

Federführung:  
Dezernat 2  
Produkt:

Datum:  
11.02.2021

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Haupt- und Finanzausschuss	11.02.2021	Kenntnisnahme
Rat der Stadt Coesfeld	18.02.2021	Kenntnisnahme

## Finanzierung schnelle Radwegeverbindung Coesfeld-Süd

### Sachverhalt zu Haushaltstelle 70STR063, S. 293:

In der vergangenen Sitzung des Ausschusses für Planen und Bauen wurde die Chronologie der Finanzierung und Umsetzung der schnellen Radwegeverbindung Coesfeld-Süd hinterfragt. Die Verwaltung wurde gebeten, diese kurz darzustellen.

Die Chronologie stellt sich wie folgt dar:

### Beratung in der Sache 2018 (Auszüge Vorlage)

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	12.09.2018	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	27.09.2018	Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, mit den vorliegenden Unterlagen die Öffentlichkeit an der Planung zur schnellen Radwegeverbindung Coesfeld-Süd zu beteiligen.

### Kostensituation

Die Kostermittlung erfolgte in zwei Varianten:

- Kostermittlung entsprechend der vorliegenden Planung
- Kostermittlung mit Herstellung von rotem Asphalt in allen Bereichen (mit Ausnahme der gepflasterten Streckenabschnitte).

Es ist beabsichtigt, für die Maßnahme einen Förderantrag mit Realisierungszeitraum 2020 zu stellen. Unter der Annahme eines Fördersatzes von 70%, der pauschalen Förderung der Planungskosten in Höhe von 2% der Baukosten sowie einer Vergabe der Planungsleistungen (Phasen 1 -5) an ein Planungsbüro ergibt sich folgende Aufteilung:

Förderanteil: 489.000€

Eigenanteil: 241.000€

Derzeit ist noch unklar, ob der oben aufgeführte rote Asphalt zuwendungsfähig ist. Sollte dies nicht der Fall sein, entstehen zusätzliche Kosten auf der Eigenanteilsseite von ca. 117.000,00 € (brutto). Der Förderanteil wird dementsprechend geringer.

### **Beratung der Investitionen im Verwaltungsvorstand am 18.09.2018**

Folgendes wurde besprochen:

- Die schnelle Radverbindung Süd soll ebenfalls auf das Jahr 2020 geschoben werden.
- Der Ausbau des Erlenweges im Rahmen des Vertrages mit dem Bauträger ist für Herbst 2019 vorgesehen. Bis dahin wird man lt. Auskunft von Herrn Backes auch eine Entscheidung für die Farbe des Asphalts haben. Die rote Farbe sollte generell überdacht werden, da dieser deutlich teurer als der klassische Asphalt ist.

### **Mittelanforderung des FB 70 zum Haushalt 2019 (aufgestellt Juli 2018)**

	bisher veranschlagt:	Mittelanforderung:
Ansatz 2019	375.000€	500.000€
Finanzplanung 2020	0,00€	500.000€
Verpflichtungsermächtigung zu Lasten 2020	0,00€	500.000€

#### **Erläuterungen:**

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf (brutto): 1.000.000 €.

Dieser Ausführung ist eine durchgängige **rote** Asphaltierung des Radweges (außer in den Straßen – Am Roten Baum – und Eschstraße) zugrunde gelegt.

Unter der Annahme einer 70 %-igen Förderung der Baukosten, einer 2% Planungspauschale sowie einer Vergabe der Planungsleistungen (Phase 1-5) an ein Planungsbüro ergibt sich folgende Aufteilung:

Förderanteil: 689.000,00€ bzw. Eigenanteil: 311.000,00€

Wenn der oben aufgeführte gefärbte rote Asphalt nicht zuwendungsfähig ist, die Ausführung aber trotzdem erfolgen soll, entstehen zusätzliche Kosten auf der Eigenanteilsseite von ca. 216.000,00€ (brutto). Dementsprechend wird der Förderanteil geringer.

Festwert Grün= 3.000,00€ (in den Gesamtkosten enthalten) im Jahr 2019.

### **Mittelanforderung Haushalt 2020 (aufgestellt Juli 2019)**

	bisher veranschlagt:	Mittelanforderung:
Ansatz 2020	1.000.000,00	100.000,00
Finanzplanung 2021	0,00	955.000,00

Verpflichtungsermächtigung zu Lasten 2021	0,00	955.000,00
---	------	------------

**Erläuterungen:**

Die Länge der Radwegestrecke wurde nach einer Überplanung um die Strecke – Eschstraße – und Am Roten Baum- gekürzt. Eingerechnet wurden zusätzliche Erd- und Tiefbauarbeiten in den Abschnitten Erlenweg und Weßlings Kamp.

