

Der Regionaldirektor	
Drucksache Nr.:14/1849-1	

	20.11.2024
Fraktionsanfrage Antwort	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verbandsausschuss	zur Kenntnis	02.12.2024	18.1.2

Betreff: Antwort auf die Anfrage der SPD-Fraktion zum Haushalt Mobilität

Anfrage:

Die SPD-Fraktion bittet um schriftliche Beantwortung der folgenden Fragen zum Haushalt Mobilität bis zum kommenden Verbandsausschuss am 02.12.2024.

- a) Für den 1. BA der Allee des Wandels waren im Haushalt 2024 Saldi von -50t € für 2024 vorgesehen, +205t € für 2025 und -200t € für 2026. Im Haushalt 2025/2026 wird für 2024 aber ein Minus von 116t€ angegeben und für 2025 ein Minus von 85t € statt sattem Plus. Warum sind die Auszahlungen für 2024 so stark gestiegen und warum kommt es zum Ausfall der Zuwendungen 2025 (280t €), die aus einem positiven ein negatives Ergebnis machen?
- b) Für den geplanten Tunnel Halde Hoheward sollten 2024 laut Haushalt 2024 noch 142t € für Baumaßnahmen ausgezahlt werden, im Haushalt 2025/2026 stehen allerdings Auszahlungen von 276t €. Was ist der Grund für diese deutliche Steigerung?

Zudem möchten wir die nachfolgenden Veränderungen erläutert haben: Im Haushalt 2024 standen 608t € Zuwendungen noch 420t € Auszahlungen gegenüber. Im Haushalt 2025/2026 lautet das geplante Verhältnis 1.080t € zu 1.350t €. Dies macht aus einem Positiven ein negatives Ergebnis.

- c) Hoesch-Hafenbahn-Weg: Im Mai dieses Jahres wurde im Ausschuss die vorzeitige Inanspruchnahme von Haushaltsmitteln, überplanmäßige Auszahlungen und außerplanmäßige Verpflichtungen (Mittelanpassung von insgesamt knapp 1,8 Mio €) beraten. Wir bitten Sie aufzuschlüsseln wie erfolgreich diese Mittel verwendet wurden und wo diese zusätzlichen Ausgaben im Haushalt 2025/2026 zu erkennen sind.

- d) Das Projekt „Regionales Radwegenetz – Europäische Route der Industriekultur per Rad“, wurde sowohl mit dem Projekt 700026 als auch 700041 zusammengeführt. Warum wurde so verfahren?

Zudem möchten wir wissen, was der konkrete Unterschied in der Arbeit am Projekt „Freizeitmobilitätskonzept Metropole Ruhr – Fortführung“ und „Fortführung Freizeitmobilität - Teil Mobilität“ ist oder wie sich beide ggfs. ergänzen.

- e) Die sonstigen ordentlichen Aufwendungen für die Nahverkehrsplanung betragen 2024 noch 61t €, für 2025 wurden sie im Plan auf 0 € gesenkt und dafür 2026 wieder auf 20t € gesteigert. Wie sind diese Schwankungen zu erklären und ist die Arbeit am Projekt mit einem Budget (vermutlich Sachkosten) von 0 € für möglich?
- f) Der Projektsteckbrief des metropolrad 0700017 sagt 2024 aus: „Eine finanz. Unterstützung bei der Weiterentwicklung wurde seitens des MUNV in Aussicht gestellt“. Der Satz wurde unverändert im Haushalt 2025/2026 übernommen. Wie ist hier der aktuelle Sachstand bezüglich der avisierten Fördermittel? Außerdem werden im neuen Haushalt ab 2025 die Personalkosten deutlich erhöht, wohingegen sonstige ordentliche Aufwendungen nur 2025 höher ausfallen. Wurden hier Stellen geschaffen bzw. wie sind die Schwankungen zu erklären?
- g) Beim Radwegepflegesystem und Radroutenspeicher 700037 wurden für die Jahre 2025/2026 im Vergleich zum Haushalt 2024 nun knapp 100t € gespart. Was bedeutet das für die konkrete Arbeit? Angesichts der parallelen Kürzung beim Freizeitmobilitätskonzept stellt sich uns zudem die Frage: Welche Bedeutung hat das Qualitätsmanagement für die Alltags- und Freizeitmobilität und wie sollen einheitliche Standards erreicht werden?
- h) Die Verschiebung oder Kürzung von Investitionsprojekten betrifft auch solche, die als IGA-relevant gekennzeichnet sind.
- Ergeben sich daraus Auswirkungen mit Blick auf den Start der IGA 2027?
 - Wurden die finanziellen Änderungen mit der IGA-Gesellschaft kommuniziert?
- i) Für die Jahre 2025 und 2026 wurden vom Haushalt 2024 zum Haushalt 2026 die nachfolgenden Radwegebau-Projekte auf 0 gesetzt: Alte Bahntrasse-Wegeverbindung v. d. Halde Hoheward bis zur Emscher; Lohbergtrasse in Dinslaken und Duisburg; Asphaltierung Grugatrasse in Essen und Mülheim. Trotz eines Anstieges der negativen Gesamtsumme bei Investitionen können weniger Projekte umgesetzt werden.
- Welche Auswirkungen hat dies perspektivisch auf Bauprojekte? Wie und wann wird der Ausschuss darüber informiert?

