

# DER REGIONALRAT DÜSSELDORF

<b>Nr. / Sitzung</b>	StA	<b>56.VA</b>	PA	RR
<b>Datum</b>		<b>09.03.2016</b>		
<b>NIEDERSCHRIFT</b>				
Düsseldorf, den 12. Mai 2016				

Ort der Sitzung: Bezirksregierung Düsseldorf, Raum 500

Beginn der Sitzung: 10.00 Uhr

Ende der Sitzung: 11.55 Uhr

Teilnehmer: siehe beigefügte Anwesenheitslisten

## Tagesordnung

1. **Formalien**
  
2. **Genehmigung der Niederschrift über die 55. Sitzung des Verkehrsausschusses am 26.11.2015**
  
3. **Strukturreform beim Landesbetrieb Straßenbau Vortrag von Frau Elfriede Sauerwein-Braksiek (Hauptgeschäftsführerin von Straßen.NRW)**
  
4. **Förderprogramm für den kommunalen Straßen- und Radwegebau 2016**  
hier: Berichterstattung und Beschlussfassung  
  
**Vorlage: 4/ 55 VA bzw. 10/ 64 RR**
  
5. **Förderprogramm für die Nahmobilität 2016**  
hier: Berichterstattung und Beschlussfassung  
  
**Vorlage: 5/ 55 VA bzw. 11/ 64 RR**
  
6. **Ergebnisdarstellung des Förderprogrammes 2015 für den kommunalen Straßenbau und der Nahmobilität**  
hier: Berichterstattung über die Ergebnisse im Jahr 2015  
  
**Vorlage: 6/ 55 VA**
  
7. **DB Lärmmanagement - Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2020**  
Vortrag von Frau Löschel (Leiterin Lärmmanagement Deutsche Bahn AG)
  
8. **Information der Verwaltung**
  
9. **Verschiedenes**

## **TOP 1        Formalien**

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses, Herr Hans-Hugo Papen (CDU), begrüßt alle Anwesenden, insbesondere die neue Direktorin des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Frau Sauerwein-Braksiek, ihre Mitarbeiter Herrn Ganz (Regionalleiter), Herrn Jansen (Niederlassungsleiter) und Herrn Kowitz, sowie Frau Löschel, die Leiterin Lärmmanagement der Deutsche Bahn AG.

Er stellt die ordnungsgemäße Ladung fest und bittet um Genehmigung der Tagesordnung.

Im Namen seiner Fraktion schlägt der Vorsitzende vor, die Tagesordnung um den TOP „Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans“ zu erweitern, da die Auslegung des Bundesverkehrswegeplans nunmehr feststehe. Man könne das Thema unter dem TOP 7a abhandeln.

Der Verkehrsausschuss genehmigt die ergänzte Tagesordnung einstimmig.

## **TOP 2        Genehmigung der Niederschrift über die 54. Sitzung des Verkehrsausschusses am 10.06.2015**

Es erfolgen keine Wortmeldungen.

Der Verkehrsausschuss genehmigt die Niederschrift einstimmig.

## **TOP 3        Strukturreform beim Landesbetrieb Straßenbau**

hier: Berichterstattung und Beschlussfassung

Die Direktorin (ehemals Hauptgeschäftsführerin) des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW), Frau Sauerwein-Braksiek, die seit dem 01.08.2015 – und seit dem 01.01.2016 als Direktorin – in diesem Amt tätig ist, begrüßt die Anwesenden. Sie informiert über die weitere Umsetzung der Strukturreform beim Landesbetrieb Straßenbau und sagt, die Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen stehe mit 2.200 Autobahnkilometern und 4.800 km Bundesstraßen mit 13.000 Bauwerken in der Zuständigkeit des Landesbetriebs vor großen Herausforderungen. Die durchschnittliche Verkehrsbelastung betrage mehr als das Doppelte des Bundesdurchschnitts. Dies führe zu einem besonders hohen Verkehrsaufkommen, dem die bestehenden Straßen und Brücken nicht mehr gewachsen seien. Man habe erkannt, wenn der Wirtschaftsstandort NRW Bestand haben solle, müsse in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden. Auch das

Baustellenmanagement müsse besser werden. Es seien bereits 100 Ingenieure neu eingestellt worden, auch für 2016 seien wieder Neueinstellungen geplant.

Im Anschluss des Vortrags stellen sich einer der vier Regionalleiter, Herr Ganz, sowie der Leiter der Niederlassung Niederrhein, Herr Jansen, persönlich vor.

*Die Power Point Präsentationen des Vortrags ist der Niederschrift als **Anlage 1** beigelegt und zusammen mit der Sprachaufzeichnung von Frau Sauerwein-Braksiek und der Vorstellung von Herrn Ganz und Herrn Jansen, auf den Internetseiten der Bezirksregierung Düsseldorf im Sitzungsarchiv unter der Tagesordnung der 56. Verkehrsausschusssitzung zu finden: [http://www.brd.nrw.de/regionalrat/archiv/Archiv\\_2016/index.html](http://www.brd.nrw.de/regionalrat/archiv/Archiv_2016/index.html)*

Der Vorsitzende dankt für die Vorstellungen und stellt den Vortrag zur Diskussion.

Herr Hildemann (SPD) vermisst im Vortrag die Einbindung des Gremiums Regionalrat und eine Antwort auf die Frage, wie mit dessen Prioritäten umgegangen werde. Frau Sauerwein-Braksiek erwidert, der Landesbetrieb müsse transparenter werden, auch müsse der Landesbetrieb sein Vorgehen künftig besser erklären. Es werde ganz gezielt versucht, das operative Geschäft zu verstärken, so seien die neuen Ingenieure allesamt für Planung und Bau eingestellt worden.

Herr Brügge (CDU) dankt für den informativen Vortrag. Eine verstärkte Zusammenarbeit mit den Fraktionen des Regionalrates sei wünschenswert, da dies in den letzten Jahrzehnten versäumt worden sei. Er äußert Kritik an dem Personalabbau der vergangenen Jahre.

Der Vorsitzende bittet den Landesbetrieb, seine ablehnende Haltung gegenüber der Teilnahme an Vorbereitungssitzungen der Fraktionen zu überdenken. Die Zusammenarbeit mit den Fraktionen des Regionalrates diene der Aufgabenwahrnehmung des Regionalrates und könne nicht als direkte Zusammenarbeit mit den Parteien verstanden werden. Frau Sauerwein-Braksiek sagt zu, diese Anregung zu überdenken.

Herr Selders (CDU) erklärt, über Defizite im Planungsbereich und Umsetzungsprogramm des Landesbetriebs sei in der Vergangenheit vielfach im Verkehrsausschuss diskutiert worden. Er hoffe, dass die neuen Strukturen und Personalsituation sowie zusätzliche Mittel nun alsbald zu einer Verbesserung führen würden.

Weitere Wortmeldungen erfolgen von Frau Patalla (Bündnis 90/ Die Grünen), Herrn Brandts CDU) und Herrn Selders (CDU).

Der Verkehrsausschuss nimmt den Vortrag zur Kenntnis.

**TOP 4 Förderprogramm für den kommunalen Straßen- und Radwegbau 2016**  
hier: Berichtserstattung und Beschlussfassung

Gegenstand der Beratungen war die Vorlage 4/56 VA bzw. 10/64 RR vom 11.02.2016 und der Antrag der SPD-Fraktion vom 29.02.2016, der als Tischvorlage vorliegt.

Ein ergänzender Vortrag der Verwaltung wird nicht gewünscht.

Herr Selders (CDU) signalisiert die Zustimmung seiner Fraktion zur Sitzungsvorlage und zum Antrag der SPD-Fraktion auf Ergänzung des Beschlussvorschlages, welcher als Tischvorlage vorliegt.

Eine weitere Wortmeldung erfolgt von Herrn Hildemann (SPD).

Der Beschlussvorschlag wird auf Antrag der SPD-Fraktion (siehe Tischvorlage vom 03.03.2016) ergänzt.

Der Verkehrsausschuss fasst in seiner Sitzung am 09.03.2016 einstimmig den folgenden ergänzten Beschluss zur Sitzungsvorlage 4/56 VA bzw. 10/64 RR vom 11.02.2016:

Das Förderprogramm für den kommunalen Straßenbau 2016 wird gemäß Anlage 1 dieser Vorlage beschlossen.

Der Verkehrsausschuss bittet den Vorsitzenden des Regionalrates, beim Land NRW darauf hin zu wirken, dass baldmöglichst die finanziellen Rahmenbedingungen der Förderkulisse für den kommunalen Straßenbau ab dem Jahr 2020 zu schaffen sind.

**TOP 5 Förderprogramm für die Nahmobilität 2016**

hier: Berichtserstattung und Beschlussfassung

Gegenstand der Beratung war die Vorlage 5/ 56 VA bzw. 11/ 64 RR vom 11.02.2016.

Eine ergänzende Berichterstattung wird nicht gewünscht.

Herr Selders (CDU) begrüßt für seine Fraktion insbesondere die drei investiven Maßnahmen und verweist auf die Diskussionen in der letzten Sitzung des Verkehrsausschusses. Er regt an, sich in der nächsten quartalsmäßigen Sitzung des Ausschusses in einem separaten Tagesordnungspunkt mit den Förderrichtlinien im Detail zu beschäftigen. Ziel sei eine kritische Auseinandersetzung und eventuell die Anregung gegenüber der Landesregierung für die Konzentration auf das Wesentliche.

Herr Papen (CDU) interessiert sich diesbezüglich für die vorgeschlagenen Maßnahmen, die nicht berücksichtigt worden sind.

Frau Arndt (Bündnis 90/ Die Grünen) fragt nach dem Unterschied der Förderung der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) einerseits und den Projekten der Mitglieder andererseits. Herr Plück (Verwaltung) antwortet, die AGFS nehme zentrale Aufgaben wahr und übernehme auch Entwicklungsarbeit für die Mitglieder, daher bestehe in hohem Maße ein Interesse des Landes. Die Mitglieder erhielten für ihre eigenen – darüber hinaus gehenden – Projekte weitere Fördermittel, die jedoch vom Betrag her weit darunter lägen. Herr Plück stellt dar, dass die Förderung der Öffentlichkeitsarbeit auch Modal-Split-Untersuchungen enthalte, die auch der Vorbereitung von Infrastrukturmaßnahmen dienen könnten.

Anmerkung der Redaktion:

*Hingewiesen wird auf die Verkehrsausschusssitzung des II. Quartals 2015, in welcher Frau Fuchs von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW zum Thema referiert hat.*

Herr Müller (FDP) bittet die Förderrichtlinien mit dem Protokoll zu versenden. Seine Fraktion sei hinsichtlich der Öffentlichkeitsarbeit der Meinung, jede Kommune müsse darüber für sich selbst entscheiden, dazu bedürfte es keiner Förderung auf Landesebene.

Auf die Anmerkung von Herrn Hildemann (SPD), den hohen Ausgaben für „Papiermaßnahmen“ müsse Einhalt geboten werden, befürwortet Herr Abteilungsleiter Happe einen Austausch und eine Positionierung in der nächsten Verkehrsausschusssitzung und sagt zu, die Förderrichtlinien mit dem Protokoll zu versenden.

