



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Ludger Wilde	28.04.2020
66	StR Arnulf Rybicki	
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Andreas Meißner	22915	-
Ulrich Umschlag	24022	

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Lütgendortmund	19.05.2020	Empfehlung
Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün	26.05.2020	Empfehlung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	04.06.2020	Empfehlung
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	10.06.2020	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	18.06.2020	Empfehlung
Rat der Stadt	18.06.2020	Beschluss

Tagesordnungspunkt

Förderprojekt Emissionsfreie Innenstadt - hier: Baubeschluss für eine P+R-Anlage in Dortmund-Kley

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Dortmund beschließt im Rahmen des Förderprojektes „Stadtluft ist (emissions-)frei - Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt“ den Bau einer „Park+Ride-Anlage in Dortmund-Kley (P+R-Anlage DO-Kley)“ mit einem Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von 487.000 €.

Davon entfallen 200.000 € auf das Jahr 2020 und 287.000 € auf das Jahr 2021. Zusätzlich entstehen beim Tiefbauamt (StA66) aktivierbare Eigenleistungen in Höhe von ca. 58.440 € (jeweils 29.220 € in den Jahren 2020 und 2021), die nicht zahlungswirksam sind.

Die Auszahlungen in Höhe von insgesamt 487.000 € werden durch Landes- und Fördermittel der Europäischen Union (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung - EFRE) in Höhe von insgesamt 389.600 € refinanziert (80 % der förderfähigen Baukosten).

Der städtische Eigenanteil der Baumaßnahme beträgt insgesamt 97.400 € (20 % der förderfähigen Baukosten).

Ein entsprechender Zuwendungsbescheid liegt bereits vor.

Für diese Maßnahme können keine Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) erhoben werden.

Die Investition führt ab dem ersten vollen Nutzungsjahr (dem Haushaltsjahr 2022) zu jährlichen Aufwendungen in der städtischen Ergebnisrechnung in Höhe von insgesamt 16.004 €.

Die Auflösung von Sonderposten und zukünftig entfallende Aufwendungen führen ab dem ersten vollen Nutzungsjahr zu einer Nettobelastung der Ergebnisrechnung in Höhe von 4.144 € pro Jahr.

Personelle Auswirkungen

Durch den Baubeschluss der „P+R-Anlage DO-Kley“ ergeben sich beim Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (StA61), beim Grünflächenamt (StA63), beim Tiefbauamt (StA66) und beim Amt für Stadterneuerung (StA67) keine personellen Mehrbedarfe.

Die Steuerung des Projekts erfolgt mit dem für das Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“ eingesetzten Personal beim Stadtplanungs- und Bauordnungsamt. Im Grundsatzbeschluss zur Emissionsfreien Innenstadt (DS-Nr. 07415-17) und dem Zwischenbericht (DS-Nr. 12700-18) wurden die personellen Auswirkungen des Gesamtprojekts bereits dargelegt und im Rahmen der vergangenen Haushaltsplanung berücksichtigt.

Die Maßnahme kann mit dem jeweils vorhandenen Personal und den vorhandenen Personalaufwandsbudgets umgesetzt werden.

Finanzielle Auswirkungen

Die Umsetzung des Projektes „P+R-Anlage DO-Kley“ mit einem investiven Gesamtvolumen in Höhe von 487.000 € soll im Haushaltsjahr 2020 und 2021 im Budget des Amtes für Stadterneuerung (StA67) bei der Finanzstelle 67W00914015201 (Emissionsfreie Innenstadt bei StA67) erfolgen.

Die Baumaßnahme beinhaltet anteilig: Straßenbau, inkl. deren Straßenbegleitgrün (ca. 456.000 €) und Beleuchtung und Beschilderung (ca. 31.000 €).

Die Auszahlungen in Höhe von insgesamt 487.000 € werden durch Landes- und Fördermittel der Europäischen Union (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung - EFRE) in Höhe von insgesamt 389.600 € refinanziert (80 % der förderfähigen Baukosten).

Der städtische Eigenanteil der Baumaßnahme beträgt insgesamt 97.400 € (20 % der förderfähigen Baukosten).

