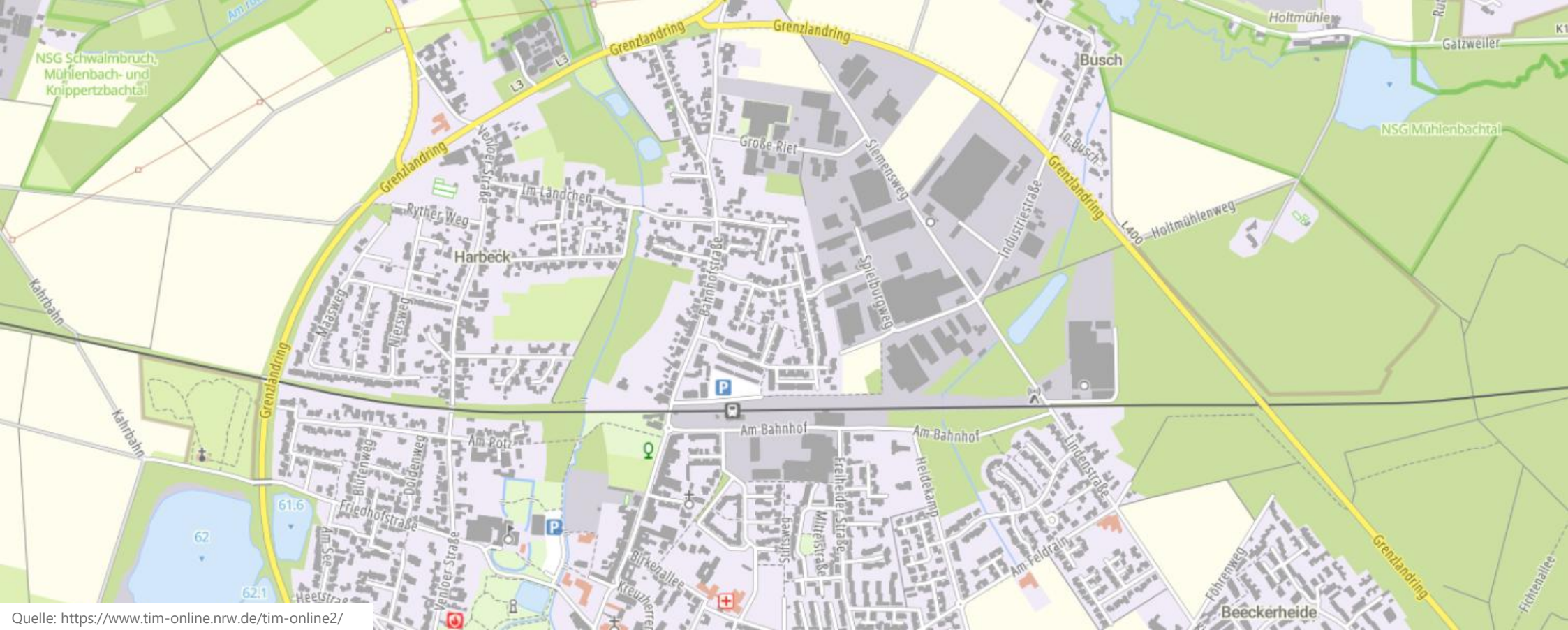




Mühlenstadt Wegberg

Machbarkeitsstudie zur Bahnhofstraße

Sitzung des Ausschusses für Bauen, Klima, Umwelt, Stadtentwicklung, Mobilität & energetische Infrastruktur | 29.09.2026