Anmerkung der Redaktion:

Die Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen – Förderrichtlinien Nahverkehr (FöRi-Nah) vom 01. Dezember 2014, sind dem Protokoll in der Druckversion als **Anlage 2** beigefügt und unter dem nachfolgenden Link abrufbar:

[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_text?anw\\_nr=1&gld\\_nr=9&ugl\\_nr=910&bes\\_id=28965&menu=1&sg=0&aufgehoben=N&keyword=nahmobilität%20#det0](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=910&bes_id=28965&menu=1&sg=0&aufgehoben=N&keyword=nahmobilität%20#det0)

Der Förderkatalog Nahmobilität, der auf die Richtlinien Bezug nimmt, ist als **Anlage 3** dem Protokoll ebenfalls beigefügt.

Der Verkehrsausschuss fasst in seiner Sitzung am 09.03.2016 einstimmig den folgenden ergänzten Beschluss zur Sitzungsvorlage 5/56 VA bzw. 11/64 RR vom 11.02.2016:

Das Programm Nahmobilität 2016 wird gemäß Anlage 1 dieser Vorlage beschlossen.

**TOP 6                      Ergebnisdarstellung des Förderprogrammes 2015 für den kommunalen Straßenbau sowie des Förderprogrammes Nahmobilität 2015**

hier: Berichtserstattung über die Ergebnisse im Jahr 2015

Gegenstand der Beratung war die Vorlage 6/ 56 VA vom 11.02.2016.

Eine ergänzende Berichterstattung wird nicht gewünscht.

Herr Selders (CDU) bitte um Erläuterung der in Anlage 2 der Sitzungsvorlage genannten Mittel i. H. v. 208.000,- Euro für die AGFS für den Zeitraum bis 12/2018, die zusätzlich zu den 792.000,- Euro für die Öffentlichkeitsarbeit ausgewiesen seien.

Herr Plück (Verwaltung) antwortet, es handle sich hierbei um die Personalkosten der AGFS. Diese Personalkosten würden in der Tabelle für den Planungsraum Düsseldorf ausgewiesen, da die AGFS ihren Sitz in Krefeld habe.

Auf die Nachfrage von Herrn Dr. Grumbach (FDP/FW), wie es künftig mit den Personalkosten und den Kosten für die Öffentlichkeitsarbeit weitergehe, verweist Herr Plück darauf, dass diese Zuwendungen eine finanzielle Unterstützung des Landes für die zentralen Aufgaben der AGFS seien, die sie für ihre Mitgliedskommunen und –kreise wahrnehme.

Herr Brügge merkt an, kritische Nachfragen zum Förderprogramm und zur Verwendung der Gelder müssten erlaubt sein. Auch bittet er um Auskunft der Förderung ab dem Jahr 2017.

Der Vorsitzende bittet die Geschäftsstelle zu prüfen, ob es sinnvoll sei, dass Frau Fuchs (AGFS) erneut über das Thema referiere und für zielführende Fragen zur Verfügung stehe.

Der Verkehrsausschuss nimmt die Vorlage zur Kenntnis.

## **TOP 7 DB Lärmmanagement - Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2020**

Vortrag von Frau Löschel (Leiterin Lärmmanagement Deutsche Bahn AG)

Frau Löschel (Leiterin Lärmmanagement Deutsche Bahn AG) begrüßt die Anwesenden. In ihrem Vortrag könne sie nicht auf einzelne Projekte in Nordrhein-Westfalen eingehen, sondern werde über die Gesamtheit der Lärmschutzaktivitäten der Deutschen Bahn in Deutschland berichten. Für konkrete Einzelfragen stehe sie aber im Nachgang zur Verfügung und werde versuchen eine zeitnahe Antwort zu finden.

*Die Power Point Präsentationen des Vortrags ist der Niederschrift als **Anlage 4** beigelegt und auf den Internetseiten der Bezirksregierung Düsseldorf im Sitzungsarchiv unter Top 7 der Tagesordnung der 56. Sitzung des Verkehrsausschusses gespeichert:*

[http://www.brd.nrw.de/regionalrat/sitzungen/2016/56VA\\_TOP7\\_Vortrag.PDF](http://www.brd.nrw.de/regionalrat/sitzungen/2016/56VA_TOP7_Vortrag.PDF)

Der Vorsitzende dankt für die Ausführungen und stellt den Vortrag zur Diskussion.

Frau Löschel beantwortet anstehende Fragen von Herrn Hildemann (SPD), Herrn Dr. Grumbach (FDP/FW), Herrn Selders (CDU), Herrn Edelhoff (SPD), Herrn Vollstedt (Verwaltung) und Herrn Happe (Verwaltung).

Gefragt nach dem Verhältnis der Mittel für Infrastruktur-Neu- und (Alt-) Bestandsmaßnahmen antwortet Frau Löschel, die Gelder i. H. v. 150.000 Mio. Euro für die Lärmsanierung würden ausschließlich in das Bestandsnetz fließen. Es gehe dabei um ungefähr 100 Streckenkilometer. Alles in allem seien von dem ca. 338.000 Kilometer umfassenden Streckennetz ca. 3700 km aus Lärmschutzgründen kritisch zu sehen. Die Deutsche Bahn - als Infrastrukturbetreiber - könne im Jahr nur eine begrenzte Anzahl an Baumaßnahmen verwirklichen, die es unter Einhaltung der Förderrichtlinien und unter Beachtung des Fahrplans umzusetzen gelte. So gebe es Maßnahmen, die bereits langfristig

geplant seien, ebenso wie kurzfristige, es gebe aber keinen Planungsvorrat. Für das Land Nordrhein-Westfalen seien insgesamt bereits knapp 200 Mio. Euro an Bundesmitteln investiert worden.

Hinsichtlich des Einsatzes innovativer Technologien führt Frau Löschel aus, diese müssten zunächst erprobt werden, danach komme eine Zulassung in Frage. Der Einsatz müsse auch im Einklang mit den Förderrichtlinien stehen. Schwierig sei es, wenn die Wirkung schlechter, die Kosten aber relativ höher ausfielen.

Herr Vollstedt (Verwaltung) weist darauf hin, dass die Bezirksregierung im Planfeststellungsverfahren des Eisenbahnbundesamtes für die Strecken Oberhausen-Emmerich und RRX (Langenfeld-Düsseldorf-Duisburg-Mülheim a.d.R.-Essen) Anhörungsbehörde sei. Rechtsgrundlage für diese Verfahren sei das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und das Verwaltungsverfahrensgesetz (VVerfG). Er sagt, weder die Anhörungs- noch die Planfeststellungsbehörde könnten die Deutsche Bahn AG zu einem Ausbaustandart verpflichten, der über die hierzulande vorgegebenen technischen und rechtlichen Vorgaben hinausgehe.

Der Verkehrsausschuss nimmt den Vortrag zur Kenntnis.

## **TOP 7a        Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans**

**(neu)**

Der Vorsitzende erklärt, die Auslegung des Entwurfs des Bundesverkehrswegeplans erfolge frühestens nach der 13. Kalenderwoche, so dass eine Sondersitzung des Verkehrsausschusses wahrscheinlich sei.

Er schlägt vor, dieses Thema in der Regionalratssitzung der kommenden Woche zu beraten. Der Verkehrsausschuss könne dann ermächtigt werden, bei einer eventuellen Sondersitzung anstelle des Regionalrates eine eigene Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan zu beschließen.

Herr Vollstedt (Verwaltung) weist auf eine Informationsveranstaltung der Regionalräte zum aktuellen Entwurf des Bundesverkehrswegeplans am 12. April 2016 im NRW-Forum in Düsseldorf hin. Eine schriftliche Einladung werde noch erfolgen. Die Offenlage des Entwurfs erfolge im Zeitraum vom 21.03.2016 bis 02.05.2016 im Dienstgebäude der Bezirksregierung am Bonnehof während der Dienstzeiten.

Seitens der Geschäftsstelle weist Herr Kießling darauf hin, für eine eventuelle Sondersitzung des Verkehrsausschusses im Plenarsaal bereits der 14. und 20. April 2016 vorgemerkt seien.

*Hinweis der Redaktion: Die Sondersitzung des VA hat am 14. April 2016 stattgefunden. Der Versand des Protokolls erfolgt mit den weiteren Niederschriften des II. Sitzungsblockes. Die Aufzeichnung der Sitzung kann über folgenden Link abgerufen werden: [http://www.brd.nrw.de/regionalrat/archiv/Archiv\\_2016/index.html](http://www.brd.nrw.de/regionalrat/archiv/Archiv_2016/index.html)*

## **TOP 8 Information der Verwaltung**

Herr Happe (Verwaltung) informiert kurz über den Sachstand zum RRX und zur Betuwe. Auch weist er auf das bereits per E-Mail zur Kenntnis gegebene Hafen- und Logistikkonzept hin.

*Weiterführende Sachstandsmitteilungen zu diesen Themen sind der Niederschrift als **Anlage 5** beigelegt.*

Der Verkehrsausschuss nimmt die mündlichen Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

## **TOP 9 Verschiedenes**

Es erfolgen keine Wortmeldungen zu diesem Tagesordnungspunkt.

Der Vorsitzende beendet die Sitzung um 11.55 Uhr.

**Papen**

(Vorsitzender des  
Verkehrsausschusses)

**Müller**

(stellv. Vorsitzender des  
Verkehrsausschusses)

**Sablofski**

(Schriftführerin)

**Der Regionalrat Düsseldorf**  
Anwesenheitsliste –  
**Verkehrsausschusssitzung am 09.03.2016**

**Stimmberechtigte Mitglieder, Sachkundige Bürger, Fraktionsgeschäftsführer:**

**CDU-Fraktion**

Name	anwesend
Aach, Michael	
Amfaldern, Nanette	
Brandts, Reiner	√
Brügge, Dirk (GF)	√
Dr. Fils, Alexander	√
Gluch, Waldemar	√
Humpert, Karl-Heinz	
Läckes, Manfred	
Mertins, Patric	
Müller, Michael	
Nordmann, Johannes	
Papen, Hans-Hugo	√
Petrauschke, Hans-Jürgen	√
Post, Norbert	
Schmickler, Günter	√
Schroeren, Michael	
Selders, Hannes	√
Steinmetz, Jürgen	
Vielhaus, Ewald	√
Welter, Thomas	

**SPD-Fraktion**

Name	anwesend
Bechstein, Klaus	√
Bedronka, Bernd	
Edelhoff, York	√
Hengst, Jürgen	
Hildemann, Michael	√
Hornbostel, Rolf	√
Jessner, Udo	
Reese, Klaus-Jürgen	
Reuter, Klaus	√
Sinowenka, Friederike	
Thiel, Rainer	√
Welp, Axel C.	
Witzke, Hans-Jochem	
Wurm, Günter	

**FDP/ FW**

Name	anwesend
Gerhard, Frank	√
Dr. Grumbach, Hans-Joachim	√
Gulan, Boris	√
Müller, Ulrich G.	√
Schiffer, Hans Lothar	√
Suika, Jörn	

**Bündnis 90/ Die Grünen**

Name	anwesend
Arndt, Ingeborg	√
Brücher, Bettina	
Krause, Manfred	
Patalla, Sandra	√
Sickelmann, Ute	
Tietz, Uwe	

**Die Linke**

Name	anwesend
Herhaus, Susanne	√

**parteilos**

Name	anwesend
Heitzer, Jürgen	√

## Beratende Mitglieder

Name		anwesend
Dr. Hoffman, Christian	Arbeitgebervertretung	√
Dr. Siepmann, Udo	Arbeitgebervertretung	√
Zipfel, Josef	Arbeitgebervertretung	
Arens, Guido	Arbeitnehmervertretung	
Kolle, Daniel	Arbeitnehmervertretung	
Wolf, Sigrid	Arbeitnehmervertretung	√
Buck, Antje	Kommunale Gleichstellungsstellen	
Gerken, Bert	Sportverbände	√
Wenzel, Bert	Naturschutzverbände	
Stieber, Andreas-Paul	Landschaftsverband Rheinland	√
Düsseldorf	OB/Vertr.	
Krefeld	OB/Vertr.	
Mönchengladbach	OB/Vertr.	√
Remscheid	OB/Vertr.	
Solingen	OB/Vertr.	
Wuppertal	OB/Vertr.	
Kleve	Landrat/Vertr.	
Mettmann	Landrat/Vertr.	√
Neuss	Landrat/Vertr.	√
Viersen	Landrat/Vertr.	