Unter der Berücksichtigung einer 5%-igen Baupreiserhöhung ergeben sich nunmehr Gesamtkosten in Höhe von 1.090.000,00€ (Ingenieurleistungen, Phasen 1-5 -5% der Bausumme nach HOAI- und 3.000,00€ für die Begrünung eingerechnet).

Unter der Annahme einer 70%-igen Förderung zu den zuwendungsfähigen Baukosten 1.005.000,00€ (1.090.000,00€ ./. 85.000,00€ Ing.-Leistungen + 2% pauschale Planungskosten = 20.000,00€) beträgt die Förderung 717.500,00€, die mit 717.000,00€ veranschlagt werden.

**Mittelanforderung Haushalt 2020 (angepasst 02.12.2019)**

bisher veranschlagt: Mittelanforderung:

Ansatz 2020	868.500,00	100.000,00
Finanzplanung 2021	0,00	769.000,00
Verpflichtungsermächtigung zu Lasten 2021	0,00	769.000,00

**Erläuterungen:**

Die Länge der Radwegestrecke wurde nach der Überplanung um die Strecke – Eschstraße – und Am Roten Baum – gekürzt.

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich nunmehr auf 903.500,00€.

Förderanteil: 614.000,00€ bzw., Eigenanteil: 289.500,00€

**Gesprächsvermerk Fördermittel „schnelle Radwegeverbindung“, 13.08.2020**

*„Herr Langenhorst von der Bezirksregierung hat Herr Ludorf in einem Telefonat mitgeteilt, dass am kommenden Montag die Einplanungsgespräche beim Ministerium in Düsseldorf stattfinden. Die schnelle Radwegeverbindung (Dülmener Straße / Cronestraße) beabsichtigt er gar nicht vorzustellen, weil er keine Fördermöglichkeiten für dieses Projekt mit Landesmitteln sieht. Innerhalb des Streckenverlaufes befinden sich mehrere Bauwerke (Minikreisel/Druffels Weg, Verschwenkung/FvStein Realschule), die nicht ins Radwegförderprogramm fallen. Herr Ludorf möchte das Projekt aber noch nicht aufgeben. Er sieht noch bei 2 oder 3 Bundesförderprogrammen eine Möglichkeit. Herr Ludorf wird diese Programme sichten und wenn er konkrete Fördermöglichkeiten sieht, mit dem FB 70/ Verwaltung einen Termin abstimmen.“*

**Sachstand Förderung**

Die schnelle Radwegeverbindung (Dülmener Straße / Cronestraße) wurde durch die Bezirksregierung nicht in das Einplanungsgespräch für das Förderprogramm Nahmobilität für das Programm 2021 eingebracht. Aufgrund des Kostenvolumens sieht die Bezirksregierung keine Möglichkeit, die Maßnahme alleine aus diesem Programm zu finanzieren. Die

Bezirksregierung empfiehlt, den Kreisverkehr Druffels Weg aus dieser Maßnahme herauszunehmen und hierfür einen separaten Antrag über die Förderrichtlinie Stadtverkehr (der Druffels Weg ist eine verkehrswichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße) zu stellen.

Aktuell bestehen auch Fördermöglichkeiten über Bundesprogramme. Gegebenenfalls ist sogar eine Kumulierung der Fördermittel aus zwei Programmen denkbar. Allerdings gibt es hier von Seiten der Fördergeber keine allgemeine Regelung für die Kumulierung von Bundes- und Landesförderung. Für jedes Projekt muss eine eigene Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Land geschlossen werden. Die Modalitäten der Antragstellung müssen noch geklärt werden.

Reine Sanierungsmaßnahmen sind grundsätzlich über beide angesprochenen Landesprogramme nicht förderfähig. Wenn z.B. die Decke saniert werden muss, um Piktogramme aufbringen zu können, müsse dies auf Kosten der Kommune erfolgen.

### **Vermerk zum Gespräch vom 17.09.2020**

*„Herr Langenhorst weist noch einmal darauf hin, dass reine Sanierungsmaßnahmen nicht zuwendungsfähig sind. Wenn z.B. die Decke saniert werden muss, um Piktogramme aufbringen zu können, müsse dies auf Kosten der Kommune erfolgen. In diesem Zusammenhang wies er auf das Förderprogramm „Kommunale Straßenbauförderung - Sonderprogramm Erhaltungs-investitionen“ hin.*

