

**Sitzungsvorlage-Nr. 66/1679/XV/2012**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Nahverkehrs- und Straßenbauausschuss</b>	22.02.2012	öffentlich

**Tagesordnungspunkt: 5**  
**Kreisstraßenverkehrskonzept****Sachverhalt:**Neubaumaßnahmen:

Aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung ist bis zur Mitte des Jahrhunderts zu erwarten, dass die heutigen Exporte von Waren und Dienstleistungen weiter signifikant steigen werden und damit auch die Verkehrsnachfrage. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Straße in der langfristigen Perspektive weiterhin die Hauptlast des Güterverkehrs tragen wird. Auch im Personenverkehr wird das Auto trotz des demographischen Wandels langfristig der dominierende Verkehrsträger bleiben und die Personenverkehrsleistung auf der Straße erhöhen. Einige Ursachen für diese zu erwartende weiter steigende Verkehrsnachfrage sind zunehmend arbeitsteilige Arbeitsprozesse, die damit einhergehenden wirtschaftlichen Verflechtungen und die Änderung der Lebensgewohnheiten der Menschen.

Die bereits heute schon vorherrschende hohe Verkehrsnachfrage führt zu Lärm- und Schadstoffemissionen sowie zu Staus, wenn sie das Verkehrsangebot übersteigt. Diese Störungen des Verkehrsablaufes schlagen sich volkswirtschaftlich negativ in Form von Zeitverlusten und weiteren Schadstoffemissionen nieder. Zudem sorgt eine stärkere Nutzung der Straßeninfrastruktur für einen erhöhten Erneuerung- bzw. Erhaltungsbedarf. Die Förderung des kommunalen Straßenbaus muss darum ein zentraler und unentbehrlicher Baustein der Landesverkehrspolitik bleiben. In diesem Zusammenhang wird mit aller Deutlichkeit auf die Wichtigkeit einer GVFG-Nachfolgeregelung für kommunale Verkehrsinfrastrukturprojekte hingewiesen. Für den Zeitraum nach 2019 sollen nach bisheriger Sachlage die GVFG-Mittel durch den Bund vollständig auf Null gefahren werden. Die Fortführung der Finanzierung kommunaler Verkehrsvorhaben muss durch eine landesgesetzliche Regelung (GVFG-Nachfolgegesetz) langfristig gesichert werden. Denn nur so ist der Um- und Ausbau des Straßenraumes zur Anpassung des weiter steigenden respektive des geänderten

Verkehrsaufkommens unter maßgeblicher Einbeziehung der örtlichen Gegebenheiten und nicht zuletzt unter besonderer Berücksichtigung des Radverkehrs möglich.

Das in den folgenden Tagesordnungspunkten 5.1 und 5.2 aufgeführte Kreisstraßenbauprogramm des Rhein-Kreises Neuss ist ein Investitionsrahmenplan und zugleich ein Planungsinstrument der Verwaltung. Es ist kein Finanzierungsplan oder Finanzierungsprogramm. Hinsichtlich der Finanzierung und des Zeitpunktes der Realisierung einer Maßnahme werden keine verbindlichen Festlegungen getroffen. Die Dringlichkeit bzw. Listung der aufgeführten Maßnahmen richtet sich ausschließlich nach der „Baureife“ (Baurecht, in der Regel durch rechtskräftigen Bebauungsplan oder Planfeststellungsbeschluss und Grunderwerb) und der „Finanzierbarkeit“ (nach Maßgabe der jährlich zur Verfügung stehenden Fördermittel seitens des Landes NRW). Die Finanzierung der durchgeführten Maßnahmen erstreckt sich in der Regel über mehrere Jahre. Bei der Fortschreibung des Mehrjahresprogramms berücksichtigt die vorgenommene Abschnittsbildung (für Maßnahmen > 1 Mio. €) einerseits die mehrjährige Bauzeit und andererseits den daraus resultierenden Mittelabfluss. Dies führt in der Summe somit zu einer kostenorientierteren Betrachtungsweise.

