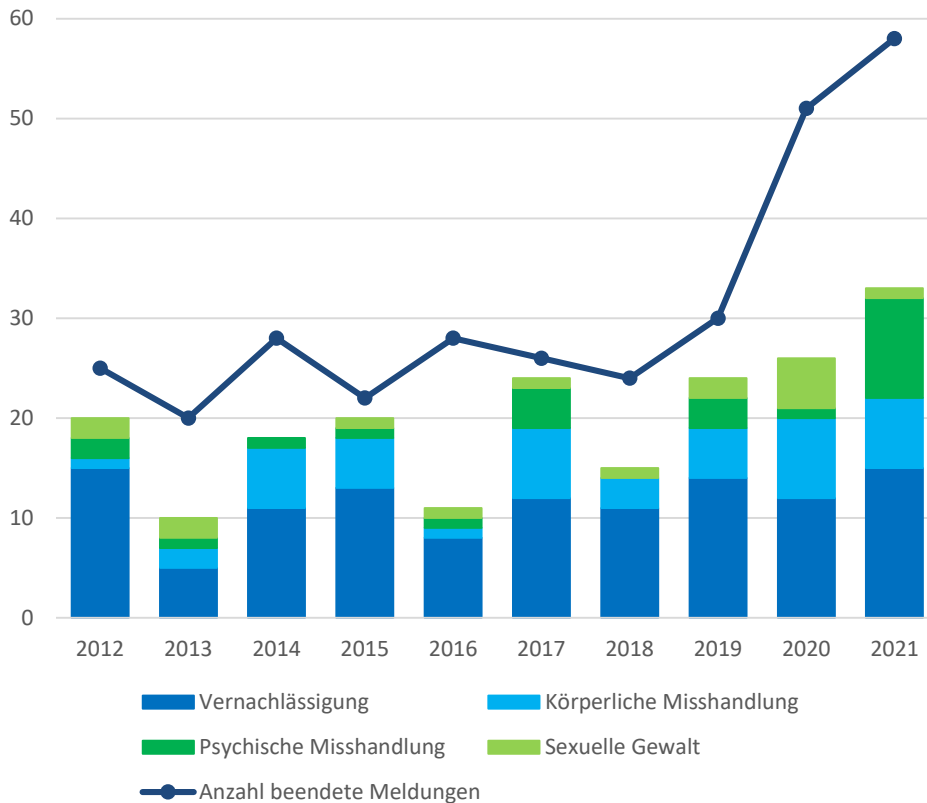


- Anstieg der KWG Meldungen liegt deutlich über dem Landestrend
- Aber: Erfassungssystematik wurde 2018 geändert
- Meldungsqualität hat durch Austausch mit Einrichtungen und standardisierte Fragen im Bürgerkontakt zugenommen



# 1.5 Kindeswohlgefährdungen

Festgestellte Gefährdungen bei Verdacht auf KWG



- In 2021 besonders hoher Anstieg der festgestellten psych. Misshandlung
- Großer Anteil an unbegründeten Meldungen



## 1.6 Inobhutnahmen

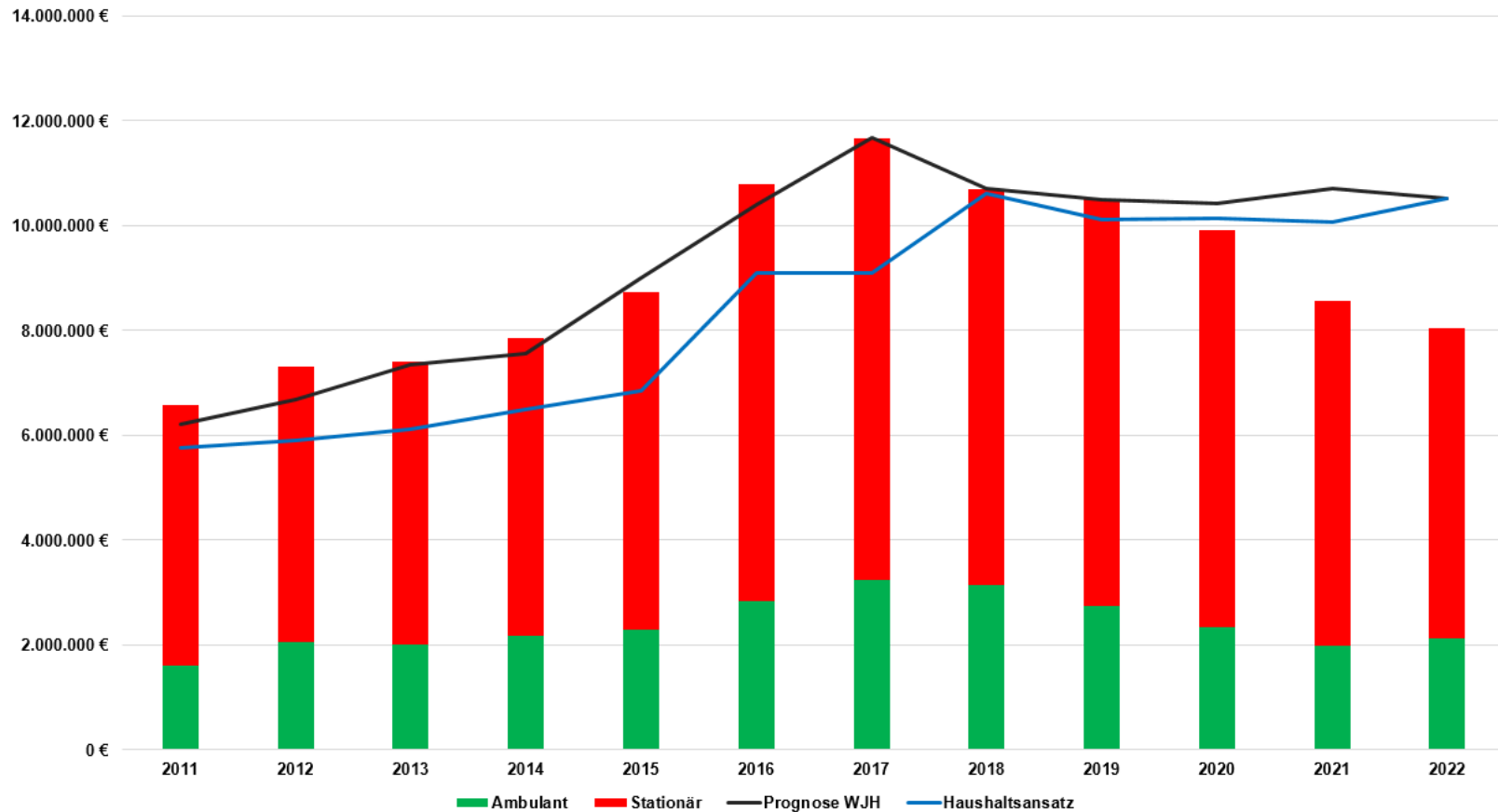
	2021	2020
neue InO	19	4
davon nach KWG-Meldung	10	3
beendete InO	15	6
Ø Verweildauer (Tage)	12	16

- Erfassungssystematik wurde 2021 an den Empfehlungen des Landesjugendamtes angepasst
- Hauptsächlich mussten 14-17 jährige Mädchen in Obhut genommen werden.



## 2. Finanzmonitoring

Kostenentwicklung im Produktbereich 36 nach Haushaltsjahren





## 2. Finanzmonitoring

### Durchschnittliche Kosten je Fall pro Monat

#### Ambulante Hilfen zur Erziehung

	2020	2021	2022
sonstige ambulante Hilfen zur Erziehung / Soziale Gruppenarbeit §§ 27, 29 SGB VIII	634,00 €	327,00 €	405,00 €
Erziehungsbeistandschaften § 30 SGB VIII	465,00 €	284,00 €	393,00 €
Sozialpädagogische Familienhilfen § 31 SGB VIII	937,00 €	448,00 €	626,00 €
Eingliederungshilfen § 35a SGB VIII Volljährige	559,00 €	116,00 €	126,00 €
Eingliederungshilfen § 35a SGB VIII Minderjährige	918,00 €	605,00 €	1.153,00 €

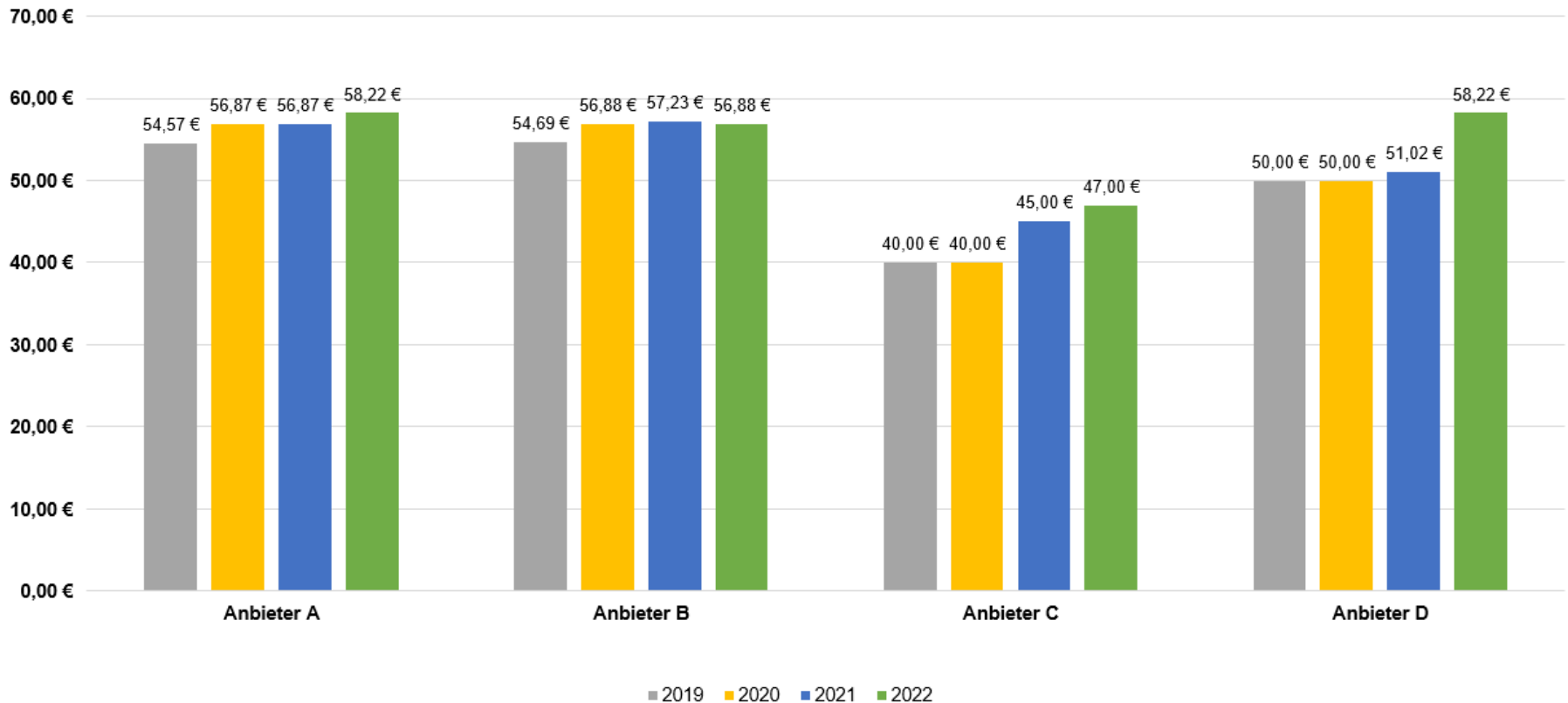
#### Stationäre Hilfen zur Erziehung

Heimpflege Minderjährige § 34 SGB VIII	4.081,00 €	4.358,00 €	4.159,00 €
INSPE Maßnahmen § 35 SGB VIII	6.212,00 €	6.678,00 €	6.587,00 €
Vater-Mutter-Kind Unterbringung § 19 SGB VIII	5.424,00 €	4.592,00 €	5.749,00 €
Tagesheimgruppen § 32 SGB VIII	2.186,00 €	1.922,00 €	2.619,00 €
Betreutes wohnen Minderjährige §§ 34 u. 35 SGB VIII	6.168,00 €	0,00 €	2.132,00 €
Eingliederungshilfe Minderjährige teil-/stationär § 35 a SGB VIII	6.604,00 €	6.753,00 €	7.482,00 €
Heimpflege Volljährige §§ 34 / 41 SGB VIII	2.874,00 €	0,00 €	0,00 €
INSPE Maßnahmen Volljährige §§ 35, 41 SGB VIII	3.001,00 €	6.520,00 €	0,00 €
Betreutes Wohnen Volljährige § 34 / 41 SGB VIII	2.287,00 €	1.892,00 €	1.484,00 €
Eingliederungshilfe Volljährige stationär § 35a / 41 SGB VIII	0,00 €	0,00 €	3.527,00 €
Inobhutnahme § 42 SGB VIII	1.056,00 €	918,00 €	278,00 €
UMA § 42a SGB VIII	1.982,00 €	2.004,00 €	1.849,00 €
Familienpflege Minderjährige § 33 SGB VIII	1.524,00 €	1.515,00 €	1.395,00 €
Familienpflege Volljährige § 33 / 41 SGB VIII	1.086,00 €	1.058,00 €	786,00 €



## 2. Finanzmonitoring

Kostensteigerung Stundensatz § 30 SGB VIII

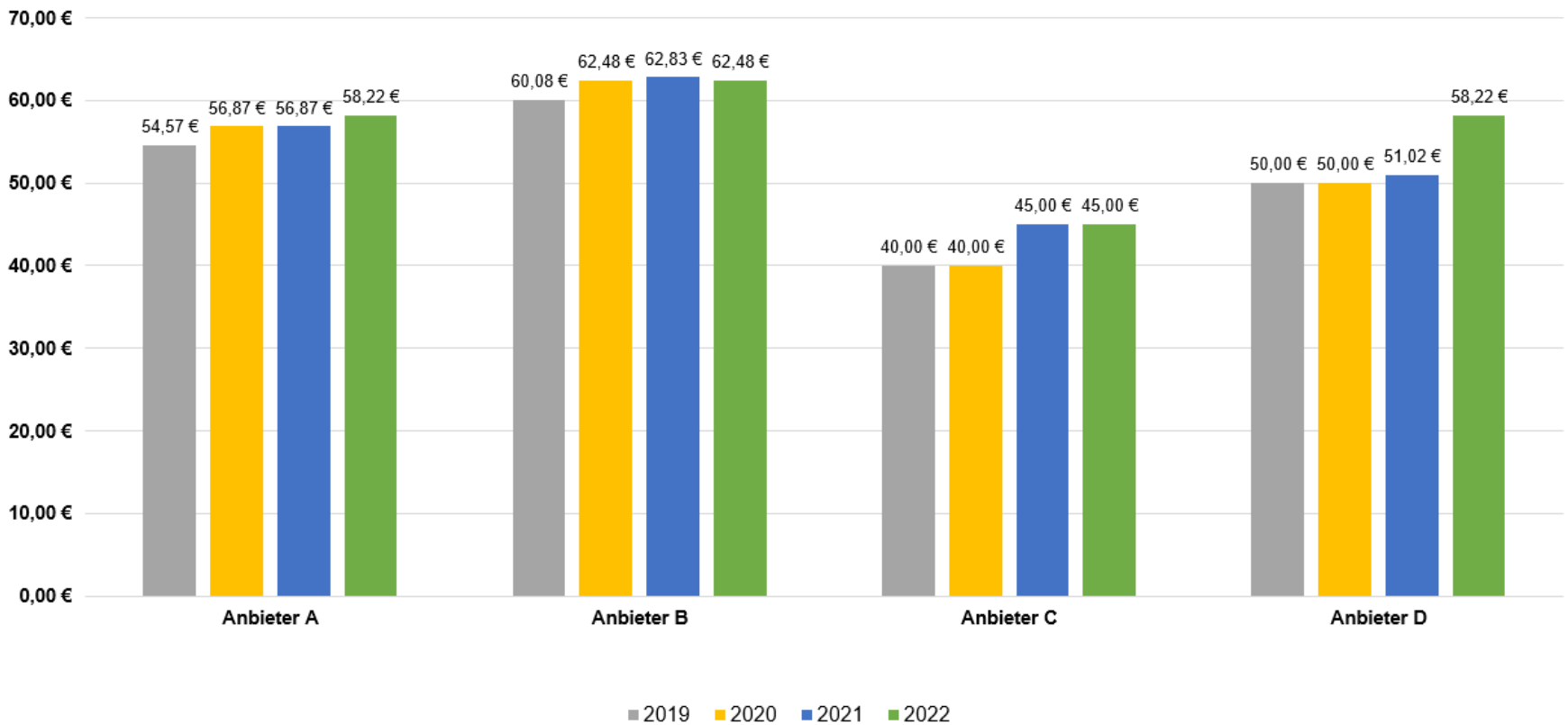






## 2. Finanzmonitoring

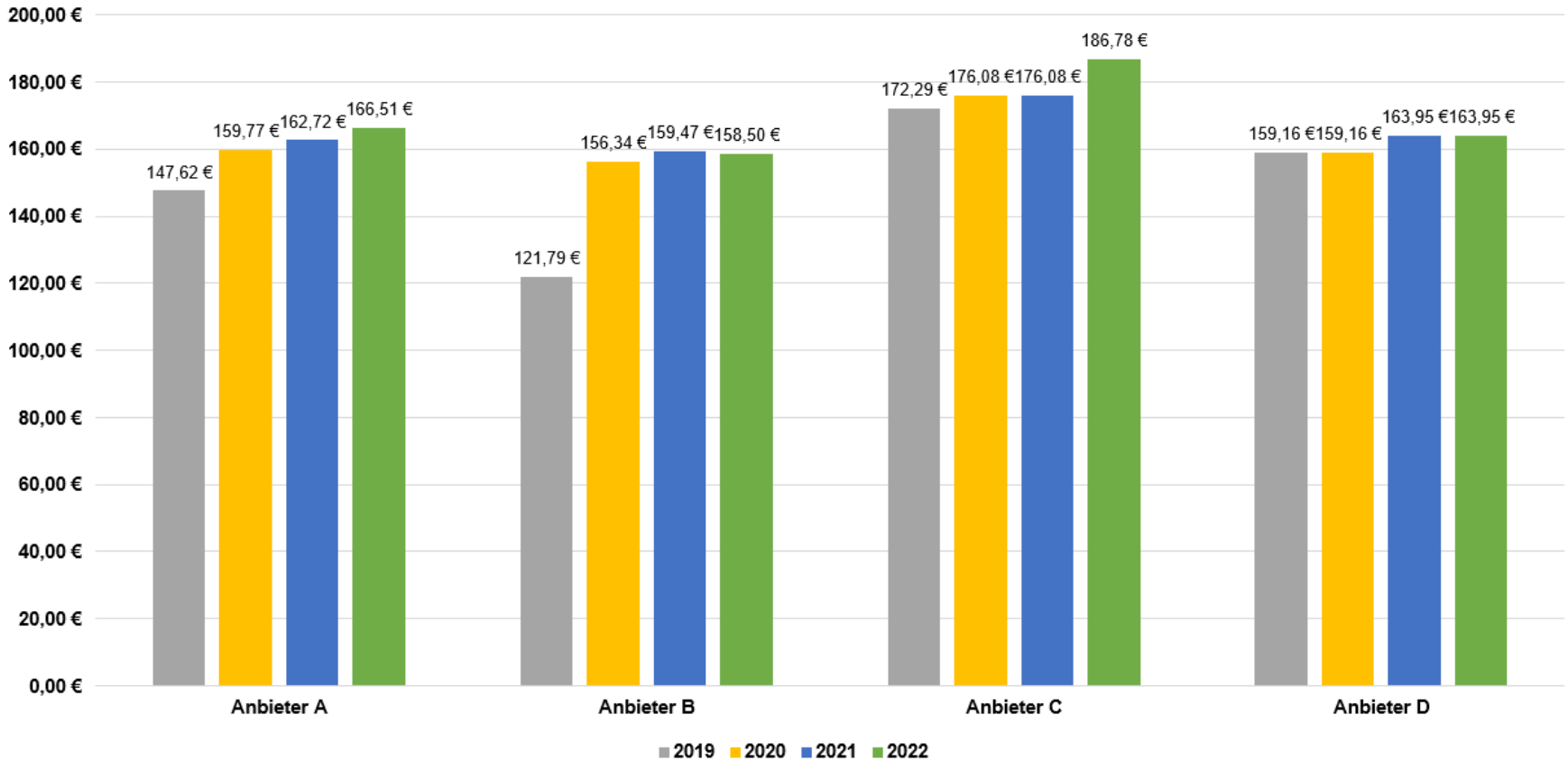
Kostensteigerung Stundensatz § 31 SGB VIII





## 2. Finanzmonitoring

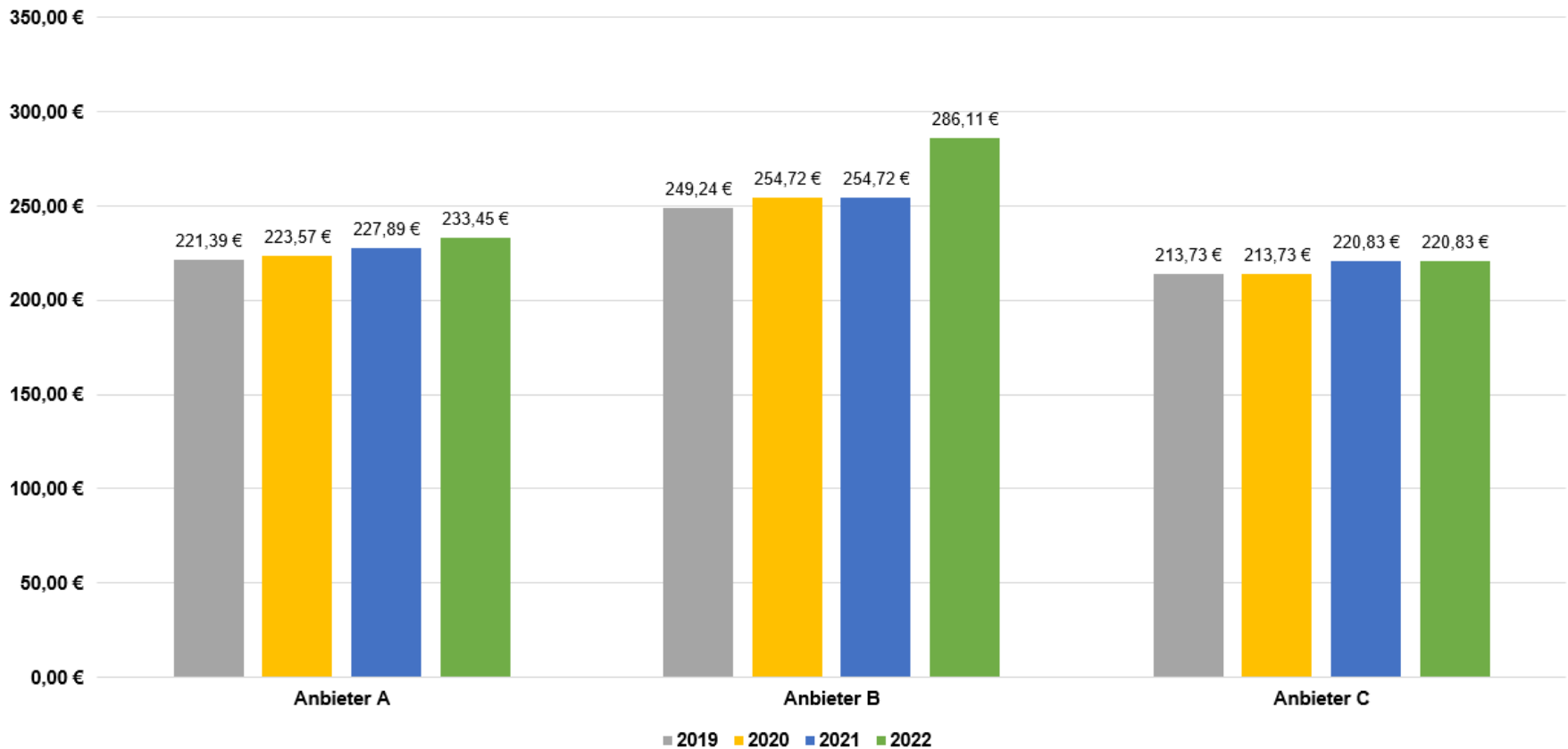
Kostensteigerung Tagessatz § 34 SGB VIII





## 2. Finanzmonitoring

### Kostensteigerung Tagessatz § 35 SGB VIII

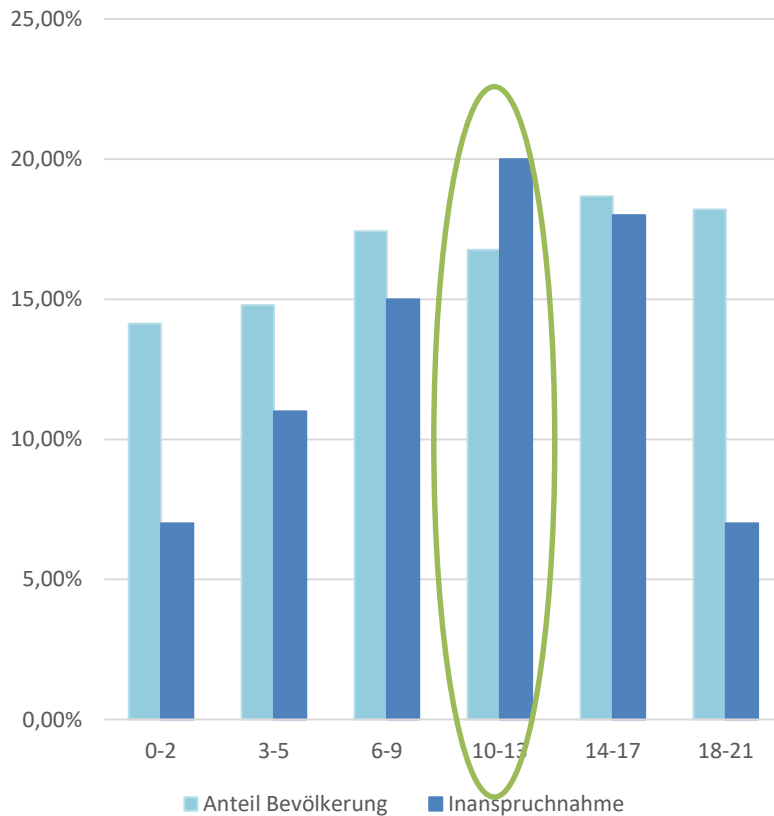




Autor: <kann nur im Folienmaster eingegeben/geändert werden>

## 3. Sozialraumdaten - gesamtstädtisch

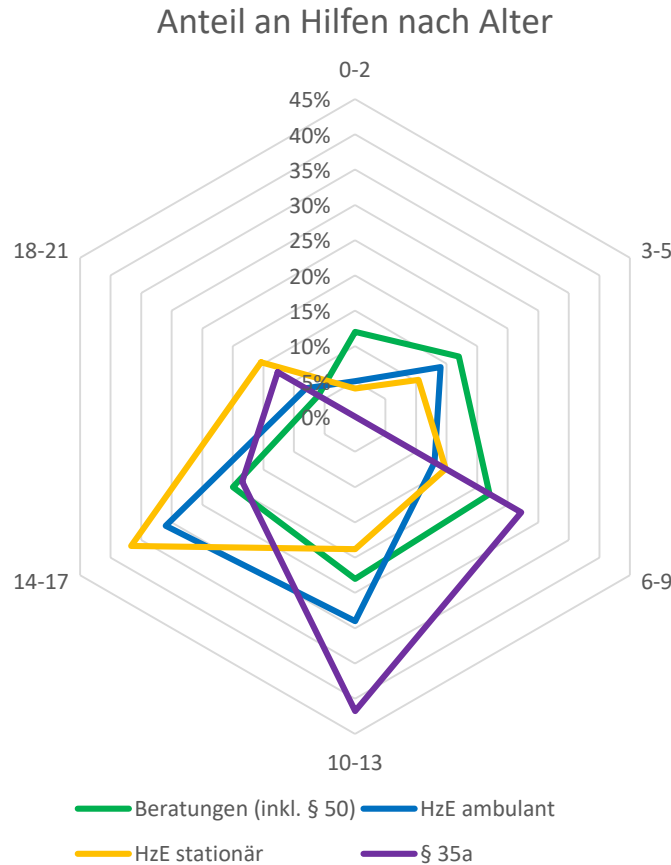
Anteil Bevölkerung und Hilfen



- Zum 31.12.2021 lebten insgesamt 6.788 junge Menschen im Alter von 0 bis 21 Jahren in der Stadt Voerde.
- Den größten Anteil bildeten die Altersgruppen 14- bis 17-Jährigen und 18- bis 21-Jährigen.
- Den größten Anteil der Hilfeempfänger bildete die Altersgruppe 10- bis 13-Jährige (grün markiert), gefolgt von der Altersgruppe 14- bis 17-Jährige.



### 3. Sozialraumdaten - gesamtstädtisch

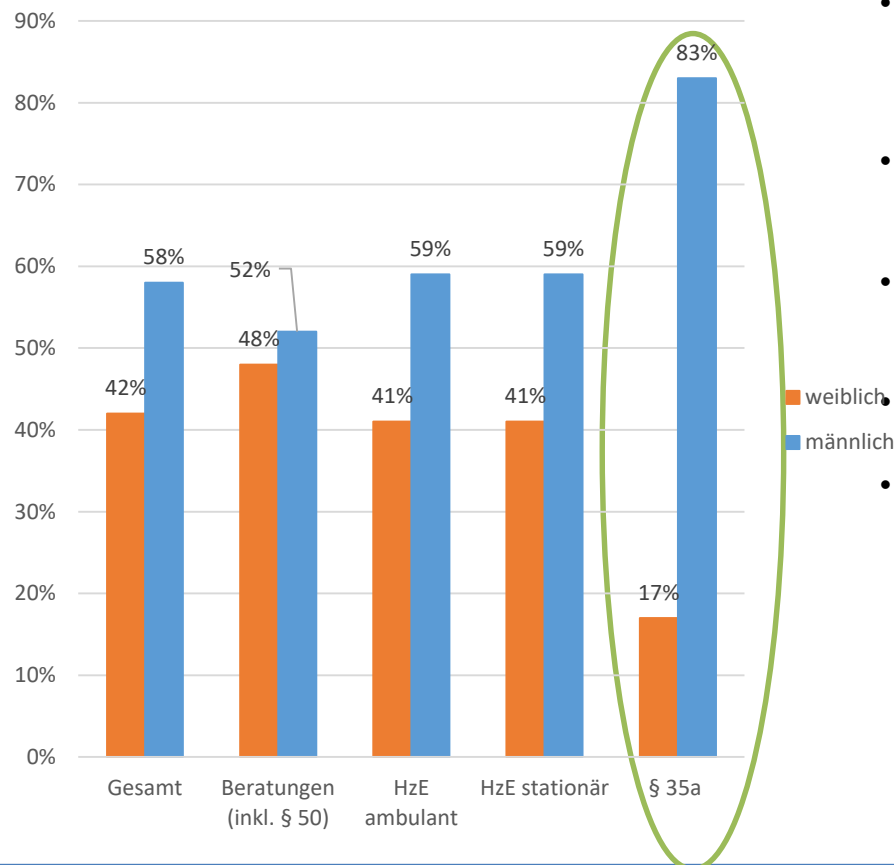


- Die Beratungen verteilen sich auf alle Altersgruppen relativ gleichmäßig, bis auf die Gruppe der 18- bis 21-Jährigen.
- Bei den ambulanten Hilfen zur Erziehung waren vor allem die Altersgruppen 14- bis 17-Jahre und 10- bis 13-Jahre zu finden.
- Bei den stationären Hilfen zur Erziehung war es mit deutlichem Abstand die Altersgruppe 14- bis 17-Jahre. Hier waren in Bezug auf die Heimunterbringung, § 34, insbesondere Mädchen (67%) betroffen.
- Bei den Eingliederungshilfen nach § 35a waren vor allem die Altersgruppen 10- bis 13-Jahre und 6- bis 9-Jahre zu finden.



### 3. Sozialraumdaten - gesamtstädtisch

Anteile an Hilfen nach Geschlecht

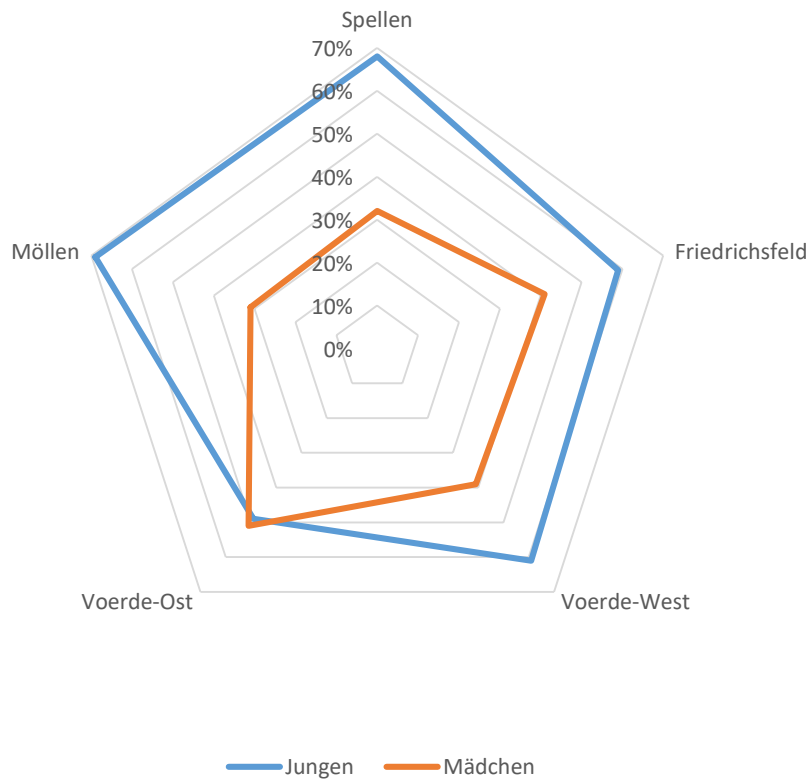


- Zum 31.12.2021 lebten insgesamt 3.497 Jungen und 3.291 Mädchen im Alter von 0 bis 21 Jahren in der Stadt Voerde. Deren Anteile betragen 52% Jungen und 48% Mädchen.
- Der Anteil der Jungen (58%) bei der Gesamtzahl der Hilfen zur Erziehung (inkl. Beratung) war insgesamt höher als der Anteil der Mädchen (42%).
- Bei der Inanspruchnahme von Beratungen lagen die Anteile der Mädchen und Jungen in etwa auf gleicher Höhe.
- Bei allen anderen Hilfeformen lagen die Anteile der Jungen immer über den der Mädchen.
- Die deutlichste Abweichung zeigte sich bei den Eingliederungshilfen nach § 35a, hier lag der Anteil der Jungen bei 83%. Insbesondere Eingliederungshilfen in der Schule wurden fast ausschließlich bei Jungen (93%) gewährt. Lediglich bei den 18- bis 21-Jährigen, die Eingliederungshilfen nach § 35a erhalten, waren es mehr Mädchen (77%).



# 3. Sozialraumdaten - stadtteilbezogen

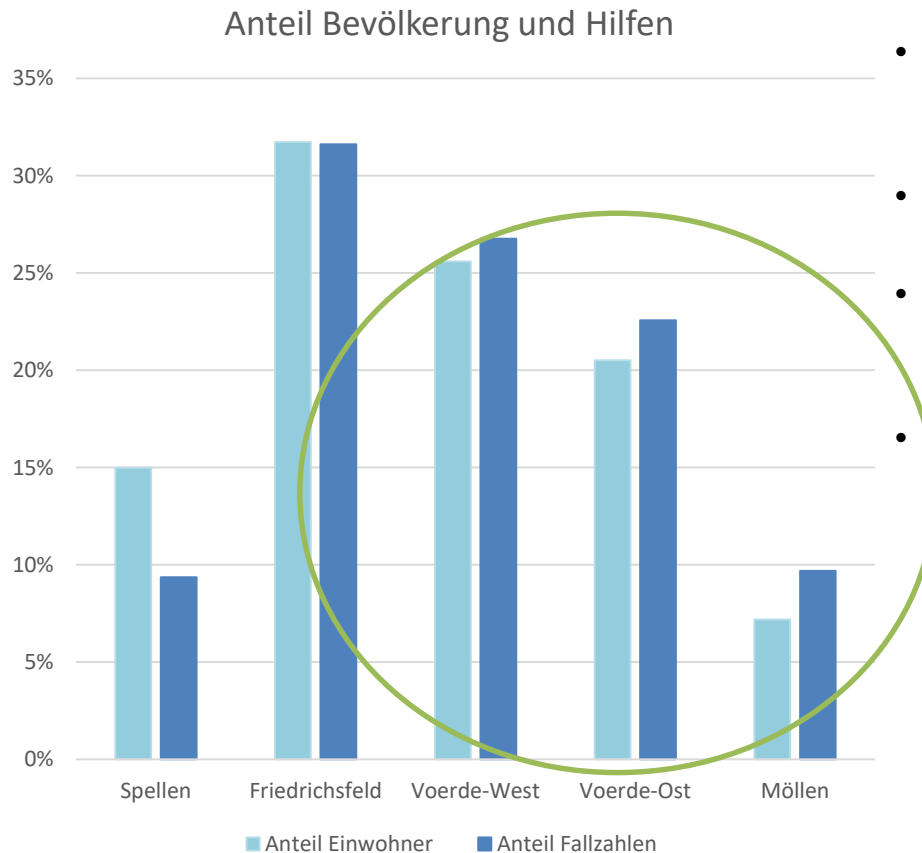
Anteil an Hilfen nach Geschlecht



- In den Bezirken Spellen, Voerde-West und Möllen lagen die Anteile der Inanspruchnahme der Jungen teilweise deutlich über dem der Gesamtstadt (58%).
- Der Bezirk Voerde-Ost ist der einzige der bei der Inanspruchnahme der Mädchen einen deutlich erhöhten Anteil aufweist. Die Bezirke Spellen und Möllen lagen mit ihren Anteilen deutlich unterhalb des gesamtstädtischen Anteils (42%).



### 3. Sozialraumdaten - stadtteilbezogen



- Im Bezirk Friedrichsfeld lagen die Anteile der Einwohner im Alter von 0- bis 21-Jahren und Fallzahlen (inkl. Beratungen) gleich auf.
- In allen anderen Bezirken weichen die Anteile der Einwohner und Fallzahlen voneinander ab.
- In drei von vier Bezirken (Voerde-West, Voerde-Ost und Möllen) war der Anteil der Fallzahlen im Verhältnis zu den Einwohnern erhöht.
- Im Bezirk Spellen war der Anteil der Fallzahlen im Verhältnis zu den Einwohnern deutlich niedriger.





### 3. Sozialraumdaten - stadtteilbezogen

Bezirk	Beratungen			amb. HzE			stat. HzE			§ 35a		
	absolut	in %	Anteil altersgleiche Bevölkerung	absolut	in %	Anteil altersgleiche Bevölkerung	absolut	in %	Anteil altersgleiche Bevölkerung	absolut	in %	Anteil altersgleiche Bevölkerung
Spellen	37	8%	3%	11	8%	1%	22	11%	2%	14	13%	1%
Friedrichsfeld	142	32%	6%	53	36%	2%	65	31%	3%	27	26%	1%
Voerde-West	127	28%	6%	34	23%	2%	55	27%	3%	27	26%	2%
Voerde-Ost	104	23%	5%	23	16%	2%	51	25%	4%	27	26%	2%
Möllen	39	9%	7%	25	17%	5%	14	7%	2%	10	10%	2%

Bezirk	Beratungen			amb. HzE			stat. HzE			§ 35a		
	absolut	in %	Anteil altersgleiche Bevölkerung	absolut	in %	Anteil altersgleiche Bevölkerung	absolut	in %	Anteil altersgleiche Bevölkerung	absolut	in %	Anteil altersgleiche Bevölkerung
Spellen	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig
Friedrichsfeld	hoch	hoch	mittel	hoch	hoch	mittel	hoch	hoch	mittel	hoch	hoch	niedrig
Voerde-West	hoch	hoch	mittel	hoch	hoch	mittel	hoch	hoch	mittel	hoch	hoch	mittel
Voerde-Ost	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	hoch	hoch	hoch	hoch	hoch	mittel
Möllen	niedrig	niedrig	hoch	mittel	mittel	hoch	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig	mittel



## 4. Register

Die Beratungsleistungen stellen sich den Fragen der allgemeinen Beratung zu Kindheit, Jugend, Familie und Erziehung (§ 16 SGB VIII), Fragen zu Trennung und Scheidung (§ 17 SGB VIII) und der Umgangsberatung (§18 SGB VIII) und der Beratungshilfe im familiengerichtlichen Verfahren (§ 50 SGB VIII).

Des Weiteren unterscheidet das Fachcontrolling in ambulante und stationäre Hilfen zur Erziehung, sowie der ambulanten Eingliederungshilfe, der Eingliederungshilfe in der Schule und der stationären Eingliederungshilfe. Rechtsgrundlage für die Eingliederungshilfe ist der § 35a SGB VIII.

Zu den ambulanten Hilfen zur Erziehung zählen die Erziehungsbeistandschaft (§ 30 SGB VIII), die Sozialpädagogische Familienhilfe (§ 31 SGB VIII), sowie sonstige Hilfen zur Erziehung (§ 27 II SGB VIII).

### Erziehungsbeistandschaft:

Der Erziehungsbeistand soll das Kind oder den Jugendlichen bei der Bewältigung von Entwicklungsproblemen möglichst unter Einbeziehung des sozialen Umfelds unterstützen und unter Erhaltung des Lebensbezugs zur Familie seine Verselbständigung fördern. Die Hilfe richtet sich somit in erster Linie gezielt an ein/einen Kind/Jugendlichen einer Familie und nicht an das gesamte Familiensystem

### Sozialpädagogische Familienhilfe:

Die Sozialpädagogische Familienhilfe soll durch intensive Betreuung und Begleitung Familien in ihren Erziehungsaufgaben, bei der Bewältigung von Alltagsproblemen, der Lösung von Konflikten und Krisen sowie im Kontakt mit Ämtern und Institutionen unterstützen sowie Strukturen in der Haushaltsführung und dem Umgang mit den finanziellen Mitteln unterstützen. Sie folgt dem Prinzip Hilfe zur Selbsthilfe und orientiert sich hierbei an den Ressourcen und Potentialen der Familienmitglieder. . Sie ist in der Regel auf längere Dauer (1-2 Jahre) angelegt.



Autor: <kann nur im Folienmaster eingegeben/geändert werden>

### Sonstige Hilfen zur Erziehung

Die sonstigen Hilfen zur Erziehung umfassen insbesondere die Gewährung pädagogischer und damit verbundener therapeutischer Leistungen. Hierunter sind insbesondere zu verstehen:

#### Pädagogische Lernhilfe (PLH)

Ziel von Pädagogischer Lernhilfe ist eine schulische Stabilisierung von Kindern und Jugendlichen, welche aufgrund erzieherischer Defizite im Elternhaus dieser Hilfe bedürfen.

#### Unterstützende Familienhilfe (UFH)

Die Unterstützende Familienhilfe ist eine ambulante erzieherische Hilfe, welche sich an zumeist Multiproblemfamilien, bei denen keine oder kaum Veränderungsmöglichkeiten gesehen werden, richtet. Das familiäre System soll durch die Fachkraft stabilisiert werden, um die Familien in die Lage zu versetzen, ihr alltägliches Leben zu meistern und so letztendlich Fremdunterbringungen von Kindern und Jugendlichen zu verhindern. Die Hilfeausrichtung ist längerfristig ausgerichtet, weil es sich hierbei um eine die Ressourcen der Familie ergänzende Struktur handelt.

#### Aufsuchende Einzel-/Familietherapie

Die aufsuchende Familientherapie richtet sich an veränderungsbereite und veränderungsfähige Eltern und deren Kinder, welche einer intensiven therapeutischen Begleitung innerhalb eines überschaubaren Zeitraumes bedürfen. Neben einer Diagnostik der familiären Notlage zielt diese Hilfeform auf eine eher kurzfristig angelegte therapeutische Arbeit ab, die in dieser Intensität und innerhalb des häuslichen Umfeldes durch die vorhandenen Beratungsstellen nicht geleistet werden kann. Hauptaugenmerk dieser Arbeit liegt auf dysfunktionale Beziehungsstrukturen im Familiensystem sowie der Veränderung. Die entsprechende Einzeltherapie richtet sich demnach nicht an ganze familiäre Systeme, sondern an anspruchsberechtigte junge Menschen.

#### Flexible, auf individuelle Hilfebedarfe ausgerichtete Hilfen

hierunter fassen sich die Hilfeformen zusammen, für die es standardmäßig keine passende Hilfeformzuschreibung gibt. Hier geht es im Wesentlichen um die Rekombination unterschiedlicher Hilfeansätze und Methoden.



Autor: <kann nur im Folienmaster eingegeben/geändert werden>

### Tagesgruppen

Die Erziehung in einer Tagesgruppe (§ 32 SGB VIII) soll die Entwicklung des Kindes oder des Jugendlichen durch soziales Lernen in der Gruppe, Begleitung der schulischen Förderung und Elternarbeit unterstützen und dadurch den Verbleib des Kindes oder des Jugendlichen in seiner Familie sichern. Die Maßnahme ist ein teilstationäres Angebot, in der die Hilfeempfänger ihren Lebensmittelpunkt weiterhin in der Kernfamilie haben über Teile des Tages allerdings in einer Einrichtung betreut werden. Ziel der Maßnahme ist immer eine Verbesserung der häuslichen Situation. Vor dem Hintergrund werden Sie obwohl rechtlich als teilstationär bezeichnet fachlich eher als ambulante Erziehungshilfen betrachtet.

### Heimerziehung:

Die Heimerziehung gem. § 34 SGB VIII. Hierbei handelt es sich um die Unterbringung und Erziehung eines jungen Menschen über Tag und Nacht in einer Einrichtung. Neben den klassischen Heimen erfolgt die Unterbringung in verschiedensten Wohnformen, wie z.B. Familienwohngruppen, Außenwohngruppen, therapeutische Wohngemeinschaften, Erziehungsstellen, individualpädagogischen Wohnprojekten im In- und Ausland (§35 SGB VIII) etc.

### Vollzeitpflege:

Die Vollzeitpflege gem. § 33 SGB VIII. Unterbringung und Erziehung eines Minderjährigen über Tag und Nacht außerhalb des Elternhauses in einer Pflegefamilie. Hierbei handelt es sich insbesondere um ein Angebot was bei kleineren Kindern zum Tragen kommt, gewinnt aber auch zunehmend an Bedeutung bei älteren Kindern im Einzelfall.

### Inobhutnahme:

Die Inobhutnahme gem. § 42 SGB VIII. Die Inobhutnahme soll das Wohl des Kindes oder Jugendlichen sicherstellen, wenn die Eltern dies nicht können oder wollen. Gründe können sein: Gewalt, mangelnde Versorgung, sex. Missbrauch, Vernachlässigung, eskalierende Familienkonflikte etc.

### Eingliederungshilfe

Die Eingliederungshilfe grenzt die seelischen Behinderungen gem. § 35a SGB VIII gegenüber den geistigen und körperlichen Behinderungen im Sinne des § 53 SGB XII ab. Unter dem Begriff seelische Behinderung wird in diesem Kontext verstanden, dass die seelische Gesundheit mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als 6 Monate von dem für ihre Lebensalter typischen Zustand abweicht und dabei die Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft beeinträchtigt ist oder eine solche Beeinträchtigung zu erwarten ist. Hierbei kann es sich um unterschiedlichste seelische Störungsbilder handeln die eine Teilhabebeeinträchtigung bedingen könne. Entsprechend verbirgt sich hierhinter keine feste Hilfeform sondern eine auf die Aufhebung der Teilhabebeeinträchtigung ausgerichtete Hilfeleistung und kann sich sehr unterschiedlich ausgestalten. Die Eingliederungshilfe wird ambulant, stationär oder in der Schule (Integrationshilfe) erbracht. Für den ambulanten Bereich sind hier in erster Linie die seelischen Folgen bei sogenannten Teilleistungsstörungen (Lese-Rechtschreib-Schwäche, Dyskalkulie u.a.), Aufmerksamkeitsdefizitsyndrom (ADS), im Kontext extremer Hochbegabung zu benennen die sich seelisch bspw. in Form von Depressionen, Phobien, massiven Vermeidungsverhalten ausdrücken.



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 19.10.2022

Fachbereich	Soziales und Jugend
Fachdienst	Jugend und Verwaltungsangelegenheiten

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Jugendhilfeausschuss	09.11.2022	vorberatend
Bau- und Betriebsausschuss	24.11.2022	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### **Antrag der Fraktion „Die Unabhängigen Voerde“(UV) vom 26.04.2022 hier: Einrichtung inklusiver Spielplätze in Voerde**

#### Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, den o.g. Antrag der Fraktion „Die Unabhängigen Voerde“ aufgreifend ihre Bemühungen fortzusetzen, städtische Spielflächen in Voerde inklusiv zu ertüchtigen und im Hinblick auf die erzielten Fortschritte dem Jugendhilfeausschuss jährlich zu berichten.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Keine

#### Sachdarstellung:

Mit Schreiben vom 26.04.2022 beantragt die Fraktion „Die Unabhängigen Voerde“ (UV) die Überprüfung der städtischen Spielflächen auf ihre inklusive Bedarfsausrichtung. Die UV verbindet mit ihrem Antrag die Zielsetzung, dass mit Hilfe barrierefreier Zugänge, alternativer Oberflächenstrukturen und der Aufstellung von inklusiven Spielgeräten die Attraktivität der Spielflächen für Kinder mit und ohne Behinderung erhöht werden kann.

Die Verwaltung hat dieses Anliegen in ihrer Spielflächenbedarfsplanung bereits teilweise berücksichtigt und ist weiterhin bestrebt, die Bedürfnislagen dieser Zielgruppe in der Praxis umzusetzen.

Den v. g. Antrag hat die Verwaltung zum Anlass genommen, sich mit in Voerde und den umliegenden Kommunen im Bereich der Inklusion tätigen Trägern u.a. der Lebenshilfe Dinslaken e.V. in einen fachlichen Austausch zu begeben. Im Ergebnis können folgende Aussagen getroffen werden:

- Kinder mit gesundheitlichen Einschränkungen, z. B. beim Sehen, Hören, in ihrer Auffassungsgabe, etc. finden auf öffentlichen Spielflächen ausreichende Spielangebote.
- Ein besonderer inklusiver Bedarf besteht bei Kindern mit ausgeprägten Einschränkungen des Bewegungsapparates immer dann, wenn sie auf technische Hilfsmittel (Gehhilfen, Rollstühle) angewiesen sind. Diese Bedarfe müssen bei der Gestaltung von Spielflächen vor allem im Bereich der Zugänglichkeit und der Nutzungsmöglichkeiten von Spielgeräten berücksichtigt werden.

Vor diesem Hintergrund hat die Verwaltung die bestehenden 64 städtischen Spiel –und Sonderflächen (Bolzplätze, Skateflächen, etc.) untersucht und ist zu folgenden Ergebnissen gelangt:

- Vor dem Hintergrund der geltenden Vorschrift, dass alle öffentlichen Spielflächen an ihren Ein- und Ausgängen sog. Durchlaufsperrern aufweisen müssen, die ein unkontrolliertes Hin-

auslaufen von spielenden Kindern auf Verkehrsflächen erschweren sollen, gleichzeitig aber ein Durchqueren mit den v. g. Hilfsmitteln erschweren oder nicht ermöglichen, wurde festgestellt, dass insbesondere die in allen Ortsteilen befindlichen größeren Spielflächen in der Regel einen entsprechenden Zugang erlauben.

- Derzeit verfügt keine städtische Spielfläche über ein besonders gestaltetes inklusives Spielgerät, z. B. ein umgangssprachlich genanntes RollstuhlfahrerInnenkarussell.
- Bei allen Spielgeräten, die einen besonderen Fallschutz benötigen, wurde Sand verwendet. Sand kann je nach Zustand, z. B. wenn er nass ist, die Erreichbarkeit eines Spielgerätes mit Hilfsmitteln erschweren. Als Alternative dazu können gummierte Fallschutzplatten bzw.-böden Anwendung finden, die jedoch sehr teuer und im Vergleich zu Sand wesentlich anfälliger für Beschädigungen sind. Vor dem Hintergrund des hohen Renovierungsaufwandes auf städtischen Spielflächen wurde bisher auf deren Verwendung verzichtet. Zunächst soll eine möglichst hohe Anzahl von Spielflächen in den Ortsteilen - im Sinne der Gewährleistung einer pädagogischen Grundversorgung - in einen angemessenen Zustand versetzt werden.

Diese Zielsetzung ist bereits weitestgehend erreicht. In einem zweiten Schritt ist nunmehr sukzessive beabsichtigt, größere Spielflächen an zentralen Orten, z. B. die Spielfläche „Am Wasserschloss“, an der Rheinpromenade als auch in den Ortsteilen inklusiv zu optimieren und dort entsprechende Spielgeräte, z. B. RollstuhlfahrerInnenkarusselle, aufzustellen bzw. hilfsmittelgeeignete Bodenbeläge zu installieren.

Es ist zunächst vorgesehen, dass das Aufgreifen dieses qualitativen Blickwinkels in der Gestaltung der Spielflächen, im Rahmen des bestehenden Haushaltsbudgets erfolgt und sich aufzeigende Bedarfe in der Fortschreibung der Gesamtplanung der Spielflächen aufgegriffen werden.

Über den weiteren inklusiven Ausbau der Spielplätze wird die Verwaltung dem Jugendhilfeausschuss jährlich berichten.

gez. Haarmann

Anlage(n):

(1) Antrag UV vom 26.04.2022

Herrn Bürgermeister

Dirk Haarmann

[fraktionsantraege@voerde.de](mailto:fraktionsantraege@voerde.de)

Sehr geehrter Bürgermeister Haarmann,

die UV beantragt zu prüfen:

- Welche bestehenden Spielplätze in Voerde können durch Umbau einen stärkeren inklusiven Charakter erhalten?
- Welche Fördermöglichkeiten zur inklusiven Öffnung oder Neubebauung von Spielplätzen können ggf. genutzt werden?

Begründung:

Inklusive Spielplätze zeichnen sich durch den Einsatz behindertengerechter Spielgeräte aus, wobei der Spielplatz insgesamt wie ein „normaler“ Spielplatz wahrgenommen werden soll. Für Rollstuhlfahrer sollte etwa der Zugang zu den Spielgeräten barrierefrei gestaltet sein (Sand ist nicht barrierefrei). Für Kinder mit Sehbehinderungen können die Spielgeräte mit akustischen, für gehörlose Kinder mit optischen Signalen ausgestattet werden. Allerdings sollte ein inklusiver Spielplatz nicht komplett barrierefrei sein. Eine ebene Fläche mit behindertengerechten Spielgeräten (z.B. barrierefreie Rollstuhlwippe oder Karussell mit ebenerdiger Zufahrt) ist wenig attraktiv. Kinder brauchen Barrieren, die sie überwinden können, dies macht den Reiz des Spielplatzes aus und das Spielen erst spannend.

Darüber hinaus wären auch Geräte sinnvoll, die nicht nur eine motorische, sondern auch eine emotionale Beschäftigung bieten: So zum Beispiel akustische Spielelemente wie Klanghölzer, Gong, Pfeifenwippe usw. Die Spielgerätehersteller bieten bereits eine beachtliche Vielfalt entsprechender Produkte an.

Das Spiel mit solchen Geräten macht Kindern mit und ohne Behinderungen gleichermaßen Spaß und es kann so eine Kommunikation auch zwischen den Kindern und deren Eltern gefördert werden.

Wichtig für einen inklusiven Spielplatz ist zudem ein barrierefreier Zugang. Die Wege auf den Spielplätzen sollten eine Oberflächenstruktur haben, die auch im Rollstuhl gut befahrbar ist. Klare, farblich auffällige Leitlinien auf den Wegen helfen Menschen mit Sehbehinderungen, sich zu orientieren.

Weitere Informationen finden Sie beispielsweise unter:

- <https://www.spd-weiterstadt.de/2018/03/05/gemeinsamer-antrag-von-spd-und-fw-barrierefreier-spielplatz/>
- <http://www.gruene-gilching.de/wp-content/uploads/2017/03/Behindertengerechte-Spielplaetze.pdf>
- <https://www.fdp-delmenhorst.de/wp-content/uploads/2021/04/Antrag-Rollstuhlwippe-Spielplatz-in-der-Graft.pdf>
- <https://fraktion-gruene-treptow-koepenick.de/2017/07/10/gruene-fordern-konzept-fuer-inklusive-spielplaetze-im-bezirk/>
- <https://www.rewe.de/nachhaltigkeit/unsere-ziele/projekte/stueck-zum-glueck/>

Mit freundlichen Grüßen

*Stefan Meiners*

Stefan Meiners,

Fraktionsvorsitzender UV





## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 04.11.2022

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Stadtentwicklungsausschuss	22.11.2022	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### **81. Änderung des Flächennutzungsplanes sowie Bebauungsplan Nr. 150 „Energiepark Voerde“**

#### **hier: Aufstellungsbeschlüsse und Beschlüsse zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung**

##### Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt die Aufstellung der 81. Änderung des Flächennutzungsplanes „Energiepark Voerde“ gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) i. V. m. § 8 Abs. 3 BauGB für den in der Anlage 1 der Drucksache 17/480 dargestellten Geltungsbereich.
2. Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) beschließt die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 150 „Energiepark Voerde“ gemäß § 2 BauGB für den in der Anlage 1 der Drucksache 17/480 dargestellten Geltungsbereich.
3. Der Stadtentwicklungsausschuss wird beauftragt, gemäß § 3 Abs. 1 BauGB die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen.

##### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Keine. Für die Erarbeitung der Bauleitpläne inklusive der Bereitstellung von Gutachten sowie für erforderliche Anpassungen der Erschließungsanlagen wird ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen.

##### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	x ja, positiv
Begründung:	Die Umstrukturierung und Neuentwicklung des Kraftwerkstandortes Voerde bietet abgeleitet aus den regionalplanerischen Zielen des sachlichen Teilplanes für Regionale Kooperationsstandorte die Chance, den Standort einer nachhaltigen gewerblichen zukunftsorientierten Nachnutzung zuzuführen. Damit kann einerseits ein klimarelevanter überregionaler Beitrag zur Energiegewinnung und -speicherung im Rahmen der Energiewende geleistet und andererseits eine Brachfläche im Sinne des Freiflächenschutzes reaktiviert werden.

##### Sachdarstellung:

###### Anlass der Planung

Im Bereich des geltenden Bebauungsplans Nr. 109 – Kraftwerk Voerde – befindet sich aktuell das seit 2017 stillgelegte Kohlekraftwerk Voerde. Das Kraftwerksgelände befindet sich beidseitig der Frankfurter Straße (L 396). Die noch bestehenden Bauwerke der vormals genutzten Kraftwerksblöcke 1 und 2 des Kraftwerkes West, die Blöcke A und B des Gemeinschaftskraftwerkes Voerde

sowie die Schornsteine und der Kühlturm prägen das Orts- und Landschaftsbild des Gebiets und seines Umfelds. Weiterhin befinden sich auf dem Gelände ein Kohlenlagerplatz, Aufstellflächen für Revisionsarbeiten und weitere untergeordnete Nebenanlagen und Infrastruktureinrichtungen wie Kran- und Verladeanlagen und eine das Gebiet querende 380kV-Leitung. Zur Versorgung des Kraftwerksbetriebes mit Steinkohle ist das Gelände mit einem Bahnanschluss erschlossen.

In den Randbereichen des Plangebietes befinden sich zudem Grünstrukturen in Form von Straßenbegleitgrün südlich der Ahrstraße, Obstwiesen nördlich der Ahrstraße und der Rahmstraße sowie in der Uferzone des Rheins. Die beiden Kraftwerksbereiche, die durch die Frankfurter Straße (L 396) voneinander getrennt sind, werden durch ober- und unterirdische Medientrassen sowie einen Überflieger für die Betriebsbahn miteinander verbunden. Im südlichen Bereich östlich der Frankfurter Straße (L 396) befindet sich eine großflächig unversiegelte Fläche innerhalb des Betriebsgeländes. Im nördlichen Bereich westlich der Frankfurter Straße (L 396) befindet sich ebenfalls eine große zusammenhängende Freifläche, die als Lagerfläche und Hubschrauberlandeplatz genutzt wurde.

Die RWE Generation SE beabsichtigt, die Fläche des stillgelegten Kraftwerks Voerde umzustrukturieren und einer neuen Nutzung zuzuführen. Nach derzeitigem Planungsstand ist vorgesehen, Anlagen zur Erzeugung von Wasserstoff (Elektrolyseur), zur Energiespeicherung sowie ein dekarbonisierungsfähiges Gaskraftwerk (H<sub>2</sub>-ready) auf der Basis von Erdgas sowie perspektivisch Wasserstoff zu errichten. Zu dem Vorhaben gehören weitere Nebenanlagen, wie eine Umspannanlage (Errichtung und Betrieb durch den Netzbetreiber Amprion), Wasserentnahme- und Einleitbauwerke, eine Wasseraufbereitungsanlage sowie eine Trailerstation zur Abfüllung von Wasserstoff. Mittelfristig ist der Anschluss der Wasserstoffherstellungsanlage an ein Gasnetz vorgesehen. Darüber hinaus ist beabsichtigt, auch weitere gewerbliche Optionen auf dem Grundstück vorzubereiten. Denkbar ist hier die Ansiedlung von sonstigen Industrie- und Gewerbebetrieben sowie die Etablierung von Forschungseinrichtungen.

#### Abgrenzung des Planungsgebietes

Das Plangebiet umfasst den Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplanes 109 – Kraftwerk Voerde –, der durch die Neuaufstellung aufgehoben werden wird und des Regionalen Kooperationsstandortes Voerde des Regionalplanes Ruhr. Im Südosten werden Flächen im Bereich Welzekämpken bis Lohberger Entwässerungsgraben und an der Straße Im Busch östlich des Bahndammes einbezogen.

#### Derzeitige planungsrechtliche Festlegungen (Regionalplan, FNP, BPL)

Im Regionalplan Ruhr ist der Standort des Kraftwerkes Voerde mit Beschluss des Sachlichen Teilplans Regionale Kooperationsstandorte zum Regionalplan Ruhr vom 25.06.2021 und Bekanntmachung im Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes NRW vom 14.12.2021 als GIB für zweckgebundene Nutzungen - Regionale Kooperationsstandorte - ausgewiesen. Als Ziel ist festgelegt, dass der Regionale Kooperationsstandort im Rahmen der Bauleitplanung in der Regel für die Ansiedlung flächenintensiver Industrie- bzw. Gewerbebetriebe mit einer Mindestgröße von 5 ha betrieblicher Netto-Grundstücksfläche zu sichern ist. Diese Größenordnung bezieht sich auf die geplante Endausbaustufe des Vorhabens. Unter definierten Ausnahmetatbeständen können auch Betriebe kleiner 5 ha angesiedelt werden, bspw. Betriebe im Verbund mit der Hauptnutzung, Störfallbetriebe im Sinne der Störfall-Verordnung (12. BImSchV) oder auch auf Restgrundstücken.

Im Flächennutzungsplan ist die Fläche des Kraftwerkes Voerde als Versorgungsfläche mit der Zweckbindung Kraftwerk dargestellt. Die Ausweisung erstreckt sich vom Rhein bis an die ausgewiesenen Bahnflächen im Osten des Areals. Der Geltungsbereich des Regionalen Kooperationsstandortes erfasst auch die Grünflächen südlich der Friedrichstraße, die als landwirtschaftliche Flächen im Flächennutzungsplan dargestellt sind. Diese Ausweisung setzt sich auf der östlichen Seite der Bahnfläche entlang der Friedrichstraße fort. Das Areal zwischen der Straße Im Busch und der Bahnfläche gehört ebenfalls zum Geltungsbereich. Hierbei handelt es sich um eine ausgewiesene Wohnbaufläche.

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 109 – Kraftwerk Voerde – setzt innerhalb seines rund 72 ha großen Plangebietes großflächige Versorgungsflächen „K“ (Kraftwerksanlagen) für mit Kohle, aus

Kohle erzeugtem Koks, aus Kohle erzeugtem Gas oder Erdgas betriebene Kraftwerksanlagen sowie eine Versorgungsfläche als Fläche für einen besonderen Nutzungszweck; hier: Rheinufer für Wasserentnahme- und -einleitbauwerke (und ansonsten naturnahe Entwicklung als Rheinufer) fest. Des Weiteren sind im östlichen Bereich des Plangebiets Flächen für ein Umspannwerk als Versorgungsfläche „U“ festgesetzt. Die verkehrlichen Infrastruktureinrichtungen wie öffentliche Verkehrsflächen (Frankfurter Straße, Rahmstraße, Friedrichstraße) und Bahnflächen sind durch die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplans auf der planungsrechtlichen Ebene gesichert. Überdies sichert der Bebauungsplan die weiteren Infrastruktureinrichtungen durch die Festsetzung von Hochspannungsleitungen (380kV) und ihren Schutzabständen, Fernwasserleitungen und ihren Schutzabständen, einer Ferngasleitung und ihrem Schutzabstand sowie zwei Geh- und Fahrrechten (Fahrrechte beschränkt auf Fahrradverkehr) zugunsten der Allgemeinheit. Grünstrukturen sind im rechtskräftigen Bebauungsplan als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft, Flächen für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern sowie Flächen für die Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern überlagert.

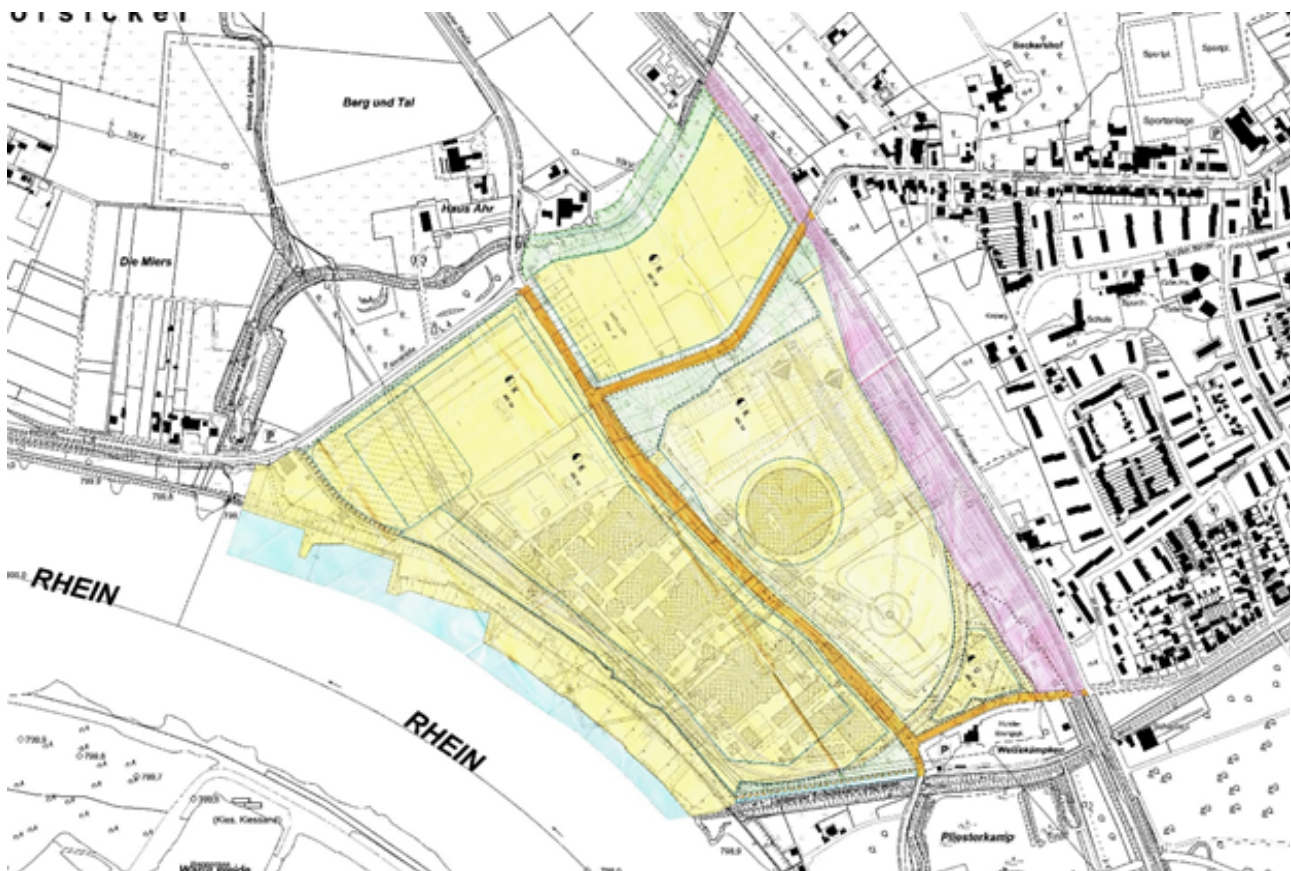


Abbildung 1: Bebauungsplan Nr. 109 – Kraftwerk Voerde  
Überlagerung der Festsetzungen des BP 109 mit der aktuellen ABK

### Nutzungs- und Bebauungsvorhaben

In der Wasserstofferzeugungsanlage wird durch einen Elektrolyseur vor Ort mittels Wasserelektrolyse (Wasser wird mit Hilfe von elektrischem Strom in Wasserstoff und Sauerstoff gespalten) Wasserstoff erzeugt. Der Strom stammt aus überschüssiger erneuerbarer Energieproduktion. Auf der Fläche südwestlich der Frankfurter Straße, nordwestlich der Rahmstraße, nordöstlich des Bahndamms und südöstlich der Friedrichstraße soll bis Ende 2026 eine Elektrolyse-Anlage mit einer initialen Kapazität von ca. **400 MW(eI)** in Betrieb gehen. Ziel ist die Erzeugung von ca. 35.500 Tonnen Wasserstoff pro Jahr. Der Standort Voerde bietet insgesamt Platz für eine maximale Elektrolyse-Kapazität von ca. **800 MW(eI)**, die bis 2030 errichtet werden soll. Nach derzeitigem Planungsstand und herstellerabhängig werden die Gebäudehöhen für die Wasserstofferzeugungsanlagen für die Elektrolysegebäude ca. 25 m und für die Zellkühler ca. 40 m betragen.

Der für den Elektrolyseprozess erforderliche Strom wird über eine neu zu errichtende Umspannanlage vom vorhandenen Übertragungsnetz mittels einer Freileitung über der Frankfurter Straße bis zum Elektrolyseur geführt. Der erforderliche Wasserbedarf soll über das bereits bestehende Entnahmebauwerk samt Auslaufbauwerken und Rohrleitungen aus dem Rhein gedeckt werden. Es ist weiterhin geplant, dass der Großteil des produzierten Wasserstoffes durch eine neue unterirdische Wasserstoffleitung in Richtung Duisburg abtransportiert wird. Dies bedingt ein separates Planfeststellungsverfahren. Für kleinere Mengen (< 10 %) Wasserstoff beabsichtigt RWE Generation SE eine Trailerstation auf dem Gelände zu errichten.

Südwestlich der Frankfurter Straße beabsichtigt RWE Generation SE den Bau von ein bis zwei dekarbonisierungsfähigen Gaskraftwerkblöcken (H<sub>2</sub>-ready) mit einer Kapazität von bis zu **1.800 MW**(el) zu errichten. Die Gaskraftwerke werden von RWE Generation SE so konzipiert, dass es technisch möglich ist, **diese spätestens ab 2036 ausschließlich mit Wasserstoff zu betreiben („H<sub>2</sub>-ready“)**. Nach derzeitigem Planungsstand und herstellerabhängig werden die Gebäudehöhen für das Kesselhaus ca. 50 m, für die Kamine ca. 75 m und für die Zellkühler ca. 40 m betragen. Zellkühler kommen hier wie auch bei der Wasserelektrolyse zum Einsatz, um die Verschattung durch Kühlturmschwaden so weit wie möglich zu mindern. Für die Wasserstofferzeugungsanlage und die wasserstofffähigen Gaskraftwerke sind Nebenanlagen notwendig:

- Für Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten sowie Modernisierungsmaßnahmen sind den Energieerzeugungs- und Speicheranlagen Revisionsflächen zugeordnet, die in einem festen Turnus für die Bedürfnisse der mit den Arbeiten beauftragten Spezialfirmen benötigt werden. Die Flächen werden mit einer tragfähigen und wasserdurchlässigen Oberfläche befestigt und mit geeigneten Pflanzen begrünt.
- Für den Strombezug der Wasserstofferzeugungsanlage sowie die Einspeisung des im dekarbonisierungsfähigen Gaskraftwerk (H<sub>2</sub>-ready) erzeugten Stroms ist eine **neue Umspannanlage** notwendig. Die Umspannanlage mit den Schaltfeldern werden vom zuständigen Netzbetreiber (Amprion) projektiert. Für die Umspannanlage ist die Fläche nordwestlich des dekarbonisierungsfähigen Gaskraftwerkes (H<sub>2</sub>-ready) vorgesehen.
- Für die Wasserstofferzeugungsanlage sowie das dekarbonisierungsfähige Gaskraftwerk (H<sub>2</sub>-ready) wird eine Wasserversorgung zur Kühlung bzw. für den Elektrolyseprozess benötigt. Dafür kann zu großen Teilen, unter Berücksichtigung einer ggf. erforderlichen baulichen Anpassung/Modernisierung, auf die vorhandene Infrastruktur des seit 2017 stillgelegten Kohlekraftwerks zurückgegriffen werden. Der notwendige Wasserbedarf soll über das bereits bestehende Entnahmebauwerk samt Auslaufbauwerken und Rohrleitungen aus dem Rhein gedeckt werden. Nach aktuellem Planungsstand muss aufgrund der hohen Anforderungen des Elektrolyseurs an die Wasserqualität die notwendige Wasseraufbereitungsanlage neu errichtet werden, welche ein eigenes Genehmigungsverfahren durchläuft.
- Zur Reinigung der Rauchgase des dekarbonisierungsfähigen Gaskraftwerkes (H<sub>2</sub>-ready), hauptsächlich notwendig für den Wasserstoffbetrieb, wird nach heutigem Stand der Technik voraussichtlich die Errichtung einer katalytischen Entstickungsanlage erforderlich. In dieser Anlage wird im Katalysator Ammoniakwasser eingesetzt. Zur Vorhaltung des benötigten Ammoniakwassers auf dem Kraftwerksgelände ist daher, wie in der Vergangenheit auch beim Steinkohlekraftwerk, die Einrichtung einer Ammoniakwasser-Versorgungseinrichtung erforderlich.
- Da das geplante dekarbonisierungsfähige Gaskraftwerk (H<sub>2</sub>-ready) voraussichtlich nicht bereits ab Inbetriebnahme mit Wasserstoff betrieben werden kann, wird ein **Gashochdruckleitungsanschluss** benötigt. Dazu sollen unter Vorbehalt der technischen Prüfung die am Standort vorhandenen, bestehenden Gashochdruckleitungen der Thyssengas GmbH genutzt werden.

Voraussetzung für die Umstrukturierungsmaßnahme ist der Rückbau sämtlicher Gebäude und technischen Anlagen des Kohlekraftwerks bis zur Geländeoberkante und in notwendigen Fällen inklusive der Gründung und die Entsorgung gemäß den gesetzlichen Bestimmungen. Ausgenommen davon sind einzelne Anlagenteile wie die Wasserentnahme- und -einleitbauwerke sowie des Leitungs-

tunnels unter der Frankfurter Straße, die für den Betrieb der Wasserstofferzeugungsanlage bzw. das dekarbonisierungsfähige Gaskraftwerk (H2-ready) benötigt werden, sowie die 380 kV-Hochspannungsleitung, die Fernwasserleitungen und die Ferngasleitung.

Des Weiteren wird der auf dem Gelände vorhandene Gleisanschluss künftig nicht mehr vollständig benötigt und die Gleisteilabschnitte sowie die Brücke über die Frankfurter Straße werden rückgebaut. Damit kann die Begradigung der südlichen Frankfurter Straße durch Straßen.NRW mit dem Ziel der Beseitigung der dortigen unübersichtlichen Straßenführung umgesetzt und die Straße um Radwege ergänzt werden. Eine Weiterführung der Radwegeverbindung Richtung Haus Wohnung kann somit ermöglicht werden.