## Teilnehmer von der Bezirksregierung Düsseldorf:

Herr Abteilungsleiter Happe	Abteilung 2
Herr Regierungsdirektor Vollstedt	Dezernat 25
Herr Oberregierungsbaurat Plück	Dezernat 25
Herr Oberregierungsrat Kießling	Dezernat 32
Frau Regierungsbaudirektorin Gruß	Dezernat 32
Frau Regierungamtfrau Sablofski	Dezernat 32
Herr Oberregierungsrat Sindram	Dezernat 54



## **Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen**

Stark für Nordrhein-Westfalen. Stark für die Region.

Besuch der Regionalräte



### Maßnahmen umsetzen

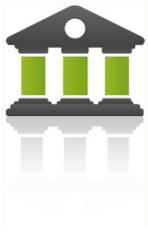
- Verschiebung der Schwerpunkte auf Erhaltung statt Neubau
- Brückennachrechnung & Brückenertüchtigung
- Arbeitsstellen- und Baustellenmanagement
- Intelligenter Verkehr durch Verkehrslenkung und Verkehrsbeeinflussung
- Straßenbetriebsdienst und Winterdienst



### Planungsvorräte schaffen

- Lückenschlüsse an Autobahnen
- Kapazitätserweiterungen an Streckenzügen
- Kapazitätserweiterungen an Autobahnknoten
- Kapazitätserweiterungen an Rastanlagen
- Ersatzneubau von Brücken





### Ziele:

- Erreichen einer Leistungssteigerung ohne signifikante Erhöhungen des vorhandenen Personals
- Gewährleisten eines effizienten und effektiven Planens, Bauens und Betriebens von Straßen
- Investitionsvolumen mittelfristig deutlich steigern

### Der Weg dahin:

- Stärkung des operativen Geschäft durch die Regionalisierung.
- Anbinden der erfolgskritischen Einheiten direkt an die Regionalleitungen (Brückenbau und Projektgruppen).
- Regionalleitungen erhalten Budgetverantwortung, Genehmigungsvorbehalte & bestehende Berichtspflichten sollen reduziert werden.
- Bündelung der Querschnittsabteilungen in der Region bei der Verwaltungskoordination.
- Neue Organisationseinheiten „Projekteinkauf“ in der Region um durch eine verstärkte Vergabe von Ingenieurleistungen zu gewährleisten.
- Verlagerung von Dienstposten aus der Zentrale & den Querschnittsbereichen in die technischen Bereiche der Regionen und Niederlassungen.
- Die Niederlassungen bleiben als selbstständige Dienststellen erhalten.



## Betriebssitz

- Strategisches Planen und Steuern
- Fachliche Grundsatzangelegenheiten
- Qualität sichern, beraten und schulen
- Kommunizieren und informieren
- Steuerung der Verkehrszentrale

## Verkehrszentrale

Die Verkehrszentrale gibt es seit zwei Jahren. Neben der Steuerung des Verkehrs durch den Betrieb der Verkehrsbeeinflussungsanlagen (Telematik) betreibt die Einrichtung mit dem Verkehrsinfoportal [www.verkehr.nrw.de](http://www.verkehr.nrw.de) ein effektives Verkehrsmanagement.





## Gliederung in vier Regionen

### Region 1

- Ostwestfalen-Lippe
- Sauerland-Hochstift
- Südwestfalen

### Region 2

- Münsterland
- Ruhr
- Autobahnen im Ruhrgebiet

### Region 3

- Niederrhein
- Rhein-Berg
- Ville-Eifel
- Autobahnen im Großraum Köln

### Region 4

- Autobahnen



# Wer wir sind ...



**Regionalleiter Dirk Griepenburg**



**Regionalleiter Thomas Rensing**



**Regionalleiter Thomas Ganz**



**Regionalleiter Thomas Oehler**



## 29 Mastermeistereien an 80 Standorten

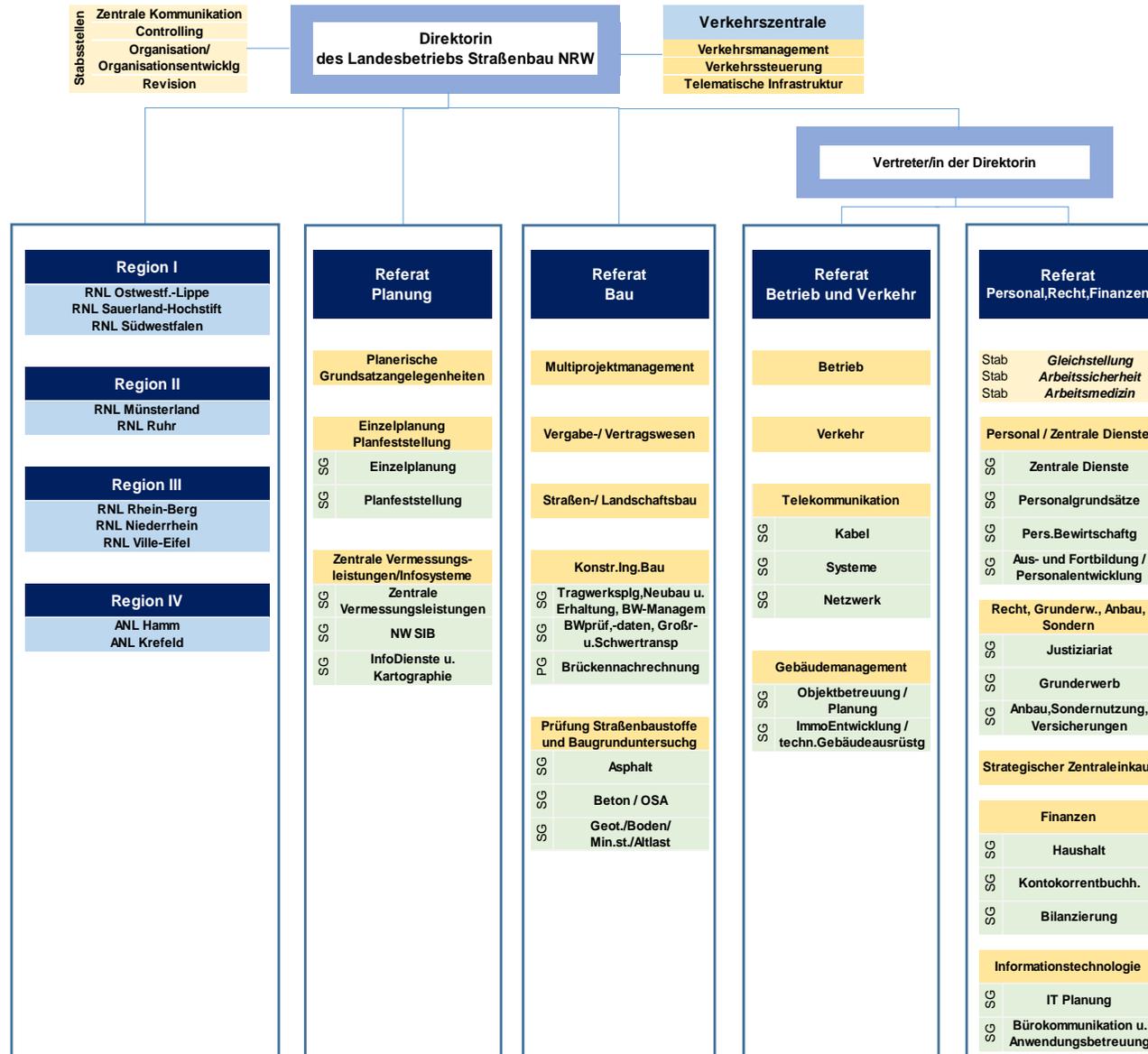
gewährleisten die Verkehrssicherheit durch

- Straßenunterhaltung
- Straßenreinigung
- Grünpflege
- Winterdienst



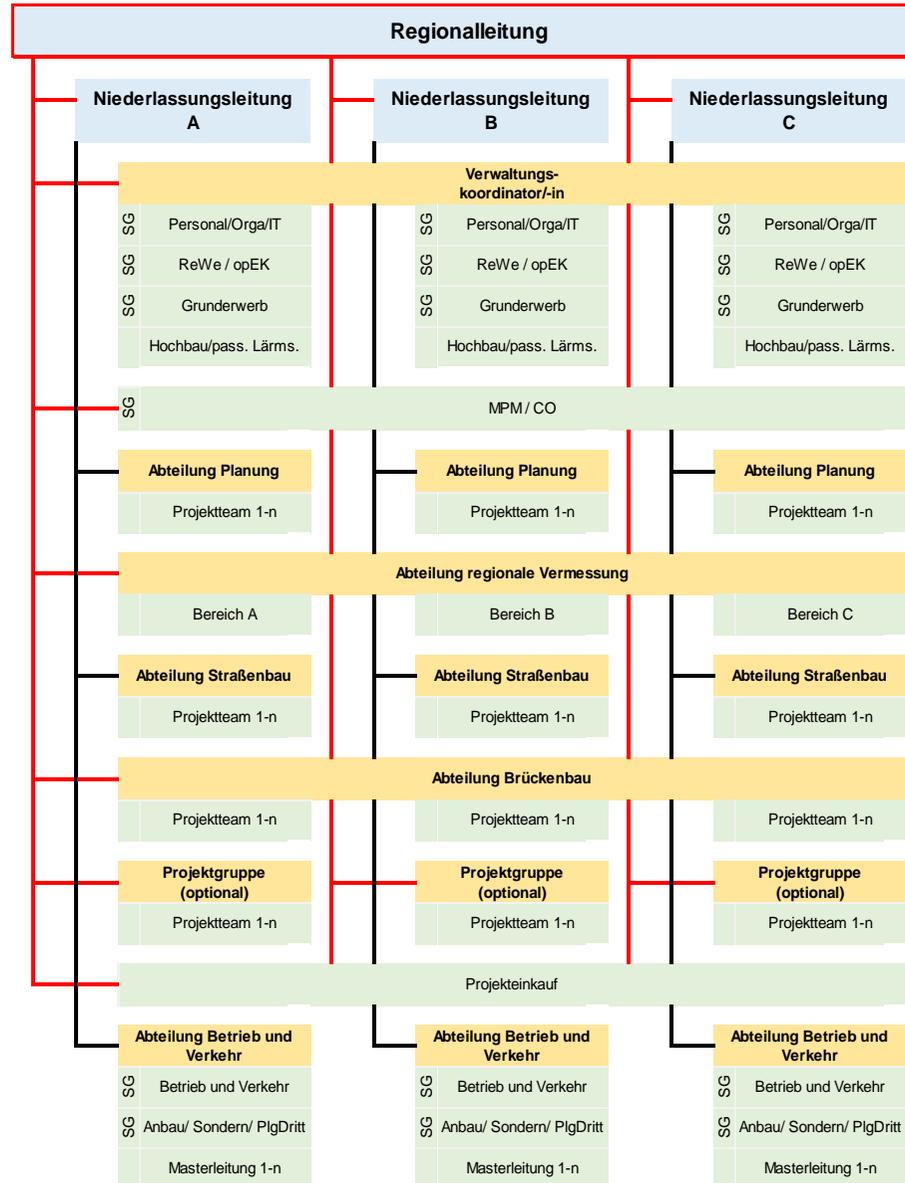
# Wer wir sind ...