Das Kreisstraßenbauprogramm verfolgt klare Ziele, die sich im Einzelnen wie folgt darstellen:

- ⇒ Verbesserung der Verkehrssicherheit durch den Neubau von Umgehungsstraßen und Beseitigung von Engpässen
- ⇒ Förderung des Fahrrades als Verkehrsmittel
- ⇒ Verbesserung der Lebensqualität der Menschen im Rhein-Kreis Neuss durch den Aus- und Umbau von Straßen unter Berücksichtigung verkehrstechnischer und zugleich städtebaulicher Aspekte
- ⇒ Sinnvolle und nützliche Anbindung des Kreisstraßennetzes an das regionale bzw. überregionale Straßennetz

Das vorliegende Investitionsprogramm des Rhein-Kreises Neuss für den Um-, Aus- und Neubau der Kreisstraßen umfasst ein mittelfristiges Investitionsvolumen von 48,18 Mio. EUR bei einem Eigenanteil des Kreises von ca. 17,14 Mio. EUR. Es gibt einen mittelfristigen Ausblick auf die geplanten Baumaßnahmen in den kreisangehörigen Kommunen. Die Mittel für betriebliche und bauliche Unterhaltung sowie Instandsetzung der Kreisstraßen und Radwege sind bei dem angegebenen Finanzvolumen nicht berücksichtigt.

Die Umsetzung des neu aufgestellten Investitionsprogramms muss vor dem Hintergrund der geringen zur Verfügung gestellten Fördermittel des Landes gesehen werden. Mit Blick auf die zurückliegenden Jahre ist grundsätzlich festzustellen, dass die Finanzierung von Zuwendungsmaßnahmen seitens der Bezirksregierung Düsseldorf in ihrer Eigenschaft als Bewilligungsbehörde und die Erteilung von verbindlichen Zusagen in Form von Bewilligungsbescheiden aufgrund der angespannten Haushaltssituation des Landes immer problematischer werden und einen deutlich größeren zeitlichen Vorlauf in Anspruch nehmen.

Vom Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MWEBWV) wird auf der Grundlage des Entflechtungsgesetzes

und der Förderrichtlinien Stadtverkehr (FöRi-Sta) bei einem jährlichen Programmgespräch entschieden, ob die von den Gemeinden, Städten und Kreisen angemeldeten Straßenbaumaßnahmen vom Grundsatz her förderfähig sind und eine Zuwendung hierfür nach dem Entflechtungsgesetz gewährt werden kann.

Im Rahmen des letzten Programmgesprächs am 05. November 2011 bei der Bezirksregierung Düsseldorf wurden die Maßnahmen des Rhein-Kreises Neuss besprochen, die zur Förderung beantragt wurden. Wie auch in den Jahren zuvor wurde vom Zuwendungsgeber keine verbindliche Aussage hinsichtlich der Zuteilung der Förderjahre für die jeweilig beantragten Maßnahmen gemacht. Unter dem Aspekt der knappen Finanzmittel wurde seitens des MWEBWV mitgeteilt, dass eine mittelfristige Maßnahmen- und Finanzplanung mit konkreten Zuteilungen von Förderjahren nicht möglich ist. Dies bedeutet, dass für alle Maßnahmen jeweils vorauszusetzen ist, dass Baurecht und Baureife gegeben sein müssen sowie die Bauvorbereitung einen unverzüglichen Baubeginn erwarten lässt, um eine konkrete Zusage für ein Förderjahr zu erlangen.

Für die Maßnahmen Radweg K 10 zwischen Grevenbroich- Noithausen und Grevenbroich-Barrenstein Gustorf sowie den Radweg K 31 zwischen Grevenbroich - Allrath und Grevenbroich - Barrenstein wurde erfreulicherweise eine Aufnahme in das Förderprogramm 2012 des Landes NRW in Aussicht gestellt, so dass die Maßnahmen im Herbst 2012 — vorbehaltlich der Erteilung des Bewilligungsbescheides — begonnen werden können. Das offizielle Programm zur Förderung des kommunalen Straßenbaus 2012 wird verbindlich im April/Mai des laufenden Jahres durch das Verkehrsministerium des Landes NRW veröffentlicht und bekanntgegeben.