Antwort:

zu a) Im Haushaltsplan für das Jahr 2024 waren folgende investive Auszahlungen und Einzahlungen für das Projekt 0700001 Allee des Wandels, Teilabschnitt 1 vorgesehen:

HH-Plan 2024	Ansatz 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	-
Zuwendungen (i.d.R. Fördermittel)	0 €	140.000 €	455.000 €	589.000 €	-
Auszahlungen für Baumaßnahmen	- 116.000 €	- 85.000 €	- 656.000 €	- 848.000 €	-

Laut Haushaltsplanentwurf 2025/2026 sind unter Berücksichtigung der vorliegenden Änderungsliste folgende investive Auszahlungen und Einzahlungen für das Projekt geplant:

HH-Plan 2025/2026	Ansatz 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Zuwendungen (i.d.R. Fördermittel)	0 €	0 €	525.000 €	600.000 €	0 €
Auszahlungen für Baumaßnahmen	- 145.000 €	- 230.000 €	- 656.000 €	- 750.000 €	- 98.000 €

Zu generellen Verschiebungen bzw. Umplanungen bei Bauprojekten und somit auch bei den Ein- und Auszahlungen wird unter Lit. i) ausführlicher Stellung genommen.

Im Falle der Allee des Wandels, Teilabschnitt 1 (Langenbochumer Straße bis Bahnhofstraße, Hertzen-Westerholt) stellt sich die Situation im Einzelnen wie folgt dar: Umfangreiche Voruntersuchungen, liegenschaftliche Klärungen und Abstimmungen führen zu einer Anpassung der Projektentwicklung. Die konkrete planerische Weiterentwicklung ist für das zweite Halbjahr 2025 vorgesehen. Ein qualifizierter Förderantrag soll 2026 gestellt werden. Erste Mittelabrufe sind damit erst ab 2027 prognostiziert. Förderanträge sind auf Grundlage mindestens einer qualifizierten Entwurfsplanung mit zugehöriger Kostenberechnung zulässig. Erst nach einem positiven Zuwendungsbescheid ist der Zuwendungsempfänger in die Lage Fördermittel abzurufen.

Zu berücksichtigen ist grundsätzlich, dass die Projektdarstellung im NKF-Haushalt gemäß den haushaltsrechtlichen Vorschriften der GO NRW und KomHVO NRW normiert ist und entsprechend der nach § 133 GO NRW erlassenen Muster des Ministeriums erfolgt. Dabei kann selten der komplette Investitionsplan eines Bauprojektes berücksichtigt werden. Somit ist zu beachten, dass bei den Darstellungen in den Haushaltsplänen jedes einzelnen Jahres vorlaufende Planungskosten, die VOR dem betreffenden Haushaltsjahr

liegen, nicht mehr ersichtlich sind, sofern sie nicht das Vorjahr (Planung) oder das Vorvorjahr (Ergebnis) betreffen. Gleichwohl sind diese bei den Zuwendungen (Fördermittel) im sichtbaren Teil des Haushaltsplanes ggfs. berücksichtigt – z.B., wenn der Förderbescheid erst später eingeht, die vorlaufenden Kosten aber förderfähig sind. Gleiches gilt analog für Auszahlungen für Baumaßnahmen und Zuwendungen, die außerhalb der im Haushaltsplan dargestellten mittelfristigen Finanzplanung liegen. Insgesamt liegt bei Projekten über die gesamte Laufzeit (die, wie dargestellt, im Einzelfall vor dem Haushaltsjahr begonnen und nach der mittelfristigen Finanzplanung erst abgeschlossen sein kann) die Förderquote in der Regel bei 80 %. Ausnahmen hiervon kommen zum Tragen, wenn der Eigenanteil des RVR aufgrund von externen Faktoren abweicht.

zu b) Die in der Anfrage dargestellten Veränderungen vom Haushalt 2024 auf den Haushaltsplanentwurf 2025/2026 können hier nicht nachvollzogen werden.