Ein entsprechender Zuwendungsbescheid liegt bereits vor.

Für diese Maßnahme können keine Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) erhoben werden.

Beim StA66 entstehen in den Haushaltsjahren 2020 und 2021 Erträge aus aktivierbaren Eigenleistungen (Konto 470100) in Höhe von insgesamt 58.440 € (12% der Baukosten).

HH-Jahr	Erträge aus aktivierbaren Eigenleistungen (470100)
2020	-29.220 €
2021	-29.220 €
Summe:	- 58.440 €

Die investiven Auszahlungen und Einzahlungen des Projektes „P+R-Anlage DO-Kley“ sind beim StA67 für die Haushaltsjahre 2020 und 2021 wie folgt geplant.

Lfd. Nr.	Teilmaßnahme	Finanzpositionen	PSP-Elemente	2020 [Euro]	2021 [Euro]	Summe [Euro]
1.	Straßenbaumaßnahme und Straßenbegleitgrün	78081.0 Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen	67W0091401 5201AF00001	200.000	256.000	456.000
2.	Beleuchtung und Schilder				31.000	31.000
Auszahlungen:				200.000	287.000	487.000
		680200 Investitionszuweisungen vom Land	67W0091401 5201ZF00001	-60.000	-86.100	-146.100
		680800 Investitionszuweisungen von anderen Bereichen (EU)		-100.000	-143.500	-243.500
Einzahlungen (Fördermittel 80%):				-160.000	-229.600	-389.600
Saldo (Städtischer Eigenanteil 20%):				40.000	-57.400	97.400

Die Bewirtschaftung erfolgt im Teilfinanzplan des StA67, innerhalb der Projektmaßnahme 67W00914015201 (Emissionsfreie Innenstadt bei StA67) unter den PSP-Elementen (PSP-E) 67W00914015201AF00001 (Emissionsfreie Innenstadt neue investive Maßnahmen) und 67W00914015201ZF00001 (Emissionsfreie Innenstadt investive Zuwendungen).

Die investiven Mittel stehen in den Haushaltsjahren 2020 und 2021 beim StA67 vollständig und planmäßig unter den oben genannten PSP-E zur Verfügung. Es erfolgt keine Ausweitung der Finanzrechnung.

Die Auswirkung der Investition auf die Ergebnis- und Finanzrechnung, die Finanzierung der Investition sowie die aus der Investition folgende jährliche Belastung der Ergebnisrechnung sind in Anlage 1 und 2 ausführlich dargestellt.

Alle entstehenden Anlagen (Straße mit Straßenbegleitgrün und Beleuchtung und Schilder) werden nach deren Fertigstellung (ab ca. 01.04.2021) beim StA66 aktiviert. Die Unterhaltung erfolgt anteilig durch StA66 (für Straße, Beleuchtung und Schilder) und durch StA63 (für das Straßenbegleitgrün).

Die Abschreibungen in Höhe von insgesamt 545.440 €, die Erträge aus aktivierbaren Eigenleistungen in Höhe von 58.440 € und die Erträge aus der Auflösung der Sonderposten in Höhe von insgesamt 389.600 € werden aus der Teilergebnisrechnung des StA66 unter den bestehenden Ansätzen des Produktes 66_0120202 wie folgt bestritten:

Jahr	Abschreibungen (572300)	Erträge aus aktivierten Eigenleistungen (470100)	Erträge aus der Auflösung von Sonderposten (414200 und 414800)	städtischer Eigenanteil
2020	0 €	-29.220 €	0 €	-29.220 €
2021 (9 Monate)	10.878 €	-29.220 €	-7.770 €	26.112 €
2022 bis 2040 (jährlich)	14.504 €	0 €	-10.360 €	4.144 €
2041 (einmalig)	13.202 €	0 €	-9.430 €	3.772 €
2042 bis 2060 (jährlich)	12.768 €	0 €	-9.120 €	3.648 €
2061 (3 Monate)	3.087 €	0 €	-2.205 €	882 €
Summen:	545.440 €	-58.440 €	- 389.600 €	97.400 €

Die Investition bedingt einen jährlichen Folgeaufwand für Betrieb und Unterhaltung aller Anlagen (Straße mit Straßenbegleitgrün und Beleuchtung und Schilder) in Höhe von insgesamt 16.004 €. Darin enthalten sind 14.504 € für Abschreibungen und 1.500 € für den lfd. Betrieb und Unterhaltung (ab dem ersten vollständigen Jahr der Nutzung, dem Haushaltsjahr 2022).