## Neue Struktur für den Landesbetrieb Straßenbau NRW



# Wer wir sind ...

## Neue Struktur für die Regionen und Niederlassungen

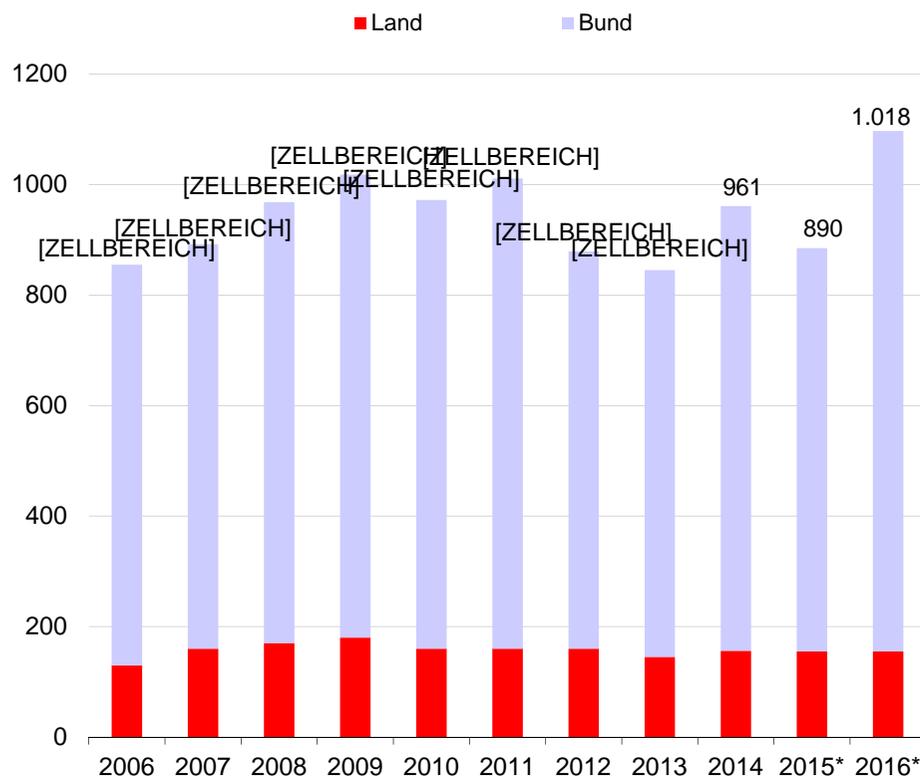




## Finanzen & Personal

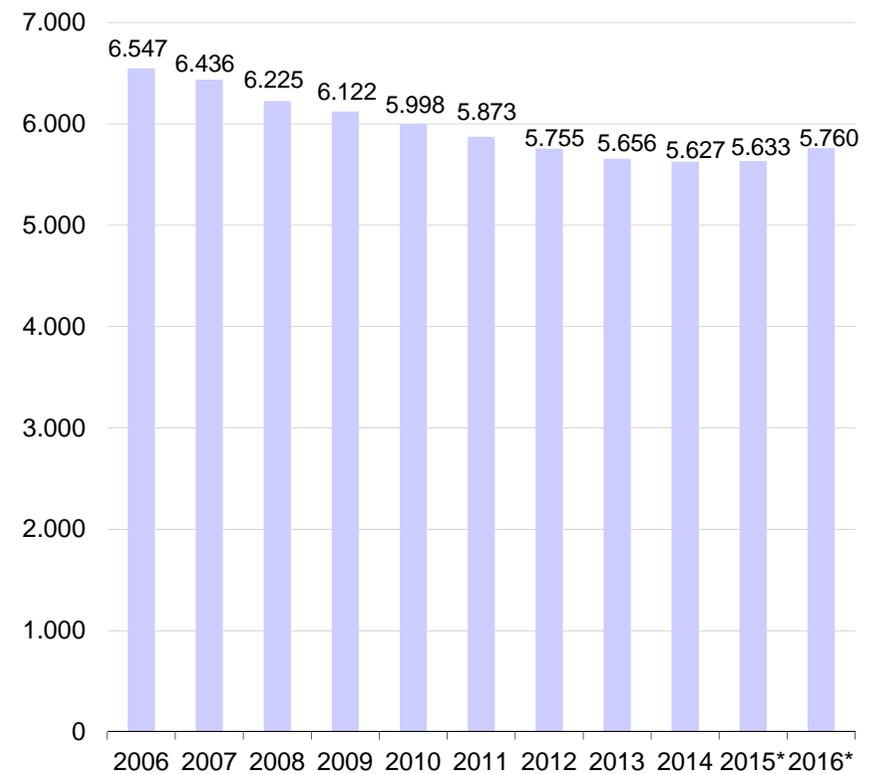
### Investitionen in Mobilität

investives Bauvolumen  
in Mio. Euro, jeweils gesamt Bund und Land



### Personalstand

Zahl aller Mitarbeiter im Landesbetrieb ohne  
Auszubildende  
(jeweils zum Jahresende)



\*Prognose

## 910

Geltende Erlasse (SMBl. NRW.) mit Stand vom 4.5.2016

**Richtlinien  
zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
(Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah)**

RdErl. des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr - III A  
2-86.19-4.3  
v. 1.12.2014

### 1

#### **Rechtsgrundlage, Zweck**

Das Land gewährt nach diesen Richtlinien und nach Maßgabe der Verwaltungsvorschriften - VV - sowie der Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen an Gemeinden (GV) - VVG - zu § 44 LHO Zuwendungen für Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung der Nahmobilität in den Gemeinden.

Nahmobilität ist gleichzusetzen mit nichtmotorisiertem Individualverkehr und bezeichnet die individuelle Mobilität, vorzugsweise zu Fuß und mit dem Fahrrad, aber auch mit anderen nicht motorisierten Verkehrsmitteln bzw. Fortbewegungsmöglichkeiten. Die Förderrichtlinie dient zur Umsetzung des Aktionsplans Nahmobilität.

Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht, vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

### 2

#### **Gegenstand der Förderung**

Förderfähig sind Bau- und Ausbauvorhaben, grundhafte Erneuerung sowie weitere Vorhaben der Nahmobilität, die geeignet sind,

- sicheren Rad- und Fußverkehr zu gewährleisten,
- motorisierten Individualverkehr auf den Rad- und Fußverkehr zu verlagern.

Dabei ist der Vernetzung mit dem öffentlichen Personenverkehr angemessen Rechnung zu tragen.

Rad- und Gehwege an verkehrswichtigen Straßen sind aus Mitteln der Nahmobilität nur dann förderfähig, wenn sie nicht im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen nach den Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau förderfähig sind.

#### 2.1

Radverkehrsanlagen<sup>[1]</sup>

Gefördert werden können inner- und außerörtlich:

- Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen,
- sonstige Markierungs- und Beschilderungslösungen,
- Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen,

- Einrichtung von Wegweisungssystemen für Radverkehrsnetze nach den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr NRW (HBR NRW),
- straßenbegleitende Radwege,
- selbstständig geführte Radwege,
- Fahrradstraßen,
- gemeinsame und getrennte Rad-/Gehwege.

## 2.2

### Fußverkehrsanlagen

Gefördert werden:

- Barrierefreie, fußverkehrsgerechte Kreuzungsausgestaltungen
- Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen
- Bau von innerörtlichen, separat geführten Gehwegen
- Bau von Gehwegen im Zuge von Radschnellwegen

## 2.3

### Fahrradstationen

Fahrradstationen stellen die Schnittstelle zwischen Verkehrsmitteln des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs dar.

Gefördert werden Fahrradstationen an Haltestellen des ÖPNV für mehr als 100 Fahrräder, bei denen mindestens folgende Dienstleistungen angeboten werden:

- Bewachung und Witterungsschutz
- Pannenhilfe, Fahrradwartung und Fahrradreparatur
- Fahrradvermietung

Weitere Dienstleistungen wie z. B. Zentrale für Fahrradkurierdienste, Verkauf von Fahrradkarten und Fahrradliteratur, Mobilitätsberatung können dort erbracht werden.

## 2.4

### Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum

Gefördert werden die verkehrsgerechte Anbindung an die Basisstraße und die Abstellanlage in der Baulast der jeweiligen Kommune. Hierzu gehören auch Ladestationen für Elektrofahrräder

## 2.5

### Sonstige Maßnahmen

Gefördert werden auch nicht investive Maßnahmen von Kommunen und kommunalen Zusammenschlüssen in der Form von Verbänden, Vereinen und ähnlichen Institutionen des Privatrechts, die im Jahr des Zuwendungsbescheides durch die für Verkehr zuständige oberste Landesbehörde als fußgänger- und fahrradfreundlich anerkannt sind.

Im Einzelnen kann gefördert werden:

- Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität
- Modal Split Erhebungen
- Dauerzählstellen für den Radverkehr

## 3

### Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger sind:

- Gemeinden und Gemeindeverbände
- privatrechtlich organisierte Unternehmen mit kommunaler Mehrheitsbeteiligung, die satzungsgemäß Verkehrsinfrastrukturaufgaben wahrnehmen
- sonstige kommunale Zusammenschlüsse in der Form von Vereinen, Stiftungen oder ähnlichen Institutionen des Privatrechts, die satzungsgemäß die Förderung der Nahmobilität verfolgen und deren Mitgliedskommunen als fußgänger- und fahrradfreundlich anerkannt worden sind.