### Planungserfordernis

Nach aktuellem Planungsrecht ist an dem Standort, welcher im Geltungsbereich des rechtsgültigen Bebauungsplans Nr. 109 „Kraftwerke Voerde“ liegt, die Errichtung von Wasserstofferzeugungsanlagen bauplanungsrechtlich nicht möglich. Hierfür sind die Aufstellung eines neuen Bebauungsplans und die parallele Anpassung des Flächennutzungsplans erforderlich.

### Städtebauliches Konzept

Die Umstrukturierung und Neuentwicklung des Kraftwerkstandortes Voerde bietet abgeleitet aus den regionalplanerischen Zielen die Chance, die zur Verfügung stehenden Liegenschaften einer nachhaltigen gewerblichen Nachnutzung zuzuführen. Damit kann einerseits ein zukunftsorientierter Beitrag zur Energiegewinnung und -speicherung im Rahmen der Energiewende geleistet werden. Zum anderen werden mit dem Vorhaben die Belange der Wirtschaft und der Schaffung von Arbeitsplätzen in der Stadt Voerde berücksichtigt. Somit liefert das Vorhaben mit der geplanten städtebaulichen Neuausrichtung auch einen wichtigen Beitrag zur Wirtschaftskraft der Stadt Voerde und somit auch der Stadtentwicklung. Von besonderer städtebaulicher Relevanz ist dabei die Nachnutzung bereits vormals intensiv genutzter Flächen sowie der Nutzung vorhandener Verkehrs- und Leitungsinfrastrukturen, so dass dem Ziel einer flächensparenden Siedlungsentwicklung entsprochen wird. Eine Neuentwicklung gewerblicher Flächen für die Energiegewinnung und anderer bisher ungenutzter Freiräume wird damit vermieden.

Die geplante Flächenentwicklung bietet gleichzeitig die Chance, die städtebaulich-freiraumplanerische Vernetzung der geplanten Nutzungen mit dem Umfeld deutlich zu verbessern sowie Angebote für die Naherholung und Aufenthaltsqualität für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Voerde (Niederrhein) und insbesondere die Einwohner des benachbarten Ortsteiles Möllen, weiterzuentwickeln. RWE Generations SE hat die Erstellung eines Strukturkonzeptes (städtebaulich und freiraumplanerisches Grün- und Freiflächenkonzept) veranlasst, das die Möglichkeiten und Chancen der geplanten Standortentwicklung und gleichzeitigen Inwertsetzung der Fläche für die Bürgerschaft beinhaltet. Das Strukturkonzept (Anlage 2) ist Grundlage für die geplanten formalen Planungsmaßnahmen.

Im Strukturkonzept wird die Einbettung der neuen Anlagen in das Landschaftsbild durch entsprechende Gehölzpflanzungen erstellt. Die geplanten Energie(erzeugungs)- und Stromspeicheranlagen bewirken eine erhebliche Aufwertung des Landschaftsbildes, da die Anlagen deutlich niedriger als die abzubrechenden derzeitigen Kraftwerksanlagen sind: der Kamin mit 250 m, Naturzugkühlturm mit 165 m und die Maschinenhäuser mit bis zu 110 m entfallen, die maximale Höhe des neuen Kamins beträgt nach derzeitigem Planungsstand und herstellerabhängig ca. 75 m, die Gebäudehöhen für das Kesselhaus ca. 50 m und für die Zellkühler ca. 40 m. Zellkühler kommen hier wie auch bei der Wasserelektrolyse zum Einsatz, um die Verschattung durch Kühlturmschwaden so weit wie möglich zu mindern. Die Fläche der Umspannanlage wird insgesamt intensiv begrünt und zu einem erheblichen Anteil mit wasserdurchlässigen Rasenflächen gestaltet.

Das städtebauliche Strukturkonzept zeigt die Standorte für die geplante Wasserstofferzeugungsanlage und das dekarbonisierungsfähige Gaskraftwerk (H2-ready) mit den zugehörigen temporären Revisionsflächen sowie die Umspannanlagen als Hauptnutzungen der Fläche. Diese Anlagenteile werden entsprechend des freiraumplanerischen Grün- und Freiflächenkonzept intensiv eingegrünt. Die Revisionsflächen werden temporär je nach Anlagentyp alle paar Jahre für Wartungs- und In-

standhaltungsarbeiten benötigt und sind mit einer tragfähigen wasserdurchlässigen Oberfläche befestigt, die angemessen begrünt wird.

Im Norden des Plangebietes sieht das Strukturkonzept einen Gewerbe- und Sondergebietsstandort vor, der Platz für gewerbliche Betriebe sowie insbesondere auch Forschungs-, Aus- und Fortbildungseinrichtungen mit Bezug auf die Entwicklung und den Einsatz von Wasserstoff bietet, bspw. eine Aus- und Fortbildungseinrichtung für das Handwerk für die Umsetzung von Wasserstofftechnik in Gewerbe und Haushalten. Die Flächen am Übergang von Möllen zum neuen Energiestandort sollen hochwertig gestaltet und intensiv begrünt werden und sich zu einem modernen und innovativen Gewerbebestandort in Voerde entwickeln.

Im Plangebiet sind umfangreiche Grünflächen vorgesehen, die einerseits teils neu geschaffen werden und andererseits umfassend die bestehenden Grünstrukturen planerisch sichern:

- Rheinufer mit Kulturhaus Ahr und Kanugesellschaft Dinslaken,
- Eingrünung des Lohberger und Möllener Leitgrabens,
- Welzekämpken mit dem Verein für Deutsche Schäferhunde,
- Eingrünung nördlich und südlich des Bahndammes,
- Grünfläche an der Rahmstraße,
- Grünzug in Verlängerung der Rahmstraße zwischen dekarbonisierungsfähigen Gaskraftwerk (H2-ready) und Umspannanlage sowie einer integrierten Radwegführung
- Eingrünung der Nutzflächen mit breiten Grünstreifen (fünf bis zehn Meter Breite).

Die geplante grüne und ökologisch hochwertige Vernetzung des Plangebietes leistet einen Beitrag zu einem attraktiven Naherholungsraum in räumlicher Nähe zum Rhein. Ein wichtiger Baustein dafür sind die Erhaltung des Radwegs am Rhein entlang des Standortes sowie neue Verbindungen mit Naherholungswert des Ortsteils Möllen mit dem Radweg am Rhein.

Die verkehrliche Erschließung der Nutzflächen und die regionale Anbindung der Verkehre an das übergeordnete Straßennetz erfolgt über die L396 – Frankfurter Straße. Innerhalb des Plangebietes schaffen teils neu zu errichtende Radwege ein erweitertes Netz an Radwegeverbindungen und dabei auch neue Verbindungen vom Ortsteil Möllen an das Rheinufer und den Rheinufer-Radweg. Im Strukturkonzept ist überdies ein möglicher neuer S-Bahn-Haltepunkt Möllen zur Reaktivierung der Walsumbahn mit zugeordneten Park+Ride sowie Bike+Ride-Abstellanlagen dargestellt.

Die Neuentwicklung des Standortes fördert darüber hinaus die lokale Wirtschaft durch die Sicherung bzw. Schaffung zukunftsfähiger und technologieführender Ausbildungs- und Arbeitsplätze sowie die Erzielung von Gewerbesteuererträgen für die Stadt Voerde.

#### Flächenbilanz für das Plangebiet

<i>Nutzungsart</i>	<i>Fläche</i>
<i>Wasserstoffherstellung, Energie- und Stromspeicher-Anlagen</i>	ca. 13,6 ha
<i>GUD-Kraftwerk, einschließlich Nebenanlagen, Energie- und Stromspeicher-Anlagen</i>	ca. 8,8 ha
<i>Energie- und Stromspeicher-Anlagen, Wasseraufbereitungsanlage, Trailerabfüllstation</i>	ca. 4,9 ha
<i>Temporäre Revisionsflächen mit Freiraumfunktionen</i>	ca. 7,7 ha
<i>Umspannanlage</i>	ca. 7,2 ha
<i>Gewerbe- und Sondergebiet</i>	ca. 4,1 ha
<i>Straßenfläche</i>	ca. 2,9 ha
<i>Bahnfläche</i>	ca. 3,2 ha
<i>Wegeflächen</i>	ca. 0,7 ha
<i>Grünfläche</i>	ca. 18,5 ha

<i>Wasserfläche</i>	ca. 4,0 ha
<i>Gesamtfläche des Planungsgebiets</i>	ca. 75,5 ha

Im Rahmen der Planaufstellung werden in Abstimmung mit der Stadt Voerde und den zuständigen Fachbehörden umfangreich die notwendigen Gutachten zur geplanten Nutzung und zu ihrer planungsrechtlichen Zulässigkeit als Grundlage für den Umweltbericht und den planerischen Abwägungsprozess erstellt, u. a. Immissions- und Schallschutzgutachten, Verkehrsgutachten, Störfallbetriebsgutachten, Entwässerungsgutachten.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Geltungsbereich mit möglicher schematischer Flächenbelegung
- (2) Strukturkonzept RWE

# Neubeplanung des ehemaligen Kraftwerkstandortes Voerde





# Neubeplanung des ehemaligen Kraftwerkstandortes Voerde Strukturkonzept





## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 27.10.2022

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Stadtentwicklungsausschuss	22.11.2022	zur Kenntnis
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	zur Kenntnis
Stadtrat	06.12.2022	zur Kenntnis

### **75. Änderung des Flächennutzungsplanes „Logistikpark Hafen Emmelsum“ sowie Bebauungsplan Nr. 139 „Logistikpark Hafen Emmelsum“ Anpassung der Konzeption**

#### Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Voerde (Ndrh.) nimmt den Entwurf für die 75. Änderung des Flächennutzungsplanes „Logistikpark Hafen Emmelsum“ gemäß der Anlage 3 dieser Drucksache zur Kenntnis.
2. Der Rat der Stadt Voerde (Ndrh.) nimmt den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 139 „Logistikpark Hafen Emmelsum“ gemäß der Anlage 4 dieser Drucksache zur Kenntnis.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen: keine

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	X ja, positiv
Begründung:	Durch die erhebliche planerische Rücknahme des rechtlich ausnutzbaren Versiegelungsgrades ergeben sich positive Auswirkungen auf das Klima. So werden bezogen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 139 insgesamt 22 Prozent weniger Flächen für das Sondergebiet „Hafenorientierte Betriebe“ festgesetzt als die im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 39 festgesetzten gewerblichen und industriellen Flächen. 20 Prozent des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes Nr. 139 werden zusätzlich als Flächen für Wald und für Natur und Landschaft festgesetzt.

#### Sachdarstellung:

Die Drucksache 17/294 zur Einleitung des Bauleitplanverfahrens „Logistikpark Hafen Emmelsum“ wurde in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 23.11.2021 von der Tagesordnung abgesetzt. Im Zuge der Beratungen über diese Drucksache hat der Antragsteller zunächst sein Vorhaben in der nächsten Sitzungsperiode in der gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Liegenschaften und Wirtschaftsförderung und des Stadtentwicklungsausschusses am 08.03.2022 (Drucksache 17/294 DS 1. Ergänzung, siehe Anlage 2) vorgestellt. Nach intensiver Beratung erfolgte der Aufstellungsbeschluss in der Sitzung des Stadtrates am 05.04.2022. Zudem wurde der Stadtentwicklungsausschuss beauftragt, gemäß § 3 Abs. 1 BauGB die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen.

Auf der frühzeitigen Bürgeranhörung am 03.05.2022 im Rathaus Voerde wurden nach Vorstellung der Planungskonzeption der Entwicklung des Logistikstandortes, der Erläuterung der Bauleitplanung und zu den umweltfachlichen Belangen, zu Verkehrsentwicklungen und zum Immissionsschutz umfassende Anregungen vorgetragen. Auch im Nachgang wurden Stellungnahmen abgegeben. Die Initiative „Emmelsum bleibt“ überreicht in der Sitzung des Stadtrates am 27. September 2022 eine Liste mit rund 2.300 Unterschriften gegen die beabsichtigte Bauleitplanung.

Die aufgrund der vorgebrachten Anregungen umfassend überarbeitete Planung (siehe Anlage 1) wird im Folgenden erläutert. Angaben zu den veränderten Flächengrößen finden sich in der Tabelle im folgenden Abschnitt „Festsetzungen im Bebauungsplan“.

## Planungsanlass

Nach den Festlegungen des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP) ist der Hafen Voerde-Emmelsum als ein für NRW landesbedeutsamer Hafen eingeordnet. Gemäß Ziel 8.1-9 des LEP sind in den landesbedeutsamen Häfen zur Ansiedlung von hafenorientierten Wirtschaftsbetrieben die erforderlichen Standortpotenziale zu sichern und von der Regionalplanung in bedarfsgerechtem Umfang Hafentflächen und Flächen für hafenaffines Gewerbe festzulegen. Die landesbedeutsamen Häfen sind als multimodale Güterverkehrszentren zu entwickeln und sollen ihre Flächen für hafenaffines Gewerbe vorhalten.

Entsprechend dieser landesplanerischen Zielsetzung legt der Entwurf des Regionalplans Ruhr (Entwurfassung v. 25.04.2018) das Hafengebiet Emmelsum als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) mit der Zweckbindung Häfen und Standorte für hafenaffines Gewerbe (H) entsprechend nachfolgender Abbildung fest. Der Hafen Emmelsum ist dabei Bestandteil des Hafenverbunds Delta-Port mit dem Stadthafen und Rhein-Lippe-Hafen in Wesel.

Ein wesentlicher Aspekt, der mit dem Ziel 8.1-9 LEP verfolgt wird, ist die Entwicklung der landesbedeutsamen Häfen als multimodale Güterverkehrszentren. Die Flächensicherung für die Güterumschlagseinrichtungen und der verkehrlichen Anschlüsse ist ebenso wie der Ausbau dieser Infrastrukturen an den landesbedeutsamen Hafenstandorten von besonderer Bedeutung, um die Güterströme bedarfs- und umweltgerecht abwickeln zu können. Diesem Anspruch wird durch eine textliche Festlegung im Regionalplan Ruhr Rechnung getragen. Gemäß Ziel 1.9-2 sind durch die Bauleitplanung entsprechende Flächen für Güterumschlagseinrichtungen und die innergebietliche Anbindung vorzuhalten, die einen multimodalen Güterumschlag zwischen Wasserstraßen-, Straßen- bzw. Schienennetz gewährleisten.

## Planungskonzept

Auf Grundlage und in Übereinstimmung mit den übergeordneten landes- und regionalplanerischen Zielen des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP) und des Entwurfs des Regionalplans Ruhr (Entwurfassung v. 25.04.2018) ist auf der zum Hafenbereich gehörenden, ca. 19,1 ha umfassenden Teilfläche östlich des bestehenden Aluminiumwerks die Entwicklung eines multimodalen Logistikstandorts unter der Bezeichnung „Logistikpark Hafen Emmelsum“ geplant.

Die verkehrliche Anbindung des Logistikparks erfolgt im Norden an die Schleusenstraße. Die Aufstellflächen für Lkw sollen in unmittelbarer Zuordnung zum Straßenanschluss ebenfalls im nördlichen Gebietsabschnitt angeordnet werden. Die Ausrichtung der Logistikhallen soll so erfolgen, dass die Be- und Entladevorgänge von Lkw nach Westen zum Aluminiumwerk ausgerichtet werden, um zusätzliche Immissionseinwirkungen auf die Nutzungen östlich der Weseler Straße zu minimieren. Neben der straßenseitigen Anbindung erhält der Logistikpark darüber hinaus einen Schienenanschluss an die Kreisbahn im Südosten des Plangebiets.

Es ist vorgesehen, das auf den versiegelten Flächen anfallende Niederschlagswasser im Plangebiet zu versickern. Erste bodenkundliche Untersuchungen zeigen, dass die Durchlässigkeit der im Plangebiet anstehenden Böden sich für eine Versickerung des Niederschlagswassers eignet.

Der vorhandene breite Gehölzstreifen entlang der Weseler Straße und der Kreisbahntrasse im Osten und Südosten des Plangebietes soll weitgehend erhalten bleiben und übernimmt somit weiterhin seine auch visuell abschirmende Funktion gegenüber dem Umgebungsbereich. Darüber hinaus werden wertvolle Gehölzbestände mit Offenlandbereichen im Südwesten des Plangebietes sowie der sich nördlich daran anschließende Waldstreifen erhalten; auch am nordwestlichen Rand des Plangebietes an der Schleusenstraße bleibt ein Teil der dort vorhandenen Gehölzbestände erhalten. Um dies zu erreichen, werden die für die geplante Logistikknutzung in Anspruch genommenen Flächen im südlichen Teil des Plangebietes gegenüber der ursprünglichen Planung erheblich reduziert. So wurde vom Vorhabenträger die geplante Halle um ca. ein Drittel verkleinert, von ursprünglich 7 Hallensegmenten mit zusammen ca. 75.000 m<sup>2</sup> Hallenfläche auf 5 Hallensegmente mit ca. 50.000 m<sup>2</sup> Hallenfläche. (Flächenangaben siehe Tabelle im Abschnitt „Festsetzungen im Bebauungsplan“)

### **Darstellungen der 75. FNP-Änderung**

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Voerde stellt das gesamte Plangebiet als gewerbliche Baufläche dar, was den landes- und regionalplanerischen Zielen zur Entwicklung der Fläche als multimodaler Logistikstandort nicht entspricht. Damit ist die Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich, um den Bebauungsplan Nr. 139 „Logistikpark Hafen Emmelsum“ aufstellen zu können.

Mit der 75. FNP-Änderung werden die für den geplanten Logistikstandort erforderlichen Flächen als Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Hafenorientiertes Gewerbe“ dargestellt, die aber nicht den gesamten Änderungsbereich umfassen. Der vorgesehene Schienenanschluss an die Kreisbahn im Südosten des Plangebiets wird durch die Darstellung als Fläche für Bahnanlagen im FNP gesichert.

Gleichzeitig werden mit der 75. FNP-Änderung im Südwesten sowie am östlichen und nordwestlichen Rand des Änderungsbereiches Flächen für Wald dargestellt. Die Waldflächendarstellungen umfassen neben den Flächen mit zu erhaltenden Wald- und Gehölzbeständen auch die für den Waldausgleich vorgesehenen Aufforstungsflächen im Plangebiet, die damit schon auf Ebene des Flächennutzungsplans als Ziele der Stadtentwicklung gesichert werden. Ein Teil der Waldflächen im Nordosten und im Südwesten des Plangebietes werden zusätzlich als Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt; diese umfassen vorgesehene Aufforstungsflächen im Süden und Nordosten sowie die Gehölzbestände mit Offenlandbereichen im Südwesten des Plangebietes. (siehe Anlage 3)

### **Festsetzungen im Bebauungsplan**

Die für die Logistikknutzungen vorgesehenen Flächen werden im Bebauungsplan als Sondergebiet für hafenorientiertes Gewerbe gem. § 11 Abs. 2 BauNVO festgesetzt. Damit können hier in erster Linie Unternehmen aus dem Transportgewerbe, der Lagerung und dem Güterumschlag (Logistikbranche) angesiedelt werden, die einen funktionalen Zusammenhang mit dem Hafen aufweisen müssen. Ausnahmsweise sind auch andere Betriebe zulässig, die aus betrieblichen Gründen auf einen Hafenanschluss angewiesen sind oder der Weiterverarbeitung bzw. Produktveredelung im funktionalen Zusammenhang mit den angesiedelten Logistikbetrieben dienen. Mit diesen Nutzungsfestsetzungen sind die im SO-Gebiet zulässigen Nutzungen definiert und andere Nutzungen nicht zulässig.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden im Bebauungsplan so festgesetzt, dass unter Beachtung vorhandener Restriktionen eine flexible Grundstücksnutzung auf den SO-Gebietsflächen ermöglicht wird. Das zulässige Maß der baulichen Nutzung wird in dem SO-Gebiet über die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ), der Baumassenzahl (BMZ) und die Höhe der baulichen Anlagen bestimmt. Sie werden im Bebauungsplan so festgesetzt, dass eine wirtschaftliche Grundstücksausnutzung der Logistikflächen ermöglicht wird. Die festgesetzte GRZ von 0,8 und die festgesetzte BMZ von 10,0 schöpfen die Orientierungswerte gem. § 17 BauNVO in Sondergebieten aus.

Die maximal zulässige Bauhöhe wird im zentralen Baufeld der SO-Flächen mit 50 m ü. NHN festgesetzt. Dies entspricht bei einem Geländeneiveau von ca. 25 m ü. NHN einer maximalen Gebäudehöhe von ca. 25 m über Geländeneiveau, was den Anforderungen an die Errichtung hoher Gebäudeteile für die im Plangebiet zulässigen Logistiktutzungen Rechnung trägt. Im nördlichen und südlichen Baufeld der festgesetzten SO-Flächen werden aus städtebaulichen Gründen die zulässigen Bauhöhen mit 32 bzw. 40 m ü. NHN niedriger festgesetzt, sodass im Norden im Bereich an der Schleusenstraße nördlich der Leitungstrasse nur niedrige bauliche Anlagen bis zu 7 m Höhe und im kleineren, eigenständigen Baufeld im Süden bis zu 15 m Höhe ermöglicht werden.

Die Installation von Photovoltaik-Anlagen auf mindestens 50 % der neu entstehenden Dachflächen wird durch eine textliche Festsetzung im Bebauungsplan gesichert. Zudem wird textlich festgesetzt, dass Dachflächen ohne PV-Anlagen oder andere technisch notwendige Anlagen extensiv zu begrünen sind.

Der vorgesehene Schienenanschluss an die Kreisbahn im Südosten des Plangebiets wird durch die Festsetzung als Fläche für Bahnanlagen im Bebauungsplan gesichert.

Der zu erhaltende Gehölzstreifen entlang der Weseler Straße und der Kreisbahntrasse werden ebenso wie weitere zu erhaltende Gehölzbestände im südlichen Teil sowie am nordwestlichen Rand des Plangebietes durch eine Festsetzung als Waldflächen planerisch gesichert. Im bestehenden Bebauungsplan Nr. 39 „Am Schied / Weseler Straße“ ist dieser Bereich als Grünfläche (Fläche für das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern) festgesetzt. Der Erhalt der wertvollen Gehölzbestände mit zentralem Offenlandbereich im Südwesten des Plangebietes wird durch die Festsetzung als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB sichergestellt.

Die für den Waldausgleich im Plangebiet vorgesehenen Aufforstungsflächen werden als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB mit einer entsprechenden textlichen Festsetzung im Bebauungsplan festgesetzt. Sie grenzen an die zu erhaltenden Wald- und Gehölzbestände im Süden und Osten des Plangebietes an. Durch die geplanten Neuanpflanzungen von Wald kann die durch die veränderte Planung im geringen Maße verbleibende Inanspruchnahme von Waldflächen im Plangebiet vollständig ausgeglichen werden.

<b>Bauleitplanung „Logistikpark Hafen Emmelsum“</b>			
<b>Flächengrößen in m<sup>2</sup></b>	<b>Auszug B-Plan 39</b> Bestehendes Planrecht	<b>Entwurf B-Plan 139</b> Stand: 03.05.2022	<b>Entwurf B-Plan 139</b> Stand 11.2022
Geltungsbereich	191.440	191.440	191.440
Sonderbauflächen Industrielle / Gewerbliche Bauflächen	insgesamt: <b>164.603</b> mit überbaubarer Fläche: 17.047	<b>164.834</b>	insgesamt: <b>121.834</b> Nord: 113.034 Süd: 8.800
Flächen für Bahnanlagen	0	0	3.778
Flächen für Natur und Landschaft	0	<b>4.344</b>	<b>30.621</b>
Flächen für Wald	0	<b>22.261</b>	<b>35.277</b>
Private Grünflächen	<b>27.562</b>	0	0

Als nächster Schritt im Bauleitplanverfahren ist die Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4(1) Baugesetzbuch (BauGB) mit den Entwürfen der 75. Änderung des Flächennutzungsplanes „Logistikpark Hafen Emmelsum“ und des Bebauungsplanes Nr. 139 „Logistikpark Hafen Emmelsum“ gemäß den Anlagen 3 und 4 dieser Drucksache vorgesehen.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Entwurf greenfield November 2022
- (2) Entwurf greenfield zur Bürgeranhörung-3.5.2022-
- (3) Entwurf der 75. Änderung des Flächennutzungsplans -November 2022-
- (4) Entwurf des BPlans Nr. 139 -November 2022-
- (5) Entwurf des BPlans Nr. 139 zur Bürgeranhörung-3.5.2022-

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:

Teilfläche 1A+1B  
ca. 128.745 m²

Teilfläche 2  
ca. 60.757 m²

Entwurf 49.360 m² greenfield  
1:2000

greenfield development

Plan-Nr.		Voerde TEST Entwurf gd			
gd	4	Voerd	x	GR	29.08.2022 B
Form	PLZ	Stad	Projekt	Ebene	Datum
Plangröße		0,594m / 0,297m		Maßstab	1:2.000
Dateiname		P_gd-4-Voer-x-GR-220829.vwx			

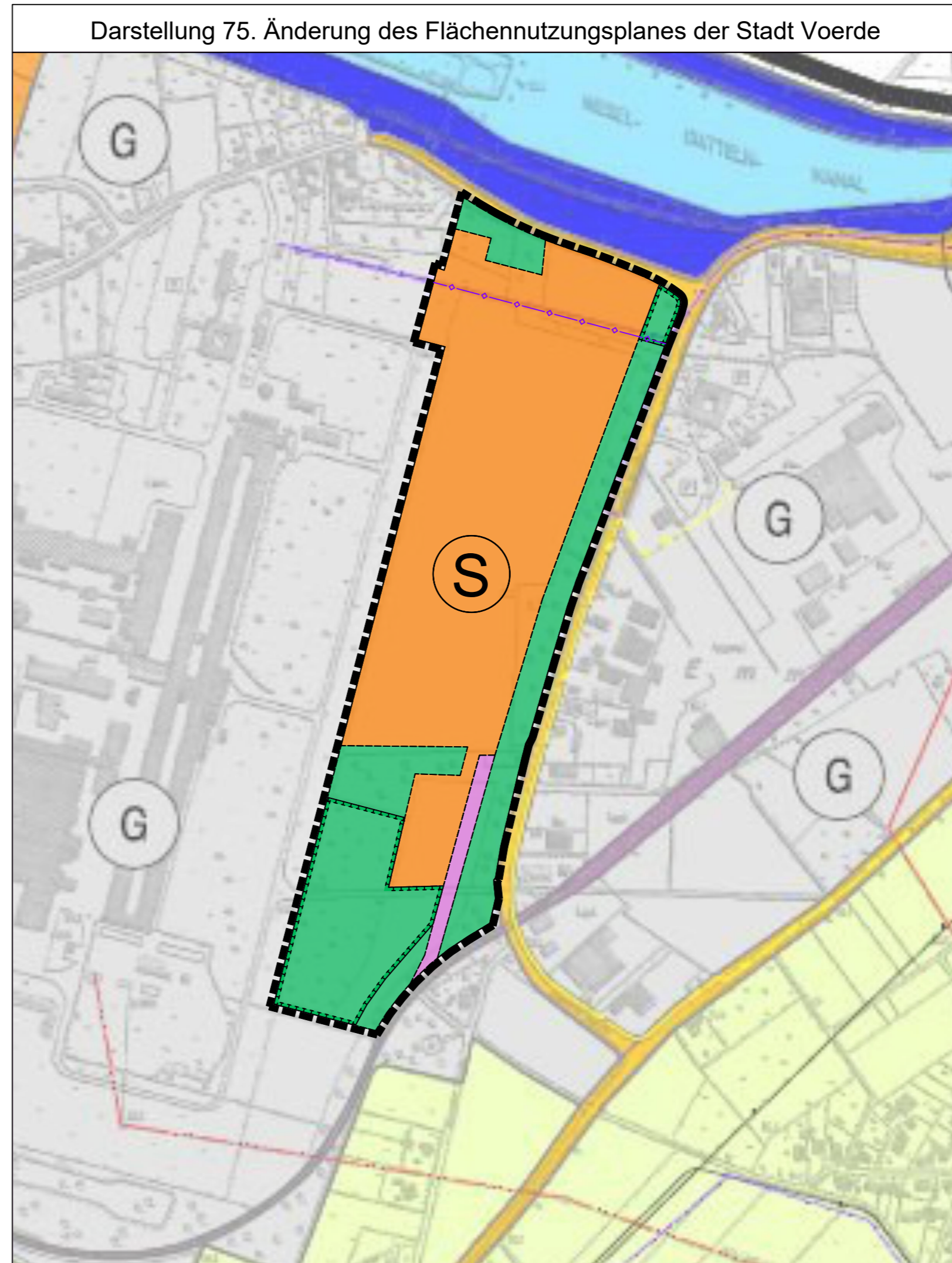
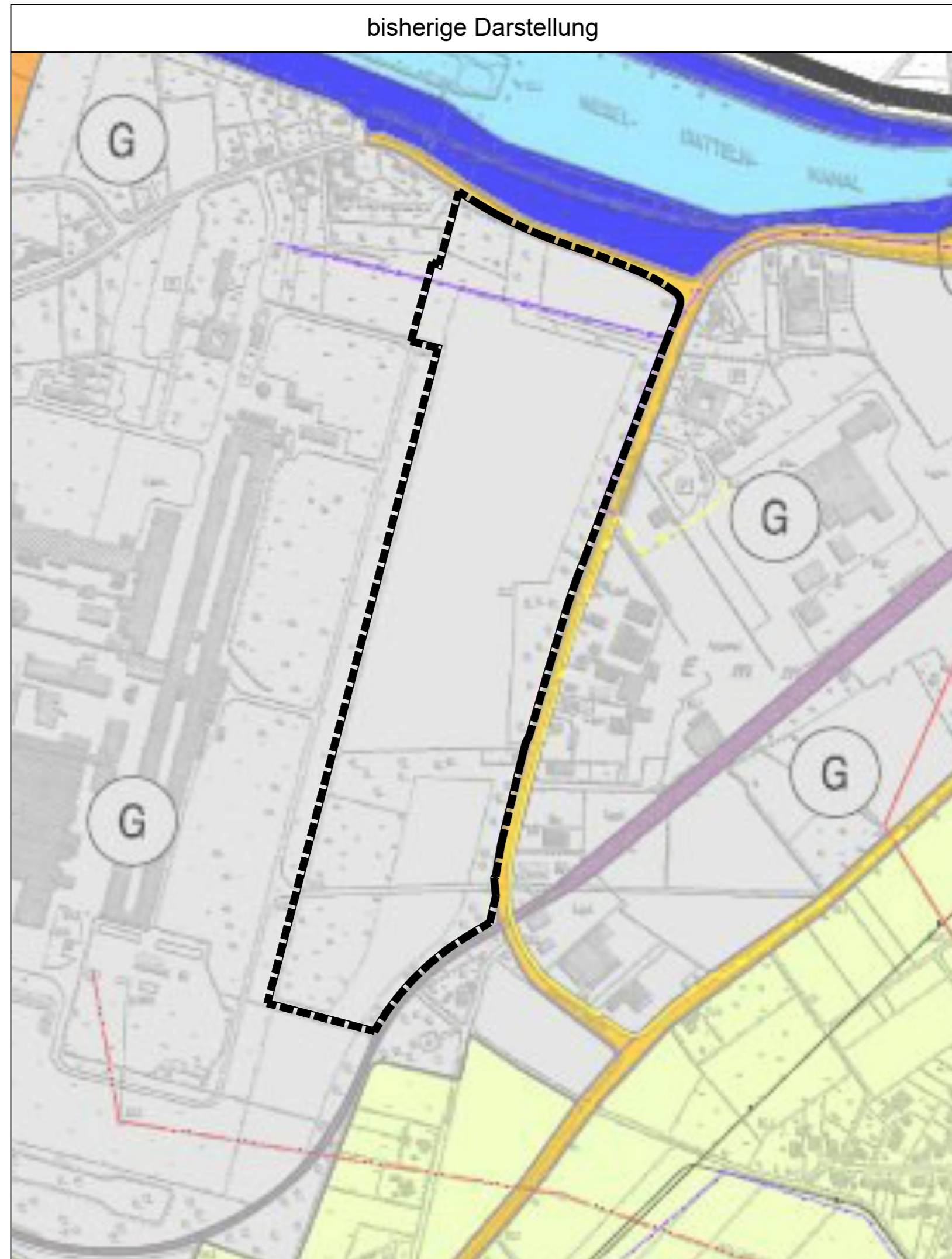
## Anlage 2 (Stand 3. Mai 2022)

### greenfield Logistikpark Voerde





# 75. Flächennutzungsplanänderung der Stadt Voerde



## Planzeichenerklärung

### Art der baulichen Nutzung

**(S)** Sonderbaufläche hier: hafenauffines Gewerbe (§ 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO)

**(G)** Gewerbliche Bauflächen (§ 1 Abs. 1 Nr. 3 BauNVO)

### Verkehrsflächen

**(V)** Flächen für Bahnanlagen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)

### Flächen für die Landwirtschaft und Wald

**(A)** Flächen für Wald (§ 5 Abs. 2 Nr. 9 b) BauGB)

### Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

**(N)** Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 5 Abs. 2 Nr. 10 BauGB)

### Sonstige Planzeichen

**(- - -)** Grenze des räumlichen Änderungsbereichs

### Nachrichtliche Übernahme

**(- - -)** Gasfernleitung

### Rechtsgrundlagen:

1. Baugesetzbuch (BauGB) vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634)
2. Planzeichenverordnung 1990 (PlanZV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58)
3. Baunutzungsverordnung (BauNVO) vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786)
4. Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) vom 21.07.2018, (GV.NRW. 2018 S. 421)

in den jeweils gültigen Fassungen

## Verfahren

Angefertigt :  
Voerde (Niederrhein), den ..... 22

Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) hat am ..... beschlossen, für den Plan die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB durchzuführen.

Voerde (Niederrhein), den .....

.....  
Technischer Angestellter

.....  
Der Bürgermeister

Der Plan, seine Begründung mit dem Umweltbericht sowie die wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen haben gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vom ..... bis einschließlich ..... öffentlich ausgelegt.

Voerde (Niederrhein), den .....

.....  
Der Bürgermeister

Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) hat am ..... diesen Plan als Flächennutzungsplan beschlossen.

Voerde (Niederrhein), den .....

.....  
Der Bürgermeister

Diese Flächennutzungsplanänderung ist gemäß § 6 BauGB mit Verfügung vom ..... mit Az. : ..... genehmigt worden.

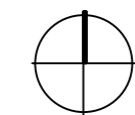
Düsseldorf, den .....

.....  
Bezirksregierung

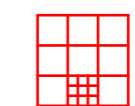
Die Genehmigungsverfügung ..... vom ..... ist am ..... gemäß § 6 Abs. 5 BauGB ortsüblich bekannt gemacht worden.

Voerde (Niederrhein), den .....

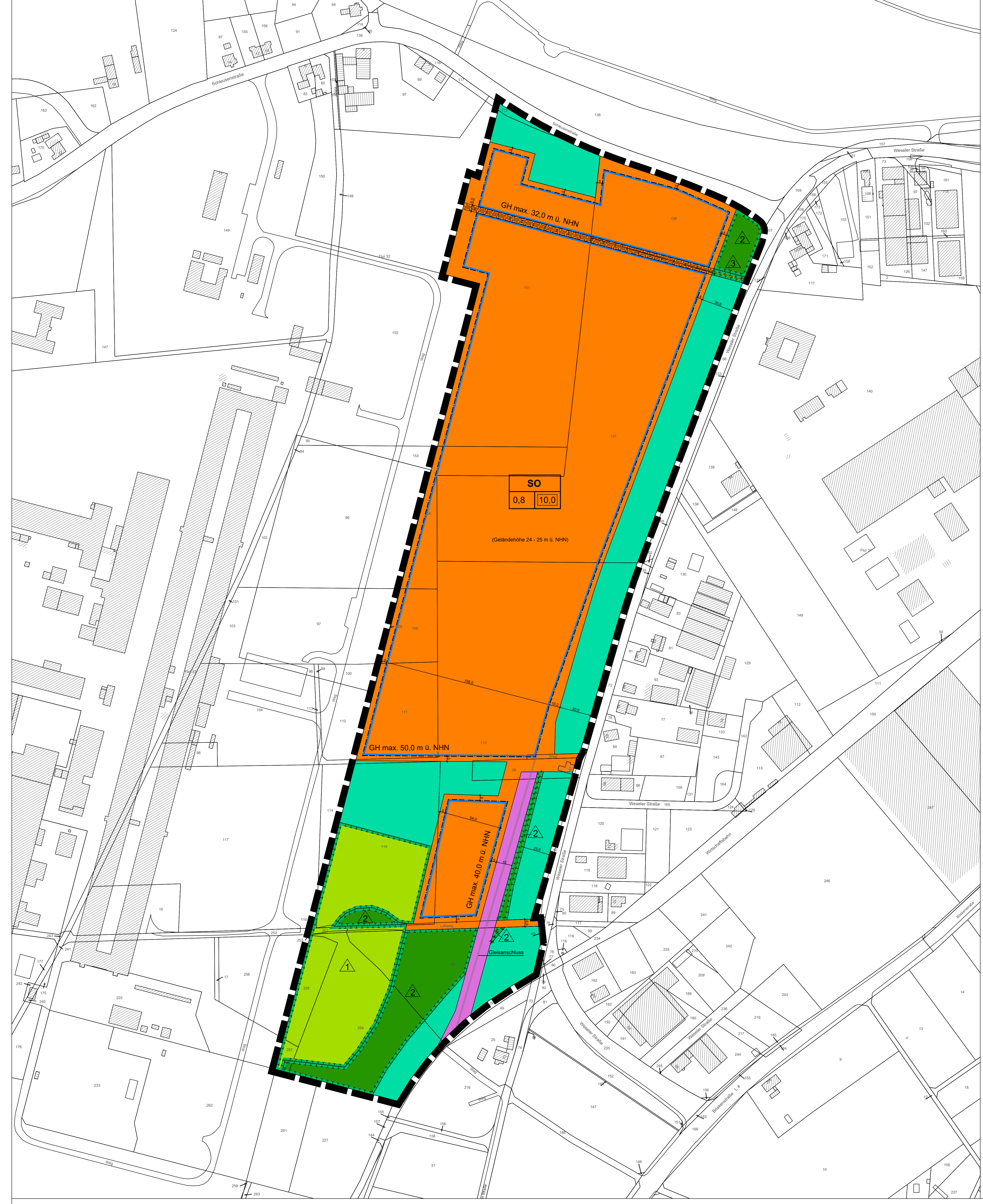
.....  
Der Bürgermeister



Maßstab: 1 : 5.000  
Datum: 09.09.2022



**Planquadrat Dortmund**  
Büro für Raumplanung, Städtebau + Architektur  
Gutenbergstraße 34 • 44139 Dortmund • Tel. 0231/557114-0



### Planzeichenerklärung und textliche Festsetzungen

- Art und Maß der baulichen Nutzung** (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. der BauNVO)
  - SO** Sondergebiet hafenorientiertes Gewerbe (§ 11 Abs. 2 BauNVO)
 

Das Sondergebiet „Hafenorientiertes Gewerbe“ dient der Unterbringung von Betrieben des Transports, der Lagerung und des Umschlages von Gütern, soweit diese einen funktionalen Zusammenhang mit dem Umschlag oder dem Betrieb eines Hafens aufweisen. Zulässig sind alle dafür erforderlichen Gebäude, Anlagen und Nutzungen.

Ausnahmsweise sind auch Betriebe zulässig, sofern sie aus betrieblichen Gründen auf einen unmittelbaren Hafenschluss angewiesen sind oder der Weiterverarbeitung bzw. Produktveredelung dienen, bzw. im funktionalen Zusammenhang mit den Betrieben des Transports, der Lagerung und des Umschlages von Gütern stehen bzw. diesen zuliefern.
- Bauweise, Baulinien, Baugrenzen** (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, § 22 und 23 BauNVO)
  - Baugrenze
  - Überbaubare Grundstücksfläche
- Lkw-Stellplatzanlage** (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)
 

Innenhalb des festgesetzten Sondergebietes ist eine Fläche für mindestens 20 Lkw-Stellplätze sowie der Lkw-Stellplatzanlage zugeordnete Serviceeinrichtungen für die Lkw-Fahrer\*innen einzurichten. Die Lkw-Stellplatzanlage erhält eine direkte Zufahrt von der nördlich des Geltungsbereichs verlaufenden Schleusenstraße.

Hinweis: Über die 20 Lkw-Stellplätze hinaus sind Lkw-Stellplätze in ausreichender Anzahl innerhalb der SO-Gebietsflächen anzulegen. Die Anzahl der notwendigen Stellplätze für den ruhenden Verkehr muss zudem entsprechend der geltenden Stellplatzsatzung der Stadt Voerde im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren zu den Bauvorhaben nachgewiesen werden.
- Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes** (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
  - 4.1 Festsetzungen zum Schutz gegen Gewerbelärm (Emissionskontingenzierung)**

Zur Sicherung des vorbeugenden Immissionsschutzes für schutzbedürftige Nutzungen in der Nachbarschaft werden im Plangebiet für das SO-Gebiet Emissionskontingente festgesetzt, die das SO-Gebiet gem. § 1 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO nach der Art der Betriebe und Anlagen und deren besonderen Eigenschaften gliedern.

In den abgegrenzten Teilflächen (TF) sind Vorhaben (Betriebe und Anlagen) zulässig, deren Geräusche die in der folgenden Tabelle angegebenen Emissionskontingente (LEK) nach DIN 45691 weder tags (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) noch nachts (22.00 Uhr - 6.00 Uhr) überschreiten.
- Niederschlagswasserbehandlung und -beseitigung** (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB)
 

Die erforderlichen Anlagen zur Versickerung und/oder Rückhaltung des Niederschlagswassers sind auf dem Grundstück des Vorhabenträgers einzurichten und zu betreiben. Das Niederschlagswasser der befahrbaren Flächen ist vor der Einleitung in die Versickerungs- und Rückhalteanlagen zu reinigen.
- Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrswege** (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
  - Flächen für Bahnanlagen
- Flächen für Wald** (§ 9 Abs. 1 Nr. 18 BauGB)
  - Flächen für Wald
- Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft** (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)
  - Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)
  - Auf den mit gekennzeichneten Flächen erfolgt der Erhalt eines Feldgehölzes mit zentralem Offenlandbereich: Der Offenlandbereich ist durch regelmäßige Mahd zu pflegen, um das Aufwachsen von Gehölzen und Störzeigern zu vermeiden.
  - Auf den mit gekennzeichneten Flächen erfolgt eine Aufforstung mit lebensraumtypischen Baumarten.
  - Die mit gekennzeichnete Fläche ist als Offenlandbereich zu entwickeln und durch regelmäßige Mahd zu pflegen, um das Aufwachsen von Gehölzen zu vermeiden.
- Angpflanzungen, Pflanzbindungen und Erhaltung von Bepflanzungen** (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) und b) BauGB)
  - 8.1 Stellplatzbegrünung**

Auf privaten Pkw-Stellplatzanlagen im Sondergebiet „Hafenorientiertes Gewerbe“ ist je 5 Stellplätze ein Laubbaumhochstamm der nachfolgend genannten Baumarten in der Pflanzgüte von mindestens Stammumfang 18 - 20 cm anzupflanzen und dauerhaft zu erhalten. Sie sind mit einem Anfahrerschutz zu versehen.

Zum Schutz der Bäume sind mindestens 2 m breite und mindestens 6 m<sup>2</sup> große Baumscheiben mit einem Volumen an durchwurzelbarem Boden von mind. 12 m<sup>3</sup> anzulegen. Die Baumscheiben sind durch geeignete Maßnahmen wie z.B. die Bepflanzung mit bodendeckendem Kleingehölz oder Stauden vor Oberflächenverdichtung zu schützen.

Ausfälle sind mit Laubbaumhochstämmen der nachfolgend genannten Baumarten in der Pflanzgüte von mindestens Stammumfang 18 - 20 cm zu ersetzen. Als Baumarten sind z.B. Spitzahorn, Feld-Ahorn, Rot-Ahorn, Flatter-Ahorn, Winterlinde, Gemeine Esche, Traubeneiche oder Großblättrige Hainbuche zu verwenden.
  - 8.2 Dachbegrünung**

Für Gebäude im Sondergebiet „Hafenorientiertes Gewerbe“ wird festgesetzt, dass Dachflächen, die nicht für technisch notwendige untergeordnete Bau-teile bzw. bauliche Anlagen oder für die Installation von Solaranlagen genutzt werden, flächendeckend zu begrünen und dauerhaft zu erhalten sind. Die Dachbegrünungen sind als extensive Gründächer herzustellen (Substratstärke der durchwurzelbaren Schicht: mind. 5 cm).
- Solarenergienutzung auf Dachflächen** (§ 9 Abs. 1 Nr. 23 b) BauGB)
 

Für Gebäude die in dem festgesetzten SO-Gebiet errichtet werden, wird gem. § 9 Abs. 1 Nr. 23 b) BauGB festgesetzt, dass Anlagen zur Gewinnung solarer Strahlungsenergie (Photovoltaik oder Solarthermie) auf mindestens 50 % der neu entstehenden Dachflächen zu installieren sind.
- Sonstige Planzeichen**
  - Mit Leitungsrecht zugunsten des Leitungsträgers zu belastende Fläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 und Abs. 6 BauGB)
  - Grenze des sämtlichen Geltungsbereiches (§ 9 Abs. 7 BauGB)
- Nachrichtliche Übernahme** (§ 9 Abs. 6 BauGB)
  - unterirdische Leitung (Gasternleitung)
- Bestandsübernahmen und sonstige Darstellungen**
  - Flurstücksgrenzen und -nummern
  - vorhandene Geländehöhe
  - geplanter Gleisanschluss
  - Bemalzung von Abständen


- ### gestalterische Festsetzungen
- (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 89 BauO NRW)
- Dachformen**

Im festgesetzten SO-Gebiet „Hafenorientiertes Gewerbe“ sind ausschließlich Flachdächer mit einer Dachneigung von bis zu 15 Grad zulässig.
  - Werbeanlagen**

Anlagen der Außenwerbung sind nur an Stätten der eigenen Leistung zugelassen. Sie dürfen nicht an Bäumen oder oberhalb der Trauffläche angebracht werden, dürfen gestalterisch bedeutsame Bauglieder nicht überdecken und dürfen eine Gesamtgröße von 3 Prozent der Fassadenfläche nicht überschreiten. Werbeplyone sind unzulässig. Freistehende Werbeanlagen sind maximal in der Höhe von 6,0 m zulässig. Werbeanlagen mit wechselnden oder bewegten Bildern sowie wechselndem oder laufendem Licht und (blendende, blinkende oder sich bewegende Werbeanlagen) und Laserwerbung sind unzulässig.

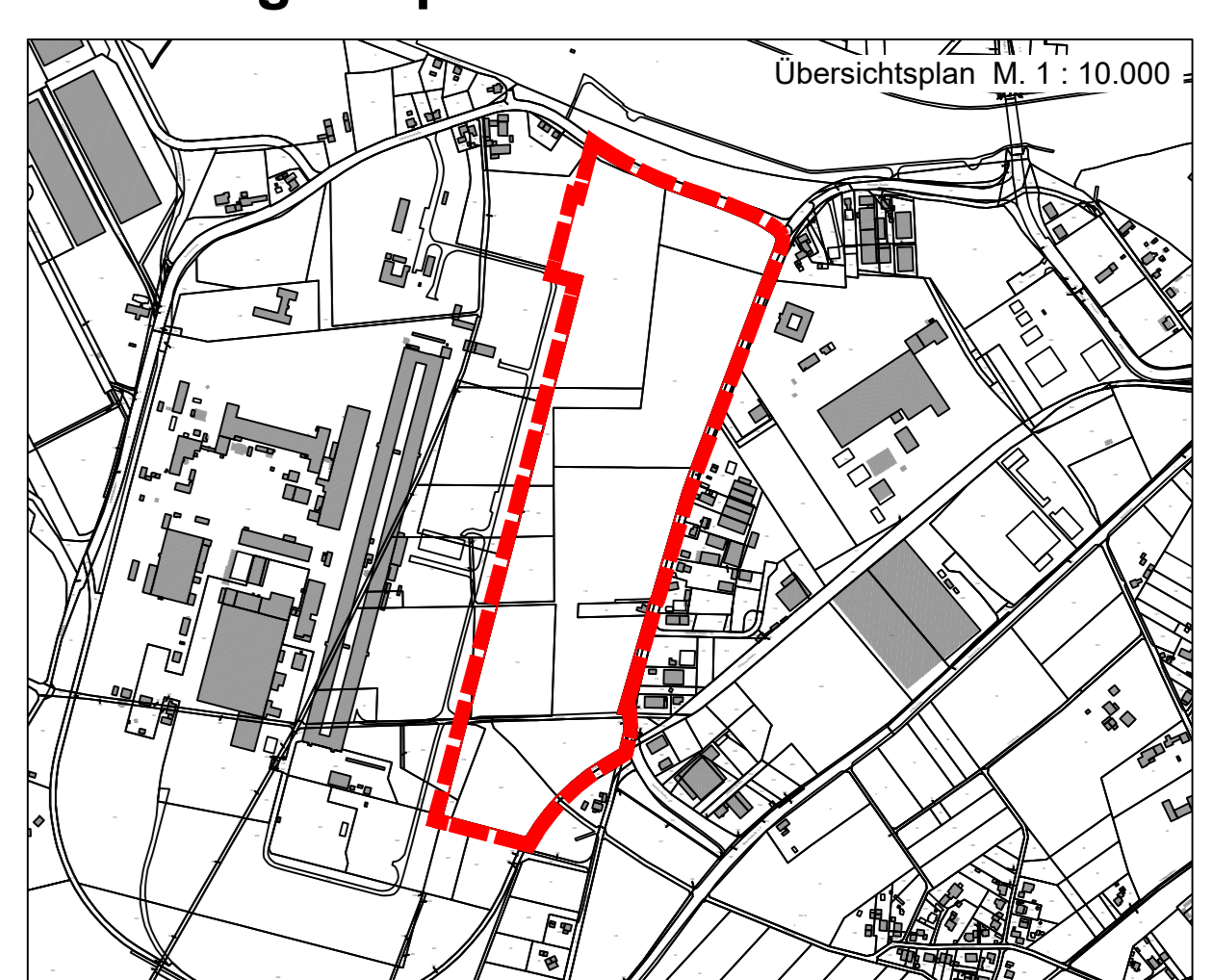
### Hinweise

Verfahrensvermerke					
Angfertigt: Voerde (Niederrhein), den ..... 22	Die Übereinstimmung der Bestandsangaben sowie die Einbindung der vermessungstechnischen Daten mit dem Liegenschaftskataster und der Örtlichkeit wird bescheinigt. Voerde (Niederrhein), den ..... 22	Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) hat am ..... 22 beschlossen, für diesen Planentwurf, die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB durchzuführen. Voerde (Niederrhein), den ..... 22	Der Bebauungsplänenwurf, der Begründungsentwurf und dem Umweltbericht sowie die wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen haben gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vom ..... 22 bis einschließlich ..... 22 öffentlich ausliegen. Voerde (Niederrhein), den ..... 22	Der Rat der Stadt Voerde (Niederrhein) hat am ..... 22 diesen Bebauungsplan gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung gemacht und tritt damit in Kraft. Der Bebauungsplan mit Begründung und der zusammenfassenden Erklärung wird zu jedermanns Einsicht bereit gehalten. Voerde (Niederrhein), den ..... 22	Der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan wurde am ..... 22 gemäß § 10 Abs. 3 BauGB erlassen und tritt damit in Kraft. Der Bebauungsplan mit Begründung und der zusammenfassenden Erklärung wird zu jedermanns Einsicht bereit gehalten. Voerde (Niederrhein), den ..... 22
Technischer Angestellter	Öffentl. best. Vermessungsingenieur	Der Bürgermeister	Der Bürgermeister	Der Bürgermeister	Der Bürgermeister



**Stadt Voerde  
(Niederrhein)**

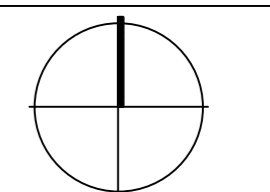
**Bebauungsplan Nr. 139  
"Logistikpark Hafen Emmelsum"**



Übersichtsplan M. 1: 10.000

**Rechtsgrundlagen:**

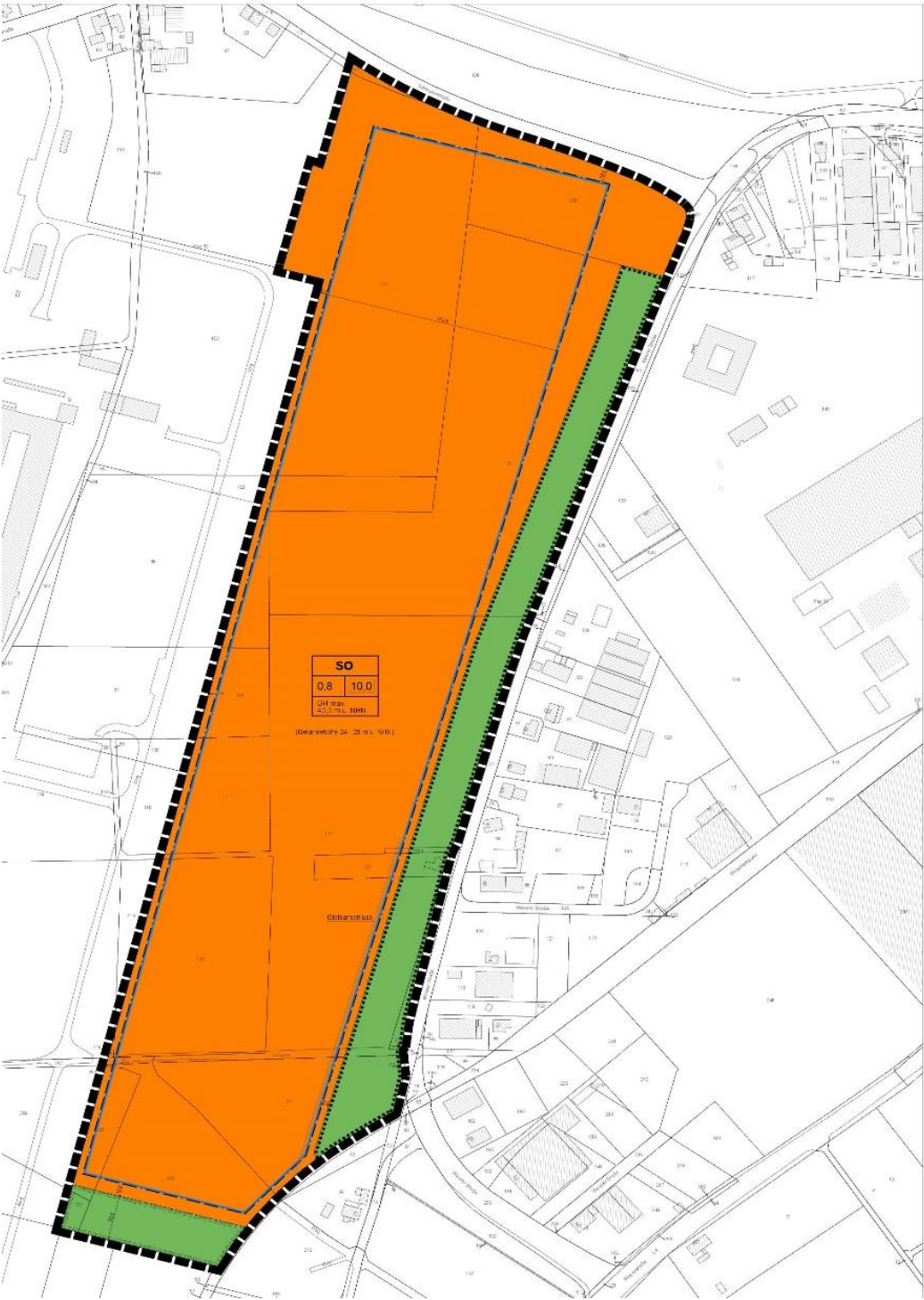
- Baugesetz (BauGB) i.d.F. der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20.07.2022 (BGBl. I S. 1353)
- Baumutzungsverordnung (BauMVO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), die durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist
- Planzeichenverordnung (PlanZV) vom 18.12.1990 (BGBl. I S. 56), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802)
- Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW 2018) i.d.F. der Bekanntmachung vom 21.07.2018 (GV. NRW. S. 421), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14.09.2021 (GV. NRW. S. 1096)
- Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NRW. S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 01.12.2021 (GV. NRW. S. 1353)



Maßstab: 1: 1.500  
Datum: 18.11.2022

**Planquadrat Dortmund**  
Büro für Raumplanung, Städtebau + Architektur  
Gutenbergstraße 34-44139 Dortmund, Tel. 0231/557114-0

# Anlage 5 (Stand 3. Mai 2022)



**Planzeichenerklärung**

- Grundstück**  
§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB sowie §§ 1 bis 7 BauNVO
- SO** Sondergebiet für industriellen Gewerbe (§ 11 Abs. 3 BauNVO)
- 0,8** Grundflächenzahl (GFZ)
- 10,0** Hörschwellenlänge (H)
- GH max. 20,00% (HBI)** Gebäudefläche als Prozentsatz in Abhängigkeit vom Grundflächenmaß (§ 16 BauNVO)
- Bauweise, Baufreie, Baugarten**  
§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, § 17 des BauNVO
- Baugrenze
- ▭** Offizielle Grundstücksfläche
- Grundflächen**  
§ 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB
- Private Grundflächen
- Anforderungen, Platzbindungen und Erhaltung von Bauland**  
§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) und b) BauGB
- ▨** Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Pflanzungen (§ 1 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)
- ▩** Umgrenzung von Flächen zur Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Pflanzungen (§ 1 Abs. 1 Nr. 25 b) BauGB)
- ▧** Flächen, die nicht für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Pflanzungen (§ 1 Abs. 1 Nr. 25 c) BauGB)
- Sonstige Flächen**  
§ 9 Abs. 1 Nr. 25 d) BauGB
- ▧** Flächen, die nicht für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Pflanzungen (§ 1 Abs. 1 Nr. 25 d) BauGB)
- Bestandteile anderer und sonstige Darstellungen**  
§ 12 BauNVO
- ▨** Flächen, die nicht für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Pflanzungen (§ 1 Abs. 1 Nr. 25 e) BauGB)
- ▨** vorhandene Gebäude
- ▨** geplante Gebäude
- ▨** Bauland ohne Abwässer



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 25.10.2022

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz	16.11.2022	vorberatend
Stadtentwicklungsausschuss	22.11.2022	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### Radverkehrskonzept für die Stadt Voerde Endbericht

#### Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde beschließt das als Anlage 2 zur DS 17/467 beigefügte, vom Verkehrsbüro stadVerkehr aus Hilden erarbeitete Radverkehrskonzept für die Stadt Voerde als Handlungsgrundlage für die Weiterentwicklung des Radverkehrs in Voerde.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

-keine-

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input type="checkbox"/> ja*		<input type="checkbox"/> nein*
* Erläuterung siehe Begründung			
Begründung:	Das Radverkehrskonzept selbst hat keine direkte Klimaschutzrelevanz. Erst eine Maßnahmenumsetzung aus dem Radverkehrskonzept kann zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils und damit zu positiven Klimaauswirkungen führen.		

#### Sachdarstellung:

Das beauftragte Radverkehrskonzept liegt seit August 2022 vor und soll nun, nach Beschluss durch den Rat der Stadt Voerde, für alle Bürgerinnen und Bürger auf der Homepage der Stadt Voerde bereitgestellt werden.

Mit der DS Nr. 16/1066 (Sachstand Mobilitätsplanung) wurde am 10.12.2019 vom Rat der Stadt Voerde eine beabsichtigte Beauftragung eines Radverkehrskonzeptes für Voerde (RVK) zur Kenntnis genommen. Das dazu im Sommer 2020 beauftragte Büro stadVerkehr aus Hilden stellte im Planungs- und Umweltausschuss am 25.08.2020 sich, den Inhalt und den geplanten Ablauf des aufzustellenden RVK vor (s. DS 16/1224). In dieser DS 16/1224 wurde zudem der Einbezug von 10 Fraktionsanträgen in das RVK dargestellt.

Der Sachstand des RVK wurde - nach einer online-Beteiligung 14.09.2020 bis 09.11.2020 (interaktive Karte „INKA“ mit über 2.030 Aufrufen) und erster Präsenz-Bürgeranhörung am 28.06.2021 in

der Aula des Gymnasiums Voerde – mit dem Entwurf des Maßnahmenkonzeptes in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 23.11.2021 vom Verkehrsbüro präsentiert und mit DS (DS 17/226 - STR 07.12.2021) dem Rat der Stadt Voerde zur Kenntnis gegeben.

Das als Anlage 2 zur DS 17/467 beigefügte Radverkehrskonzept soll eine Handlungsgrundlage für Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur und -situation in Voerde sein. Und zwar mit dem Ziel mindestens 10 % der Pkw-Fahrten auf das Fahrrad zu verlagern (gemäß Klimaschutzkonzept der Stadt Voerde von 2015). Zugleich werden dadurch die mit Ratsbeschluss beschlossenen Ziele des Klimaschutzkonzeptes, die eine Reduktion der örtlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2035 um 30 % gegenüber dem Jahr 2012 vorsehen, unterstützt und bisherige Fraktionsanträge zum Thema Radverkehr mit bewertet. Gleichzeitig hilft das RVK bzw. das Maßnahmenkonzept des Radverkehrskonzeptes bei der Priorisierung künftiger Maßnahmen im Bereich des Radwegebaus und der Radwegesicherheit. Dazu können auch die Fraktionsanträge der letzten Jahre herangezogen werden, die in der Anlage 1 zur DS Nr. 17/467 mit Fundortangaben zum RVK dargestellt sind.

Die Inhalte des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Voerde sind bereits Ende 2021 in der DS 17/226 erläutert worden. Das nun durch das Büro Stadtverkehr abgeschlossene RVK mit den Ergebnissen aus den drei Bürgerbeteiligungen, den Fraktionsanträgen und daraus entstandenen Maßnahmenkarte, Knotenpunkt-Karte sowie priorisierter Maßnahmenliste soll künftig auf der Homepage der Stadt Voerde einzusehen sein.

### **Auflistung Fraktionsanträge**

Oben genannte Fraktionsanträge zum Thema Radverkehr (22 Fraktionsanträge) sind größtenteils über das RVK mitbehandelt und über die Knotenpunktmaßnahmen (s. RVK Seite 56) und Maßnahmen-tabelle (als Anhang zum RVK) priorisiert worden bzw. über die Tätigkeiten der Verwaltung (z.B. Ausbau Alte Hünxer Straße, Ampel Breiter Deich oder Radwegebau Mehrstraße) bereits in Umsetzung.

Im RVK werden zudem Vorschläge für Radabstellanlagen, z.B. „DeinRadschloss“ s. Seite. 56 ff, Kampagnen für das Fahrradfahren und auch Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer dargestellt. Dazu gehören z.B. Schulungen von Senioren im Umgang mit E-Bikes/ Pedelecs, Stadtradeln oder die bereits geplante Aktion „Abstand halten“. Zudem werden Empfehlung für

- ein 5jähriges Controlling einer Zielerreichung der im RVK dargelegten Maßnahmen,
- für eine Kommunikationsstrategie (s. S. 61) und
- für Öffentlichkeitsarbeit gegeben.

Diese Empfehlungen sollten nach RVK zunächst intern ansetzen und die Fahrradnutzung innerhalb der Verwaltung verbessern, damit Mitarbeitende als „Vorbild“ fungieren.

Zum Thema Netzlücken und Anträge Fahrradstraßen sowie Radschnellweg wird auf die Übersichtskarte „Strategische Maßnahmen“ auf Seite 52 und das „Wunschliniennetz“ auf Seite 32 sowie die dazugehörige Maßnahmenkarte und Maßnahmenliste mit 49 dargestellten und priorisierten Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes verwiesen. Hier werden auch die beim Beteiligungsverfahren INKA und die als Fraktionsanträge vorgebrachten Anregungen zur Radinfrastruktur miterfasst.

Von den 49 Maßnahmen der Maßnahmenliste des RVK sind etwa die Hälfte entweder umgesetzt, in Umsetzung, nicht in unserer Bauträgerschaft oder z.B. wegen fehlender Eigentumsrechte nicht umsetzbar.

Neun Maßnahmen (Nr. 03, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43 und 48), die einen Kostenrahmen bis 5.000,- € haben und in der höchsten Prioritätsstufe 1 (dunkelgrün), eingestuft sind, zeigen, dass sich durch z.B. Markierungen auf der Fahrbahn, kleine bauliche Maßnahmen oder Ausweisung als Fahrradstraßen schnell mehr Sicherheit für den Radverkehr erreichen lässt.

Es werden z.B. auch Maßnahmen dargestellt, die vom Verkehrsbüro mit hoher Priorität (für Klimaschutz) bewertet werden (Maßnahme Nr. 03 Fahrradstraße Grenzweg) und die bisher nicht sehr präsent waren, bzw. über die Schließung des Bahnübergangs Grenzstraße erst in den Fokus rücken.

Zu den Maßnahmenvorschlägen des RVK ist weiterer Diskussionsbedarf, z.B. über die Gewichtung der Priorisierung (s. RVK Seite 50 ff), über die Einschätzung „Sanierung oder Neubau“, die genaue Führung der Netzlückenschlüsse oder z.B. auch die Einstufung der Netzkategorien absehbar und gewünscht. Für diese künftigen Diskussionen und Planungen bietet das nun vorliegende Radverkehrskonzept eine Grundlage. Auch z.B. für Diskussionen zu einer besseren Anbindung von Friedrichsfeld Ost nach Wesel, die in der strategischen Karte des RVK (S. 52) als „Verbindung über die Lippe“ dargestellt ist, aber in der Wunschlinienkarte (Seite 32) nicht. Die Karten ergänzen sich also. Das Radverkehrskonzept ist nur als digitale Anlage 2 zur DS 17/467 beigefügt.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Anlage 1 zur DS 17/467 Fraktionsanträge Radverkehrskonzept
- (2) Anlage 2 zur DS 17/467 Radverkehrskonzept der Stadt Voerde (nur digital)

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmersers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:

FD 3.1 Haushaltssteuerung, Steuern

FD 5.1 Feuerwehr, Allg. Ordnung, Verkehr

FD 7.1 Tiefbau

FD 7.2 Baubetrieb

## Behandlung Fraktionsanträge in der priorisierten Maßnahmenliste des Radverkehrskonzeptes

	Fraktion	Antrag	Datum	Beratung im PUA/STR mit Drucksache Nr., bzw. Hinweis	bereits erledigt bzw. s. Radverkehrs-konzept Knotenpunkt- und Maßnahmenliste Nr.
1	SPD	Analyse der Radwegsituation in Voerde insb. Verkehrssicherheit Schulwege und zur Erschließung touristischer Potenziale	23.09.2014	DS 92/2014 STR 16.12.2014 PUA 19.04.2016 mündl. Mitt. und DS 16/836 STR 11.12.2018, DS 17/467	Vorliegendes Radverkehrskonzept für die Stadt Voerde (RVK)
2	SPD	Wegen Neuregelung der Wegeführung an der Emschermündung Kontakt zu EG/LV und Straßen NRW	27.04.2015	DS 220/2015 erfolgt/e bei IGA-2027-Planungen	erledigt
3	Bündnis 90/ Die Grünen	Fahrradfreundliche Anpassung der Verkehrsinfrastruktur	22.02.2017	DS 16/836 STR 11.12.2018	erledigt
4	Bündnis 90/ Die Grünen	Interkommunale Abstimmung Radschnellwegeplanung (RSW)	21.03.2017	DS 16/782 im STR 03.07.2018 26.09.2018 Workshop Radschnellwege im Rathaus Voerde, DS 16/836 im PUA 27.11.2018, STR 11.12.2018 DS 17/467	RVK Seite 25; anstehende Machbarkeitsstudie RSW-Verbindung Wesel-Voerde-Dinslaken über den Kreis
5	Bündnis 90/ Die Grünen	Umgestaltung der Radwegeführung auf der Spellener Straße	31.05.2017	Maßnahmen teilweise wegen BETUWE-Ausbau (Unterführung) in Planung	Siehe. Kn-Tabelle Nr. 05-07 RVK Seite 88
6	SPD	Einrichtung einer Fahrradstraße Risselweg/ Anzudenken: Bruckhausener Weg/ Voerder Weg (Hünxer Seite) oder Am Schied in Spellen	17.06.2017	AK Sicherheit und Ordnung Risselweg ist bereits Fahrradstraße Am Schied DS 16/1066 und DS 17/226 und DS 16/1224	Maßnahmentabelle Nr. 3, 37 – 43 und 48 Siehe auch RVK Seite 56
7	SPD und WGV	Aufbau von e-Ladesäulen für das Rad	18.06.2018	DS 16/801 STR 03.07.2018 DS 16/841 (plus 1. und 2. Ergänzung) STR 09.07.2019 – zwei Prioritäten für e-Ladesäulen	erledigt
8	Bündnis 90/ Die Grünen	Errichtung einer durchgehenden Fahrradstraße	19.06.2018	DS 16/836 STR 11.12.2018, DS 17/467 STR 06.12.2022	Maßnahmentabelle Nr. 3, 37 – 43 und 48 Siehe auch RVK Seite 56
9	Bündnis 90/ Die Grünen	Ausbau des Radweges „Boltraystraße“	12.09.2018	DS 16/1066 DS 17/226	Maßnahmentabelle RV_30
10	Bündnis 90/ Die Grünen	Ausbau Radwegestruktur Radweg am Kanal	12.09.2018	DS 16/1066	Siehe strategische Karte RVK Seite 56

11	Bündnis 90/ Die Grünen	Ausbau der Fahrradstruktur in Voerde Verlängerung Wander- und Radweg zur Kreuzung B8 – Am Industriepark	05.02.2019	DS 16/1066 Erstellung eines Gesamtkonzeptes s. Niederschrift PUA)	Siehe strategische Karte RVK Seite 56
12	Bündnis 90/ Die Grünen	Fahrradstraßen in Voerde	02.03.2019	DS 16/1066 DS 17/226 Erstellung eines Gesamtkonzeptes s. Niederschrift PUA 02.04.2019)	Maßnahmentabelle Nr. 3, 37 – 43 und 48 Siehe auch RVK Seite 56
13	WGV	Park- und Abstellkonzept für Zweiräder in Voerde DS 16/1066	21.03.2019	DS 16/1066 Dez.2019) und DS 17/226	Siehe RVK Seite 57 ff.
14	Bündnis 90/ Die Grünen	Antrag „Rönskenstraßen-Radweg“ DS 16/1066	24.04.2019	DS 16/1066 und DS 17/226	Maßnahmenstabelle Nr. 10
15	Bündnis 90/ Die Grünen	Schaffung sicherer Fahrradabstellplätze am Bahnhof Voerde	19.08.2019	erledigt, da Rücknahme des Antrags in Stadtratssitzung 8.10.19 mit Verweis auf Antrag der WGV v- 21.03.19 (Nr. 16)	Siehe RVK Seite 57 ff.
16	SPD	Regionales Radwegenetz DS 16/1013 (Pt. h)	28.08.2019	DS 16/1066 und DS 17/226	Siehe RVK Seite 29 und 30
17	WGV	Fahrradfreundliche Ampelschaltung an der B 8 und an der L 396 (Frankfurter Straße)	30.11.2019	Arbeitskreis Sicherheit und Ordnung DS 16/1092	Siehe Knotenpunktabelle auf Seite 80 ff RVK: KN 1, 4, 8, 11, 16, 18, 33 und 35.2
18	Bündnis 90/ Die Grünen	Lastenrad-Leihstation	19.12.2020	DS 17/106 Verweis an STEA-Ausschuss DS 17/240 (Umsetzung über Billigkeitsrichtlinie)	Siehe RVK Seite 61
19	Bündnis 90/ Die Grünen	Verkehrsberuhigung Schafstege	23.02.2021	DS 17/137	Maßnahmentabelle Nr. 39 und 40
20	Bündnis 90/ Die Grünen	Ausbau Rettungswege BETUWE zu Rad- und Wanderwegen	21.06.2021		Siehe RVK Seite 55 und Seite 56 strateg- Plan
21	FDP	Verbesserung der Verkehrssituation insbesondere für Radfahrer „Tenderingsweg“	29.11.2021		Nicht im RVK
22	Bündnis 90/ Die Grünen / CDU	Prüfung Voraussetzungen und Mitgliedschaft der Stadt Voerde im „Zukunftsnetz Mobilität NRW“	07.09.2022		Siehe RVK Seite 61 ff. (Kampagnen)





# Radverkehrskonzept für die Stadt Voerde





## Radverkehrskonzept für die Stadt Voerde

### Auftraggeber/in:



Stadt Voerde  
Der Bürgermeister  
Rathausplatz 20  
46562 Voerde

### Bearbeitung durch:

**büro stadtVerkehr**

Planungsgesellschaft mbH & Co. KG  
Verwaltungssitz: Mittelstraße 55  
Bürostandort: Bahnhofsallee 11  
40721 Hilden  
Fon: 02103 / 9 11 59-0  
[www.buero-stadtverkehr.de](http://www.buero-stadtverkehr.de)

### Bearbeiter/in:

Jean-Marc Stuhm  
Mira Isfort  
Lennart Bruhn

### Bildquellen:

Eigene Aufnahmen

Stand: 03.08.2022

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter gemeint.



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>1</b>
1.1	Veranlassung und Aufgabenstellung .....	1
1.2	Vorgehensweise .....	2
1.3	Beteiligungsverfahren.....	3
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme</b> .....	<b>6</b>
2.1	Raum- und Siedlungsstruktur .....	6
2.2	Straßen-, Schienen- und Schnellbusnetz mit Bezug zum Radverkehr .....	12
2.3	Bestehende Radwegerouten in Voerde.....	15
2.4	Bestehende Radverkehrsinfrastruktur .....	16
2.5	Wichtige öffentliche und soziale Einrichtungen .....	17
2.6	Erreichbarkeiten .....	23
2.7	Bisherige Konzepte und Erhebungen .....	24
2.8	Unfallgeschehen mit Radfahrereteiligung in der Stadt Voerde .....	26
<b>3</b>	<b>Erarbeitung einer Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr</b> .....	<b>27</b>
3.1	Anforderungen wichtiger Nutzergruppen .....	27
3.2	Qualitätsstandards Radverkehr .....	28
3.3	Ableitung eines Wunschliniennetzes.....	31
3.4	Netzkategorisierung und Qualitätsstandards .....	32
3.5	Untersuchungsnetz für den Radverkehr.....	35
3.6	Mängelanalyse der Netzkonzeption .....	38
3.7	Zusammenfassende Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken – Analyse (SWOT) .....	41
<b>4</b>	<b>Maßnahmenkonzept Radverkehr</b> .....	<b>42</b>
4.1	Allgemeine Maßnahmen .....	42
4.2	Handlungsfeld Radverkehrsanlage .....	46
4.3	Handlungsfeld Knotenpunkt.....	48
4.4	Erläuterungen zu den Maßnahmentabellen.....	49
4.5	Strategische Maßnahmen.....	51
<b>5</b>	<b>Flankierende Maßnahmen</b> .....	<b>53</b>
5.1	Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur .....	53
5.2	Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.....	57
5.3	Mobilitätsmanagement .....	59
<b>6</b>	<b>Controlling, Verstetigung und Kommunikation</b> .....	<b>61</b>
<b>7</b>	<b>Fördermöglichkeiten</b> .....	<b>63</b>
<b>8</b>	<b>Fazit und Ausblick</b> .....	<b>65</b>
	<b>Quellenverzeichnis</b> .....	<b>66</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>67</b>
	<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	<b>69</b>
	<b>Anhang</b> .....	<b>71</b>
	Anhang 1: Protokolle der Bürgerveranstaltungen .....	71



---

Anhang 2: Anträge der Politik .....	78
Anhang 3: Maßnahmenübersichtskarten .....	80
Anhang 4: Maßnahmentabellen .....	83



## 1 Einleitung

### 1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Mit der Erstellung eines zukunftsfähigen und nachhaltigen Radverkehrskonzeptes verfolgt die Stadt Voerde das Ziel, den Radverkehrsanteil im Stadtgebiet deutlich zu erhöhen, und auf vielen Ebenen einen Teil des motorisierten Individualverkehrs auf den Radverkehr zu verlagern. Der Wunsch und die Notwendigkeit einer klima- und umweltverträglichen Mobilität, der demographische Wandel und ein zunehmendes Gesundheitsbewusstsein in der Bevölkerung erfordern eine Stärkung der Nahbereichsmobilität. Der Verkehr auf den Straßen sowie die Lärm- und Luftimmissionen sollen verringert werden. Die Stadt Voerde hat in ihrem Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2015 festgehalten, die örtlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2035 um 30 % gegenüber dem Jahr 2012 zu reduzieren. Die innerstädtische Verkehrsentwicklung soll auf der Fahrradförderung liegen und das Fahrrad das wesentliche vorherrschende Verkehrsmittel gegenüber dem Pkw werden. Insgesamt sollen 10 % der Pkw-Fahrten auf das Fahrrad verlagert werden. Voerde weist bereits aufgrund der topographischen Bedingungen ideale Voraussetzungen zum Radfahren auf, da es nur wenige Steigungen im Stadtgebiet gibt. Darüber hinaus sind die einzelnen Stadtteile in Bezug auf ihre Distanzen gut untereinander erreichbar.