Im Haushaltsplan für das Jahr 2024 waren folgende investive Auszahlungen und Einzahlungen für das Projekt 0700032 Tunnel Halde Hoheward vorgesehen:

HH-Plan 2024	Ansatz 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	-
Zuwendungen (i.d.R. Fördermittel)	0 €	963.000 €	2.073.000 €	418.000 €	-
Auszahlungen für Baumaßnahmen	- 276.000 €	- 952.000 €	- 2.857.000 €	- 576.000 €	-

Laut Haushaltsplanentwurf 2025/2026 sind folgende investive Auszahlungen und Einzahlungen für das Projekt geplant:

HH-Plan 2025/2026	Ansatz 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Zuwendungen (i.d.R. Fördermittel)	298.000 €	648.000 €	1.080.000 €	0 €	0 €
Auszahlungen für Baumaßnahmen	- 372.000 €	- 810.000 €	- 1.350.000 €	0 €	0 €

Insgesamt hat sich die Berechnung der Gesamtprojektkosten verringert. Die Kostenprognose konnte nach einer konservativen Einschätzung in einem frühen Projektstatus mit zunehmender Projektqualifizierung besser eingeschätzt werden.

Die isolierte Betrachtung der Planzahlen in einem einzelnen Jahr der Projektlaufzeit (in der Anfrage Planjahr 2027: -1.350 T€ zu 1.080 T€) ist nicht zielführend, da bei der Berechnung der Fördermittelquote die gesamte Projektlaufzeit betrachtet werden muss; positive und negative „Ergebnisse“ in einzelnen Haushaltsjahren heben sich in der Gesamtschau auf.

zu c) Die Darstellung des Haushaltes erfolgt gemäß den Schilderungen unter Lit. a). Diese amtlichen Muster sehen für vergangene Perioden sowohl im Ergebnis- als auch im Finanzhaushalt die Darstellung des Ergebnisses des Vorjahres (im Haushaltsplan 2025/2026: 2023) und des Ansatzes des Vorjahres (2024) vor. Eine Ergebnisdarstellung des Jahres 2024 und damit die Verwendung der überplanmäßig bereitgestellten Mittel erfolgt erst im Rahmen des NKF-Jahresabschlusses 2024 oder der Fortschreibung des Doppelhaushaltes 2025/2026.

Die Mittelanpassungen von rund 1,80 Mio. Euro bei dem Projekt Hoesch-Hafenbahn-Weg sind vor dem Hintergrund drohender Ausfälle bei der Förderung im Zusammenhang mit der noch nicht bewilligten Verlängerung des Zuwendungsbescheides eingeplant worden, um handlungsfähig zu sein und notwendige Auftragsvergaben abwickeln zu können. Für laufende Aufträge für den Streckenausbau des 1. Bauabschnittes, 2. Teillos sind derzeit Mittel in Höhe von 1.545.037,69 Euro gebunden.

Die Prognose im Rahmen der laufenden Bewirtschaftung des Haushaltes 2024 stellt unterdessen Auszahlungen in Höhe von rund 1,170 Mio. Euro sowie Einzahlungen in Höhe von rund 840 Tsd. Euro bis zum Jahresende 2024 auf.

zu d) Die neue Projektbeschreibung ist nicht in den Haushaltsplanentwurf übernommen worden. Es handelt sich um einen redaktionellen Fehler, der im endgültigen Haushaltsplan korrigiert wird.

Eine Zusammenführung des Projektes Regionales Radwegenetz – Europäische Route der Industriekultur per Rad“ mit dem Projekt 0700026 „Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr“ ist nicht vorgesehen.

Das Projekt „Regionales Radwegenetz – Europäische Route der Industriekultur per Rad“ wurde dem Projekt 0700041 „Fortführung Freizeitmobilität - Teil Mobilität“ zugeordnet. In diesem Projekt wird insbesondere die Vernetzung als Schwerpunkt bearbeitet.

