



# Bezirksregierung Arnberg

## Geschäftsstelle des Regionalrates

E-Mail-Adresse: geschaeftsstelle.regionalrat@bezreg-arnsberg.nrw.de

Tel.: 02931/82-2341, 2324 oder 2306 Fax: 02931/82-46177

Regionalratssitzung am:	19.03.2014	Vorlage:			03/01/14
Vorberatung in:	PK... <input type="checkbox"/>	SK... <input type="checkbox"/>	VK... <input checked="" type="checkbox"/>	REK... <input type="checkbox"/>	
TOP 4:	Koordinierung von Fördermaßnahmen im Rahmen von Großprojekten/übergreifenden Vorhaben z. B. der Straßenbauförderung mit sonstigen Fördermaßnahmen sowie Veränderung der Priorisierungsverfahren für den Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 3 Mio. € Gesamtkosten in Anbetracht der Unterfinanzierung der Landesstraßenbauprogramme				
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Information und Beratung</li></ul>				
Berichterstatter:	Abteilungsdirektor Kirchner				
Bearbeiter:	Regierungsbaudirektor Siemer				

### Der Regionalrat fasst einstimmig folgenden Beschluss:

Der Regionalrat nimmt die Information zur Kenntnis.



# Bezirksregierung Arnberg

## Geschäftsstelle des Regionalrates

E-Mail-Adresse: geschaeftsstelle.regionalrat@bezreg-arnsberg.nrw.de

Tel.: 02931/82-2341, 2324 oder 2306 Fax: 02931/82-46177

Regionalratssitzung am:	19.03.2014	Vorlage:			03/01/14
Vorberatung in:	PK... <input type="checkbox"/>	SK... <input type="checkbox"/>	VK... <input checked="" type="checkbox"/>	REK... <input type="checkbox"/>	
TOP 4:	Koordinierung von Fördermaßnahmen im Rahmen von Großprojekten/übergreifenden Vorhaben z. B. der Straßenbauförderung mit sonstigen Fördermaßnahmen sowie Veränderung der Priorisierungsverfahren für den Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 3 Mio. € Gesamtkosten in Anbetracht der Unterfinanzierung der Landesstraßenbauprogramme				
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Information und Beratung</li></ul>				
Berichterstatter:	Abteilungsdirektor Kirchner				
Bearbeiter:	Regierungsbaudirektor Siemer				

### Beschlussvorschlag:

Der Regionalrat nimmt die Information zur Kenntnis.

## **1. Koordinierung von Fördermaßnahmen**

Im gesamten Zuwendungsbereich gilt das Subsidiaritätsprinzip, d. h. Maßnahmen sind grundsätzlich von den öffentlichen Stellen zu tragen oder zu fördern, die hierzu auf rechtlicher Grundlage verpflichtet sind oder das ohne rechtliche Verpflichtung tatsächlich oder üblicherweise tun. Abstimmung und Abgrenzung der Förderbereiche gehören daher zu den ersten Planungsschritten bei komplexen kommunalen Vorhaben. Bei Infrastrukturmaßnahmen erfolgen Abstimmungen bei Bedarf zwischen den Dezernaten 25 (Förderung kommunaler Straßen- und Radwegebau) und 35 (Städtebauförderung), den Zweckverbänden Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) bzw. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) sowie in Einzelfällen mit dem Dezernat 34 (Tourismusförderung).

### Beispiel: Umbau Ruhrstraße/Brückenplatz in Arnsberg

- hausinterne Abstimmung zwischen Dezernat 25 und Dezernat 35 über städtebaulich bedingte Mehrkosten, die im Rahmen der Stadterneuerung gefördert werden können
- Abstimmung mit Stadt/NWL über baulichen Aufwand im Zusammenhang mit Bushaltestellen, der separat vom NWL gefördert wird
- Bauabschnitt 1 im Vorschlag für das Förderprogramm kommunaler Straßenbau 2014 enthalten

## **2. Gemeinschaftsmaßnahmen Landesbetrieb Straßenbau NRW – Kommunen**

Beim Umbau von Bundes- und Landesstraßen fallen regelmäßig Kostenbeteiligungen der Kommunen an. Dabei handelt es sich um die Kosten für Gehwege bei geteilter Baulast oder um Kostenanteile nach Bundesfernstraßengesetz (FStrG)/Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW) bei Kreuzungsumbauten.

Solche Kostenanteile der Kommunen werden auch in die reduzierten Förderprogramme Kommunaler Straßenbau 2014 ff. aufgenommen und dort vorrangig berücksichtigt, damit die im Regelfall größere Investition des Landesbetriebes nicht durch die fehlende Mittelbereitstellung des geringeren Kostenanteils der Kommune behindert wird.

## **3. Kommunale Großprojekte mit Finanzierungsanteilen des Landesbetriebes Straßenbau NRW**

Bei größeren kommunalen Baumaßnahmen, z. B. im Rahmen der Stadterneuerung, gibt es regelmäßig Berührungspunkte mit klassifizierten Straßen. Im Zusammenhang mit der kommunalen Maßnahme kann dann der zeitgleiche Bau von Radwegen oder Kreuzungsumbauten sinnvoll bzw. aufgrund des baulichen Zusammenhangs notwendig sein.