Ziel des vorliegenden Radverkehrskonzeptes ist es, eine möglichst lückenlose, sichere, attraktive sowie komfortable Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen. Durch gezielte Maßnahmen soll langfristig der Nahmobilitätsanteil am Modal Split erhöht werden. Eine zusammenhängende Bewertung des vorhandenen Fuß- und Radverkehrsangebotes stellt die Grundlage für die Entwicklung von konkreten und umsetzungsfähigen Maßnahmen dar. Neben der Überprüfung des Radverkehrsangebotes gemäß den aktuellen Regelwerken (ERA, RAST, StVO etc.) sind auch die Aspekte der Erreichbarkeit von bedeutenden Quellen und Zielen (z. B. Schulen, Versorgungsstandorte, öffentliche Einrichtungen) zu prüfen. Auch werden die Schnittstellen zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV herausgearbeitet.

Das Radfahren hat positive Auswirkungen auf die Menschen und deren Umwelt. Die Gründe für die Förderung des Radverkehrs sind daher auch über die Aspekte des Klimaschutzes hinaus vielfältig:

- Radfahren bietet eine sichere, umweltfreundliche und effiziente Form der Mobilität
- Radverkehr hat einen positiven Effekt auf die Gesundheit und fördert Aufenthalts- und Lebensqualität in Städten („lebenswerte Städte“)
- Radfahren, aber auch zu Fuß gehen, gewähren einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz, da sie emissionsfrei sind und weder Luftschadstoffe/ Treibhausgase ausstoßen noch Lärm verursachen.
- Darüber hinaus bietet das Radfahren eine eigenständige Form der Mobilität in (fast) allen Bevölkerungsgruppen. Das Fahrrad als günstiges, individuelles und flexibles Verkehrsmittel zeichnet sich daher durch einen einfachen Zugang für eine Vielzahl von Menschen aus.
- Radfahren benötigt deutlich weniger Platz im Straßenraum, im Vergleich zum motorisierten Verkehr. Auch die benötigten Parkraumflächen fallen für Fahrräder geringer aus als für den Kfz-Verkehr. Die Verlagerung von Pkw-Kurzstrecken auf den Radverkehr entlastet somit nicht nur Straßen, sondern auch den häufig in Städten vorzufindenden Parkraumdruck. Darüber hinaus ist das Abstellen von Fahrrädern deutlich günstiger bzw. kostenlos.
- Die Verlagerungen von Pkw-Kurzstrecken auf den Radverkehr können einen Beitrag zur Staureduzierung leisten

Das vorliegende Konzept soll den Radverkehrsanteil in Voerde erhöhen und eine nachhaltige, umweltschonende Alltagsmobilität schaffen. Das Konzept bietet eine planerische Grundlage für die kommenden 10 Jahre. Dabei werden verschiedene Handlungsfelder betrachtet, die sich nicht nur auf straßenbauliche Maßnahmen konzentrieren. Neben der Radverkehrsinfrastruktur werden auch der Radservice sowie flankierende Maßnahmen wie beispielsweise Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation berücksichtigt.



Die stark zunehmende Anzahl an E-Bikes und Pedelecs verändert die Verkehrsmittelnutzung in Deutschland. Auch durch die COVID-19-Pandemie hat das Fahrrad als Verkehrsmittel einen enormen Zuwachs erhalten. Die Fahrradhändlerinnen und -händler waren in den Sommermonaten regelrecht ausverkauft. Inwiefern sich dies auch auf die Alltagsmobilität der Bevölkerung auswirkt, ist abzuwarten und zu untersuchen. Allerdings kann die Umsetzung und Optimierung der Rad-, aber auch der Fußverkehrsinfrastrukturmaßnahmen die Fahrradnutzung deutlich attraktiver gestalten, deren Anteil erhöhen und damit einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Vor dem Hintergrund der zu erreichenden Klimaziele sowie der Klimaneutralität gibt es inzwischen nicht nur vom Land Nordrhein-Westfalen, sondern auch vom Bund eine Vielzahl von Fördermaßnahmen zum Ausbau der Radwege. Zur Inanspruchnahme dieser Fördermittel ist in den meisten Fällen das Vorliegen eines städtischen Mobilitäts- bzw. Radverkehrskonzeptes Voraussetzung.

## 1.2 Vorgehensweise

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde sukzessive und in einem dialogbasierten Arbeitsprozess gemeinsam mit der Stadt Voerde und dem Planungsbüro „büro stadVerkehr“ aus Hilden erstellt. Die Bearbeitung setzt sich aus mehreren Bausteinen zusammen:

Einführend werden im Rahmen der **Bestandsaufnahme** siedlungsstrukturelle, soziodemographische und infrastrukturelle Gegebenheiten der Stadt Voerde dargestellt, auf deren Grundlage wichtige Quell- und Zielgebiete im Alltagsradverkehr ermittelt werden. Zur Verfügung gestellte Konzepte und Studien geben Aufschluss über bereits geplante und laufende Maßnahmen im Stadtgebiet.

Die **Erarbeitung einer Netzkonzeption** mit Schwerpunkt auf den Alltagsradverkehr setzt sich aus verschiedenen Bewertungskriterien zusammen. Unter Berücksichtigung bedeutender Quellen und Ziele wird ein Wunschliniennetz (anhand von Luftlinien) abgeleitet und priorisiert, welches die Stadtteile von Voerde und ihre angrenzenden Kommunen miteinander verbindet. Das abgeleitete (abstrakte) Wunschliniennetz wird in einem weiteren Schritt auf das bestehende Straßennetz umgelegt.

Mithilfe von definierten **Qualitätsstandards** für den Radverkehr erfolgt anschließend eine **Mängelanalyse** der Streckenführungen auf dem kategorisierten Netz (Analysenetz). Grundlage bildet neben der durchgeführten Online-Beteiligung mittels einer interaktiven Kartenanwendung die eigene Vor-Ort-Befahrung. Die Mängelanalyse zeigt den Handlungsbedarf an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten auf.

Im Anschluss daran werden infrastrukturelle Maßnahmenvorschläge im Rahmen des **Maßnahmenkonzepts** zur Behebung der Defizite entwickelt, die anhand von Karten und Tabellen dargestellt werden. Neben der detaillierten Verortung der Maßnahme werden die Mängel beschrieben, Maßnahmen benannt, Kostenschätzungen vorgenommen und ein Umsetzungszeitraum für den Maßnahmenvorschlag empfohlen. Zusätzlich wurden **strategische Maßnahmen** entwickelt, die als erste Ideen angesehen werden können und deren Umsetzung zum derzeitigen Zeitpunkt nicht abzusehen sind. Das Maßnahmenkonzept wird durch ein **flankierendes Maßnahmenkonzept** ergänzt, das u. a. Fahrradboxen, Serviceangebote, Verleihsysteme sowie die Fortführung und Neuintiierung von Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit beinhaltet.

Zur Evaluierung der Maßnahmenumsetzung wird das Konzept durch eine **Controlling- und Verstetigungsstrategie** abgerundet, um dauerhaft eine Erfolgskontrolle und Prozessanpassung zu ermöglichen.

Aufgrund der COVID-19-Pandemie kam es insbesondere aufgrund der in Präsenz durchgeführten Bürgerveranstaltungen zu Verzögerungen im Projektablauf.



<b>Auftaktgespräch Auftraggeber</b>	25.08.2020
<b>Vorstellung im Planungs- und Umweltausschuss</b>	25.08.2020
<b>Rahmenbedingungen und Ausgangssituation</b> Auswertung vorhandener Konzepte, Daten und Studien Siedlungsstruktur und Raumstruktur	09/2020 bis 12/2020
<b>Interaktive Mängelkarte</b>	14.09.2020 bis 09.11.2020
<b>Bestandserfassung und -aufnahme</b> Darstellung übergeordneter Radverkehrsrouten Vor-Ort-Aufnahme des Radwegenetzes	10/2020 bis 02/2021
<b>Wunschliniennetz und Mängelanalyse</b> Aufnahme und Analyse der derzeitigen Radverkehrsangebote	
<b>1. Bürgerveranstaltung</b>	28.06.2021
<b>Maßnahmenkonzept Radverkehr</b>	06/2021 bis 10/2021
<b>Flankierendes Konzept</b> <b>Umsetzungskonzept</b>	ab 10/2021
<b>Vorstellung im Stadtentwicklungsausschuss</b>	23.11.2021
<b>2. Bürgerveranstaltung</b>	17.05.2022
<b>Gesamtbericht Radverkehrskonzept</b>	Sommer 2022

Abb. 1.2-1 Ablaufplan des Radverkehrskonzeptes Stadt Voerde

### 1.3 Beteiligungsverfahren

Durch eine frühzeitige Einbindung möglichst vieler Beteiligter sowie Interessenvertreter und -vertreterinnen kann nicht nur die Akzeptanz eines über viele Jahre wirksamen Konzeptes gesteigert, sondern auch ein öffentlichkeitswirksames Signal gesetzt werden. Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurden folgende Beteiligungsverfahren durchgeführt:

- Interne Abstimmungen mit der Verwaltung
- Online-Beteiligung mittels einer interaktiven Kartenanwendung (INKA)
- Bürgerveranstaltungen

#### 1.3.1 Online-Beteiligung

Mit Hilfe der interaktiven Kartenanwendung (INKA) wurde der Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben, Anregungen, Ideen sowie Kritik an der Radverkehrsinfrastruktur in Voerde auf einer Karte zu verorten. Die INKA Online-Beteiligung war im Zeitraum vom 14. September 2020 bis 09. November 2020 für interessierte Bürgerinnen und Bürger freigeschaltet. Sie erhielten die Möglichkeit, sich zu radverkehrlichen Themen in der Stadt zu äußern. Mithilfe von Piktogrammen konnten Anregungen direkt verortet werden. Insgesamt standen acht Kategorien für Anregungen zur Verfügung, die wiederum von anderen Nutzerinnen und Nutzern bestätigt oder abgelehnt werden konnten. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit, die Ideen anderer Nutzerinnen und Nutzer zu kommentieren. Das Beteiligungsverfahren wurde von den Bürgerinnen und Bürgern sehr gut angenommen. Insgesamt konnten 311 Einträge aus der Bevölkerung zusammengetragen werden, die 142-mal kommentiert wurden.

Folgende Kategorien standen zur Wahl:

- Sicherheit (136 Anmerkungen)
- Netzlücke (37 Anmerkungen)
- Radabstellanlage (13 Anmerkungen)
- Wegweisung (15 Anmerkungen)
- Querungsmöglichkeit (26 Anmerkungen)
- Beleuchtung (7 Anmerkungen)
- Idee/Vision (43 Anmerkungen)
- Sonstiges (30 Anmerkungen)

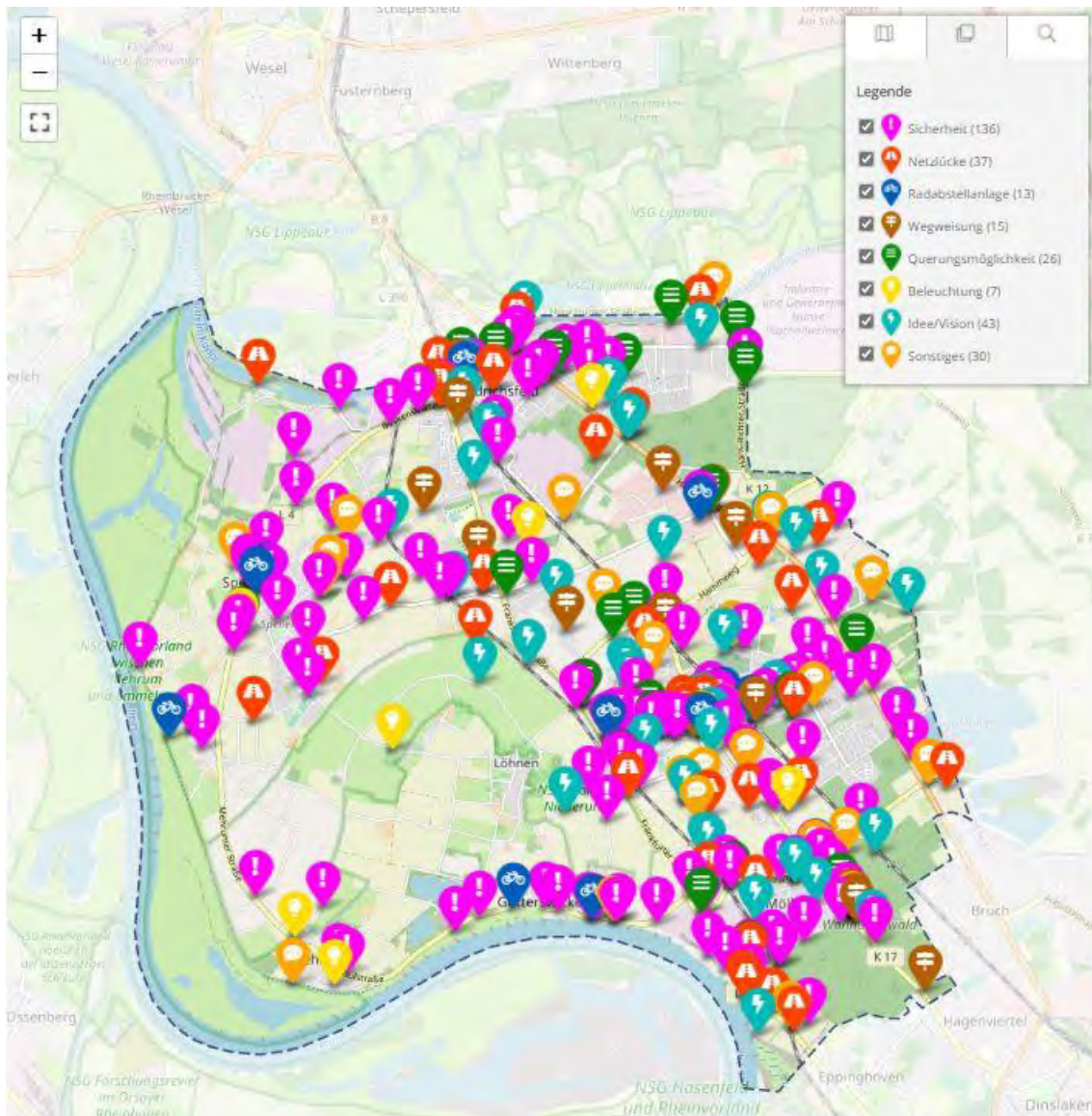


Abb. 1.3.1-1 INKA-Online-Beteiligung in Voerde

Als Einwohnerinnen und Einwohner sind die Anmerkungen von den „Experten“ vor Ort eine wichtige Grundlage für die Mängelanalyse. Schwerpunktbereiche im Radverkehrsnetz der Stadt Voerde können so unmittelbar identifiziert werden.

### 1.3.2 Öffentlichkeitsbeteiligungen

Im Rahmen der Bearbeitungsphase ist es von hoher Relevanz, die Bürgerinnen und Bürger der Stadt mit in den Planungsprozess einzubinden. Im Zuge dessen wurde zu Beginn im Rahmen der Bestands- und Mängelanalyse eine erste Bürgerveranstaltung mit Bürgerinnen



und Bürgern der Stadt Voerde durchgeführt. In der zweiten Bürgerveranstaltung wurden die Maßnahmen für das Radverkehrskonzept vorgestellt.

### Erste Bürgerveranstaltung

Die erste Bürgerveranstaltung fand am 28. Juni 2021 in der Aula des Gymnasiums der Stadt Voerde mit ca. 22 Teilnehmenden statt. Nach einer ausführlichen Einführung in die Thematik wurden die Ziele des Radverkehrskonzeptes, die Bestandsaufnahme und die Mängelanalyse vorgestellt. Aufgrund der COVID-19-Pandemie und den damit einhergehenden Abstandsregelungen konnte eine geplante Kleingruppenarbeit nicht stattfinden. Über konkrete Probleme, Mängel, Ideen und Wünsche des Radwegenetzes in Voerde wurde daher im Plenum diskutiert. Im Anhang 1 sind die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger und die Anmerkungen der Verwaltung sowie des Gutachterbüros zusammengefasst.



Abb. 1.3.2-1 Erste Bürgerveranstaltung (Bild 1)



Abb. 1.3.2-2 Erste Bürgerveranstaltung (Bild 2)

### Zweite Bürgerveranstaltung

Eine weitere Bürgerveranstaltung wurde im Rahmen der Maßnahmenkonzeption am 17. Mai 2022 im Rathaus der Stadt Voerde durchgeführt. Die Maßnahmenvorschläge des Radverkehrskonzeptes wurden vorgestellt und in einem Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern erörtert. Insgesamt haben 21 Bürgerinnen und Bürger an der Veranstaltung teilgenommen. Anhand von Stelltafeln konnten sich die Bürgerinnen und Bürger vertiefend über die einzelnen Maßnahmenvorschläge informieren, weitere Ideen einbringen und die Maßnahmen priorisieren. An den Stelltafeln wurde über die Maßnahmen an Radverkehrsanlagen sowie Knotenpunkten diskutiert sowie die flankierenden Maßnahmen vertiefend vorgestellt.



Abb. 1.3.2-3 Zweite Bürgerveranstaltung (Bild 1)



Abb. 1.3.2-4 Zweite Bürgerveranstaltung (Bild 2)

Die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aus den beiden Veranstaltungen wurden im Nachgang unter Abwägung mit in das Konzept eingearbeitet und berücksichtigt.



## 2 Bestandsaufnahme

Ein grundlegender Baustein der Erstellung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Voerde besteht in der Analyse der Ausgangslage. Damit einher geht die Untersuchung der siedlungsstrukturellen und soziodemografischen Gegebenheiten. Die genaue Betrachtung der Ausgangslage ermöglicht es, wichtige Quell- und Zielgebiete im Alltagsradverkehr zu ermitteln, um Aufschluss über das Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner in der Stadt Voerde zu erhalten.

### 2.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Das Radfahren bzw. das individuelle Radverkehrsverhalten wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst. Unter anderem wirken sich die Siedlungsdichte und die Topographie auf das Mobilitätsverhalten und damit auch auf das Radfahren der Bevölkerung aus. Die flache Topographie und gute Erreichbarkeit der Stadtteile untereinander bieten bereits gute Voraussetzungen zum Radfahren.

#### 2.1.1 Lage und Topographie

Voerde ist eine mittlere kreisangehörige Stadt des Kreises Wesel am unteren Niederrhein und liegt nordwestlich des Ruhrgebiets. Im Uhrzeigersinn beginnend vom Norden aus grenzt Voerde an die Städte Wesel, Hünxe, Dinslaken und Rheinberg. Westlich wird das Stadtgebiet durch den Rhein begrenzt und nördlich vom Wesel-Datteln-Kanal. Das Oberzentrum Duisburg liegt in unmittelbarer Nähe südlich des Stadtgebietes, grenzt jedoch nicht direkt an Voerde an. Auf einer Fläche von 5.348 ha leben 36.109 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 12/2021)<sup>1</sup>.

Die eher ländlich geprägte Stadt besteht aus elf Stadtteilen: Voerde, Friedrichsfeld, Spellen, Möllen, Götterswickerhamm, Löhnen, Mehrum und Ork. Siedlungsschwerpunkte bilden dabei die Stadtteile Voerde, Friedrichsfeld, Spellen und Möllen. Im Wesen des Stadtgebiets, im Bereich der Rheindörfer, ist ein höherer Grünflächenanteil vorzufinden. Der Osten hingegen ist dichter besiedelt. Das Naturschutzgebiet Rheinland zwischen Mehrum und Emelsum (ca. 530 ha) sowie das Naturschutzgebiet „Momm-Niederung“ (ca. 600 ha) machen einen großen Anteil des Flächenbedarfs im Stadtgebiet aus.

Der höchste Punkt in Voerde liegt bei 26 Metern über NN. Aufgrund der flachen Topographie bietet Voerde daher gute Voraussetzungen zum Radfahren. Voerde ist durch seine Lage zusätzlich ein Ausgangspunkt für Touren am Niederrhein und im Ruhrgebiet.

<sup>1</sup> Quelle: Stadt Voerde 2022: Einwohnerzahlen der Stadt Voerde (Niederrhein) zum 31.12.2021. Abrufbar unter: [www.voerde.de/de/inhalt/einwohnerzahlen-31122021/](http://www.voerde.de/de/inhalt/einwohnerzahlen-31122021/)

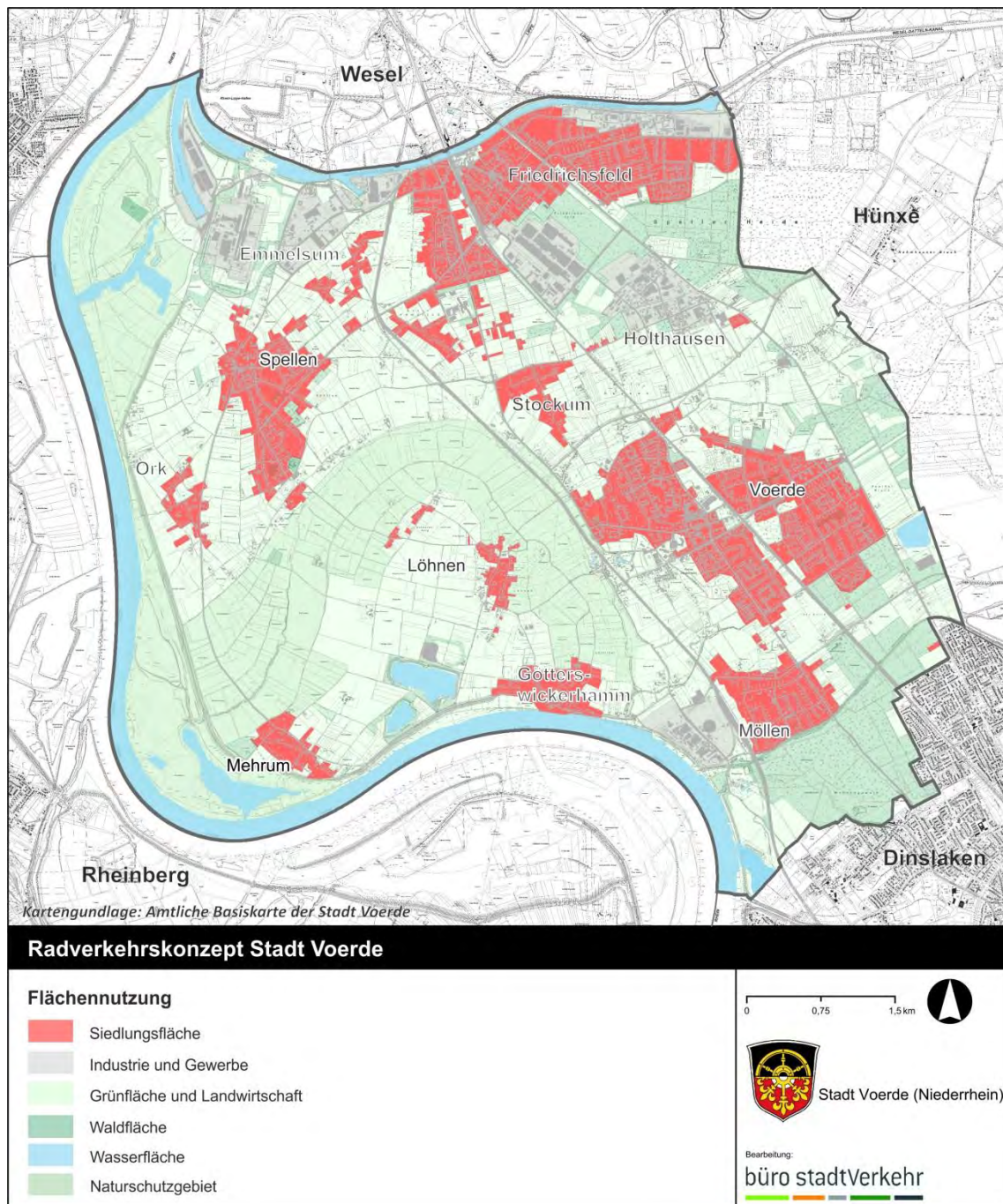


Abb. 2.1.1-1 Flächennutzung Voerde

In Voerde sind einige Entwicklungsvorhaben geplant, die in kurz-, mittel- und langfristige Projekte unterteilt sind. Kurz- bis mittelfristig sind kleinere Baugebiete in den Stadtteilen Friedrichsfeld und Voerde geplant:

- „Poststraße/ Am Dreieck“ sowie „Hindenburgstraße/ Hammweg“ (B-Plan Nr. 136) – Teilbereich A: mit ca. 50 WE und ca. 290 neuen Beschäftigten
- „Heidestraße“ (B-Plan Nr. 128) mit ca. 50 neuen WE
- „Rönskenhof“ (B-Plan Nr. 129) mit ca. 40 WE
- Erweiterung des Logistikzentrums in Friedrichsfeld mit ca. 250 neuen Beschäftigten
- Erweiterung Logistikhafen Emmelsum mit ca. 650 Beschäftigten

Darüber hinaus sind einige Potenzialflächen für Wohnbaugebiete und Gewebeentwicklungsflächen vorgesehen, die mittel- bis langfristig umgesetzt werden sollen. In Voerde sind dies beispielsweise Flächen zur Wohnbaunachverdichtung entlang der Eisenbahnschiene.



In Spellen ist mittelfristig eine Potenzialfläche für ca. 35 neue Wohneinheiten und in Möllen langfristig eine Nachverdichtung von ca. 40 Wohneinheiten vorgesehen.

### 2.1.2 Bevölkerungsentwicklung

In Voerde leben aktuell 36.109 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 12/2021). In Abbildung 2.1.2-2 sind die Einwohnerzahlen nach Stadtteilen dargestellt. Über 44 % der Bevölkerung lebt im Stadtteil Voerde und knapp 32 % im Stadtteil Friedrichsfeld.

Stadtteil	Einwohnerzahlen
Voerde	15.981
Friedrichsfeld	11.424
Spellen	4.498
Möllen	2.776
Götterswickerhamm	516
Löhnen	490
Mehrum	424

Abb. 2.1.2-1 Einwohnerzahlen nach Stadtteilen in Voerde<sup>2</sup>

Bis Anfang der 2000er Jahre ist ein stetiger Anstieg der Bevölkerung zu verzeichnen. Anschließend sind die Einwohnerzahlen leicht zurückgegangen (vgl. Abb. 2.1.2-1).<sup>3</sup> Bis zum Jahr 2030 ist ein weiterer Rückgang der Bevölkerung prognostiziert. Gemäß IT.NRW wird die Einwohnerzahl auf ca. 34.000 Einwohnerinnen und Einwohner schrumpfen. Dies entspricht dem allgemeinen Bevölkerungstrend im Kreis Wesel.

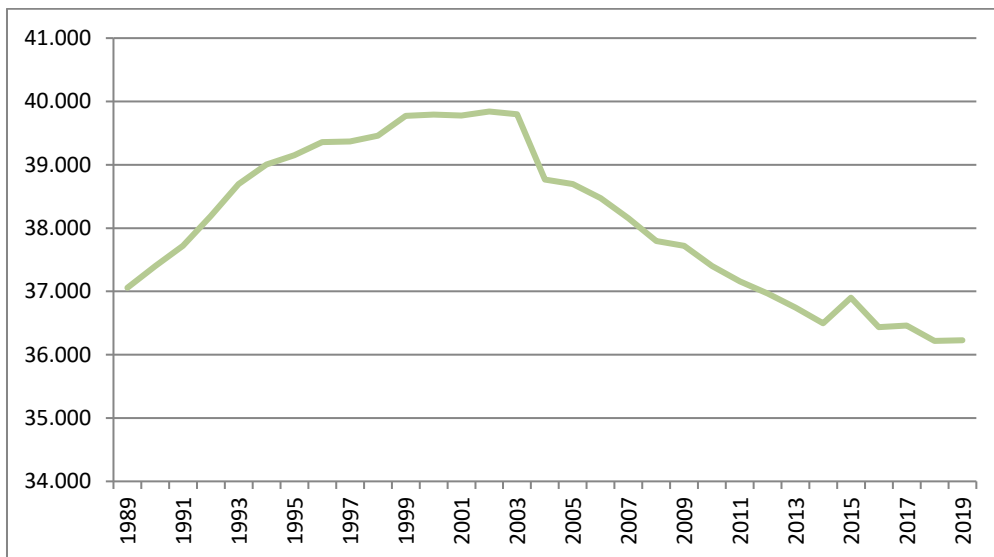


Abb. 2.1.2-2 Bevölkerungsentwicklung in Voerde zwischen den Jahren 1990 bis 2020<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Quelle: Ebenda.

<sup>3</sup> Quelle: Stadt Voerde 2022: Einwohnerzahlen Statistik. Einwohnerzahlen nach Stadtteilen, Familienstand, Religionszugehörigkeit und Altersstruktur. Abrufbar unter: [www.voerde.de/de/dienstleistungen/einwohnerzahlen/](http://www.voerde.de/de/dienstleistungen/einwohnerzahlen/)

<sup>4</sup> Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen 2022: Bevölkerungsvorausberechnung 2021 bis 2050 (Gemeinden) nach Geschlecht - Gemeinden – Stichtag. (Stand 06/2022).



### 2.1.3 Arbeitsplatzstandorte/ Wichtige Gewerbestandorte

Im Norden Voerdes sind insgesamt fünf Gewerbegebiete angesiedelt, die teilweise eine direkte Anbindung an den Wesel-Datteln-Kanal aufweisen. Ein potenzieller Gewerbegebietsstandort befindet sich auf dem ehemaligen Kraftwerksgelände im Süden des Stadtgebietes.

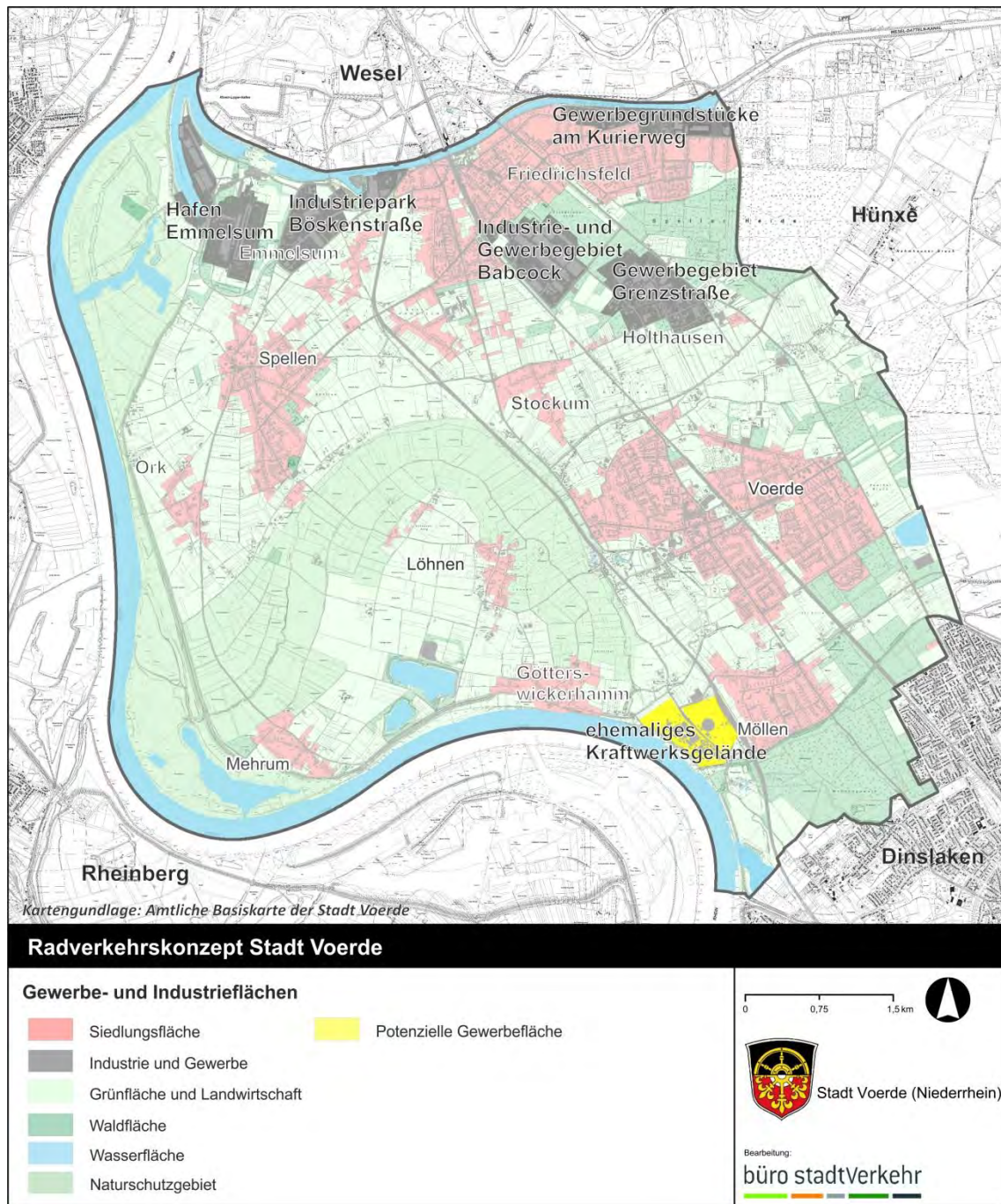


Abb. 2.1.3-1 Gewerbe- und Industrieflächen

Die Gewerbegebiete im Stadtgebiet von Voerde sind über die B8, L396 und die L463 angebunden, die in Richtung der Autobahnen A3 und A59 führen. Der Hafen Emmelsum verfügt über eine günstige Verkehrsanbindung. Durch einen direkten Gleisanschluss über den Güterverkehr ist eine Trimodalität<sup>5</sup> gegeben. Die Gewerbegebiete können als bedeutende Ziele im Radverkehr gesehen werden. Sie sind Standorte von Arbeitsplätzen und damit hohen Pendlerverflechtungen.

<sup>5</sup> Trimodalität bezeichnet die Umschlagsmöglichkeit eines Hafens über drei Verkehrsträger (Wasser, Straße und Schiene).



In Abbildung 2.1.3-2 sind die Arbeitsplatzschwerpunkte der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten ab einer Größe von 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dargestellt. Die Arbeitsplatzschwerpunkte konzentrieren sich vor allem auf den Norden des Stadtgebietes in den Stadtteilen Emmelsum und Friedrichsfeld vorwiegend in den Gewerbegebieten. Das Industrie- und Gewerbegebiet Babcock stellt mit über 1.600 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten den größten Arbeitgeber in Voerde dar. Hier ist beispielsweise das international bekannte Unternehmen Winergy AG angesiedelt, ein Anbieter von Antriebssystemen für Windkraftanlagen, mit über 300 Angestellten.

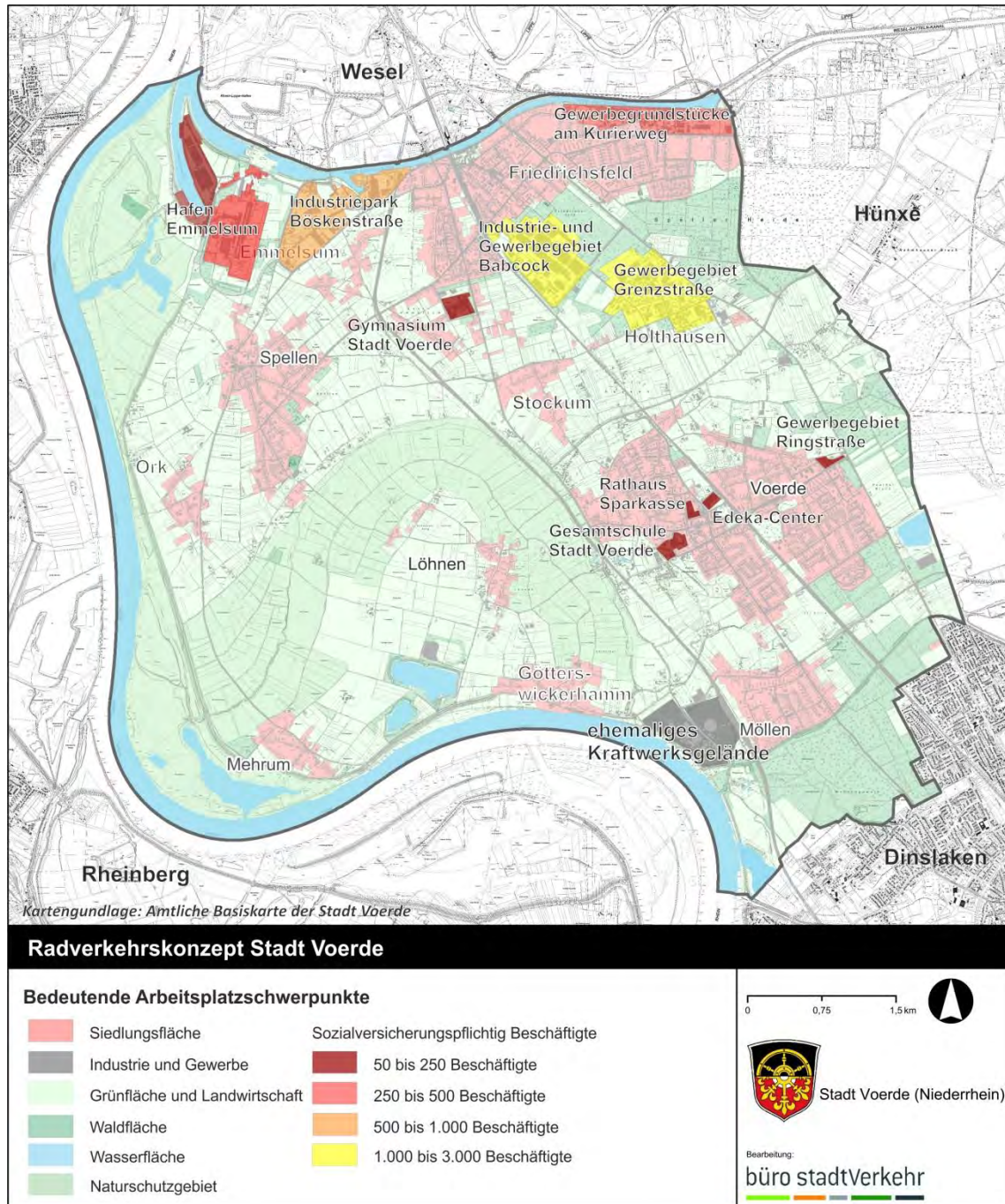


Abb. 2.1.3-2 Bedeutende Arbeitsplatzschwerpunkte

Weitere bekannte Unternehmen sind das Metallverarbeitungsunternehmen TRIMET Aluminium SE und das weltweit tätige Logistikunternehmen Jerich Germany GmbH. Weitere Arbeitsplatzschwerpunkte sind neben den Gewerbe- und Industriestandorten die Schulen sowie das Rathaus Voerde (Verwaltung) in den Stadtteilen Voerde und Friedrichsfeld. In den



westlich liegenden Stadtteilen Ork, Spellen, Löhnen, Mehrum und Götterswickerhamm liegen keine größeren Unternehmen mit hohen Beschäftigtenzahlen. Die genannten Stadtteile zeichnen sich besonders durch eine hohe Wohnnutzung aus.

#### 2.1.4 Pendlerbeziehungen

Wenngleich die Stadt Voerde Sitz international bekannter Unternehmen ist, weist sie ein negatives Pendlersaldo von minus 6.609 Pendlerinnen und Pendlern auf. Insgesamt pendeln 6.867 Personen in die Stadt ein und 13.476 Personen aus der Stadt aus. Besonders hohe Pendlerbeziehungen sind in die angrenzenden Nachbargemeinden Dinslaken und Wesel sowie in das Oberzentrum Duisburg zu verzeichnen. In den nachstehenden Abbildungen sind die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Stadt Voerde dargestellt. Es ist zu vermuten, dass viele der alltäglichen Wege in die angrenzenden Nachbarkommunen Wesel, Hünxe und Dinslaken mit dem privaten Pkw zurückgelegt wurden. Die Verflechtungen bieten daher ein hohes Potenzial zur Verkehrsverlagerung vom MIV auf das Fahrrad.

In Abb. 2.1.4-1 sind die Einpendlergemeinden mit mehr als 100 Einpendlern aufgezeigt. Zu den stärksten Einpendlergemeinden gehören:

- Dinslaken (1.181)
- Wesel (1.053)
- Duisburg (645)

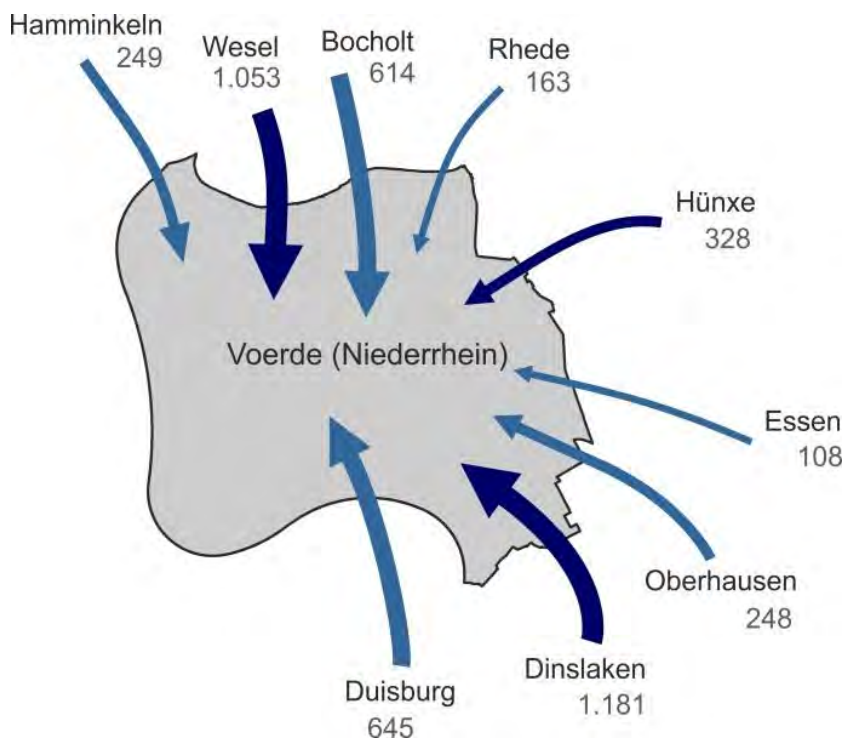


Abb. 2.1.4-1 Berufseinpendler in die Stadt Voerde<sup>6</sup>

In Abb. 2.1.4-2 sind die Auspendlergemeinden mit mehr als 100 Auspendlern dargestellt. Zu den stärksten Auspendlergemeinden gehören:

- Dinslaken (2.590)
- Duisburg (2.610)
- Wesel (2.267)

<sup>6</sup> Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen 2019: Berufseinpendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden – Stichtag: Voerde (Stand 06/2019).

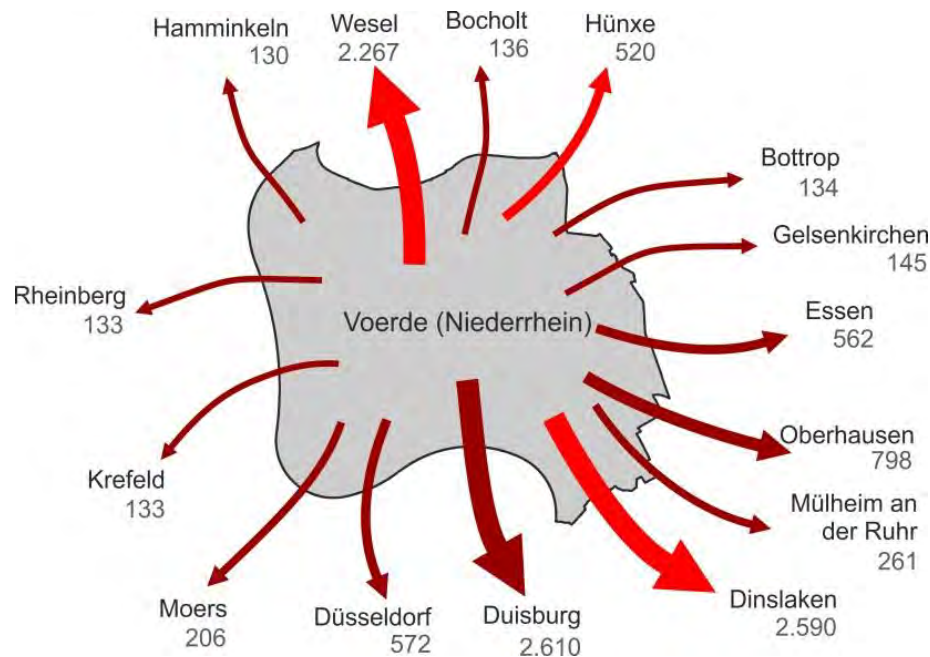


Abb. 2.1.4-2 Berufsauspendler aus der Stadt Voerde <sup>7</sup>

## 2.2 Straßen-, Schienen- und Schnellbusnetz mit Bezug zum Radverkehr

Mobilität und Verkehr sind ein wichtiger Aspekt unserer heutigen modernen Gesellschaft. Zukünftig ist es von hoher Bedeutung, die Fortbewegung zu sichern und ökologisch zu gestalten. Die Bedeutung des motorisierten Verkehrs zeigt sich zum einen am Stadtbild Voerdes, welches durch eine Vielzahl klassifizierter Straßen durchzogen wird, und zum anderen an der sehr guten Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz.

Voerde weist eine gute Anbindung an das regionale Straßennetz auf, verfügt jedoch über keinen Autobahnanschluss. Die B8 stellt eine Anbindung an die A59 über das Kreuz Duisburg-Nord in Richtung Duisburg dar. Zusätzlich ist über die L463 eine Anbindung an die A3 über die Anschlussstelle Hünxe gegeben, die Voerde an die Region in Richtung Niederlande und Köln anbindet.

### Bundesstraßen

- B8 Emmerich am Rhein – Düsseldorf

### Landesstraßen

- L396 (Friedrichsfeld – Stockum – Voerde – Möllen – Eppinghoven – Walsum)
- L463 (Voerde (Niederrhein) – Bucholtswelmen – Hünxe – Gartrop-Bühl – Gahlen)
- L4 (Friedrichsfeld – Spellen – Mehrum – Götterswickerhamm – Möllen – Feldmark)

### Kreisstraßen

- K12 (Nördlich Friedrichsfeld)
- K17

Die klassifizierten Straßen befinden sich nicht in der Baulastträgerschaft der Stadt Voerde, sodass die Stadt hier insbesondere in Bezug auf radverkehrliche Maßnahmen nicht zuständig ist. Die Stadt Voerde kann die Erforderlichkeit bestimmter Maßnahmen jedoch an die jeweiligen Baulastträger herantragen und in einen Austausch mit dem Bund, Land und Kreis gehen.

<sup>7</sup> Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen 2019: Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden – Stichtag. Voerde (Stand 06/2019).



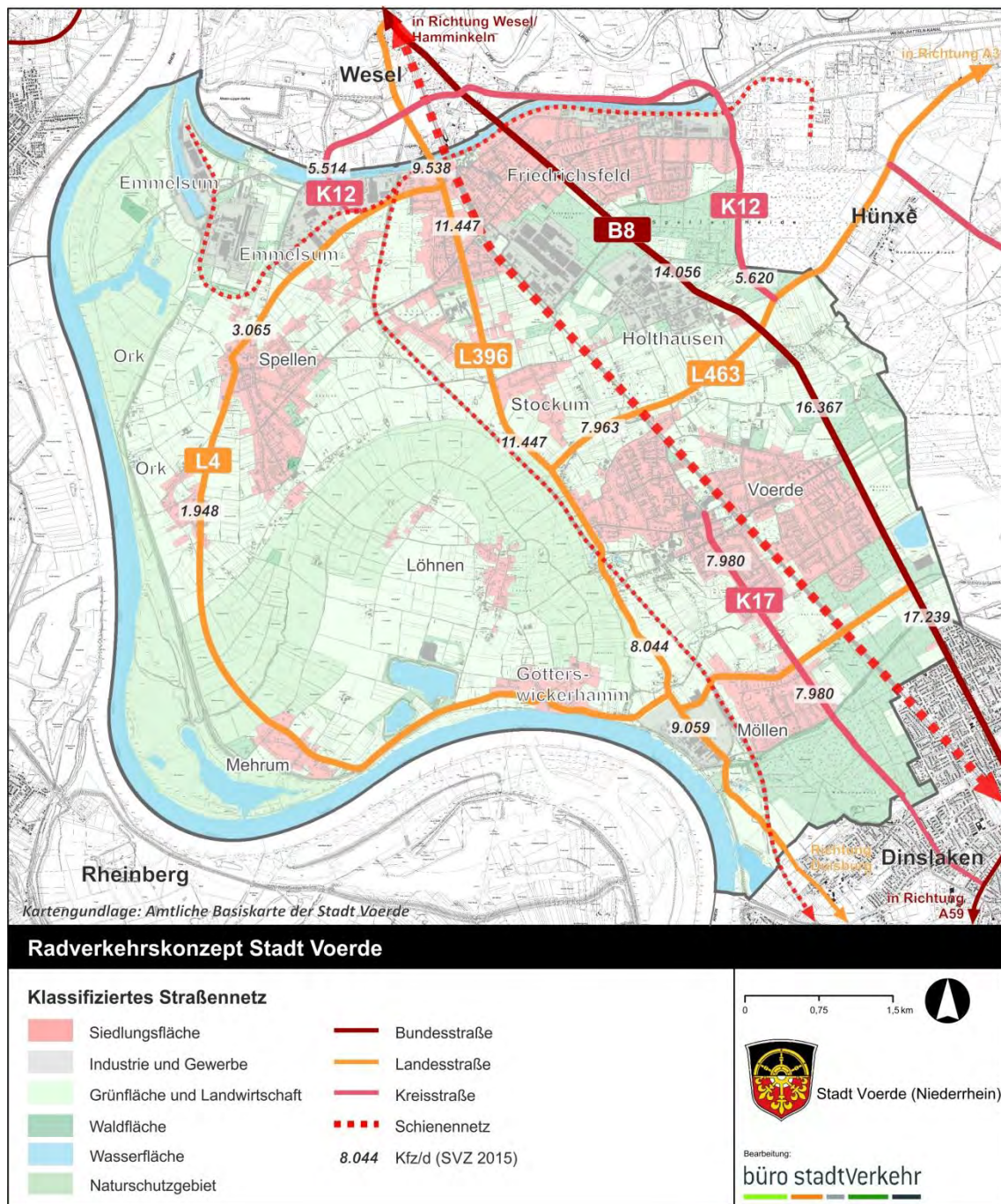


Abb. 2.2-1 Klassifiziertes Straßennetz in Voerde

Voerde hat zwei Bahnhaltdepunkte, den Bahnhof Voerde und den Bahnhaltdepunkt Friedrichsfeld (Niederrhein). Diese werden von den Regionalexpresslinien RE5 (RRX), RE19 und RE49 angefahren, welche die Stadt Voerde unter anderem in Richtung Arnhem (Niederlande), Oberhausen, Wuppertal und Koblenz anbinden.

Die Bahnhaltdepunkte werden werktags dreimal die Stunde angefahren. An Wochenenden sowie feiertags wird die Bahn nur im 30-Min-Takt bedient. Der Oberhausener Hbf. kann mit dem ÖV innerhalb von 15 Minuten erreicht werden. Zu den Berufszeiten kann die Fahrt mit dem MIV deutlich länger dauern.

Linie	Streckenverlauf
RE 5(RRX)	Wesel – Friedrichsfeld (Niederrhein) – Voerde (Niederrhein) – Dinslaken – Oberhausen Hbf. – Düsseldorf Hbf. – Köln Hbf. – Bonn Hbf. – Koblenz Hbf.



RE 19	Arnhem Centraal - Wesel – Friedrichsfeld (Niederrhein) – Voerde (Niederrhein) – Dinslaken – Oberhausen Hbf. – Duisburg Hbf. – Düsseldorf Hbf.
RE 49	Wesel – Friedrichsfeld (Niederrhein) – Voerde (Niederrhein) – Dinslaken – Oberhausen Hbf. – Mülheim (Ruhr) Hbf. – Essen Hbf. – Wuppertal Hbf.

Abb. 2.2-2 Linien und Streckenverlauf des Schienenpersonennahverkehrs

Die Stadt Voerde verfügt über ein ausgebautes Busliniennetz, welches jedoch kein zusammenhängendes Stadtbusnetz mit eigenem Betrieb darstellt, sondern über die Stadtgrenze hinaus von verschiedenen Verkehrsbetrieben (u. a. Niederrheinische Aktiengesellschaft (NIAG) und der Regionalverkehr Niederrhein GmbH) angefahren wird. Interessen der Stadt Voerde müssen daher mit anderen Kommunen abgestimmt werden. Ergänzend dazu fährt die Bürgerbuslinie Hünxe, die den Ortskern Voerde mit der Nachbarstadt Hünxe verbindet. Das ÖPNV- und SPNV-Netz ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt (vgl. Abb. 2.2-3)

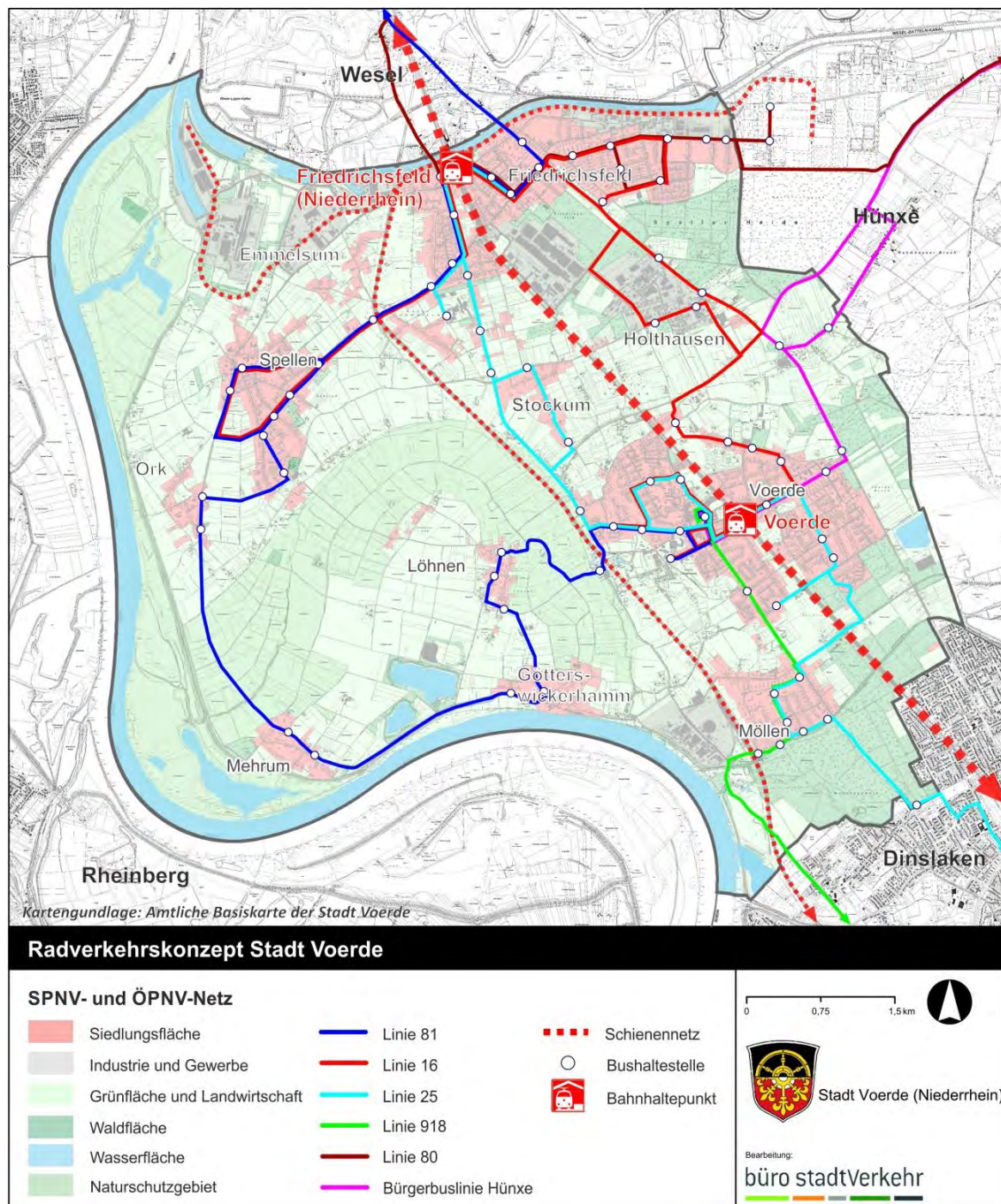


Abb. 2.2-3 ÖPNV- und SPNV-Netz Stadt Voerde



## 2.3 Bestehende Radwegerouten in Voerde

Insgesamt durchqueren die Stadt Voerde zahlreiche regionale und überregionale Radwegerouten. Das landesweit ausgeschilderte Radverkehrsnetz NRW ist gemäß den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen (HBR NRW) ausgeschildert. Darüber hinaus ist das Radfahren nach Knotenpunkten gemäß niederländischem Vorbild möglich. Das einheitliche System ermöglicht eine flexible Tourenplanung mit einem flächendeckenden Knotenpunktsystem in Nordrhein-Westfalen. An den Knotenpunkten sind Übersichtstafeln und Orientierungstafeln mit Knotenpunktnummern installiert, die aufzeigen, welcher Knotenpunkt als nächstes angefahren werden kann, oder die Möglichkeit geben, die Route kurzfristig zu ändern. Insgesamt gibt es im gesamten Kreis Wesel 132 ausgewiesene Knotenpunkte auf über 570 km Radwegen im Kreisgebiet.

Durch das Stadtgebiet und rund um Voerde verlaufen zudem zahlreiche touristische Radrouten.

### Radrouten in Voerde

- Denkmalradtour Voerde „Denk-mal-Tour“
- Erlebnisradtouren des Heimatvereins (z. B. Kleine Rheindörfer-Tour, Lippeaue-Wesel-Lippefähre, Voerder Rheintour)

### Regionale Freizeitrouten

- 3-Flüsse-Route
- Radtour „Rotbach-Weg“ (Nord)
- Rhein-Lippe-Weg – Stadt, Land, Fluss
- Revierroute Auenland

### Überregionale Themenrouten

- NiederRheinroute
- Rheinradweg – Veloroute Rhein
- Rotbachroute
- Route der Industriekultur

Der Verlauf der bestehenden Radrouten ist der Abb. 2.3-1 zu entnehmen. Diese verlaufen überwiegend entlang des Rheins von Wesel aus kommend in Richtung Emmelsum über Ork, Mehrum und Götterswickerhamm in die Nachbarkommune Dinslaken.

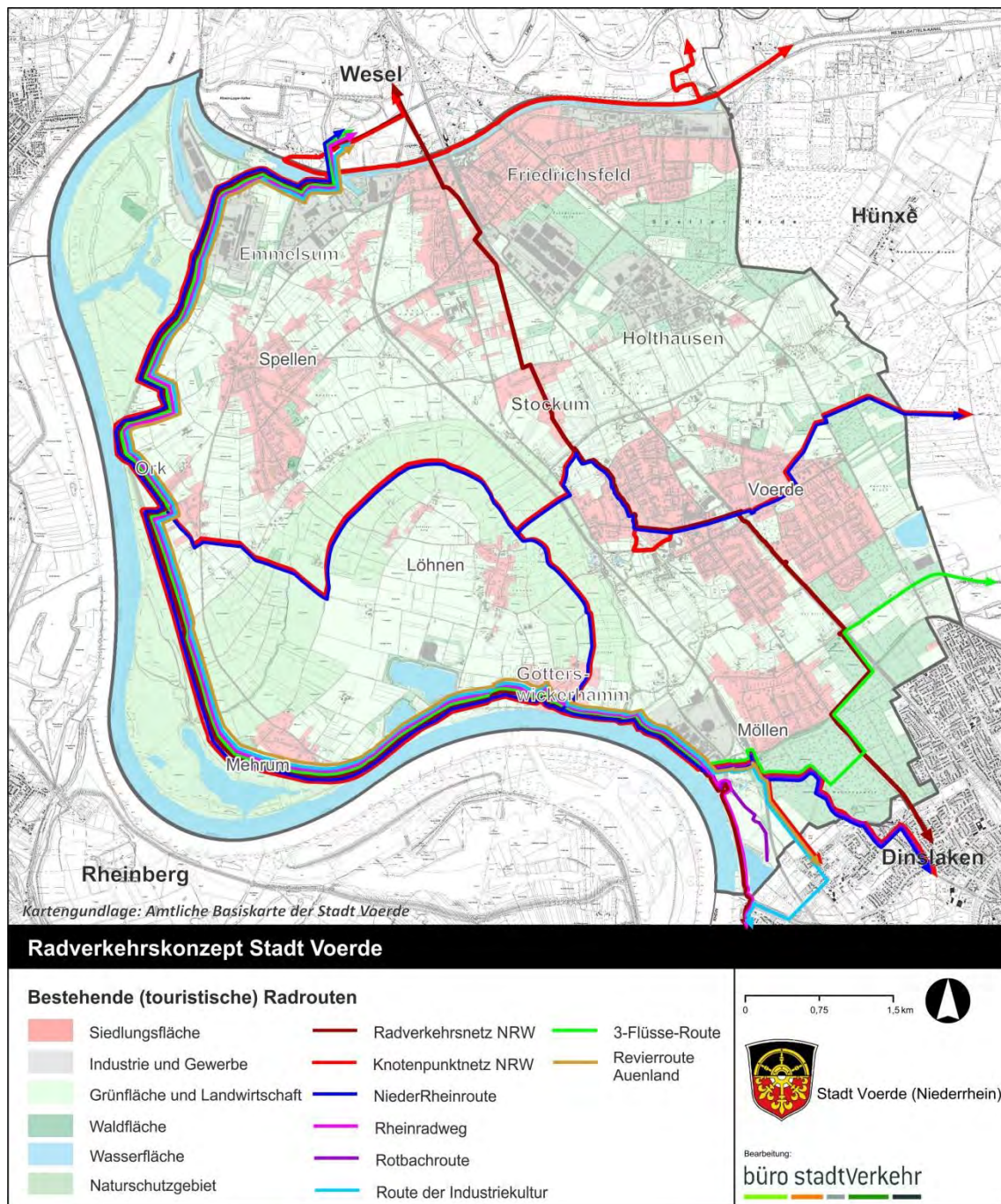


Abb. 2.3-1 Bestehende (touristische) Radrouten in Voerde

## 2.4 Bestehende Radverkehrsinfrastruktur

E-Bike-Ladestationen sind im gesamten Stadtgebiet von Voerde vorzufinden, insbesondere entlang der radtouristischen Fahrradrouten. Radfahrende haben die Möglichkeit, ihr E-Bike/ Pedelec an verschiedenen Stationen aufzuladen. Die Ladestationen liegen in der Regel unmittelbar an gastronomischen Betrieben, bei denen Radfahrer und Radfahrerinnen bei ihrer Rast bequem ihr Fahrrad aufladen können. Hier sind das Café-Restaurant Namste (Spellen), Café-Restaurant Rheinwacht (Götterswickerhamm) und das Restaurant „Zur Arche“ (Götterswickerhamm) zu nennen. Zusätzlich besteht an der Radstation am Rathaus Voerde eine Möglichkeit zur Aufladung. Im Stadtteil Voerde sind zudem zwei Schlauchautomaten an der Frankfurter Straße 374 und der Bahnhofstraße 67 vorzufinden.

Komfortable und sichere Radabstellanlagen können die Attraktivität des Radfahrens erhöhen. Am Bahnhof in Voerde bieten zahlreiche überdachte Fahrradbügel und insgesamt 22



Fahrradboxen eine sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlage. In Friedrichsfeld wurde eine Radstation in Form einer verschließbaren und überdachten Sammelradabstellanlage errichtet. Der Zugang war durch einen Zugangschip rund um die Uhr möglich. Darüber hinaus wurde die Station videoüberwacht. Aufgrund von Defekten, welche nicht mehr zu beheben waren, ist eine Nutzung der Radstation seit dem Jahr 2017 nicht mehr möglich. Die Sammelradabstellanlage steht nun für jede/n Nutzer/in zur Verfügung.

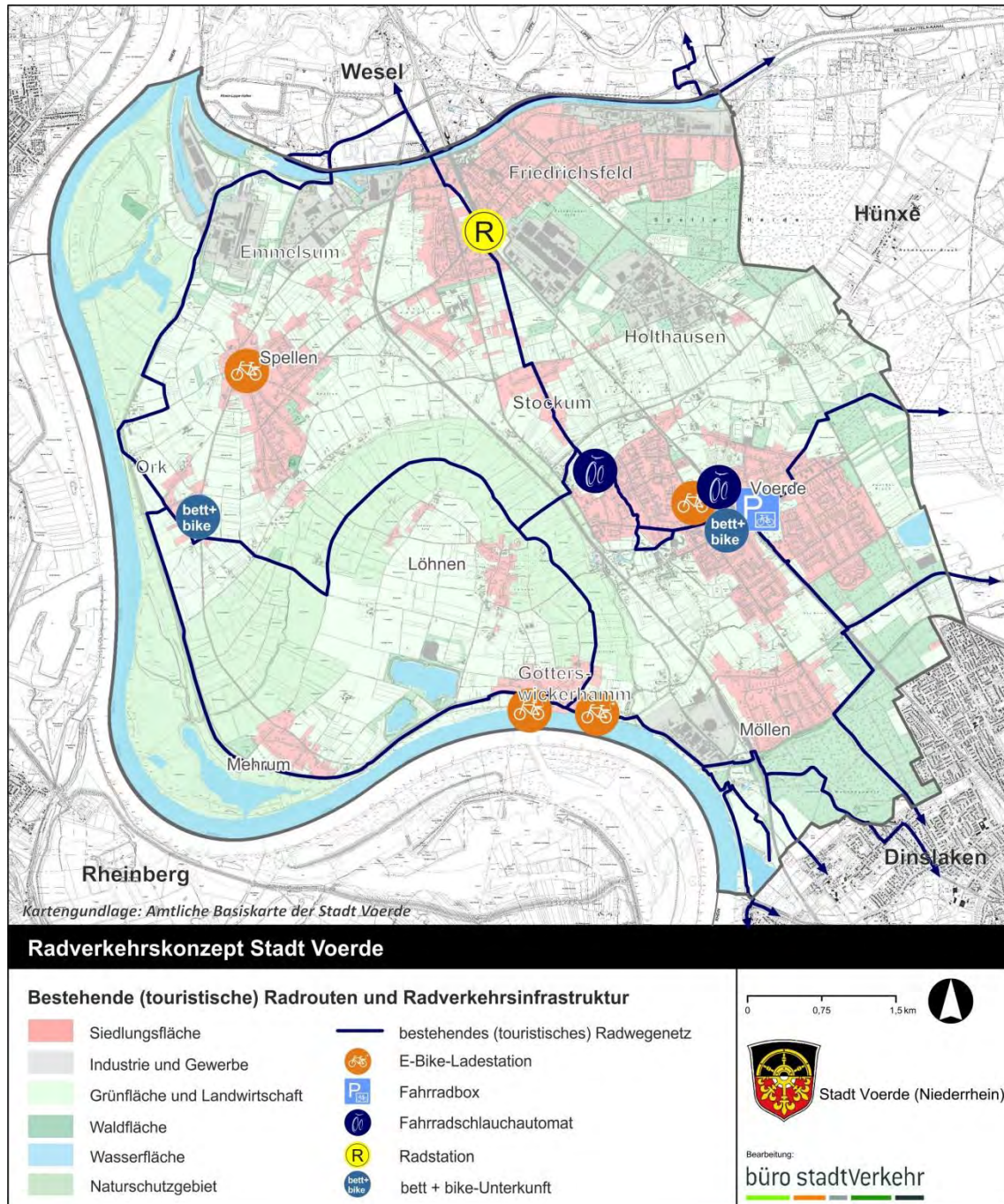


Abb. 2.3-2 Radverkehrsinfrastruktur in Voerde

## 2.5 Wichtige öffentliche und soziale Einrichtungen

Kurze Wege spielen für die Versorgung der Bürgerinnen und Bürger einer Stadt eine entscheidende Rolle. Ältere Menschen und Eltern mit ihren Kindern sowie in zunehmendem Maße auch Menschen, die bewusst auf das Auto verzichten, sind darauf angewiesen, ihren Alltag auch ohne ein Auto meistern zu können. Nahmobilität leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Grundversorgung im Wohnumfeld. Neben der Siedlungsstruktur



nehmen daher auch wichtige öffentliche und soziale Einrichtungen Einfluss auf die Ausrichtung des zukünftigen Radverkehrsnetzes. Zu nennen sind hier:

- Öffentliche Einrichtungen
- Freizeiteinrichtungen
- Einzelhandelsstandorte
- Schulstandorte

### Öffentliche Einrichtungen

Zu den Öffentlichen Einrichtungen zählen unter anderem Verwaltungseinrichtungen, Polizei und Feuerwehr. Nicht nur durch den hohen Publikumsverkehr, sondern auch als Ziel von Berufstätigen stellen diese Einrichtungen bedeutsame verkehrsrelevante Einrichtungen dar. Die Öffentlichen Einrichtungen sind in Voerde überwiegend im Bereich des Stadtteils Voerde angesiedelt (vgl. Abb. 2.4-1).

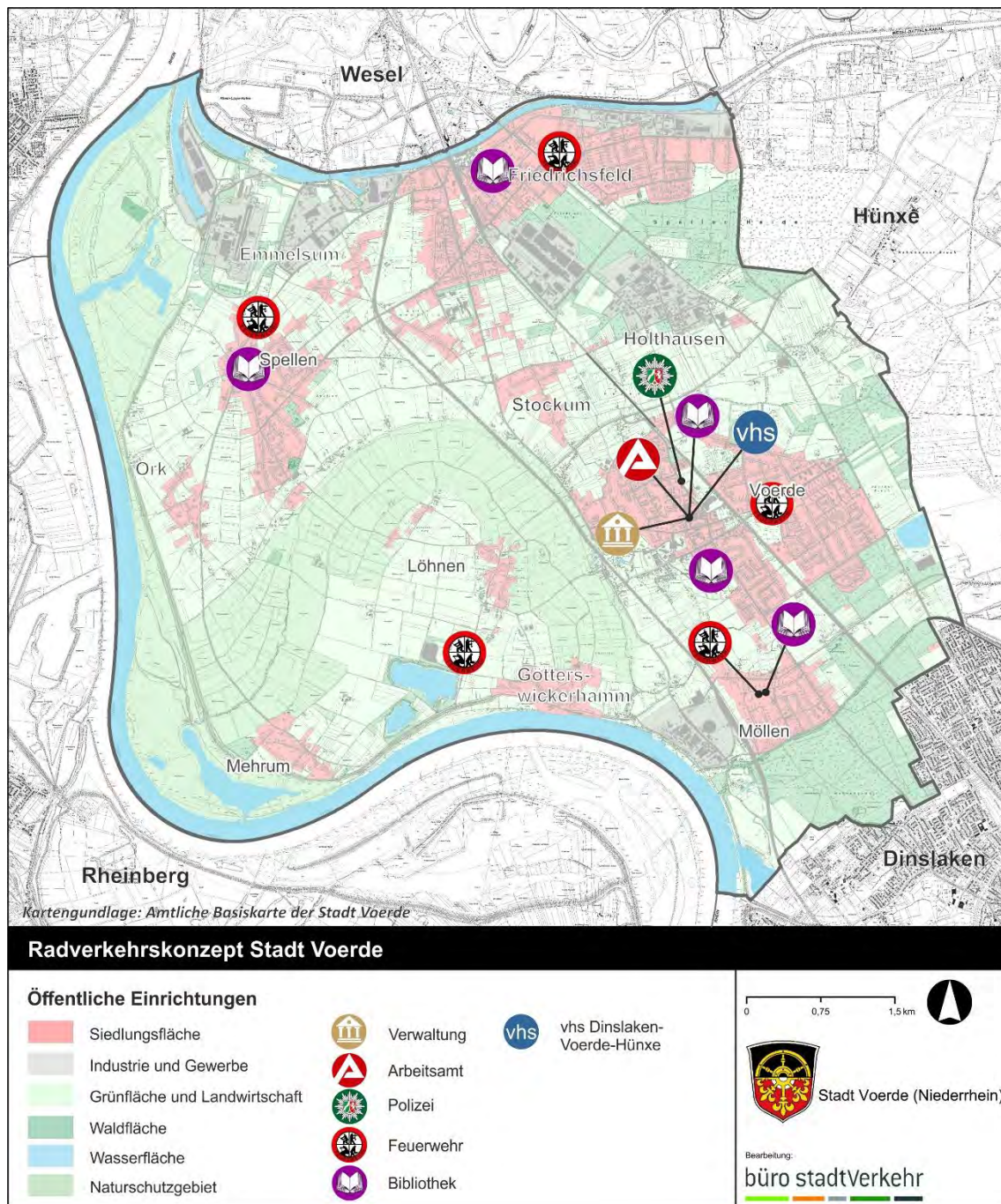


Abb. 2.4-1 Öffentliche Einrichtungen in Voerde



### Nahversorgung

Ein weiterer Einfluss in Bezug auf die alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung in Voerde besteht in der Verteilung der Nahversorgungsstandorte. Gemäß des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)<sup>8</sup> ist die Stadt Voerde als Mittelzentrum ausgewiesen, die neben der Grundversorgung auch die Versorgung mit Gütern des periodischen bzw. gehobenen Bedarfs (z. B. Fachärzte, Kaufhaus, Krankenhaus) übernehmen.