Insgesamt beinhaltet das Kreisstraßenbauprogramm für die Jahre 2013 bis 2017 sechs Straßenbaumaßnahmen und elf Radwegemaßnahmen, deren mittelfristige Realisierung dazu beitragen wird, dass die Kreisstraßen auch in Zukunft den Anforderungen an eine moderne und leistungsfähige Straßen- und Radverkehrsinfrastruktur im Rhein-Kreis Neuss gerecht werden.

Der Fördersatz für den Neu- und Ausbau verkehrswichtiger Straßen beträgt derzeit 60% der zuwendungsfähigen Kosten für Maßnahmen, die nach dem Gesetz zur Entflechtung von Finanzaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) in Verbindung mit den Förderrichtlinien Stadtverkehr bezuschusst werden. Der Fördersatz für Radwegebaumaßnahmen nach dem Förderprogramm für den kommunalen Radwegebau beträgt weiterhin 70 % der zuwendungsfähigen Kosten.

#### Erneuerungsmaßnahmen:

Von der Verwaltung wird seit 2008 neben dem Jahresprogramm für den Neu- und Ausbau von Kreisstraßen ein jährlich neu aufzustellendes separates Erhaltungsprogramm erarbeitet. Hierbei handelt es sich um investive Erneuerungsmaßnahmen zur Substanzerhaltung des Kreisstraßennetzes. Das Programm ist auf investive Substanzerhaltungsmaßnahmen bzw. auf die wesentliche Verbesserung von Teilstücken verschiedener Kreisstraßen fokussiert. Diese über das Kreisstraßenbauprogramm hinausgehenden Investitionen sollen die Bilanzwerte des Infrastrukturvermögens auf einem gewissen Level halten und so einem größeren Nachholbedarf in künftigen Jahren vorbeugen. Die einzelnen Maßnahmen werden je

nach Dringlichkeit unter Berücksichtigung des Ergebnisses der Zustanderfassung und Bewertung, der Verkehrsbedeutung und der Verkehrssicherheit von der Verwaltung in das Erhaltungsprogramm eingestellt. Die Erneuerungsmaßnahmen beschränken sich hierbei nicht nur auf die Wiederherstellung der vorhandenen Straße im ursprünglichen Zustand, sondern berücksichtigen die aktuellen Ansprüche an die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sowie den momentanen Stand der Technik. So sind z.B. Oberbauverstärkungen notwendig, um der starken Verkehrszunahme gerade des LKW-Verkehrs Rechnung zu tragen, oder auch Querschnittsverbreiterungen der Fahrbahn bis hin zu Ergänzungen um Radwege und Seitenstreifen. Nicht zuletzt können solche Erhaltungsmaßnahmen auch eine Verbesserung der Umweltbedingungen mit sich bringen, wie die ordnungsgemäße Fassung und schadlose Ableitung des Niederschlagswassers (z.B. in Wassergewinnungsgebieten).

Folgende Erneuerungsmaßnahmen sind neben den drei aktuellen Neubaumaßnahmen für 2012 eingeplant:

- K 36 Delhoven und Hackenbroich: Erneuerung der Straßenentwässerung (Kanal)
- K 36 Ortsdurchfahrt Delhoven: Erneuerung der Asphaltdeckschicht
- K 1 Langst Kierst - K 9: Erneuerung der Asphaltdeck- und Binderschicht
- K 4 Ortsdurchfahrt Kleinenbroich: Erneuerung der Tunnelbeleuchtung
- K 8 von B 230 - Schlich: Erneuerung der Asphaltdeckschicht
- K 24 von L 375 - Kreisgrenze : Erneuerung der Asphaltdeck- und Binderschicht
- K 26 Tierheim-Oekoven: Erneuerung der Asphaltdeck- und Binderschicht
- K 27 Widdeshoven-Evinghoven: Erneuerung der Asphaltdeck- und Binderschicht
- K 13 Ortsdurchfahrt Rath: Erstmaliger frostsicherer Ausbau der Straße