**Mühlenstadt
Wegberg**

MWM STÄDTEBAU VERKEHR
ENTWÄSSERUNG

Die Planungsgruppe MWM



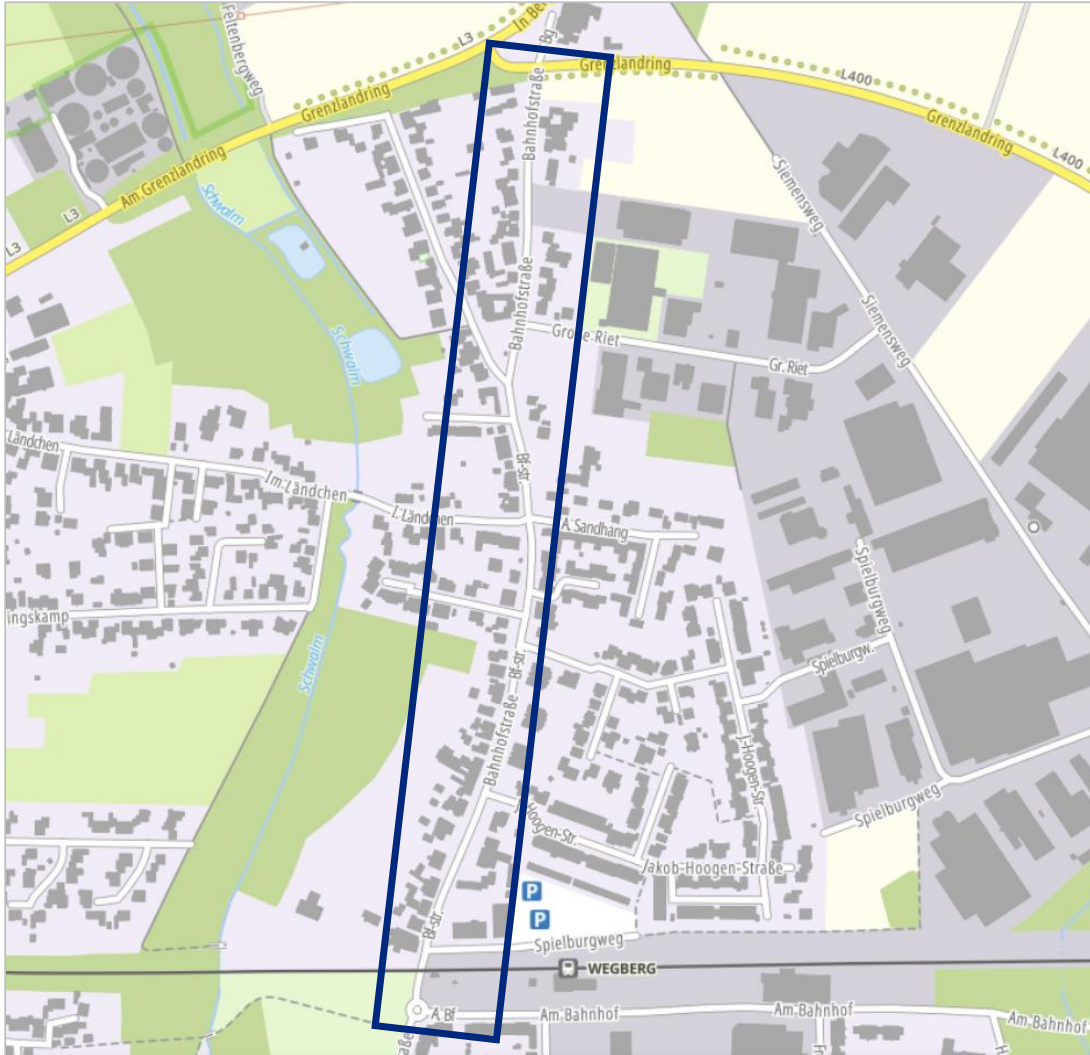
Planungsgruppe MWM PartGmbB

- Büro für Stadt-, Freiraum- und Ingenieurplanung
- Traditionsreiches Büro mit großer Innovationskraft
- gegründet 1976
- Standort: Aachen
- interdisziplinäres Team mit rund 35 Mitarbeitenden

Sachstand – Straßenplanung Bahnhofstraße

zwischen dem Kreisverkehrsplatz Bahnhofstraße/ Am Bahnhof im Süden
und dem Grenzlandring im Norden