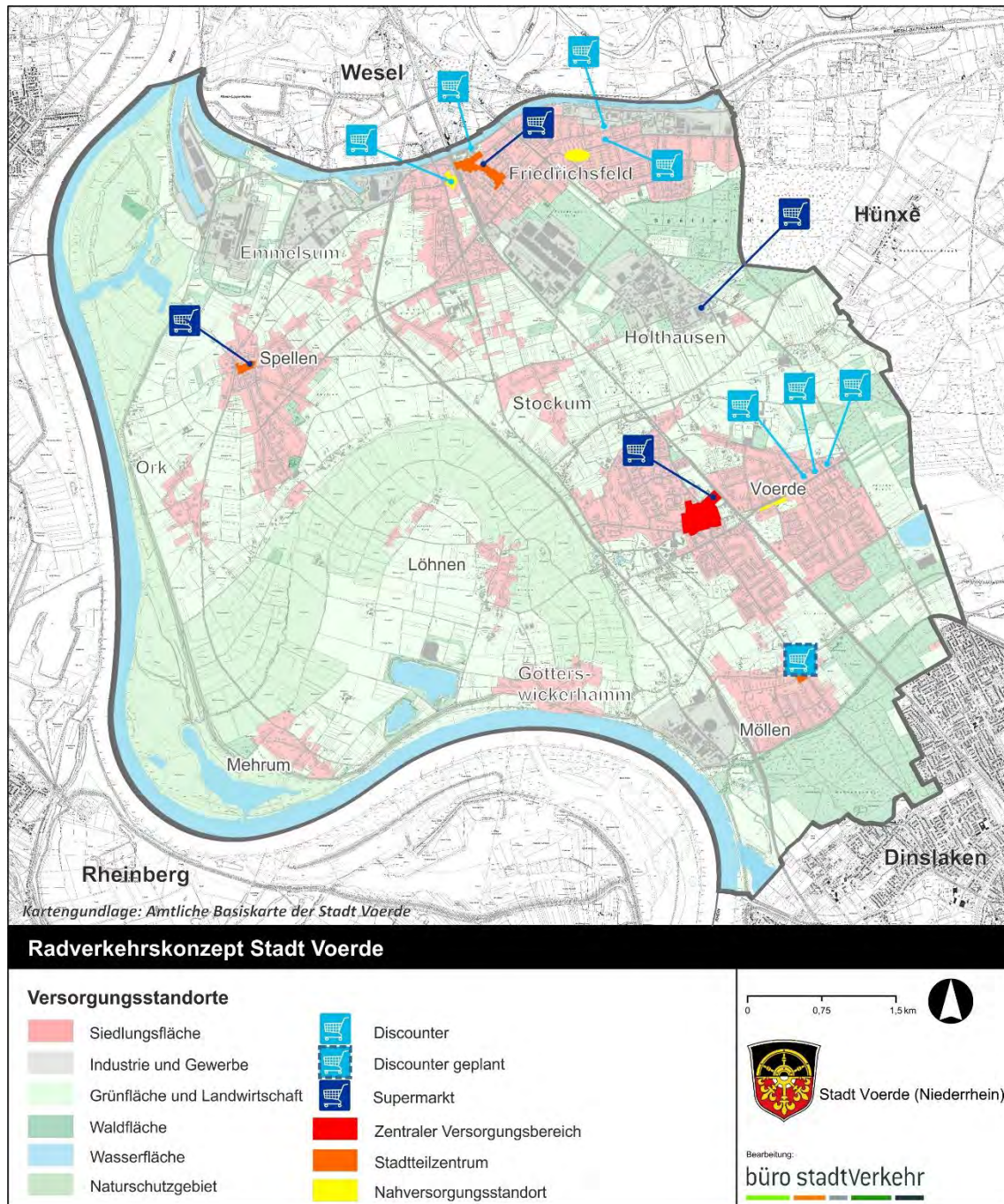


Abb. 2.4-2 Versorgungsstandorte in Voerde

Im Stadtgebiet von Voerde liegen verschiedene Versorgungsschwerpunkte. Der zentrale Versorgungsbereich ist in der Innenstadt im Stadtteil Voerde angesiedelt. Das Gebiet umfasst den Rathausplatz (einschließlich Rathaus), Teile der Bahnhofstraße, der Friedrichsfelder Straße und der Straße Im Osterfeld. Zusätzlich sind in den Stadtteilen Friedrichsfeld,

<sup>8</sup> Quelle: Landesregierung des Landes Nordrhein-Westfalen 2016: Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Düsseldorf.



Spellen und Möllen Stadtteilzentren angesiedelt. Das Stadtteilzentrum Friedrichsfeld erstreckt sich entlang der Bülowstraße zwischen der Loefflerstraße bis zur Poststraße und schließt den Marktplatz mit ein. In Spellen konzentriert sich der Bereich entlang der Friedrich-Wilhelm-Straße zwischen der Mehrumer Straße und der Schweizer Straße. Das Stadtteilzentrum Möllen befindet sich dagegen im Kreuzungsbereich der Dinslakener Straße und der Straße Auf dem Bündler.<sup>9</sup>

### **Freizeiteinrichtungen**

Kultur- und Freizeiteinrichtungen können als Zielgebiete im Radverkehr ebenfalls eine wichtige Rolle einnehmen. Sie nehmen allerdings für den Alltagsradverkehr eine eher untergeordnete Funktion ein. Zu den Kultur- und Freizeiteinrichtungen in Voerde gehören unter anderem (vgl. Abb. 2.4-3):

- Sportanlagen, Hallenbad, Freibad und Strandbad
- Kirchen (z. B. Kirche Götterswickerhamm, Evangelische Kirche Voerde, Katholische Kirche Spellen St. Peter)
- Wasserschloss Haus Voerde
- Wasserburg Haus Götterswick
- Momm-Niederung

Die wesentlichen Kultur- und Freizeiteinrichtungen verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet, stärkere Konzentration jedoch im Osten des Stadtgebiets.

---

<sup>9</sup> Quelle: Stadt Voerde 2017: Gutachten als Grundlage für die Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes. Voerde.



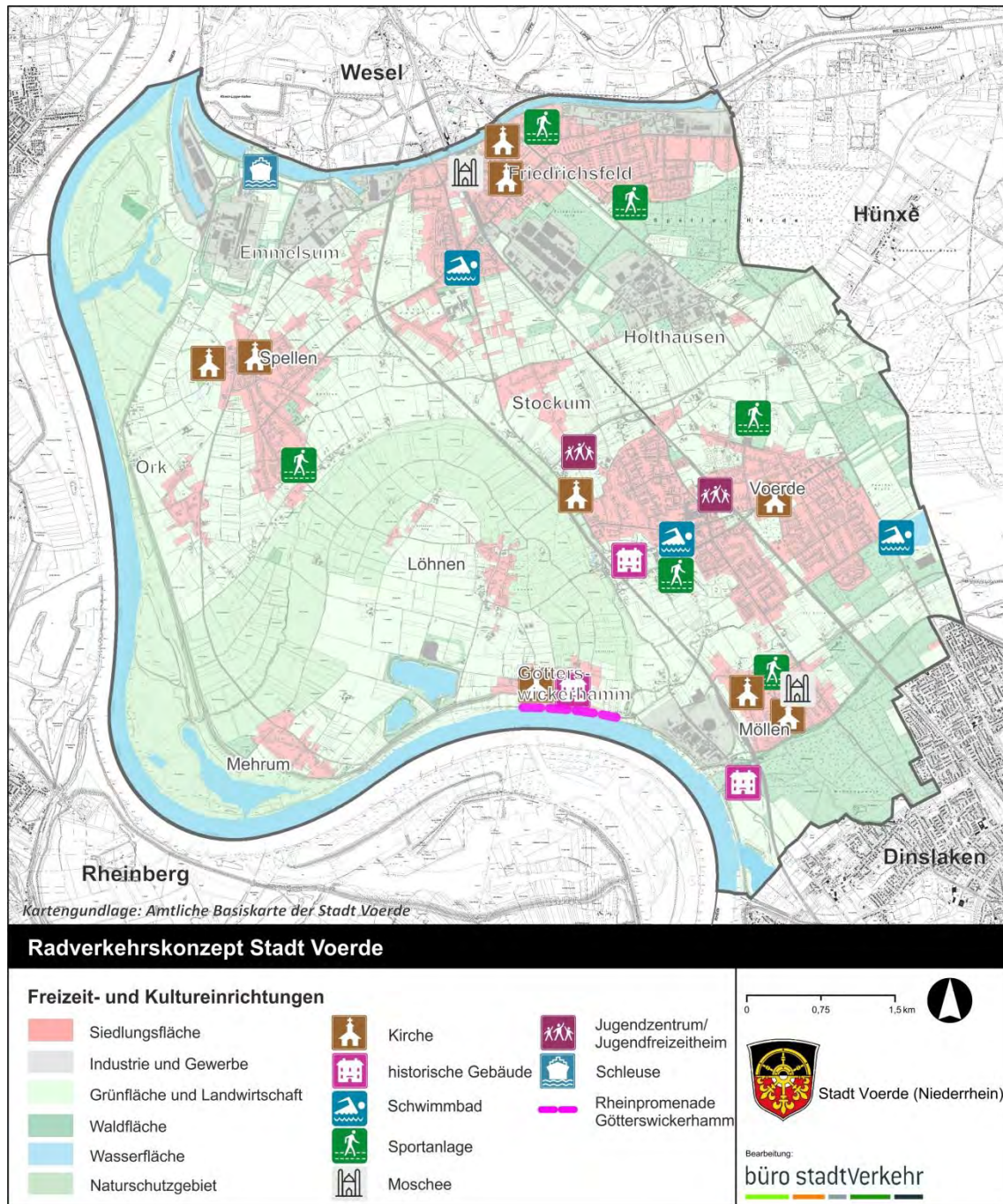


Abb. 2.4-3 Kultur- und Freizeiteinrichtungen Voerde

### Schulstandorte

Schülerinnen und Schüler sind stärker auf das Verkehrsmittel Fahrrad angewiesen, da ihre Mobilitätsvoraussetzungen wegen eines fehlenden Pkw-Führerscheins eingeschränkt sind. Sie werden mit ihren täglichen Verkehrsbeziehungen im Rahmen des Konzeptes besonders berücksichtigt. Eine gute Erreichbarkeit der Schulen mit dem Fahrrad stärkt die Akzeptanz der Fahrradnutzung und kann eine Verringerung der Hol- und Bringverkehre mit dem MIV zur Folge haben. Im vorliegenden Konzept haben Grundschulen eine eher untergeordnete Relevanz, da Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr den Gehweg benutzen müssen und bis zum 10. Lebensjahr den Gehweg benutzen dürfen.

Insgesamt gibt es in Voerde acht Schulen, davon fünf Grundschulen und eine Förderschule sowie zwei weiterführende Schulen (Gesamtschule und Gymnasium). Die Grundschulen verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet, während sich die beiden weiterführenden



Schulen in den beiden größten Stadteilen Friedrichsfeld und Voerde befinden (vgl. Abb. 2.4-4).

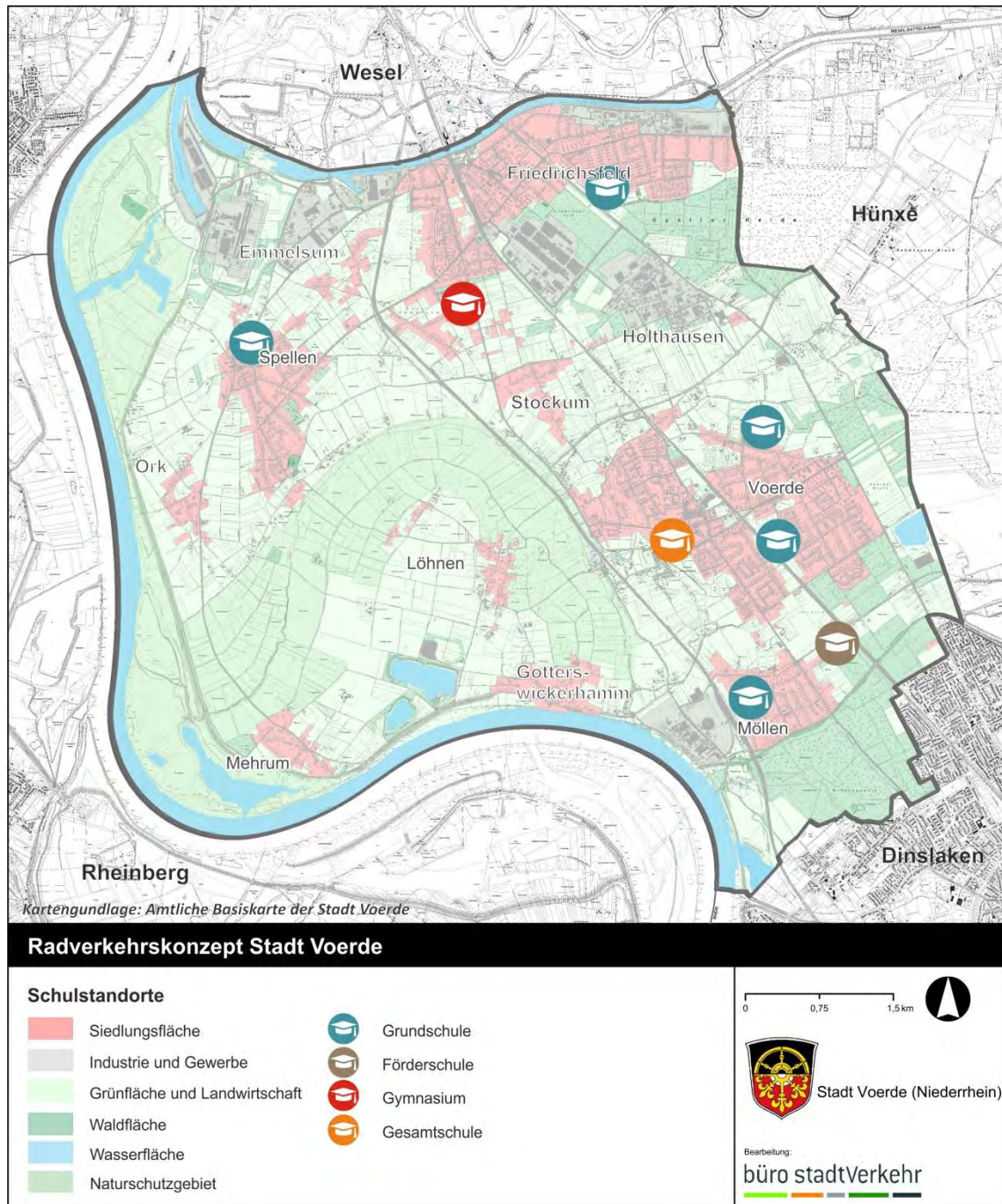


Abb. 2.4-4 Schulstandorte Voerde



## 2.6 Erreichbarkeiten

Die Erreichbarkeit von bedeutenden Quellen und Zielen spielt neben der vorhandenen Infrastruktur eine wichtige Rolle bei der Nutzung des Radverkehrs. Daher wurde eine Analyse der Erreichbarkeit der Ortsteile untereinander und der angrenzenden Nachbarkommunen mit dem Fahrrad durchgeführt. Die Ergebnisse sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Ausgangspunkte sind die jeweiligen Ortskerne. Von den Mittelpunkten aus wurden Entfernungen anhand von Luftlinien gemessen. Die Darstellung zeigt, dass Voerde sehr fahrradfreundliche Distanzen aufweist. Auch die Bahnhaltepunkte in Friedrichsfeld und Voerde sind von den meisten Einwohnerinnen und Einwohnern innerhalb von wenigen Minuten zu erreichen. Ausnahme stellen die Stadtteile Mehrum und Ork dar.

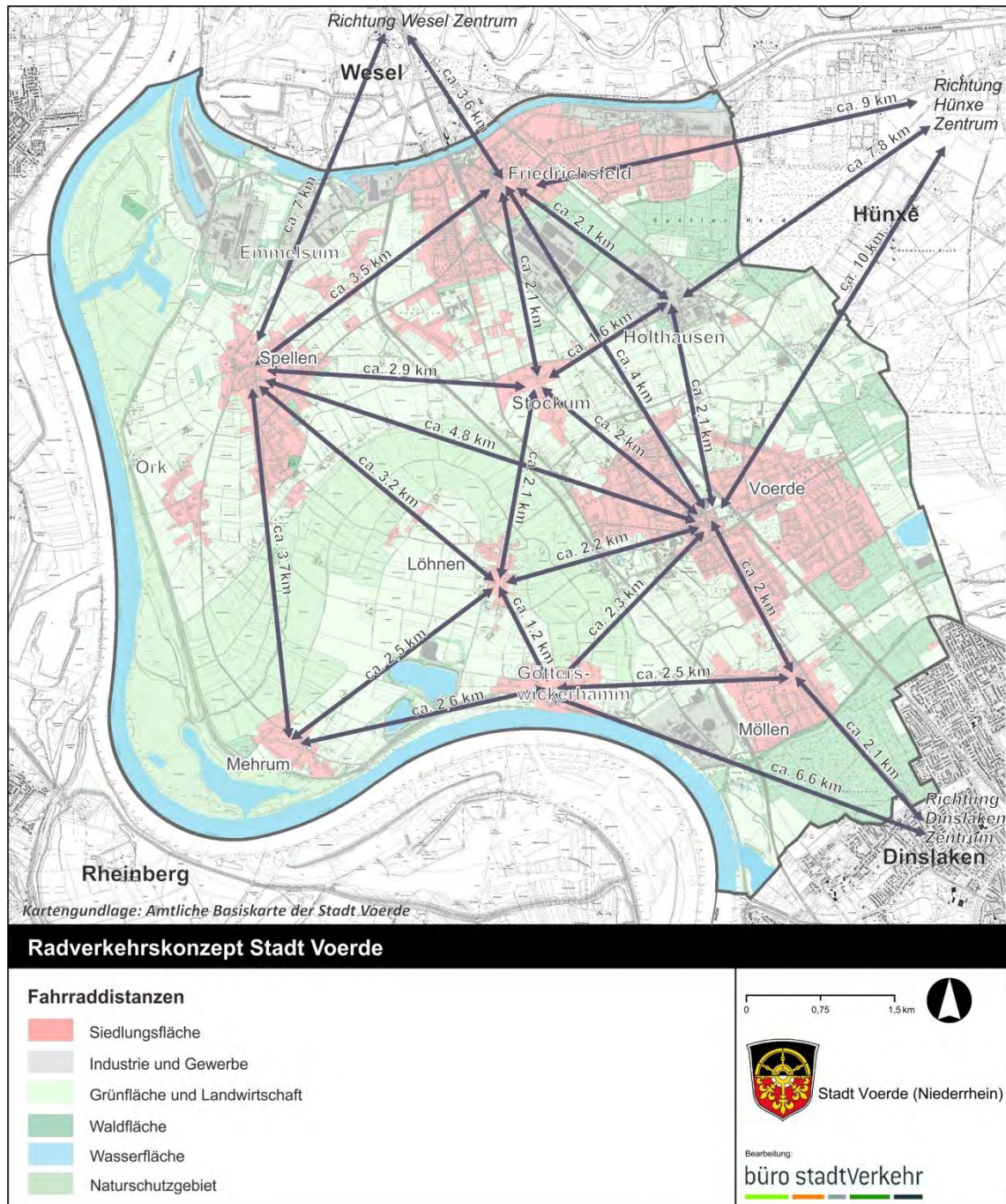


Abb. 3.5.2-1 Fahrraddistanzen Voerde



## 2.7 Bisherige Konzepte und Erhebungen

In den vergangenen Jahren hat die Stadt Voerde einige Anstrengungen unternommen, den Klimaschutz und insbesondere die nachhaltige Mobilität zu fördern. Im Folgenden wird daher auf bisherige Konzepte aus dem Bereich Klimaschutz und Radverkehr eingegangen.

### 2.7.1 Mobilitätskonzept Kreis Wesel

Im Juni 2020 wurde das kreisweite Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel beschlossen, mit dem der Kreis Wesel eine zukunftsorientierte, nachhaltige, attraktive und umweltfreundliche Mobilität anstrebt. Es wurden Maßnahmen entwickelt, wie der Fuß- und Radverkehr und auch der ÖPNV gesteigert und gleichzeitig der MIV-Anteil im Kreis reduziert werden kann. Der Schwerpunkt dabei liegt auf den verändernden Anforderungen und Bedürfnissen der Mobilität (z. B. Elektromobilität, Multimodalität und Sharing-Angeboten). Der Schwerpunkt des Konzeptes liegt unter anderem im Bereich Nahmobilität und ÖPNV. Es werden zügige Radwege zwischen den Kommunen innerhalb des Kreises, der Aufbau eines kreisweiten Netzes an Mobilstationen zur Förderung der Multimodalität und ein Vorschlag zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes vertiefend untersucht und Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet.<sup>10</sup>

### 2.7.2 Integriertes Klimaschutzkonzept Stadt Voerde

Die Stadt Voerde hat sich bereits in der Vergangenheit mit der Herausforderung des Klimawandels und gleichzeitig mit der Stärkung des Klimaschutzes verstärkt auseinandergesetzt. Das Integrierte Klimaschutzkonzept (IKSK) aus dem Jahr 2015 wurde durch die „Klimaschutzinitiative“ des Bundesministeriums für Umwelt-, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gefördert.

Mit dem IKSK strebt die Stadt Voerde bis 2025 eine örtliche CO<sub>2</sub>-Reduktion um 20 % gegenüber 2012 und bis zum Jahr 2035 eine Reduzierung um 30 % an. In dem Konzept werden Handlungsoptionen zur Verbesserung des Klimaschutzes in der Stadt aufgeführt, um die genannten Ziele zu erreichen. Besonders im Bereich Mobilität versucht die Stadt, CO<sub>2</sub>-Einsparungen zu erzielen. Um den Umstieg vom MIV auf das Fahrrad zu erreichen, sollen Fahrradverbindungen für Viel- und Alltagsfahrende verbessert, die Verkehrssicherheit für Radfahrende erhöht und der Radfahrkomfort gesteigert werden. Darüber hinaus sollen Marketing-Maßnahmen das Verkehrsmittel Fahrrad bewerben und als alltägliches Verkehrsmittel auch zum Arbeitsplatz zu etablieren.

Hauptsächliche Arbeitsfelder des IKSK, stellen die folgenden Themenfelder dar: Energie und CO<sub>2</sub>-Bilanz, Potenziale, Maßnahmenvorschläge, Umsetzung, Öffentlichkeitsarbeit und Controlling.<sup>11</sup>

### 2.7.3 Sonstige relevante Bauvorhaben mit Bezug zum Radverkehr

Im Rahmen des dreigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Oberhausen-Arnheim ist es erforderlich, die bestehenden Bahnübergänge aufzugeben und teilweise zu ersetzen. Auch auf dem Gebiet der Stadt Voerde sind mehrere bestehende Bahnübergänge zu beseitigen. Diese werden teilweise durch Eisenbahnüber- oder -unterführungen ersetzt. Auf zwei Bahnübergänge, welche im Rahmen des Bahnübergangsbeseitigungskonzeptes beseitigt werden sollen, sowie einen Neubau einer Eisenbahnüberführung, als Ersatz für eine bestehende Überführung, soll an folgender Stelle näher eingegangen werden:

- Rückbau Bahnübergang Schwanenstraße
- Rückbau Bahnübergang Grenzstraße

<sup>10</sup> Quelle: Kreis Wesel 2020: Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel. MOBIL IM KREIS WESEL. Klimafreundlich. Flexibel. Vernetzt. Wesel.

<sup>11</sup> Quelle: Stadt Voerde 2015: Integriertes Klimaschutzkonzept Teil 2: Endbericht. Voerde.



- Neubau Eisenbahnüberführung Spellener Straße

#### **Rückbau Bahnübergang Schwanenstraße**

Der bestehende Bahnübergang Schwanenstraße wird voraussichtlich im Laufe des Jahres 2023 geschlossen und zurückgebaut. Der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens von der Stadt Voerde geforderte Ersatz an gleicher Stelle kann nicht realisiert werden, da der städtebauliche und verkehrstechnische Nutzen an dieser Stelle nicht im Verhältnis zu den hohen Kosten für eine Eisenbahnüberführung steht. Als Ersatz stehen für den Fuß-, Rad-, und Pkw-Verkehr die neu gebauten Eisenbahnüberführungen an der Prinzenstraße und der Rahmstraße zur Verfügung.

#### **Rückbau Bahnübergang Grenzstraße und Neubau Personenunterführung**

Der Bahnübergang Grenzstraße wird geschlossen und zurückgebaut. Ab Juni 2022 werden die Schrankenanlagen außer Betrieb genommen, sodass der Bahnübergang ab diesem Zeitpunkt dauerhaft gesperrt wird und nicht mehr zur Verfügung steht. Dieser Bahnübergang wird durch eine Personenunterführung für den Fuß- und Radverkehr an gleicher Stelle ersetzt, welcher durch Rampen barrierefrei nutzbar sein wird. Für den Kfz-Verkehr steht künftig die Unterführung am Hammweg zur Verfügung, welche im Rahmen des Streckenausbaus umgebaut wird.

#### **Neubau Eisenbahnüberführung Spellener Straße**

Die bestehende Eisenbahnüberführung an der Spellener Straße im Stadtteil Friedrichsfeld wird im Zuge des dreigleisigen Streckenausbaus durch Neubauten ersetzt. Im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführung Spellener Straße wird die Bahnüberführung neu gebaut und verbreitert, um hierdurch einen bestehenden Engpass zu beseitigen. Zu einem späteren Zeitpunkt ist auch eine Absenkung der Fahrbahn denkbar, um die Durchfahrt von LKWs zu ermöglichen.

### **2.7.4 ADFC-Fahrradklimatest**

In dem alle zwei Jahre stattfindenden Fahrradklima-Test, der vom ADFC durchgeführt wird, belegt die Stadt Voerde im Jahr 2020 mit einer Gesamtbewertung von 3,8 bundesweit den 173. Platz von insgesamt 415 Orten in den Stadtgrößenklasse 20.000 bis 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Im Vergleich zur vorherigen Erhebung 2018 eine leichte Verbesserung (Note 4,1).

Insgesamt nahmen 73 Personen an der Befragung zur Radverkehrsinfrastruktur teil. Am besten bewertet wurde die Erreichbarkeit des Stadtzentrums (Note 2,3), das zügige Radfahren im Stadtgebiet (Note 2,6) und der Spaß oder Stress beim Fahrradfahren (Note 2,7). Am schlechtesten schnitten dagegen die Falschparkerkontrollen auf Radwegen (Note 4,7), die Radwegeoberfläche (4,8) und das Angebot an öffentlichen Fahrrädern/ Leihfahrrädern (Note 4,9) ab.<sup>12</sup>

### **2.7.5 Radschnellverbindung in Voerde (Dinslaken – Voerde – Wesel)**

Der Regionalverband Rhein-Ruhr (RVR) hat ein regionales Radwegenetz in der Metropole Ruhr entwickelt. Im Rahmen dessen wird eine Radschnellwegeverbindung vom geplanten Radschnellweg Ruhr (RS 1) über Duisburg/ Oberhausen, Dinslaken nach Voerde und weiter in Richtung Wesel vorgeschlagen.<sup>13</sup> Der Rat der Stadt Voerde hat bereits einer in der Rahmenplanung zur regionalen Radwegeplanung des Regionalverbands Ruhr (RVR) dargestellten Radschnellverbindung durch Voerde zugestimmt. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ist der genaue Routenverlauf noch zu untersuchen. Seitens der Stadt Voerde wird die Führung eines Radschnellweges entlang der Bahnschienen Oberhausen – Emmerich bevorzugt.

<sup>12</sup> Quelle: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. 2022: Ergebnisse ADFC-Fahrradklima-Test 2020. Abrufbar unter: [www.fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse](http://www.fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse)

<sup>13</sup> Quelle: Regionalverband Ruhr 2018: Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr. Essen.



Aufgrund der geplanten Betuwe-Linie und dem bereits weit fortgeschrittenen Planfeststellungsverfahren ist die Umsetzung eines Radschnellweges hier voraussichtlich nicht umsetzbar. Alternativ soll eine Radschnellwegeverbindung entlang der B 8 geprüft werden. Für Radschnellwegeverbindungen werden je nach Begegnungsfall unterschiedliche Radwegeweiten vorausgesetzt. Eine Radschnellverbindung im Begegnungsfall mit ausschließlich Radverkehr sieht beispielsweise eine 4,00 m breite Radwegeverbindung vor.<sup>14</sup>

## 2.8 Unfallgeschehen mit Radfahrereteiligung in der Stadt Voerde

Im Rahmen der Verkehrssicherheit ist es von besonderer Relevanz die Unfallhäufungsstellen innerhalb einer Stadt zu betrachten, um Verbesserungen der Verkehrssicherheit zu erzielen. Die von der Kreispolizei Wesel zur Verfügung gestellte Auswertung der Verkehrsunfalldaten der Jahre 2018 bis 2020 zeigt die Unfälle mit Radfahrereteiligung der vergangenen drei Jahre auf. Unfallhäufungsstellen liegen dann vor, wenn an einem Knotenpunkt oder einem kurzen Streckenabschnitt an einer Straße die Zahl gleicher Unfallarten, Unfalltypen oder Unfallursachen einen bestimmten Wert überschreiten. Die Definition ist in jedem Bundesland unterschiedlich geregelt.<sup>15</sup> Folgende Unfallhäufungsstellen konnten im Stadtgebiet von Voerde identifiziert werden:

- Unfallhäufungsstelle an der Bahnhofstraße/ Frankfurter Straße  
An dem Knotenpunkt kam es in dem genannten Zeitraum häufig zu Einbiegen/ Kreuzen-Unfälle (EK). Hierbei wurde der Radweg bereits rot eingefärbt und mit Fahrradpiktogrammen versehen.
- Spellener Straße/ Hindenburgstraße  
An dem Knotenpunkt kam es zwischen 2018 bis 2020 zu verschiedenen Unfällen, dabei häufig zu Einbiegen/ Kreuzen-Unfällen. An dem Kreuzungsbereich sind sogenannte freie Rechtsabbiegerspuren für den Kfz-Verkehr. Diese werden gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) innerorts nur noch in Ausnahmefällen angewendet. Für den querenden Fuß- und Radverkehr ist die Rechtsabbiegespur besonders gefährlich, da der Kfz-Verkehr den querenden Fuß- und Radverkehr schnell übersehen kann. Der Knotenpunkt müsste entsprechend sicherer gestaltet werden.
- Poststraße/ Hindenburgstraße  
An dem Knotenpunkt Poststraße/ Hindenburgstraße kam es ebenfalls häufig zu Abbiegeunfällen zwischen dem Kfz-Verkehr und Radfahrenden. Der Radweg wurde bereits rot eingefärbt. Dadurch wird die Erkennbarkeit des Radweges deutlich erhöht. Radfahrende auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Hindenburgstraße werden für den Kfz-Verkehr früher sichtbar.

Aufgrund dessen, dass die Unfallhäufungsstellen größtenteils behoben oder unter Beobachtung stehen, erfolgt keine tiefergehende Analyse des Unfallgeschehens mit Radfahrereteiligung in der Stadt Voerde. Nichtsdestotrotz wurden für die Unfallhäufungsstellen Maßnahmen im Maßnahmenkonzept mit aufgenommen.

<sup>14</sup> Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. 2021: Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten. Ausgabe 2021. Köln.

<sup>15</sup> In Anlage 3 der Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen Gemeinsamer Runderlass des Ministeriums des Inneren 414-61.05.04 und des Ministeriums für Verkehr III B 3 58.91.16 ist definiert, wann es sich um eine Unfallhäufungsstelle handelt.



### 3 Erarbeitung einer Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr

Insgesamt setzt das Radverkehrskonzept der Stadt Voerde auf die Stärkung der Wegebeziehung innerhalb der Stadt sowie die Anbindung zu den angrenzenden Nachbarkommunen. Der Fokus liegt dabei vor allem auf dem Alltagsradverkehr, der auf zügigen, direkten und sicheren Wegen zurückgelegt werden soll, um möglichst viele Pkw-Fahrten durch das Fahrrad zu ersetzen. Das klassifizierte Straßennetz stellt dabei historisch bedingt häufig die direkteste Verbindung innerhalb der Stadt und zu den angrenzenden Nachbarstädten dar.

Grundsätzlich sollten im Alltagsradwegenetz die Anforderungen aller Nutzergruppen berücksichtigt werden und sind dementsprechend bei der Netzplanung zu berücksichtigen. Die Formulierung von Standards, die sich an den technischen Regelwerken und den Anforderungen der Radfahrenden orientieren, soll dabei helfen mit Freude das Fahrrad zu benutzen.

#### 3.1 Anforderungen wichtiger Nutzergruppen

Die Ansprüche der Radfahrenden variieren je nach Alter, Erfahrung und Ziel des Weges. Daraus lassen sich vier Gruppen von Radfahrenden ableiten: Erwachsene Alltagsradelnde, Kinder und Jugendliche, Ältere Menschen und Freizeitradelnde.

##### **Erwachsene Alltagsradelnde**

Die Gruppe der erwachsenen Alltagsradelnden zeichnet sich durch Erfahrung und Selbstsicherheit aus. Sie sind mitunter mit Fahrradanhängern oder Lasträdern unterwegs und bevorzugen möglichst schnelle und direkte Verbindungen. Hierfür nutzt die Gruppe auch die Fahrbahn oder parallel zur Fahrbahn geführte getrennte Radwege.

##### **Kinder und Jugendliche**

Kinder bis 8 Jahre müssen auf dem Gehweg in Schrittgeschwindigkeit fahren. Danach dürfen Kinder bis 10 Jahre weiterhin auf dem Gehweg fahren. Jugendliche im Alter von 13 bis 17 Jahre gelten als selbstsichere Radfahrerinnen und Radfahrer. Sie bevorzugen ebenfalls wie die Gruppe der erwachsenen Alltagsradelnden schnelle und direkte Wegestrecken. Sowohl für Kinder als auch für Jugendliche ist die Führung auf baulich von der Fahrbahn getrennten Radwegen sinnvoll. Die häufigsten Wegezwecke sind die Schul- und Freizeitwege.

##### **Ältere Menschen**

Ältere Menschen sind vor allem Alltags- und Freizeitradfahrende. Die Gruppe bevorzugt ebene, griffige Flächen und eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung. Darüber hinaus ist insbesondere die soziale Sicherheit im öffentlichen Raum von großer Bedeutung.

##### **Freizeitradelnde**

Die Gruppe der Freizeitradelnden benötigt eine gut befahrbare, glatte, allwettertaugliche Wegeoberfläche abseits der Hauptverkehrsstraßen mit einem hohen Erlebniswert. Die Strecke sollte über eine durchgängige Radwegweisung verfügen.

Anhand der differenzierten Ansprüche der Radfahrenden lassen sich in der nachfolgenden Darstellung der Netzhierarchie die unterschiedlichen Ausstattungsmerkmale und Qualitäten der Radwege ableiten. Bedeutsame Ziele an Haupttrouten richten sich überwiegend an Alltagsradler und ältere Menschen, während wichtige Einrichtungen für Kinder und Jugendliche vornehmlich in dicht besiedelten Wohngebieten und Ortsteilen zu finden sind. Die Belange der Fahrradurlauber werden dagegen auf ergänzenden Radrouten erfüllt, deren Erlebniswert über der Anbindung von Zielen im Alltagsverkehr steht.



### 3.2 Qualitätsstandards Radverkehr

Die Formulierung von Qualitätsstandards für den Radverkehr dienen als Grundlage und Zielvorgabe für Planungen und Entwicklungen von Radverkehrsanlagen in der Gesamtstadt. Diese Standards orientieren sich an den aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)<sup>16</sup>. Es ist das zentrale Regelwerk für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen in Deutschland. Die ERA bildet die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen. Für bestehende Straßen wird ihre Anwendung empfohlen. Berücksichtigung finden auch aktuelle Entwicklungen im Bereich Radschnellwege oder Radvorrangrouten sowie die steigende Nutzung elektrisch betriebener Fahrräder, die neue Herausforderungen an die Infrastruktur stellen.

Inwiefern der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr oder getrennt vom Kfz-Verkehr geführt werden soll, ist nicht eindeutig definiert und abhängig von verschiedenen Faktoren. Als Orientierung können gemäß ERA (vgl. Kapitel 2.3.3 ERA) die Verkehrsstärke und die zulässige Höchstgeschwindigkeit herangezogen werden. Exemplarisch ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlage) auf Straßen mit wenig Kfz-Verkehr und wenig Lkw-Verkehr (max. 700 Kfz/h) zu empfehlen. Die Geschwindigkeit sollte maximal 30 km/h betragen. Daher bietet sich die Führung im Mischverkehr besonders in verkehrsberuhigten Bereichen, Tempo-30-Zonen und ruhigen Anwohnerstraßen an.

Allerdings haben auch weitere Faktoren abseits der Geschwindigkeit und der Kfz-Verkehrsstärke Einfluss auf die Radwegführung:

- Flächenverfügbarkeit des Straßenraums: Die Fahrbahnbreite und der Seitenraum spielen bei der Führung des Radverkehrs eine entscheidende Rolle. Je nach Nutzungsanforderung sind entsprechende Breiten erforderlich. Es ist daher je nach Erfordernis zu überprüfen, ob die gegebenen Querschnitte beispielsweise durch eine Neuaufteilung eine optimierte Führung des Radverkehrs realisieren lassen.
- Schwerlastverkehrsstärke: Besteht ein hohes Verkehrsaufkommen durch Lkws oder andere Schwerlastverkehre sollte der Radverkehr in der Regel im Seitenraum geführt werden.
- Parken: Durch ein- und ausparkende Pkws und das Öffnen von Wagentüren entstehen Gefährdungspotenziale. Dabei ist zu prüfen, wie und wie lange auf dem untersuchten Abschnitt geparkt wird und welche die daraus resultierend sicherste Führung ist.
- Knotenpunkte und Grundstückszufahrten: An Knotenpunkten und Grundstückszufahrten sind ein- und abbiegende Kfz-Verkehre zu berücksichtigen. Bei einer hohen Anzahl von Zufahrten (z. B. Zufahrt zu Supermärkten) und Einmündungen mit hoher Zahl von ein- und abbiegenden Fahrzeugen, sollte der Radverkehr eher auf der Fahrbahn und nicht im Seitenraum geführt werden.
- Längsneigung: „Je stärker und länger die Steigung, umso mehr spricht dies für eine Führung im Seitenraum“<sup>17</sup>

Ob Radfahrende vor Ort auf der Fahrbahn oder abseits im Seitenraum auf baulichen Radwegen geführt werden sollten, ist immer im Einzelfall zu prüfen.

In § 2 der StVO ist die **Benutzungspflicht von Radwegen** geregelt. Die Zeichen 237, 240 und 241 sind als benutzungspflichtige Radwege gekennzeichnet (vgl. Abb. 3.2-1). Radwege, die eine solche Beschilderung aufweisen, müssen von Radfahrenden benutzt werden.

Es besteht jedoch keine Radwegebenutzungspflicht, wenn der Radweg „wegen der Beschaffenheit [...] oder [des] Zustandes (z. B. tiefer Schnee, Eis, Löcher) für Radfahrende nicht zumutbar ist“ (Rechtsprechung, z. B. Bouska in NVZ 1991).

<sup>16</sup> Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen aus dem Jahr 2010, veröffentlicht durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln.

<sup>17</sup> Quelle: Kapitel 2.3.5 aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen aus dem Jahr 2010, veröffentlicht durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln.



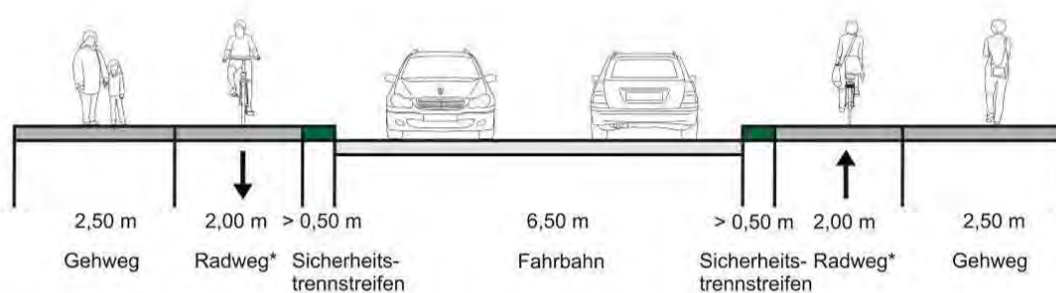


		
<p align="center"><b>Radweg</b> Zeichen StVO 237</p>	<p align="center"><b>Getrennter Geh- und Radweg</b> Zeichen StVO 241</p>	<p align="center"><b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b> Zeichen StVO 240</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den Radweg (baulich angelegt oder Radfahrstreifen) zu benutzen</li> <li>• Andere Fahrzeuge sind nicht erlaubt, nur durch Zusatzzeichen</li> <li>• Andere Verkehrsträger müssen auf den Radverkehr Rücksicht nehmen</li> <li>• Breite: mind. 2,00 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den getrennten Geh- und Radweg (baulich angelegt) zu benutzen</li> <li>• Keine andere Verkehrsart ist auf dem Geh- und Radweg erlaubt, nur durch Zusatzzeichen, dann darf jedoch nur der Radweg benutzt werden</li> <li>• Breite für den Radweg: mind. 2,00 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den gemeinsamen Geh- und Radweg (baulich angelegt) zu benutzen</li> <li>• Der Radverkehr muss auf solchen Wegen auf Fußgänger Rücksicht nehmen</li> <li>• Breite</li> <li>• innerorts: mind. 2,50 m</li> <li>• außerorts: mind. 2,50 m</li> </ul>

Abb. 3.2-1 Benutzungspflichtige Radwege (Zeichen StVO 237, 240, 241)

Die Benutzungspflicht von Radwegen im Stadtgebiet sollte nur dort angeordnet werden, wo es zwingend erforderlich ist. Ist dies jedoch nicht realisierbar, sollte die Anlage von getrennten Geh- und Radwegen mit dem Zeichen 241 StVO bevorzugt werden. Die Mindestbreiten für den Fußverkehr (2,50 m) sind einzuhalten. Eine bauliche Trennung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr erfolgt durch einen mindestens 30 cm breiten taktil erfassbaren und kontrastierenden Streifen. Wenn es unumgänglich ist, sollte die Regelung „Gehweg, Radfahrer frei“ mit der Beschilderung Zeichen 239 StVO mit dem Zusatzzeichen 1022-10 StVO gewählt werden. Eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern ist jedoch grundsätzlich zu vermeiden.

Beispielquerschnitte mit Breitenmaße für bauliche Radwege im Einrichtungsverkehr sowie als kombinierter Geh- und Radweg sind in den Abbildungen 3.2-2 und 3.2-3 gemäß ERA 2010<sup>18</sup> dargestellt.



\*Radweg: bei beidseitigem Zweirichtungsradweg mind. 2,50 m Radwegebreite

<sup>18</sup> Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen aus dem Jahr 2010, veröffentlicht durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln.



Abb. 3.2-2 Einrichtungsrادweg (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kapitel 2.2.1)

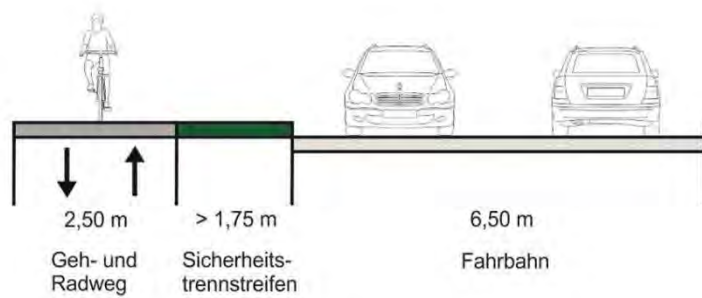


Abb. 3.2-3 Kombiniertes Geh- und Radweg (außerorts) (gemäß ERA 2010, Kapitel 2.2.1)

**Schutzstreifen** werden auf der Fahrbahn durch eine gestrichelte Linie markiert und dürfen in Ausnahmefällen (z. B. im Kfz-Begegnungsverkehr) auch von Kraftfahrzeugen genutzt werden. Sie tragen dazu bei, den Mischverkehr aus Kfz und Fahrrad verträglicher zu gestalten und kommen dann zum Einsatz, wenn aus Platzgründen keine Radfahrstreifen angelegt werden können. Parken und Halten ist für den Kfz-Verkehr nicht erlaubt. Als Radfahrer darf auch außerhalb der Schutzstreifen gefahren werden. Schutzstreifen sollten eine Regelbreite von mindestens 1,50 m nicht unterschreiten (vgl. Abb. 3.2-4). Bei angrenzendem Längsparken mit häufigem Wechsel ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m vorgesehen. Nicht geeignet ist diese Führungsform bei hohem Verkehrsaufkommen mit Lkw-Anteilen und anderen Schwerlastverkehren (> 1.000 Schwerlastverkehren pro h).<sup>19</sup>

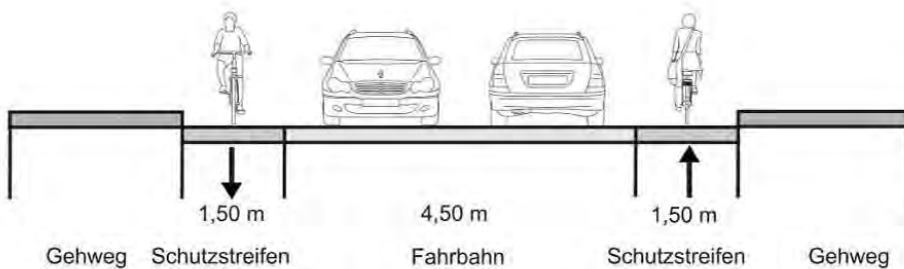
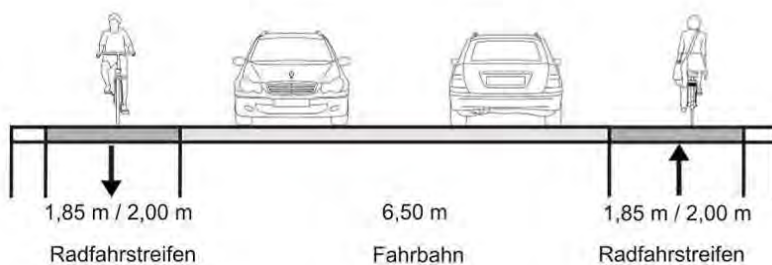


Abb. 3.2-4 Schutzstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kapitel 2.2.1)

**Radfahrstreifen** sind vom Kfz-Verkehr durch eine breite, durchgezogene Linie, abgetrennt. Häufig sind sie mit einem Fahrradpiktogramm versehen. Gegenüber Schutzstreifen sind Radfahrstreifen benutzungspflichtig und mit dem Zeichen StVO 237 ausgeschildert. Sie dürfen vom Kfz-Verkehr nicht überfahren werden. Parken und Halten ist auf den Radfahrstreifen ebenfalls verboten. Sofern Parkplätze für den Kfz-Verkehr angesiedelt sind, sind Sicherheitszonen in Form einer schmalen Trennlinie zu kennzeichnen oder durch bauliche Maßnahmen hervorzuheben. Radfahrstreifen haben ein hohes Sicherheitsniveau und hohen Fahrtkomfort. Ein Querschnitt mit Mindestbreiten ist in Abbildung 3.2-5 abgebildet.<sup>20</sup>



<sup>19</sup> Quelle: Ebenda.

<sup>20</sup> Quelle: Ebenda.



Abb. 3.2-5 Radfahrstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, 2.2.1)

### Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Grundlage für eine sichere Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten sind gute und frühzeitige Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden. Eine vorhandene Radverkehrsanlage muss deutlich erkennbar sein ebenso wie die Vorfahrtsverhältnisse. Die Begreifbarkeit, Erkennbarkeit und Übersichtlichkeit stellen folglich eine Grundanforderung für sicher befahrbare Knotenpunkte dar.

Es gibt zahlreiche Regelungen für die Radverkehrsführung an Knotenpunkten. Auf diese wird im Folgenden daher nicht vertiefend eingegangen. Grundsätzlich werden an den Radverkehr an Knotenpunkten folgende Anforderungen gestellt:

- Knotenpunkte sollen aus allen Zufahrten rechtzeitig erkennbar sein
- Der Radverkehr in Knotenpunkten ist sicher zu führen
- Ausreichend dimensionierte Warteflächen sind für den Radverkehr vorzusehen
- Konfliktvermeidung von geradeaus fahrendem Radverkehr und rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen bzw. aus der Gegenrichtung links abbiegenden Kfz-Verkehr

### 3.3 Ableitung eines Wunschliniennetzes

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung, die sich an vorhandenen und perspektivischen Quellen und Zielen der Stadt Voerde orientiert. Aufbauend auf der in den zuvor dargestellten Quellen und Zielen (vgl. Kapitel 2) erläuterten Siedlungs- und Gewerbestruktur, Erreichbarkeit von sozialen und schulischen Einrichtungen, Beschäftigungsschwerpunkten, zentralen öffentlichen und Versorgungsbereichen, ÖPNV- und SPNV-Haltepunkten sowie Pendlerverflechtungen wird unter Berücksichtigung des Zentrale-Orte-Systems ein Wunschliniennetz entwickelt.

Die als Luftlinien dargestellten Wunschlinien zeigen Verbindungen von Voerde zu den Nachbarkommunen sowie Verbindungen der Stadtteile untereinander auf. Die Verbindungen werden nach hoher, mittlerer und geringer Priorität eingestuft. Die Anbindung aus allen Stadtteilen in die Innenstadt ist grundsätzlich auf zügigen, sicheren und direkten Routen zu gewährleisten. Darüber hinaus sollen auch Stadtteilzentren gut untereinander vernetzt sein. Das Wunschliniennetz ist in der Abbildung 3.3-1 dargestellt.

Verbindungen auf stark nachgefragten Pendlerwegen und zu bedeutsamen Arbeitsplatzstandorten sind prioritär zu stärken, da sie ein hohes (Verlagerungs-) Potenzial für den Alltagsradverkehr darstellen. Eine Verbindung mit hoher Priorität besteht beispielsweise zwischen Voerde und Wesel. Hier weisen die Nachbarkommunen bereits hohe Pendlerverflechtung in beide Richtungen auf (vgl. Kapitel 2.1.4).

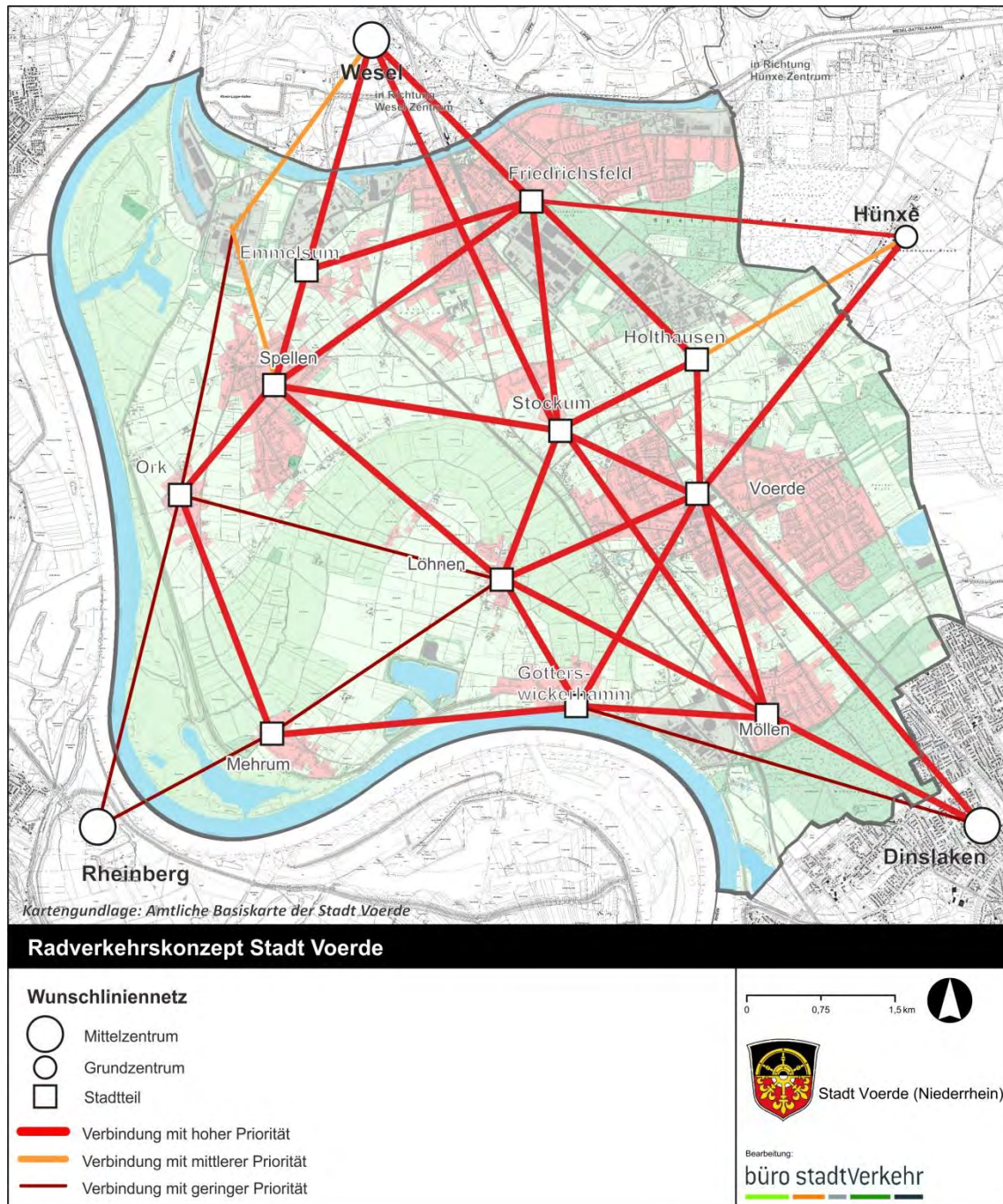


Abb. 3.3-1 Wunschliniennetz im Radverkehr

### 3.4 Netzkategorisierung und Qualitätsstandards

Ein hierarchisiertes Radwegenetz wird im Rahmen der Radverkehrsnetzplanung für die Stadt Voerde entwickelt. Dafür wird das Luft- bzw. Wunschliniennetz unter Berücksichtigung bestehender Netzlücken und alternativer Wegeverbindungen auf das vorhandene Straßennetz umgelegt. Das in Nordrhein-Westfalen ausgewiesene Radverkehrsnetz NRW, welches alle Städte und Gemeinden in NRW mit einer einheitlichen Wegweisung verbindet, ist als Alltagsradwegenetz konzipiert, das insbesondere die Wege zur Arbeit oder zum Einkauf auf unmittelbaren und kurzen Relationen ausweist.<sup>21</sup> Dieses wird bei der Umlegung

<sup>21</sup> Quelle: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2020: Das landesweite Radverkehrsnetz NRW. Abrufbar unter: [www.radverkehrsnetz.nrw.de/rvn\\_rvn.asp](http://www.radverkehrsnetz.nrw.de/rvn_rvn.asp)



des Wunschliniennetzes auf das Straßennetz berücksichtigt und weiterentwickelt. Das hierarchisch abgestufte Radwegenetz für die Stadt Voerde wird in insgesamt drei Kategorien, für die jeweils unterschiedliche Anforderungen gelten, gegliedert:

- Hauptnetz
- Nebennetz
- Ergänzungsnetz

#### **Hauptnetz**

Das Hauptnetz verknüpft Ortsteile und die umliegenden Städte und Gemeinden untereinander. Als Hauptverbindung für den Alltagsradverkehr verbindet es die wichtigsten Quellen und Ziele (z. B. Arbeitsplatzstandorte, Bahnhof, Einkaufen etc.). Die Führung ist dabei überwiegend entlang von Hauptstraßen als direkte Zielführung vorgesehen. Diese entsprechen häufig den Anforderungen an Wegequalität und sozialer Sicherheit.

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Direkte Verbindung an die Nachbarkommunen und umliegenden Stadtteile
- Zielführung auf zügigen, sicheren und direkten Routen
- Zu allen Jahres- und Tageszeiten sicher befahrbar
- Radanlagen sollten möglichst den ERA-Standards (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) oder darüber hinaus entsprechen
- Die Anbindung aus allen Stadtteilen in die Innenstadt ist grundsätzlich auf zügigen, sicheren und direkten Routen zu gewährleisten

#### **Nebennetz**

Das Nebennetz konzentriert sich dagegen auf bedeutende Wegeverbindungen auf Stadtteilebene. Im Fokus steht wie beim Hauptnetz der Alltagsradverkehr (z. B. Schulen, Anbindung an Haupttrouten). Die Führung der Nebenradwege kann auf Hauptstraßen und Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h liegen:

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Verbindung von den Stadtteilen zum Hauptzentrum
- Verbindung von Stadtteil-/Ortsteilzentren untereinander
- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Stadtteilen
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte)
- Die Mindestmaße der ERA 2010 sind grundsätzlich einzuhalten

#### **Ergänzendes Freizeitnetz (Ergänzungsnetz)**

Das ergänzende Freizeitnetz verläuft auf touristischen Radwegen und dient damit überwiegend dem touristischen (überörtlichen) Freizeitradverkehr. Die Möglichkeit einer Parallelführung zum Haupt- und Nebennetz ist dabei nicht ausgeschlossen. Die Wege weisen zumeist nicht die direkteste Führung auf, sondern liegen abseits von Hauptverkehrsstraßen überwiegend im Grünen.

- Vorwiegend für den Freizeitverkehr ausgerichtet (Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes möglich)
- Verbindung für den Alltagsradverkehr ist zu prüfen
- Wegeverbindung abseits des Straßenverkehrs

In Abbildung 3.4-1 ist das Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz graphisch dargestellt. Die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten bedeutenden Quellen und Ziele sind hierfür als Ziel mit hohem Radverkehrspotenzial, Ziel mit mittlerem Radverkehrspotenzial und Ziel mit niedrigem Radverkehrspotenzial eingeordnet worden.

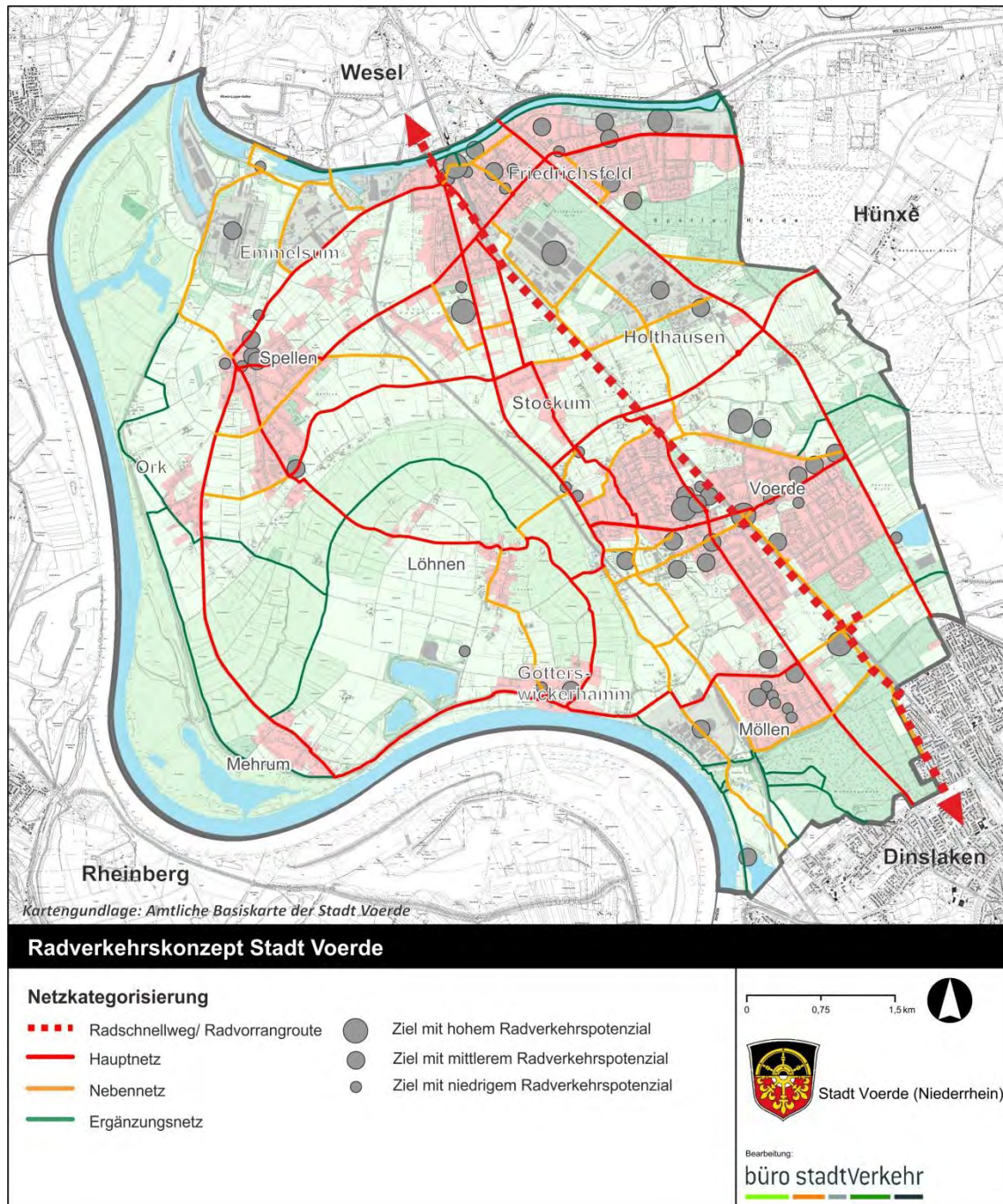


Abb. 3.4-1 Netzkategorisierung im Radverkehr

Die Hauptradwege verlaufen ausgehend von der Innenstadt südlich in Richtung Dinslaken sowie zu den Stadtteilen Götterswickerhamm, Mehrum, Spellen, Friedrichsfeld, Holthausen und Stockum. Wichtige Quellen und Ziele (z.B. Arbeitsplatzschwerpunkt, Schulen etc.) werden durch das Hauptnetz abgedeckt. Die Wegführung entlang des Rheins ist dagegen als Ergänzungsnetz ausgewiesen, da es hauptsächlich dem touristischen Radverkehr dient und keine direkte, zügige Wegführung darstellt.

Die Mindestmaße der ERA sind auf den Haupt- und Nebenradwegen grundsätzlich einzuhalten. An hochfrequentierten Hauptradwegen können die Radwegebreiten sogar über die Mindestmaße der ERA hinaus geplant werden. Beispielsweise können Radwege, die außerorts als gemeinsame Geh- und Radwege geführt werden und ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen aufweisen bzw. bei dem ein zunehmendes Radverkehrsaufkommen zu erwarten ist, durchaus auf eine Breite von 3,00 m ausgebaut werden. Das Regemaß gemäß ERA 2010 beträgt jedoch nur 2,50 m.



### 3.5 Untersuchungsnetz für den Radverkehr

Im Anschluss an die Herleitung der Netzkategorisierung wird das Untersuchungsnetz für den Radverkehr in Voerde vorgestellt. Dieses dient insbesondere für die Mängel- und Maßnahmenanalyse als Grundlage. Basis für das Untersuchungsnetz (Analysenetz) ist das zuvor dargestellte hierarchisierte Netz (vgl. Kapitel 3.4). Die Bestandsanalyse wurde mittels eigener Befahrung durchgeführt, bei der die Radverkehrsinfrastruktur detailliert aufgenommen wurde. Das gesamte Analysenetz wird auf Netzlücken, Gefahren und Barrieren hin überprüft. In Kapitel 4 werden anschließend die Mängel im Netz aufgezeigt. Der Fokus wird auf das Haupt- und Nebennetz gelegt, da der Schwerpunkt des Konzeptes auf der Stärkung des Alltagsradverkehrs liegt. Berücksichtigt wurden dabei auch die zahlreichen Anregungen und Ideen sowie Mängel aus der Online-Beteiligung sowie der ersten Bürgerveranstaltung im Juni 2021. Ebenfalls wurden die von der Stadt Voerde übermittelten politischen Anträge zum Thema Radverkehr untersucht und überprüft (vgl. Anhang 2).

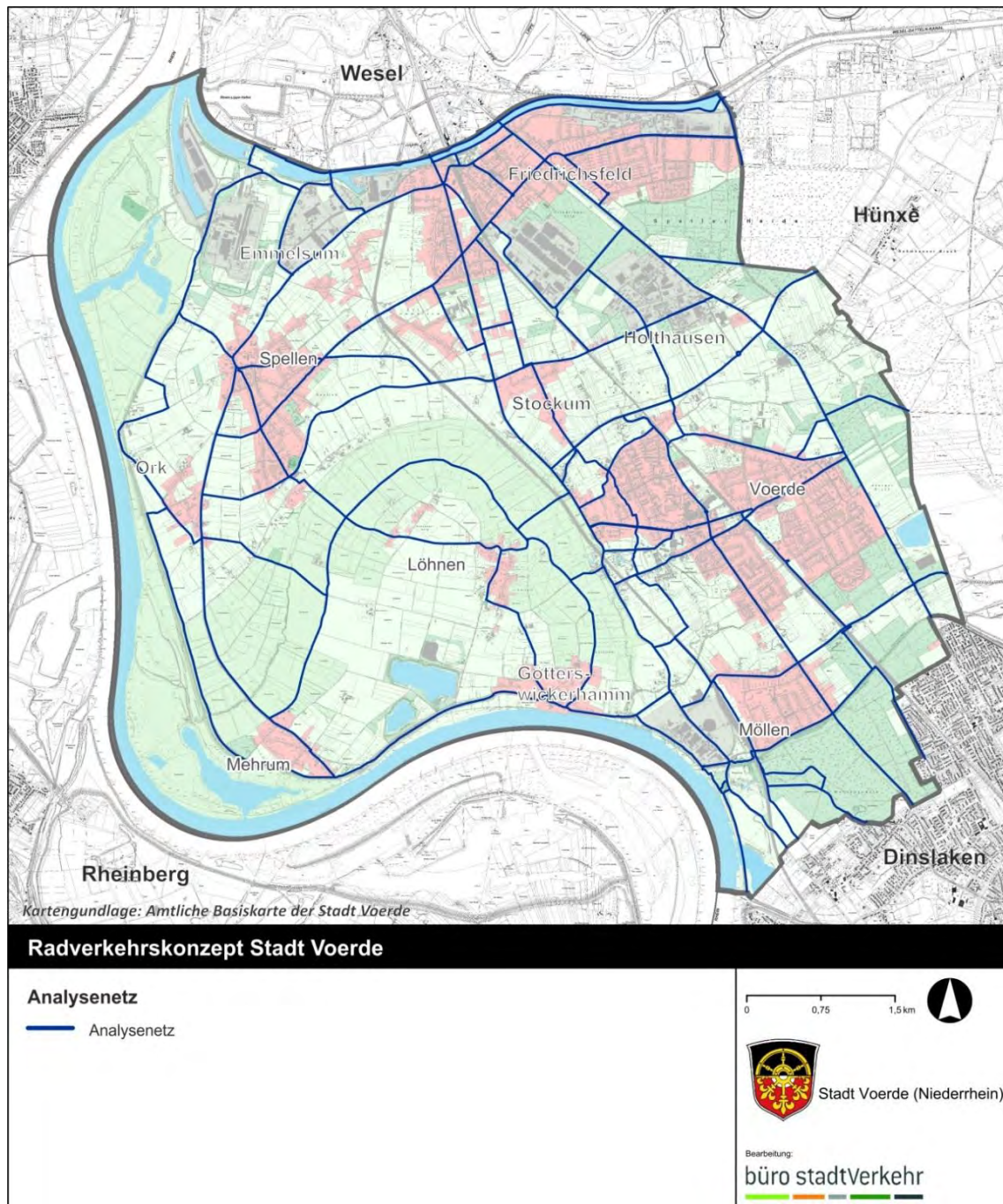


Abb. 3.5-1 Analysenetz



Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden für das Stadtgebiet Voerde folgende Führungsformen an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten im Untersuchungsnetz ermittelt:

### Führungsformen an Radverkehrsanlagen

- Führung im Mischverkehr
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (einseitig und beidseitig geführt)
- Getrennter Geh- und Radweg (einseitig und beidseitig geführt)
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Eigenständiger Radweg
- Eigenständige Wegeführung
- Gehweg „Radfahrer frei“
- Fahrradstraße
- Kein Radangebot vorhanden



Abb. 3.5-2 Führung auf der Fahrbahn, Bülowstraße



Abb. 3.5-3 Getrennter Geh- und Radweg, Spellener Straße



Abb. 3.5-4 Gemeinsamer Geh- und Radweg, Hindenburgstraße (B8)



Abb. 3.5-5 Fehlendes Radangebot, Mehrstraße

### Knotenpunkte

- Lichtsignalanlage
- Kreisverkehr
- Querungshilfe

Es fällt auf, dass in den Wohngebieten der Radverkehr vorwiegend im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. In den Wohngebieten herrscht vornehmlich eine Geschwindigkeit von Tempo 30. Auf Straßen mit einer geringen Geschwindigkeit bis maximal 30 km/h wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. In Tempo-30-Zonen dürfen benutzungspflichtige Radwege nicht ausgewiesen werden (vgl. §45 StVO Abs. 1c). Auch das Aufbringen von Schutzstreifen ist unzulässig, da Straßen in Tempo-30-Zonen keine Fahrstreifenbegrenzungen und Leitlinien umfassen dürfen.<sup>22</sup>

Alle Knotenpunkte auf dem Analysenet wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme untersucht. Die Knotenpunkte werden im weiteren Verlauf folgendermaßen kategorisiert:

- Innerortskreisel

<sup>22</sup> Quelle: Straßenverkehrsordnung (StVO) § 45 StVO Abs. 1c





- Unsignalisierter Knotenpunkt
- Knotenpunkt mit Teilsignalisierung
- Knotenpunkt mit Vollsignalisierung

Die Kategorie „unsignalisierter Knotenpunkt“ befindet sich vornehmlich an den dreiarmigen Knotenpunkten. Knotenpunkte mit Vollsignalisierung sind dagegen besonders an Hauptverkehrsstraßen mit höheren Verkehrsaufkommen vorzufinden. Eine tiefergehende Analyse der Mängel und Maßnahmen an den ausgewählten Knotenpunkten erfolgt in den anstehenden Kapiteln.

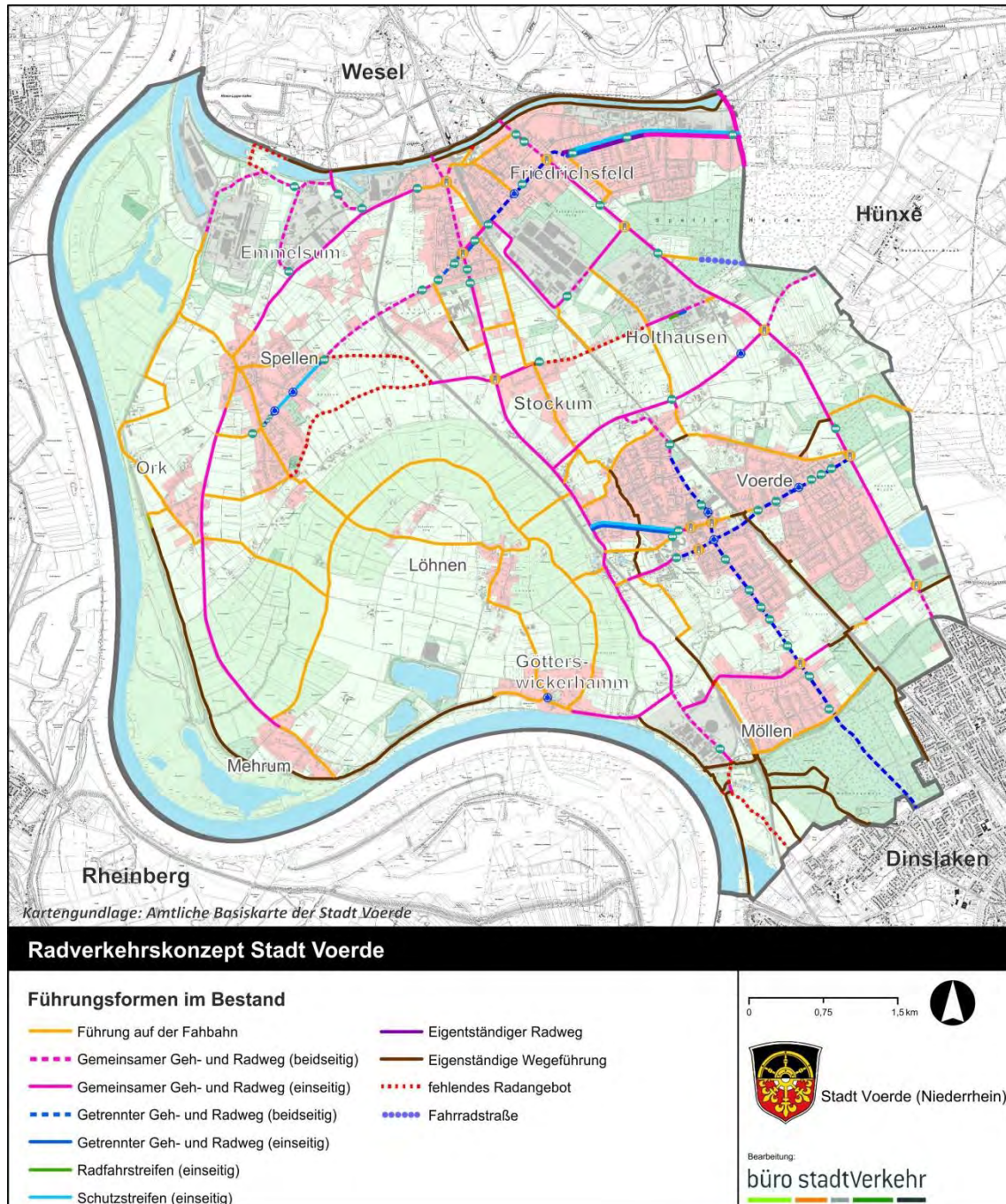


Abb. 3.5-6 Führungsformen im Bestand



### 3.6 Mängelanalyse der Netzkonzeption

In Kapitel 3.6 werden die Kriterien der Mängelanalyse an den Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten kurz vorgestellt. Als Indikatoren für die Ermittlung der Mängel dienen die definierten Qualitätsstandards gemäß ERA (2010). Insgesamt wurden die Oberflächenzustände, Radwegebreiten und -führungen sowie die Beschilderung und Markierung erhoben und bewertet.

#### Mängel Oberfläche

Bei der Erhebung der Radwegeoberflächen wurde nach folgenden Kriterien bewertet:

- Gut: Oberfläche weist nur wenige bis keine Schäden auf
- Mittel: Oberflächen, die vereinzelte Unebenheiten wie Wurzelschäden, Schlaglöcher, Risse an der Oberfläche, Bewuchs und Löcher und Kanten mit < 2 cm Tiefe aufweisen
- Schlecht: Oberflächen mit flächendeckenden Schäden und leichten Beschädigungen und Kanten > 2 cm Tiefe

#### Mängel Radwegebreite

Im Stadtgebiet von Voerde sind einige (benutzungspflichtige) Radwege, die nicht

- gemäß der VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung)
- und/oder den Standards der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) entsprechen

Häufig werden Radwege auf benutzungspflichtigen Radwegen als getrennte Geh- und Radwege geführt, die hinsichtlich ihrer Breite unzureichend sind und nicht mehr den aktuellen Standards entsprechen.

#### Mängel an Knotenpunkten

Die Mängelkriterien an Knotenpunkten für Überquerungsstellen, Ortseinfahrten, Kreisverkehren sowie signalisierten und nicht-signalisierten Knotenpunkten sind in Abbildung 3.6-1 dargestellt.

Überquerungsstellen	Ortseinfahrten	Kreisverkehr	Knotenpunkt signalisiert/unsignalisiert
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überquerungshilfe wie z. B. Mittelinsel oder LSA-Anlage fehlt</li> <li>• Unsichere Überquerungsstelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wechsel von Zweirichtungsverkehr zu Einrichtungsverkehr ohne Querungshilfe z. B. in Form einer Mittelinsel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fehlende Markierung</li> <li>• Fehlende Beschilderung</li> <li>• Führung des Radverkehrs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fehlende Furtmarkierung</li> <li>• Führung des Radverkehrs unsicher</li> <li>• Lange Wartezeiten an LSA-Anlagen</li> <li>• Fehlende Sichtbeziehung</li> </ul>

Abb. 3.6-1 Mängelkriterien an Knotenpunkten

In Abbildung 3.6-2 ist eine graphische Übersicht der Mängel an Radverkehrsanlagen und Knotenpunkten dargestellt. Häufig sind auf längeren Streckenabschnitten Mängel an Radwegeoberflächen aufzufinden. Zudem entsprechen die Radwegebreiten auf einigen Radwegen nicht den ERA-Standards. An Knotenpunkten sind zudem Verbesserungen im Bereich der Radwegführungen und ungesicherten Straßenquerungen erforderlich. Häufig fehlen hier sichere Querungshilfen. Darüber sind im Rahmen der Mängelanalyse auch Netzlücken mit fehlender Radverkehrsinfrastruktur identifiziert worden. An Ortsein- und Ausgängen fehlen außerdem häufig sichere Überleitungen vom gemeinsamen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn.