## **4**

### **Zuwendungsvoraussetzungen**

#### 4.1

##### Unterlagen

Es müssen folgende Unterlagen vorliegen:

- ein Bauentwurf in Anlehnung an die Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau (RE), sofern es sich um den Neubau von Rad- oder Fußwegen handelt; in dem Erläuterungsbericht sind die verkehrliche, städtebauliche und umweltbedeutsame Dringlichkeit des Vorhabens darzulegen sowie Art und Umfang der Verbesserung zu erläutern,
- ein Rad- und Fußverkehrskonzept oder eine vergleichbare Planunterlage mit Darstellung des vorhandenen Rad- und Fußverkehrsnetzes,
- eine Auflistung der Maßnahmen, die zur Erreichung der Barrierefreiheit geplant sind,
- ein Vermerk über die Anhörung der/des Behindertenbeauftragten oder über die Beteiligung von Organisationen, die die Interessen von Menschen mit Behinderung vertreten (Behindertenbeiräte, anerkannte Verbände),
- Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand des Grunderwerbs, die planungsrechtlichen Voraussetzungen (Bebauungsplan/Planfeststellung), die Beteiligungsbereitschaft Dritter (Verwaltungsvereinbarungen) sowie über das Ergebnis der erfolgten Abstimmung mit städtebaulichen und strukturpolitischen Maßnahmen, die mit dem Bauvorhaben zusammenhängen.

Im Einzelfall kann die Bewilligungsbehörde die Anforderungen an die Unterlagen reduzieren oder modifizieren.

#### 4.2

##### Bagatellgrenzen

Zuwendungen werden nur für Vorhaben gewährt, bei denen die zuwendungsfähigen Ausgaben die Bagatellgrenze überschreiten. Die Bagatellgrenze wird mit 20.000 € zuwendungsfähiger Ausgaben festgesetzt. Bei Maßnahmen nach Nr. 2.4 und Nr. 2.5 beträgt die Bagatellgrenze 5.000 € zuwendungsfähiger Ausgaben.

#### 4.3

##### Finanzierung und Baurecht

Die Finanzierung des Eigenanteils muss gesichert sein und es muss uneingeschränktes Baurecht vorliegen. Der erforderliche Grunderwerb muss gesichert sein.

#### 4.4

##### Fachtechnische Voraussetzungen

Die anerkannten Regeln der Technik sind einzuhalten.

Insbesondere sind der Leitfaden zur Barrierefreiheit im Straßenraum des Landesbetrieb Straßenbau, die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) und die Empfehlungen

für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung zu berücksichtigen.

Bei Radschnellwegen sind die Kriterien des Landes NRW und die Hinweise der FGSV zu den Radschnellverbindungen in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

## **5**

### **Art, Umfang und Höhe der Zuwendung**

#### 5.1

##### Zuwendungsart

Die Zuwendungen werden als Projektförderung für Einzelvorhaben gewährt.

#### 5.2

##### Finanzierungsart

- im Regelfall Anteilsfinanzierung.

Bei Fahrradstationen und Fahrradabstellanlagen sowie den Ladestationen für Elektrofahrräder erfolgt dies auf der Grundlage von Höchstbeträgen.

- ausnahmsweise Festbetragsfinanzierung möglich beim Fördergegenstand Nr. 2.5,

Mit Zustimmung des für Verkehr zuständigen Ministeriums kann im Übrigen im Einzelfall abgewichen und eine Festbetragsfinanzierung vorgenommen werden.

#### 5.3

##### Form der Zuwendung

##### Zuweisung/Zuschuss

#### 5.4

##### Bemessungsgrundlage und Eigenanteil

Bemessungsgrundlage für investive Fördergegenstände sind Ausgaben, die sich aus der Wahrnehmung der Straßenbaulast ergeben. Die finanzielle Beteiligung einer Kommune am Eigenanteil eines anderen Antragstellers kann als dessen Eigenanteil anerkannt werden.

Zweckgebundene Spenden bleiben bei der Bemessung der Zuwendungen außer Betracht, soweit für den Zuwendungsempfänger ein Eigenanteil in Höhe von 10 % der zuwendungsfähigen Ausgaben verbleibt.

Gleiches gilt für bürgerschaftliches Engagement in Form von freiwilligen, unentgeltlichen Arbeiten, die als fiktive Ausgabe auf den Eigenanteil anrechenbar sind, soweit für den Zuwendungsempfänger ein Eigenanteil in Höhe von 10 % der zuwendungsfähigen Ausgaben verbleibt (Nr. 2.3.2 VVG zu § 44 LHO). Bei freiwilligen unentgeltlichen Arbeiten können 20 € je Arbeitsstunde angesetzt werden. Die freiwilligen, unentgeltlichen Arbeiten von Architekten und Ingenieuren sind mit dem Mindestwert der Honorarzone bei den anzurechnenden Kosten nach HOAI anzusetzen. Freiwillige, unentgeltliche Arbeiten von Fachfirmen werden auf der Grundlage des jeweils aktuellen „SIRADOS Baupreishandbuchs für den planerischen Tiefbau/GaLa“ mit der niedrigsten Kostenkategorie einbezogen.

Die als bürgerschaftliches Engagement zu berücksichtigenden Leistungen dürfen nicht in Erfüllung einer Verpflichtung aus einem Beschäftigungsverhältnis oder einer organschaftlichen Stellung bei der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger erbracht werden. Der Beleg der geleisteten Arbeitsstunden erfolgt durch einfache Stundennachweise, die zu unterschreiben sind. Diese müssen Namen, Datum, Dauer und Art der Leistung beinhalten und sind von der Antragstellerin oder dem Antragsteller gegenzuzeichnen.

Die finanzielle Beteiligung eines privatrechtlich organisierten Unternehmens, das mehrheitlich in kommunaler Hand ist und satzungsgemäß Verkehrsinfrastrukturaufgaben wahrnimmt, kann als Eigenanteil der antragstellenden Kommune anerkannt werden.

#### 5.4.1

##### Zuwendungsfähige Ausgaben

Ausgaben für Anlagen gemäß § 2 Absatz 2 Nr. 1 bis 3 Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG) einschl. Grunderwerb sind zuwendungsfähig.

#### 5.4.2

##### Nicht zuwendungsfähige Ausgaben

Nicht zuwendungsfähig sind grundsätzlich Ausgaben, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen hat, wie beispielsweise Ausgaben für Erschließungsanlagen in Höhe des beitragsfähigen Erschließungsaufwands nach §§ 127 ff. Baugesetzbuch bzw. der Anliegerbeiträge nach § 8 Kommunalabgabengesetz für straßenbauliche Maßnahmen, sowie

- Verwaltungskosten,
- Finanzierungskosten,
- Ablösebeträge.

#### 5.4.3

##### Abgrenzungen

Gesonderte Regelungen bzw. Abgrenzungen (über 5.4.1 und 5.4.2 hinaus) sind den Hinweisen des für Verkehr zuständigen Ministeriums zu diesen Förderrichtlinien zu entnehmen.

#### 5.5

##### Fördersätze, Förderschwerpunkte

Die Höhe der Fördersätze und etwaige Schwerpunkte der Förderung werden von dem für Verkehr zuständigen Ministerium im Vorfeld der Aufstellung eines Förderprogramms festgelegt.

Der Förderhöchstsatz darf 80 % grundsätzlich nicht überschreiten.

Ein Fördersatz von bis zu 90 % kann für Bereiche festgelegt werden, in denen das jeweils geltende Landeshaushaltsrecht dies ausnahmsweise ermöglicht.

### 6

#### **Sonstige Zuwendungsbestimmungen/ Nebenbestimmungen**

Die ANBest-G/ ANBest-P/ NBest-Bau werden Bestandteil des Zuwendungsbescheids. Abweichend oder ergänzend hierzu sind insbesondere folgende besondere Nebenbestimmungen aufzunehmen:

#### 6.1

##### Planungsänderungen

Soweit von der der Bewilligung zugrunde liegenden Planung erheblich abgewichen werden muss (vgl. Nr. 1.3 NBest-Bau), ist vor Verwirklichung dieser abweichenden Planung die Zustimmung der Bewilligungsbehörde einzuholen.

#### 6.2

##### Auszahlung der Zuwendung

Die Auszahlung der Zuwendung wird bis zur Vorlage des Verwendungsnachweises auf 80 % der vorgesehenen Zuwendung begrenzt.

#### 6.3

##### Ausgabeblatt

Der Zuwendungsempfänger hat bis zum 1.3. eines Jahres ein fortgeschriebenes Ausgabeblatt in 2-facher Ausfertigung vorzulegen.

#### 6.4

##### Beendigung des Vorhabens

Die Beendigung des Vorhabens ist der Bewilligungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Eine Maßnahme gilt mit Abnahme der wesentlichen Bauteile (Straßenkörper, Ingenieurbauwerke, Ausstattung) als beendet im Sinne der Nr. 7.1 der ANBest-G / Nr. 6.1 der ANBest-P.

#### 7

##### Verfahren

#### 7.1

##### Bewilligungsbehörde

Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk das Vorhaben liegt. Überschreitet ein Vorhaben ausnahmsweise die Grenze zweier oder mehrerer Regierungsbezirke, entscheidet das für Verkehr zuständige Ministerium, welche Bezirksregierung Bewilligungsbehörde ist.

#### 7.2

##### Anmeldung

Die Anmeldung von Fördervorhaben kann fünf Jahre im Voraus, spätestens jedoch bis zum 1. Juni des dem vorgesehenen Maßnahmenbeginn vorausgehenden Jahres bei der Bewilligungsbehörde erfolgen.

Es sind folgende Unterlagen 2-fach beizufügen:

- Muster 1 und 2
- Beschreibung des Vorhabens,
- Darlegung, warum das Vorhaben nach Art und Umfang zur Verbesserung der Nahmobilität erforderlich ist und dass die Fördervoraussetzungen zum Zeitpunkt der Bewilligung vorliegen werden,
- Mitteilung, mit welchem Ergebnis eine Abstimmung mit städtebaulichen und strukturpolitischen Maßnahmen erfolgt ist,
- Übersichtsplan (Stadtplan o.ä.) mit Darstellung des kommunalen Rad- und Fußverkehrskonzepts,
- Lageplan 1:5.000 mit Einzeichnung des geplanten Gesamtvorhabens, dieses ggf. nach Bauabschnitten/Verkehrswerten unterteilt, einschließlich etwaiger bereits laufender oder fertig gestellter Abschnitte (nur bei Infrastrukturmaßnahmen),
- Regelquerschnitt (alt/neu) mit Begründung (nur bei Infrastrukturmaßnahmen), vereinfachte Kostenberechnung,
- Finanzierungsplan.

Die Anforderungen an die Unterlagen sollen je nach Art des Vorhabens auf das für die Beurteilung der Förderfähigkeit notwendige Maß beschränkt werden. Für eine einheitliche einfache Abwicklung werden entsprechende Musterformulare vorgegeben und auf den Internetseiten der Bewilligungsbehörden zur Verfügung gestellt.

#### 7.3

##### Programmplanung

Die zur Förderung angemeldeten Vorhaben werden jährlich in einem Programmgespräch des für Verkehr zuständigen Ministeriums mit der Bewilligungsbehörde und ggfs. mit dem

Antragsteller erörtert. Dabei wird über die grundsätzliche Förderwürdigkeit und die mittelfristige Priorisierung entschieden.

#### 7.4

##### Jahresförderprogramm für die kommunale Nahmobilität

Die Bewilligungsbehörde legt nach dem Programmgespräch dem Regionalrat die zur Aufnahme in das Jahresförderprogramm vorgeschlagenen Maßnahmen vor und leitet das Votum des Regionalrates an das für Verkehr zuständige Ministerium weiter.