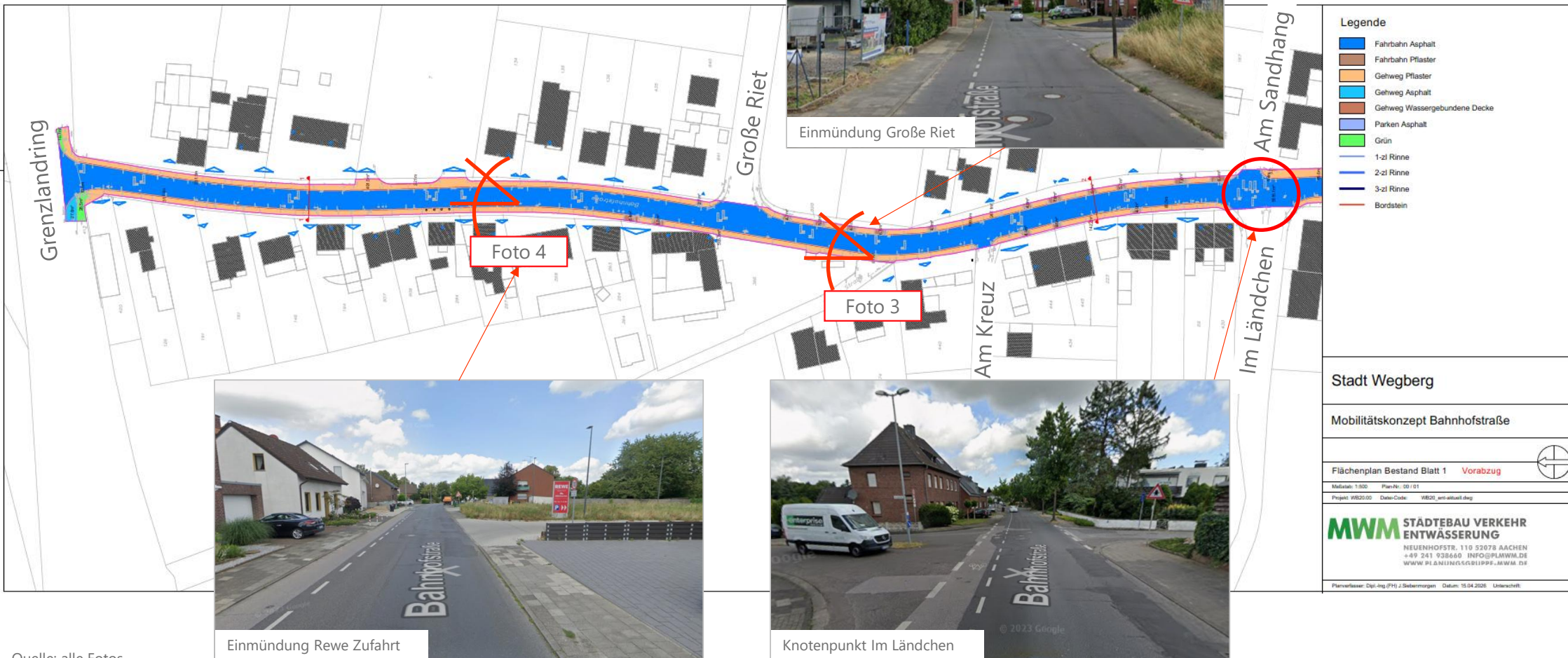
Lage im Raum



- Streckenlänge: 820 m
- Geschwindigkeit: 50 km/h
- Angebot für den Radverkehr: einseitiger Schutzstreifen
- Parken: Schrägparkplätze im südlichen Bereich
- Nebenanlagen beidseits vorhanden
- Bahnübergang im Süden

Quelle: <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/>

Lageplan Bestand



Quelle: alle Fotos
<https://www.google.com/maps>

Lageplan Bestand



Legende

- Fahrbahn Asphalt
- Fahrbahn Pflaster
- Gehweg Pflaster
- Gehweg Asphalt
- Gehweg Wassergebundene Decke
- Parken Asphalt
- Grün
- 1-zi Rinne
- 2-zi Rinne
- 3-zi Rinne
- Bordstein

Stadt Wegberg

Mobilitätskonzept Bahnhofstraße

Flächenplan Bestand Blatt 2 Vorabzug

Maßstab: 1:500 Plan-Nr.: 00 / 02
 Projekt: WB20-00 Daten-Codes: WB20_ent-aktuell.dwg