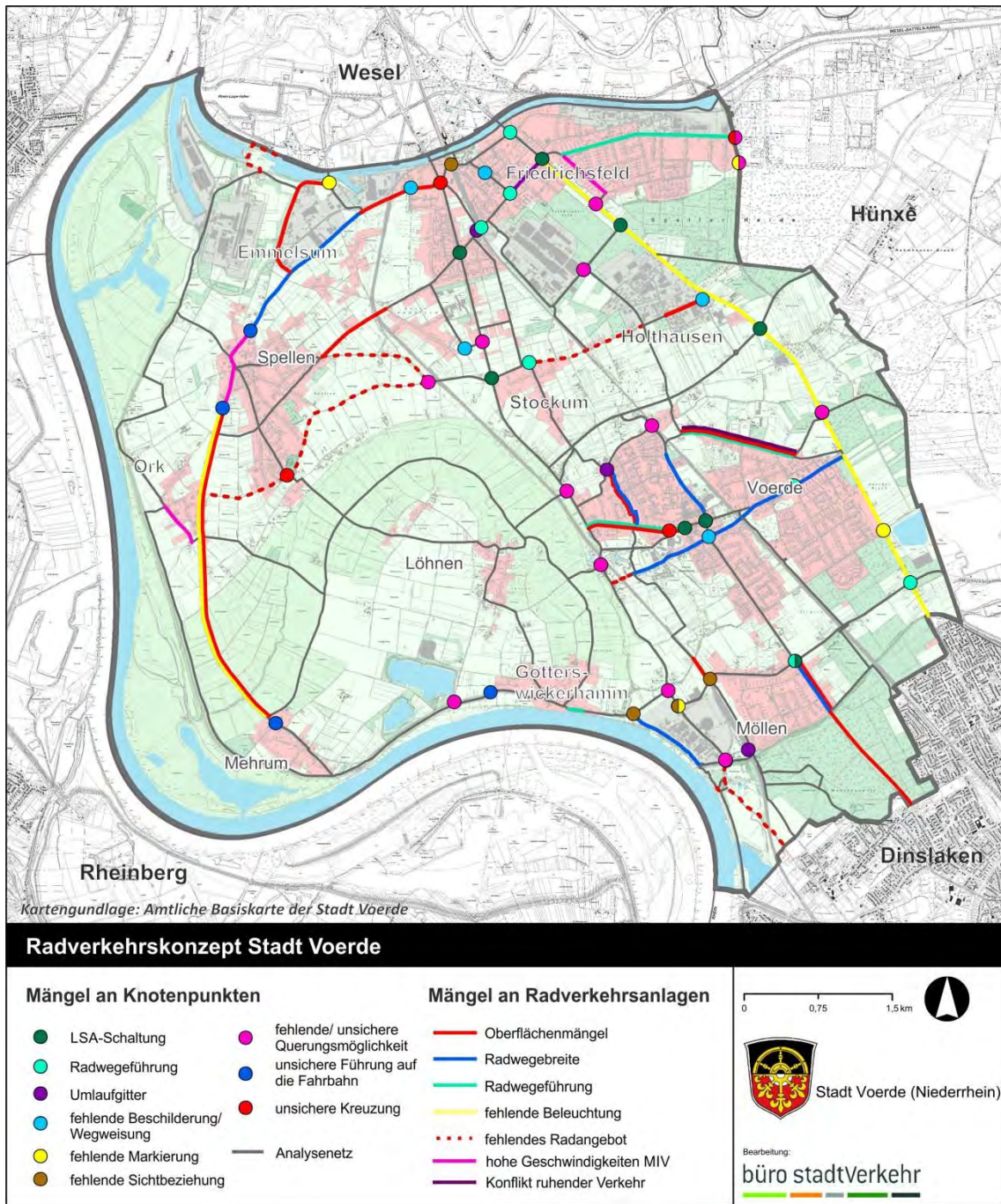


Abb. 3.6-2 Mängelübersicht



In den nachstehenden Abbildungen sind Mängelbeispiele im Stadtgebiet von Voerde aufgezeigt. Eine genaue Beschreibung des Zustandes ist in den Maßnahmentabellen (vgl. Anhang 4) erfolgt.



Abb. 3.6-3 Netzücke, Mehrstraße



Abb. 3.6-4 Radverkehrsführung, Rönkenstraße



Abb. 3.6-5 LSA-Schaltung,  
Dinslakener Straße/ Rahmstraße



Abb. 3.6-6 Radwegeführung am Kreisverkehr,  
Bahnhofstraße/ Alexanderstraße



Abb. 3.6-7 Unsichere Überleitung auf die Fahrbahn,  
Mehrumer Straße



Abb. 3.6-8 Umlaufgitter mit geringem Abstand,  
Alte Mittelstraße/ Spellener Straße



### 3.7 Zusammenfassende Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken – Analyse (SWOT)

Nachdem eine erste Bestandsaufnahme (vgl. Kapitel 2) erfolgt ist und die Mängelanalyse (vgl. Kapitel 3.6) anhand eigener Befahrungen und Bürgerbeteiligungen erarbeitet wurde, können in einem ersten Schritt die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken im Stadtgebiet von Voerde festgehalten werden.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voerde ist verkehrsgünstig über Wasser-, Straßen- und Schienenwege an die Metropole Ruhr sowie an den Niederrhein angebunden</li> <li>• Grundsätzlich gute Voraussetzungen zum Radfahren durch die topographischen Gegebenheiten (kaum Steigungen, sehr flache Topographie)</li> <li>• Viele touristische Routen führen durch das Stadtgebiet entlang des Rheins</li> <li>• Fahrradfreundliche Distanzen innerhalb des Stadtgebiets</li> <li>• Gute Erreichbarkeit der Stadtteile und Versorgungsschwerpunkte</li> <li>• Bahnhaltdepunkte Voerde und Friedrichfeld (Niederrhein) bieten optimale Verknüpfungspunkte für ÖPNV/SPNV und Rad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ist zu vermuten, dass noch viele kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt werden</li> <li>• Mängel an Radwegeoberflächen</li> <li>• Zu schmale Geh- und Radwege</li> <li>• Fehlende Beschilderung/Markierung</li> <li>• Unübersichtliche, gefährliche Knotenpunkte</li> <li>• Fehlende, sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen</li> <li>• Netzlücken</li> <li>• LSA-Schaltung teilweise fahrradunfreundlich</li> <li>• Fehlende Querung über den Rhein als Barriere</li> <li>• Nur begrenzte Querungsmöglichkeiten über die Lippe als Anbindung nach Wesel</li> </ul>
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzung der guten Rahmenbedingungen für Radfahrer (Topographie)</li> <li>• Hohe Pendlerbeziehung in die angrenzenden Nachbarkommunen → Verlagerungspotenzial vom MIV auf Radverkehr</li> <li>• Optimierung der überregionalen Anbindung</li> <li>• Stärkung der Multi/- Intermodalität zur Verknüpfung Radverkehr und ÖPNV/ SPNV =&gt; z. B. durch Ausbau von Fahrradboxen an den Bahnhaltdepunkten</li> <li>• Verbesserung der Radwege insb. zu bedeutenden Quellen und Zielen (z. B. Schulwege, Arbeitsplatzstandorte etc.)</li> <li>• Schaffung sicherer Radabstellanlagen an bedeutenden Zielen (Versorgungsbereiche, öffentliche Einrichtungen, bedeutenden ÖPNV-Haltstellen)</li> <li>• Potenzial zunehmender E-Bikes im Alltagsradverkehr nutzen =&gt; es können höhere Distanzen in kürzerer Zeit zurückgelegt werden</li> <li>• Stadtgebiet Voerde als Teil des regionalen Radwegenetzes des RVR eingebunden (Radschnellweg)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planungs- und Umsetzungskosten der entwickelten Maßnahmenvorschläge (z. B. Ausbau der Radwegeinfrastruktur auf bestimmte Radverkehrsstandards)</li> <li>• Unzureichende Nutzung der guten Rahmenbedingungen</li> <li>• Fahrrad stellt kein ganzjähriges Verkehrsmittel dar (Schaffung von Alternativen bei „schlechten“ Wetterverhältnissen und in den Wintermonaten)</li> <li>• Autoaffine Bevölkerung/ Mobilitätsgewohnheiten und daher geringe Bereitschaft auf das Rad umzusteigen</li> <li>• Stadt Voerde ist nicht bei jeder Radverkehrsverbindung auch Baulastträger</li> </ul>

Abb. 3.7-1 SWOT-Analyse



## 4 Maßnahmenkonzept Radverkehr

Die Maßnahmenkonzeption für den Radverkehr konzentriert sich auf punktuelle Maßnahmenvorschläge, die auf der Mängelanalyse aufbauen. Grundlage bildet das abgeleitete Analysenet für den Radverkehr (vgl. Abb. 3.5-1). Zusätzlich werden allgemeine Maßnahmen benannt, die bei neuen Planungen bzw. Baumaßnahmen berücksichtigt werden sollen (z. B. Barrierefreiheit). Grundlage für die Radverkehrsplanung sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen<sup>23</sup> sowie der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)<sup>24</sup> (vgl. auch Kapitel 3.2)

Die eingegangenen politischen Anträge der Stadt Voerde wurden an den Gutachter übermittelt und nach Überprüfung ggfs. in das Maßnahmenkonzept mit aufgenommen. Die Anträge inkl. der Abwägung sind in Anhang 2 zu finden.

### 4.1 Allgemeine Maßnahmen

Die Allgemeinen Maßnahmen sollten bei Baumaßnahmen und Planungen im Stadtgebiet auch abseits des kategorisierten Radwegenetzes berücksichtigt und umgesetzt werden. Sie sind als Querschnittsaufgabe in jedem Handlungsfeld von Bedeutung. Sie sind dauerhaft umzusetzen und eine grundlegende Voraussetzung, um eine Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr in Voerde dauerhaft zu erreichen.

#### 4.1.1 Führungsformen

##### Radverkehr auf die Fahrbahn führen

Radverkehr sollte, da wo es möglich ist, im Mischverkehr geführt werden, d.h. ohne Radverkehrsanlage.

- Auf Straßen mit wenig Kfz-Verkehr und kaum Lkw-Verkehr (max. 700 Kfz/h)
- Geringe Geschwindigkeiten bis max. 30 km/h
- Geeignete Straßen sind u.a.:
  - Verkehrsberuhigte Bereiche,
  - Tempo-30-Zonen,
  - ruhige Anwohnerstraßen
- Abhängig auch von Breite der Fahrbahn

Wird die Verkehrsstärke unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite überschritten, sollten andere Führungsformen untersucht werden.

##### Sackgassen

Teilweise sind Sackgassen in Voerde nicht als durchlässig für Fußgänger und Radfahrer markiert, obwohl sie durchlässig sind. Dort, wo es möglich ist, sollte das Verkehrszeichen 357-50 „für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse“ aufgestellt werden (vgl. Abb. 4.1.1-1).



Abb. 4.1.1-1 Zeichen 257-50/51 StVO

<sup>23</sup> Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen aus dem Jahr 2010, veröffentlicht durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln.

<sup>24</sup> Quelle: Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist

### Öffnung von Einbahnstraßen

Für den flüssigen Radverkehr stellen Einbahnstraßen in Gegenrichtung oft Hemmnisse dar, die umfahren werden müssen. Auch die Anlieger können ihre eigene Straße mit dem Rad nur in einer Richtung befahren und werden so schon zu Beginn der Fahrt zu Umwegen gezwungen. Das Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr wird durch die Zeichen 240 und 257 StVO gewährt. Voraussetzung ist, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt, eine ausreichende Straßenbreite zur Verfügung steht, damit dem Kfz-Verkehr und entgegenkommenden Radfahrenden eine ausreichende Begegnungsbreite zur Verfügung steht sowie die Verkehrsführung im Streckenverlauf und an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist.

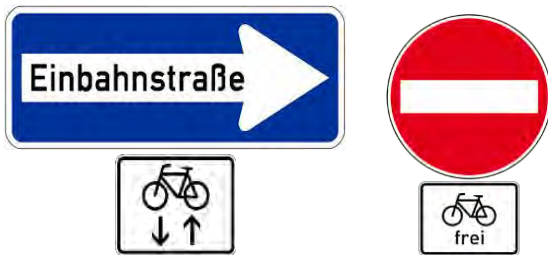


Abb. 4.1.1-2 Zeichen 240 und 267 mit Zusatzschild „Radfahrer frei“ StVO

### 4.1.2 Sicherheit

#### Aufstellflächen für den Radverkehr bei Führung auf Fahrbahnen

An größeren Knotenpunkten, bei denen der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, stehen Radfahrer häufig eng neben den wartenden Kfz. Ihnen sollte Vorrang gewährt werden. Es besteht die Möglichkeit an Knotenpunkten mit Signalisierung eine aufgeweitete Radaufstellfläche an der untergeordneten Straße zu markieren. Sie sollte mindestens 3,00 bis 5,00 m lang sein und mit Fahrradpiktogrammen deutlich erkennbar sein. Die Haltelinie des Kfz-Verkehrs wird durch eine zurückverlegte Haltelinie angeordnet.

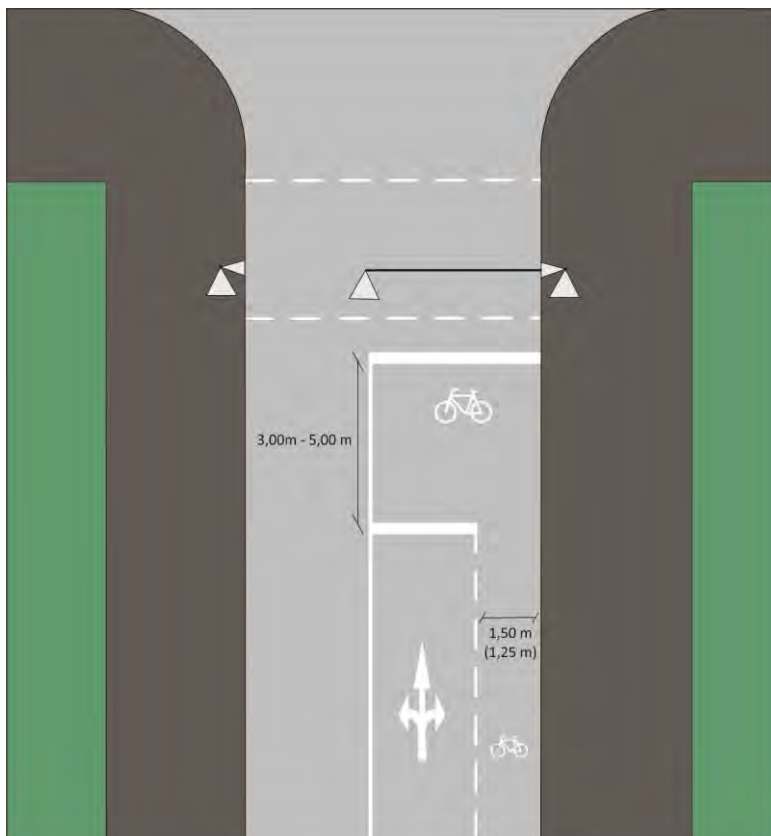


Abb. 4.1.2-1 Aufstellfläche Radverkehr (gemäß ERA 2010, Kapitel 4.4)

## Beleuchtung

Die Beleuchtung von Streckenabschnitten kann die Verkehrssicherheit für Radfahrer bei Dunkelheit erhöhen. Neben der Sicherheit spielt der Aspekt der Angst bei Dunkelheit eine Rolle. Besteht der Wunsch einen Radweg mit angemessener Beleuchtung zu versehen, dann sollte die Beleuchtung den Richtlinien der Forschungsgemeinschaft für Straßen- und Verkehrswesen entsprechen. Neuerdings ist es möglich mit geeigneter Sensorik die Beleuchtung nur dann zu betreiben, wenn der Weg auch genutzt wird.

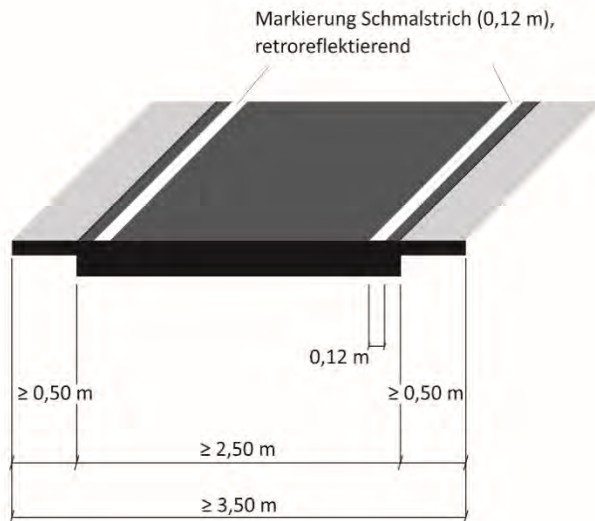


Abb. 4.1.2-2 Radweg mit Markierung eines Schmalstrichs (gemäß ERA 2010, Kapitel 9.2)

Damit Radfahrende bei Dunkelheit nicht vom Weg abkommen, können die Fahrbahnränder von Radwegen auch mit einem durchgehenden Schmalstrich markiert werden (vgl. Abb. 4.1.2-2).

## Fahrkomfort

An vielen Querungsstellen verhindern Bordsteinkanten eine komfortable Querung der Fahrbahn. Einige Überquerungen im Stadtgebiet sind bereits barrierefrei gestaltet worden. Dennoch sollte insbesondere im Speziellen bei anstehenden Planungsarbeiten bzw. Baumaßnahmen die Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Alle Überleitungen und sonstige nutzbaren Flächen sollten barrierefrei ohne Kanten und Stufen nutzbar sein. Dies fördert erheblich den Komfort der Radfahrenden. Erfolgen kann dies zum Beispiel über Bordsteinabsenkungen oder Bitumenkeile.

## Rückbau von Umlaufgittern

Umlaufgitter und Sperrpfosten sind unpraktisch für Fahrradfahrende und Lastenradfahrende, sie ziehen zudem ein höheres Unfallrisiko nach sich und sind daher nach Möglichkeit zu vermeiden. Gemäß ERA 2010, Seite 72, sollte auf den Einsatz von Umlaufsperrern möglichst verzichtet werden. Sind sie im Ausnahmefall erforderlich, ist zu beachten, dass die Durchlassbreite der Umlaufgitter den aktuellen Anforderungen des Radverkehrs entspricht und es zu keiner Behinderung, z.B. bei der Durchfahrt mit Gepäcktaschen, Lastenrädern oder Fahrrädern mit Anhängern kommt. An Gefahrenstellen sind diese Hindernisse/ Einschränkungen für den Radverkehr allerdings nicht immer zu vermeiden, da sie zum einen dem Schutz der Verkehrsteilnehmer beim Kreuzen von Radweg und Straße dienen und andererseits den Kfz-Verkehr am Befahren des Radweges hindern. Zur Einhaltung der geforderten Durchfahrtsbreite sollte der Abstand zwischen den Sperrgittern mind. 1,50 m betragen. Außerdem ist ein Abstand vom Umlaufgitter zur Fahrbahn von 3,00 m zu berücksichtigen. Umlaufgitter und Sperrpfosten sollten so angebracht sein, dass sie den derzeitigen und zukünftigen Anforderungen des Radverkehrs entsprechen und es zu keiner Behinderung beispielsweise bei der Durchfahrt mit Gepäcktaschen, Lastenrädern und Anhängern kommt. Vorstellbar sind:

- Seitliche Verengung des Radweges
- Pollerinstallation gemäß ERA (Sperrpfosten sind zunächst grundsätzlich zu prüfen)





- Installation von Umlaufsperrn gemäß ERA
- Alternative Anordnung von Umlaufsperrn unter Einhaltung der Mindestmaße

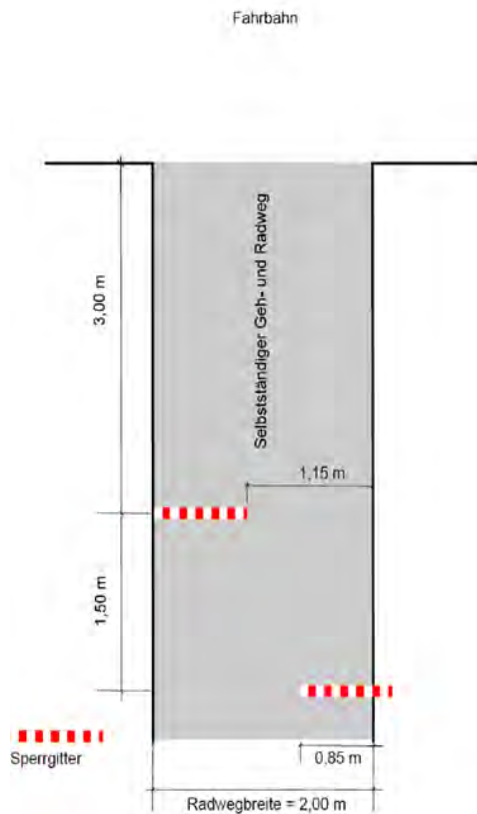


Abb. 4.1.2-3 Installation von Umlaufsperrn gemäß ERA<sup>25</sup>

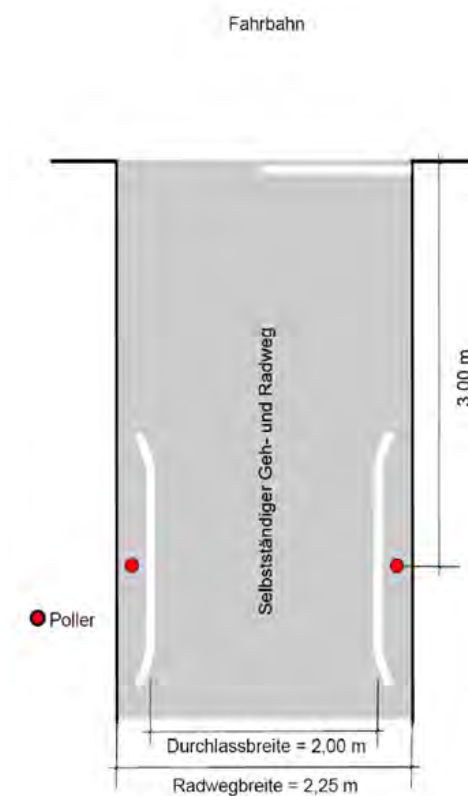


Abb. 4.1.2-4 Seitliche Verengung des Radweges<sup>26</sup>



Abb. 4.1.2-5 Pollerinstallation<sup>27</sup>

<sup>25</sup> Quelle: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. 2015: ADFC-Empfehlungen: Umgang mit Pollern und Umlaufsperrn. Oktober 2015.

<sup>26</sup> Quelle: Ebenda.

<sup>27</sup> Quelle: Ebenda.



### **Führung von Radfahrern an Arbeitsstellen/ Baustellen**

Arbeitsstellen/Baustellen im Straßenraum müssen gesichert werden, um Verkehrsteilnehmer, aber auch Arbeitskräfte zu schützen. Häufig werden zwar von den Behörden geeignete Anordnungen getroffen, diese aber durch Baufirmen nicht immer ausreichend und dauerhaft umgesetzt. Während Fußgänger normalerweise den Gehweg benutzen bzw. den Rand der Fahrbahn, wenn kein Gehweg vorhanden ist, gibt es beim Radverkehr mehrere unterschiedliche Führungsformen.

- Dem Radverkehr soll das Passieren der Arbeitsstelle ohne abzusteigen ermöglicht werden.
- Wenn vor und/oder hinter der Baustelle eine Benutzungspflicht für den Radverkehr besteht, soll sie möglichst entlang der Arbeitsstelle aufrechterhalten werden.
- Falls Rad- und Fußverkehr sich eine gemeinsame Fläche teilen müssten, sollte die Benutzungspflicht aufgehoben werden und der Radverkehr vor der Arbeitsstelle gesichert auf die Fahrbahn eingeleitet.
- Ggf. ist zu prüfen, ob wegen der arbeitsstellenbedingten Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn Tempo 30 angeordnet werden sollte.

### **4.2 Handlungsfeld Radverkehrsanlage**

Das Handlungsfeld Radverkehrsanlage umfasst insgesamt sieben Maßnahmenswerpunkte bzw. -gruppen, die nachstehend erläutert werden:

#### **Handlungsfelder Radverkehrsanlagen**

Ausbau und Neubau der Radverkehrsanlage

Beleuchtung

Fahrradstraße

Markierung

Oberflächensanierung

Umbau

Änderung der Radverkehrsführung

#### **Ausbau und Neubau von Radverkehrsanlagen**

Die Anpassung der Breite der Radverkehrsanlage eines Haupt-, Neben- und Ergänzungswegs erfordert häufig den kompletten Neubau des Radwegs, um eine durchgängig asphaltierte, ebene Oberfläche zu ermöglichen. Bei Neubau der Radwege ist generell die Anpassung der Breite nach mindestens ERA-Standard zu empfehlen, da somit Komfort für den Radfahrenden geschaffen wird und der betroffene Abschnitt eine Zunahme der Radfahrerzahlen ermöglicht. Dies gilt auch für die Wegekategorie „Ergänzungsweg“.

Neben dem Komfort ist eine ausreichende Radwegebreite für eine sichere und konfliktfreie Führung von Bedeutung. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang auch der Pedelec- und E-Bike-Verkehr (v. a. im Zweirichtungsverkehr), der durch seine höheren Geschwindigkeiten neue Ansprüche an die Radverkehrsinfrastruktur – insbesondere deren Radwegebreite im Begegnungsverkehr – stellt.

Wurden bei der Mängelanalyse Netzlücken auf den drei Wegekategorien festgestellt, sollen diese durch die Errichtung von neuen Radverkehrsanlagen gemäß den ERA-Standards oder darüber hinaus geschlossen werden. Damit werden Umwege für die Radfahrenden künftig vermieden und eine zügige Radwegeverbindung im Alltagsradverkehr gewährleistet.



### Beleuchtung

Eine ausreichende und attraktive Beleuchtung auf Radwegen bietet Radfahrenden Sicherheit. Insbesondere zu dunklen Tages- und Jahreszeiten können durch die Installation von Beleuchtung Radwege attraktiver werden und das Radpotenzial steigern.

Künstliche Lichtquellen tragen zum allgemeinen Artenschwund bei. Beispielsweise wird durch künstliche Lichtquellen die Orientierung von Vögeln gestört, Nachtfalter werden von den Lampen angezogen, können sich dort aber weder fortpflanzen, noch Eier ablegen oder Nahrung aufnehmen. Auch auf Pflanzen haben unnatürliche Lichtquellen negative Auswirkungen. So können Laubbäume im Herbst ihre Blätter später verlieren und sind so anfälliger für Frostschäden.

### Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sollen die Attraktivität des Radverkehrs steigern und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr schaffen. Andere Fahrzeuge als Fahrräder dürfen ausgewiesene Fahrradstraßen (Zeichen 244.1) nicht benutzen. Durch Zusatzzeichen können andere Fahrzeuge erlaubt werden. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Fahrradstraßen zeigen Radfahrenden, dass sie als Verkehrsteilnehmer wertgeschätzt werden. Fahrradstraßen werden durch die Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 angeordnet. Mit der Drucksacke 410/21 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO reicht es nun seit Juni 2021 jedoch schon aus, wenn der Straße bereits eine hohe Netzbedeutung im Radverkehr zukommt. Die Interessen sind jedoch auch mit den Belangen anderer Verkehrsmittelnutzerinnen und -nutzer hinlänglich abzuwägen. Durch den geringen Kfz-Verkehr sind Fahrradstraßen deutlich weniger von Lärm- und Schadstoffemissionen betroffen.

Fahrradzonen können analog zu Tempo 30-Zonen angeordnet werden. Die Regelungen ähneln denen von Fahrradstraßen. Für den durch Fahrzeuge verursachten Verkehr gilt eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h. Dabei dürfen Radfahrende nicht gefährdet oder behindert werden. Zusätzlich ist für Elektrokleinstfahrzeuge das Einfahren in eine Fahrradzone erlaubt.

Ziel ist es, die Hauptachsen des Radverkehrs zu beschleunigen und Fahrradfahren komfortabler und sicherer zu gestalten. Das erhöht die Motivation mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zu fahren, insbesondere dann, wenn es sich um kurze bis mittlere Strecken handelt.



Abb. 4.2-1 Zeichen 244.1 und 244.2 StVO

### Markierung

Maßnahmen in Form von Markierungen sind vor allem an den Stellen relevant, an denen die Sicherheit der Radfahrenden beeinträchtigt sein könnte. Im Rahmen von Markierungsmaßnahmen trägt eine farbige Markierung von Furten, Sicherheitsstreifen und Radfahrstreifen an Radverkehrsanlagen beispielsweise zu mehr Sicherheit bei.

### Oberflächensanierung

Die Sanierung der Radwegeoberflächen ermöglicht eine ebene und asphaltierte Wegführung für ein zügiges und gefahrloses Vorankommen im Alltagsverkehr. Bei empfohlenen Sanierungen sollten die Radverkehrsanlagen möglichst den gegenwärtigen Standards entsprechen.



## Umbau

An Stellen, an denen eine bauliche Umstrukturierung des Straßenquerschnittes erforderlich ist, sind Umbaumaßnahmen vorgesehen. Umbaumaßnahmen im Stadtgebiet von Voerde sind zum Beispiel auf der Bahnhofstraße erforderlich. Hier liegen bereits Entwurfsvarianten vor, die den Umbau der Straße mit einer sichereren Radverkehrsführung vorsehen (vgl. Kapitel 2.7).

## Änderung Radverkehrsführung

Unübersichtliche und defizitäre Radwegführungen sollen durch bauliche Anpassungen oder Änderungen der Radverkehrsbeschilderung verbessert werden. Dies kann z. B. mit der Änderung der Radwegführung einhergehen. Durch Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 kann der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt werden. Bei vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radwegen, die deutlich zu schmal sind, um beiden Verkehrsträgern gerecht zu werden, kann eine Konfliktsituation damit entschärft und beiden ausreichend Platz im Straßenraum gewährt werden.

## 4.3 Handlungsfeld Knotenpunkt

Das Handlungsfeld Knotenpunkt umfasst insgesamt acht Maßnahmenswerpunkte bzw. -gruppen, die nachstehend erläutert werden.

Handlungsfelder Knotenpunkte
Anpassung der LSA-Schaltung
Beschilderung
Errichtung einer Querungshilfe
Geschwindigkeitsreduzierung
Markierung
Umbau
Änderung der Radverkehrsführung
Sichere Führung auf die Fahrbahn

### Anpassung LSA-Schaltung

Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster sind noch weit verbreitet, sodass Radfahrende zunächst die Anforderungstaste betätigen müssen, damit für sie grün wird. Der Radverkehr sollte – sofern es sich nicht um eine Dunkelampel handelt – bei Phasenumlauf automatisch Grün erhalten. Bei breiteren Straßen/ größeren Knotenpunkten sollte der Radverkehr ein eigenes Signal erhalten. Die Grünschaltung sollte dabei für den Fuß- und Radverkehr einige Sekunden vor dem Kfz erfolgen.

### Beschilderung

In die Kategorie „Beschilderung“ fallen Maßnahmen im Bereich Beschilderung von Verkehrszeichen. Beispiele sind das Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) und das Zusatzzeichen VZ 1000-32 (Radverkehr kreuzt von links und rechts).

### Errichtung einer Querungshilfe

Eine weitere Maßnahme sieht Verbesserungen im Querungsbereich vom Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr vor. Die Errichtung einer Querungshilfe dient der sicheren Führung des Radverkehrs über die Fahrbahn. Die Markierung einer Wartelinie für Radfahrer (die Markierung der Fahrbahn ist im Einzelfall zu prüfen) oder die Errichtung einer ca. 3,50 m breiten (mindestens 2,50 m) Mittelinsel erhöht die Sicherheit beim Queren der Fahrbahn. Allein ein Fahrrad mit Anhänger weist Längen von 3,00 bis 3,50 m auf.

### **Geschwindigkeitsreduzierung**

Bei Geschwindigkeiten von 30km/h und geringem Lkw-Aufkommen kann der Radverkehr im Mischverkehr ohne Radverkehrsanlage geführt werden. Geschwindigkeitsreduzierung kann zu einer erheblichen Verkehrssicherheit für Radfahrende beitragen. Insbesondere, wenn der Fahrbahnquerschnitt keine eigenständige Radwegführung zulässt, ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn unumgänglich.

### **Markierung**

Mithilfe von Markierungen kann die Sicherheit von Radfahrenden an Knotenpunkten gesteigert werden. Beispielsweise erhöhen rote Einfärbungen von Furten mit Fahrradpiktogrammen die Verkehrssicherheit von Radfahrenden. An unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten etc.) wird dem abbiegenden Kfz-Verkehr verdeutlicht, dass hier Radfahrer die Straße queren. Auch die Markierung von Aufstellflächen für den Radverkehr bei Führung auf Fahrbahn fällt unter diese Kategorie (vgl. Kapitel 4.1.2).

### **Umbau**

Hierunter werden Umbautätigkeiten verstanden, wie beispielsweise der Umbau eines Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr oder die barrierefreie Anpassung von Geh- und Radwegen.

### **Änderung Radverkehrsführung**

Die Änderung der Radwegführung an Knotenpunkten wird dann empfohlen, wenn keine sichere Führung des Radverkehrs an den Knotenpunkten besteht (z. B. fehlende Sichtbeziehungen, Vorfahrtsregelungen etc.).

Ein Beispiel ist die sichere Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten innerorts auf die Fahrbahn. Die Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn wird bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/24h anerkannt. Wird der Radverkehr zuvor auf einem Radweg geführt, ist dieser mit einem Abstand von mindestens 10,00 m vor dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn zu führen (vgl. Abb. 4.3-1).

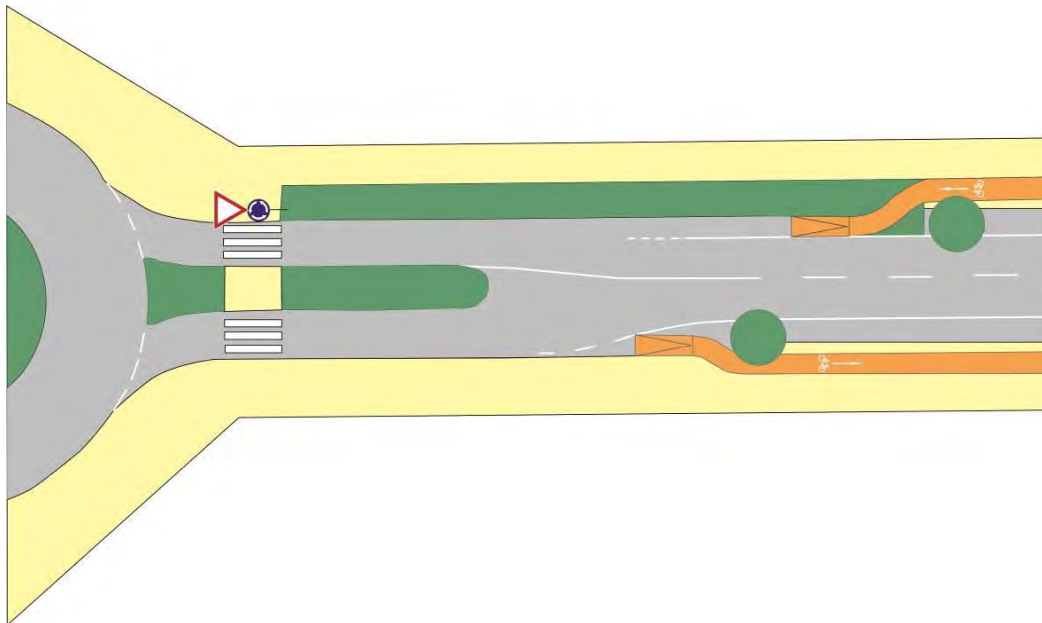


Abb. 4.3-1 Radwegführung an Innerortskreis (gemäß ERA 2010, Kapitel 4.5)

## **4.4 Erläuterungen zu den Maßnahmentabellen**

Die Grundlage für die Maßnahmentabellen bilden die in den vorangegangenen Kapiteln analysierten Mängel und Maßnahmenvorschläge. Sowohl die Mängel als auch die Maßnahmen werden in den Tabellen zusammengefasst und übersichtlich dargestellt. Mithilfe einer Maßnahmennummer ist eine detaillierte Verortung der jeweiligen Maßnahme möglich. Im



Folgendes wird der Aufbau der Maßnahmentabellen für die Handlungsfelder „Radverkehrsanlage“ und „Knotenpunkte“ erläutert. Die Maßnahmen sind dem Anhang 3 und 4 zu entnehmen.

Die beiden Maßnahmentabellen sind mit einer **ID-NR** versehen, die dabei hilft, die Maßnahme im Stadtgebiet anhand der Maßnahmenübersichtskarte (vgl. Anhang 3) zu verorten. Ebenso sind die Maßnahmentabellen im Anhang 4 zu finden.

Maßnahmen für Radverkehrsanlagen gehen das Kürzel **RV** voran. Maßnahmen an Knotenpunkten sind mit dem Kürzel **KN** versehen. Weitere Angaben beziehen sich auf die **Lage** (Straßennamen), die **Länge in m** (nur für Maßnahmen an Radverkehrsanlagen), die **Ortslage** (innerorts oder außerorts) sowie die **Baulastträgerschaft** (Stadt Voerde, Kreis Wesel, Landesbetrieb Straßen.NRW, Bund).

Für die Maßnahmentabellen der Radverkehrsanlagen und Knotenpunkte an klassifizierten Straßen sind zusätzlich, sofern vorhanden, **DTV-Werte** eingetragen (aus der SVZ 2015<sup>28</sup>). Darüber hinaus wird die **zulässige Höchstgeschwindigkeit** angegeben, sofern diese mit erhoben wurde.

Zusätzlich enthalten die Maßnahmentabellen Informationen über die **Radwegekategorie** der Netzhierarchisierung (Haupt-, Neben-, Ergänzungsnetz) sowie eine **Bestandsbeschreibung** mit der Beschreibung der Maßnahmen.

Die **Maßnahmengruppe** der jeweiligen Handlungsfelder ist ebenfalls mit aufgeführt und gibt einen ersten Überblick über die geplanten Maßnahmen. Darauf aufbauend findet in der **Maßnahmenbeschreibung** eine kurze Beschreibung der Maßnahme statt.

Alle Maßnahmen werden mit einer Kostenschätzung angegeben. Es ist zu beachten, dass sich diese lediglich auf den aktuellen Stand (2022) beziehen und sich aufgrund von Anpassungen der Material- und Baukosten in der Folgezeit ändern können. Nachfolgend sind die Kosten in fünf verschiedene Kategorien eingeteilt:

- Kategorie 1: bis 5.000 €
- Kategorie 2: 5.000 € bis 20.000 €
- Kategorie 3: 20.000 € bis 50.000 €
- Kategorie 4: 50.000 € bis 100.000 €
- Kategorie 5: über 100.000 €

Die Gesamtbewertung der Priorisierung gibt eine Empfehlung/ Hilfestellung, welche Maßnahmen prioritär zu entwickeln sind. Aus der Priorisierung wird der Umsetzungszeitraum abgeleitet.

Anhand der folgenden Kriterien werden die Maßnahmen gewichtet und bewertet. Es werden für die jeweiligen Kriterien Punkte von 1 bis 3 vergeben. 1 bedeutet in diesem Sinne hohe Priorität, 2 mittlere Priorität und 3 geringe Priorität.

- **Netzkategorie** (Gewichtungsanteil: 15 %)

Die Netzkategorie richtet sich nach den Verbindungstypen Haupt-, Neben- und ergänzendes Freizeitnetz. Dabei erhält das Hauptnetz eine hohe Priorität (Hauptnetz = 1), das Nebenetz eine mittlere Priorität (Nebenetz = 2) und das ergänzende Freizeitnetz eine niedrige Priorität (Freizeitnetz = 3).

- **Sicherheit** (Gewichtungsanteil: 15 %)

Sofern eine Maßnahme einen hohen Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet, erhält die Sicherheit eine hohe Priorität (Sicherheit = 1).

- **Komfort** (Gewichtungsanteil: 5 %)

Maßnahmen, die eine Veränderung des Komforts erzielen (z. B. Sanierung der Oberfläche, Netzlückenschluss) erhalten eine hohe Priorität (Komfort = 1).

<sup>28</sup> Quelle: Straßenverkehrszählung (SVZ) aus dem Jahr 2015



- **Klimaschutzförderung** (Gewichtungsanteil: 10 %)

Maßnahmen, die eine potenzielle Verlagerung von Wegen mit dem MIV auf den Radverkehr bewirken, werden entsprechend hoch priorisiert (Klimaschutzförderung = 1).

- **Umsetzbarkeit** (Gewichtungsanteil: 55 %)

Im Rahmen der Umsetzbarkeit fließen Kriterien wie der Aufwand der Maßnahme, die Kostenschätzung sowie die jeweilige Baulastträgerschaft mit in die Priorisierung ein. Maßnahmen mit einer sehr hohen Kostenschätzung von über 100.000 EUR erhalten entsprechend eine sehr geringe Priorität (=3).

Anhand der gewichteten Einzelkriterien ergibt sich folgende **Gesamtbewertung** mit definierten Umsetzungszeiträumen für die einzelnen Maßnahmen:

1	Umsetzungszeitraum 1 bis 3 Jahre
2	Umsetzungszeitraum 4 bis 7 Jahre
3	Umsetzungszeitraum 7 bis 10 Jahre

Der Erfolg des Maßnahmenkonzeptes ist an eine wirksame Umsetzung geknüpft. Ein entscheidendes Kriterium ist dabei der Umsetzungszeitraum.

- „Kurzfristig“ (1-3 Jahre)
- „Mittelfristig“ (4-7 Jahre)
- „Langfristig“ (7-10 Jahre)

Die Maßnahmen, die in einem Zeitraum zwischen 1-3 Jahren umgesetzt werden können, betreffen häufig die Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs, v. a. an Knotenpunkten auf Hauptradwegen. Dazu zählen beispielsweise die Errichtung von Schildern oder Signalleuchten sowie die farbliche Markierung von Furten und Piktogrammen.

#### 4.5 Strategische Maßnahmen

Maßnahmen, die in den kommenden 10 Jahren voraussichtlich nicht umgesetzt werden (können) bzw. bei denen eine genaue Untersuchung in Form einer Machbarkeitsstudie erforderlich ist, werden unter den Strategischen Maßnahmen zusammengefasst. Sie sollen die Richtung angeben, in welche sich die Stadt Voerde zukünftig richten kann. Bei etwaigen Planungen kann auf diese Ideen zurückgegriffen werden. In Abbildung 4.5-1 sind die Strategischen Maßnahmen abgebildet. Diese unterscheiden sich nach Planungen einer Radschnellwegeverbindung, Netzlückenschlüsse, Ausbau von Verbindungen und der Idee einer Fährverbindung über den Rhein in Richtung Rheinberg.

Die Planungen für Radschnellwegeverbindungen gemäß der regionalen Radwegeplanung des Regionalverbands Ruhr (RVR) wurden bereits in Kapitel 2.7 näher erläutert. Hier sind im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die genauen Varianten zu prüfen. Bevorzugt wird eine Führung entlang der Eisenbahnschienen. Da jedoch die Planungen der Betuwe-Linie bereits weit vorangeschritten sind, ist die Führung einer parallel zu führenden Radschnellwegeverbindung voraussichtlich nicht möglich.

Bei den Netzlückenschlüssen ist die fehlende Querbarkeit an der Schleuse in Friedrichsfeld aufgenommen worden. Erste Ideen und ggfs. Lösungsansätze könnten mit den jeweiligen Akteuren in den kommenden Jahren in einer ersten Abstimmungsrunde zusammengetragen werden. Zusätzlich sind folgende Netzlücken in den Strategischen Maßnahmen mit abgebildet:

- Verbindung Frankfurter Straße und Unterer Hilding
- Anbindung Waldweg südlich der Heidesiedlung
- Verbindung Kalbecksweg in Richtung Dinslakener Straße
- Verbindung durch den Wald "Am Industriepark" zum Marktplatz
- Nord-Süd-Verbindung Hans-Richter-Straße und Krabbenstraße
- Verbindung über die Lippe



Neben Netzlückenschlüssen ist der Ausbau von Radwegeverbindungen aufgenommen worden. Hierbei sind der

- Radweg am Wesel-Datteln-Kanal und der
- Radweg entlang des Rheins beim STEAG-Gelände

zu nennen.

Ein Vorschlag der auch aus der Bürgerbeteiligung hervorgebracht wurde ist die Schaffung bzw. Idee einer Fährverbindung von Götterswickerhamm in Richtung Orsoy. Eine Rheinquerung in Voerde ist derzeit nicht möglich. Hier würden neben Pendlerinnen und Pendlern vornehmlich der Freizeitradverkehr gestärkt werden.

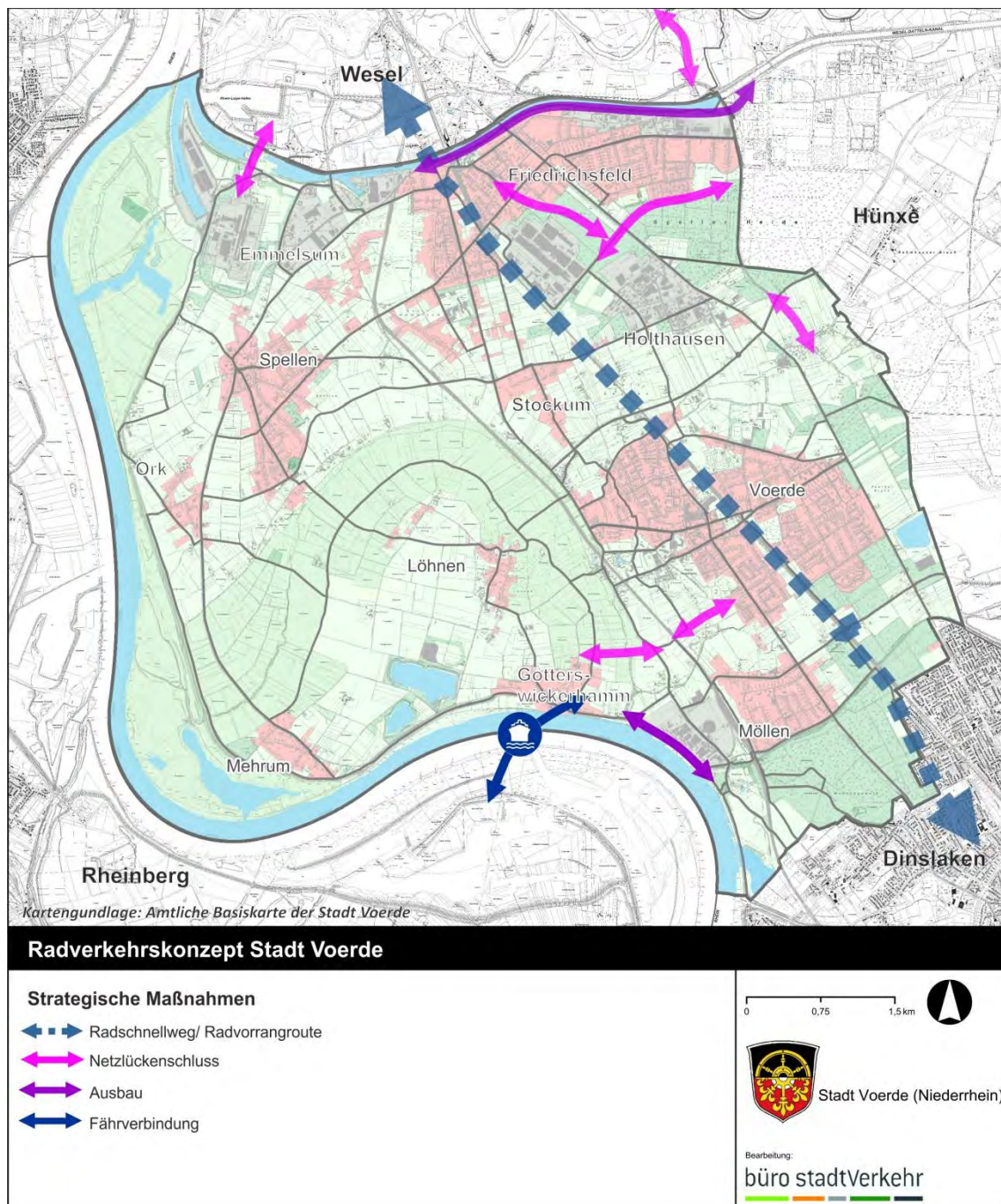


Abb. 4.5-1 Strategische Maßnahmen Radverkehr





## 5 Flankierende Maßnahmen

Die flankierenden Maßnahmen beinhalten zum einen die Optimierung der Fahrradservice-Infrastruktur sowie sogenannte „weiche“ Maßnahmen, die vorrangig Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit umfassen. Darüber hinaus werden flankierende, „weiche“ Maßnahmen zur Pflege des Radwegenetzes und zur Beschleunigung der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen sowie ein Mobilitätsmanagement empfohlen.

Flankierende Maßnahmen für die Stadt Voerde	
Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sichere Radabstellanlagen im Stadtgebiet</li> <li>• Errichtung von Mobilstationen</li> <li>• Etablierung der verbundweiten DeinRadschloss Radabstellanlagen</li> <li>• Fahrradreparaturpoints</li> <li>• (E-)Lastenrad-Verleih/ Das freie Lastenrad</li> </ul>
Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt „STADTRADELN“</li> <li>• Sicherheit auf Schulwegen</li> <li>• Fahrsicherheitstraining für Senioren/ E-Bike-Schulung</li> <li>• Winterdienst auf Hauptradwegen</li> </ul>
Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betriebliches Mobilitätsmanagement</li> <li>• Kommunales Mobilitätsmanagement</li> </ul>

Abb. 5-1 Übersicht Flankierende Maßnahmen

### 5.1 Verbesserung der Fahrradservice-Infrastruktur

Nachfolgend sind die infrastrukturellen Maßnahmen zur Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur aufgeführt.

#### Sichere Radabstellanlagen im Stadtgebiet

Neben der Errichtung von abschließbaren, sicheren Fahrradboxen wird empfohlen, sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen unmittelbar in der Nähe von bedeutenden Alltagszielen zu installieren (z. B. Arbeitsplatzschwerpunkte, Schulen, Innenstadtbereich). Die steigende Anzahl hochwertiger Fahrräder erfordert zunehmend den Bedarf an sicheren Radabstellanlagen. Diese sollten einfach und schnell nutzbar sein und einen hohen Diebstahlschutz aufweisen. Eine Überdachung sorgt zusätzlich für mehr Witterungsschutz. An sechs bedeutenden Standorten in Voerde wurden die Radabstellanlagen genauer untersucht und Maßnahmen für die Installation oder Optimierung vorhandener Radabstellanlagen gegeben. Diese sind der Abbildung 5.1-1 zu entnehmen.

Zusätzlich hat sich im Rahmen der Beteiligungen ergeben, dass im Bereich des Rheinuferes in Götterswickerhamm, insbesondere in den Sommermonaten ein erhöhter Radabstellbedarf vorliegt. Hier kann die Stadt Voerde darüber nachdenken, am Parkplatz Rheinpromenade mobile Radabstellanlagen in der Hochsaison zu errichten. Diese könnten beispielsweise auf einem Pkw-Parkplatz errichtet werden.



## Radverkehrskonzept für die Stadt Voerde

Stand: August 2022

	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 Rat-hauseingang

Abb. 5.1-1 Maßnahmen Radabstellanlagen im Stadtgebiet Voerde



### Errichtung von 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:<sup>29</sup>

- 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:<sup>30</sup>

- 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 und die konkreten Ausstattungselementen der potenziellen Mobilstationen genauer untersuchen und definieren.

### Etablierung der verbundweiten DeinRadschloss Radabstellanlagen

Die Verbesserung der Radabstellsituation an ÖPNV-Haltepunkten ist ein wesentlicher Baustein in Voerde, um mehr Menschen zu motivieren, auf die Verkehrsmittel Fahrrad und Bahn oder Schnellbus umzusteigen. In Voerde sind bereits Fahrradboxen am Bahnhof Voerde aufgestellt. Zusätzlich befindet sich eine nicht mehr abschließbare Sammelradabstellanlage am Bahnhof Friedrichsfeld (vgl. Kapitel 2.4).

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-Nutzende 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

<sup>29</sup> Kreis Wesel 2020: Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel. MOBIL IM KREIS WESEL. Klimafreundlich. Flexibel. Vernetzt. Wesel.

<sup>30</sup> Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 2020: Verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen. Endbericht. Düsseldorf.



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 Nutzenden 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).<sup>31</sup>

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.



Abb. 5.1-2 Beispiel einer DeinRadschloss-Radabstellanlage am Bahnhofpunkt Krefeld Königshof (Eigene Aufnahme)

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

In einem ersten Schritt bietet es sich an, einen Abstimmungstermin mit der Stadtverwaltung, dem VRR und DeinRadschloss durchzuführen. 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.

#### Öffentliche „Radreparaturpoints“

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

<sup>31</sup> Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) o. J.: DeinRadschloss. Moderne, sichere Fahrradabstellanlagen mit digitalem Hintergrundsystem. Gelsenkirchen.

- Rathausplatz Voerde
- Bahnhofpunkt Friedrichsfeld
- Friedrichsfeld Ortskern (Am Markt)
- Spellen Ortskern (Friedrich-Wilhelm-Straße)
- Rheinufer in Götterswickerhamm im Bereich des Restaurants „Zur Arche“
- Eventuelle Standortsuche in Voerde-Ost und Friedrichsfeld-Ost

Die Kosten eines Radreparaturpoints inkl. Fahrradpumpe liegen bei ca. 2.000 bis 2.500 €. Eine Förderung ist derzeit noch nicht möglich.



Abb. 5.1-3 Fahrradboxen mit Reparaturpoint

### **(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 E-Lastenradverleihs für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmer 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. Unternehmen und Einwohner der Stadt Voerde können erste Erfahrungen mit dem Umgang von E-Lastenrädern sammeln und werden gegebenenfalls dazu angestoßen sich ein eigenes Lastenrad anzuschaffen.

## **5.2 Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit**

Nachfolgend sind einige Kampagnen und Formen der Öffentlichkeitsarbeit aufgeführt, die vornehmlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen und das Radfahren bewerben. Im Fokus stehen hier insbesondere Kinder und Jugendliche sowie Senioren, die im Straßenverkehr besonders zu schützen sind.

### **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.<sup>32</sup>

Die Stadt Voerde hat im Jahr 2022 bereits zum sechsten Mal gemeinsam mit dem Kreis Wesel und weiteren kreisangehörigen Kommunen am STADTRADELN teilgenommen. Im Zeitraum vom 08.05.2022 bis 28.05.2022 konnten alle, die in Voerde wohnen, arbeiten, einem Verein zugehörig sind beim STADTRADELN teilnehmen und möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurücklegen.

- 2020: 700 aktive Radelnde mit insgesamt 51 Teams und 128.835 km
- 2021: 894 aktive Radelnde mit insgesamt 59 Teams und 143.558 km
- 2022: 1.160 aktive Radelnde mit insgesamt 61 Teams und 195.534 km



Abb. 5.2-1 Ergebnisse Stadtradeln 2022<sup>33</sup>

### Sicherheit auf Schulwegen

Zur Sicherung und Stärkung von Schulwegen in Voerde können verschiedene Projekte in Betracht gezogen werden. Eine Verkehrserziehung in der Schule beinhaltet zum einen den Aspekt Mobilitätsalternativen aufzuzeigen und die Verkehrssicherheit der Schülerinnen und Schüler zu schulen. Mobilitätserziehung an Schulen betrifft sowohl die Ausbildung der Schülerinnen und Schüler als auch die entsprechende Weiterbildung der Lehrerinnen und Lehrer als Multiplikatoren. Ziel sollte es sein, den Hol- und Bringverkehr der Eltern mit dem privaten Pkw deutlich zu verringern.

Der „Radlbus“ 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.<sup>34</sup>

Die Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen dient dazu, die Konflikte zwischen Pkw sowie Radfahrende und zu Fuß Gehende während der Hol- und Bringverkehre 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

<sup>32</sup> Quelle: Klima-Bündnis 2022: Stadtradeln. Radeln für ein gutes Klima. Abrufbar unter: [www.stadtradeln.de/home](http://www.stadtradeln.de/home)

<sup>33</sup> Quelle: Klima-Bündnis 2022: Stadtradeln. Radeln für ein gutes Klima. Abrufbar unter: [www.stadtradeln.de/voerde](http://www.stadtradeln.de/voerde)

<sup>34</sup> Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 2020: Radlbus. Fünftklässler werden per Fahrrad in die Schule begleitet. Abrufbar unter: [www.nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/12187](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/12187)



der Haltestelle aus- oder einsteigen ohne andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden und die restlichen Meter zu Fuß zur Schule zurücklegen.<sup>35</sup>

### **Fahrsicherheitstraining / E-Bike-Schulungen**

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.<sup>36</sup>

### **Sauberkeit und Winterdienst auf Hauptadwegen**

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. Darüber hinaus behindern häufig an Abbiegebeziehungen Bepflanzung (z. B. Hecken, Büsche) die Sichtbeziehungen beim Abbiegen. Bewuchs wird außerdem auch häufig auf Geh- und Radwegen als Einschränkung gesehen, da sie die Breite von Wegen deutlich minimieren. Laut Rechtsprechung wird Gehenden und Radfahrenden eine eigenverantwortliche Aufmerksamkeit abverlangt, nach der erkennbaren Hindernissen ausgewichen werden soll. Bei den betroffenen Bürgerinnen und Bürger 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 Hauptadwegen gelegt werden. Es ist ratsam, dass die Stadt Voerde sich mit dem Kreis und weiteren relevanten Baulastträgern gemeinsam abstimmt und entsprechende Organisationsstrukturen und Arbeitsabläufe sowie rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen festlegt.

## **5.3 Mobilitätsmanagement**

### **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

Die Stadtverwaltung dient in erster Linie als Vorbildfunktion.<sup>37</sup>

### **Betriebliches Mobilitätsmanagement**

Die Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements zielt auf eine Stärkung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote in Betrieben ab. Interessierte Unternehmen erhalten eine

<sup>35</sup> Siehe hierzu auch den Maßnahmenvorschlag 13.2, 13.3, 13.7, 13.8 des Klimaschutzkonzeptes der Voerde aus dem Jahr 2015

<sup>36</sup> Siehe hierzu auch den Maßnahmenvorschlag 13.7 des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Voerde aus dem Jahr 2015

<sup>37</sup> Siehe hierzu auch den Maßnahmenvorschlag 7.12 des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Voerde aus dem Jahr 2015



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 Bikesharingsystemen
- 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.<sup>38</sup>

<sup>38</sup> Siehe hierzu auch den Maßnahmenvorschlag 13.8 des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Voerde aus dem Jahr 2015





## 6 Controlling, Verstetigung und Kommunikation

Die erfolgreiche Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist an eine regelmäßige Überprüfung der Zielerreichung in Form eines Controlling-Systems sowie einer Verstetigungsstrategie gebunden. Zudem nimmt die Kommunikation der Radverkehrsmaßnahmen in der Umsetzung eine bedeutende Rolle ein. Für die Weiterverfolgung und Umsetzung des Konzeptes ist es daher von Bedeutung, dass die Planungen vertiefend vorangetrieben werden. Die Maßnahmen sollten ggf. geprüft und konkret ausgearbeitet werden, damit die empfohlenen Umsetzungszeiträume eingehalten werden können. Nur so kann die Stadt Voerde die Nahmobilität nachhaltig fördern und die Umweltbelastungen verringern sowie das Ziel der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2035 erreichen (Ziel des Klimaschutzkonzeptes: 2012 bis 2035 Reduktion um 30 %).

### Controlling und Verstetigung

Eine hohe Anzahl an Maßnahmen betrifft vor allem andere Baulastträger als die Stadt Voerde selbst. Daher ist für die Maßnahmenumsetzung des Radverkehrskonzeptes eine Abstimmung der Vertreter der Stadt mit den entscheidenden Baulastträgern maßgeblich. Innerorts liegt die Baulastträgerschaft vorwiegend bei der Stadt Voerde, außerorts hingegen beim Bund, Landesbetrieb Straßen.NRW und dem Kreis Wesel. Damit ist Voerde für außerorts liegende Maßnahmen nicht zuständig und auf eine enge Abstimmung mit den Baulastträgern angewiesen. Demzufolge sind für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des vorliegenden Radverkehrskonzeptes eine Vielzahl an Akteuren gefragt.

Darüber hinaus ist für die Realisierung der zahlreichen Maßnahmen die Schaffung finanzieller und personeller Voraussetzungen in der Stadtverwaltung notwendig. Die Umsetzung der infrastrukturellen Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes und des flankierenden Maßnahmenkonzeptes stellt eine langfristige Aufgabe dar, die personelle und finanzielle Ressourcen erfordert. Dieser Mehraufwand ist im Stadthaushalt zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang kann ein wichtiger Baustein die Benennung eines Radverkehrsplaners in der Stadtverwaltung sein, der die fachbereichsübergreifende Umsetzung des Konzeptes betreut, Fördermittelanträge stellt und die Abstimmung der Maßnahmen mit den beteiligten Akteuren organisiert.

Aus gutachterlicher Sicht ist ein gemeinsames Treffen aller beteiligter Akteure (Stadt Voerde, Baulastträger, Verbände etc.) zur Überprüfung der überwiegend kurz- bis mittelfristig umzusetzenden Maßnahmen nach ca. zwei Jahren vorstellbar. Die Umsetzungsschritte und Ausführungen von Maßnahmen können gemeinsam evaluiert und vorangetrieben werden. Es ist anzumerken, dass die Maßnahmen nicht innerhalb des nächsten Jahres umzusetzen sind, sondern dass das Konzept ein nachhaltiges ist mit einer Umsetzungsdauer von bis zu 10 Jahren oder mehr. Vor allem langfristige und perspektivische (strategische) Maßnahmen benötigen eine hohe Vorlaufplanung und erhöhten baulichen Aufwand.

Eine hilfreiche Methodik stellt eine Mobilitätsbefragung in der Stadt Voerde dar, anhand der gemessen werden kann, inwiefern sich der Radverkehrsanteil beispielsweise durch die Umsetzung von Maßnahmen verändert. Als Erhebungsturnus empfiehlt sich ein Fünf-Jahres-Rhythmus. Dabei soll sich das Befragungsdesign an den Landesstandards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung der AGFS halten, um Vergleichbarkeiten – z. B. in Zeitreihen – zu ermöglichen.

### Kommunikationsstrategie

Die Öffentlichkeitsarbeit ist ein wichtiger Bestandteil zur Bekanntmachung der Inhalte des Radverkehrskonzeptes. Kommunikationsarbeit gewinnt zunehmend an Bedeutung und gilt als wichtiger Bestandteil, der zum Umdenken anregt. Beispielsweise können Menschen so zum Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad bewegt werden. Darüber hinaus kann die Akzeptanz für das Verkehrsmittel Fahrrad verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes ist es daher erforderlich, eine erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Diese sollte zunächst intern ansetzen und die Fahrradnutzung innerhalb der Verwaltung verbessern, damit Mitarbeitende als „Vorbildfigur“ fungieren. Allgemein sollte die Kommunikationsarbeit möglichst alle Zielgruppen ansprechen und dadurch breit aufgestellt sein.



Zu möglichen Strategien zählen verschiedene Kampagnen und Wettbewerbe, welche die Vorteile des Radfahrens betonen und anregen über das Mobilitätsverhalten nachzudenken. Ein Beispiel ist die Kampagne „Stadtradeln“, an dem die Stadt Voerde in den vergangenen Jahren bereits erfolgreich teilgenommen hat. Eine Fortführung der Kampagne ist auch für die kommenden Jahre zu empfehlen (vgl. Kapitel 5.2). Zur Öffentlichkeitsarbeit zählen auch Kommunikationsmaßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit. Als Beispiel ist hier die Schulung von Senioren im Umgang mit E-Bikes/ Pedelecs unter dem Slogan „Sicher mobil im Alter“ zu nennen (vgl. Kapitel 5.2).

Auf der Homepage der Stadt Voerde sollte zudem in regelmäßigen Abständen darüber informiert werden, welche Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen umgesetzt bzw. in Planung sind. Dies kann die Akzeptanz gegenüber der Verwaltung und der Politik erhöhen. Darüber hinaus können Bürgerinnen und Bürger nachvollziehen, welche Radverkehrsmaßnahmen des Konzeptes bereits umgesetzt wurden oder werden bzw. welche zukünftigen Maßnahmen noch folgen.

Insgesamt ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit durch Kampagnen, Informationsflyer und Veranstaltungen im öffentlichen Raum wichtig, um möglichst alle Zielgruppen in Voerde zu erreichen. In diesem Zusammenhang ist eine verstärkte Nutzung der sozialen Medien zu empfehlen, damit auch zunehmend junge Personen erreicht werden können.



## 7 Fördermöglichkeiten

Für die Förderung von Radverkehrsmaßnahmen stehen den Städten und Gemeinden verschiedene Fördermittel zur Verfügung. Nachfolgend werden für die Umsetzung der Maßnahmen einige Möglichkeiten aufgezeigt:

### **Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld („Kommunalrichtlinie“)**

- Ziel ist es, die Anreize zur kostengünstigen Erschließung von Minderungspotenzialen im kommunalen Umfeld zu verstärken, die Minderung von Treibhausgasemissionen zu beschleunigen und messbare Treibhausgaseinsparungen zu realisieren.
- Beispiele: Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Lichtsignalanlagen, Mobilitätsstationen, Wegweisungssysteme für Radverkehrsrouten, Neubau von Radwegen, Umgestaltung von Knotenpunkten, Radabstellanlagen, Grüne Welle für den Radverkehr
- Fördersatz steht in Abhängigkeit des investiven Förderschwerpunktes.
- Fördergeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU)
- Geltungsdauer: 31.04.2024

### **Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)**

- Ziel des Förderaufrufes ist es unter anderem, die Treibhausgase durch modellhafte Projekte in den Kommunen zu verringern und den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Das Antragsverfahren verläuft in einem zweistufigen Verfahren ab. In einem ersten Schritt sind Projektskizzen einzureichen, in dem quantitativ und qualitativ dargestellt wird, wie und in welchem Umfang der Klimaschutzbeitrag geleistet wird. Nach Aufforderung kann der Antrag gestellt werden.
- Beispiele: Ausstattungen von Mobilstationen (z. B. Fahrradparkhaus, Ladestationen etc.), Querungseinrichtung, Radwegeneubau; Radwegeumgestaltung; Schutzstreifen; Self-Service-Dienstleistung und Verkaufsautomat; Smart Locker, Güter- und Warenstation, usw.
- Fördersatz: Der Förderhöchstsatz beträgt bis zu 80 %, für finanzschwache Kommunen eine erhöhte Förderquote mit bis zu 100 %.
- Fördergeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU)
- Geltungsdauer: 15.11.2023

### **Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinie Nahmobilität FÖRi-Nah)**

- Das Land NRW gewährt im Rahmen dieser Richtlinie und nach Maßgabe der Verwaltungsvorschrift für Zuwendungen an Gemeinden, Zuwendungen für Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung der Nahmobilität (nichtmotorisierter Individualverkehr) in den Gemeinden.
- Beispiele: Fahrradstationen, Rad- und Fußverkehrsanlagen, Fahrradabstellanlagen
- Fördersatz: Der Förderhöchstsatz beträgt bis zu 80 %, für finanzschwache Kommunen bis zu 85 % und einem Eigenanteil von 15%.
- Fördergeber: Ministerium für Verkehr NRW (VM NRW)
- Geltungsdauer: 31.12.2024

### **Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland**

- Mit der Radverkehrsförderung innovativer Projekte werden insbesondere investive Maßnahmen zur Radverkehrsförderung unterstützt. Neue Ideen und Konzepte sollen aus der modellhaften Erprobung und Praxis heraus entwickelt werden, die auch für andere Räume übertragen werden können und damit einen Beitrag zur Radverkehrsverbesserung leisten können. Neben der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur



wird auch die nachhaltige Mobilität in Form von Mobilitätskonzepten gefördert. Das Antragsverfahren verläuft in einem zweistufigen Verfahren ab. In einem ersten Schritt sind Projektskizzen einzureichen, in dem quantitativ und qualitativ dargestellt wird, wie und in welchem Umfang der Klimaschutzbeitrag geleistet wird. Nach Aufforderung kann der Antrag gestellt werden.

- Beispiele zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur: Bike-and-Ride-Anlage, Fahrradstation; Fahrradbrücke, Fahrradparkhaus, Umgestaltung von Knotenpunkten  
Beispiele für Nachhaltige Mobilität: Mobilitätskonzept; Quartierskonzept, Verkehrskonzept
- Fördersatz: Der Förderhöchstsatz beträgt bis zu 80 %, für finanzschwache Kommunen eine erhöhte Förderquote mit bis zu 100 %.
- Fördergeber: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
- Geltungsdauer: 31.12.2026



## 8 Fazit und Ausblick

Die Stärkung des Radverkehrs trägt einen wichtigen Impuls zur Steigerung der Lebensqualität der Bevölkerung und zur Verbesserung des Radfahrens in Voerde bei. Das vorliegende Radverkehrskonzept zeigt Maßnahmen auf, wie der Radverkehrsanteil in der Stadt Voerde in den kommenden zehn Jahren gesteigert und das Ziel der CO<sub>2</sub>-Reduktion, welches sich die Stadt Voerde bis zum Jahr 2035 zum Ziel gesetzt hat, unterstützt werden kann.

Mit dem vorliegenden Konzept wurde eine Grundlage geschaffen, um den Radverkehr anhand von infrastrukturellen und flankierenden Maßnahmen in den kommenden Jahren zu fördern. Aktuelle und zukünftige Trends im Bereich Radverkehr sind bei den Planungen zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist auf die zunehmende Anzahl und Nutzung von E-Bikes und Pedelecs sowie E-Scootern im Alltagsradverkehr hinzuweisen, die höhere Fahrgeschwindigkeiten erlauben und damit vor allem eine direkte und komfortable Verbindung auf Radwegen bevorzugen. Darüber hinaus können mit Fahrrädern mit elektrischer Unterstützung durchaus längere Distanzen im Alltagsverkehr zurückgelegt werden.

Insgesamt sollten die eng mit der Stadt Voerde abgestimmten Maßnahmen sukzessive umgesetzt werden. Die schrittweise Umsetzung kleinerer und größerer Maßnahmen wird empfohlen, um schlussendlich im Sinne einer nachhaltigen Mobilität das gesamte Potenzial zur Stärkung des Umweltverbundes und Reduktion der Arbeitsweg-Emissionen abzurufen. Dabei geben insbesondere die Maßnahmen, die die Verbindungen zu den Nachbarkommunen stärken, langfristig einen wichtigen Impuls für die Alltagsmobilität. Bei anstehenden Straßensanierungen bzw. dem Neubau von Straßen sind die Belange der Radfahrenden zukünftig stets zu berücksichtigen und sollten nicht außer Acht gelassen werden. Daher sollte bei anstehenden Baumaßnahmen und Planungen die Umsetzung der Maßnahmen aus dem vorliegenden Radverkehrskonzept berücksichtigt und ggfs. angepasst werden.



## Quellenverzeichnis

**Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. 2022:** Ergebnisse ADFC-Fahradklima-Test 2020. Abrufbar unter: [www.fahradklima-test.adfc.de/ergebnisse](http://www.fahradklima-test.adfc.de/ergebnisse)

**Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. 2015:** ADFC-Empfehlungen: Umgang mit Pollern und Umlaufsperrern. Oktober 2015.

**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. 2021:** Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten. Ausgabe 2021. Köln.

**Klima-Bündnis 2022:** Stadtradeln. Radeln für ein gutes Klima. Abrufbar unter: [www.stadtradeln.de/voerde](http://www.stadtradeln.de/voerde)

**Kreis Wesel 2020:** Mobilitätskonzept für den Kreis Wesel. MOBIL IM KREIS WESEL. Klimafreundlich. Flexibel. Vernetzt. Wesel.

**Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen 2022:** Bevölkerungsvorausberechnung 2021 bis 2050 (Gemeinden) nach Geschlecht - Gemeinden – Stichtag. (Stand 06/2022).

**Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen 2019:** Berufseinpender (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden – Stichtag. Voerde (Stand 06/2019).

**Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen 2019:** Berufsauspendler (Tagespendler) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden – Stichtag. Voerde (Stand 06/2019).

**Landesregierung des Landes Nordrhein-Westfalen 2016:** Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Düsseldorf.

**Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2020:** Das landesweite Radverkehrsnetz NRW. Abrufbar unter: [www.radverkehrsnetz.nrw.de/rvn\\_rvn.asp](http://www.radverkehrsnetz.nrw.de/rvn_rvn.asp)

**Nationaler Radverkehrsplan (2020): Radlbus. Fünftklässler werden per Fahrrad in die Schule begleitet.** Abrufbar unter: [www.nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/12187](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/12187)

**Regionalverband Ruhr 2018: Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr. Essen.**

**Stadt Voerde 2022:** Einwohnerzahlen der Stadt Voerde (Niederrhein) zum 31.12.2021. Abrufbar unter: [www.voerde.de/de/inhalt/einwohnerzahlen-31122021/](http://www.voerde.de/de/inhalt/einwohnerzahlen-31122021/)

**Stadt Voerde 2022:** Einwohnerzahlen Statistik. Einwohnerzahlen nach Stadtteilen, Familienstand, Religionszugehörigkeit und Altersstruktur. Abrufbar unter: [www.voerde.de/de/dienstleistungen/einwohnerzahlen/](http://www.voerde.de/de/dienstleistungen/einwohnerzahlen/)

**Stadt Voerde 2015:** Integriertes Klimaschutzkonzept Teil 2: Endbericht. Voerde.

**Stadt Voerde 2017:** Gutachten als Grundlage für die Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes. Voerde.

**Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013** (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) o. J.:** DeinRadschloss. Moderne, sichere Fahrradabstellanlagen mit digitalem Hintergrundsystem. Gelsenkirchen.

**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) 2020:** Verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen. Endbericht. Düsseldorf.



## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.2-1	Ablaufplan des Radverkehrskonzeptes Stadt Voerde.....	3
Abb. 1.3.1-1	INKA-Online-Beteiligung in Voerde.....	4
Abb. 1.3.2-1	Erste Bürgerveranstaltung (Bild 1).....	5
Abb. 1.3.2-2	Erste Bürgerveranstaltung (Bild 2).....	5
Abb. 1.3.2-3	Zweite Bürgerveranstaltung (Bild 1).....	5
Abb. 1.3.2-4	Zweite Bürgerveranstaltung (Bild 2).....	5
Abb. 2.1.1-1	Flächennutzung Voerde.....	7
Abb. 2.1.2-1	Einwohnerzahlen nach Stadtteilen in Voerde .....	8
Abb. 2.1.2-2	Bevölkerungsentwicklung in Voerde zwischen den Jahren 1990 bis 2020... 8	8
Abb. 2.1.3-1	Gewerbe- und Industrieflächen.....	9
Abb. 2.1.3-2	Bedeutende Arbeitsplatzschwerpunkte .....	10
Abb. 2.1.4-1	Berufseinpender in die Stadt Voerde .....	11
Abb. 2.1.4-2	Berufsauspendler aus der Stadt Voerde .....	12
Abb. 2.2-1	Klassifiziertes Straßennetz in Voerde .....	13
Abb. 2.2-2	Linien und Streckenverlauf des Schienenpersonennahverkehrs.....	14
Abb. 2.2-3	ÖPNV- und SPNV-Netz Stadt Voerde .....	14
Abb. 2.3-1	Bestehende (touristische) Radrouten in Voerde .....	16
Abb. 2.3-2	Radverkehrsinfrastruktur in Voerde.....	17
Abb. 2.4-1	Öffentliche Einrichtungen in Voerde .....	18
Abb. 2.4-2	Versorgungsstandorte in Voerde.....	19
Abb. 2.4-3	Kultur- und Freizeiteinrichtungen Voerde .....	21
Abb. 2.4-4	Schulstandorte Voerde .....	22
Abb. 3.5.2-1	Fahrraddistanzen Voerde .....	23
Abb. 3.2-1	Benutzungspflichtige Radwege.....	29
Abb. 3.2-2	Einrichtungsradweg (innerorts).....	30
Abb. 3.2-3	Kombinierter Geh- und Radweg (außerorts).....	30
Abb. 3.2-4	Schutzstreifen (innerorts).....	30
Abb. 3.2-5	Radfahrstreifen (innerorts).....	31
Abb. 3.3-1	Wunschliniennetz im Radverkehr .....	32
Abb. 3.4-1	Netzkategorisierung im Radverkehr .....	34
Abb. 3.5-1	Analysenetz.....	35
Abb. 3.5-2	Führung auf der Fahrbahn, Bülowstraße.....	36
Abb. 3.5-3	Getrennter Geh- und Radweg, Spellener Straße .....	36
Abb. 3.5-4	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Hindenburgstraße (B8) .....	36
Abb. 3.5-5	Fehlendes Radangebot, Mehrstraße .....	36
Abb. 3.5-6	Führungsformen im Bestand .....	37
Abb. 3.6-1	Mängelkriterien an Knotenpunkten .....	38
Abb. 3.6-2	Mängelübersicht.....	39
Abb. 3.6-3	Netzlücke, Mehrstraße .....	40
Abb. 3.6-4	Radverkehrsführung, Rönkenstraße .....	40
Abb. 3.6-5	LSA-Schaltung, Dinslakener Straße/ Rahmstraße .....	40
Abb. 3.6-6	Radwegeführung am Kreisverkehr, Bahnhofstraße/ Alexanderstraße.....	40
Abb. 3.6-7	Unsichere Überleitung auf die Fahrbahn, Mehrumer Straße .....	40
Abb. 3.6-8	Umlaufgitter mit geringem Abstand, Alte Mittelstraße/ Spellener Straße	40
Abb. 3.7-1	SWOT-Analyse .....	41



---

Abb. 4.1.1-1	Zeichen 257-50/51 StVO .....	42
Abb. 4.1.1-2	Zeichen 240 und 267 mit Zusatzschild „Radfahrer frei“ StVO .....	43
Abb. 4.1.2-1	Aufstellfläche Radverkehr .....	43
Abb. 4.1.2-2	Radweg mit Markierung eines Schmalstrichs .....	44
Abb. 4.1.2-3	Installation von Umlaufsperrern gemäß ERA .....	45
Abb. 4.1.2-4	Seitliche Verengung des Radweges .....	45
Abb. 4.1.2-5	Pollerinstallation .....	45
Abb. 4.2-1	Zeichen 244.1 und 244.2 StVO .....	47
Abb. 4.3-1	Radwegeführung an Innerortskreisel .....	49
Abb. 4.5-1	Strategische Maßnahmen Radverkehr .....	52
Abb. 5-1	Übersicht Flankierende Maßnahmen .....	53
Abb. 5.1-1	Maßnahmen Radabstellanlagen im Stadtgebiet Voerde .....	54
Abb. 5.1-2	Beispiel einer DeinRadschloss-Radabstellanlage am Bahnhaltepunkt Krefeld Königshof .....	56
Abb. 5.1-3	Fahrradboxen mit Reparaturpoint .....	57
Abb. 5.2-1	Ergebnisse Stadtradeln 2022 .....	58





## Abkürzungsverzeichnis

a	Jahr
Abb.	Abbildung
ADFC	Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
B+R	Bike-and-Ride (Reiseweg mit Fahrrad und einem anderen Fortbewegungsmittel, ein B+R-Platz bezeichnet den Umsteigepunkt an dem das Auto parkt)
ca.	circa
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
etc.	Et cetera
e. V.	eingetragener Verein
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EW	Einwohner
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
g	Gramm
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h	Stunde
Hbf.	Hauptbahnhof
HBR NRW	Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen
IT.NRW	Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen
Kfz	Kraftfahrzeug
Kfz/d	Kraftfahrzeug pro Tag
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
KMM	Kommunales Mobilitätsmanagement
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
L	Landesstraße
LEP NRW	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
m	Meter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NN	Normalnull
NRW	Nordrhein-Westfalen



---

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, Anrufsammeltaxi, Bürgerbus.
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park-and-Ride (Reiseweg mit einer Autofahrt und einem anderen Fortbewegungsmittel; Ein P&R-Platz bezeichnet den Umsteigepunkt, an dem das Auto parkt)
Pkw	Personenkraftwagen
RE	Regionalexpress
SB	Schnellbus
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SVB	Sozialversicherungsbeschäftigte
SVZ	Straßenverkehrszählung
t	Tonnen
Tsd.	Tausend
u.a.	unter anderem
VwV	Verwaltungsvorschrift
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
WE	Wohneinheit
z. B.	zum Beispiel



## Anhang

### Anhang 1: Protokolle der Bürgerveranstaltungen

#### Protokoll 1. Bürgerveranstaltung

**Datum:** 28.06.2021 **Zeit:** 18:00 bis 20:00 Uhr

**Ort:** Aula des Gymnasiums Voerde, Am Hallenbad 33, 46562 Voerde

**Teilnehmerzahl:** 7 Stadt Voerde, 22 Bürger

#### Ablauf:

1. Begrüßung (18:00 – 18:10 Uhr)
2. Ziele und Inhalte des Radverkehrskonzeptes (18:10– 18:15 Uhr)
3. Einstiegsvortrag (18:15– 18:45 Uhr)
4. Verständnisfragen (18:45– 19:00 Uhr)
5. Plenumsdiskussion (19:00– 19:40 Uhr)
6. Kurze Zusammenfassung der Ergebnisse (19:40– 19:50 Uhr)
7. Verabschiedung (19:50– 20:00 Uhr)

#### Zusammenfassung der Bürgeranregungen:

Nr.		
1	Wieso wurde keine Route zur Fähre in Duisburg Orsoy (vor allem für Berufspendler, die auf die andere Rheinseite möchten) mit aufgenommen? Lösung wäre eventuell eine Trasse entlang des Rheins und die Ausweisung als Hauptroute und nicht nur als Bestandteil des Ergänzungsnetzes.	BSV: Sind hier so viele Radfahrende zu erwarten? Alternative Führung als Nebennetz über die Frankfurter Straße ist mit aufgenommen.
2	Radwege sollten abgeschafft werden, da die Benutzungspflicht nur an bestimmten Stellen und unter bestimmten Bedingungen gilt, bspw. Dinslakener Straße (Höhe Wohnungswald) nicht regelkonform und somit nicht benutzungspflichtig. Das führt oft zu Konflikten zwischen Rad- und Autofahrern. Eventuell sollte die Straße ausgebaut werden, um Konflikte da zu vermeiden, wo es Radwege gibt.	
3	Wieso liegt der Fokus auf der Errichtung von Radwegen und nicht auf der Nutzung des Bestandes (v.a. Mischnutzung), um Konflikte zu vermeiden, wenn die Radfahrer die Straßen mitbenutzen. Viele Autofahrer kennen die StVO nicht!	BSV: Erst sollen Mängel aufgezeigt werden und im Nachhinein wird die Art der Führung entschieden (unter Beachtung von Verkehrsstärken, Instandhaltung, unterschiedliche Radfahrer-Kollektive, Kosten).
4	Wo kommt büro stadtVerkehr her? Welche Beziehung existiert zur Stadt Voerde? Was macht das Büro sonst?	BSV: Kurze Vorstellung, Ausschreibung gewonnen, Vorstellung von ehemaligen aufgestellten Radverkehrskonzepten z.B. Emmerich am Rhein, Viersen, Rheine, Herdecke
5	Was steckt hinter dem Radschnellweg an der B8 oder an der Bahn entlang?	Antwort der Verwaltung: Im Zuge der Planungen zur Betuwe-Linie wurden Baustraßen festgelegt. Diese sind laut Planfeststellungsbeschluss zurückzubauen. Die Stadt tut jedoch alles dafür, dass diese Baustraßen als Radwege/ Radschnellwege ausgebaut werden können. Auch Querungen



		und Problemstellen werden bearbeitet (v.a. Bahnhofstraße). Viele Maßnahmenvorschläge werden in Abhängigkeit mit den Planungen zur Betuwe-Linie stehen.
6	Wie ist der Planungsstand einer Querungsmöglichkeit an der Frankfurter Straße/Breiter Deich?	Antwort der Verwaltung: Eine Verkehrstechnische Untersuchung hat ergeben, dass eine unterstützende Verkehrsregelung empfohlen werde. Nach einem Ortstermin mit Straßen.NRW hat die Stadt eine LSA gefordert, deren Kosten jedoch von der Stadt zu tragen seien. Deshalb werde parallel nach Fördermöglichkeiten gesucht. (Querung ist an der Stelle besonders wichtig, da dort viel Freizeitverkehr und v.a. Schülerverkehr (Kinder) unterwegs sind.
7	Durch die Betuwe-Linie wird sich die Verkehrsleistung der Grenzstraße ändern. (weniger PKW-Verkehr in Zukunft?). Soll noch eine neue Unterführung entstehen? Diese sollte dann ins Radwegnetz aufgenommen werden.	Antwort der Verwaltung: Eine Radfahrerunterführung sei bereits im Rahmen des Baus der neuen Betuwe-Linie in Planung .
8	Wer bestimmt das Tempo auf den Straßen? Bei gemeinsamer Führung auf der Straße sollte Tempo 70 festgelegt werden, bei enger Fahrbahn darüber hinaus ein Überholverbot gelten.	Antwort Verwaltung: Straßenbulasträger (Gemeinden, Kreis oder Straßen.NRW) entscheiden über die Geschwindigkeiten.
9	Sind Fahrradzonen auch mit berücksichtigt worden?	BSV: Fahrradzonen werden bei der weiteren Planung mit berücksichtigt, jedoch befinden wir uns vorerst in der Mängelanalyse und nicht in der Maßnahmenkonzeption.
10	Ist die Stärke des Radverkehrs an der Rahmstraße/Hindenburgstraße in der Analyse berücksichtigt worden?	BSV: Die Führung ist als Nebennetz ausgewiesen. Im weiteren Verlauf in Richtung Tendingersee ist sie als Ergänzungsnetz gekennzeichnet, da sie hier vor allem dem touristischen Radverkehr dient.
11	Wieso wird an der Kreuzung Friedrichstraße/Frankfurter Straße im Kurvenbereich nicht Tempo 30 umgesetzt, damit vorsichtiger gefahren wird?	Antwort Verwaltung: Da es sich um eine Hauptverkehrsstraße handelt, ist Tempo 30 nicht schnell umsetzbar/möglich.
12	Wo ist der Unterschied zwischen Oberflächenmängel und Radwegoberflächenmängel?	BSV: Fehler in der Legende.
13	Ist in der Mängelanalyse auch schon der Sanierungsbedarf inklusive Kosten und Zeitraum berücksichtigt?	BSV: Auf Grundlage der Mängelanalyse werden Maßnahmen mit Kosten und Priorisierungen entwickelt.
14	Anschluss an diese Frage: Können die Kosten umgelegt werden? Inwieweit wird Straßen.NRW an den Kosten beteiligt?	Antwort der Verwaltung: Die Kosten des Konzepts wird die Stadt tragen, jedoch können die umgesetzten Maßnahmen und Ableitungen ggf. umgelegt werden.



15	Wann wird was vom Konzept umgesetzt und wer wird daran beteiligt?	Antwort der Verwaltung: Das Konzept wird langfristig umgesetzt. Die Straßenbausträger haben auch eine eigene Entscheidungsgewalt, weshalb die Stadt nur Vorschläge unterbreiten kann. Das Konzept soll ein ganzheitliches Anregungsinstrument darstellen, um in die Diskussionen einzusteigen.
16	Wie viele Ausgaben hat die Stadt Voerde im Bereich Straßenverkehr und Radverkehr?	Antwort der Verwaltung: Detaillierte Auskünfte über genaue Zahlen können ad hoc nicht erteilt werden.
17	Kommt der Radverkehr auch in der Stellplatzsatzung vor (besonders in Wohngebieten)?	Antwort der Verwaltung: Es muss zwischen Stellplätzen und Parkplätzen unterschieden werden. Laut Landesbauordnung wird die neue Stellplatzsatzung mit den neuen Richtzahlen für den Wohnungsbau und die gewerbliche Nutzung den Radverkehr berücksichtigen.
18	Wer plant die Umsetzung, wenn die Maßnahmen aufgestellt wurden?	Antwort der Verwaltung: Das ist abhängig von den Maßnahmen, die abgeleitet und umgesetzt werden können
19	Kreuzung Dinslakener Straße/ Rahmstraße ist ein nicht benutzungspflichtiger Radweg mit gleichzeitiger LSA-Signalisierung mit dem FG-Verkehr, jedoch eine Aufstellung mit dem Kfz-Verkehr (klassischer Konfliktpunkt).	BSV: Der Knotenpunkt wird in der Maßnahmenkonzeption mit berücksichtigt.
20	An Engstellen soll der Kfz-Verkehr ein Überholverbot bekommen	Zur Kenntnis genommen. Sichere Schulwege werden bei der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt.
21	Schwanenstraße/ Einmündung auf die B8 Hindenburgstraße: Der Radweg verläuft parallel zur B8, ggf. sollte dort eine rote Markierung ergänzt werden, um die Sichtbarkeit (besonders am Abend) zu gewährleisten.	BSV: Die fehlende Markierung ist bereits in Mängelanalyse aufgenommen.
22	Der Bahnübergang Schwanenstraße wird geschlossen (Thema bereits bei einem Termin mit Straßen.NRW besprochen); ein Auftrag wurde von der Stadt für ein Gutachten an der Stelle eingereicht, da durch die Betuwe-Route neuer Verkehr erzeugt werde)	Antwort der Verwaltung: Abstimmung mit Straßen.NRW erforderlich.
23	Freizeitverkehr am Kraftwerk (Friedrichstraße/ Frankfurter Straße): Die Kreuzung ist Teil eines Freizeitradweges mit einem Unfallknotenpunkt.	Antwort der Verwaltung: Keine Planung, da man auf den Abriss des Kraftwerks hofft und auf weitere Entwicklungen gewartet wird. Der Antrag der SPD, Rad und Fußwege an der Stelle umzusetzen, wurde aufgrund der Emischer Mündung zurückgezogen.
24	Kreuzungen Breiter Deich/Oberer Hilding u. Rüger Straße/Löhnener Kirchweg: Autos rasen über den Kreuzungsbereich (der „überdimensioniert“ ist). Wieso wird an der Stelle kein Mini-Kreisverkehr (als Beispiel wurden kleine Verkehrsinseln der Friedrichsfelder Heidesiedlung genannt), umgesetzt, um die Geschwindigkeiten zu reduzieren?	BSV: Wird in die Mängelanalyse aufgenommen.



25	Mehrstraße ist durch die Querlage ( zu beiden Seiten abfallend), die Verkehrsstärke, die gefahrenen Geschwindigkeiten sowie durch geringe Abstände beim Überholen sehr gefährlich	BSV: Die Mehrstraße ist bereits in der Mängelanalyse aufgenommen.
26	Das Konzept kommt zu kurz, da die Mängel ja eigentlich bekannt sind. Erwartungshaltung: Wo sind neue Routen sinnvoll und wo werden andere Gemeinden angeschlossen? Z. B. werden das Freizeitbad Tenderingssee, die Fähre Orsoy, das Gewerbegebiet Hünxe nicht berücksichtigt, da diese außerhalb des Gebietes liegen. Das Konzept soll vielmehr die umliegenden Städte mit einbeziehen und nicht nur die Mängel ableiten.	Antwort der Verwaltung: Es wird zunächst mit der Bestandsanalyse gestartet, jedoch darf das Konzept nicht am Stadtrand aufhören. Diese Mängelanalyse ist ein erster Schritt. Die Anbindung an die benachbarten Kommunen wird in dem weiteren ganzheitlichen Netz berücksichtigt. Antwort vom Büro: Wege nach außen werden berücksichtigt, aber es kann keine Planung für andere Städte vorgenommen werden, da die Stadt Voerde der Auftraggeber ist.
27	LSA an der B8 weist zu lange Wartezeiten auf.	Antwort der Verwaltung: Eventuell automatische LSA-Schaltung, damit dort nicht so lange Wartezeiten entstehen (aufgrund Bedarfsampel).
28	Das Konzept ist wichtig für die Zukunft, jedoch sind auch kurzfristige Umsetzungen äußerst wichtig (s. 23 u. 31). Betuwe-Linie, Radschnellweg. Besonders für Pendeln sind Radschnellwege von besonderer Bedeutung. Die jetzigen Verbindungen sind in einem kläglichen Zustand, Auch die Anbindung kleinerer Straßen an den Radschnellweg sollte im Focus stehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
29	In der Einkaufsstraße gibt es viele Parkplätze für Kfz, aber keine Stellplätze für Fahrräder.	Verwaltung: Die Landesbauordnung NRW schreibt erst ab 1.1.2019 eine Stellplatzsatzung vor, in denen die Anzahl für Fahrradstellplätze für die jeweilige Nutzungsform festgelegt sind.
30	Werden die Standorte der Mobilstationen aus den kreisweiten Untersuchungen noch berücksichtigt?	BSV: Die Mobilstationen werden mit aufgenommen, sind jedoch z.T. noch nicht im Bestand. Eventuell können darüber hinaus noch weitere vorgeschlagen werden.
31	Eine sichere Verkehrsanbindung soll für Kinder kurzfristig und nicht langfristig gesichert werden. Besonders mangelhaft seien die Schulwege in den Rheindörfern.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.



## Protokoll 2. Bürgerveranstaltung

**Datum:** 17.05.2022 **Zeit:** 17:00 bis 18:45 Uhr

**Ort:** Rathaus der Stadt Voerde, Rathausplatz 20, 46562 Voerde

**Teilnehmerzahl:** 6 Stadt Voerde, 21 Bürgerinnen und Bürger

### Ablauf:

1. Begrüßung (17:00 – 17:05 Uhr)
2. Einstiegsvortrag (17:05– 17:35 Uhr)
3. Rückfragen zum Vortrag (17:35– 17:40 Uhr)
4. Diskussion an Stelltafeln (17:40– 18:30 Uhr)
5. Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse (18:30– 18:40 Uhr)
6. Weiteres Vorgehen (18:40– 18:45 Uhr)

### Zusammenfassung der Bürgeranregungen:

Nr.	Rückfragen zum Einstiegsvortrag	Anmerkung Büro (BSV)/ Verwaltung
1	Wurden die Hauptunfallstellen im Stadtgebiet bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes beachtet?	BSV: Ja die Unfallstandorte wurden bei der Bearbeitung miteinbezogen.
2	Wieso konzentrieren sich die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes nur auf die Hauptverkehrsachsen? Es fehlen Radverkehrsverbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen von Voerde.	BSV: Das Radwegenetz und die Hauptverkehrsachsen überschneiden sich oftmals, da diese auch für Radfahrer/-innen die schnellsten Routen sind.
3	Warum wurden Maßnahmen für die Bahnhofsstraße (Hauptachse) formuliert obwohl diese, aufgrund ihres schlechten Zustandes, in den kommenden Jahren saniert werden muss. Im Rahmen der Sanierung könnten Radschutzstreifen eingerichtet werden.	Für die Bahnhofsstraße liegen bereits umfassende Planungen vor.
4	Ist eine Bedarfsampel (LSA) an der Frankfurter Straße/Ecke Breiter Deich in Planung?	Antwort der Stadtverwaltung: Der Bereich ist durch die Stadt Voerde in Umsetzung.
5	Durch die Absenkung der weißen Sonderbordsteine (Barrierefreiheit) kommt es in der Dunkelheit zu Gefahrensituationen im Radverkehr. Die Sonderbordsteine werden mit der Absenkung des Radweges verwechselt und können so zu Unfällen beitragen. Gib es eine Möglichkeit die Sonderbordsteine in einer anderen Farbe zu gestalten?	Antwort der Stadtverwaltung: Nein, das ist nicht möglich, da es für die Anordnung der Sonderbordsteine gewisse Vorschriften gibt.
6	Wurde die Führung des Radschnellweges berücksichtigt? Sind die genauen Trassen der Zubringerstraßen des Radschnellweges schon bekannt?	BSV/ Stadtverwaltung: Die Radschnellwegeverbindung wird in das Konzept mit aufgenommen. Derzeit liegen noch keine genauen Planungen vor. In einer gesonderten Machbarkeitsstudie sollen Trassenvarianten geprüft werden.
7	Verzahnung mit dem Mobilitätskonzept des Kreis Wesel	Die Standorte der Mobilstationen aus dem Mobilitätskonzept wurden berücksichtigt (vgl. Kapitel 5).
8	Sind im Stadtgebiet Voerde Mobilstationen mit sicheren Radabstellanlagen in Planung?	BSV: Der VRR hat bereits potenzielle Standorte für Mobilstationen in der Stadt Voerde erarbeitet, welche in dem Radverkehrskonzept



		berücksichtigt worden sind. Für die weitere Planung und die Umsetzung muss ein Feinkonzept erstellt werden.
9	Gibt es Möglichkeiten den Kreisverkehr an der Dinslakener Straße sicherer zu gestalten? Durch den Bogen ist keine normale Radverkehrsführung möglich und die Vorfahrt der Fahrräder wird Missachtung, da diese nicht ausreichend beschildert ist.	Für den Kreisverkehr wurden Markierungsmaßnahmen zur besseren Sichtbarkeit des Radverkehrs mit aufgenommen.

Nr.	Anmerkungen an den Stelltafeln	Abwägung Büro (BSV)
1	Rote Markierung an der Schwanenstraße/ B8 (KN_34)	Diese Maßnahme ist bereits in KN_34 als Maßnahme enthalten.
2	Tempolimit 30 und Rechts-vor-links-Markierungen auf der Fahrbahn	Die Anmerkung kann leider unsererseits nicht verortet werden.
3	Verbesserung der Beleuchtung auf dunklen Straßen, insbesondere in Spellen und Ork	Auf Straßen außerorts ist die Umsetzung einer Beleuchtung insbesondere mit der Vereinbarkeit des Umwelt- und Naturschutzes als problematisch zu sehen.
4	An der Boltraystraße (RV_30) könnte der Feldweg Anliegerstraße als Querverbindung dienen, anstatt einen aufwendigen Neubau umzusetzen.	Die Maßnahme wird als Alternative zum Neubau mit aufgenommen (vgl. Maßnahme RV_30).
5	An der Bahnhofstraße sollte eine Sanierung der Fahrbahn stattfinden, bei welcher die Fahrbahn verbreitert und ein Radschutzstreifen installiert wird.	Planungen zu der Verkehrsführung auf der Bahnhofstraße laufen bereits (vgl. Maßnahme RV_13)
6	Aufpflasterung auf dem Küttemannweg (RV_15).	Diese Maßnahme ist bereits in RV_15 enthalten.
7	Auf der Boltraystraße sollte anstatt eines Neubaus eine Fahrradstraße eingeführt werden.	Wird nicht als zielführend angesehen, da eine Beschilderung allein nicht ausreichen würde. Baumaßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung sind notwendig. Zudem wird ein Konflikt mit dem landwirtschaftlichen Verkehr gesehen.
8	Die rechte Seite der Rheinstraße (Richtung Friedrichfeld) ist sanierungsbedürftig	Die Maßnahme RV_36 verlängern (östlich der Bahntrasse)
9	Die Umlaufstelle an der Bahnhofstraße ist zu schmal.	Die Optimierung der Umlaufsperrern sind als allgemeine Maßnahmen in Kapitel 4.1. enthalten.
10	Der Feldweg ist sanierungsbedürftig (Der Feldweg führt von der Steinstraße auf den Kalbecksweg).	Der Feldweg wurde nicht in das Analysenetz aufgenommen, da die direkte Verbindung über den Kalbecksweg verläuft.
11	Die Fahrradstraße an der RV_41 sollte bis Mühlen entlang der Bahntrasse erweitert werden.	In diesem Abschnitt verlaufen vorwiegend landwirtschaftliche Wege bzw. Waldwege. Eine Ausweisung als Fahrradstraße wird hier daher als problematisch angesehen.
12	Fahrradstraße als Schulwegverbindung am Verbindungsweg.	Wird als Verbindung mit aufgenommen.
13	Feldweg an der Boltraystraße (RV_30) als alternative Querverbindung.	Alternative s.o. NR. 4





14	Zwischen KN_40 und KN_42 sollten geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen eingeführt werden (Mehhrumer Straße und Weseler Straße durch den Ortskern Spellen)	Die Prüfung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen (z. B. Verschwenkungen/ Versätze, Aufpflasterung) wird mit aufgenommen. Der Radverkehr wird aufgrund des geringen Fahrbahnquerschnitts auf der Fahrbahn geführt.
15	Fehlende Querungsmöglichkeit für Radfahrende an der Rahmstraße/ Auf dem Horst (KN_31).	Die Berücksichtigung der Querung wird bei KN_31 aufgenommen.
16	Die Fahrradstraße sollte über Möllen bis nach Dinslaken weitergeführt werden.	In diesem Abschnitt verlaufen vorwiegend landwirtschaftliche Wege bzw. Waldwege. Eine Ausweisung als Fahrradstraße wird hier daher als problematisch angesehen.
17	Verbindung von der Rahmstraße in Richtung Naturpark Dinslaken.	Es ist bereits eine Verbindung über den Tenderingsweg mit einer sicheren Querung gegeben.
18	Radweg entlang der Schienen (Bahnunterführung) an der Laboratoriumstraße in das Analysenetz mit aufnehmen.	Das Analysenetz wurde bereits abgestimmt. Aufnahme ist zu prüfen.
19	Radweg zwischen dem Möllener Leitgraben und der Rahmstraße ist sanierungsbedürftig.	Wird mit aufgenommen.
20	Anstatt abgesenkten Bordsteinen an Grundstückseinfahrten sollten schräge Bordsteinkanten installiert werden.	Wird als allgemeine Maßnahme mit aufgenommen (vgl. Kapitel 4.1).
21	Fehlende Radabstellanlagen am Waldfriedhof	
22	Einrichtung eines Baustellenmanagements für Umleitungen etc.	Wird als allgemeine Maßnahme mit aufgenommen (vgl. Kapitel 4.1).
23	Wegweiser an der Frankfurter Straße über den Rotbach nach Dinslaken	Maßnahme wie der Neubau eines Radweges ist im Maßnahmenkatalog enthalten. Die Beschilderung ist dann ohnehin anzupassen.
24	Ansprechpartner/ Mobilitätsbeauftragter bei der Stadt Verwaltung um seine Anliegen weiter zu geben	Mobilitätsmanager hat die Stadt Voerde bereits.
25	Beseitigung von Pollern, Diagonalsperren, um den Bedarf von Tandemfahrrädern, Dreirädern und ähnliches zu berücksichtigen	Ist in den Maßnahmen enthalten. Aber wird noch mal im Bericht erwähnt.
26	Mobilstationen an der Walsumbahn (Beispielpunkt: Schnittstelle Mehrstraße Walsumbahn)	Die Walsumbahn ist noch nicht beschlossen. Zukünftig sind die Standorte dementsprechend anzupassen. Hinweis wird im Bericht mit aufgenommen.
27	Quertreiber an der Neue Hünxer Straße Richtung Wesel	Ein Netzlückenschluss über die Lippe ist in Kapitel 4.5 unter den strategischen Maßnahmen aufgeführt.
28	Mobilstationen nicht nur entlang der Bahnstrecke, sondern auch innerhalb der Stadt Voerde (Beispiel: Spellen: Ortskern, Möllen usw.)	Sind bereits in den flankierenden Maßnahmen enthalten (hier: Standorte aus dem Mobilitätskonzept des Kreises).
29	Auf der Dammstraße Fahrtrichtung Kortenacker (Storchennest) gibt es einen Steinpoller, welcher bei Sonnenschein nicht gut zu erkennen ist und eine Gefahr darstellt.	Der Hinweis wird an die Stadt Voerde weitergetragen.



## Anhang 2: Anträge der Politik

Antrag	Abwägung Büro (BSV)
DS16_958 Abstellkonzept Zweiräder	In Kapitel 5.1 sind Standorte für sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen als Maßnahme mit aufgenommen. Der Fokus liegt dabei vor allem an bedeutenden ÖPNV-Haltepunkten und in den Ortskernen der Stadtteile von Voerde.
DS16_906 Ausbau Radverkehrsinfrastruktur	Die vorgeschlagene Verbindung südlich der Heidesiedlung in Friedrichsfeld wurde in Kapitel 4.5 als strategische Maßnahme integriert. Hier liegt der Fokus insbesondere im Freizeitradverkehr, nicht jedoch im Alltagsradverkehr. Eine Umsetzung eines den gegenwärtigen Standards entsprechenden Ausbaus wird an dieser Stelle nicht in den kommenden 10 Jahren gesehen.
DS16_938 Fahrradstraßen	<p>Fahrradstraße „Mommniederung“: Der Verlauf befindet sich vorwiegend auf Wirtschaftswegen, die vorwiegend landwirtschaftlichen Fahrzeuge bestimmt sind.</p> <p>Die Infrastruktur auf Wirtschaftswegen ist daher nicht für den Radverkehr ausgerichtet. Die Fahrbahn ist häufig sehr schmal, sodass es Probleme beim Begegnungsverkehr (z. B. Lkw und Radverkehr) kommen kann. Nur in sehr begründeten Ausnahmefällen (hoher Durchgangsverkehr, sehr hohes Radverkehrsaufkommen) ist die Einrichtung einer Fahrradstraße möglich. Hier sind hohe Abstimmungsarbeiten mit den beteiligten Akteuren zu tätigen (Kreis Wesel, Landschaftsverbände etc.). Die Einrichtung einer Fahrradstraße an der „Mommniederung“ wird im vorliegenden Konzept nicht aufgenommen.</p> <p>Für den angesprochenen Routenverlauf des „Nord-Süd-Radwegs“ wurde von Friedrichsfeld aus kommend bis nach Voerde und weiter in Richtung Möllen diverse Fahrradstraßen mit in das Maßnahmenkonzept aufgenommen (vgl. hierzu Maßnahme RV_37, RV_38, RV_39, RV_41). Anschließend verläuft die Wegeführung vorwiegend auf landwirtschaftlichen/ forstwirtschaftlichen Wegen, bei der die Umsetzung einer Fahrradstraße für problematisch angesehen wird.</p> <p>Derzeit wird ein Wirtschaftswegekonzept für die Stadt Voerde erarbeitet. Die Fertigstellung ist für das Quartal 2022 vorgesehen.</p>
DS16_831 Radweg Boltraystraße	Der Antrag ist in der Maßnahme RV_30 enthalten.
DS16_832 Radweg Kanal	Die vorgeschlagene Verbindung entlang des Kanals in Friedrichsfeld wurde in Kapitel 4.5 als strategische Maßnahme integriert. Hier liegt der Fokus insbesondere im Freizeitradverkehr, nicht jedoch im Alltagsradverkehr. Eine Umsetzung eines den gegenwärtigen Standards entsprechenden Ausbaus wird an dieser Stelle nicht in den kommenden 10 Jahren gesehen.
DS16_1013 Regionales Radwegenetz	Die Notwendigkeit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Realisierung der vom RVR vorgeschlagenen Radschnellwegeverbindung ist den Kapiteln 4.5 und 2.7 zu entnehmen.



<p>DS16_964 Rönsken Radweg</p>	<p>Im Rahmen der Erstellung des Konzeptes wurden Maßnahmenvorschläge über die direkte Führung über die Rönskenstraße erarbeitet (vgl. RV_10), die besonders den Schülerverkehr sicherer gestalten soll. Eine sichere Überquerung der B8 ist in den Maßnahmenvorschlägen KN_35.1 und KN_35.2 enthalten. Der im Antrag vorgeschlagene Routenverlauf dient vorwiegend dem Freizeitradverkehr.</p>
<p>DS16_1004 Schaffung Fahrradabstellplätze</p>	<p>In Kapitel 5.1 sind Standorte für sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen als Maßnahme mit aufgenommen. Der Fokus liegt dabei vor allem an bedeutenden ÖPNV-Haltepunkten und in den Ortskernen der Stadtteile von Voerde.</p>
<p>DS16_1197 Verbesserung Verkehrssituation</p>	<p>Zu 1: nicht Bestandteil des Konzeptes                  Zu 2: nicht Bestandteil des Konzeptes                  Zu 3, 4, 5: Geschwindigkeitsreduzierungen wurden da benannt, wo es gemäß der aktuellen rechtlichen Lage möglich ist. Ausgenommen sind dabei Hauptverkehrsstraßen (insb. klassifizierte Straßen) innerorts, bei denen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h derzeit nicht möglich ist.                  Zu 6: In den im Anhang 3 und 4 zu entnehmenden Maßnahmenübersichten und Maßnahmentabellen sind umfangreiche Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit (auch für den Schülerradverkehr) benannt worden.                  Zu 7: Der Vorschlag einer Fahrradstraße auf der Allee wurde aufgenommen und ist der Maßnahme RV_43 zu entnehmen.</p>
<p>DS16_797 Durchgehende Fahrradtrasse</p>	<p>Für den angesprochenen Routenverlauf wurden von Friedrichsfeld aus kommend bis nach Voerde und weiter in Richtung Möllen diverse Fahrradstraßen mit in das Maßnahmenkonzept aufgenommen (vgl. hierzu Maßnahme RV_37, RV_38, RV_39, RV_41). Anschließend verläuft die Wegführung vorwiegend auf landwirtschaftlichen/ forstwirtschaftlichen Wegen, bei der die Umsetzung einer Fahrradstraße für problematisch angesehen wird.</p>



**Anhang 3: Maßnahmenübersichtskarten**  
**Maßnahmenübersicht Gesamtstadt Voerde**



**Radverkehrskonzept Stadt Voerde**

<b>Maßnahmenübersicht: Gesamtstadt</b>		   Stadt Voerde (Niederrhein) Bearbeitung: <b>büro stadVerkehr</b>
<p><b>Maßnahmen an Radverkehrsanlagen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Analysenetz</li> <li> Ausbau Radverkehrsanlage</li> <li> Beleuchtung</li> <li> Fahrradstraße</li> <li> Markierung</li> <li> Neubau Radweg</li> <li> Sanierung</li> <li> Umbau</li> <li> Änderung der Radverkehrsführung</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen an Knotenpunkten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Anpassung der LSA-Schaltung</li> <li> Beschilderung</li> <li> Errichtung einer Querungshilfe</li> <li> Führung auf Fahrbahn</li> <li> Geschwindigkeitsreduzierung</li> <li> Markierung</li> <li> Umbau</li> <li> Änderung der Radverkehrsführung</li> </ul>	



Maßnahmenübersicht Voerde

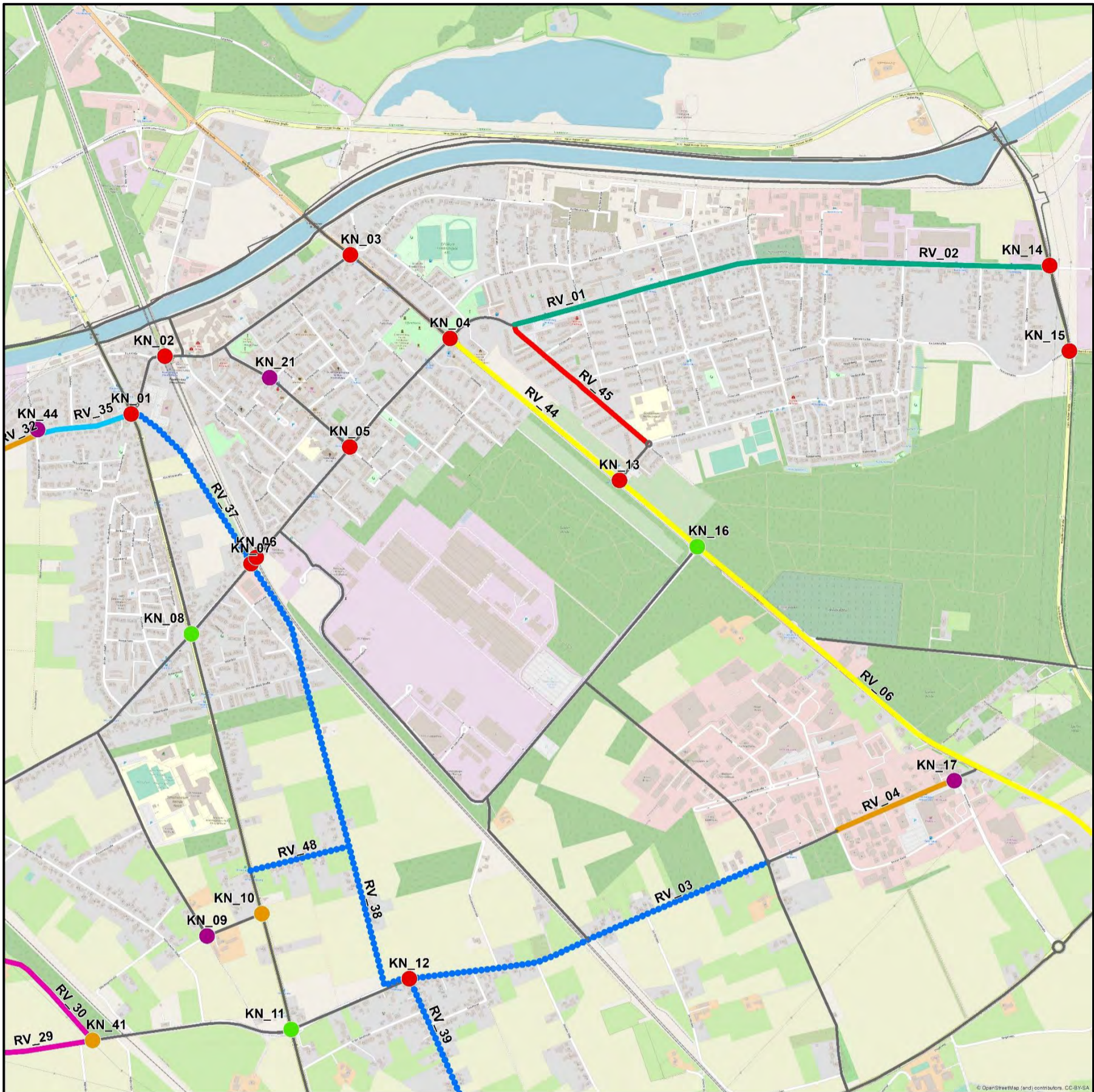


**Radverkehrskonzept Stadt Voerde**

<p><b>Maßnahmenübersicht: Voerde</b></p> <p><b>Maßnahmen an Radverkehrsanlagen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Analysenetz</li> <li>— Ausbau Radverkehrsanlage</li> <li>— Beleuchtung</li> <li>..... Fahrradstraße</li> <li>— Markierung</li> <li>— Neubau Radweg</li> <li>— Sanierung</li> <li>— Umbau</li> <li>— Änderung der Radverkehrsführung</li> </ul>	<p><b>Maßnahmen an Knotenpunkten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Anpassung der LSA-Schaltung</li> <li>● Beschilderung</li> <li>● Errichtung einer Querungshilfe</li> <li>● Führung auf Fahrbahn</li> <li>● Geschwindigkeitsreduzierung</li> <li>● Markierung</li> <li>● Umbau</li> <li>● Änderung der Radverkehrsführung</li> </ul>	<p>0 0,175 0,35 km</p> <p> Stadt Voerde (Niederrhein)</p> <p>Bearbeitung: <b>büro stadtVerkehr</b></p>
--	--	--



Maßnahmenübersicht Friedrichsfeld



Radverkehrskonzept Stadt Voerde

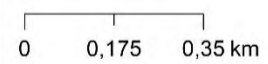
Maßnahmenübersicht: Friedrichsfeld

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
- Führung auf Fahrbahn
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Markierung
- Umbau
- Änderung der Radverkehrsführung



Stadt Voerde (Niederrhein)

Bearbeitung:  
büro stadVerkehr



## Anhang 4: Maßnahmentabellen

## Maßnahmen an Knotenpunkten

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priori- sierung
KN_01	Frankfurter Straße (L396)/ Böskenstrasse (L4)/ Poststraße	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Landesbetrieb 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	Alternative 1: Anpassung LSA-Schaltung  Alternative 2: 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 Furtmarkierung.  Alternative 2: Umbau zu einem Kreisverkehr mit kreisumlaufenden Radwegen.	5.000 € - 20.000 €  über 100.000 €	2
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.	über 100.000 €	2
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.	über 100.000 €	2
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.	bis 5.000 €  über 100.000 €	2



ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priori- sierung
KN_05	Spellener Straße/ Bülówstraße	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 Bülówstraße zum Marktplatz Friedrichsfeld zu gelangen.	Umbau, Änderung der Radverkehrs- führung	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.	20.000 € - 50.000 €	3
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 eine sichere Verkehrsführung durch die Bahnunterführung und verhindert zudem das Wechseln der Straßenseiten.	über 100.000 €	1
KN_07	Alte Mittel- straße/ Spelle- ner 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.	bis 5.000 €  20.000 € - 50.000 €  bis 5.000 €	1





ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priori- sierung
KN_08	Frankfurter Straße (L396)/ Rheinstraße/ Spellener Straße	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Landesbetrieb 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.	bis 5.000 €	2
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"	bis 5.000 €	1
KN_10	Frankfurter Straße (L396)/ Franzosenstraße	außerorts	unsignalisiert	Landesbetrieb Straßen.NRW, Stadt Voerde	11.447 (L396)	≥ 70	Hauptnetz	Fehlende, sichere Quermöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Schaffung einer sicheren Querungshilfe in Form einer Mittelinsel.	20.000 € - 50.000 €	2
KN_11	Frankfurter Straße (L396)/ Mehrstraße/ Grenzstraße	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Landesbetrieb Straßen.NRW, Stadt Voerde	11.447 (L396)	≥ 70	Hauptnetz	Lange Wartezeiten an LSA.	Anpassung LSA-Schaltung	Prüfung Anpassung LSA-Signalisierung.	bis 5.000 €	2
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 entgegenkommenden 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 Radweges mit einer Länge von ca. 10,00 m südlich der Grenzstraße.	5.000 € - 20.000 €  20.000 € - 50.000 €	3
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.	bis 5.000 €	3
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 Bucholtwelmen in Hünxe, die verkehrssicher ausgebaut werden sollte.	Umbau	Prüfung Errichtung eines Kreisverkehrs (außerorts) mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg. Der Radverkehr ist dabei vorfahrtrechtlich unterzuordnen.	über 100.000 €	2
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 Bucholtwelmen in Hünxe, die verkehrssicher ausgebaut werden sollte.	Umbau	Prüfung Errichtung eines Kreisverkehrs (außerorts) mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg. Der Radverkehr ist dabei vorfahrtrechtlich unterzuordnen.	über 100.000 €	2



ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priori- sierung
KN_16	Hindenburg- straße (B8)/ Am Industriepark	außerorts	Knotenpunkt mit Teilsignalisierung	Stadt Voerde	14.056 (B8)	50/ ≥ 70	Hauptnetz	Unsichere Querung der Kfz-Rechtsab- biegerspur.	Anpassung LSA-Schaltung	Installation einer Signalleuchte für den Kfz-Verkehr, um auf querende Radfahrer und Fußgänger aufmerk- sam zu machen. LSA mit dem Kfz- Verkehr synchron schalten.	bis 5.000 €	2
KN_17	Grenzstraße (Abzweig in Richtung Hin- denburgstraße)	innerorts	unsignalisiert	Stadt Voerde	-	50	Nebennetz	Sackgasse ohne Hinweis darauf, dass diese für Radfahrende und zu Fuß Ge- hende frei ist (in Richtung B8).	Beschilderung	Ergänzung der Beschilderung durch das Verkehrszeichen 357-50 mit dem Zusatzzeichen "Sackgasse für Rad- und/oder Fußgänger frei"	bis 5.000 €	1
KN_18	Hindenburg- straße (B8)/ Hammweg	außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Bund, Landesbetrieb 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-Signalisie- rung. LSA mit dem Kfz-Verkehr syn- chron schalten.	bis 5.000 €	2
KN_19	Frankfurter Straße (L396)/ Über de Hölter	innerorts	unsignalisiert	Landesbetrieb Straßen.NRW, Stadt Voerde	11.447 (L396)	50	Hauptnetz	Fehlende sichere Querung von der Straße Über de Hölter auf den einsei- tig geführten gemeinsamen Geh- und Radweg der Frankfurter Straße.	Errichtung einer Que- rungshilfe	Prüfung Errichtung einer sicheren Querungshilfe in Form einer Mittele- insel.	20.000 € - 50.000 €	1
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 Umlauf- sperrern vergrößern und Errichtung des Zeichen 205 StVO.  Alternative 2: Seitliche Einengung der Fahrbahn z. B. auch durch Ein- satz von Pollern und Errichtung des Zeichen 205 StVO.  Alternative 3: Markierung auf der Fahrbahn zur Warnung der Radfah- rer und Errichtung des Zeichen 205 StVO.	bis 5.000 €  20.000 € - 50.000 €  bis 5.000 €	1
KN_21	Bülowstraße/ Schmaler Weg	innerorts	unsignalisiert	Stadt Voerde	-	30	Nebennetz	Gehweg (Zeichen 239)	Beschilderung	Es sollte geprüft werden, ob der Radverkehr durch das Zusatzzeichen "Radfahrer frei" zugelassen werden darf.	bis 5.000 €	1
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-Signalisie- rung. LSA mit dem Kfz-Verkehr syn- chron schalten.	bis 5.000 €	2



ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priori- sierung
KN_23	Bahnhofstraße/ Im Osterfeld/ Grutkamp	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Stadt Voerde	-	30/ 50	Hauptnetz	An dem Knotenpunkt ist die Einbin- dung des Radverkehrs zu optimieren. Radfahrende müssen längere Warte- zeiten auf sich nehmen, um die Kreu- zung zu passieren. Zudem besteht ein Konfliktpotenzial zwischen zu Fuß Ge- henden und Radfahrenden.	Umbau	Für die Bahnhofstraße wurde ein Straßenausbaukonzept mit drei Va- rianten erstellt. Die Anliegeranhörung für das Stra- ßenausbaukonzept zur Erneuerung der Bahnhofstraße (zwischen Grut- kamp und Frankfurter Straße) ist für zwei Varianten vorgesehen.  Variante A: Bau eines (Mini-)Kreisverkehrs an der Bahnhofstraße/ Im Osterfeld/ Grutkamp. Führung des Radver- kehrs auf der Fahrbahn (in Verbin- dung mit Maßnahme RV_13 und RV_14)  Variante B: Die vorhandene Fahrbahn erhält im Teilbereich eine bituminöse Decke- nerneuerung	über 100.000 €	1
KN_24	Bahnhofstraße/ Alexanderstraße	innerorts	Kreisverkehr	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird unmittelbar am Kreisverkehr vom getrennten Geh- und Radweg auf die Fahrbahn ge- führt.	Änderung der Radverkehrs- führung	Bei kleineren Kreisverkehren (inner- orts) ist die Führung des Radver- kehrs auf der Fahrbahn zu bevorzu- gen. Radfahrende werden mind. 10,00 m vor dem Kreisverkehr si- cher auf die Fahrbahn geführt. Rad- fahrende und Kfz fahren nicht ne- beneinander in den Kreisverkehr ein, sondern hintereinander. Dadurch wird die Geschwindigkeit in den Knotenpunktbereichen ge- senkt. 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 umlau- fenden Radwegen kann hingegen vor allem an den Knotenpunktar- men neue Konfliktpunkte verursa- chen.	20.000 € - 50.000 €	2



ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priori- sierung
KN_25	Frankfurter Straße/ Breiter Deich	innerorts	unsignalisiert	Landesbetrieb Straßen.NRW, Stadt Voerde	8.044	50	Hauptnetz	Dieser Knotenpunkt besitzt ein hohes Fahrradaufkommen und wird neben dem Schulverkehr auch 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).	20.000 € - 50.000 €	1
KN_26	Frankfurter Straße/ Ahrstraße	außerorts	unsignalisiert	Landesbetrieb Straßen.NRW, Stadt Voerde	9.059	≥ 70	Hauptnetz	fehlende, sichere Quermöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung Errichtung einer sicheren Querungshilfe in Form einer Mittellinsel.	20.000 € - 50.000 €	2
KN_27	Frankfurter Straße/ Rahmstraße	außerorts	unsignalisiert	Landesbetrieb Straßen.NRW, Stadt Voerde	9.059	50	Hauptnetz	fehlende, sichere Quermöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung Errichtung einer sicheren Querungshilfe in Form einer Mittellinsel.	20.000 € - 50.000 €	2
KN_28	Frankfurter Straße/ Rahmstraße	außerorts	unsignalisiert	Landesbetrieb 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.	bis 5.000 €	2
KN_29	Frankfurter Straße/ Friedrichstraße/ Weg Lohberger Leitgraben	außerorts	unsignalisiert	Landesbetrieb Straßen.NRW, Stadt Voerde	9.059	≥ 70	Nebennetz	fehlende, sichere Quermöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung Errichtung einer sicheren Querungshilfe in Form einer Mittellinsel.	20.000 € - 50.000 €	1
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 Umlaufsperrern 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.	bis 5.000 €  5.000 € - 20.000 €  bis 5.000 €	1



ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priori- sierung
KN_31	Rahmstraße (L4) (Bahnunterführung)	außerorts	unsignalisiert	Landesbetrieb 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.	bis 5.000 €  über 100.000 €	2
KN_32	Dinslakener Straße (K17)/ Rahmstraße (L4)	außerorts	Knotenpunkt mit Teilsignalisierung	Landesbetrieb 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.	bis 5.000 €	2
KN_33	Hindenburg- straße (B8)/ Rahmstraße (L4)/ Tendering- weg	außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Landesbetrieb 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.	bis 5.000 €	2
KN_34	Hindenburg- straße (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.	Errichtung einer Querungshilfe, Markierung	Prüfung Errichtung einer Querungshilfe mittels einer Mittelinsel. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob die Furtmarkierung rot eingefärbt und durch Fahrradpiktogramme ergänzt werden kann.	20.000 € - 50.000 €	1
KN_35.1	Schülerweg/ Hindenburg- straße (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.	20.000 € - 50.000 €	2
KN_35.2	Bahnhofstraße/ Hindenburg- straße (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.	50.000 € - 100.000 €	3



ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priori- sierung
KN_36	Ahrstraße (L4, Einfahrt Radweg zwischen Rhein und Kraftwerk)	außerorts	unsignalisiert	Landesbetrieb 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.	bis 5.000 €	1
KN_37	Dammstraße (Bereich Parkplatz Dammstraße am Storchennest)	außerorts	unsignalisiert	Landesbetrieb 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.	5.000 € - 20.000 €	2
KN_38	Dammstraße/ Hohe Straße	außerorts	unsignalisiert	Landesbetrieb Straßen.NRW, Stadt Voerde	1.948	70	Hauptnetz	Fehlende, sichere Querungsmöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung Errichtung einer sicheren Querungshilfe in Form einer Mittellinsel.	20.000 € - 50.000 €	2
KN_39	Schulstraße/ Schloßstraße	innerorts	unsignalisiert	Landesbetrieb 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.	5.000 € - 20.000 €	2
KN_40	Mehrumer Straße (Ortseingang Spellen)	innerorts	unsignalisiert	Landesbetrieb 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.	5.000 € - 20.000 €	2
KN_41	Mehrstraße/ Boltraystraße	außerorts	unsignalisiert	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Fehlende, sichere Querungsmöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung Errichtung einer sicheren Querungshilfe in Form einer Mittellinsel.	20.000 € - 50.000 €	2
KN_42	Weseler Straße/ Bereich Rosenweg	innerorts	unsignalisiert	Landesbetrieb 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.	5.000 € - 20.000 €	2
KN_43	Bühlstraße/ Weseler Straße	außerorts	unsignalisiert	Kreis Wesel, Stadt Voerde	5.514	50	Nebennetz	Fehlende, sichere Überleitung auf die Fahrbahn.	Markierung, Errichtung einer Querungshilfe	Die Radverkehrsfurt über die Weseler Straße sollte mit Fahrradpiktogrammen versehen werden, damit der abbiegende kfz-Verkehr auf querende Radfahrer aufmerksam gemacht wird. Auch Prüfung einer roten Furtmarkierung. Zur sicheren Querbarkeit sollte die Errichtung einer Querungshilfe geprüft werden.	5.000 € - 20.000 €	2
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"	bis 5.000 €	1



ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschätzung	Priori- sierung
KN_45	Bahnhofstraße/ Allee/ Feld- mannweg	innerorts	unsignalisiert	Stadt Voerde	-	30	Hauptnetz	unsichere Führung des Radverkehrs	Umbau	<p>Für die Bahnhofstraße wurde ein Straßenausbaukonzept mit drei Varianten erstellt.</p> <p>Die Anliegeranhörung für das Straßenausbaukonzept zur Erneuerung der Bahnhofstraße (zwischen Grutkamp und Frankfurter Straße) ist für zwei Varianten vorgesehen.</p> <p>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)</p> <p>Variante B: Ausbau nur bis zur Kreuzung Feldmannweg/Bahnhofstraße/Allee (Knotenpunkte im Bestand belassen) (in Verbindung mit Maßnahme RV_13 und RV_14)</p>	über 100.000 €	1
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 Mittellinsel.	20.000 € - 50.000 €	2
KN_47	Dinslakener Straße (K17)/ Steinstraße	außerorts	unsignalisiert	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	unsichere Führung des Radverkehrs	Markierung	Die Radverkehrsfurt am Kreisverkehr sollten mit Fahrradpiktogrammen versehen werden, damit der abbiegende Kfz-Verkehr auf querende Radfahrer aufmerksam gemacht wird. Auch Prüfung einer roten Furtmarkierung.	5.000 € - 20.000 €	1



## Maßnahmen an Radverkehrsanlagen

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priori- sierung
RV_01	Alte-Hünxer-Straße	zwischen Hugo-Mueller-Straße und Lippestraße	innerorts	800	Stadt Voerde	-	40	Hauptnetz	unsichere Radwegführung	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.  Der Neubau steht kurz vor Realisierung.	über 100.000 €	1
RV_02	Alte-Hünxer-Straße	zwischen Lippestraße und Hans-Richter-Straße	innerorts	920	Stadt Voerde	-	40	Hauptnetz	Oberflächenmängel, Radwegführung	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.  Der Neubau steht kurz vor Realisierung	über 100.000 €	1
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).	bis 5.000 € (abhängig von den Umsetzungsstandards)	1
RV_04	Grenzstraße	zwischen Kleiner Kiwitt und Grenzstraße (Höhe Hausnr. 221)	innerorts	400	Stadt Voerde	-	50	Nebennetz	Oberflächenmängel	Neubau Radweg	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand (inkl. Entwässerungsplanung).	50.000 € - 100.000 €	3





ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priori- sierung
RV_06	Hindenburg- straße (B8)	zwischen Am In- dustriepark und Hammweg	außerorts	1.700	Bund, Landesbetrieb Straßen.NRW	14.056	>70	Hauptnetz	Die B8 ist eine bedeutende Verbindungsachse zwi- schen den Städten Wesel- Voerde-Dinslaken und nimmt aufgrund der Pend- lerverschaltungen eine wichtige Funktion für den Alltagsradverkehr ein. Der gemeinsame Geh- und Radweg ist nicht beleuch- tet.	Beleuchtung	Prüfung Einrichtung einer Beleuchtung. Al- lerdings: Prüfung auf Vereinbarkeit mit Umwelt- und Naturschutz erforderlich.  Alternativ: Markierung Schmalstrich (0,12 m) retroreflektierend.	bis 5.000 € (Prüfung)  5.000 € - 20.000 € (Markierung)	2
RV_07	Hindenburg- straße (B8)	zwischen Hamm- weg und Bahn- hofstraße	außerorts	1.550	Bund, Landesbetrieb Straßen.NRW	16.367	≥ 70	Hauptnetz	fehlende Beleuchtung	Beleuchtung	Prüfung Einrichtung einer Beleuchtung. Al- lerdings: Prüfung auf Vereinbarkeit mit Umwelt- und Naturschutz erforderlich.  Alternativ: Markierung Schmalstrich (0,12 m) retroreflektierend.	bis 5.000 € (Prüfung)  5.000 € - 20.000 € (Markierung)	2
RV_08	Hindenburg- straße (B8)	zwischen Bahn- hofstraße und Rahmstraße	außerorts	1.500	Bund, Landesbetrieb Straßen.NRW	16.367	≥ 70	Hauptnetz	fehlende Beleuchtung	Beleuchtung	Prüfung Einrichtung einer Beleuchtung. Al- lerdings: Prüfung auf Vereinbarkeit mit Umwelt- und Naturschutz erforderlich.  Alternativ: Markierung Schmalstrich (0,12 m) retroreflektierend.	bis 5.000 € (Prüfung)  5.000 € - 20.000 € (Markierung)	2
RV_09	Hindenburg- straße (B8)	zwischen Rahm- straße und Stadt- grenze	außerorts	350	Bund, Landesbetrieb Straßen.NRW	17.239	60	Hauptnetz	fehlende Beleuchtung	Beleuchtung	Prüfung Einrichtung einer Beleuchtung. Al- lerdings: Prüfung auf Vereinbarkeit mit Umwelt- und Naturschutz erforderlich.  Alternativ: Markierung Schmalstrich (0,12 m) retroreflektierend.	bis 5.000 € (Prüfung)  5.000 € - 20.000 € (Markierung)	2
RV_10	Rönsken- straße	zwischen Busch- weg und Röns- kenstraße (Höhe Hausnr. 130)	innerorts	1.000	Stadt Voerde	-	30	Nebennetz	Die Rönskenstraße stellt eine wichtige Schulverbin- dung dar. Es ist jedoch kein richtiger Gehweg und keine sichere Führung des Radverkehrs auf der Röns- kenstraße vorhanden. Die Straße weist zudem punk- tuell Oberflächenmängel auf.	Umbau	Die Rönskenstraße steht im Ausbaupro- gramm der Stadt Voerde. Bisher noch kein erstmaliger Ausbau erfolgt. Prüfung ge- schwindigkeitsreduzierender Maßnahmen (z. B. Verschwenkungen/ Versätze, Auf- pflasterung) und Errichtung eines Gehwe- ges. Der Radverkehr sollte auf der Fahr- bahn geführt werden. Kinder dürfen bis zum vollendeten 10. Lebensjahr auf dem Gehweg fahren.	über 100.000 €	1



ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priori- sierung
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 Radwegebreite ist unzureichend.	Ausbau Radverkehrsanlage	Prüfung Verbreiterung des Radweges auf mindestens 1,50 m (besser 2,00 m). Grundhafter Umbau erforderlich.	über 100.000 €	3
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 Radwegebreite ist unzureichend.	Ausbau Radverkehrsanlage	Prüfung Verbreiterung des Radweges auf mindestens 1,50 m (besser 2,00 m). Grundhafter Umbau erforderlich.	über 100.000 €	3
RV_13	Bahnhofstraße	zwischen Frankfurter Straße und Allee	innerorts	850	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird auf der Bahnhofstraße stadtauswärts auf einem Rad-schutzstreifen 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 Radverkehrs-führung, Um-bau	Für die Bahnhofstraße wurde ein Straßenausbauplan mit drei Varianten erstellt. Die Anliegeranhörung für das Straßenausbauplan 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.	über 100.000 €	1
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 Radverkehrs-führung	Für die Bahnhofstraße wurde ein Straßenausbauplan mit drei Varianten erstellt. Die Anliegeranhörung für das Straßenausbauplan 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	über 100.000 €	1



ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priori- sierung
											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.	über 100.000 €	2
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 oder ggf. durch Verkehrsregelungen). Erstmaliger Ausbau erforderlich.  Alternative: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.	über 100.000 €  bis 5.000 €	2
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. Erstmaliger Ausbau erforderlich.  Alternative: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.	über 100.000 €  bis 5.000 €	2
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. Grundhafter Umbau erforderlich.	über 100.000 €	3
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. Grundhafter Umbau erforderlich.	20.000 € - 50.000 €	2



ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priori- sierung
RV_21	Bahnhof- straße	zwischen Bahn- hofstraße (Höhe Hausnr. 117) und Alexanderstraße	innerorts	500	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird beid- seitig als getrennter Geh- und Radweg geführt. Die Radwegebreite ist teil- weise unzureichend.	Ausbau Radver- kehrsanlage	Prüfung Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges auf mindestens 1,50 m. Grundhafter Umbau erforderlich.	über 100.000 €	2
RV_22	Bahnhof- straße	zwischen Alexan- derstraße und Hindenburg- straße	innerorts	600	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird beid- seitig als getrennter Geh- und Radweg geführt. Die Radwegebreite ist teil- weise unzureichend.	Ausbau Radver- kehrsanlage	Prüfung Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges auf mindestens 1,50 m. Grundhafter Umbau erforderlich.	über 100.000 €	3
RV_23	Dinslakener Straße (K17)	zwischen Rahm- straße und Fried- richstraße	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 Stein- straße und Rahmstraße als getrennter Geh- und Radweg neu saniert werden.	über 100.000 €	2
RV_24	Dinslakener Straße (K17)	zwischen Fried- richstraße und Stadtgrenze Dinslaken	außerorts	1.200	Kreis Wesel	7.980	≥ 70	Hauptnetz	Der Radverkehr wird beid- seitig als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt. Die Radwegebreite ist un- zureichend. Zudem befin- det sich der Radweg in ei- nem schlechten Zustand.	Ausbau Radver- kehrsanlage, Sanierung	Prüfung Verbreiterung und Sanierung des gemeinsamen Geh- und Radwegs auf min- destens 2,50 m (besser 3,00 m).	über 100.000 €	2
RV_25	Frankfurter Straße (L396)	zwischen Fried- richstraße und Stadtgrenze Dinslaken	außerorts	1.400	Landesbetrieb Straßen.NRW	9.059	≥ 70	Nebennetz	Zwischen dem ehemaligen Kraftwerksgelände sowie der Stadtgrenze Dinslaken besteht eine Netzlücke entlang der Frankfurter Straße. Im Bereich zwi- schen Friedrichstraße und Haus Wohnung wird die Sicherheit der Radfahren- den durch die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sowie durch die schlecht einsehbaren Kurvenberei- che gefährdet. Durch die Nähe zum stark frequen- tierten Rheinradweg kommt es entsprechend häufig zu Konflikten zwi- schen den beiden Verkehr- trägern.	Neubau Rad- weg	Neu- und Ausbau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicher- heitsabstand. Hierdurch kann die Sicher- heit der Radfahrenden deutlich erhöht werden. Durch die Lage der Netzlücke ent- lang der Frankfurter Straße sind entspre- chende Abstimmungen mit Straßen.NRW als Baulastträger erforderlich.	über 100.000 €	2



ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priori- sierung
RV_26	Überquerung Rotbach	Brücke	außerorts	-	STEAG, Lippeverband	-	-	Ergän- zungsnetz	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.	50.000 € - 100.000 €	2
RV_27	Mehrumer Straße (L4)	zwischen Orts- einfahrt Spellen und In der Abts- miers (Mehrurum)	außerorts	3.300	Landesbetrieb 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.	über 100.000 €	2
RV_28	Groelberg	zwischen Mehru- mer Straße (L4) und Müssenweg	außerorts	920	Stadt Voerde	-	≥ 70	Nebennetz	Verbindungsache zwischen Ork und den Speller Sportsstätten.  Netzlücke	Neubau Radweg	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand.  Erstmaliger Ausbau in Planung bis Schweizer Straße.	über 100.000 €	1



ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priori- sierung
RV_29	Mühlenberg/ Mehrstraße	zwischen Müs- senweg und Boltraystraße	außerorts	1.900	Stadt Voerde	-	≥ 70	Hauptnetz	Die Mehrstraße bildet eine wichtige Verbindungs- achse von Spellen in Rich- tung Stadtzentrum Voerde sowie Gewerbegebiet Grenzstraße. Zudem er- füllt die Mehrstraße die Funktion als Schulweg zum Gymnasium Voerde und dem Schulzentrum Süd und weist dementspre- chend eine hohe Frequen- tierung auf. Die erlaubten Geschwindigkeiten in Kombination mit dem Straßenquerschnitt und der Qualität der Straße be- einträchtigen die Ver- kehrssicherheit. Die Rad- fahrenden werden aktuell auf der Fahrbahn geführt.  Netzlücke	Neubau Rad- weg	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 bei- tragen.  Ist geplant und wird erstmalig nach Ge- nehmigung gebaut.	über 100.000 €	1
RV_30	Boltraystraße	zwischen Mehr- straße und Rheinstraße	außerorts	1.160	Stadt Voerde	-	≥ 70	Nebennetz	Aus Voerde kommend kann das Stadtteilzentrum von Spellen schnell über die Boltraystraße erreicht werden. Dieser Straßenzug besitzt aktuell keine Rad- verkehrsanlage.	Neubau Rad- weg	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand.  Alternativ: Führung des Radverkehrs über den ausgebauten Feldweg als Querverbin- dung zwischen Boltraystraße und Mehr- straße. Dabei ist eine sichere Überleitung von dem Feldweg auf den geplanten ge- meinsamen Geh- und Radweg entlang der Mehrstraße zu berücksichtigen.	über 100.000 €	3
RV_31	Weseler Straße/ Bös- kenstraße (L4)	zwischen Bühl- straße und Ro- senweg	außerorts	1.700	Landesbetrieb Straßen.NRW	3.065	≥ 70	Hauptnetz	Der Radverkehr wird ein- seitig als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt. Die Radwegebreite ist un- zureichend.	Ausbau Radver- kehrsanlage	Prüfung Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radwegs auf mindestens 2,50 m (besser 3,00 m).	über 100.000 €	2
RV_32	Böskenstraße (L4)	zwischen Gehr- straße und Bühl- straße	außerorts	530	Landesbetrieb Straßen.NRW	3.065	≥ 70	Hauptnetz	Der bestehenden Radver- kehrsanlage fehlt ein Si- cherheitstrennstreifen zur Fahrbahn. Zudem weist die Oberfläche punktuell Mängel auf.	Neubau Rad- weg	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von mind. 2,50 m Breite (besser 3,00 m) und 1,75 m Sicherheitsabstand.	über 100.000 €	2



ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priori- sierung
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 Böskensteinstraße und Bühlstraße wurde bereits umgesetzt.	20.000 € - 50.000 €	1
RV_34	Weseler Straße	zwischen Schleusenstraße und Böskensteinstraße (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 Böskensteinstraße und Bühlstraße wurde bereits umgesetzt.	50.000 € - 100.000 €	1
RV_35	Böskensteinstraße (L4)	zwischen Gehrstraße und Frankfurter Straße (L396)	innerorts	300	Landesbetrieb Straßen.NRW	3.065	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.	Markierung	Markierung beidseitig eines Radfahrstreifens ggfs. Wegfall von Parken möglich.	5.000 € - 20.000 €	1
RV_36	Rheinstraße	zwischen Holt hausener Straße und Boltra ystraße	außerorts	750	Stadt Voerde	-	50	Hauptnetz	Die Oberfläche des Radwegs befindet sich punktuell in einem sehr schlechten Zustand.	Sanierung	Sanierung des gemeinsamen Geh- und Radwegs.	50.000 € - 100.000 €	2
RV_37	Alte Mittelstraße	zwischen Poststraße und Spel lener Straße	außerorts	600	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 Wegführung anstelle über die Frankfurter Straße zu fahren. Die Errichtung von Fahrradstraßen sollte geprüft werden, damit der Radfahrer auf dieser Route gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt wird. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	bis 5.000 € (abhängig von den Umsetzungsstandards)	1
RV_38	Mittelstraße	zwischen Spel lener 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	Errichtung einer Fahrradstraße	Ausweichverbindung bzw. Alternative Wegführung anstelle über die Frankfurter Straße zu fahren. Die Errichtung von Fahrradstraßen sollte geprüft werden, damit der Radfahrer auf dieser Route gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt wird. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	bis 5.000 € (abhängig von den Umsetzungsstandards)	1



ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priori- sierung
									etwa 4,5km um eine fahrradfreundliche Distanz.				
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 Wegführung anstelle über die Frankfurter Straße zu fahren. Die Errichtung von Fahrradstraßen sollte geprüft werden, damit der Radfahrer auf dieser Route gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt wird. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	bis 5.000 € (abhängig von den Umsetzungsstandards)	1
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 Wegführung anstelle über die Frankfurter Straße zu fahren. Die Errichtung von Fahrradstraßen sollte geprüft werden, damit der Radfahrer auf dieser Route gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt wird. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	bis 5.000 € (abhängig von den Umsetzungsstandards)	1





ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priori- sierung
RV_41	Kalbecksweg	zwischen Stein- straße und In den Eichen	außerorts	750	Stadt Voerde	-	50	Nebennetz	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 Wegführung anstelle über die Frankfurter Straße zu fahren. Die Errichtung von Fahrradstraßen sollte geprüft werden, damit der Radfahrer auf dieser Route gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt wird. Beschilderung durch das Zeichen 244 StVO, Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn, ggfs. Prüfung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.	bis 5.000 € (abhängig von den Umsetzungsstandards)	1
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. Wird im Kontext Deichsanierung Götterswickerhamm berücksichtigt.	bis 5.000 €	1
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 Bestandssituation 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.	bis 5.000 € (abhängig von den Umsetzungsstandards)	1
RV_44	Hindenburgstraße (B8)	zwischen Hugo-Mueller-Straße und Am Industriepark	außerorts	1.000	Bund, Landesbetrieb Straßen.NRW	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.	bis 5.000 € (Prüfung)  5.000 € - 20.000 € (Markierung)	2



ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Länge (in m)	Baulastträger	DTV (in Kfz/24h)	V (in km/h)	Radwege- kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmen- gruppe	Maßnahmenbeschreibung	Kostenschät- zung	Priori- sierung
RV_45	Hugo-Muel- ler-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.	50.000 € - 100.000 €	2
RV_46	Dammstraße	zwischen Park- platz Storchen- nest und Kreis- verkehr	innerorts	500	Stadt Voerde	-	40	Hauptnetz	Der Radverkehr wird derzeit unmittelbar auf die Fahrbahn geführt. Radfahrende fühlen sich nicht sicher in dem Straßenabschnitt.	Neubau Rad- weg	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. Wird im Kontext Deichsanierung Götterswickerhamm berücksichtigt.	über 100.000 €	3
RV_47	Mehrumer Straße (L4)	zwischen dem Katholischer Friedhof und Ro- senweg	innerorts	860	Landesbetrieb Straßen.NRW	-	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird derzeit unmittelbar auf die Fahrbahn geführt. Der Fahrbahnquerschnitt ist zu schmal für die Installation einer sicheren Radverkehrsführung (z. B. Schutzstreifen).	Umbau	Prüfung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen (z. B. Verschwenkungen/ Versätze, Aufpflasterung). Der Radverkehr sollte auf der Fahrbahn geführt werden.	über 100.000 €	3
RV_48	Verbindungs- weg	zwischen Frank- furter Straße und Mittelstraße	innerorts	320	Stadt Voerde	-	50	Nebennetz	Der Radverkehr wird derzeit auf der Fahrbahn geführt. Die Verbindung sollte für den Schülerverkehr ausgebaut werden.	Errichtung ei- ner Fahr- radstraße	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).	bis 5.000 €(ab- hängig von den Umsetzungs- standards)	1
RV_49	Feldweg zwi- schen In den Eichen und Rahmstraße	zwischen Mölle- ner Leitgraben und Rahmstraße	außerorts	250	Eigentum, Vertragliche Regelung mit Bahn erforder- lich.	-	-	Nebennetz	Die Oberfläche des Radwegs befindet sich punktuell in einem sehr schlechten Zustand.	Sanierung	Sanierung des Weges. Nicht im städtischen Eigentum, Vertragliche Regelung mit Bahn erforderlich.	20.000 € - 50.000 €	2





## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 28.10.2022

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz	16.11.2022	vorberatend
Stadtentwicklungsausschuss	22.11.2022	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### Amprion GmbH Leitungsplanungen in Voerde Sachlage und Stellungnahme zur Offenlage

#### Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt stimmt dem in der DS 17/472 dargelegten Umgang mit den Planungen der Amprion GmbH (EnLAG Vorhaben Nr. 14) zu und folgt den in der Drucksache 17/472 auf Seite 3 dargelegten Anregungen und Bedenken

- zu den Amprion Maßnahmen unter Nr.1,
- zu den unter Nr. 2 a (Provisorium) im Einreichzeitpunkt 1 genannten Teilmaßnahmen und
- zu der Teilmaßnahme Nr. 2 b (Kabelpilot und Kabelübergabestationen vorläufige Anregungen und Bedenken) im Einreichzeitpunkt 2.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	<input type="checkbox"/> ja*	<input type="checkbox"/> nein*	
Begründung:	Diese Drucksache setzt sich mit externen Planungen auseinander, deren Auswirkungen und Klimaschutzrelevanz in den Planungen selbst Berücksichtigung finden. Durch die geplante Trassenertüchtigung der Amprion GmbH als EnLAG Vorhaben Nr. 14 ist kein erheblicher Eingriff in die Klimaschutzbelange anzunehmen, bzw. wird ein nicht erheblicher Eingriff in die Klimabelange (Neubau Masten, Kabelübergabestationen und Erdpilot) durch Erhöhung der Leitungskapazität für regenerativen Strom sowie durch Ausgleichsmaßnahmen im Verfahren ausgeglichen.		

\* Erläuterung siehe Begründung

#### Sachdarstellung:

Die Amprion GmbH hat ihre Planungen im Stromnetz bereits am 23.12.2021 im Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt. Als eine von insgesamt vier Übertragungsnetzbetreiberinnen in Deutschland, deren Regelungsbereich von der Nordsee bis zu den Alpen reicht, dient der geplante Höchst-

spannungsnetz-Ausbau als Vorhaben nach dem Gesetz über den Ausbau erneuerbarer Energien (EnLAG Vorhaben Nr. 14) zur Leitung von Windenergiestrom aus dem Norden in den Süden und auch zur Stabilisierung des bundesweiten Stromnetzes.

Dabei ist Voerde durch drei miteinander verflochtene Maßnahmen der Amprion GmbH betroffen:

- **Nr. 1** Neubau der 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Wesel - Uftort, Bl. 4214 und der 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Uftort - Pkt. Hüls-West, Bl. 4208 und
- **Nr. 2 a und 2 b** Anpassung und Änderung an bestehenden Leitungen (EnLAG Vorhaben Nr.14 - Binnenland)

Dazu erfolgen die derzeitigen, zeitlich nur leicht versetzten Offenlagen in getrennten Verfahren.

Einmal zu **Nr. 1** (Offenlage vom 02.11.2022 bis 16.11.2022 zu dem am 29.09.2022 gefassten Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Düsseldorf für Nr. 1) und einmal zu **Nr. 2** mit Staffelung in **2 a** (Freileitungsprovisorium) und **2 b** (Erdkabelpilot) mit Offenlage vom 24.10.2022 bis 23.11.2022 (siehe Anlage 1 zur DS 17/472 Übersichtsplan).

Diese Staffelung von Nr. 2 ist vorgesehen, da die Planungen des Erdkabelpiloten **Nr. 2 b** (mit Querung des Rheins und Kabelübergabestationen) aufwändiger ist und deswegen ein Provisorium (Nr. 2 a als temporäre Ertüchtigung) auf bestehender Leitungstrasse wegen des dringenden netztechnischen Bedarfs möglichst schnell einen höheren Stromtransport gewährleisten soll. Diese Provisorien sollen nach etwa 5 Jahren durch den Erdkabelpiloten ersetzt werden.

Die zwei Maßnahmen der Nr. 2 sind jedoch als Gesamtplanung miteinander verwoben, so dass bereits zur Offenlage von Nr. 2 a (Provisorium) auch „vorläufige“ Unterlagen von Nr. 2 b (Kabelpilot mit Rheinquerung und Kabelübergabestationen (KÜS)) mit offen liegen, da für die Nr. 2 b in diesem sogenannten Einreichzeitpunkt 1 ermittelt werden soll, ob den Planungen unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen. Jedoch wird nur für das Vorhaben 2 a über die derzeitige Offenlage (24.10. bis 23.11.2022) ein Teilfeststellungsbeschluss avisiert.

Deswegen wird in der DS Nr. 17/472 zwischen Maßnahme **Nr. 2 a** mit Einreichzeitpunkt 1 (vollständige Unterlagen die einen Planfeststellungsbeschluss für diesen Teil ermöglichen sollen) und Maßnahme **Nr. 2 b** (Kabelpilot und KÜS) mit vorläufigen Unterlagen, die eine vorläufige Erstbewertung ermöglichen sollen und die erst im Einreichzeitpunkt 2 mit finalen und vollständigen Unterlagen erneut offengelegt werden sollen, unterschieden.