Problematisch ist dabei die Finanzierung über die Landesstraßenbauprogramme. Das Programm „Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 3 Mio. € Gesamtkosten“ (Titel 777 12) ist in den Jahren 2013 und 2014 mit jeweils 7 Mio. € ausgestattet, davon 15 % für den Regionalrat

Arnsberg. Bei gleichbleibender Finanzausstattung würde die Realisierung der am 12.12.2013 beschlossenen TOP-30-Maßnahmen mit 35 Mio. € Gesamtkosten bis zum Jahr 2047 andauern (ohne Berücksichtigung von Preissteigerungen).

Das Programm „Radwegebau an bestehenden Landesstraßen“ (Titel 777 14) ist in den Jahren 2013 und 2014 mit jeweils 9 Mio. € ausgestattet, davon 15 % für den Regionalrat Arnsberg. Die Realisierungsdauer der am 12.12.2013 beschlossenen TOP-30-Maßnahmen mit 18 Mio. € Gesamtkosten ist schwierig abzuschätzen, da aus diesem Titel auch die Modellprojekte „Bürgeradwege“ und „Radwege auf stillgelegten Bahntrassen“ finanziert werden. Bei gleichbleibender Finanzausstattung würde sie aber über das Jahr 2030 hinausgehen.

Die Vorschläge für das Priorisierungsverfahren werden vom Landesbetrieb nach dem vom Verkehrsministerium NRW in Abstimmung mit den Bezirksregierungen vorgegebenen Bewertungsverfahren anhand der Kriterien Straßenzustand, Verkehrsbedeutung, Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit und sonstiger fachlicher Belange erarbeitet (siehe TOP 3 der Sitzung der Verkehrskommission am 25.11.2013).

Durch das Kriterium der sonstigen fachlichen Belange, das mit einem Anteil von 35 % den Prioritätswert maßgeblich beeinflusst, wird der Zusammenhang mit korrespondierenden kommunalen Maßnahmen angemessen berücksichtigt.

Anhand von drei Beispielen soll die Problematik verdeutlicht werden:

#### Beispiel 1: Radweg an der L 687 in Sundern-Amecke

- Lückenschluss Radweg Sorpesee
- Priorisierungsverfahren ergab für 2010 nur Rang 20
- danach Zusammenhang mit REGIONALE-Projekt „Sauerland-Seen“ der Stadt Sundern mit Neugestaltung der Uferpromenade bei sonstigen fachlichen Belangen besonders berücksichtigt
- Maßnahme mit Regionalratsbeschluss vom 09.12.2010 auf Rang 3 bestätigt, dadurch zeitgleiche Finanzierung mit Tourismusförderung möglich (zurzeit im Bau)

#### Beispiel 2: Radweg an der Diemelseerandstraße (L 912)

- korrespondierende Planungen der Gemeinde Diemelsee (Hessen), unmittelbarer baulicher Zusammenhang – also hohe sonstige fachliche Belange, aber geringe Verkehrsbedeutung, keine Verkehrssicherheitsprobleme
- Priorisierungsverfahren ergab Rang 11, bestätigt mit Regionalratsbeschluss vom 13.12.2007
- Da somit keine Möglichkeit der zeitgerechten Finanzierung über das Programm „Radwegebau an bestehenden Landesstraßen“ bestand, wurde der Radweg 2008/2009 von der

Stadt Marsberg 2008 mit Fördermitteln des kommunalen Straßen- und Radwegebaus gebaut.

### Beispiel 3: Kreisverkehrsplatz L 743/Am Markt in Olsberg

- korrespondierende Planungen Zentrenkonzept Olsberg/Rahmenplan Ortskern, städtebauliche Maßnahmen für 2015 vorgesehen – also hohe sonstige fachliche Belange, aber befriedigender Straßenzustand, ausreichend dimensionierter Straßenquerschnitt, keine Verkehrssicherheitsprobleme
- Priorisierungsverfahren ergab Rang 4, bestätigt mit Regionalratsbeschluss vom 13.12.2012
- mit Regionalratsbeschluss vom 12.12.2013 aufgrund der städtebaulichen Maßnahmen auf Rang 3 gesetzt, dadurch Finanzierung über das Programm „Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 3 Mio. € Gesamtkosten“ ab 2017 realistisch
- MBWSV prüft nun Vorfinanzierung über die Städtebauförderung
- die Straßenplanung hat begonnen, Stadt plant für den Landesbetrieb
- Maßnahmenumfang ist noch nicht abgestimmt

Die Möglichkeit der zeitlichen Koordinierung ist also grundsätzlich über das Priorisierungsverfahren gegeben (siehe Beispiel 1), faktisch aber durch zu geringe Dotierung der Bauprogramme nicht mehr zielführend (siehe Beispiele 2 und 3).

Durch die insbesondere im Programm „Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 3 Mio. € Gesamtkosten“ unzureichende Finanzausstattung kann das Priorisierungsverfahren den Bedürfnissen der Region nicht mehr gerecht werden. Bei jährlich 1,05 Mio. € verfügbaren Mitteln (Quote 15 % von 7 Mio. € im Titel 777 12) kann eine Einzelmaßnahme von 3 Mio. € Gesamtkosten den Verfügungsrahmen des Regionalrates über drei Jahre binden. Eine stringente Koordinierung ist aber bei Komplementärmaßnahmen zwingend erforderlich, um nicht zum Nachteil der Kommunen verfügbare Fördermittel verfallen zu lassen.

Die Entscheidung über die Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die Landesstraßenbauprogramme trifft der Landtag im Rahmen der Haushaltsberatungen. Lösungsansätze auf Regionalratsebene über die im Priorisierungsverfahren mögliche Berücksichtigung hinaus können verwaltungsseitig nicht gemacht werden.