MWM STÄDTBAU VERKEHR ENTWÄSSERUNG
 HEUENHOFSTR. 110 52075 AACHEN
 +49 241 938660 INFO@PLMWM.D
 WWW.PLANINGSGRUPPE-MWM.D

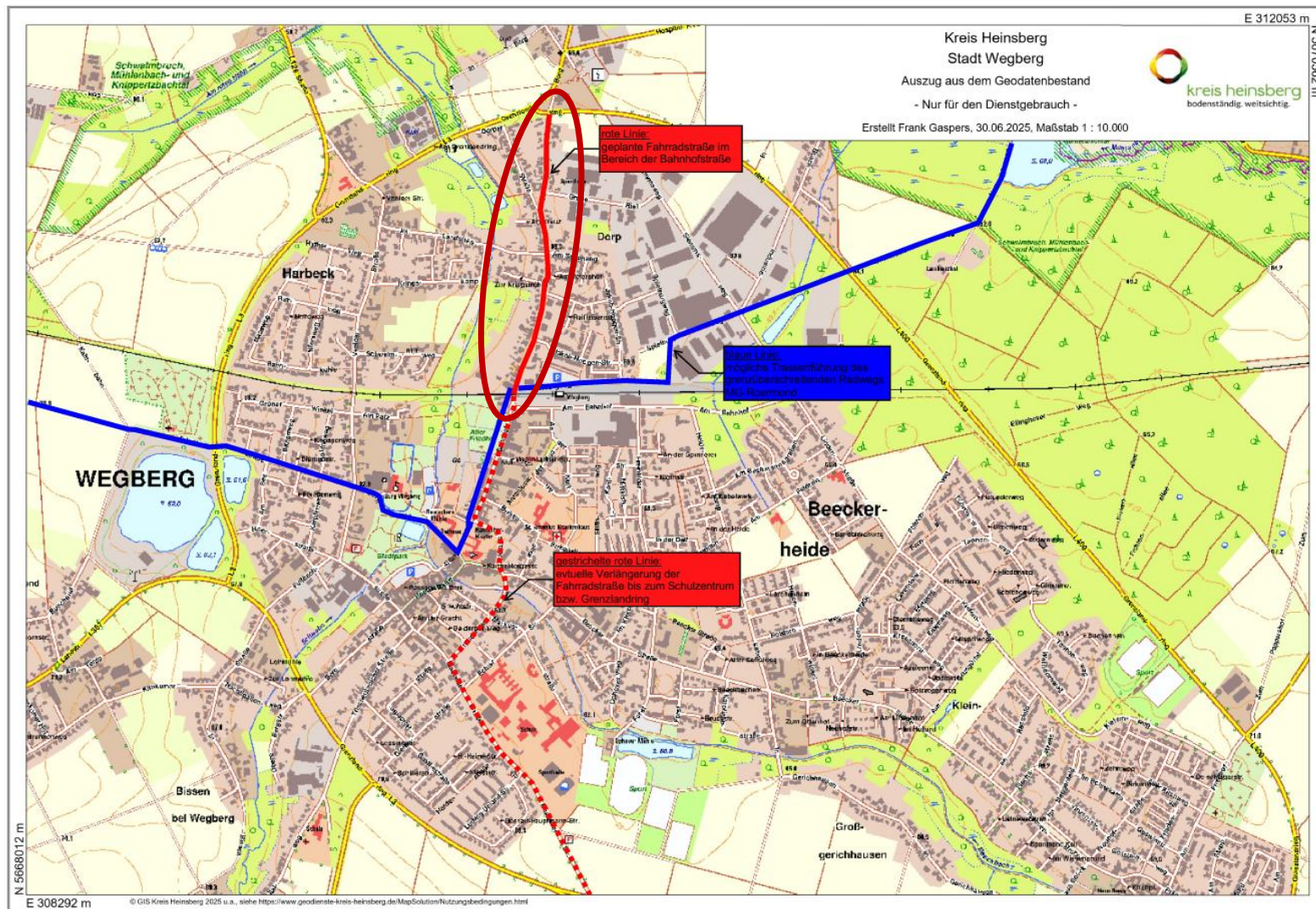
Planverfasser: Dipl.-Ing. (FH) J. Seidenberger Datum: 15.04.2026 Unterschrift:

Quelle: alle Fotos
<https://www.google.com/maps>

Sachstand

- Der Straßenraum in der Bahnhofstraße soll für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.
 - Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität **im Bereich zwischen dem Grenzlandring** im Norden und dem **Kreisverkehrsplatz Bahnhofstraße / Am Bahnhof im Süden** zu erhöhen.
 - Die Bahnhofstraße ist von Norden aus die Hauptzufahrtsstraße in Richtung Zentrum. Im nördlichen Bereich sind vielzählige Versorger und Einzelhandel ansässig, im **Süden grenzt der Schienenpersonennahverkehr** an.
 - Buslinienverkehr auf der Bahnhofstraße verkehrt **nur im Abschnitt Große Riet bis Grenzlandring** in beiden Richtungen. Auf der Bahnhofstraße befinden sich **keine Bushaltestellen**.
 - Ziel der Machbarkeitsstudie ist es, Lösungsansätze aufzuzeigen, um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu steigern und eine Neugliederung des Straßenraumes zu erzielen. Dabei liegt ein besonderer **Fokus auf dem Ausbau der Radverkehrsanlagen** in der Bahnhofstraße ebenso wie auf einer **städtebaulichen Aufwertung** zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Stärkung der mikroklimatischen Bedingungen in Wegberg.
- In einem ersten Abstimmungstermin (09 / 2025) wurde die **Vision einer Fahrradstraße für die Bahnhofstraße** mitgeteilt.

Konzept einer Fahrradstraße der Mühlenstadt Wegberg | Ansatz der Stadt Wegberg (2025)



rote Linie:
Fahrradachse

blaue Linie:
mögliche Trassenführung
des grenzüberschreitenden
Radwegs MG-Roermond

gestrichelte rote Linie:
eventuelle Verlängerung der
Fahrradachse bis zum
Schulzentrum bzw.
Grenzlandring

Quelle: Stadt Wegberg (2025)

1. Entwurf Bahnhofstraße durch Ingenieurbüro Günther Geßenich GmbH (2025)

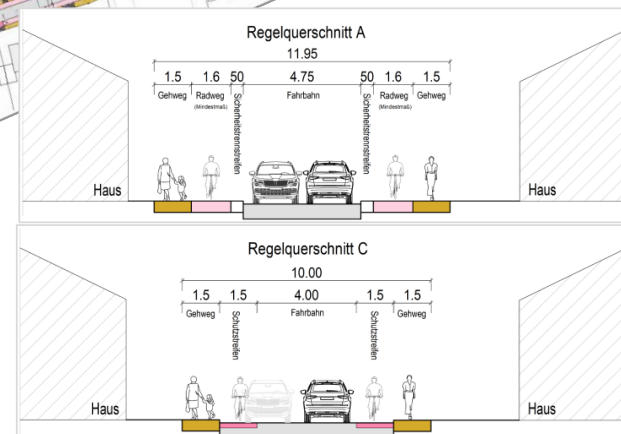
■ Variante 1 – Radweg und Fahrradstraße

- Fahrbahnbreite 4,75m (Bereich Radweg) – zu schmal kein Begegnungsverkehr
- Radweg 1,60m (nach neuen Richtlinien mind. 2,00 m)
- Sicherheitstrennstreifen Fahrbahn 0,50m + 1,60m = 2,10m
- Fahrradstraße Fahrbahnbreite 4,75m – 5,50m / Begegnungsverkehr?
- Sicherheitsabstand zum Parken vorhanden (Breite unbekannt)