Insgesamt führen Abschreibungen, Auflösungen von Sonderposten und Folgeaufwendungen, ab dem ersten vollen Nutzungsjahr (dem Haushaltsjahr 2022), zu einer Nettobelastung der Ergebnisrechnung in Höhe von 4.144 € pro Jahr.

Die StÄ 63 und 66 werden diese Aufwendungen aus dem laufenden Budgets bei den Produkten 63_0131201 "Verwaltung öffentliches Grün" und 66_0120202 "Unterhaltung von Straßen, Brücken, Tunnel und Verkehrstechnik" bestreiten.

Insofern erfolgt keine Ausweitung der Budgets bei den StÄ'n 63 und 66 für Betrieb, Unterhaltung und Abschreibungen.

Resultierend aus der Bezuschussung der Baumaßnahme „P+R-Anlage DO-Kley“ mit Fördergeldern ist ein Erhalt über einen Zeitraum von mindestens fünfzehn Jahren zu gewährleisten (förderrechtliche Zweckbindung).

Klimaauswirkungen

Mit der Errichtung der P+R-Anlage DO-Kley wird der Umstieg vom Pkw auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gefördert. Damit werden Pkw-Fahrten und somit auch CO₂ eingespart.

Ullrich Sierau
Oberbürgermeister

Jörg Stüdemann
Stadtkämmerer/Stadtdirektor

Arnulf Rybicki
Stadtrat

Ludger Wilde
Stadtrat

Begründung

1. Grundlagen

Durch die Förderung von Park+Ride (P+R) entlang der Hauptzufahrtsstraßen bzw. der Achsen des kommunalen und regionalen Schienenverkehrs können Pkw-Fahrten auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bzw. Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verlagert werden. Gerade im Zusammenspiel mit den Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement in der City bedarf es entsprechender Angebote für Beschäftigte und Besucher*innen der Innenstadt. Es soll daher an der S-Bahn-Station Dortmund-Kley im Stadtbezirk Lütgendortmund eine P+R-Anlage geschaffen bzw. aufgewertet werden. Zusätzlich soll ein *Bike & Ride*-Angebot (B+R) realisiert werden. Grundlage hierfür bildet das P+R- und B+R-Konzept der Stadt Dortmund aus dem Jahre 2005. Im Rahmen dieses Konzeptes sind bereits Potenziale für P+R und B+R ermittelt worden. Die Umsetzung der P+R-Anlagen konnte jedoch mangels finanzieller und personeller Ressourcen bei der Stadt Dortmund bisher nicht realisiert werden und soll daher nun mittels der Fördermittel aus dem Projekt Emissionsfreie Innenstadt erfolgen.

Die Maßnahme „P+R Kley (A5)“ bildet eine der 16 Maßnahmen im Förderprojekt „Stadtluft ist (emissions-)frei – Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt“ (kurz: Emissionsfreie Innenstadt; s. DS-Nr. 07415-17, 12700-18 und 13819-19) mit einer dreijährigen Laufzeit vom 01.05.2019 bis 30.04.2022. Die Stadt Dortmund hat mit dem Förderantrag Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von rd. 8 Mio. € beantragt. Durch eine Förderquote von 80% erhält die Stadt Dortmund in den nächsten drei Jahren rd. 6,3 Mio. € Fördermittel für die Umsetzung der Maßnahmen.