Im Projekt 0700035 „Freizeitmobilitätskonzept Metropole Ruhr – Fortführung“ werden die Maßnahmenvorschläge für die ausgewählten Piloträume mit RVR-Bezug weiter konkretisiert und erste Schritte in eine mögliche Umsetzungsreife angegangen. Beide Projekte ergänzen sich in der Umsetzung der Ergebnisse des Freizeitmobilitätskonzeptes.

Der Haushaltsansatz 0400001 Routen- und Qualitätsmanagement dient im Schwerpunkt dem operativen Tagesgeschäft (Pflege und Unterhaltung) für das wegweisende Knotenpunktsystem. Aus diesem Grund wurde das Projekt „Europäische Route der Industriekultur per Rad“ dem Haushaltsansatz 0700041 Fortführung Freizeitmobilität - Teil Mobilität zugeordnet.

- zu e) Im Projekt 0700022 Regionale Nahverkehrsplanung kann durch Eigenleistungen der Verwaltung der Mittelbedarf an Sachaufwendungen deutlich reduziert werden. Für das Jahr 2026 ist eine externe Unterstützung vorgesehen.
- zu f) Die neue Projektbeschreibung ist nicht in den Haushaltsplanentwurf übernommen worden. Es handelt sich um einen redaktionellen Fehler, der im endgültigen Haushaltsplan korrigiert wird.

Hinsichtlich der seinerzeit in Aussicht gestellten Fördermittel gibt es aktuell keine neuen Erkenntnisse.

Für das Projekt 0700017 metropolradruhr stehen keine zusätzlichen Stellen zur Verfügung. Die Schwankungen bei der Prognose der Personalkosten ergeben sich aus Personalanteilen verschiedener Stellen, die in den entsprechenden Kalenderjahren auch für andere Teilaufgaben (z.B. Monitoring) benötigt werden.

- zu g) Der Radroutenspeicher ist ein Fachinformationssystem, das als einheitliches Werkzeug und Datenbank vom RVR und seinen Gebietskörperschaften dazu genutzt werden kann, Radinfrastrukturdaten zentral vorzuhalten. Der Radroutenspeicher ist somit die Grundlage für einheitliche Standards in der Datenstruktur.

Der Haushalt 2024 enthielt im Steckbrief Radroutenspeicher eine unbesetzte Stelle. Während der Vakanz wurden die Arbeiten an diesem Thema im Referat 9 Geoinformation und Raumbewertung auf verschiedene Mitarbeitende verteilt. Die Stelle wurde dann für den Haushalt 2025 in andere Projekte umgewidmet, was zu der Personalkostenreduktion im Vergleich von 2024 zu 2025 führt. Die Änderung ist daher rein buchhalterisch ohne Auswirkungen auf die konkrete Arbeit zu verstehen.

Die Haushaltsplanansätze für das Projekt 0400001 Routen- und Qualitätsmanagement im radrevier.ruhr wurden nicht gekürzt. Die Änderung in den Beträgen rührt daher, dass der Posten für die „Europäische Route Industriekultur per Rad“ in den Haushaltsansatz 0700041 Fortführung Freizeitmobilität - Teil Mobilität verschoben wurde. Die Kernaufgaben des Routen- und Qualitätsmanagements radrevier.ruhr unterscheiden sich deutlich vom Freizeit- und Mobilitätskonzept. Der Schwerpunkt liegt im operativen Tagesgeschäft für das wegweisende Knotenpunktsystem. Die hierzu tätigen Unternehmen arbeiten auf Basis von langfristigen Rahmenverträgen für den RVR.

Die Einhaltung einheitlicher Qualitätsstandards bei Wegebreiten und Wegeoberflächen, inklusive der Bankettpflege und StVO-Wegweisung sind

durch das Routen- und Qualitätsmanagement allein nicht zu erreichen. Lösungsansätze hierzu kann ein begonnenes Modellprojekt „Regionale Radwegeunterhaltung durch den RVR“ zukünftig aufzeigen.“

- zu h) Unter die Kategorie „Projekte mit IGA-Relevanz“ fallen zum derzeitigen Zeitpunkt die Projekte Tunnel Halde Hoheward und die Asphaltierung der Rheinischen Bahn in Essen-Frohnhausen.