#### 7.5

##### Einplanungsmitteilung

Nach Veröffentlichung des Jahresprogramms durch das für Verkehr zuständige Ministerium unterrichtet die Bewilligungsbehörde den Antragsteller über die Aufnahme in das Jahresförderprogramm (Einplanungsmitteilung).

Der Antragsteller ist zu verpflichten, wesentliche Änderungen des Vorhabens, insbesondere bezüglich Maßnahmenbeginn, Bauzeiten, Kosten, Finanzierung und technischer Planung, unverzüglich der Bewilligungsbehörde mitzuteilen.

Jede Bewilligungsbehörde aktualisiert für ihren Bereich den Vorschlag für das mittelfristige Programm unter Berücksichtigung der voraussichtlich verfügbaren Mittel und leitet das Ergebnis dem für Verkehr zuständigen Ministerium in elektronischer Form zu. Wird ein Vorhaben nicht in das Programm aufgenommen, so unterrichtet die Bewilligungsbehörde den Träger des Vorhabens unter Angabe der Gründe.

#### 7.6

##### Finanzierungsantrag

Zuwendungen können nur für Vorhaben gewährt werden, die zuvor in das Programm aufgenommen worden sind. Ein Erlass des für Verkehr zuständigen Ministeriums kann die Programmaufnahme ersetzen. In beiden Fällen ist ein entsprechender Finanzierungsantrag erforderlich.

Der Finanzierungsantrag mit den Unterlagen nach 4.1 ist der Bewilligungsbehörde spätestens bis zum 1. Juni des dem vorgesehenen Maßnahmenbeginn vorausgehenden Jahres zweifach vorzulegen.

#### 7.7

##### Bewilligung

Die Bewilligungsbehörde prüft den Antrag auf Erfüllung der Fördervoraussetzungen nach Nr. 4 sowie die Zuwendungsfähigkeit der veranschlagten Ausgaben zeitnah und hält das Ergebnis der Prüfung fest. Bei der Bewilligung ist der im Jahr der Aufnahme des Vorhabens in das Jahresförderprogramm für Nahmobilität (Nr. 7.4) gültige Fördersatz maßgeblich.

##### 7.7.1

##### Zuwendungsbescheid und Unterrichtungspflichten

Die Bewilligungsbehörde erteilt dem Antragsteller den Zuwendungsbescheid. Der Antragsteller hat der Bewilligungsbehörde den anschließenden Maßnahmenbeginn (erste Auftragsvergabe) oder ggf. dessen unplanmäßige Verzögerung unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Die Bewilligungsbehörde kann sich unbeschadet der Nr. 8.2.2 VV/VVG zu § 44 LHO den Widerruf des Zuwendungsbescheides gemäß § 36 VwVfG. NRW. für den Fall vorbehalten, dass mit der Maßnahme bis zum Ende des dem Jahr der Bewilligung folgenden Haushaltsjahres nicht begonnen worden ist.

Die Bewilligungsbehörde unterrichtet das für Verkehr zuständige Ministerium zum Ende eines jeden Quartals listenmäßig über die erfolgten Erst-Bewilligungen.

### 7.7.2

#### Zweckbindungsfrist

Im Zuwendungsbescheid ist für Infrastrukturmaßnahmen eine Zweckbindungsfrist von 20 Jahren festzusetzen. Sie beginnt mit der Vorlage des Verwendungsnachweises.

Abweichend hiervon ist die Zweckbindungsfrist mit 10 Jahren festzusetzen bei:

Fahrradstationen und Fahrradabstellanlagen sowie Ladestationen für Elektrofahrräder

Wegweisungssystemen

grundhaften Erneuerungen

Lichtsignalanlagen, Zählstellen und Markierungsarbeiten

Für Planungsmaßnahmen und Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit ist eine Zweckbindungsfrist nicht festzusetzen.

### 7.7.3

#### Mittelausgleich

Änderungen bei der finanziellen Abwicklung sind vom Zuwendungsempfänger zu beantragen.

Im Mittelausgleich prüft die Bewilligungsbehörde, ob sie den geänderten finanziellen Vorstellungen durch Änderungsbewilligung entsprechen kann.

### 7.7.4

#### Wesentliche Planungsänderung

Beabsichtigt die Bewilligungsbehörde einem Antrag des Zuwendungsempfängers auf Anerkennung einer wesentlichen Planungsänderung ausnahmsweise zu entsprechen, bedarf dies der Zustimmung des für Verkehr zuständigen Ministeriums.

### 7.7.5

#### Änderungen der zuwendungsfähigen Ausgaben bei der Anteilsfinanzierung

Änderungen der zuwendungsfähigen Ausgaben können nur aus besonderen Gründen unter Anlegung eines strengen Maßstabes berücksichtigt werden. Die ausnahmsweise Genehmigung eines Antrages auf Erhöhung der Zuwendungen zur Erreichung des Zweckes im Sinne von Nr. 4.5 VV bzw. Nr. 4.3 VVG zu § 44 LHO erfolgt durch die Bewilligungsbehörde.

Bei Ermäßigung der Gesamtausgaben oder Hinzutreten neuer Deckungsmittel ermäßigen sich die Zuwendungen entsprechend.

### 7.8

#### Auszahlung

Der Zuwendungsempfänger beantragt die Auszahlung bei der Bewilligungsbehörde.

Bei der Auszahlung von Zuwendungen soll aus Vereinfachungsgründen und vorbehaltlich einer abschließenden Prüfung nach Vorlage des Schlussverwendungsnachweises in der Regel von den jeweils fälligen Zahlungsverpflichtungen des Zuwendungsempfängers der Anteil zunächst als zuwendungsfähig anerkannt werden, der dem Verhältnis der gesamten zuwendungsfähigen Ausgaben zu den Gesamtausgaben der Maßnahme entspricht.

### 7.9

#### Verwendungsnachweis

Die Bewilligungsbehörde prüft, ob der Zuwendungsempfänger die bestimmungsgemäße Verwendung der Zuwendungen jährlich durch das fortgeschriebene Ausgabeblatt nachgewiesen hat.

Die Bewilligungsbehörde prüft den zweifach vorzulegenden Verwendungsnachweis und hält das Ergebnis fest. Werden die Abrechnungsunterlagen innerhalb der in den VV/VVG zu § 44

LHO genannten Fristen der Bewilligungsbehörde nicht vorgelegt, so kann diese die Zuwendung aufgrund der bis dahin nachgewiesenen Aufwendungen zu Lasten des Zuwendungsempfängers abrechnen.

7.10

Übersichten über Fördermaßnahmen

Die Bewilligungsbehörde übersendet dem für Verkehr zuständigen Ministerium nach Ablauf des Haushaltsjahres Übersichten über laufende Vorhaben sowie eine Liste der abgerechneten Maßnahmen. Die Bewilligungsbehörde leitet dem Landesbetrieb Information und Technik NRW (IT. NRW) die entsprechenden Dateien auf dessen Verlangen hin zu.

**8**

### **Geltungsdauer**

Diese Richtlinien treten mit Wirkung vom 1. Dezember 2014 in Kraft. Sie treten am 31. Dezember 2019 außer Kraft.

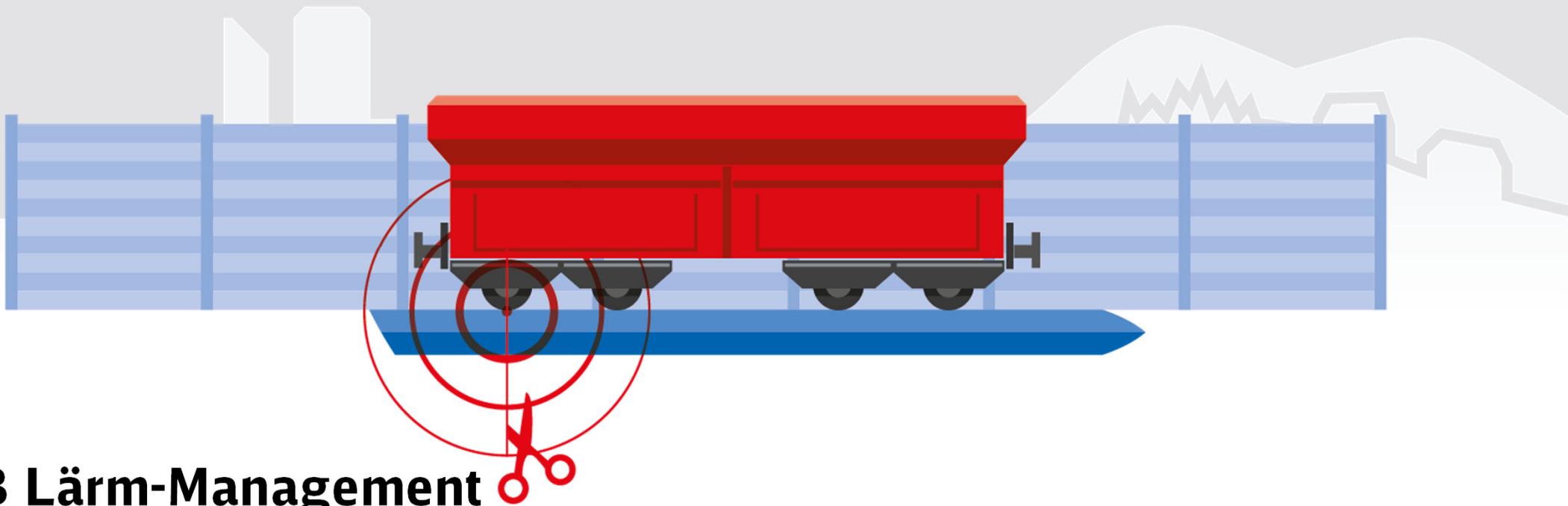
**MBL. NRW. 2014 S. 818.**

---

[\[1\]](#) Zu den Radverkehrsanlagen gehören auch Radschnellwege. Diese sind nach Definition der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) dem Grunde nach Radschnellverbindungen. Sie können sich aus verschiedenen Führungsformen zusammensetzen. Auf die explizite Aufzählung als eigenständiger, förderfähiger Gegenstand wird verzichtet, weil alle möglichen Führungsformen der zu fördernden Radschnellverbindung durch die Aufzählung unter 2.1 erfasst werden.