2. Derzeitige Situation

Der S-Bahnhof „Kley“ sorgt mit der hier zwischen Dortmund und Solingen über Düsseldorf verkehrenden S1 für gute und häufige Verbindungen in die Dortmunder Innenstadt, aber auch in Richtung Bochum, Essen und Duisburg. Mit der Taktverdichtung von 20 auf 15 min in der Zeit zwischen 6 Uhr und 19 Uhr, die seit Dezember 2019 zwischen Dortmund und Essen vom VRR angeboten wird, hat sich die Fahrtenanzahl von 3 auf 4 Fahrten pro Stunde und Richtung deutlich erhöht.

Fahrgastbefragung

Das Projektteam Emissionsfreie Innenstadt hat im November 2019 – vor der Taktumstellung – die Auslastung der vorhandenen Stellplatzanlage untersucht und darüber hinaus eine Fahrgastbefragung durchgeführt. Durch die Befragung können Aussagen zur Anreiseart der Fahrgäste, Angaben zu Ziel und Zweck der Fahrt sowie zur Fahrtenhäufigkeit gemacht werden. In Auszügen wird auf die Ergebnisse im Folgenden zurückgegriffen.

Zu den Fahrgästen zählen überwiegend Bürger*innen aus Kley (60%). Hinzu kommen Dortmunder Einwohner*innen aus den angrenzenden Wohngebieten der Stadtteile Lütgendortmund, Kirchlinde und Marten. Ebenso sind Nutzer*innen aus dem Ennepe-Ruhrkreis (v.a. Witten-Stockum) zu verzeichnen. Die Anreise zum S-Bahnhof erfolgt zu Fuß (60%), mit dem PKW (17%), den Buslinien 470 / 440 (16%), und dem Fahrrad (6%).

Rd. 75% der Fahrgäste nutzen den Haltepunkt (fast) täglich oder an 4-5 Tagen pro Woche und sind somit Stammkunden. Bei den Zielen gibt es in etwa eine Gleichverteilung in Richtung Osten (Dortmund) und Westen (Bochum, Essen,...). Das am häufigsten genannte Ziel war jedoch die Dortmunder Innenstadt (30%), gefolgt von Bochum (20%), Essen (15%) und Dortmund-Universität (15%).

Auslastung der bestehenden provisorischen P+R-Anlage

Der Haltepunkt verfügt derzeit über eine provisorische P+R-Anlage mit 18 Stellplätzen, die über den Kleyer Weg erreicht wird. Die Anlage ist nicht als solche beschildert und verfügt über keine Befestigung oder Markierung. Die Auslastung betrug bei der Erhebung im November maximal 13 Fahrzeuge (72%). Eine volle Auslastung kann wegen ungeordnetem Abstellen der PKW nur selten erreicht werden. Ebenso ist bei Starkregen durch Pfützenbildung die Nutzbarkeit stark eingeschränkt.

Im Umfeld bestehen weitere öffentliche Stellplätze. Vor allem die Stellplätze nördlich der S-Bahn sind aufgrund der konkurrierenden Nutzung durch Beschäftigte stark ausgelastet.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie Barrierefreiheit

Die Möglichkeit des geordneten und sicheren Abstellens von Fahrrädern besteht heute nur eingeschränkt in Form von sieben Bügeln am Ausgang zur S-Bahn-Station von der Gehrenstraße. Daher werden die Fahrräder derzeit an Gegenständen, wie z. B. Masten der Straßenbeleuchtung oder Schilderpfosten, abgestellt, was zu Einschränkungen auf dem Gehweg führt. Trotz winterlichen Wetters waren die vorhandenen Fahrradabstellanlagen zum Zeitpunkt der Erhebung überlastet (12 abgestellte Räder in sieben Bügeln).

Zudem ist die Bushaltestelle nicht barrierefrei ausgebaut, was das Ein- und Umsteigen für seh- und mobilitätsbeeinträchtigte Menschen erschwert und unattraktiv macht.

3. Künftige Planung und Anforderungen

Es ist der Bau einer den Anforderungen der Nutzer entsprechenden *Park & Ride*-Anlage vorgesehen (vgl. Anlage 3). Die zurzeit wassergebundene Decke wird durch eine Oberflächenbefestigung aus Betonpflaster (Parkfläche) bzw. Asphaltbeton (Fahrgasse) mit entsprechendem Unterbau ersetzt.