■ Variante 2 – Radweg und Schutzstreifen

- Fahrbahnbreite 4,75m (Bereich Radweg)
- Fahrbahnbreite 4,00m (Bereich Schutzstreifen) (mind. 4,50m)
- Radweg 1,60m (nach neuen Richtlinien mind. 2,00 m)
- Sicherheitstrennstreifen Fahrbahn 0,50m + 1,60m = 2,10m
- Sicherheitstrennstreifen Parken 0,75m + 1,60m = 2,35m
- Schutzstreifen 1,50m (Höhere Breiten von bis zu 1,85m sind anzustreben, um eine ausreichende Sicherheit zu gewährleisten)

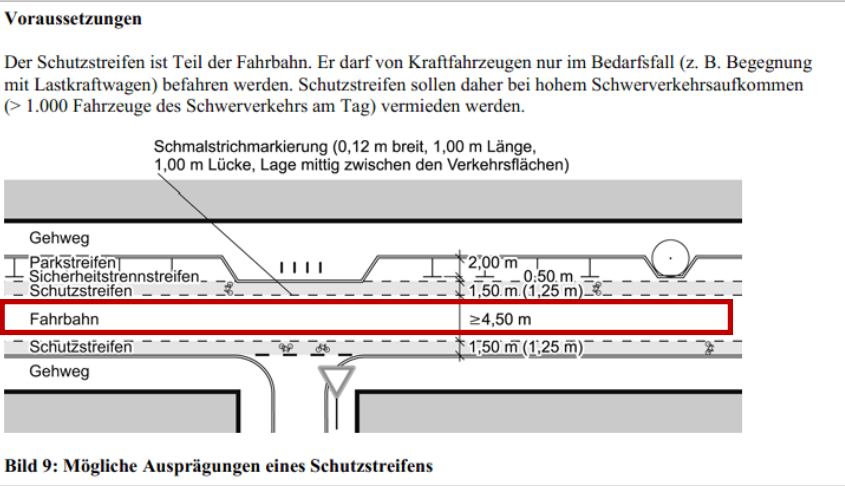


1. Entwurf Bahnhofstraße durch Ingenieurbüro Günther Geßenich GmbH (2025) im Vergleich mit den Richtlinien

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen n (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtparkständen n
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	Tendenz: B > 1,50 –		
	Mindestmaß	1,25 m	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m Sicherheitsraum: 0,75 m		
Radfahrstreife	Regelmaß	1,85 m	–	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)		0,75 m	
beidseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)	0,75 m	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
einseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

¹⁾ Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

Quelle: ERA 2010, S. 20 / 21



Quelle: ERA 2010, S. 30

Breite angrenzender Fahrstreifen Tendenz: B = 4,0 – 4,50

Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll mindestens 4,50 m und bei hohen Verkehrsstärken besser 5,00 m betragen. Damit ist ein Begegnen von Pkw möglich. Beidseitige Schutzstreifen erfordern somit Fahrbahnbreiten von mindestens 7,00 m (ohne Parken). Bei hohen Schwerverkehrsstärken ist die Breite von 4,50 m zwischen den Schutzstreifen in der Regel nicht ausreichend.

Bei Mittelinseln oder Mittelstreifen können Schutzstreifen angelegt werden, wenn eine Breite von mindestens 2,25 m zwischen dem Schutzstreifen und der Mittelinsel bzw. dem Mittelstreifen verbleibt. Dies entspricht bei einem Schutzstreifen von 1,50 m einer Fahrbahnbreite von 3,75 m. Verbleiben weniger als 2,25 m Restfahrbahn, so endet der Schutzstreifen ca. 20 m vor der Mittelinsel.