*Herr Langenhorst empfiehlt, den Bau des Kreisverkehrs im Druffels Weg aus dem vorliegenden Förderantrag herauszunehmen. Hier sollte ein separater Antrag über die Förderrichtlinie Stadtverkehr gestellt werden. Wenn die Maßnahme möglichst kurzfristig umgesetzt werden soll, wäre auch ein kurzfristig eingereichter Zuwendungsantrag in Verbindung mit einem Antrag auf vorzeitigen Maßnahmenbeginn denkbar.*

*Ich habe Herrn Langenhorst auch noch einmal auf eine mögliche Förderung über Bundesmittel und die Kumulierung von Bundes- und Landesmitteln angesprochen (siehe hierzu Mailverkehr aus 08/2020 > Anlage). Herr Langenhorst hält einen Zuwendungsantrag für das Bundesprogramm durchaus für sinnvoll. Eine Kumulierung der Fördermittel ist durchaus denkbar. Allerdings gibt es hier von Seiten der Fördergeber keine allgemeine Regelung für die Kumulierung von Bundes- und Landesförderung. Für jedes Projekt muss eine eigene Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Land geschlossen werden. Von mir auf das mögliche Antragsverfahren (gleichzeitiger Antrag bei Bund und Land? Wie erfährt das Land vom Antrag beim Bund und umgekehrt?) angesprochen sagte Herr Langenhorst zu, diesen Punkt zu klären und mir das Ergebnis mitzuteilen.“*

### **Mittelanforderung Haushalt 2021**

bisher veranschlagt: Mittelanforderung:

Ansatz 2021	769.000,00	348.000,00
Finanzplanung 2022	0,00	801.000,00

#### **Erläuterungen:**

Die Gesamtstrecke der -Schnellen Radwegeverbindung- zwischen dem Teigelkamp und der Grimpingstraße soll in 2 Bauabschnitte durchgeführt werden.

Für das Jahr 2021 soll im 1. Bauabschnitt die Verbindung vom Teigelkamp bis zur Unterführung unter die B252 realisiert werden. Die Gesamtkosten belaufen sich hierfür auf 348.000,00€. Der Abschnitt muss eigenfinanziert werden und erhält somit keine Förderung.

Der 2. Abschnitt von der Unterführung unter der B525 bis zum Bauende (Kreuzung Grimpingstraße/Alexanderstraße) soll in Abhängigkeit einer ausstehenden Förderung im Jahr 2022 realisiert werden. Die Gesamtkosten hierfür belaufen sich auf ca. 801.000,00€.

Somit belaufen sich die Gesamtkosten der Maßnahme auf:

$348.000,00\text{€} + 801.000,00\text{€} = 1.149.000,00\text{€}$

In den Kosten sind 3.000,00€ für Begrünung eingerechnet.

Entscheidend für die Entwicklung der Ansätze für die Investition und die Förderung und damit den Eigenanteil sind folgende Faktoren:

- Anpassung durch jährliche Fortschreibung Preise (geringfügige Auswirkung)
- Geänderte Einschätzung der Bezirksregierung zur Förderfähigkeit. Nach OT hält die BR den gesamten BA 1 Teigelkamp bis Unterführung B 525 für nicht förderfähig, da hier zu viele Leistungen zu erbringen sind, die auch ohne Realisierung der Radwegmaßnahme durch die Stadt zu tragen wären (Sanierung Deckenüberzüge, Ausbau Teilstücke Wirtschaftsweg) (erhebliche Auswirkung, Sowieso-Kosten 140.000 €)
- Zusatzkosten roter Asphalt 308.500 € (erhebliche Auswirkung)
- Entscheidung der BR, roten Asphalt nicht zu fördern (entgegen den einschlägigen Empfehlungen z.B. von AGFS-Kommunen und positiver Beispiele aus den Niederlanden), Minderung Förderung 216.000 €. (erhebliche Auswirkung)
- Noch offene Förderbedingungen für den 2. BA, da hier einerseits im Rahmen der bestehenden Programme eine Abstimmung mit der BR erforderlich ist, andererseits die Fördermöglichkeit über neue Programme ausgelotet werden soll.

Die Verwaltung ist der Auffassung, dass der Ausbau zu einer Fahrradstraße nur sinnvoll ist und einen deutlich verkehrslenkenden Effekt erzielt, wenn sie sich deutlich und eindeutig von anderer Verkehrsinfrastruktur unterscheidet. Das ist nur mit einer Einfärbung der Oberfläche zu erreichen, die den besonderen Charakter der Straße unterstreicht. Die Stadt Münster hat sich eingehend mit dieser Thematik beschäftigt und letztendlich entschieden, trotz fehlender Förderung alle Fahrradstraßen rot einzufärben. Es ist bedauerlich, dass diese Einschätzung - in den Niederlanden eine Selbstverständlichkeit – bisher von den Fördergebern nicht geteilt wird.