Die Entwässerung der Fläche erfolgt in die angrenzende, aufbereitete Grünfläche.

Durch die Schaffung eines geregelten Stellplatzangebotes mit 32 Parkständen können zukünftig deutlich mehr PKW als zum heutigen Zeitpunkt am Haltepunkt „Kley“ bedient werden. Die Gefahr des gegenseitigen Zuparkens besteht nach dem Umbau nicht mehr, da eine Ausbildung der Anlage entsprechend der einschlägigen Richtlinien erfolgt. Auch das Ein- und Ausparken vereinfacht sich mit der Realisierung der Maßnahme.

Die Einrichtung von zwei Behindertenstellplätzen (gemäß DIN 18040-3) im Nahbereich der S-Bahnzugänge und unmittelbar am Bushaltepunkt und die barrierefreie Erschließung tragen zu kurzen Wegen und einem einfacheren Umstieg Behinderter vom PKW in Bus oder S-Bahn bei.

Außerdem ist eine Fahrradabstellanlage (B+R-Anlage) mit Überdachung und integriertem Wartebereich für die Busnutzer geplant. Diese soll an der heutigen Bushaltestelle angeordnet werden um Laufwege zu optimieren. Die Herstellung dieser *Bike & Ride*-Anlage mit 15

Fahrradbügel sorgt dafür, dass zukünftig keine abgestellten Fahrräder die Nutzung des Gehwegs oder Zufahrten einschränken. Abgestellte Räder können dann – den Ansprüchen an eine gute Radinfrastruktur entsprechend – sicher und trocken untergebracht werden. Hierdurch wird die Anreise via Fahrrad attraktiver und der Umweltverbund wird gestärkt.

Die geplanten Leiteinrichtungen im Bereich des Bushaltepunktes erleichtern sehbehinderten Menschen den Umstieg vom Bus in die S-Bahn.

4. Ziele

Insgesamt trägt das Vorhaben durch die Verringerung des Verkehrsaufkommens im Bereich der Dortmunder Innenstadt zur Verminderung von CO₂- und Schadstoffemissionen bei. Die Verkehrsverlagerung von PKW auf Fuß, Rad und ÖPNV durch attraktivere Schnittstellen ist dafür unerlässlich. Dadurch wird der Umweltverbund gestärkt.

Durch die Fahrgastbefragung konnte die durchschnittliche Wegelänge, die von den heutigen P+R-Nutzern mit der S-Bahn zurückgelegt wird, ermittelt werden. Unterstellt man, dass diese durchschnittliche Wegelänge von rd. 31 km auch von den neu gewonnenen P+R-Kunden zurückgelegt wird, kann eine jährliche Einsparung von 2,89 t CO₂ je zusätzlichem P+R-Nutzer erzielt werden.

5. Evaluierung und Kommunikation

Inwieweit die P+R-Anlage die Nutzung des S-Bahnhofs Kley durch P+R-Kunden verstärkt, wird in einer Untersuchung nach Realisierung der Anlage ermittelt. Um die Nutzung und den Bekanntheitsgrad zu steigern, werden der Bau und die Fertigstellung im Rahmen der aktuellen Kampagne UmsteiGERN beworben und kommuniziert.

6. Kosten

Die Kosten der Maßnahme werden mit ca. 487.000 € (brutto) kalkuliert und sind zu 80% förderfähig durch Mittel aus EU und Land NRW im Rahmen des Projektes Emissionsfreie Innenstadt.

7. Bauzeit

Die Ausschreibung der Bauleistung durch das Tiefbauamt ist für die zweite Jahreshälfte 2020 vorgesehen, so dass ca. im Oktober 2020 mit dem Bau begonnen werden kann. Es wird derzeit von einem spätesten Bauzeitende um den 30.03.2021 ausgegangen.

Zuständigkeiten

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 GO NRW in Verbindung mit § 4 Abs. 1 der Neufassung der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017.

Die Anhörung der Bezirksvertretungen erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 2 und 4 der Neufassung der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017.