Quelle: ERA 2010, S. 31

1. Entwurf Bahnhofstraße durch Ingenieurbüro Günther Geßenich GmbH (2025) im Vergleich mit den Richtlinien

Begegnungsverkehre ermöglichen

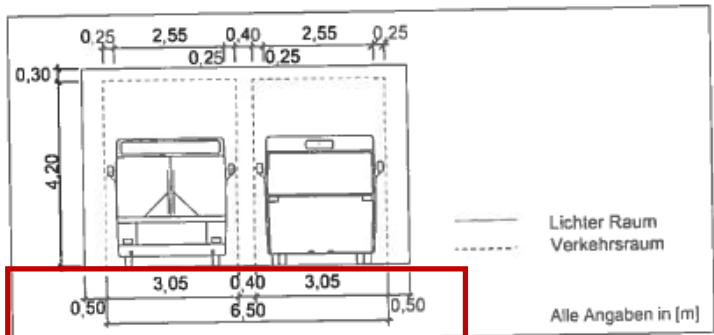


Bild 15: Grundmaße für Verkehrs- und lichte Räume von Linienbussen mit maximaler Fahrzeugbreite (W = 2,55 m)

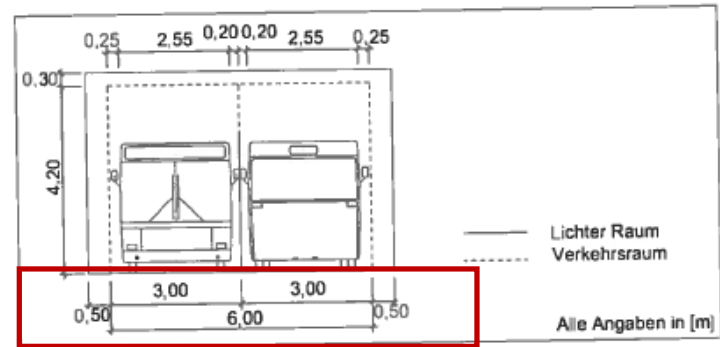
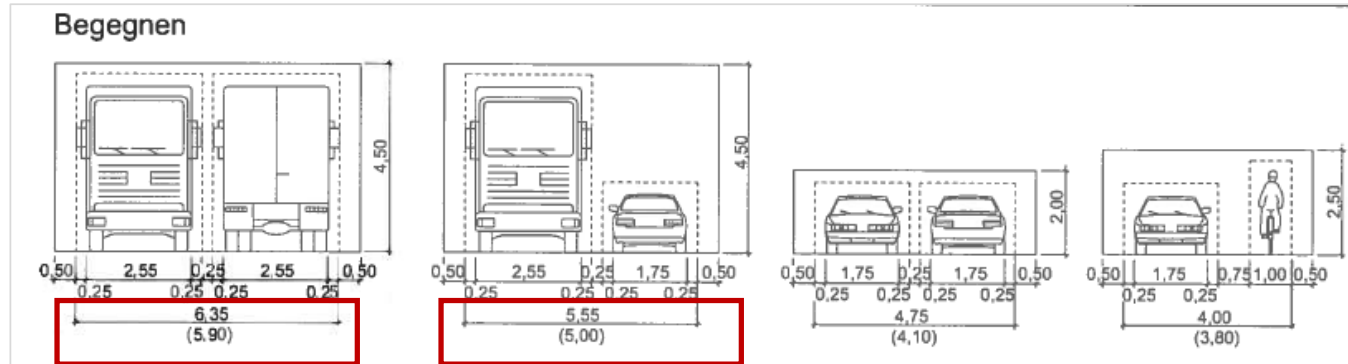


Bild 16: Mindestmaße für Verkehrs- und lichte Räume von Linienbussen bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen

Quelle: RAST06, S. 26



Quelle: RAST06, S. 27

**Fahrradstraßen –
Leitfaden für die Praxis**

Ein Kooperationsprojekt von

lifu
Leitfaden für
Urbanistik

lifu
Leitfaden für
Urbanistik



Einsatzbereiche ...

In der Betriebsform ohne zugelassenen Kfz-Verkehr entsprechen Fahrradstraßen wenigstens den Anforderungen an die Verkehrsplanung nach § 4.5.1.2.1.

K.-o.-Kriterien

[illegible]

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf



Hinweise
zu Radschnellverbindungen
und Radvorrangrouten

Ausgabe 2021

Fahrerstellende	RSV		RVR	
	Regelgebühren	Untergrenze bei Überschreitung der Regelgebühren	Regelgebühren	Untergrenze bei Überschreitung der Regelgebühren
Fahrerstellende ohne Kfz-Werkzeug (Sonstverleiher und ausleihen)	≥ 4,00 €	3,00 €	≥ 3,00 €	2,00 €
Fahrerstellende mit Kfz-Werkzeug (bei einer Fahrerstellende)	≥ 1,50 € ≥ 4,00 €/km ^b	4,00 €	≥ 1,50 €	3,00 €
Fahrerstellende mit Kfz-Werkzeug (bei beiden Fahrerstellenden)	≥ 5,00 € ≥ 1,50 €	4,00 €	≥ 4,00 € ≥ 1,50 €	3,00 €
Fahrerstellende mit Kfz-Werkzeug (bei beiden Fahrerstellenden)	≥ 5,00 €	4,00 €	≥ 4,75 €	