Die Umsetzung von vormals mit „IGA-Relevanz“ gekennzeichneten weiteren Projekten erfolgt aufgrund verschiedener, hemmender Faktoren nicht bis zum Präsentationsjahr der IGA. Dazu zählen u.a. die fehlende Grundstücksverfügbarkeit, die nicht zeitnahe bzw. fristgerechte Realisierbarkeit der Vorhaben vor dem Hintergrund komplexer planerischer Fragestellungen. Der Start der IGA ist durch die Veränderungen bei den Investitionsprojekten nicht betroffen.

Die IGA-Gesellschaft ist im regelmäßigen Austausch über die Veränderungen informiert.

- zu i) Die Verschiebungen in den Ein- und Auszahlungen bei Radinfrastrukturprojekten dieser Art sind abhängig von sehr vielen externen Einflüssen, auf die der RVR als Projektträger praktisch keinen Einfluss hat. Dazu zählen neben politischen Rahmenbedingungen auf Landes- und kommunaler Ebene auch fördertechnische Fragen z.B. der Programmauswahl und Mittelverfügbarkeit in Förderprogrammen. Daneben gestaltet sich die Zusammenarbeit mit Projektpartnern zunehmend komplex, da auch die jeweiligen Belegheitskommunen und beauftragten Planungsbüros unter einer arbeitsmarktbedingten hohen Personalfuktuation leiden.

Weiterhin steigen die fachlichen Anforderungen an den Radwegebau in einem äußerst dicht besiedelten urbanen Raum wie dem Ruhrgebiet kontinuierlich an; so sind neben den bekannten naturschutzfachlichen Anforderungen und Fragen der Grundstücksverfügbarkeit immer öfter auch sich überlagernde Nutzungsansprüche sowie nachbarrechtliche und Aspekte der Stadtgesellschaft zu berücksichtigen. Diese Gemengelage machen eine fokussierte fachlich-inhaltliche Arbeit an dem betreffenden Bauprojekt im Einzelfall zu einer Herausforderung, die i.d.R. nicht zu einer Beschleunigung in der Ausführungsplanung und/oder im Baufortschritt führt. So müssen aufgrund dieser Umstände immer öfter Umplanungen hinsichtlich der Ausführung bestimmter Gewerke vorgenommen werden, die sich ggfs. wesentlich auf die Frage des Zeitpunktes der Förderantragstellung auswirken. Der Zeitpunkt, ab dem der RVR für einzelne Projekte Zuwendungen abrufen kann, ist vom Jahr der Förderantragstellung abhängig.

Dass im Einzelfall bzw. kumuliert über alle Bauprojekte die Projektkosten insbesondere im investiven Teil steigen, ist vor allem auf

Baukostensteigerungen zurückzuführen, welche sich über die Projektlaufzeit ergeben. In der Regel sind diese Baukostensteigerungen förderfähig. In Einzelfällen kann es zu Planungsänderungen kommen, die nicht vom Fördermittelbescheid abgedeckt sind; in diesen Fällen wird der Ausschuss für Mobilität informiert, sofern dies erforderlich ist.

Sofern die Erhöhung von Projektkosten förderfähig ist, halten sich die fiskalischen Auswirkungen auf das einzelne Projekt im Rahmen. Auch hier kann es aber in Einzelfällen zu zeitlichen Verzögerungen im Planungs- und/oder Baufortschritt kommen, wenn z.B. aufgrund von naturschutzfachlichen Anforderungen zusätzliche Planungsschritte erforderlich werden, die nicht vorhersehbar waren. Vor dem verbindlichen Beginn eines Bauprojektes wird die Verwaltung von den Verbandsgremien einen Baubeschluss einholen. Dann kann auch ein deutlich stabilerer Investitionsrahmen beraten werden. Kommt es anschließend dennoch zu wesentlichen Verzögerungen oder wesentlichen Steigerungen des Eigenanteils des RVR, wird der Ausschuss für Mobilität umgehend in geeigneter Form unterrichtet. Darüber hinaus legt das Referat 21 dem Ausschuss für Mobilität seit 2022 jährlich einen Statusbericht über die Fortschritte in den Radinfrastrukturprojekten sowie zum Routen- und Qualitätsmanagement vor.

Sachbearbeiter/in	Referat / Referatsleiter/in	Bereich / Beigeordnete/r	Regionaldirektor Garrelt Duin
Gabryszczak, Torsten	Wagener, Maria	Bereich III Planung	
Akt.zeichen		Kuczera, Stefan	