Die Amprion Planungen zu Nr. 2, die derzeit offen liegen (24.10. bis 23.11.2022), betreffen insbesondere folgende Maßnahmen:

- Neubau 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitungsprovisorium, Bl.4214 Pkt. Voerde – Pkt. Budberg
- Neubau 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Bl. 4214 Pkt. Voerde – Pkt. Friedrichsfeld/KÜS Friedrichsfeld und KÜS Budberg/Pkt. Benderweg – Pkt. Budberg
- Rückbau 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitungsprovisorium, Bl. 4214 Pkt. Voerde – Pkt. Budberg nach Inbetriebnahme des Erdkabelpiloten
- Neubau Kabelübergabestation Friedrichsfeld, Stations-Nr. 01474
- Neubau Kabelübergabestation Budberg, Stations-Nr. 01475
- Neubau 380-kV-Höchstspannungserdkabelanlage, Bl. 4237 KÜS Friedrichsfeld – KÜS Budberg
- Neubau 110-kV-Hochspannungserdkabelanlage, Bl. 1521 Pkt. Friedrichsfeld – Pkt. Benderweg inkl. Anbindung an 110-/220-kV-Höchstspannungsfreileitung, Bl. 2435 Ossenberg – Pkt. Eversael im Pkt. Eversael-West

### Kurzgefasste Stellungnahme

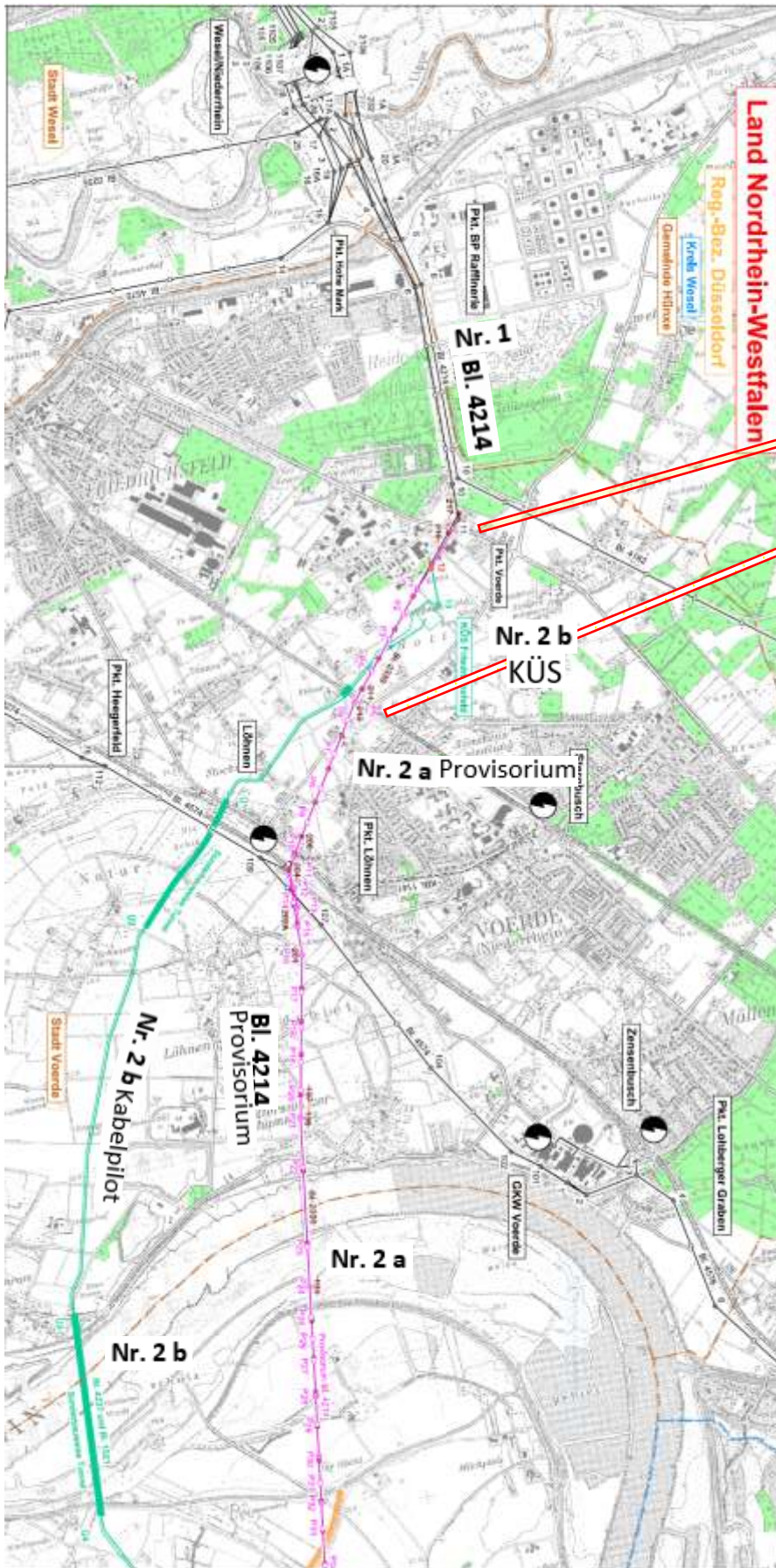
1. der Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Düsseldorf vom 29.09.2022 für die Amprion-Planungen zu **Nr. 1**, die bereits Ende 2019 offen lagen und die den Leitungstrassen-Bereich Grenzstraße / Hans-Richter-Straße betreffen (s. Anlage 1 zur DS 17/472 Übersichtsplan) liegt vom 02. bis 16.11. 2022 offen. Hierzu wurden mit Schreiben 19.12.2022 seitens Stadt Voerde keine Anregungen und Bedenken vorgebracht. Es handelt sich um eine Ertüchtigung bestehender Leitungen (Ersatz der Amprion 110-kV-/220-kV-Höchstspannungsleitung westlich parallel der Hans-Richter-Straße bis etwa zur B 8 durch eine 110-kV-/380-kV-Höchstspannungsleitung und weitere Anpassungs- und Erneuerungsmaßnahmen in diesem Bereich, deren Auswirkungen nach Gutachten verträglich sind. So sollen 7 seit 1926 vorhandene etwa 35 m hohe Masten rückgebaut und 5 neue, etwa doppelt so hohe Masten mit etwas größerem Abstand zueinander gebaut werden. Durch die höheren Masten wird verträglich in das Ortsbild eingegriffen und die Abstände der Leitungen zu der benachbarten Bebauung vergrößert, so dass höhere Energiedurchflüsse möglich sind. Über einen vom Vorhabenträger u.a. auch für die Belange der Schutzgüter Mensch und Natur optimierten Ausbau sind nach den Unterlagen keine unzulässigen negativen Auswirkungen auf die vorgenannten Schutzgüter zu erwarten. **Keine Anregungen und Bedenken zum Planfeststellungsbeschluss der o.g. Amprion Planungen Nr. 1.**
  
2. zu den o.g. Amprion Planungen **Nr. 2 a** (Provisorium) werden ebenso keine speziellen Anregungen und Bedenken im Offenlageverfahren 24.10. bis 23.11.2022 vorgebracht, da es sich um eine temporäre Ertüchtigung größtenteils in der Linienführung der bisherigen Höchstspannungsleitung (110/228 kV – Blatt 4214) handelt (vgl. Anlage 1 zur DS 17/472 Übersichtsplan). Dort werden die bestehenden Masten demontiert und für ca. 5 Jahre durch provisorische Höchstspannungsmasten ersetzt, die teils einen neuen Standort in der bestehenden Trasse und teils direkt neben dem alten Maststandort errichtet werden. Bis zur Herstellung des Kabelpiloten mit Kabelübergabestationen (KÜS) sollen diese Provisorien sicherstellen, dass eine höhere Energiemenge also 220/380 kV statt 110/220 kV - auf teils höheren Masten - weitergeleitet werden kann. Nur im Bereich Gewerbegebiet Grenzstraße zur B 8 hin und im Bereich der Querung der bisherigen Leitungstrasse der Frankfurter Straße in die Mommniederung weichen die Provisorien von der bisherigen Trassenführung gering ab. Etwa bis zu 15 m südlich verschoben im Gewerbegebiet und ebenso auf kurzer Strecke im Bereich Over die Hölter. Auch hier sind nach den Gutachten zur Planung keine unzulässigen Beeinträchtigungen der zu beachtenden Belange von Mensch und Natur zu erwarten. **Allgemeine Anregungen zu den o.g. Amprion Planungen Nr. 2 a (Provisorium: Einreichzeitpunkt 1 – mit Ziel einen Teilplanfeststellungsbeschluss zu erreichen) sollten z.B. zur Beachtung der Belange der Bürgerinnen und Bürger (z.B. Lärmschutz zur Bauzeit) oder bezüglich z.B. Obstwiesen- und Gehölzschutz bei Bau der Provisorien vorgebracht werden (wird in den Ausschüssen dargestellt).**
  
3. zu den o.g. Amprion Planungen **Nr. 2 b** (Erdkabelpilot und Kabelübergabestation) sollten vorläufige Anregungen und Bedenken zu den Belangen von Mensch und Natur vorgebracht werden. Da die derzeitigen Offenlageunterlagen zu Nr. 2 b (Einreichzeitpunkt 2) noch nicht vollständig sind und eine Offenlage erst später mit kompletten Unterlagen ansteht, können im Verfahren von Nr. 2 b weitere Anregungen und Bedenken im anstehenden Verfahren vorgebracht werden. Die Verwaltung wird jeweils im Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz(AUK) und Stadtentwicklungsausschuss (STEA) ggf. vorzubringende Anregungen und Bedenken zu den umfangreichen noch bis 23.11.2022 offenliegenden Unterlagen darstellen. **Unüberwindbare Hindernisse für die Amprion Planungen zu Nr. 2 b sind derzeit jedoch nicht absehbar.**  
Eine Offenlage mit kompletten Unterlagen zu Kabelpilot und Rheinquerung steht künftig noch aus, so dass auch künftig noch Anregungen und Bedenken ins Verfahren einfließen können. Zu diesen Amprion Planungen **Nr. 2 a und Nr. 2 b** fand am 23.08.2022 im Rathaus Voerde bereits eine große Bürger-Infoveranstaltung statt. Amprion stellte für jedermann die Rheinquerung (EnLAG Nr. 14) mit offenem und geschlossenem Leitungsbau sowie Freimasten und auch Kabelübergabestationen (KÜS) auf dieser Veranstaltung dar. Im

Anschluss hat sich bereits ein Bürger vom Heideweg mit Bedenken an die Stadt gewandt. Im Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz (AUK) wie auch im Stadtentwicklungsausschuss (STEA) werden die Amprion Planungen (EnLAG Vorhaben Nr. 14) vorgestellt.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Anlage 1 DS 17\_472 Übersichtsplan Amprion Planungen
- (2) Anlage 2 DS 17\_472-Luftbild Planungen Amprion Nordbereich



**Beispiel-Legende**  
 Temporäre Baumaßnahme  
 110-/380-Frtlg.-Provisorium  
**Bl. 4214**  
 Abschnitt: Pkt. Voerde - Pkt. Budberg  
 von Mast Nr. 11 bis Mast Nr. P5

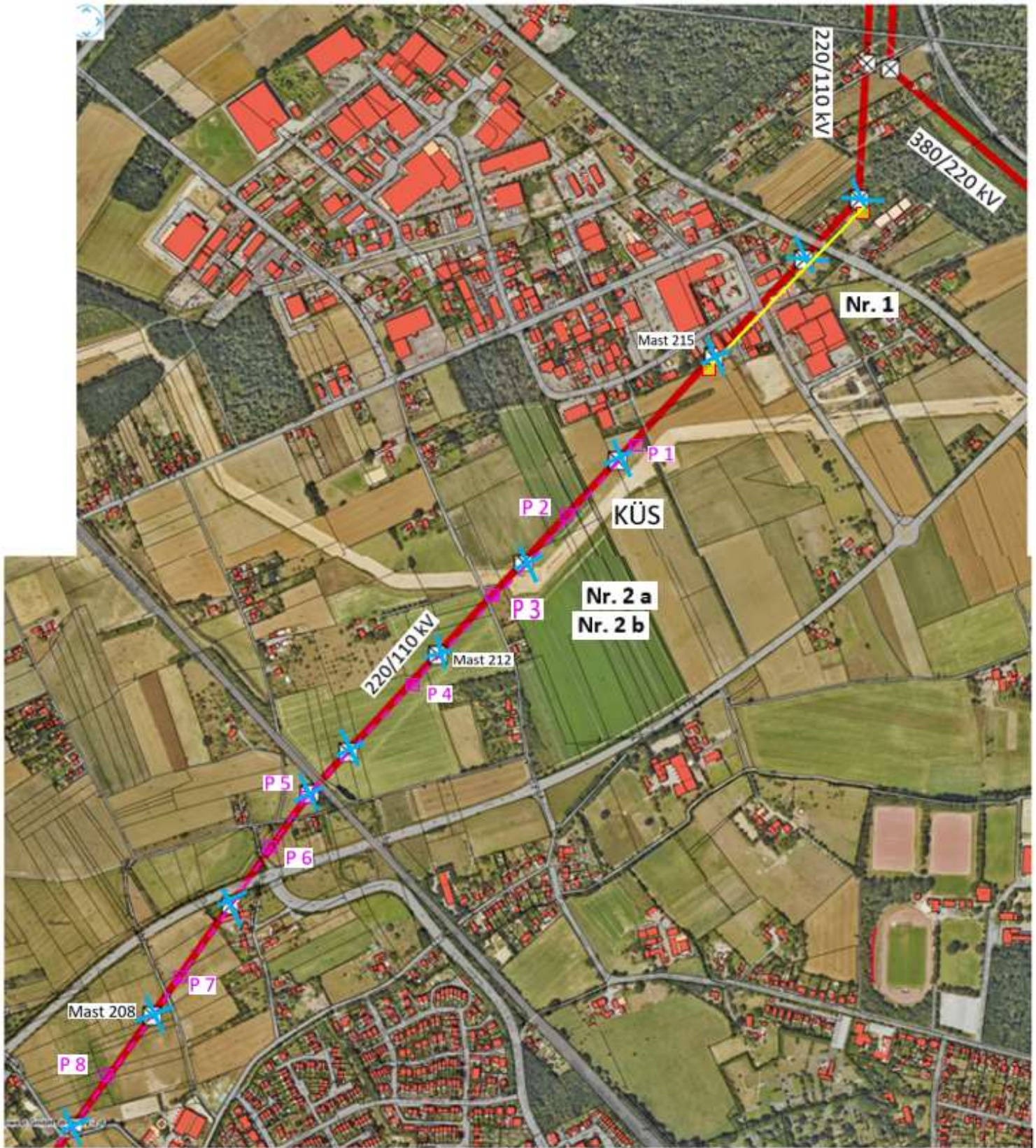
Gemarkung : VOERDE  
 Gemeinde : Voerde (Niederrhein)  
 Kreis : Wesel  
 Reg. Bez. : Düsseldorf  
 Land : Nordrhein-Westfalen  
 Katasteramt : Kreis Wesel  
 Grundbuchamt : Dinslaken

31.08.2022	08:59:06	
06.11.2020	09:09:56	
Planung		
		

**Übersichtsplan**

Amprion GmbH – Planungen in Voerde mit Ergänzung: Kennzeichnungen nach DS 17\_472





Neubau der 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Wesel - Uftorf, BI. 4214 und der 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Uftorf - Pkt. Hüls-West, BI. 4208 und Anpassung und Änderung an Leitungen der Amprion GmbH (EnLAG 14 - Binnenland)

- P 8 provisorischer Mast Nr. 8 bis zur Herstellung Kabelpilot (ca. 5 Jahre)
- entfallender Mast mit Mast Nr.
- Mastneubau bzw. Mastersatzbau (Mast höher als bisher)



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 06.10.2022

Fachbereich	Stadtentwicklung und Baurecht
Fachdienst	Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Stadtentwicklungsausschuss	22.11.2022	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### **Gestaltungssatzung "Schlesierstraße / Kampshof"** **hier: Satzungsbeschluss**

#### Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde (Ndrh.) beschließt die Gestaltungssatzung „Schlesierstraße / Kampshof“ gemäß § 89 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in Verbindung mit § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen als Satzung.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

keine

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

#### Sachdarstellung:

Für die Weiterentwicklung und Modernisierung der Arbeitersiedlung Möllen, die als Hans-Heinrich-Thyssen-Siedlung von der Bergwerksgesellschaft Walsum AG ab 1951 errichtet wurde, sind weitreichende Abrissmaßnahmen und Neubebauungen seitens der hier tätigen Wohnungsgesellschaft geplant. Als erster Teilbereich der größeren Umgestaltung ist, nach kleineren Neubebauungen an der Hauerlandstraße und am Leitkamp, nun der Abriss des Mietwohnbereichs Schlesierstraße / Kampshof vorgesehen.

Im knapp 1 ha großen Bereich südlich des Kampshofes zwischen Schlesierstraße und Hauerlandstraße bis zur Friedrichstraße sollen 5 Zweispänner und ein Dreispänner der hier vorhandenen Altbauung (zweigeschossige Mietgebäude mit 52 Wohneinheiten) abgerissen und dafür eine Neubauung errichtet werden.

Für diesen Bereich soll nun eine Gestaltungssatzung aufgestellt werden. Der räumliche Geltungsbereich der Satzung umfasst die Flurstücke Gemarkung Möllen, Flur 2, Nrn. 282, 283 und 2026 (siehe Anlage 2).

Der Bereich liegt nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes. Insoweit sind Bauvorhaben hier nach § 34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) zu beurteilen, das heißt, Bauvorhaben müssen sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der überbaubaren Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen.

Die nähere Umgebung ist derzeit durch die zweigeschossige Mietwohnbebauung und im weiteren Umfeld, beispielsweise an der Hauerlandstraße, durch Eigenheime in einer Bauweise im Wesentlichen in Form von Doppel- und Reihenhäusern geprägt.

Ziel dieser Satzung ist es, einen Rahmen für die Gestaltung der neuen Gebäude selbst und im Verhältnis zueinander sowie ihrer Vorgärten vorzugeben.

Es ist vorgesehen, zukünftig für Möllen weitere Gestaltungssatzungen oder in Bebauungspläne integrierte gestalterische Regelungen zu beschließen. Insoweit handelt es sich bei der Gestaltungssatzung „Schlesierstraße / Kampshof“ um einen ersten Teilabschnitt.

Gestalterische Vorgaben sollen daher gemacht werden zu:

1. Dachbegrünung,
2. Fassaden,
3. Vorgärten,
4. Einfriedungen und
5. Abfall- und Wertstoffbehälter.

Gemäß § 89 Abs. 1 Nr. 7 BauO NRW können örtliche Bauvorschriften zur Begrünung baulicher Anlagen getroffen werden. Darauf Bezug nehmend wird in § 2 der Satzung insbesondere festgelegt, dass Flachdächer der obersten Geschosse der Hauptbaukörper sowie von Garagen und Carports mit einer standortgerechten Vegetation mindestens extensiv zu begrünen und diese Begrünung dauerhaft zu erhalten ist.

Des Weiteren können gemäß § 89 Abs. 1 Nr. 1 BauO NRW besondere Anforderungen an die äußere Gestaltung baulicher Anlagen festgelegt werden. Entsprechend werden Festsetzungen zur Gestaltung der Fassaden und der Baukörper zueinander getroffen. So sollen aneinander gebaute Gebäude gestalterisch in Material und Farbe sowie ihrer Dachgestaltung einheitlich abgestimmt und in gleicher Trauf- und Firsthöhe bzw. Wandhöhe auszuführen sein. Hierdurch sollen zu große Unterschiede in der Gestaltung der Einzelgebäude vermieden werden. Gebäude über eine Länge von mehr als 30 m oder mit mehr als 2 Vollgeschossen sind gemäß der Satzung jedoch derart zu gestalten, dass sie in ihrer Länge bzw. Höhe zu gliedern sind (z.B. durch farbliche Gestaltung, Vor- und Rücksprünge, Gesimse). Ziel ist es dabei, keine monotonen und in ihrer Länge oder Höhe ungegliederten Baukörper entstehen zu lassen. Es wird jedoch, um den Bauherrn bzw. späteren Nutzer in seiner Gestaltung nicht übermäßig einzuschränken, durch § 7 Abs. 2 der Satzung die Möglichkeit der Erteilung von Abweichungen durch die Untere Bauaufsichtsbehörde der Stadt Voerde (NdrRh.) zugelassen.

Gemäß § 89 Abs. 1 Nr. 4 BauO NRW kann auch die Beschaffenheit der Stellplätze festgelegt werden. Aus diesem Grund wird die Festsetzung in die Satzung aufgenommen, dass Stellplätze mit wasserdurchlässigen Materialien in bestimmten Farben (grau oder braun) hergestellt werden müssen.

§ 89 Abs. 1 Nr. 5 BauO NRW ermöglicht Regelungen zur Gestaltung von Plätzen für bewegliche Abfallbehälter und der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke sowie bezüglich der Notwendigkeit, Art, Gestaltung und Höhe von Einfriedungen. Darauf aufbauend wird eine Regelung in die Satzung aufgenommen, dass die Zuwegungen zu den Gebäudeeingängen, Zufahrten zu Stellplätzen, Garagen und Carports sowie die Zugänge zu Mülltonnenstandplätzen durch wasserdurchlässige Materialien in bestimmten Farben (grau oder braun) herzustellen sind, um eine weitestgehend einheitliche Gestalt zu gewährleisten. Alternativ können sie auch unversiegelt belassen werden. Diese Festsetzung hat neben gestalterischen Aspekten zusätzlich noch ökologische Vorteile, indem das Niederschlagswasser versickern kann. Bei der Auswahl der Materialien selbst wird ein großer Spielraum gelassen. Des Weiteren werden Regelungen zur Gestaltung der Oberflächen der übrigen Flächen der Vorgärten getroffen. Sie sind unversiegelt zu belassen. Ihre Oberfläche ist zu bepflanzen (Raseneinsaat, Blühflächen, Stauden- und Kräuterpflanzungen sowie Sträucher und Bäume). Kies-, Schotter-, Splitt- und Steinoberflächen sind über die notwendigerweise befestigten Flächen hinaus nur in einer maximalen Größenordnung von 10 % der Vorgartenfläche zulässig. Ziel ist es dabei, die Flächen möglichst unversiegelt zu belassen und durch Grün zu gestalten. Zum anderen wird, um ein einheitliches Bild im Hinblick auf die Gestaltung der Vorgärten zu gewährleisten, festgelegt, dass entlang der öffentlichen Verkehrsfläche Grundstückseinfriedungen dort nur als Hecken

aus Laubgehölzen bestimmter Arten in einer Höhe von maximal 0,80 m zulässig sein sollen. Sichtbehindernde Bauelemente sind in den Vorgärten nicht zulässig. An den zur Straße orientierten seitlichen Grundstücksgrenzen dürfen die Hecken eine Höhe von maximal 1,80 m haben, wobei gartenseitige Bauelemente diese Hecken an Höhe nicht überschreiten dürfen.

Abfall- und Wertstoffbehälter sind daher, soweit sich der Standplatz außerhalb von Gebäuden befindet, entweder in Schränken unterzubringen oder mit Hecken, Mauern oder blickdichten Zäunen mindestens dreiseitig einzufassen. Die Einfriedungen sind zur öffentlichen Verkehrsfläche hin zu schließen. Schränke und Einfassungen sind zur öffentlichen Verkehrsfläche hin vollständig sowie insgesamt an mindestens 2 Seiten durch Hecken, Rankpflanzen oder davor gepflanzte Sträucher zu begrünen. Ziel dieser Regelungen ist es, Verunstaltungen der unbebauten Flächen durch Abfall- und Wertstoffbehälter und damit einer Verunstaltung des städtischen Raumes bzw. des Ortsbildes zu verhindern.

Um zukünftig Härten oder zu starke Einschränkungen der Nutzer der Grundstücke zu vermeiden, wird die Möglichkeit von Abweichungen von den Vorschriften der Satzung in deren § 7 zugelassen. Diesbezüglich soll die Untere Bauaufsichtsbehörde der Stadt Voerde (NdrRh.) über die Zulässigkeit entscheiden.

Schließlich ermöglicht § 86 Abs. 1 Nr. 22 BauO NRW die Sanktionierung von Zuwiderhandlungen gegen die Gestaltungssatzung. Diese Möglichkeit wird in die Satzung aufgenommen.

Sie soll am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft treten.

Für Teile von Möllen besteht eine Dachgaubensatzung (Gestaltungssatzung „Dachgauben“ – für Bereiche im Gebiet der Stadt Voerde (Niederrhein)) vom 29.08.1984. Diese Satzung hat für den Geltungsbereich der neuen Gestaltungssatzung weiterhin Gültigkeit.

Durch die Gestaltungssatzung soll auch ein Beitrag geleistet werden, die Drucksache 720 DS „Integrierte Ortsentwicklungsplanung für Möllen“ vom 05.11.2007 umzusetzen.

In der Regel werden Gestaltungssatzungen in Voerde (NdrRh.) erst dann aufgestellt, wenn zuvor eine Bürger/Innenbeteiligung durchgeführt worden ist. Gemäß § 89 Abs. 2 BauO NRW ist ein solcher Verfahrensschritt jedoch gesetzlich für örtliche Bauvorschriften, die nicht durch Satzungen nach Baugesetzbuch aufgestellt werden, nicht erforderlich. Im gegebenen Fall soll daher ausnahmsweise darauf verzichtet werden, auch weil eine Bebauung der Fläche kurzfristig erfolgen und bis zur Erteilung der Baugenehmigung die Gestaltungssatzung Rechtskraft erlangen soll.

Haarmann

Anlage(n):

- (1) Gestaltungssatzung "Schlesierstraße / Kampshof"
- (2) Übersichtsplan
- (3) Begründung der Gestaltungssatzung

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmerers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:

FB 6

FD 6.1

FD 6.2

# **Gestaltungssatzung „Schlesierstraße / Kampshof“ der Stadt Voerde (Ndr rh.)**

**vom .....**

Der Rat der Stadt Voerde (Ndr rh.) hat in seiner Sitzung am 06.12.2022 die nachstehende Satzung gemäß § 89 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW 2018) vom 21. Juli 2018, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14.09.2021 (GV. NRW. S. 1086), in Verbindung mit § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) vom 14. Juli 1994 (GV. NRW, S. 666), zuletzt geändert durch Art. 1 G zur Einführung digitaler Sitzungen für kommunale Gremien und zur Änderung kommunalrechtlicher Vorschriften vom 13.04.2022 (GV. NRW. S. 490), beschlossen:

## **Präambel**

Ziel dieser Gestaltungssatzung ist es, in dem in § 1 definierten Gebiet im Siedlungsbereich von Möllen, in dem in großen Bereichen Wohngebäudeabbrüche und Neubauten geplant sind, eine einheitlich ausgerichtete Gestaltung bei der Entwicklung des Stadtteils zu erzielen. Dadurch sollen die bisherigen städtebaulichen Stadtteilqualitäten erhalten und weiterentwickelt werden. Für die geplante Neubebauung von Möllen sollen dabei zeitgemäße Erfordernisse angemessen berücksichtigt werden.

## **§ 1**

### **Geltungsbereich**

- (1) Der räumliche Geltungsbereich der Satzung umfasst die Flurstücke Gemarkung Möllen, Flur 2, Nrn. 282, 283 und 2026.

## **§ 2**

### **Dachbegrünung**

- (1) Flachdächer der obersten Geschosse der Hauptbaukörper sowie von Garagen und Carports sind mindestens extensiv mit heimischen Pflanzen zu begrünen und dauerhaft zu erhalten. Die Stärke der Vegetationstragschicht muss mindestens 10 cm betragen (inkl. Drainageschicht).
- (2) Das Dachbegrünungssubstrat muss den zurzeit gültigen „Dachbegrünungsrichtlinien – Richtlinien für Planung, Bau und Instandhaltung von Dachbegrünungen“ der FLL (Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung, Landschaftsbau e.V., Bonn), entsprechen.
- (3) Die Dachbegrünung ist durch fachgerechte Pflege dauerhaft zu erhalten. Ausfälle sind zu ersetzen.
- (4) Ausgenommen von der Dachflächenbegrünung sind konstruktiv oder brandschutztechnisch erforderliche Dachrandabdeckungen (Attikaabdeckungen) und haustechnisch notwendige Dachaufbauten inkl. deren Zuwegungen und Wartungsflächen, Befestigungselemente der Anlagen zur Nutzung von Sonnenenergie sowie Dachterrassen.

## **§ 3**

### **Fassaden**

- (1) Aneinander gebaute Gebäude sind gestalterisch in Material und Farbe sowie in Bezug auf ihre Dachgestaltung einheitlich abgestimmt auszuführen.
- (2) Sie sind in gleicher Trauf- und Firsthöhe bzw. Wandhöhe auszuführen.
- (3) Unbeschadet der Absätze 1 und 2 sind Gebäude über eine Länge von mehr als 30 m derart zu gestalten, dass sie in ihrer Länge zu gliedern sind (z.B. durch farbliche Gestaltung, Vor- und Rücksprünge, Gesimse).
- (4) Bei der Errichtung von Gebäuden mit mehr als 2 Vollgeschossen sind die Fassaden so zu gestalten, dass die Vollgeschosse optisch voneinander unterscheidbar sind (z.B. durch farbliche Gestaltung, Vor- und Rücksprünge, Balkone, Loggien, Gesimse).

## § 4

### Vorgärten

- (1) Stellplätze, die notwendigen Zuwegungen zu den Gebäudeeingängen, Zufahrten zu Stellplätzen, Garagen und Carports sowie die Zugänge zu Mülltonnenstandplätzen sind durch wasserdurchlässige Materialien in Form von wassergebundenen Decken, Drainbelag, Schotterrasen, Rasengittersteinen oder durch wasserdurchlässige Pflastersysteme mit grauen oder braunen Farbtönen herzustellen oder unversiegelt zu belassen.
- (2) Vorgärten sind unbeschadet von Absatz 1 unversiegelt zu belassen. Ihre Oberfläche ist zu bepflanzen (Raseneinsaat, Blühflächen, Stauden- und Kräuterpflanzungen sowie Sträucher und Bäume). Kies-, Schotter-, Splitt- und Steinoberflächen sind dabei über die nach Absatz 1 befestigten Flächen hinaus nur in einer maximalen Größenordnung von 10 % der Vorgartenfläche zulässig.
- (3) Ein Vorgarten ist die Fläche zwischen der Straßengrenze und dem zur Straße orientierten Teil des Gebäudes der Vorderfront.
- (4) Absatz 1 gilt unbeschadet von Absatz 2 auch für sonstige Vorflächen von Gebäuden entlang von öffentlichen Verkehrsflächen.

## § 5

### Grundstückseinfriedungen

- (1) Entlang der öffentlichen Verkehrsflächen und der privaten Erschließungswege sind Grundstückseinfriedungen nur als Hecken aus Laubgehölzen der Arten Hainbuche (*Carpinus betulus*), Feld-Ahorn (*Acer campestre*), Gemeiner Liguster (*Ligustrum vulgare*) oder vergleichbarer, heimischer und standortgerechter Arten in einer Höhe von maximal 1,80 m zulässig. Entlang dieser Hecken zur Vorgarten- bzw. Gartenseite hin dürfen sichtbehindernde Bauelemente die Hecken nicht an Höhe überschreiten.
- (2) Abweichend von Absatz 1 sind im Bereich von Vorgärten gemäß § 4 Absatz 3 Einfriedungen lediglich in Form von Hecken nach Absatz 1 in einer Höhe von 0,80 m zulässig.
- (3) Sichtbehindernde Bauelemente sind abweichend von Absatz 1 in den Vorgärten gemäß § 4 Absatz 3 unzulässig.

## § 6

### Einfriedung von Abfall- und Wertstoffbehälter

- (1) Abfall- und Wertstoffbehälter sind, soweit sich der Standort außerhalb von Gebäuden befindet, entweder in Schränken unterzubringen oder mit heimischen Laubhecken, Mauern oder blickdichten Zäunen mindestens dreiseitig einzufassen. Die Einfriedungen sind zur öffentlichen Verkehrsfläche hin zu schließen. Schränke und bauliche Einfassungen sind zur öffentlichen Verkehrsfläche hin vollständig sowie insgesamt an mindestens 2 Seiten durch heimische Laubhecken, Rankpflanzen oder davor gepflanzte, heimische Laubgehölze zu begrünen.

## § 7

### Abweichungen

- (1) Von den Vorschriften dieser Satzung kann in begründeten Fällen eine Abweichung gemäß § 69 Abs. 1 Bauordnung NRW durch die Stadt Voerde (NdrRh.) erteilt werden, wenn der Zweck der jeweiligen Bestimmung durch eine davon abweichende Maßnahme erreicht werden kann.
- (2) Eine Abweichung von § 3 Abs. 1 und 2 ist im Einzelfall zulässig, wenn der Zweck, ein einheitliches Erscheinungsbild, das den Eindruck der Zusammengehörigkeit der aneinander gebauten Gebäude erweckt, auf andere Art erreicht werden kann und keine Beeinträchtigungen im Ortsbild zu befürchten sind.
- (3) Die Zulassung einer Abweichung gemäß Abs. 1 und 2 erteilt die Untere Bauaufsichtsbehörde der Stadt Voerde (NdrRh.).

## § 8

### Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 22 Bauordnung NRW handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen den Festsetzungen der §§ 2 bis 6 Maßnahmen durchführt bzw. unterlässt.
- (2) Diese Ordnungswidrigkeiten können mit einer Geldbuße geahndet werden.

## § 9

### Inkrafttreten

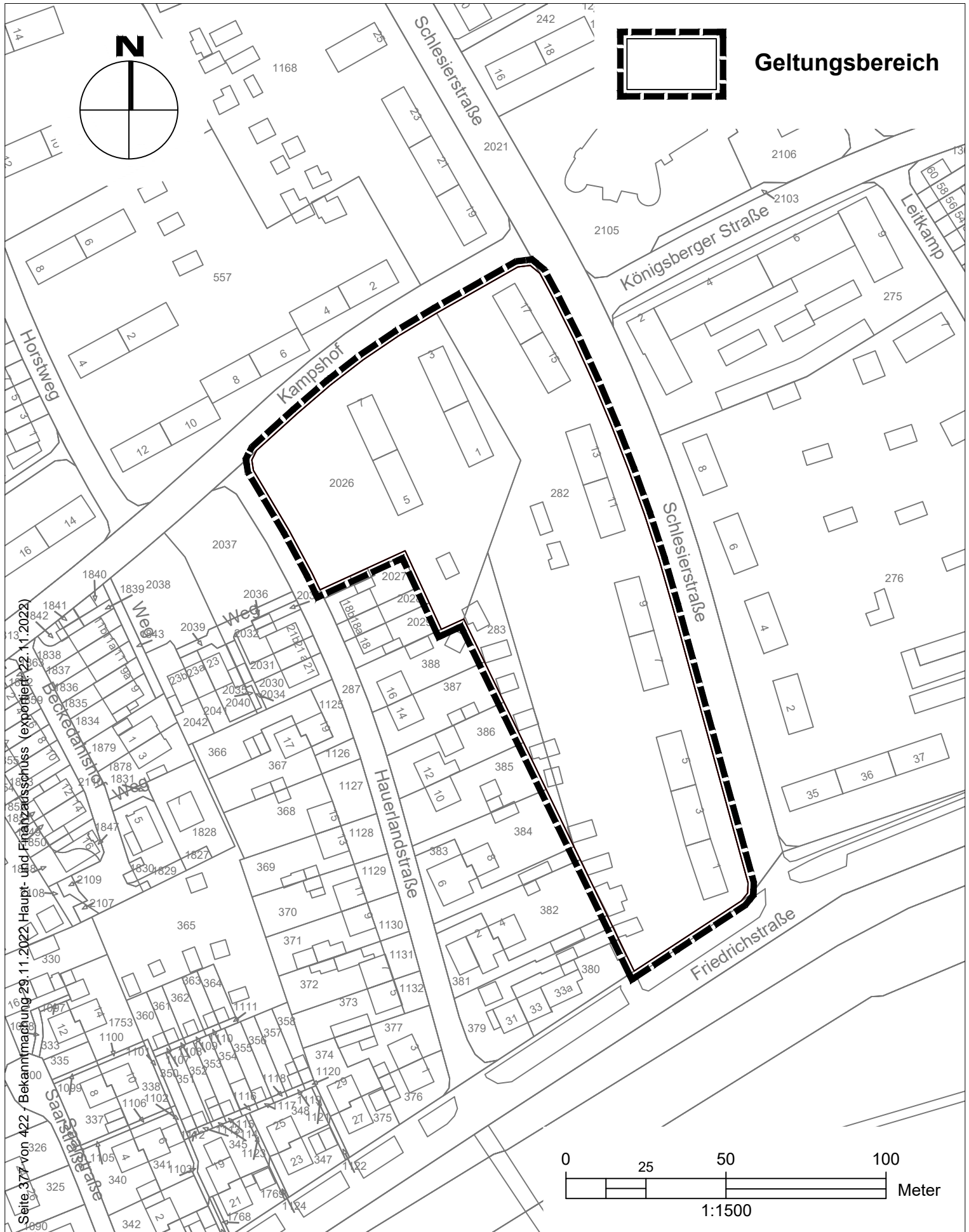
- (1) Die Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Voerde (Ndrhh.), den

Haarmann  
Bürgermeister



# Gestaltungssatzung "Schlesierstraße / Kampshof"



Seite 377 von 422 - Bekanntmachung 29.11.2022 Haupt- und Finalentschluss (exportiert 22.11.2022)

## **Gestaltungssatzung „Schlesierstraße / Kampshof“ der Stadt Voerde (NdrRh.)**

---

### **Begründung**

Für die Weiterentwicklung und Modernisierung der Arbeitersiedlung Möllen, die als Hans-Heinrich-Thyssen-Siedlung von der Bergwerksgesellschaft Walsum AG ab 1951 errichtet wurde, sind weitreichende Abrissmaßnahmen und Neubebauungen seitens der hier tätigen Wohnungsgesellschaft geplant. Als erster Teilbereich der größeren Umgestaltung ist, nach kleineren Neubebauungen an der Hauerlandstraße und am Leitkamp, nun der Abriss des Mietwohnbereichs Schlesierstraße / Kampshof vorgesehen.

Im knapp 1 ha großen Bereich südlich des Kampshofes zwischen Schlesierstraße und Hauerlandstraße bis zur Friedrichstraße sollen 5 Zweispänner und ein Dreispänner der hier vorhandenen Altbebauung (zweigeschossige Mietgebäude mit 52 Wohneinheiten) abgerissen und dafür eine Neubebauung mit Eigenheimen errichtet werden.

Die nähere Umgebung ist derzeit im Wesentlichen durch die zweigeschossige Mietwohnbebauung entlang von Schlesierstraße und Kampshof, bzw. an der Hauerlandstraße, durch Eigenheime in einer Bauweise in Form von Doppel- und Reihenhäusern geprägt. Das Bild der Schlesierstraße ist in ihrem Streckenabschnitt südlich des Kampshofes sehr einheitlich und rhythmisch gegliedert. Neben der Bebauung wird es bestimmt durch relativ großzügige, offene Vorgärten mit großen Rasenflächen und einzelnen Bäumen. Auf ihnen bestimmt das Grün die Gestalt. Es sind dabei kaum Elemente vorhanden, die diese Gestalt stören.

Ziel dieser Gestaltungssatzung ist es, die charakteristische Gestalt der Schlesierstraße und des Streckenabschnitts der Straße „Kampshof“ unmittelbar westlich der Kreuzung mit der Schlesierstraße durch eine neue, einheitliche und im Hinblick auf die einzelnen Baukörper aufeinander abgestimmte Bebauung (an der Westseite der Schlesierstraße und der Südseite der Straße „Kampshof“) zu erhalten und auf Grund neuer Anforderungen an das Wohnen weiterzuentwickeln. In den Vorgärten sollen grüne Oberflächen die Gestalt dominieren.

Da derzeit nur südlich des Kampshofes westlich der Schlesierstraße die vorhandenen Gebäude abgebrochen und durch neue ersetzt werden, umfasst die Gestaltungssatzung nur den Bereich dieser geplanten Neubebauung.

Der Bereich der Gestaltungssatzung liegt nicht im Geltungsbereich eines rechtskräftigen Bebauungsplanes. Die Aufstellung eines solchen Planes ist für die städtebauliche Ordnung und Entwicklung des Satzungsgebietes nicht erforderlich. Das Gebiet ist jedoch Teil der Gestaltungssatzung „Dachgauben“ der Stadt Voerde (NdrRh.) vom 29.08.1984. Die Inhalte der Dachgaubensatzung stehen den Zielen und Inhalten dieser Gestaltungssatzung nicht entgegen.

Im Folgenden sollen die einzelnen Regelungen der Gestaltungssatzung dargelegt und begründet werden.

#### **Zu § 1 „Geltungsbereich“**

*„Der räumliche Geltungsbereich der Satzung umfasst die Flurstücke Gemarkung Möllen, Flur 2, Nrn. 282, 283 und 2026.“*

Im knapp 1 ha großen Bereich südlich des Kampshofes zwischen Schlesierstraße und Hauerlandstraße bis zur Friedrichstraße sollen 5 Zweispänner und ein Dreispänner der hier vorhandenen Altbebauung (zweigeschossige Mietgebäude mit 52 Wohneinheiten) abgerissen und dafür eine Neubebauung mit Eigenheimen errichtet werden.

Für diesen Bereich soll nun eine Gestaltungssatzung aufgestellt werden. Der räumliche Geltungsbereich der Satzung umfasst daher die Flurstücke Gemarkung Möllen, Flur 2, Nrn. 282, 283 und 2026.

## **Zu § 2 „Dachbegrünung“**

*„Flachdächer der obersten Geschosse der Hauptbaukörper sowie von Garagen und Carports sind mit einer standortgerechten Vegetation mindestens extensiv zu begrünen und dauerhaft zu erhalten. Die Stärke der Vegetationstragschicht muss mindestens 10 cm betragen (inkl. Drainageschicht).*

*Das Dachbegrünungssubstrat muss den zurzeit gültigen „Dachbegrünungsrichtlinien – Richtlinien für Planung, Bau und Instandhaltung von Dachbegrünungen“ der FLL (Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung, Landschaftsbau e.V., Bonn), entsprechen.*

*Die Dachbegrünung ist durch fachgerechte Pflege dauerhaft zu erhalten. Ausfälle sind zu ersetzen.“*

Gemäß § 89 Abs. 1 Nr. 7 BauO NRW können örtliche Bauvorschriften im Hinblick auf die Begrünung baulicher Anlagen getroffen werden. Aus diesem Grund sollen die Flachdächer der Hauptgebäude sowie Garagen und Carports mindestens extensiv begrünt werden. Dabei sollen Garagen und Carports zum einen aus gestalterischen Gründen begrünt werden, um zu gewährleisten, dass von den oberen Stockwerken der Hauptgebäude aus diese als bepflanzt und grün wahrgenommen werden. Die Begrünung der Dächer insgesamt soll jedoch auch aus ökologischen Gründen erfolgen. Begrünte Dächer tragen zur Verbesserung des Mikroklimas bei, speichern auf ihnen anfallendes Niederschlagswasser und führen es verzögert ab. Auch tragen sie zu einer verbesserten Verdunstung und damit zu einer optimaleren Wasserhaushaltsbilanz bei. Insoweit ist diese Festsetzung zum einen gestalterisch, aber auch ökologisch motiviert.

*„Ausgenommen von der Dachflächenbegrünung sind konstruktiv oder brandschutztechnisch erforderliche Dachrandabdeckungen (Attikaabdeckungen) und haustechnisch notwendige Dachaufbauten inkl. deren Zuwegungen und Wartungsflächen, Befestigungselemente der Anlagen zur Nutzung von Sonnenenergie sowie Dachterrassen.“*

Diese Regelung ist erforderlich, um zum einen die Haustechnik zu berücksichtigen, zum anderen ggf. die Dächer auch anderweitig nutzen zu können. Hierdurch wird dem Bauherrn bzw. späteren Nutzer ein Spielraum eingeräumt.

## **Zu § 3 „Fassaden“**

*„Aneinander gebaute Gebäude sind gestalterisch in Material und Farbe sowie ihrer Dachgestaltung einheitlich abgestimmt auszuführen.*

*Sie sind in gleicher Trauf- und Firsthöhe bzw. Wandhöhe auszuführen.“*

Hierdurch soll sichergestellt werden, dass bei der Errichtung von Doppel- oder Reihenhäusern ein einheitliches Bild in Anlehnung an die Struktur der gegenüberliegenden Bebauung entsteht. Insbesondere die Trauf- und Firsthöhe soll untereinander nicht variieren. Auch die Dachgestaltung soll aufeinander abgestimmt werden. Durch diese Regelungen soll ein gestalterisch zusammenhängendes Straßenbild entstehen bzw. erhalten werden.

*„Unbeschadet der Absätze 1 und 2 sind Gebäude über eine Länge von mehr als 30 m derart zu gestalten, dass sie in ihrer Länge zu gliedern sind (z.B. durch farbliche Gestaltung, Vor- und Rücksprünge, Gesimse).*

*Bei der Errichtung von Gebäuden mit mehr als 2 Vollgeschossen sind die Fassaden so zu gestalten, dass die Vollgeschosse optisch voneinander unterscheidbar sind (z.B. durch farbliche Gestaltung, Vor- und Rücksprünge, Balkone, Loggien, Gesimse).“*

Es soll vermieden werden, dass lange und hohe Baukörper entstehen, die ungegliedert wirken. Ziel der gestalterischen Festsetzungen ist es, dass nach einer Länge von 30 m (dies entspricht bei einer Reihenhausbauung einer Anzahl von 3 bis 5 Einzelgebäuden) bzw. einer Höhe über 2 Vollgeschosse eine Gliederung, etwa durch Farbgestaltung oder Vor- und Rücksprünge, erfolgt.

#### **Zu § 4 „Vorgärten“**

*„Stellplätze, die notwendigen Zuwegungen zu den Gebäudeeingängen, Zufahrten zu Stellplätzen, Garagen und Carports sowie die Zugänge zu Mülltonnenstandplätzen sind durch wasserdurchlässige Materialien in Form von wassergebundenen Decken, Drainbelag, Schotterrasen, Rasengittersteinen oder durch wasserdurchlässige Pflastersysteme mit grauen oder braunen Farbtönen herzustellen oder unversiegelt zu belassen.*

*Vorgärten sind unbeschadet von Absatz 1 unversiegelt zu belassen. Ihre Oberfläche ist zu bepflanzen (Raseneinsaat, Blühflächen, Stauden- und Kräuterpflanzungen sowie Sträucher und Bäume). Kies-, Schotter-, Splitt- und Steinoberflächen sind dabei über die nach Absatz 1 befestigten Flächen hinaus nur in einer maximalen Größenordnung von 10 % der Vorgartenfläche zulässig.*

*Ein Vorgarten ist die Fläche zwischen der Straßengrenze und dem zur Straße orientierten Teil des Gebäudes der Vorderfront.“*

Die Stellplätze, die notwendigen Zuwegungen zu den Gebäudeeingängen, die Zufahrten zu den Stellplätzen, Garagen und Carports sowie die Zugänge zu den Mülltonnenstandplätzen sind durch wasserdurchlässige Materialien in Form von wassergebundenen Decken, Drainbelag, Schotterrasen, Rasengittersteinen oder durch wasserdurchlässige Pflastersysteme mit grauen oder braunen Farbtönen herzustellen, um zu gewährleisten, dass die Oberflächen in weitgehend einheitlichen Farbtönen hergestellt werden, ohne jedoch die Gestaltungsfreiheit über die Maßen einzuschränken. Diese Festsetzung hat zudem den Nebeneffekt, dass Niederschlagswasser in größerem Umfang direkt versickern kann.

Unabhängig davon sollen die übrigen Vorgartenflächen mit Ausnahme von weiteren 10 % der Vorgartenfläche von Versiegelung freibleiben. Diese Regelung dient der Gestaltung der Oberfläche und hat darüber hinaus noch ökologisch positive Effekte wie die Minderung der Temperatur, die Speicherung von Niederschlagswasser, der Erhalt von Niederschlagswasser und Mikroorganismen im Boden, die Schaffung von Lebensraum für Vögel und Insekten usw.. Wesentliches Ziel ist jedoch der gestalterische Effekt. Durch die Regelung entstehen grüne Vorgärten analog zu den jeweiligen gegenüberliegenden Straßenseiten und der bisherigen Struktur der Straßengestalt und es wird vermieden, dass sich begrünte und versiegelte Vorgärten abwechseln und somit ein gestalterisch sehr uneinheitliches Bild entsteht. Dabei zielt die Festsetzung nicht darauf ab, die ökologische Begrünung von Vorgärten zu erreichen, sondern ein, wenn auch Unterschiede durch die Art des Bewuchses zulassendes, aber einheitliches grünes Bild der Flächen der Vorgärten und damit des Straßenraumes zu schaffen.

*„Absatz 1 gilt unbeschadet von Absatz 2 auch für sonstige Vorflächen von Gebäuden entlang von öffentlichen Verkehrsflächen.“*

Dieser Absatz bezieht sich auf Eckgrundstücke. Durch dessen Regelung werden die seitlichen Flächen von Grundstücken entlang von Straßen wie Vorgärten behandelt.

#### **Zu § 5 „Grundstückseinfriedungen“**

*„Entlang der öffentlichen Verkehrsflächen und der privaten Erschließungswege sind Grundstückseinfriedungen nur als Hecken aus Laubgehölzen der Arten Hainbuche (*Carpinus betulus*), Feld-Ahorn (*Acer campestre*), Gemeiner Liguster (*Ligustrum vulgare*) oder*

*vergleichbarer, heimischer und standortgerechter Arten in einer Höhe von maximal 1,80 m zulässig. Entlang dieser Hecken zur Vorgarten- bzw. Gartenseite hin dürfen sichtbehindernde Bauelemente die Hecken nicht an Höhe überschreiten.*

*Abweichend von Absatz 1 sind im Bereich von Vorgärten gemäß § 4 Absatz 3 Einfriedungen lediglich in Form von Hecken nach Absatz 1 in einer Höhe von 0,80 m zulässig.*

*Sichtbehindernde Bauelemente sind abweichend von Absatz 1 in den Vorgärten gemäß § 4 Absatz 3 unzulässig.“*

Ziel ist es, analog zur Grüngestaltung der Oberflächen der Vorgärten nur Hecken als Einfriedungen entlang der Straßen zuzulassen. Zäune und Mauern sollen als Einfriedungen dort unzulässig sein. Auch diese Festsetzung ist eine Maßnahme, um das Straßenbild stadtgestalterisch zu vereinheitlichen. Dabei werden 3 Arten von Laubgehölzen vorgeschlagen, die für die Herrichtung der Hecken zu verwenden sind. Gestalterisch vergleichbare, heimische und standortgerechte Arten sind jedoch darüber hinaus zulässig. Der Vorschlag im Hinblick auf die drei Arten von Gehölzen, die angepflanzt werden sollen bzw. vergleichbarer Arten greift die Art der in Möllen wesentlich vertretenen Gehölzstrukturen auf. Die Straßenzüge der Schlesierstraße und des „Kampshofes“ sind durch offene, durch Rasenflächen geprägte Vorgärten gekennzeichnet. Diese Vorgartenstruktur sollte nach Möglichkeit auch auf den Flächen der Neubebauung verwirklicht werden. Die Einfriedung der Vorgärten durch Hecken mit einer Höhe von maximal 0,80 m dort kommt den Wohnbedürfnissen von Anwohnern auf ein gewisses Maß an Abgrenzung entgegen, ohne die Gestaltungsstruktur dadurch zu beeinträchtigen.

Entlang der seitlichen Grundstücksflächen, soweit sie zur Verkehrsfläche orientiert sind, sollen Hecken mit einer Höhe von maximal 1,80 m zulässig sein, um dem Wunsch der Bewohner nach Privatsphäre entgegenzukommen. Während gartenseitig sichtbehindernde Bauelemente in den Vorgärten unzulässig sind, sind sie an den Seiten entlang der Verkehrsflächen zulässig, dürfen jedoch die Hecke dort nicht an Höhe überschreiten.

### **Zu § 6 „Einfriedung von Abfall- und Wertstoffbehälter“**

*„Abfall- und Wertstoffbehälter sind, soweit sich der Standplatz außerhalb von Gebäuden befindet, entweder in Schränken unterzubringen oder mit heimischen Laubhecken, Mauern oder blickdichten Zäunen mindestens dreiseitig einzufassen. Die Einfriedungen sind zur öffentlichen Verkehrsfläche hin zu schließen. Schränke und Einfassungen sind zur öffentlichen Verkehrsfläche hin vollständig sowie insgesamt an mindestens 2 Seiten durch heimische Laubhecken, Rankpflanzen oder davor gepflanzte, heimische Laubgehölze zu begrünen.“*

Abfall- und Wertstoffbehälter stören, auch auf Grund ihrer Vielzahl, das Erscheinungsbild der Vorgärten und damit das Straßenbild. Daher sollen sie eingefasst werden, wobei diese Einfassungen zur Straße hin geschlossen sein sollen. Dabei sollen sie möglichst stark durch Pflanzen abgeschottet werden. Aus diesem Grund wird festgesetzt, dass sie an mindestens 3 Seiten bepflanzt werden müssen.

Es sind nur heimische Laubhecken, Rankpflanzen oder davor gepflanzte, heimische Laubgehölze bei der Eingrünung der Abfall- und Wertstoffbehälter zu verwenden. Hintergrund ist, dass in Möllen vor allem Laubgehölze vorherrschen und dieses Gestaltungselement entsprechend aufgegriffen werden soll.

### **Zu § 7 „Abweichungen“**

*„Von den Vorschriften dieser Satzung kann in begründeten Fällen eine Abweichung gemäß § 69 Abs. 1 Bauordnung NRW durch die Stadt Voerde (Ndrh.) erteilt werden, wenn der Zweck der jeweiligen Bestimmung durch eine davon abweichende Maßnahme gleichwohl erreicht werden kann.“*

Diese Regelung wird in die Satzung aufgenommen, um z.B. dort nicht enthaltene, jedoch vergleichbare Lösungen zu ermöglichen oder besondere Härten für den Bauherrn oder späteren Nutzer zu verhindern. Hierdurch wird auch eine Flexibilität in der Umsetzung der Satzung gewährleistet.

*„Eine Abweichung von § 3 Abs. 1 und 2 ist im Einzelfall zulässig, wenn der Zweck, ein einheitliches Erscheinungsbild, das den Eindruck der Zusammengehörigkeit der aneinander gebauten Gebäude erweckt, auf andere Art erreicht werden kann und keine Beeinträchtigungen im Ortsbild zu befürchten sind.“*

Durch diese Regelung wird eine Flexibilität erreicht, da dem Bauherrn ein Spielraum bei der Anordnung bzw. Gestaltung der Gebäude zueinander eingeräumt wird, indem er die geforderte Gliederung auch anders als auf die vorgeschriebene Weise erreichen kann.

*„Die Zulassung einer Abweichung gemäß Abs. 1 und 2 erteilt die Untere Bauaufsichtsbehörde der Stadt Voerde (NdrRh).“*

### **Zu § 8 „Ordnungswidrigkeiten“**

*„Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 22 Bauordnung NRW handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen den Festsetzungen der §§ 2 bis 6 Maßnahmen durchführt bzw. unterlässt.*

*Diese Ordnungswidrigkeiten können mit einer Geldbuße geahndet werden.“*

Durch diese Festsetzung wird auf die Bußgeldvorschrift des § 86 Abs. 1 Nr. 22 Bauordnung NRW verwiesen. Gemäß § 86 Abs. 3 Bauordnung NRW kann eine Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße bis zu 500.000 Euro geahndet werden.

### **§ 9 „Inkrafttreten“**

*„Die Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.“*

Die Satzung wird im Voerde Amtsblatt bekanntgemacht und tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Voerde, den

Gez.

Haarmann

Bürgermeister



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 03.11.2022

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Tiefbau

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	24.11.2022	beschließend
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### **Herstellung eines Regenwasserkanals und Erneuerung der Straße An der Schule sowie überplanmäßige Mittelbereitstellung für den Straßenbau**

#### Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Betriebsausschuss beschließt den von der Ingenieurgesellschaft Kottowski erstellten Planungsentwurf zur Straßenerneuerung und Neuherstellung der Regenwasserkanalisation in der Straße „An der Schule“.

Der Stadtrat beschließt die überplanmäßige Mittelbereitstellung für das PSP 7.100587.700.003 „Ausbau Straße An der Schule“ in einer Höhe von 180.000,00 €. Als Deckung dienen die PSP's 7.100514.700.003 „Ausbau RW-Kanal „An der Schule“ (80 T €), 7.100303.700.003 „Ausbau Wirtschaftswege“ (35 T €) sowie 7.100479.700.003 „Investive Straßensanierung“ (40 T €) und 7.100128.700.003 Ausbau Straße Rönkenstraße (25 T €).

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Investitionsmaßnahmen							
<b>Produktbereich:</b>	54 - Verkehrsflächen und -anlagen						
<b>Maßnahme:</b>	7.100587 - Ausbau Straße An der Schule						
	Gesamtsumme	Aufteilung auf Haushaltsjahre					
		Vorjahre	2022	2023	2024	2025	später
<b>Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:</b>							
Einzahlungen	195.000 €	0 €	0 €	195.000 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	482.000 €	2.000 €	480.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
städt. Eigenanteil	287.000 €	2.000 €	480.000 €	-195.000 €	0 €	0 €	0 €
<b>Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:</b>							
Einzahlungen	195.000 €	0 €	68.250 €	126.750 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	302.000 €	2.000 €	300.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
städt. Eigenanteil	107.000 €	2.000 €	231.750 €	-126.750 €	0 €	0 €	0 €
<b>Abweichung zur bisherigen Veranschlagung</b>							
Einzahlungen	0 €	0 €	-68.250 €	68.250 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	180.000 €	0 €	-180.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>städt. Eigenanteil +Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<b>-180.000 €</b>	<b>0 €</b>	<b>-248.250 €</b>	<b>+68.250 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input checked="" type="checkbox"/>	Betrag:		Deckung:			
				siehe Drucksache			
<b>Folgekosten</b>							
	Jahr der Fertigstellung	Folgejahre	Bemerkungen:				
Folgerträge							
Folgeaufwendungen							
Zinsaufwand		8.610 €					
Abschreibungen ./.. Auflösung SoPo		5.740 €					
Summe Folgeaufwand	<b>0 €</b>	<b>14.350 €</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>	53 - Ver- und Entsorgung						
<b>Maßnahme:</b>	7.100514 - Ausbau RW-Kanal An der Schule						
	Gesamtsumme	Aufteilung auf Haushaltsjahre					
		Vorjahre	2022	2023	2024	2025	später
<b>Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:</b>							
Einzahlungen	79.950 €	0 €	0 €	79.950 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	123.000 €	23.000 €	100.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
städt. Eigenanteil	43.050 €	23.000 €	100.000 €	-79.950 €	0 €	0 €	0 €
<b>Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:</b>							
Einzahlungen	133.250 €	0 €	46.635 €	86.615 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	203.000 €	23.000 €	180.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
städt. Eigenanteil	69.750 €	23.000 €	133.365 €	-86.615 €	0 €	0 €	0 €
<b>Abweichung zur bisherigen Veranschlagung</b>							
Einzahlungen	-53.300 €	0 €	-46.635 €	-6.665 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	-80.000 €	0 €	80.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>städt. Eigenanteil +Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<b>+26.700 €</b>	<b>0 €</b>	<b>+33.365 €</b>	<b>-6.665 €</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		1.830 €	Refinanzierung des Eigenanteils über Kanalbenutzungsgebühren.				
Folgeaufwendungen							
Zinsaufwand		1.292 €					
Abschreibungen ./.. Auflösung SoPo		538 €					
Summe Folgeaufwand	<b>0 €</b>	<b>0 €</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:				

### Überplanmäßige Mittelbereitstellung/Deckungsvorschläge:

Für den Ausbau der Straße sind im Haushaltsplan Mittel in Höhe von 300.000 € auf dem PSP 7.100587.700.003 „Ausbau Straße An der Schule“ und für den Kanalneubau 205.000 € auf PSP 7.100514 (RW-Kanal An der Schule) bereitgestellt worden. Gemäß Kostenberechnung des Ing.-Büros wird für die Straße in Verbindung mit dem Schotterparkplatz eine Gesamtausgabe inkl. Nebenkosten von 480.000 € erwartet, so dass zusätzlich 80.000 € vom Kanalbau in der Straße „An der Schule“ und 100.000 € von weiteren Straßenbaumaßnahmen überplanmäßig bereitgestellt werden sollen.

Für die überplanmäßige Mittelbereitstellung in einer Höhe von 180.000 € stehen zunächst 80.000 € auf dem PSP 7.100514.700.003 „Ausbau RW-Kanal An der Schule“ als Deckung zur Verfügung, die für den Kanalbau nicht benötigt werden.

Zur weiteren Deckung sollen 35.000 € auf dem PSP 7.100303.700.003 „Ausbau Wirtschaftswege“, 40.000 € auf dem PSP 7.100479.700.003 „Investive Straßensanierung“ und 25.000 € auf dem PSP 7.100128.700.003 Ausbau Straße Rönkenstraße bereit gestellt werden.

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

Sachdarstellung:

Der Bau- und Betriebsausschuss hatte in seiner Sitzung vom 09.06.2022 von dem von der Ingenieurgesellschaft Kottowski vorgestellten Planungsentwurf zur Straßenerneuerung und Neuherstellung der Regenwasserkanalisation in der Straße „An der Schule“ Kenntnis genommen.

Die in der Sitzung und während des Ortstermins am 24.08.2022 von den Anliegern vorgetragenen Anregungen hat die Ingenieurgesellschaft Kottowski aufgenommen. Der Bau- und Betriebsausschuss wurde am 15.09.22 über den aktuellen Stand der ergänzten Ausbauplanung informiert, bevor am 19.10.22 eine finale Anliegerversammlung über die vorliegende Planung in der angrenzenden Grundschule stattgefunden hat (Anlage 4)

Die ergänzte Entwurfsplanung (Anlagen 1-3) sieht vor, zur Entlastung des Parkdrucks auf der Straße „An der Schule“ eine Hol- und Bringzone an der Heidestraße einzurichten. Zu diesem Zweck ist der Bau eines neuen Schotterparkplatzes mit 30 Parkplätzen auf der Grünfläche vor der Schule geplant. Der Parkplatz erhält eine fußläufige Verbindung zur Grundschule. Er ist ebenfalls als Parkfläche für die Mitarbeiter der KITA vorgesehen, um den Parkdruck auf der Straße „An der Schule“ zu minimieren.

Da dieser Parkplatz erst im Rahmen der Anliegeranhörung in das Ausbauprogramm aufgenommen wurde, war er noch nicht Teil der Haushaltsanmeldung, was zur Folge hat, dass die über die beantragten Haushaltsmittel hinaus benötigten Mittel zur Anlegung des Parkplatzes überplanmäßig bereitgestellt werden sollen. Aufgrund der Vorteile zur Entlastung der Verkehrssituation in der Straße „An der Schule“ ist die zusätzliche Ausgabe für die Verbesserung der Verkehrssituation am Schul- und Kitabereich geboten.

Die Fahrbahn der Straße „An der Schule“ wird in Asphaltbauweise mit einem durch Hochbord abgetrennten separaten Gehweg in Pflasterbauweise auf der Ostseite neu hergestellt. Die Durchfahrtsbreite soll im nördlichen Teil durch Hinzunahme eines angrenzenden Grünstreifens entlang der Garagen auf 5,50 m verbreitert werden, so dass in diesem Straßenabschnitt ein Parken auf der Fahrbahn weiterhin möglich ist. Im westlichen Bereich entlang der Schule sollen stattdessen neue zusätzliche Parkplätze in Schrägaufstellung vorgesehen werden. Hier wird die Fahrbahnbreite auf 4,65 m reduziert und somit eine optisch drosselnde Wirkung erzielt.

Um ein zu schnelles Einfahren in die Straße zu vermeiden und gleichzeitig eine sichere Ausfahrt vom Garagenhof zu ermöglichen, wird der Bereich vor der Zufahrt zum Garagenhof angehoben und als Aufpflasterung ausgebildet.

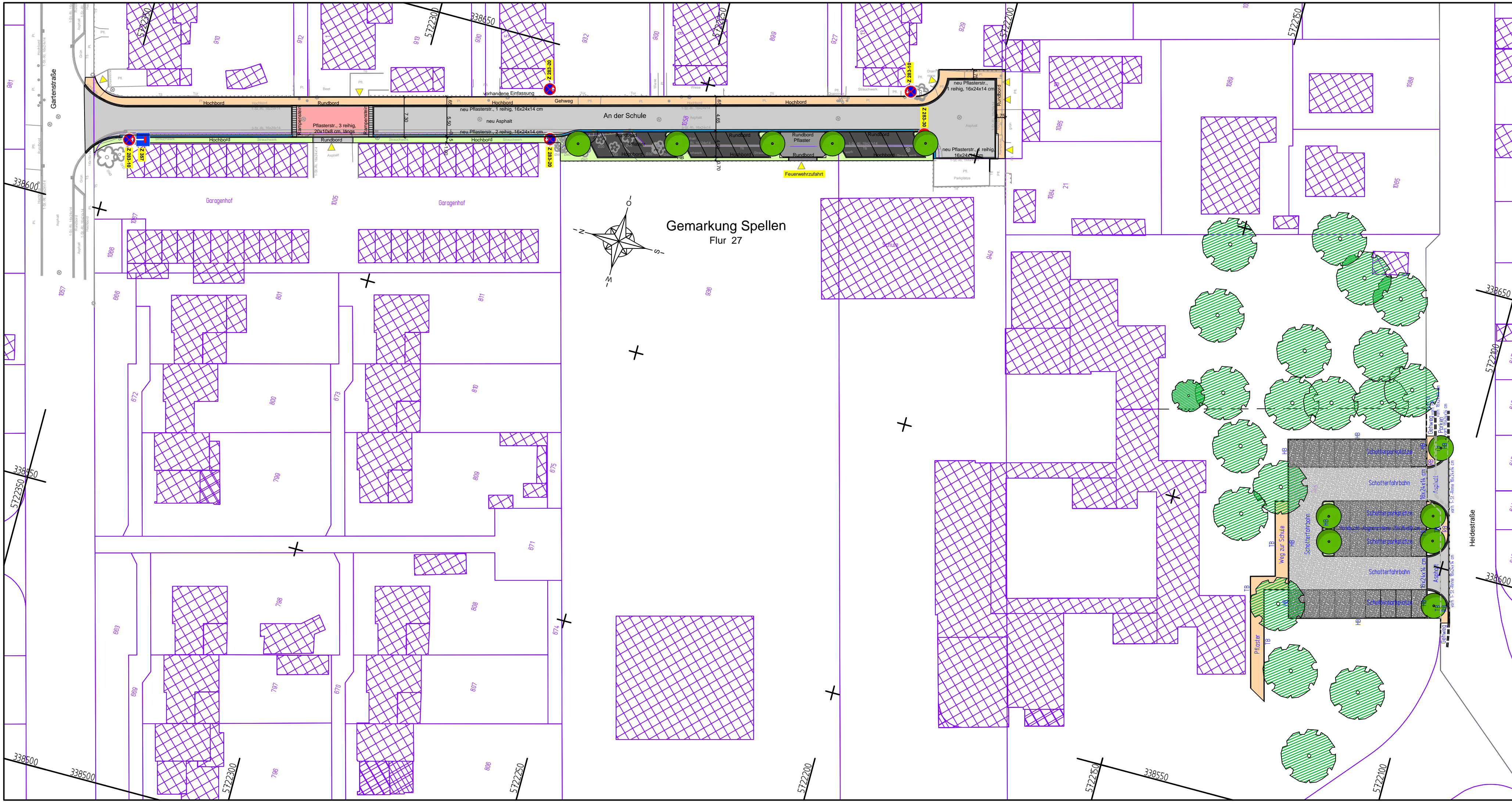
Die Niederschlagsentwässerung erfolgt über einen neu zu verlegenden Regenwasserkanal mit Anschluss an das vorhandene Regenwasserkanalnetz in der Gartenstraße.

Nach Erstellung der Ausführungsplanung soll die Kanal- und Straßenbaumaßnahme im kommenden Frühjahr 2023 ausgeschrieben werden.

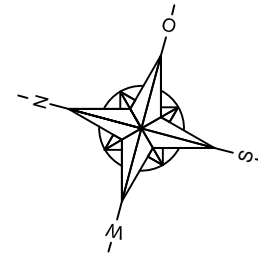
Haarmann

Anlage(n):

- (1) Übersichtslageplan - An der Schule
- (2) Ausbauquerschnitt An der Schule
- (3) Niederschrift Anliegerversammlung An der Schule 19.10.2022.docx



Gemarkung Spellen  
Flur 27



**Stadt VOERDE**  
Rathausplatz 20, 46562 Voerde

**KOTTOWSKI INGENIEURGESELLSCHAFT M**  
Telstraße 35, 47546 Kalkar, Telefon: 02824 / 99923-0, Telefax: 02824 / 99923-20, E-Mail: info@kotto

Straße: **An der Schule/Heidestraße**      Anlage:  
Ort: **Voerde**      Blatt-Nr.: **ÜL1**  
Reg.-Nr.: **K2180**

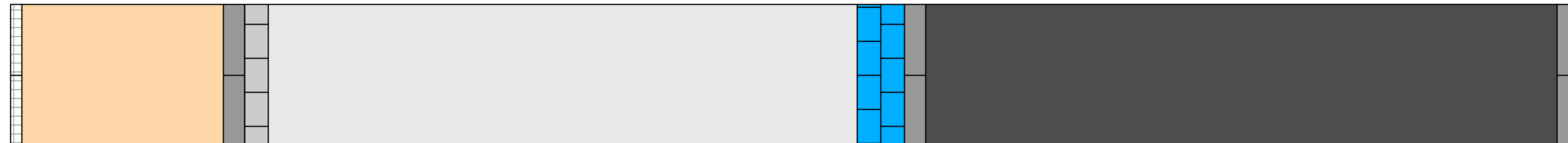
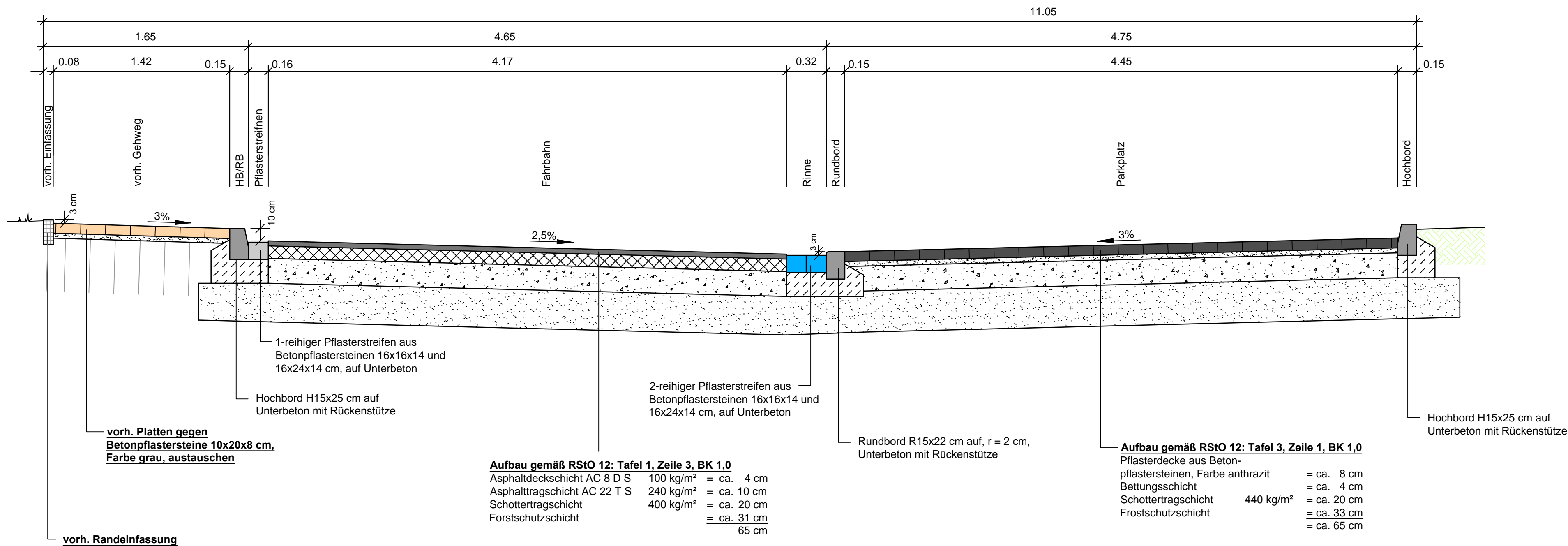
**Erschließung der Straße "An der Schule" in Voerde - Friedrichsfeld**      **Übersichtslagepl**  
- Entwurfsplanung -  
Maßstab: **500**

	Datum	Name	Nr.	Art der Änderung	Datum
bearbeitet	09/2022	Goudbeek			
gezeichnet	09/2022	Goudbeek			
geprüft					

Kalkar, den 08.09.2022      Gefertigt:  
*T. Fier*      *T. Weppe*

Voerde, den 08.09.2022      Aufgestellt:

# An der Schule



**Stadt VOERDE**  
Rathausplatz 20, 46562 Voerde

**KOTTOWSKI INGENIEURGESELLSCHAFT M**  
Talstraße 35, 47546 Kalkar, Telefon: 02884 / 99923-0, Telefax: 02884 / 99923-20, E-Mail: info@kotto

Straße: **An der Schule** Anlage: 2  
 Ort: **Voerde** Blatt-Nr.: AQ1  
 Reg.-Nr.: K2180

**Erschließung der Straße "An der Schule" in Voerde - Friedrichsfeld**  
- Entwurfsplanung -  
Maßstab: 25

	Datum	Name	Nr.	Art der Änderung	Datum
bearbeitet	11/2022	Goudbeek			
gezeichnet	11/2022	Goudbeek			
geprüft					

Kalkar, den 10.11.2022  
 T. Feiw T. Wapser

Voerde, den 10.11.2022

**Niederschrift Anliegerversammlung zum Ausbau der Straße „An der Schule“  
am 19.10.2022 in der Mensa der Grundschule Friedrichsfeld  
18:00 Uhr – 19:30 Uhr**

Teilnehmende:

Herr Schneider (Vorsitzender Bau- und Betriebsausschuss)

Herr Wagener (Ingenieurbüro Kottowski)

Frau Johann (Erste Beigeordnete, Versammlungsleitung)

Herr Grootens (Fachbereichsleiter 7)

Frau Menzel (FD 7.1)

Frau Pajenberg (FD 7.1)

Frau Degenkolbe (FD 7.1, Schriftführung)

Anlieger „An der Schule“ und sonstige Voerder Bürgerinnen und Bürger (siehe Teilnehmerliste)

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Veranlassung und bisheriger Ablauf
3. Vorstellung des Ausbauvorhabens
4. Fragen, Anregungen zum Ausbauplan
5. Straßenbaubeiträge KAG
6. Weiteres Vorgehen

Top 1. Begrüßung

Frau Johann begrüßte die Anwesenden und stellte die Vertreterinnen u. Vertreter der Stadt und Herrn Wagener (Ing.-Büro Kottowski) vor.

Sie stellte die Tagesordnung vor und betonte, dass die Anliegerversammlung das Format sei, um den Anliegerinnen und Anliegern Gelegenheit zu Fragen, Anregungen und Stellungnahmen zu geben.

Top 2. Veranlassung und bisheriger Ablauf

Frau Johann berichtete über die aktuelle Situation an der Straße „An der Schule“. Hierbei machte sie auf das Problem der Enge der Straße aufmerksam und erläuterte, dass der intensive Bring- und Abholverkehr der Kita- und Schulkinder regelmäßig zu einem sehr hohen Verkehrs- und Parkaufkommen auf dieser Straße führe.

Frau Johann stellte weiter den bisherigen Ablauf der Planung dar. Im Anschluss teilte sie mit, dass aufgrund der neuen Rechtslage die Straßenbaubeiträge, welche sich auf den Anliegeranteil beziehen, erfreulicherweise in vollem Umfang durch das Land gefördert und

entsprechend übernommen werden könnten. Eine entsprechende Übernahme werde durch die Stadt Voerde beantragt.

### Top 3. Vorstellung des Ausbauvorhabens

Herr Wagener vom Ingenieurbüro Kottowski stellte anhand einer Präsentation die wesentlichen Punkte des Ist-Zustandes der Straße und der Ausbauplanung vor.

Hierbei verwies er darauf, dass der Regenwasserkanal erneuert werden müsse, da sich an der Straße derzeit noch ein Sickerschacht befände. Dies sei wasserrechtlich nicht zulässig. Bei dem Gehweg müssten nur einige Platten ausgetauscht werden.

Er führte weiter aus, dass zunächst in einer ersten Variante geplant gewesen sei, die Breite der Fahrbahn bei 4,80 m zu belassen und ein absolutes Parkverbot für die gesamte Straße einzurichten. Aufgrund der Anregungen und Vorschläge der Anliegerinnen und Anlieger „An der Schule“ während des Ortstermins sei nun eine neue Variante der Ausbauplanung erstellt worden.

Diese sehe vor, die Straßenbreite durch Hinzunahme eines Teils des Grünstreifens des angrenzenden Garagenhofs auf 5,50 m zu verbreitern. Das Parkverbot sei dann nur noch für den hinteren Bereich der Straße gegenüber der neu entstehenden Schrägparkplätze an der Kita vorgesehen. Zusätzlich solle ein weiterer Schotterparkplatz an der Heidestraße eine Bring- und Abholzzone für Schul- und Kitakinder schaffen.