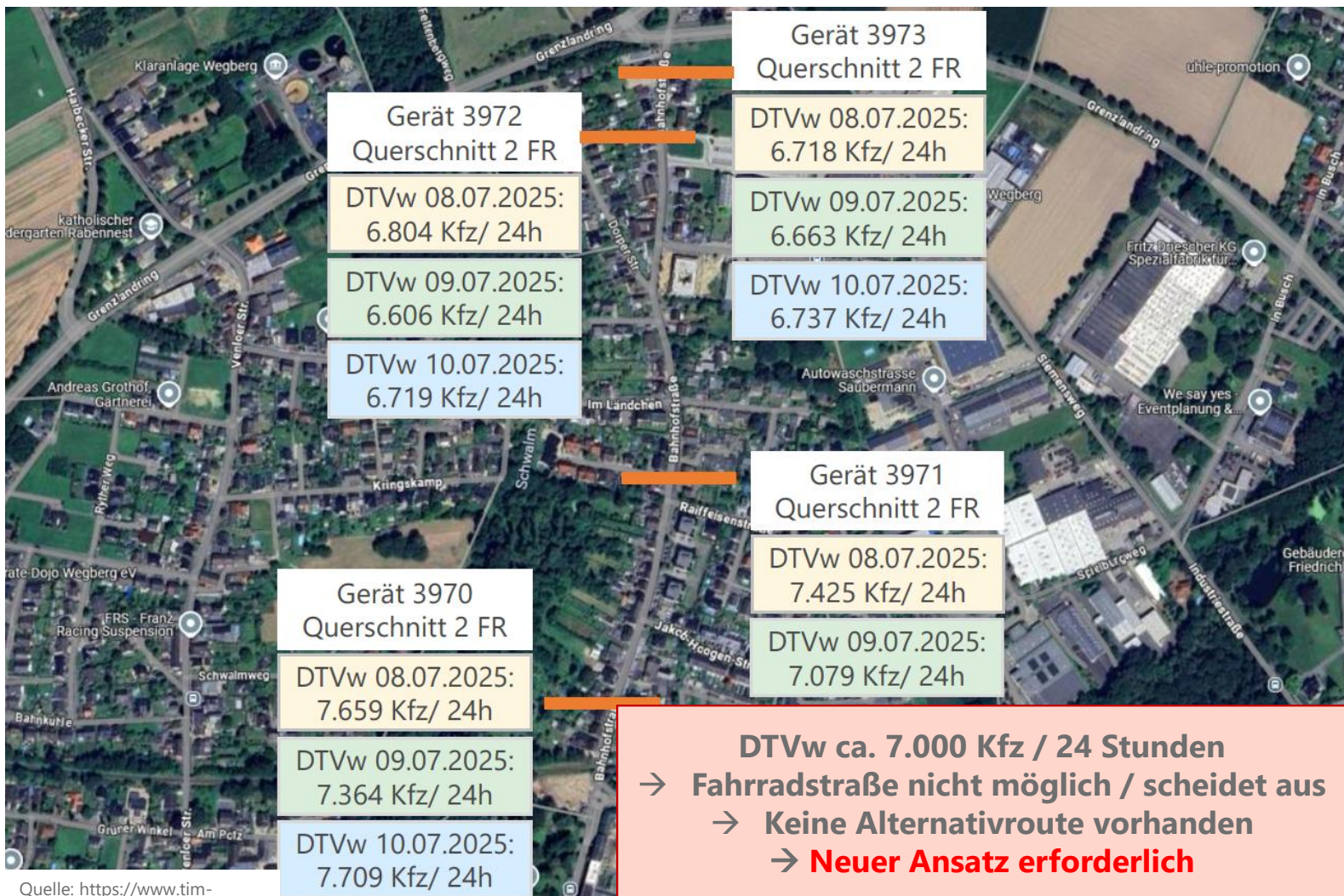
^a In der Regelgebühren tabellarisch ist das Stufenhöchstmehr für den RSV (Längste 200 km) in Verbindung mit dem Stufenhöchstmehr für den RVR (Längste 200 km) angegeben.

^b Bei Überschreitung der Regelgebühren für die Fahrerstellende von mehr als 200 km (Stufenhöchstmehr) (Länge in km) ist die Regelgebühren (Länge in km) zu addieren.

Sicherheitsfahrstreifen	Bspw	KSV
Fahrbahn	Regelbreite	Regelbreite
Sicherheitsfahrstreifen nach zu zulassenden Kfz-Vehikel (Längsausrichtung)	0,75 m (0,50 m)	0,50 m (0,25 m)
Sicherheitsfahrstreifen nach zu zulassenden Kfz-Vehikel (Längsausrichtung)	1,00 m (0,75 m)	0,75 m (0,50 m)

- Die Einsatzbereiche von Fahrradstraßen sind innerorts auf etwa **2.500 Kfz/ Tag** begrenzt.
- Eine Fahrradstraße darf nur errichtet werden, wenn eine **zumutbare Parallelroute / Alternativroute** für den Kfz-Verkehr vorhanden ist.
- Da Parkvorgänge den Komfort und die Sicherheit des Radverkehrs negativ beeinträchtigen, sollten Parkflächen verlagert und nötige Parkplätze **als Längsparken** gestaltet werden.
- Linienverkehr ist bei **geringen Taktfrequenzen** kein Ausschlusskriterium.