Copyright 2016 by Ministerium für Inneres und Kommunales Nordrhein-Westfalen

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)											Stand: 22.05.2015										
förderfähiges Vorhaben	Nr. Kom Zu NRW	Kategorie	Rechtsgrundlage	Regel-förder-satz	Zu-schlag Struktur-schwäche	Finanzierungsquellen		Bagatellgrenze	Zweckbindung	KAT	Beispiele hier insbesondere										
						633 61	883 61														
Radverkehrsanlagen	NEU	RAD Radwege	FöRi-Nah Nr. 2.1	70 %	5 %	-	70 % +5%	20.000 EUR	20 Jahre	RAD	Bau und Ausbau - straßenbegleitender Radwege - selbstständig geführter Radwege - gemeinsamer Rad- Gehwege										
		BTR Bahntrassenradwege									Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen Fahrradstraßen										
		SIM Sicherheitsmaßnahmen									Bahntrassenradwege Maßnahmen der Verkehrssicherheit Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen										
Radverkehrsmarkierung	NEU	MAR Markierung	FöRi-Nah Nr. 2.1	70 %	5 %	-	70 % +5%	20.000 EUR	10 Jahre	MAR	Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen sonstige Markierungs- und Beschilderungslösungen										
Radwegweisung	511	WEG Wegweisung	FöRi-Nah Nr. 2.1	70 %	5 %	-	70 % +5%	20.000 EUR	10 Jahre	WEG	Einrichtung von Wegweisungssystemen für Radverkehrsnetze nach den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr NRW (HBR NRW)										
Radschnellwegeplanung (nach Einzelfallentscheidung MBWSV)	525	AUP Ausführungsplanung	FöRi-Nah Nr. 2.1	80 %	-	-	80 %	5.000 EUR	- ohne -	AUP	Ausführungsplanung										
		MAS Machbarkeitsstudie								MAS	Machbarkeitsstudie										
Fußverkehrsanlagen	503	GEW Gehwege	FöRi-Nah Nr. 2.2/2.1	70 %	5 %	-	70 % +5%	20.000 EUR	20 Jahre	GEW	Bau und Ausbau - innerörtliche, separat geführte Gehwege - innerörtliche, in längsgeteilter Baulast liegende Gehwege (FöRi-Nah Nr. 2.1) - von Gehwegen im Zuge von Radschnellwegen										
		Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen																			
		SIM Sicherheitsmaßnahmen									Barrierefreie, fußverkehrsgerechte Kreuzungsausgestaltungen Maßnahmen der Verkehrssicherheit										
Grundhafte Erneuerung - Nahmobilität	NEU	GER Grunderneuerung	FöRi-Nah Nr. 2.1/2.2	70 %	5 %	-	70 % +5%	20.000 EUR	10 Jahre	GER	Erneuerung maßgebender Bestandteile der Verkehrsanlage ohne sonstige wesentliche geometrische Änderung grundlegende Brückenerhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen										
Fahrradstationen	512	FST Fahrradstationen	FöRi-Nah Nr. 2.3	70% max. 1.500 € zwf. Ausgaben je Platz	5 %	-	70 % +5%	20.000 EUR	10 Jahre	FST	Fahrradstationen an Haltestellen des ÖPNV für mehr als 100 Fahrräder, mit mindestens folgenden Dienstleistungen: - Bewachung und Witterungsschutz - Pannenhilfe, Fahrradwartung und Fahrradreparatur - Fahrradvermietung										
Fahrradabstellanlagen	524	FAA Fahrradabstellanlagen	FöRi-Nah Nr. 2.4	70% - max. 1.000 € zwf. Ausgaben je Platz - max. 1.250 € je Fahrradbox (zzgl. 500 € je Ladestation)	5 %	-	70 % +5%	5.000 EUR	10 Jahre	FAA	Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum in kommunaler Baulast, die der Allgemeinheit zugänglich sind Ladestation für Elektofahrräder										
Aufgaben der AGFS	513	OEF Öffentlichkeitsarbeit	FöRi-Nah Nr. 2.5	70 %	5 %	70 % + 5 %	-	5.000 EUR	- ohne -	OEF	Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität										
		MOD Modal Split								MOD	Modal Split										
Zählstellen	NEU	ZST Zählstelle	FöRi-Nah Nr. 2.5	70 %	5 %	-	70 % +5%	5.000 EUR	10 Jahre	ZST	Dauerzählstellen für den Radverkehr										
<p><sup>1)</sup> Zuschlag von 5% bei Vorhaben in strukturschwachen Gebieten:</p> <table border="0"> <tr> <td>Reg.Bez. Arnsberg:</td> <td>Bochum, Dortmund, Hagen, Hamm, Herne, Kreis Unna</td> </tr> <tr> <td>Reg.Bez. Detmold:</td> <td>Bielefeld, Kreis Herford, Kreis Höxter, Kreis Lippe</td> </tr> <tr> <td>Reg.Bez. Düsseldorf:</td> <td>Duisburg, Essen, Oberhausen, Krefeld, Mönchengladbach, Mülheim a.d.R., Remscheid, Solingen, Wuppertal, Kreis Wesel, Niederkrüchten</td> </tr> <tr> <td>Reg.Bez. Köln:</td> <td>Städteregion Aachen, Kreis Heinsberg</td> </tr> <tr> <td>Reg.Bez. Münster:</td> <td>Boitrop, Gelsenkirchen, Kreis Recklinghausen</td> </tr> </table>												Reg.Bez. Arnsberg:	Bochum, Dortmund, Hagen, Hamm, Herne, Kreis Unna	Reg.Bez. Detmold:	Bielefeld, Kreis Herford, Kreis Höxter, Kreis Lippe	Reg.Bez. Düsseldorf:	Duisburg, Essen, Oberhausen, Krefeld, Mönchengladbach, Mülheim a.d.R., Remscheid, Solingen, Wuppertal, Kreis Wesel, Niederkrüchten	Reg.Bez. Köln:	Städteregion Aachen, Kreis Heinsberg	Reg.Bez. Münster:	Boitrop, Gelsenkirchen, Kreis Recklinghausen
Reg.Bez. Arnsberg:	Bochum, Dortmund, Hagen, Hamm, Herne, Kreis Unna																				
Reg.Bez. Detmold:	Bielefeld, Kreis Herford, Kreis Höxter, Kreis Lippe																				
Reg.Bez. Düsseldorf:	Duisburg, Essen, Oberhausen, Krefeld, Mönchengladbach, Mülheim a.d.R., Remscheid, Solingen, Wuppertal, Kreis Wesel, Niederkrüchten																				
Reg.Bez. Köln:	Städteregion Aachen, Kreis Heinsberg																				
Reg.Bez. Münster:	Boitrop, Gelsenkirchen, Kreis Recklinghausen																				



# DB Lärm-Management

## Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2020

---

Deutsche Bahn AG

---

Ying Löschel

---

DB Umwelt

---

Düsseldorf, 09.03.2016

# Lärmschutz ist zentrales Unternehmensziel – Halbierung des Schienenverkehrslärms erfolgt bis 2020

## Infrastruktur

Ortsfeste Wirkung auf  
2.000 Kilometern



## Fahrzeugflotte

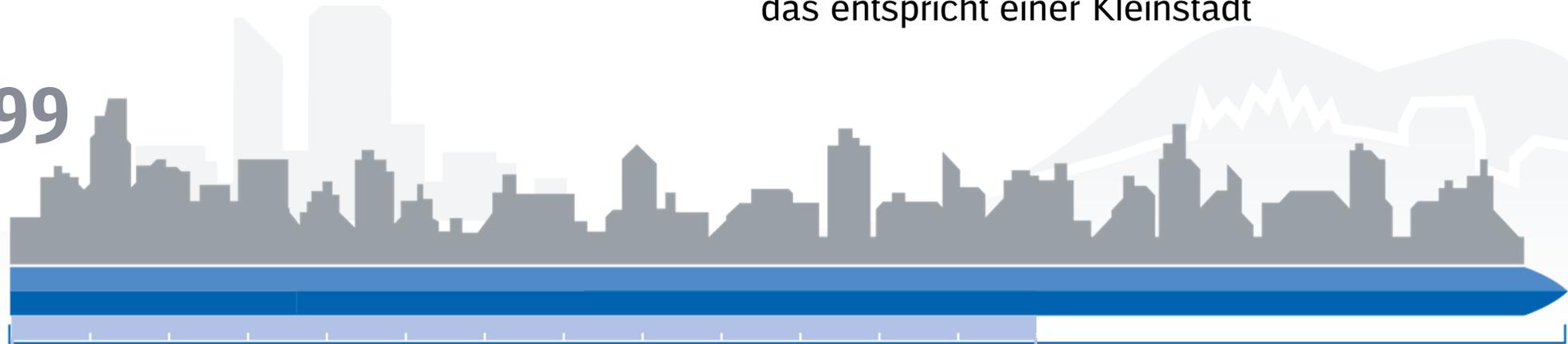
Flächendeckende Wirkung  
durch Umrüstung aller ca.  
55.000 Bestandsgüterwagen  
oder Ersatz durch leise  
Neufahrzeuge

# Lärmsanierungsprogramm an der Infrastruktur macht seit Beginn in 1999 konsequent Fortschritte – Ziele für 2015 konnten alle erreicht werden

**610 km** (2014: 555 km)  
Schallschutzwände

**55.300** (2014: 53.400)  
Wohnungen mit Schallschutzfenstern -  
das entspricht einer Kleinstadt

1999



**1.500 km** (100 km Neusanierung jedes Jahr)  
der besonders lärmbelasteten Strecken sind saniert

2020

## Sonderprogramme:

Konjunkturprogramm II:  
Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II:

7 Innovationen zur Anwendungsreife entwickelt  
Anwendung innovativer Maßnahmen  
erfolgreich abgeschlossen

# Ab 2016 wird Grenzwert Lärmsanierung um 3 dB(A) abgesenkt und das Budget für Lärmsanierung erhöht



**Absenkung Grenzwert Lärmsanierung um 3 dB(A)** und damit Angleichung der Grenzwerte Schiene und Straße



**Erhöhung Bundeshaushaltmittel für Lärmsanierung auf 150 Mio. Euro in 2016**



**Zusammenarbeit BMVI, EBA und DB zur Umsetzung Lärmsanierungsprogramm unter neuen Rahmenbedingungen**

# Innovative Technologien komplementieren das vorhandene Portfolio und können in besonderen topographischen Lagen zum Einsatz kommen

## Konjunkturpaket II (KP II) – Lärminderungsansätze

✓ Anwendungsreif  
 ✗ Nicht anwendungsreif

### An der Lärmquelle

Schienenstegdämpfer/abdeckung ✓



-2/-3 dB(A)

High speed Grinding ✓



-3dB(A)

Beschichtete Schiene / Weiche ✗



### An der Ausbreitung

Gabionenwände ✓



= SSW

Niedrige SSW ✓



bis zu -6dB(A)

Aufsatz Beugungskante \*



-3dB(A)

### Hot spots

Brückentdröhnung ✓



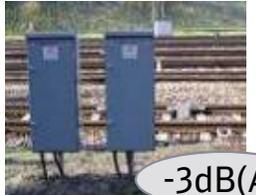
bis zu -6dB(A)

Radsatzschmieranlage ✓



bis zu -8dB(A)

Schienenschmier-einrichtungen ✓



-3dB(A)

- **Erprobung und messtechnischer Wirkungsnachweis von neuen Technologien** zur Lärm- und Erschütterungsminderung im KP II von 2009 bis 2011
- Insgesamt **7 Technologien** als **anwendungsreif** befunden - tatsächliche Einsatzbarkeit vor Ort im Einzelfall zu prüfen und abhängig von Topographie/Gleisgeometrie
- Für **Regelanwendung** dieser Technologien in der Lärmsanierung **schalltechnische Anerkennung** in der **Schall 03 [2012]** sowie **Änderung der Rahmenbedingungen** in der **Förderrichtlinie** notwendig (gem. Förderrichtlinie 2013 Anwendung in begründeten Fällen)