### Top 4. Fragen, Anregungen zum Ausbauplan

Wortmeldungen	Stellungnahmen / Bewertungen
<p><u>Auf dem Kamp 26</u> Macht darauf aufmerksam, dass sich beim Zugang zur Kita von dem neuen Schotterparkplatz aus ein verschlossenes Tor befände, welches das Bringen von Kitakindern von dort aus verhindern könne.</p>	<p>Frau Johann wird dies mit den entsprechenden Stellen klären.</p>
<p><u>An der Schule 11</u> Befürchtet, dass vom Schulgelände aus von den Schülern auf die parkenden Autos des neuen Schrägparkplatzes „An der Schule“ Gegenstände (Steine/ Äste) geworfen werden könnten.</p> <p>Fragt, ob Leerrohre für Glasfaser verlegt würden.</p>	<p>Frau Johann teilt mit, dass sie die Schaffung von hohen Zäunen nicht befürworte; ggf. andere Maßnahmen, z. B. Einsammeln von größeren Ästen und Steinen, mit den Schülern reden.</p> <p>Frau Johann teilt mit, dass diese bei allen Baumaßnahmen verlegt würden.</p>
<p><u>An der Schule 13</u> Erkundigt sich nach der Länge der Schrägparkplätze.</p> <p>Bittet bei der Bepflanzung der Parkplätze Baumsorten wählen, deren Samen und Früchte die parkenden Autos nicht so stark verschmutzen.</p>	<p>Herr Wagener teilt mit, dass die Parkplätze nach Normmaß geplant würden.</p> <p>Frau Johann bedankt sich für die Anregung und möchte diese bei der Planung berücksichtigen.</p>

<p><u>Gartenstraße 25</u> Fragt, ob die Zufahrt zum Garagenhof während der Baumaßnahme gewährleistet sei.</p>	<p>Frau Johann teilt mit, dass eine kurze Sperrung der Zufahrt nicht zu vermeiden sei, diese werde aber rechtzeitig angekündigt und sich auf wenige Tage beschränken.</p>
<p><u>Hugo-Mueller-Straße 46</u> Geht davon aus, dass die Garagenhofeigentümer keine Straßenbaubeiträge zahlen müssten.</p>	<p>Ihm wird erklärt, dass auch die Garagenhofeigentümer durch die Erneuerung der Straße einen Vorteil erlangten und entsprechend beitragspflichtig seien. Die Kostenübernahme der Beiträge der Anlieger werde jedoch beim Land beantragt.</p>
<p><u>An der Schule 21</u> Regt an, die Zufahrt des Garagenhofes während der Baumaßnahmen auf die Gartenstraße zu verlegen</p>	<p>Zu aufwendig, die Umstände müssten in Kauf genommen werden.</p>
<p><u>An der Wartpumpe 26</u> Schlägt vor, den Entlastungsparkplatz an der Heidestraße zuerst fertigzustellen.</p>	<p>Vorschlag wird begrüßt</p>
<p><u>Gartenstraße 33</u> Befürwortet grundsätzlich die Einbindung des Grünstreifens; dies könne jedoch dazu führen, dass das Herausfahren aus dem Garagenhof erschwert werde.</p>	<p>Herr Wagener und Frau Johann teilen mit, dass die Einplanung eines Drepfels auf Höhe der Ausfahrt des Garagenhofes das Herausfahren erleichtern werde und auch dazu beitrage, dass gegenüber der Ausfahrt keine Autos parkten.</p>
<p><u>Hühnerfeld 5</u> Bittet um Rückmeldung zum Thema „verschlossenes Tor zur Kita“ zum nächsten Bau- und Betriebsausschuss am 24.11.2022. Aus ihrer Erfahrung heraus könnte eine Öffnung des Tores versicherungsrechtlich zu Problemen führen.</p>	<p>Frau Johann sichert zu, dass sie diese Angelegenheit klären und im nächsten Ausschuss Rückmeldung geben werde.</p>

### Top 5. Straßenbaubeiträge KAG

Herr Grootens und Frau Pajenberg erläuterten, dass das Land NRW die Straßenbaubeiträge bisher mit 50 % des umlagefähigen Aufwandes gefördert habe. Die Förderrichtlinie sei im Mai 2022 geändert worden und das Land übernehme nun 100 % des umlagefähigen Aufwandes (zunächst befristet bis 2026). Die Anlieger würden nach wie vor einen Beitragsbescheid erhalten, auf dem der Straßenbaubeitrag für das Grundstück festgesetzt werde. Dieser Bescheid enthalte aber den Hinweis, dass das Land den Beitrag aus dem Förderprogramm bereits bezahlt habe und deshalb durch die Anlieger kein Beitrag mehr zu zahlen sei.



Die Stadt Voerde erfülle die Förderbedingungen und werde die Förderung selbstverständlich beantragen, es gebe aber keinen Rechtsanspruch auf die Förderung. Die Antragstellung könne erst nach Abschluss der Maßnahme und Feststehen des umlagefähigen Aufwandes erfolgen. Frau Johann ergänzte, dass mit den Baumaßnahmen im Frühjahr 2023 begonnen werde.

#### Top 6. Weiteres Vorgehen

Frau Johann teilte mit, dass der Ausbau der Straße „An der Schule“ in der nächsten Sitzung des Bau- und Betriebsausschusses am 24.11.2022 beraten und beschlossen werde. Zu dieser Sitzung seien die Anlieger erneut herzlich eingeladen.

Voerde, 26.10.2022

Gez. Degenkolbe



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 03.11.2022

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Tiefbau

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	24.11.2022	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### **Erneuerung des Mischwasserkanal-Kastenprofils Spellener Straße sowie Herstellung der Anbindungen eines hinzukommenden Radweges im Zuge des Bauvorhabens der Deutschen Bahn zum Umbau der Eisenbahnüberführung Spellener Straße**

#### Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, gegenüber der Deutschen Bahn die Übernahme des städtischen Kostenanteils in voraussichtlicher Gesamthöhe von rd. 597.000 € zu erklären. Der Stadtrat stimmt der Mittelbereitstellung für den städtischen Straßen- und Kanalbau im Rahmen der von der DB durchzuführenden Arbeiten zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung Spellener Straße/Kreuzung DB zu. Die erforderlichen Mittel sind in der Haushaltsplanung 2024 bis 2026 aufzunehmen.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Investitionsmaßnahmen							
Produktbereich:	53 – Ver- und Entsorgung						
Maßnahme:	7.100462 "Ausbau MWK Spellener Straße"						
	Gesamtsumme	Aufteilung auf Haushaltsjahre					
		Vorjahre	2022	2023	2024	2025	später
<b>Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:</b>							
Einzahlungen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	450.000 €		50.000 €	0 €	0 €	200.000 €	200.000 €
städt. Eigenanteil	450.000 €	0 €	50.000 €	0 €	0 €	200.000 €	200.000 €
<b>Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:</b>							
Einzahlungen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	390.000 €	0 €	50.000 €	0 €	0 €	170.000 €	170.000 €
städt. Eigenanteil	390.000 €	0 €	50.000 €	0 €	0 €	170.000 €	170.000 €
<b>Abweichung zur bisherigen Veranschlagung</b>							
Einzahlungen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	60.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	-30.000 €	-30.000 €
<b>städt. Eigenanteil +Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<b>-60.000 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>-30.000 €</b>	<b>-30.000 €</b>
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				
<b>Folgekosten</b>							
	Jahr der Fertigstellung	Folgejahre	Bemerkungen:				
Folgeerträge		19.125 €	Deckung durch Kanalbenutzungsgebühren				
Folgeaufwendungen							
Zinsaufwand		13.500 €					
Abschreibungen ./ . Auflösung SoPo		5.625 €					
Summe Folgeaufwand	<b>0 €</b>	<b>0 €</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>	7.100318 "Ausbau Bahnüberführung Spellener Straße"						
	Gesamtsumme	Aufteilung auf Haushaltsjahre					
		Vorjahre	2022	2023	2024	2025	später
<b>Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:</b>							
Einzahlungen	1.191.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	62.500 €	1.128.500 €
Auszahlungen	1.418.000 €		10.000 €	0 €	100.000 €	620.000 €	688.000 €
städt. Eigenanteil	227.000 €	0 €	10.000 €	0 €	100.000 €	557.500 €	-440.500 €
<b>Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:</b>							
Einzahlungen	1.140.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	62.500 €	1.077.500 €
Auszahlungen	1.350.000 €	0 €	10.000 €	0 €	100.000 €	620.000 €	620.000 €
städt. Eigenanteil	210.000 €	0 €	10.000 €	0 €	100.000 €	557.500 €	-457.500 €
<b>Abweichung zur bisherigen Veranschlagung</b>							
Einzahlungen	51.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	51.000 €
Auszahlungen	68.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	-68.000 €
<b>städt. Eigenanteil +Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<b>-17.000 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>-17.000 €</b>
über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung lfd. Jahr erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:				
<b>Folgekosten</b>							
	Jahr der Fertigstellung	Folgejahre	Bemerkungen:				
Folgeerträge							
Folgeaufwendungen							
Zinsaufwand		6.810 €					
Abschreibungen ./.. Auflösung SoPo		4.540 €					
<b>Summe Folgeaufwand</b>	<b>0 €</b>	<b>11.350 €</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:	( ) ja, positiv	( ) ja, negativ	(X) keine
-----------------------------------	-----------------	-----------------	-----------

**Sachdarstellung:**

Der Bau- und Betriebsausschuss befasste sich in der Sitzung vom 15.09.2022 mit der Drucksache 17/447 und stimmte der Erneuerung des Kanal-Kastenprofils, sowie der als Anlage 1 und 2 dargestellten Entwurfsplanung vom Ingenieurbüro Fischer Teamplan zur Umgestaltung der Spellener Straße im Bereich der Kreuzung mit der Bahnstrecke Oberhausen – Emmerich (Betuwe) zu. Die Deutsche Bahn soll beauftragt werden, die Ausschreibung und Baudurchführung der städtischen Straßen- und Kanalbaumaßnahmen gemeinsam mit ihnen im Rahmen der bei der DB anfallenden Arbeiten zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung Spellener Straße (3. Gleis) umzusetzen. Der DB sind die hierfür anfallenden städtischen Kostenanteile zu erstatten.

In diesem Zusammenhang machte die Verwaltung während der Sitzung darauf aufmerksam, dass die als Anlage 3 der DS 17/447 angefügte Kostenübernahmeerklärung auf Grund der bis dahin nur unvollständig vorliegenden Kostenberechnung des Ingenieurbüros noch nicht als abschließend betrachtet werden könne. Eine überarbeitete Fassung solle als erste Ergänzung zur Drucksache 17/447 im anstehenden Sitzungslauf nachgereicht werden, so dass der Stadtrat abschließend über eine entsprechende Mittelbereitstellung entscheiden kann.

Ein der Drucksache 17/447 zugrunde gelegter erster Kostenvergleich wies sowohl für eine Sanierung des vorhandenen Kastenprofils als auch für eine Neuverlegung in Fertigteilbauweise in etwa gleich hohe Kosten auf. Der aktuell vorliegende Kostenvergleich weist für eine Neuverlegung nun jedoch um rd.87.000 € höhere Kosten gegenüber einer Sanierung auf. Aus kaufmännischer Sicht ist jedoch bei Betrachtung der jährlichen Kosten aus Abschreibung und Verzinsung eine Neuverlegung günstiger gegenüber einer Sanierung. Auch aus betrieblicher Sicht bietet eine Neuverlegung Vorteile. Zum einen lässt sie eine größere Betriebssicherheit erwarten und zum anderen besteht ein weniger großes Risiko für alterungsbedingten Verschleiß. Für eine Neuverlegung wird üblicherweise eine Lebensdauer von 80 Jahren angenommen. Kanalsanierungen mit innenliegender Beschichtung erfordern hingegen erfahrungsgemäß bereits nach 20 bis 30 Jahren eine Erneuerung.

Die ermittelten Straßenbaukosten haben sich lediglich geringfügig verändert, so dass sich die hierfür von der Stadt Voerde zu tragenden Kosten nun auf voraussichtlich 227.000 € belaufen.

Die Übernahme dieser, so wie der für den Kanalneubau anfallenden Kosten in voraussichtlicher Höhe von rd. 370.000 €, zusammen 597.000 €, soll nun gegenüber der Deutschen Bahn erklärt werden. Eine entsprechend überarbeitete Erklärung der Stadt findet sich in der Anlage zu dieser Drucksache wieder.

Haarmann

Anlage(n):

Kostenübernahmeerklärung Entwurf Nov. 2022

An

DB Netz AG  
Infrastrukturprojekte West  
ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich - Oberhausen  
I.NI-W-A  
Mülheimer Straße 50  
47057 Duisburg

## **Kostenübernahmeerklärung**

### **Ausbaustrasse ABS 46/2 – Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen**

**Hier: Baudurchführung für EÜ Spellener Straße in 46562 Voerde**

#### **Vorbemerkung**

Die Eisenbahnüberführung der Spellener Straße (im Weiteren: EÜ Spellener Straße) bei Bahn-km 22,649 km der Eisenbahnstrecke 2270 von Oberhausen nach Emmerich über die Spellener Straße, muss erneuert werden. Im Rahmen des Projektes ABS 46/2 plant und führt die DB Netz AG die Erneuerung der EÜ Spellener Straße gemäß der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung vom 25.01.2022 / 17.02.2022 für den dreigleisigen Ausbau der Eisenbahnstrecke aus. Im Zuge dieser Maßnahme soll auch die Ertüchtigung des kreuzenden MW-Kanals (Kastenprofil) in der Spellener Straße (Maßnahme 1), sowie des Anschlusses des südlichen Radweges an das Straßennetz (Maßnahme 2) durch die DB Netz AG durchgeführt werden. Hierzu erklärt die Stadt Voerde Folgendes:

1. Die Stadt Voerde plant die Ertüchtigung des Kastenprofils und den für die Erneuerung der EÜ Spellener Straße erforderlichen Straßenbau einschließlich des Anschlusses des südlichen Radweganschlusses an das umgebende Straßennetz und stellt der DB Netz AG die Entwurfsplanungen einschl. des Leistungsverzeichnisses auf Grundlage der EP für die Ausschreibung der Bauleistungen zur Verfügung.
2. Die Stadt Voerde verpflichtet sich die im Rahmen der Ausschreibung und Baudurchführung entstehenden Kosten der Maßnahmen 1 und 2 in Höhe von voraussichtlich 597.000 € brutto vollständig zu übernehmen.  
In Anlehnung an § 5 der 1. EKrV werden die Verwaltungskosten der DB Netz AG unter Anrechnung der städtischen Leistungen mit einer Pauschale in Höhe von 6,30 % der Baukosten abgegolten.  
Für die Eigenleistungen der DB Netz AG gilt: Bewertungsgrundlage für die Eigenleistungen der DB Netz AG sind die örtlichen „Dispositiven Kostensätze“ (Dispo-Kosa) ohne Zuschläge. Sie stellen die Basis der Kostenberechnung der DB Netz AG dar, die vom Bund anerkannt wird. Die Kostensätze unterliegen der jährlichen Überprüfung durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer. Bei Bedarf werden die örtlichen Kostensätze für die in Betracht kommenden Leistungen von der DB Netz AG mitgeteilt (Rundschreiben (RS) BMVI – StB 15/7174.2/5-07/1220977 vom 10.06.201).
3. Die Stadt Voerde stimmt der Anwendung der Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 10/2014 vom 18.11.2014 - StB 15/7174.2/4-3/2178067) für diese Maßnahme zu.

4. Die DB Netz AG ist berechtigt, je nach Baufortschritt Abschlagszahlungen einzufordern. Eine endgültige Abrechnung erfolgt auf Basis der Unternehmerrechnungen.

5. Rechnungsanschrift:

Stadt Voerde  
OETIEFBAU  
Rathausplatz 20  
46562 Voerde

Voerde, den

Duisburg, den

---

Stadt Voerde  
Der Bürgermeister

---

DB Netz AG



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 02.11.2022

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Tiefbau

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz	16.11.2022	vorberatend
Bau- und Betriebsausschuss	24.11.2022	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### **Erstellung eines Wirtschaftswegekonzeptes für die Stadt Voerde; Antrag der CDU-Fraktion vom 10.02.2021**

#### **hier: Bericht und Handlungsempfehlungen**

#### Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde beschließt das von dem Büro Ge-Komm erstellte ländliche Wirtschaftswegekonzept der Stadt Voerde und nimmt die Handlungsempfehlungen zur Kenntnis. Das Konzept dient als Entscheidungshilfe für die Festlegung von zukünftigen Unterhaltungs- und Investitionsmaßnahmen des städtischen Wegenetzes und ist gleichzeitig Voraussetzung für die Einreichung von Förderanträgen von einzelnen Ausbaumaßnahmen.

Über eine zusätzliche Mittelbereitstellung einzelner förderfähiger Ausbaumaßnahmen entscheidet der Stadtrat nach Vorberatung im Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz sowie im Bau- und Betriebsausschuss im Rahmen der anstehenden Haushaltsplanung für 2024 ff.



Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Investitionsmaßnahmen							
Produktbereich:	54 - Verkehrsflächen und -anlagen						
Maßnahme:	7.100303 "Ausbau Wirtschaftswege"						
	Gesamtsumme	Aufteilung auf Haushaltsjahre					
		Vorjahre	2022	2023	2024	2025	später
<b>Einzahlungen/Auszahlungen der Investitionsmaßnahme:</b>							
Einzahlungen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	225.000 €	0 €	75.000 €	0 €	75.000 €	0 €	75.000 €
städt. Eigenanteil	225.000 €	0 €	75.000 €	0 €	75.000 €	0 €	75.000 €
<b>Maßnahme ist bereits wie folgt veranschlagt:</b>							
Einzahlungen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Auszahlungen	225.000 €	0 €	75.000 €	0 €	75.000 €	0 €	75.000 €
städt. Eigenanteil	225.000 €	0 €	75.000 €	0 €	75.000 €	0 €	75.000 €
<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							
Zinsaufwand		5.517 €					
Abschreibungen ./ . Auflösung SoPo		3.678 €					
Summe Folgeaufwand	<b>0 €</b>	<b>9.196 €</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:	( ) ja, positiv	( ) ja, negativ	(X) keine
-----------------------------------	-----------------	-----------------	-----------

Sachdarstellung:

Auf Antrag der CDU-Fraktion hatte der Bau- und Betriebsausschuss in seiner Sitzung vom 23.09.2021 die Verwaltung beauftragt, einen Förderantrag für die Aufstellung eines ländlichen Wegenetzkonzeptes bei der Bezirksregierung Düsseldorf einzureichen. Der Bau- und Betriebsausschuss sollte über die Bewilligung, Beauftragung und Erstellung des Konzeptes informiert werden (DS 17/261).

Die Verwaltung hat daraufhin den Antrag auf Gewährung einer Zuwendung zur Förderung eines ländlichen Wegenetzkonzeptes am 27.10.2021 eingereicht.

Im Rahmen des NRW- Förderprogramms "Ländlicher Raum 2014-2020" hat die Stadt Voerde eine Förderung des Landes zur Aufstellung eines Wirtschaftswegekzeptes im Jahr 2022 erhalten. Im Januar 2022 war eine diesbezügliche Ankündigung mit einer Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn bei der Stadt Voerde eingegangen. Der Durchführungszeitraum ist auf den 30.10.2022 befristet.

Im Rahmen einer Abfrage sind fünf Büros zur Abgabe eines Angebotes über die Aufstellung eines ländlichen Wegenetzkonzeptes aufgefordert worden. Aus dem Vergabeverfahren ging ein Angebot der Fa. Ge-Komm GmbH (Gesellschaft für kommunale Infrastruktur), Melle, ein. Die Firma Ge-Komm GmbH besitzt jahrelange Erfahrung bei der Erstellung von Wirtschaftswegekzepten und wies die erfolgreiche Umsetzung auch durch Referenzobjekte nach. Auf das eingegangene wirtschaftliche Angebot der Fa. Ge-Komm GmbH ist am 01.02.2022 der Zuschlag erteilt worden.

Zielsetzung für die Aufstellung eines ländlichen Wegenetzkonzeptes ist es, die Planung zukunftsfähiger und bedarfsgerechter Wegenetze zur Entwicklung des gemeindlichen Frei-raums unter Einbeziehung der relevanten örtlichen Akteure zu ermöglichen. Die Wegenetze sollen an der verkehrlichen Bedeutung ausgerichtet sein und Natur- und Landschaftselemente berücksichtigen. Abschließend sollen sich Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege ableiten lassen.

In einem ersten Schritt war der Bestand aufzunehmen und zu bewerten (Ist-Konzept), bevor eine konzeptionelle fachliche Erarbeitung des Soll-Konzeptes mit entsprechenden Handlungsempfehlungen abschließend gefertigt werden konnte. Aus dem Soll-Konzept ergeben sich dann Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege.

Die Fa. Ge-Komm hat zunächst vorbereitend alle digitalen Datengrundlagen in einem GIS-System aufgearbeitet und die Eigentumsflächen der Stadt ermittelt. Alle ländlichen Wege der Stadt sowie wichtige bzw. stark frequentierte Wege im sonstigen Eigentum wurden in der Örtlichkeit abgefahren und erfasst. Die Firma hat den Bestand bzw. Zustand von ca. 200 km mit speziell ausgestatteten Fahrzeugen digital erfasst.

Um diese Wege in die gemäß Leitfaden vorgegebene Kategorisierung einordnen zu können, sind nachfolgende Nutzungseigenschaften betrachtet worden:

- Verkehrsmenge, Funktionalität, ökologische Wertigkeit, Ausbauart, Ausbauzustand, Tragfähigkeit, Länge + Breite sowie Unterhaltungspflicht.

Auf Grundlage der o.g. Eigenschaften erfolgte die Kategorisierung der Wege nach folgender Tabelle:

- A - klassifiziert
- B multifunktionaler Verbindungsweg
- C Hauptwirtschaftsweg
- D Untergeordneter Weg Fußgänger
- E Untergeordneter Erschließungsweg (land- u. forstw.)
- F Einzelerschließung
- G Binnenerschließung
- H keine Funktion
- I alleinführender Geh-, Radweg

Kategorisierung	Beschreibung
<b>A</b>	Klassifiziertes Straßennetz inkl. Gemeindestraßen; maßgebliches Verkehrsmittel: allgemeiner KFZ-Verkehr*
<b>B</b>	Multifunktionale Wege, d. h. für den land- und forstwirtschaftlichen (luf) Verkehr und/oder den eingeschränkten KFZ-Verkehr sowie den Radverkehr; maßgebliche Funktion: Sicherung klein-räumiger Verbindungen und Erschließung; maßgebliche Verkehrsmittel: Radverkehr, luf Verkehr, Anliegerverkehr; Indizien für diese Kategorie-Einteilung: regelmäßig angefahrte Ziele im Außenbereich, z. B. luf Betriebe, öffentliche Ver- und Versorgungsanlagen, touristische Ziele etc. zusätzlich alle überregionalen Radrouten/-wege (Verbindungswege gem. RLW)
<b>C</b>	Wege zur Sicherstellung luf Verbindungen oder Erschließung ganzer Bewirtschaftungsblöcke; maßgeblicher Verkehr: luf Verkehr, lokaler Wander- und Radverkehr (Hauptwirtschaftswege oder Wirtschaftswege gem. RLW)
<b>D</b>	Untergeordnete Wege mit Bedeutung für Fußgänger, d. h. Wege, die grundsätzlich der Erschließungssicherung von kleineren Feldblöcken dienen oder dienen könnten und über die regelmäßig Fußgänger laufen oder Wanderrouten; maßgeblicher Verkehr: lokaler Wander- und Radverkehr u. luf Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)
<b>E</b>	Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion, z. B. zu kleineren Feldblöcken für einzelne Anlieger, kein unmittelbares öffentliches Interesse; maßgebliches Verkehrsmittel: luf Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)
<b>F</b>	Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen; alle Verkehrsarten, aber nur in geringer Menge, z. B. Zufahrten zu einzeln gelegenen Wohnhäusern ohne luf Bedeutung, Windkraftanlagen, Scheunen etc.
<b>G</b>	Im Netzzusammenhang weniger wichtige Wege, die ausschließlich der Feinverteilung innerhalb eines Feldblocks dienen oder zur Gewährleistung einer funktionierenden Verbindung bzw. Erschließung von geringer oder keiner Bedeutung sind
<b>H</b>	Nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege
<b>I</b>	Reine Fuß-, Reit- bzw. Radwege, die als selbständige Wege für luf Verkehr nicht nutzbar sind (sonstige Wege gem. RLW)

\* nicht Bestandteil der vorliegenden Konzeptarbeit

Nach dieser Einteilung und Erhebung dieses Ist-Zustandes erfolgte die konzeptionelle fachliche Erarbeitung des Sollkonzeptes durch das Büro Ge-Komm.

Es musste fünf Fragen nachgegangen werden, bei denen ein besonderer Schwerpunkt auf eine hochwertige Erschließung gelegt wurde:

- Werden Wege/Bauwerke zukünftig noch benötigt?
- Können Wege/Bauwerke ggfls. entfallen?
- Welche Wege sind zu ertüchtigen?
- Können Wege ggfls. zukünftig im Standard gesenkt werden?
- Für welche Nutzer können Wege zukünftig optimiert werden?

Das Büro hat Änderungsvorschläge zwischen Ist und Soll erarbeitet und nach Beteiligung der Arbeitsgruppe beurteilt, ob diese Änderungsvorschläge umsetzbar und auch gewünscht sind. Im Sollkonzept sind Verbesserungsvorschläge wie „Begegnungsverkehr“, Verbreiterung der Wege sowie Ausweichbuchten und Einbahnstraßenregelungen geprüft worden. Die Brückenbauwerke sind erfasst worden.

### **Beteiligung: Projektgruppe, Bürgerschaft**

Im Zuge der Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes fand eine intensive Öffentlichkeitsarbeit statt. Die Bürger sind dabei auf verschiedenen Wegen informiert und zur Beteiligung eingeladen worden. Die wichtigsten Informationen zum Thema „Ländliches Wegenetzkonzept“ und die Termine zur Bürgerbeteiligung wurden auf der Internetseite der Stadt und über die lokale Presse veröffentlicht. Zudem steht das Bürgerdialogportal der Ge-Komm GmbH „[www.wirtschaftswegekonzept.de](http://www.wirtschaftswegekonzept.de)“ zur Verfügung.

Die Aufstellung wurde begleitet durch eine Projektgruppe. Diese bestand aus etwa 20 Teilnehmern mit Vertretern aus der Politik, der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft, der Feuerwehr, dem Tourismus, des Dez. 33 der Bezirksregierung Düsseldorf sowie verschiedenen Fachabteilungen der Stadtverwaltung. Insgesamt fanden drei Sitzungen der Projektgruppe statt.

Die zahlreichen Anregungen und Hinweise aus der Bürgerbeteiligung sind in der Projektgruppe diskutiert und abgewogen worden. Der daraufhin erstellte Vorentwurf ist der Öffentlichkeit am 17. August 2022 im Rahmen einer virtuellen Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellt worden. Das Büro hat die **Kategorisierungen** der Wegeabschnitte anhand von Praxisbeispielen detailliert erklärt und abschließend das Konzept im Entwurf vorgestellt. Die öffentliche Abschlussveranstaltung zum Wirtschaftswegekonzept fand am 18. Oktober 2022 statt.

### **Ergebnisse:**

Nachrichtlich: 108 km Stadt, 7,8 km Land, ca. 70 km Privatbesitz

**Städtische Wege:** 65,5 km befestigt, 13,7 km wassergebunden, 28,5 km unbefestigt

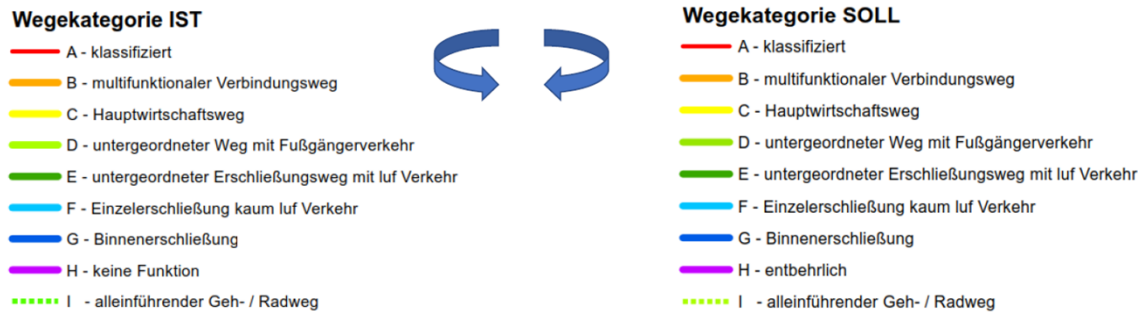
- a. Feststellungen, Statistiken der 108 km städtischen Wirtschaftswege

### Ökologische Wertigkeit städtischer Wege:

- Wege + Verkehrsflächen: Bei 4,6 km vorhanden, bei 2,7 km stark ausgeprägt
- Säume: Bei 34,2 km vorhanden, bei 11,5 km stark ausgeprägt

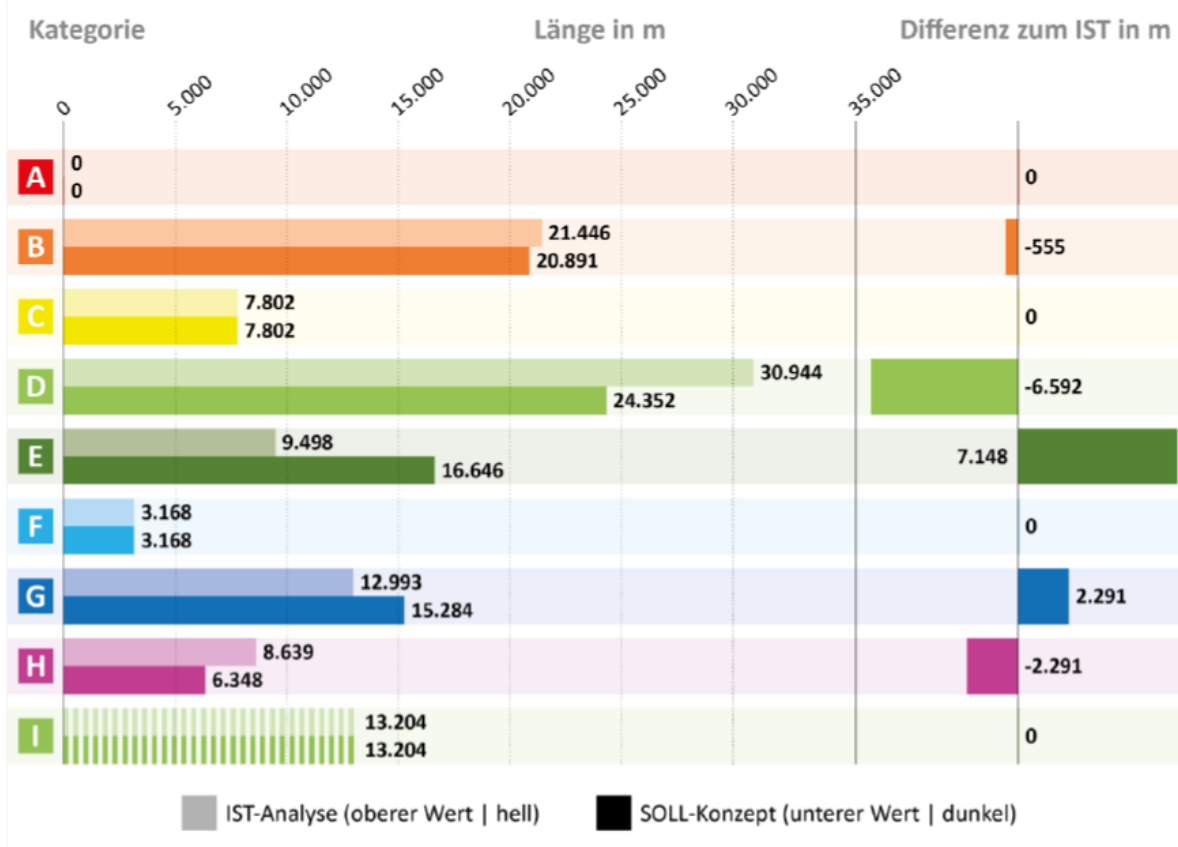
## Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL:

Wegenetz in der Unterhaltungspflicht der Stadt Voerde



Quelle: Ländliches Wegenetzkonzept Fa. Ge-Komm; Einführungspräsentation

## Wegekategorien Ist/Soll

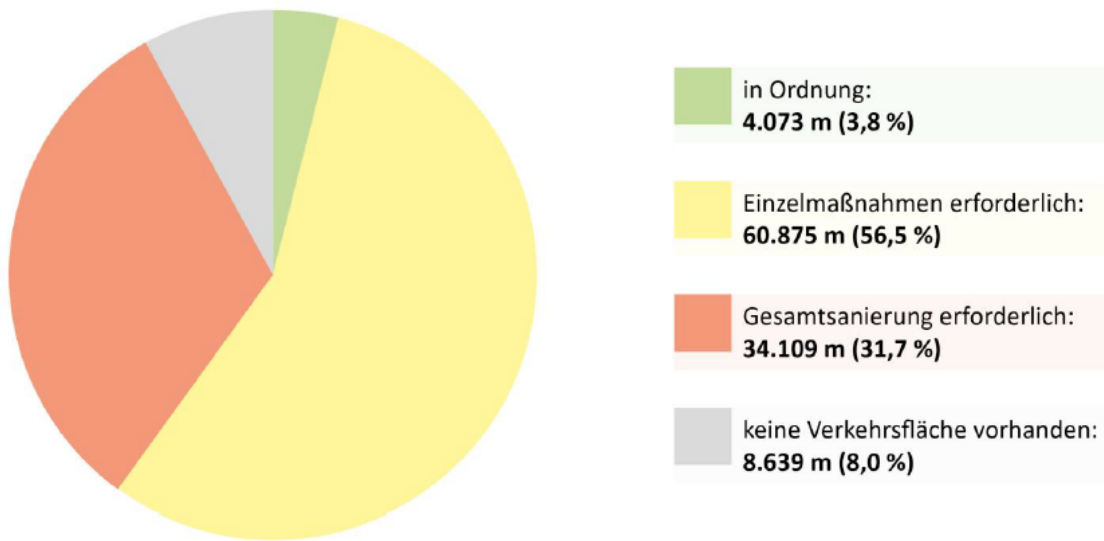


Quelle: Ländliches Wegenetzkonzept Nr. 2.5 Statistiken zum ländlichen Wegenetzkonzept S. 25 Abb. 16 Fa. Ge-Komm

Auf dem folgenden Link kann die Ist- und Soll- Karte der Wirtschaftswege abgerufen werden.

<https://share.krzn.de:443/alfresco/service/ecm4u/exs/voerde/share/FPCfXAGo/index>

## Zustand der Wege in der Unterhaltungspflicht der Stadt Voerde



Quelle: Ländliches Wegenetzkonzept: Nr. 2.5 Statistiken zum ländlichen Wegenetzkonzept S. 26 Fa. Ge-Komm

### Handlungsempfehlungen

Gemäß dem „Leitfaden zur Erstellung eines ländlichen Wegenetzkonzeptes“ sind Handlungsempfehlungen für den zukünftigen Umgang mit den ländlichen Wegen zu geben. Hier ist zu unterscheiden:

- a. Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)
- b. Den Unterbau einschließende Sanierung
- c. Umbau/andere Bauweise
- d. Rückbau/Aufhebung
- e. Neubau (neue Trasse)

Die Empfehlungen sind einer entsprechenden zeitlichen Priorität zuzuweisen.

Für die Stadt Voerde ergibt sich folgende Übersicht der Handlungsempfehlungen:

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Erhaltung wie Bestand	65.889 lfdm.	0 lfdm.	0 lfdm.
Sanierung/Ausbau/Verstärkung	9.269 lfdm.	4.877 lfdm.	13.040 lfdm.
Umbau/andere Bauweise	0 lfdm.	0 lfdm.	8.273 lfdm.
Rückbau/Aufhebung	0 lfdm.	0 lfdm.	6.348 lfdm.
Neubau	0 lfdm.	0 lfdm.	0 lfdm.

Einteilung Prioritäten:	kurzfristig	5 Jahre
	mittelfristig	10 Jahre
	langfristig	20 Jahre

Quelle: Ländliches Wegenetzkonzept: Nr. 5 Zusammenfassung und Ausblick; Übersicht Handlungsempfehlungen S. 87 Fa. Ge-Komm

Zu a:

Die **Erhaltung wie im Bestand** ist dauerhaft zu sehen und beinhaltet folgende Maßnahmen:

- Betriebliche Unterhaltung
- Bauliche Unterhaltung (z.B. Oberflächenbehandlung oder Kleinreparaturen sowie insbesondere auch die Pflege der befahrbaren Seitenstreifen)
- Instandsetzung (z.B. Deckenerneuerung)

Gemäß aktueller Veröffentlichung der FGSV im "Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Kommunen - M FinStraKom 2019" beträgt der jährliche Finanzbedarf für die Straßenerhaltung 1,30 €/m<sup>2</sup> p.a. (grober Richtwert). Die Kennzahl beinhaltet einen Mehrwertsteuersatz von 19 %. Eine Differenzierung hinsichtlich unterschiedlicher Straßenarten/-typen ist nicht berücksichtigt. Es handelt sich um einen Mittelwert zur Aufrechterhaltung des vorhandenen Zustandes eines permanent unterhaltenen Netzes.

Bezogen auf die Wegenetzlänge mit Handlungsempfehlung "Erhaltung wie im Bestand" sowie eine mittlere Fahrbahnbreite von 3,0 m ergibt sich ein jährlicher theoretischer Finanzbedarf von: 65.889 m x 3,0 m x 1,30 €/m<sup>2</sup> = 256.967,10 € p.a.!

Der Aufwand für die betriebliche Unterhaltung und die bauliche Erhaltung soll mit entsprechender Priorität in Anlehnung an die Einstufung in die Wegekategorien betrachtet und ggfls. neu festgelegt werden. Hier stehen Verkehrssicherungspflicht und Substanzerhalt im Vordergrund.

Zu b:**Sanierung/Ausbau/Verstärkung**

Diese Maßnahmen umfassen auch den Unterbau. Es handelt sich um Erneuerungsmaßnahmen wie z.B. Aufbruch, Neueinbau einer Decke bzw. des Oberbaus.

Zu c:

Mit **Um- und Ausbaumaßnahmen** wird eine Qualitätsveränderung wie z.B. Querschnittsänderungen als zukünftiger Ausbaustandard erreicht.

Die multifunktionale Nutzung und die modernen Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft sowie die LKW-Verkehre stellen erhebliche Anforderungen an die Breiten und Tragfähigkeiten der Wege. Es müssen das Material, die Bauweise und auch die Dimensionierung beachtet werden. Auf die Ausgestaltung eines Weges sind u.a. maßgebende Nutzungen und Verkehre, Fahrzeugbreiten und Achslasten, Überholvorgänge und Begegnungsverkehr, Untergrundbeschaffenheit zu berücksichtigen.

Für die jeweiligen Wege wurden Querschnitte mit entsprechenden Fahrbahn- und Wegebreiten in Abhängigkeit von der Kategorie festgelegt.

Zu d:

Rückbau: Es können ca. 6,3 km Wege zurückgebaut werden.

Zu e:

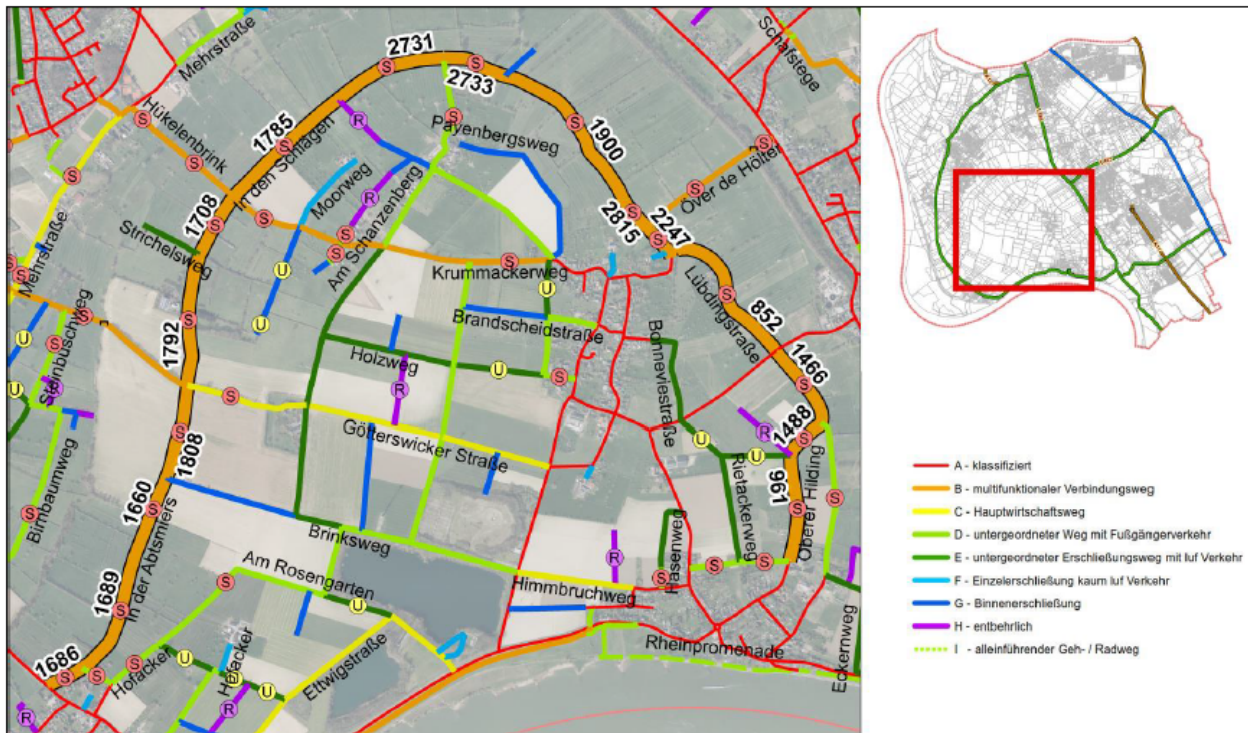
Neubau: Es sind keine neuen Wege geplant!

**Beispiel Ausbau:**

In der Abtsmiers, In den Schlägen, Lübdingstraße, Oberer Hilding, (Wegeabschnitte Nr. 1686 bis 961)

Die oben zuvor aufgeführten Wegeabschnitte sind derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und weisen einen stark schadhafte Zustand auf. Die Verkehrssicherheit ist gegeben.

Diese bedeutenden Wege mit ortsverbindender Funktion sollen weiterhin bituminös bleiben und sollen daher grundhaft saniert werden.



Quelle: Ländliches Wegenetzkonzept: Nr. 4.6 Handlungsempfehlungen S. 79 Abb. 52 Fa. Ge-Komm

### Grobe Kostenschätzung für die Sanierung/Ausbau/Verstärkung

Die Einheitspreise sind Mischkalkulationswerte und basieren auf regionaltypischen Erfahrungswerten und Kennwerten der Ge-Komm GmbH und der Stadt. Der Einheitspreis für den Umbau der befestigten Wege von 130 €/m<sup>2</sup> enthält die Kosten für die Entsorgung von PAK-belastetem Material von etwa 65 €/Tonne bzw. 20 €/m<sup>2</sup>. Es wird eine Fahrbahnbreite von 3,50 m zu Grunde gelegt.

Befestigungsart	Sanierung/Ausbau/Verstärkung [m]			EP (€/m <sup>2</sup> )	Finanzbedarf		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig		kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	9.269	4.877	13.040	130 €	4.217.395 €	2.219.035 €	5.933.200 €
teilbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	0	0	0	70 €	0 €	0 €	0 €
unbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreuzungsbauwerk	0	0	0	individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	9.269	4.877	13.040		4.217.395 €	2.219.035 €	5.933.200 €

Quelle: Ländliches Wegenetzkonzept: Nr. 4.6 Handlungsempfehlungen Sanierung/Ausbau/Verstärkung S. 75 Fa. Ge-Komm



## Grobe Kostenschätzung für den Umbau/andere Bauweise

Die Einheitspreise sind Mischkalkulationswerte und basieren auf regionaltypischen Erfahrungswerten und Kennwerten der Ge-Komm GmbH und der Stadt. Der Einheitspreis für den Umbau der befestigten Wege von 50 €/ m<sup>2</sup> enthält die Kosten für die Entsorgung von PAK-belastetem Material von etwa 65 €/Tonne bzw. 20 €/m<sup>2</sup>. Es wird von einer Fahrbahnbreite von 3,00 m ausgegangen.

Befestigungsart	Umbau/andere Bauweise [m]			EP (€/m <sup>2</sup> )	Finanzbedarf		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig		kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	0	0	5.642	50 €	0 €	0 €	846.300 €
teilbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
unbefestigt	0	0	2.631	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreuzungsbauwerk	0	0	0	individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	0	0	8.273		0 €	0 €	846.300 €

Quelle: Ländliches Wegenetzkonzept: Nr. 4.6 Handlungsempfehlungen Umbau/Andere Bauweise S. 76 Fa. Ge-Komm

## Zuwendungsmöglichkeiten für den Ausbau der Wirtschaftswege

Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt Kommunen bei Maßnahmen zur nachhaltigen Modernisierung zentraler ländlicher Infrastruktur auf der Grundlage geförderter oder durch die Bewilligungsbehörde anerkannter ländlicher Wegenetzkonzepte. Hierzu gehören insbesondere Verbindungs- und Hauptwirtschaftswege.

### Gefördert werden Wege der Kategorien B + C

- der Ausbau und die Befestigung vorhandener, bisher nicht oder nicht ausreichend befestigter Wirtschaftswege, die dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr und dem eingeschränkten Kfz-Verkehr sowie dem überregionalen Radverkehr oder der Sicherstellung land- und forstwirtschaftlicher Verbindungen oder der Erschließung ganzer Bewirtschaftungsblöcke dienen;
- erforderliche bauliche Anlagen wie Durchlässe oder Brücken als Bestandteil der Wegebaumaßnahme,
- der Neubau befestigter Verbindungs- oder Wirtschaftswege (nur Lückenschlüsse),
- erforderliche Kompensationsmaßnahmen des Naturschutzes.

Die Förderung wird als Zuschuss mit einem Finanzierungsanteil von 60 Prozent (bei Vorhaben gemäß regionaler LEADER-Entwicklungsstrategie 70 Prozent) der zuwendungsfähigen Ausgaben gewährt.

Die Höhe der Förderung beträgt höchstens EUR 500.000.

Für die Förderung des Wirtschaftswegekonzeptes (Finanzierungsanteil: 75%) wurde der Auszahlungsantrag am 25.10.2022 bei der Bezirksregierung eingereicht.

### **Der komplette Bericht kann unter folgenden Link abgerufen werden:**

<https://share.krzn.de:443/alfresco/service/ecm4u/exs/voerde/share/WvpFI2in/index>

Zusammenfassung:

Von der 108 km umfassenden Wegenetzlänge in der Unterhaltungspflicht der Stadt Voerde sollen 27 km ausgebaut und grundhaft erneuert werden (bei Betrachtung aller Kategorien). Das ergibt ein Gesamtinvestitionsvolumen von 12,4 Mio €.

Knapp 8 km Wirtschaftswege sollen zukünftig in anderer Bauweise wiederhergestellt werden (größtenteils Änderung von bituminöser zu wassergebundener Bauweise). Über 6 km Wege sind zum Teil bereits heute nicht mehr in der vorgesehenen Nutzung vorzufinden bzw. zukünftig entbehrlich.

Das städtische Wegenetz wird derzeit verkehrssicher unterhalten. Auf der Grundlage des Wegenetzkonzeptes ist der Umfang der zukünftigen städtischen Unterhaltungs- bzw. Ausbaumaßnahmen zur Fortschreibung des städtische Straßen- und Wegekonzeptes der Stadt im Rahmen der anstehenden Haushaltsplanung zu überprüfen.

Über eine auf der Grundlage des Wegenetzkonzeptes basierende notwendige zusätzliche Mittelbereitstellung von Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen sowie über die Aufnahme von einzelnen Förderanträgen für Ausbaumaßnahmen entscheidet der Stadtrat im Rahmen seiner anstehenden Haushaltsberatungen 2024 ff. nach Vorberatung im Bau- und Betriebsausschuss.

Haarmann

Haarmann

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 31.08.2022

Fachbereich	Bauen und Technische Infrastruktur
Fachdienst	Baubetrieb

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau- und Betriebsausschuss	24.11.2022	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

**Verfügungstellung von Windelsäcken für Neugeborene und Kleinkinder bis 2 Jahre bzw. vergünstigter Restmülltonne, auch für ambulant gepflegte Menschen (Inkontinenzartikel)  
Hier: FDP-Antrag vom 21.10.2019**

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Voerde lehnt den Antrag nach Beratung im Arbeitskreis Gebühren/Abfall ab.

Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

Keine

Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	<input type="checkbox"/> ja, positiv	<input type="checkbox"/> ja, negativ	<input checked="" type="checkbox"/> keine
-----------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	---

Sachdarstellung:

Die FDP-Fraktion hatte mit Schreiben vom 21.10.2019 den Antrag gestellt, Familien von Neugeborenen und Kleinkindern durch Zurverfügungstellung von Windelsäcken oder vergünstigten (nächstgrößeren) Restmülltonnen für die ersten zwei Jahre zu unterstützen. Des Weiteren wurde um Prüfung gebeten, ob das Verfahren auch auf ambulant versorgte Menschen für die Entsorgung von Inkontinenzartikeln angewandt werden kann.

Der Rat der Stadt Voerde hat mit Datum 10.12.2019 den Antrag angenommen und zur Prüfung an den Arbeitskreis Gebühren/Abfall verwiesen (DS Nr. 16/1090 – siehe Anlage –).

Allgemein lässt das Kommunalabgabenrecht eine Berücksichtigung sozialer Komponenten grundsätzlich nicht zu. Die zusätzliche Belastung für alle anderen Gebührenzahler im Falle eines Gebührenabschlages oder der Zurverfügungstellung gebührenfreier bzw. –reduzierter Windelsäcke widerspricht dem Äquivalenzprinzip.

In § 9 Abs. 2 Landesabfallgesetz NRW ist geregelt, dass wirksame Anreize zur Vermeidung, Getrennthaltung und Verwertung von Abfällen geschaffen werden sollen. Das damit verfolgte Ziel, nämlich die Gebührenhöhe nach der angefallenen Abfallmenge zu bemessen, würde mit einer „Windelsackregelung“ unterlaufen (vgl. Queitsch in Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen – Kommentar zu § 6, Randnummer 30).

Bei der Ausgabe von Windelsäcken wäre zu beachten, dass die satzungsrechtlichen Regelungen bezüglich des Mindestrestmüllvolumens nicht unterlaufen werden, denn grundsätzlich soll aus Gründen der Siedlungshygiene jedem Grundstück ein gewisses Mindestmaß an Restmüllvolumen, das sich nach der Zahl der dort gemeldeten Einwohner bemisst, zur Verfügung stehen. Restmüllsäcke, wie sie beispielsweise von der Stadt Voerde angeboten werden, sind nur für vorübergehend mehr anfallenden Restmüll (z.B. nach Feiern, Reno-

vierungen o.ä.) vorgesehen. Bei einem regelmäßig höheren Bedarf an Restmüllvolumen wäre grundsätzlich die Behältergröße und/oder –anzahl anzupassen.

Eine Finanzierung oder direkte Abwicklung über den Abfallgebührenhaushalt ist somit aus rechtlichen Gründen nicht möglich. Dies könnte nur durch die Finanzierung aus allgemeinen Haushaltsmitteln erreicht werden.

Eine Möglichkeit bestünde in der Einrichtung eines eigenen Gebührenhaushaltes für den Bereich einer Windelsackabfuhr. Damit könnte man zwar die rechtliche Problematik der Verletzung des Äquivalenzprinzips umgehen, im Ergebnis wäre der Windelsack aber entsprechend teuer (getrennte Abfuhrlogistik, eigene Gebührenkalkulation, neue Satzung/Gebührensatzung, getrennte Betriebskostenabrechnung etc.).

Bei der Bereitstellung einer vergünstigten (größeren) Restmülltonne wäre durch den Fachbereich „Soziales“ der entsprechende Differenzbetrag zur normalen Gefäßgebühr an den Gebührenhaushalt Abfall zu erstatten.

Bei diesen Lösungsansätzen müsste eine entsprechende (wiederkehrende) Prüfung des Anspruchs bei der Ausgabe der Säcke bzw. der Finanzierung der nächstgrößeren Restmülltonne erfolgen. Dies könnte bei Kleinkindern die Altersprüfung über das Einwohnermeldewesen im Bürgerbüro sein, bei inkontinenten Einwohnern, die zuhause gepflegt werden, könnte die Vorlage einer entsprechenden ärztlichen Bescheinigung verlangt werden. Die sachliche Prüfung und eventuelle Verteilung von Säcken wäre in jedem Fall im Bereich „Soziales“ anzusiedeln.

Bei der gefäßspezifischen Lösung könnte eine getrennte Kalkulation, Ausschreibung bzw. Erweiterung des Auftrages an den Entsorger samt Abrechnung bzw. ggfls. eine eigene Logistik entfallen.

Eine weitere Möglichkeit wäre die Windelannahme in durchsichtigen Müllsäcken (normale Haushaltsabfallbeutel) an einer Annahmestelle. Bei einer Sicht- und Ausweiskontrolle durch die entsprechenden Mitarbeiter garantieren durchsichtige Säcke, dass kein anderer Abfall entsorgt wird. Hierbei wäre eine direkte Abrechnung der zusätzlichen Dienstleistung mit dem Sozialbereich möglich.

Die Entsorgung könnte entweder über getrennte Restabfallcontainer, die durch den Sozialbereich direkt mit dem Entsorger abgerechnet werden können oder alternativ über Restmüllcontainer der Stadt, die mit dem Sozialbereich nach Gebührensatzung abgerechnet würden, erfolgen.

Nachteilig würde sich bei letzterer Lösung auswirken, dass alle Nebenleistungen, die in die Gebühr eingerechnet sind (u.a. Sperrmüllabfuhr) mitbezahlt würden, ohne dass sie genutzt werden. Der Vorteil einer festen Gebühr, unabhängig vom Gewicht des Abfalls würde diesen Nachteil jedoch aufwiegen, da das hohe spezifische Gewicht der Windeln hohe Gebühren beim Kreis Wesel verursachen würde, bei dessen Anlage die Anlieferung erfolgen müsste, da es sich um andienungspflichtigen Abfall zur Beseitigung handelt.

Eine Änderung der Abfallsatzung wäre nicht erforderlich. Die Kontrolle des Anspruchs und Nachhaltens der ausgegebenen Säcke bzw. subventionierten Gefäße durch die Stadt wäre entbehrlich. Lediglich eine Ausweiskontrolle wäre hier anzuraten, wobei trotz allem mit Diskussionen bei der Annahme von Inkontinenzartikeln zu rechnen wäre, wenn die Betroffenen ihre Abfälle nicht selbst anliefern und die Anlieferer möglicherweise nicht Voerder Bürger sind. Von großem Nachteil sind allerdings die mit der regelmäßigen Anlieferung der Säcke verbundenen Kosten sowie der Zeitaufwand, weshalb eine solche Lösung nicht praktikabel umzusetzen ist.

Da die Gefäßgebühren immer dem Grundstückseigentümer berechnet werden, greift der durch subventionierte Säcke oder Behälter geschaffene finanzielle Vorteil fast ausschließlich bei Personen, die ein eigenes Haus bewohnen. Im Mehrfamilienhaus dagegen finden sich häufig 1.100 l-Behälter, deren Gebühren über die Nebenkostenabrechnung auf alle Mieter umgelegt werden.

Würden Familien mit Kindern in diesem Falle Windelsäcke – sofern sie nicht gebührenfrei angeboten werden - kaufen, ergäbe sich für diese sogar eine finanzielle Mehrbelastung.

Da somit Familien mit Kindern bzw. pflegebedürftigen Personen neben der staatlichen Unterstützung keine grundlegende, praktikabel umsetzbare finanzielle Entlastung bei der Abfallentsorgung erfahren können und die finanzielle Mehrbelastung für Eigenheimbesitzer i.d.R. € 95,-/Jahr für die nächst größere Restmülltonne ausmacht (sofern überhaupt ein größeres Gefäß notwendig ist), hat sich der Arbeitskreis Gebühren/Abfall in seiner Sitzung am 16.08.2022 einstimmig dafür ausgesprochen, dem Rat die Ablehnung des Antrages zu empfehlen.

Haarmann

Anlage(n):

(1) FDP-Antrag v. 21.10.2019 wg. Windelsäcken

Sichtvermerk der Ersten Beigeordneten:

Sichtvermerk des Beigeordneten:

Sichtvermerk des Kämmerers:

Weitere Sichtvermerke/Stellungnahmen der Fachbereiche/Fachdienste/Stabsstellen:

Stadt Voerde  
Der Bürgermeister  
Rathausplatz 20  
46562 Voerde  
FDP-Fraktion im Rat der Stadt Voerde



Fraktionsvorsitzende  
Michaela Niewerth  
Rathausplatz 20  
46562 Voerde



Voerde, den 21.10.2019

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Haarmann,

die Fraktion der FDP beantragt,

die Familien von Neugeborenen und Kleinkindern durch zur Verfügungstellung von Windelsäcken für die ersten zwei Jahre oder von vergünstigten (nächstgrößeren) Restmülltonnen zu unterstützen. Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, welche Möglichkeit in diesem Zusammenhang gegebenenfalls die praktikablere bzw. auch günstigere Variante sein könnte und diesbezüglich ein Konzept zu erarbeiten.

Durch die Geburt eines Kindes und den damit anfallenden Restmüll in Form der notwendigen Windeln entsteht durch das höhere Aufkommen von Restmüll ein finanzieller Aufwand. Die FDP Fraktion ist der Ansicht, es sei wichtig für die Attraktivität einer Stadt auch gerade für junge Familien, dass hier eine Unterstützung erfolgt. Es soll bei der Einführung darauf geachtet werden, dass ein unbürokratisches, effizientes und möglichst kostenneutrales Ausgabesystem eingeführt wird. Sinnvoll wäre es möglicherweise, wenn die Ausgabe der ersten Beutel direkt beim Willkommensbesuch durch eine Mitarbeiterin des Jugendamtes erfolgen würde. Eine andere Variante kann (insbesondere unter Umweltgesichtspunkten) auch eine vergünstigte Restmülltonne für den oben genannten Personenkreis sein.

Im nächsten Schritt bitten wir die Verwaltung, ein solches Verfahren auch für die Entsorgung von Inkontinenzartikeln von ambulant gepflegten Menschen zu prüfen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Niewerth', written in a cursive style.

Michaela Niewerth



## Drucksache

- öffentlich -

Datum: 18.10.2022

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

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Kultur- und Sportausschuss	10.11.2022	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2022	vorberatend
Stadtrat	06.12.2022	beschließend

### Verleihung des Heimat-Preises 2023 der Stadt Voerde (Ndr rh.)

#### Beschlussvorschlag:

1. Die Stadt Voerde (Ndr rh.) beteiligt sich, vorbehaltlich der Förderzusage bzw. Neuauflage des Förderprogramms „Heimat-Preis“ für die Jahre 2023 ff des Landes Nordrhein-Westfalen, an dem Landesförderprogramm „Heimat.Zukunft.Nordrhein-Westfalen. Wir fördern, was Menschen verbindet.“ und lobt, basierend auf den Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Umsetzung des Förderprogramms „Heimat-Preis“ des Ministeriums für Heimat, Bau und Gleichstellung des Landes NRW, den Heimat-Preis 2023 der Landesregierung NRW aus.
2. Gem. den Richtlinien der Stadt Voerde (Ndr rh.) zur Vergabe des Voerder Heimat-Preises im Rahmen des vorgenannten Landesprogramms vom 10. Dezember 2019 wird auch der Heimat-Preis 2023 schwerpunktmäßig für besonderes Engagement in den Bereichen
  - Verdienste um die Heimat
  - Erhaltung, Pflege und Förderung von Bräuchen sowie
  - Engagement für Kultur und Tradition
 verliehen und durch ein Preisgeld besonders honoriert.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, einen entsprechenden Förderantrag an die Bezirksregierung Düsseldorf zu richten.

#### Finanzielle/Bilanzielle Auswirkungen:

konsumtive Aufwendungen			
	erstes Jahr	Folgejahre	Bemerkungen:
Erträge	5.000 €		Das Förderprogramm des Landes NRW umfasst einen Zeitraum von 2019 – 2022. Die Fördermittel sind jährlich neu zu beantragen. Ob für 2023 ff ein Förderprogramm aufgelegt wird, bleibt abzuwarten
Aufwendungen	5.000 €		
<b>Haushaltsbelastung</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	
			einmalig <input checked="" type="checkbox"/> jährlich <input type="checkbox"/>
Mittel sind in ausreichender Höhe veranschlagt			ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>
über- /außerplanmäßige Mittelbereitstellung erforderlich	<input type="checkbox"/>	Betrag:	Deckung:

#### Klimaschutzrelevanz:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:	( ) ja, positiv	( ) ja, negativ	(X) keine
-----------------------------------	-----------------	-----------------	-----------



### Sachdarstellung:

Mit dem „Heimat-Preis“ lädt die Landesregierung NRW Kreise, Städte und Gemeinden dazu ein, vor Ort herausragendes Engagement in den Fokus der Öffentlichkeit zu rücken und das Engagement der Menschen wertzuschätzen, die ihre Heimat jeden Tag, im Großen wie im Kleinen, gestalten. Das Förderprogramm umfasst fünf Elemente und erstreckt sich auf einen Zeitraum von 2019 bis 2022. Es umfasst rd. 150 Millionen Euro. Durch die Übernahme der Preisgelder fördert das Land die Auslobung und Verleihung von „Heimat-Preisen“ durch Gemeinden und Gemeindeverbände. Kreisangehörige Kommunen erhalten Fördermittel in Höhe von 5.000 €. Diese Zuwendung ist eine Festbetragsfinanzierung und zweckgebunden. Die Fördersumme ist ausschließlich für Preisgelder einzusetzen. Ein Anspruch auf Förderung besteht nicht.

Die Schwerpunkte für eine Preisverleihung werden grundsätzlich durch das Land festgelegt. Für die Jahre 2019 – 2022 hat es auf die Festlegung der Preiskriterien verzichtet. Ob ggfls. für 2023 ein Schwerpunkt gesetzt wird, ist bisher nicht bekannt. Seit der ersten Auslobung im Jahr 2019 nimmt die Stadt Voerde (Ndrhh.) an dem Element „Heimat-Preis“ teil. Gemäß den Fördervoraussetzungen des Landes NRW bedarf es eines Ratsbeschlusses, der auch die Preiskriterien festlegt, damit die Stadt Voerde auch im Jahr 2023 einen Heimat-Preis ausloben kann. Der Heimat-Preis muss bis zum 31. März 2023 beim Land NRW beantragt werden und ist im laufenden Haushaltsjahr, bis zum 31. Dezember 2023, zu vergeben.

Der Rat der Stadt Voerde (Ndrhh.) hat in seiner Sitzung am 10. 12. 2019 basierend auf der Richtlinie des Landes NRW über die Gewährung von Zuwendungen zur Umsetzung des Förderprogramms „Heimat-Preis“ für die Dauer des Programms beschlossen (Drucksache 16/1062 DS), jährlich einen Heimat-Preis zu vergeben. Mit der vom Rat erlassenen Richtlinie (Anlage zur Drucksache 16/1062 DS), werden die Preiskriterien festgelegt, wenn das Land auf eigene Schwerpunktsetzung verzichtet. Die Preiskriterien sind bewusst breit gefächert, damit Personen und Vereinigungen aus vielfältigen Lebensbereichen und fachlichen Richtungen angesprochen und zur Antragstellung ermutigt werden. Es werden insbesondere Aktivitäten in den Bereichen

- Verdienste um die Heimat
- Erhaltung, Pflege und Förderung von Bräuchen sowie
- Engagement für Kultur und Tradition

ausgezeichnet und gefördert.

Der Heimat-Preis kann als einzelner Preis oder in bis zu drei Preiskategorien bzw. –abstufungen verliehen werden. Eine Jury – bestehend aus dem Bürgermeister und fünf weiteren Personen (einschließlich des Vorsitzenden des Kultur- und Sportausschusses) - sichtet die eingereichten Bewerbungen und empfiehlt dem Stadtrat den/die Preistragenden, der/die in nichtöffentlicher Sitzung ausgewählt werden.

Die Verwaltung schlägt vor, dass sich die Stadt Voerde (Ndrhh.) auch im Jahr 2023 dem Förderprogramm des Landes NRW anschließt und den „Heimat-Preis 2023“ der Stadt Voerde (Ndrhh.) analog der Verfahren von 2019 bis 2022 ausschreibt. Sofern dem Antrag auf Gewährung einer Zuwendung im Rahmen des Förderprogramms nicht entsprochen werden sollte oder das Land NRW ab 2023 keine Neuauflage des Förderprogramms „Heimat-Preis“ vorsehen sollte, wird kein Heimat-Preis verliehen. Nach tel. Rücksprache mit dem zuständigen Ministerium ist derzeit noch nicht absehbar, ob ab 2023 ein entsprechendes Förderprogramm fortgeführt bzw. neu aufgelegt wird. Gleichwohl sollte „präventiv“ eine Beschlussfassung vorgenommen werden, um die Anforderungen des Landes NRW (Ratsbeschluss zur Beteiligung) für 2023 erfüllen zu können.

Haarmann

### Anlage(n):

- (1) Anlage 1 zur DS 17-459 Verleihung des Heimatpreises 2023
- (2) Anlage 2 zur DS 17-459 Verleihung Heimatpreis 2023

**Geltende Erlasse (SMBl. NRW.) mit Stand vom 14.10.2022****Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen**

**zur Umsetzung des Förderprogramms „Heimat-Preis“**Runderlass  
des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung  
- StabH 1400 - 0020 -

Vom 25. Juli 2018

**1  
Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage****1.1  
Zuwendungszweck**

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert durch Übernahme der Preisgelder die Auslobung und Verleihung von Heimat-Preisen durch Gemeinden und Gemeindeverbände.

**1.2  
Rechtsgrundlage**

Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie und den §§ 23, 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. April 1999 (GV. NRW. S. 158) in der jeweils geltenden Fassung und des Runderlasses des Finanzministeriums „Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung“ vom 30. September 2003 (MBl. NRW. S. 1254) in der jeweils geltenden Fassung Zuwendungen für die Umsetzung des Förderprogramms Heimat-Preis. Ein Anspruch auf Gewährung einer Förderung oder eines Preisgeldes besteht nicht, vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

**2  
Gegenstand der Förderung**

Gefördert werden die Preisgelder für Heimat-Preise. Die Gemeinden und Gemeindeverbände würdigen Engagement und nachahmenswerte Praxisbeispiele im Bereich Heimat.

**3  
Zuwendungsempfänger**

Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Gemeindeverbände in Nordrhein-Westfalen, sofern sie sich per Rats- oder Kreistagsbeschluss zur Teilnahme entschieden haben.

**4  
Zuwendungsvoraussetzungen****4.1  
Heimat-Preis**

Gefördert werden die Heimat-Preise, die auf Grundlage eines Rats- oder Kreistagsbeschlusses durch die Gemeinden und Gemeindeverbände ausgelobt wurden. Der Gremienbeschluss muss die Preiskrite-

rien festlegen. Hierbei ist der jährlich durch das Land festgelegte Schwerpunkt angemessen zu berücksichtigen.

Die Fördersumme ist ausschließlich für Preisgelder einsetzbar. Kosten für die Organisation der Preisvergabe sind nicht förderfähig.

Der Heimat-Preis der Gemeinden und Gemeindeverbände kann als ein einzelner Preis oder in bis zu drei Preiskategorien oder –abstufungen verliehen werden.

#### 4.2 Landespreis

Die Preisträger stellen sich anschließend einem Wettbewerb auf Landesebene.

### 5 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

#### 5.1 Zuwendungsart

Die Zuwendung erfolgt als Projektförderung gemäß zu § 23 LHO, Nummer 2.1 der Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung.

#### 5.2 Finanzierungsart

Die Zuwendung wird als Festbetragsfinanzierung bewilligt.

#### 5.3 Form der Zuwendung

Die Zuwendung wird als zweckgebundene Zuweisung gewährt.

#### 5.4 Bemessungsgrundlage

Kreisangehörige Kommunen können ein Preisgeld von 5 000 Euro, Kreise von 10 000 Euro und kreisfreie Kommunen von 15 000 Euro ausloben.

Die Förderung erfolgt im Rahmen einer Vollfinanzierung, soweit haushaltsrechtliche Bestimmungen dies zulassen.

Die Heimat-Preise können einmal jährlich durch die Gemeinden und Gemeindeverbände vergeben werden. Die Maßnahme ist bis zum 31. Dezember des jeweiligen Haushaltsjahres durchzuführen. Zuwendungen werden erstmals für das Jahr 2019 bewilligt. Die Antragstellung ist bereits im Vorjahr möglich.

### 6 Verfahren

Das Verwaltungsverfahren soll entsprechend dem E-Government-Gesetz Nordrhein-Westfalen vom 8. Juli 2016 (GV. NRW. S. 551) in der jeweils geltenden Fassung weitgehend elektronisch durchgeführt werden.

## 6.1 Antragsstellung

Anträge sind mit beigefügtem Muster (**Anlage A**) an die zuständige Bezirksregierung zu richten. Der Gremienbeschluss ist zu benennen.

Anträge können auch online an die zuständige Bezirksregierung gerichtet werden.

## 6.2 Bewilligungsverfahren

### 6.2.1 Bewilligungsbehörde

Bewilligungsbehörde nach Maßgabe dieser Richtlinie ist die zuständige Bezirksregierung.

### 6.2.2 Bewilligungsbescheid

Bei der Bewilligung ist das Bescheidmuster (**Anlage B**) zu verwenden.

## 6.3 Auszahlungsverfahren

Die Zuwendung wird erst ausgezahlt, wenn der Bescheid an die Zuwendungsempfänger (Gemeinde und Gemeindeverbände) bestandskräftig geworden ist. Auf Grund der geringen Förderhöhe, des kurzen Förderzeitraums und des im Vergleich zu einer Projektförderung gemäß den VV für Zuwendungen an Gemeinden (zu § 44 LHO, Teil II der Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung) geringeren Verwaltungsaufwands wird abweichend von Nummer 1.4 der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gemeinden (Anlage 1 zu Nummer 5.1 der VV für Zuwendungen an Gemeinden) die Auszahlung automatisch nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids vorgenommen.

## 6.4 Verwendungsnachweis

Die Zuwendungsempfänger legen der Bezirksregierung einen Verwendungsnachweis nach Nummer 10 der VV für Zuwendungen an Gemeinden gemäß **Anlage C** vor. Dies hat bis zum 30. März des der Förderung folgenden Jahres zu geschehen. Der Nachweis enthält den Rats- oder Kreistagsbeschluss zur Auslobung, eine Kurzbeschreibung des Verfahrens zur Preisträgerbestimmung, die Preisträger und die Preisgelder sowie das Datum der Preisverleihung.

Die vorzulegenden Nachweise können gemäß § 8 des E-Government-Gesetzes Nordrhein-Westfalen elektronisch eingereicht werden.

Die Bezirksregierung prüft die Mittelverwendung.

## 7 Inkrafttreten

Dieser Runderlass tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 31. Dezember 2022 außer Kraft.

## Richtlinien der Stadt Voerde (NdrRh.)



zur Vergabe des Voerder „Heimat-Preises“  
im Rahmen des Landesprogramms  
„Heimat.Zukunft.Nordrhein-Westfalen. Wir fördern, was Menschen verbindet.“

Tagtäglich setzen sich Menschen in Nordrhein-Westfalen für den Erhalt von Traditionen, für die Pflege des Brauchtums, für die Erhaltung und Stärkung des regionalen Erbes und der Vielfalt ein. Sie stärken mit ihrem Engagement die Gesellschaft und die Gemeinschaft auf vielfältiger Art und Weise. Sie tragen dazu bei, dass Traditionen und Werte bewahrt und nach vorne entwickelt werden und sie geben diese an die nächste Generation weiter.

Das Land NRW hat unter dem Motto „Heimat.Zukunft.Nordrhein-Westfalen. Wir fördern, was Menschen verbindet“ ein Programm zur Förderung und Stärkung unserer Heimat ins Leben gerufen und fördert durch die Übernahme von Preisgeldern die Auslobung und Verleihung des „Heimat-Preises“. Die finanziellen Mittel aus diesem landeseigenen Förderprogramm sollen bis 2022 zur Verfügung gestellt werden.

Der Rat der Stadt Voerde (NdrRh.) hat in seiner Sitzung am 10. Dezember 2019 diese Richtlinien, basierend auf der Richtlinie des Landes Nordrhein-Westfalen über die Gewährung von Zuwendungen zur Umsetzung des Förderprogramms „Heimat-Preis“, beschlossen.

Die Stadt Voerde (NdrRh.) vergibt für die Dauer des Förderprogramms des Landes Nordrhein-Westfalen jährlich einen Heimatpreis mit der Bezeichnung „Heimat-Preis der Stadt Voerde (NdrRh.)“.

Diese Bezeichnung wird durch die jeweilige Jahreszahl ergänzt.

### **Ziel und Zweck des Preises**

Ziel des Heimat-Preises ist es, herausragendes ehrenamtliches Engagement in den Fokus der Öffentlichkeit zu rücken. Neben der Wertschätzung für die geleistete Arbeit verbindet sich damit auch die Chance, vor Ort nachahmenswerte Praxisbeispiele vorzustellen, neue Interessierte zu begeistern und einen Anstoß zu geben, Heimat zu bewahren und gleichzeitig für die Zukunft zu gestalten.

Die Schwerpunkte für eine Preisverleihung werden grundsätzlich durch das Land NRW festgesetzt. Sollte es hierauf verzichten, werden eigene Schwerpunkte gesetzt, die insbesondere Aktivitäten in den Bereichen

- Verdienste um die Heimat,
- Erhaltung, Pflege und Förderung von Bräuchen sowie
- Engagement für Kultur und Tradition

auszeichnen und fördern.

**Ausstattung des Förderpreises**

Der Heimat-Preis ist mit einem Betrag von 5.000 € ausgestattet. Der Preis kann als einzelner Preis oder in bis zu drei Preiskategorien oder -abstufungen verliehen werden.

Die Stadt Voerde (Ndrhh.) behält sich vor, bei ungeeigneten Bewerbungen auf die Preisvergabe zu verzichten.

**Auswahlkriterien**

Bewerbungen für den Heimat-Preis sind innerhalb der für das jeweilige Jahr festgelegten Frist schriftlich an die Stadt Voerde zu richten. Die Bewerbung erfolgt mit einem Formblatt. Es zählt der Eingang der Bewerbung bei der Stadt Voerde (Ndrhh.).

Geehrt werden können alle natürlichen Personen sowie Vereine, Verbände, Initiativen und Institutionen, die sich unentgeltlich in herausragender Weise um die Pflege der Heimat, die Geschichte der Stadt Voerde, das Brauchtum in Voerde, die lokale Kultur und Tradition, das Nachbarschaftswesen oder weitere Heimatbereiche verdient gemacht haben. Das Engagement muss in Voerde stattfinden.

Vorschlagsberechtigt sind alle Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Voerde sowie Vereine und Institutionen mit Sitz in der Stadt Voerde. Darüber hinaus steht dem Rat der Stadt Voerde ein Vorschlagsrecht zu.

Eine Jury - bestehend aus dem Bürgermeister sowie vier weiteren Personen - sichtet die eingereichten Bewerbungen und empfiehlt dem Rat den/die mögliche/n Preisträger/innen. Der Rat wählt in nichtöffentlicher Sitzung den/die Preistragende/n.

Bereits mit Heimat-Preisen Ausgezeichnete sind von künftigen Heimat-Preis-Verleihungen ausgeschlossen.

Ein Anspruch auf Gewährung einer Förderung oder eines Preisgeldes besteht nicht. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

**Zeitpunkt der Verleihung, Preisübergabe**

Der/Die Preistragende/n werden in einer feierlichen Preisverleihung durch den Bürgermeister der Stadt Voerde (Ndrhh.) geehrt. Die Veranstaltung wird von der Stadtverwaltung Voerde organisiert und ist bis zum 31. Dezember des jeweiligen Haushaltsjahres durchzuführen.

Der/Die Preistragende/n stellen sich anschließend einem Wettbewerb auf Landesebene.

gefördert durch

Ministerium für Heimat, Kommunales,  
Bau und Gleichstellung  
des Landes Nordrhein-Westfalen