# Umfangreiche Voraussetzungen zur Halbierung des Schienenverkehrslärms konnten bereits geschaffen werden



**Zulassung LL-Sohle** in 2013 war Beginn zur Umrüstung der Güterwagen

Aus dem **Lärmabhängigen Trassenpreissystem** erhalten EVU einen Bonus – das BMVI fördert den Wagenhalter bei der Umrüstung

**Sohlenverfügbarkeit für den Hochlauf** der Umrüstung ist gegeben

# Zur Erreichung des Halbierungsziels in 2020 müssen alle deutschen und europäischen Wagenhalter ihre Bestandsgüterwagen umrüsten

Insgesamt rund **180.000** umzurüstende Bestandsgüterwagen mit Deutschlandrelevanz

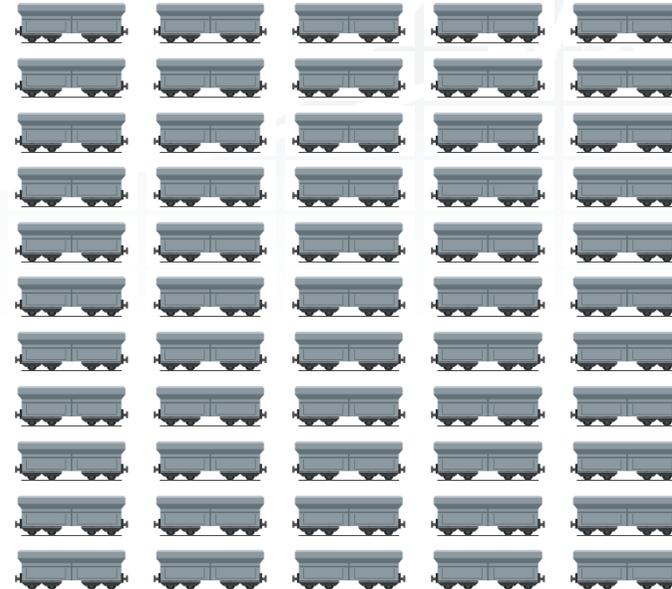
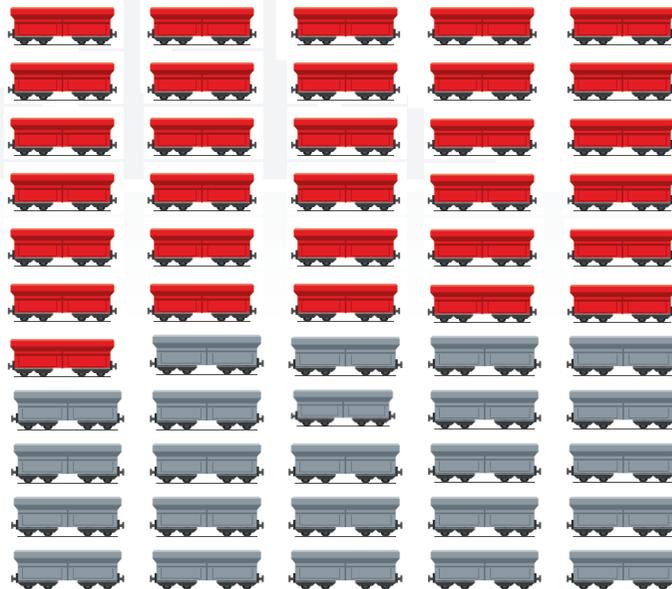


Wagen der DB



Wagen anderer in- und ausl. Wagenhalter/Bahnen

ca. **1/3**

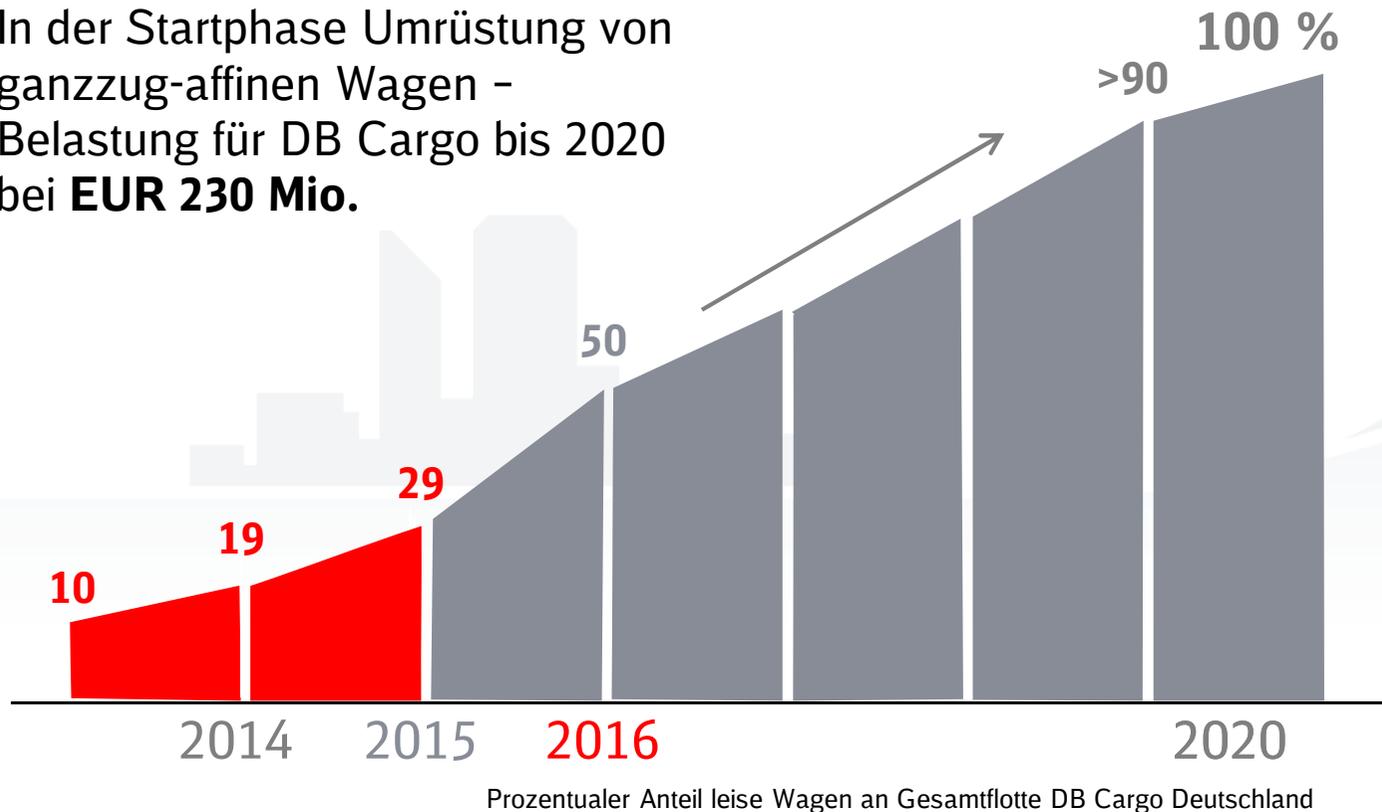


ca. **2/3**

 = 1.800 Wagen

# Ende 2020 wird der Güterwagenpark von DB Cargo aus leisen Neu- und umgerüsteten Bestandsgüterwagen bestehen

In der Startphase Umrüstung von ganzzug-affinen Wagen - Belastung für DB Cargo bis 2020 bei **EUR 230 Mio.**



Umrüstung Bestandsgüterwagen



Bestand und weitere Anschaffung Neuwagen



**DB Cargo  
Insgesamt**

**Ca. 64.000  
leise Wagen bis 2020**

Ende 2015  
Umrüstung für 2016  
Beschaffung Neuwagen 2016

**20.800 Wagen leise  
11.100 Wagen (Plan)  
100 Wagen (Plan)**

# Forderungen aus Koalitionsvertrag sind ambitioniert – Umrüstung anderer deutscher und europäischer Wagenhalter ebenfalls notwendig



Zielstellung aus Koalitionsvertrag anspruchsvoll - **Sektor** bekennt sich zur **Umrüstung bis 2020**

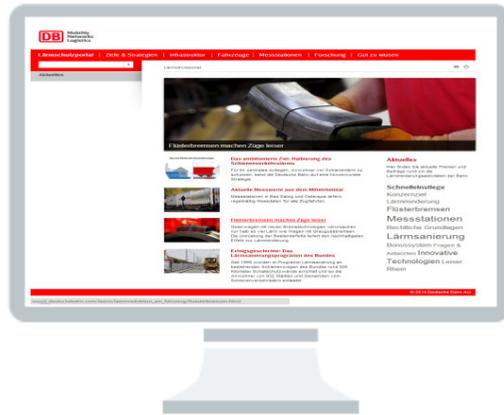


**Ordnungsrecht weder erforderlich** noch **sinnvoll** - massive Beeinträchtigung des Schienengüterverkehrs als Folge



**Alle Wagenhalter** müssen umrüsten oder in neue leise Wagen investieren, damit ein flächendeckender Effekt erzielt wird

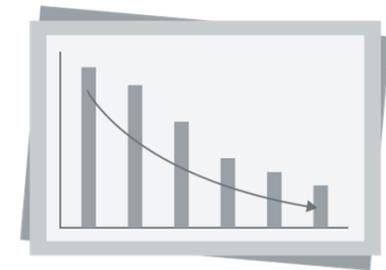
# Die Bahn informiert transparent über Lärmschutzmaßnahmen



Thema **Lärmschutz** auf **DB Homepage** unter Nachhaltigkeit platziert



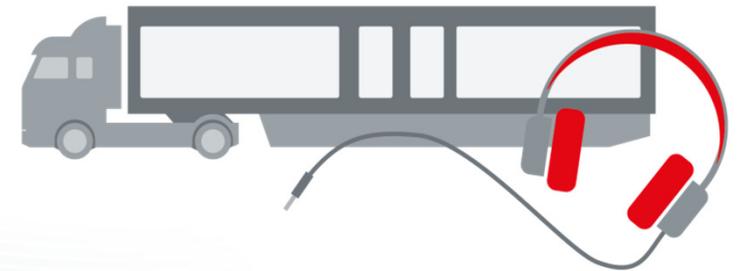
**Broschüre** und **Booklet** enthalten alle wichtigen Kernpunkte zum Thema Schienenverkehrslärm



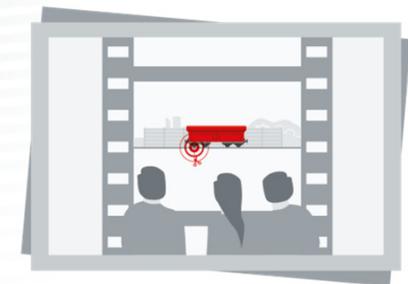
Lärmmesswerte sind live abrufbar unter **„deutschebahn.com/laerm“**

# Innovative Kommunikationsformate machen Lärm und Lärminderungsmaßnahmen gezielt erlebbar

Das **Infomobil Lärmschutz** macht **Wirkung** von Lärmschutzmaßnahmen in lärmbelasteten Regionen **vor Ort für Bürger erlebbar**



Im **InfoPunkt Lärmschutz** in Berlin wird die Wirkung von **Lärmschutzmaßnahmen** auf einer 180° Panoramaleinwand mit 128 stationären Lautsprechern **realitätsgetreu** dargestellt



# Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