Verkehrszählung 08.07.2025 – 10.07.2025

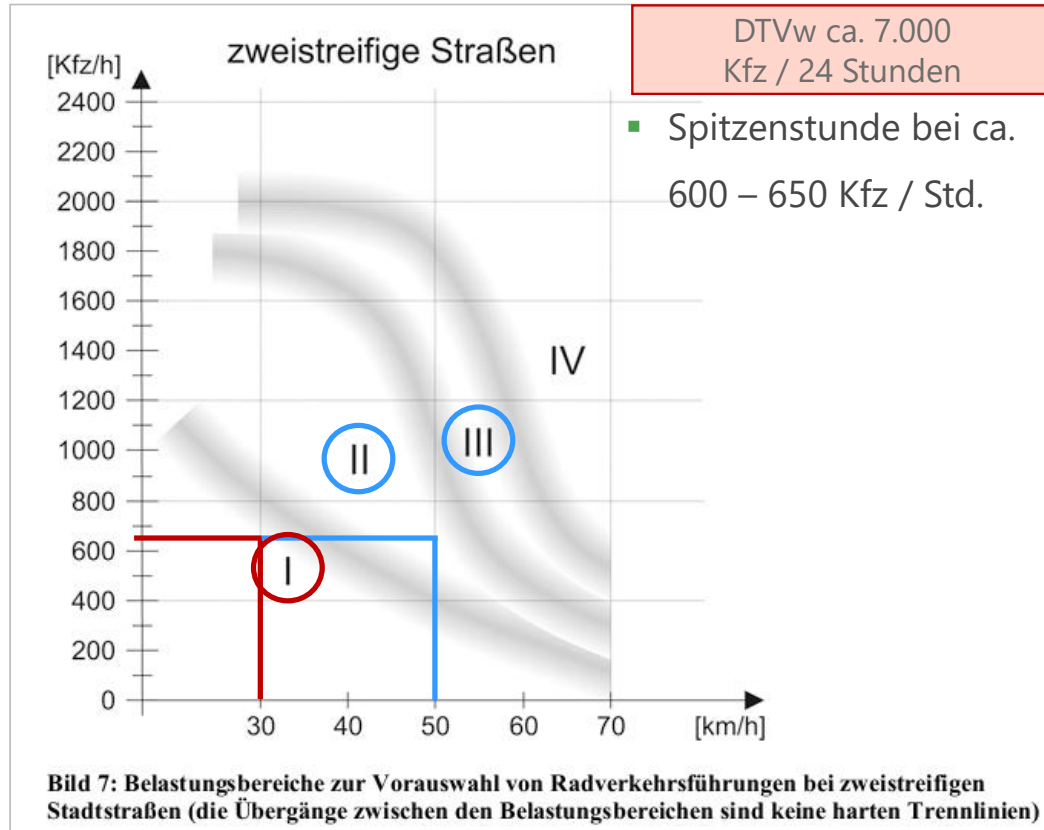


Quelle: <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/>

- Mit dem durchschnittlichen täglichen Verkehr an einem Werktag, liegen wir deutlich über den Werten, die nach H RSV für eine Fahrradstraße vorgegeben sind.
- Die Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten sagen: „Die Einsatzbereiche von Fahrradstraßen im Zuge von RSV/RVR sind innerorts auf etwa **2.500 Kfz/ Tag** begrenzt, da erfahrungsgemäß bei höheren Kfz-Belastungen und einem entsprechend starkem Radverkehr die gegenseitigen Beeinträchtigungen und damit das Konfliktpotential zunehmen“.

Alternative Planungsansätze

- zur Stärkung des Rad- und Fußverkehr
- unter Beibehaltung des Quell- und Zielverkehrs



Quelle: ERA2010, S. 24

- Bereich I:
 - Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)
- Bereich II:
 - Schutzstreifen
 - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“
 - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht
 - Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“
 - Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht
- Bereich III / IV:
 - Radfahrstreifen
 - Radweg
 - gemeinsamer Geh- und Radweg

Welche Radverkehrsführung ist die Richtige ?

- Pauschal nicht zu beantworten
- Sehr stark nutzerabhängig und ortspezifisch

Kriterium	Rad-/Gehweg	Schutzstreifen	Mischverkehr	Zweirichtungsradweg
Sicherheit	++ v.a. für Kinder und Schüler, Renter, etc.	+ v.a. für schnelle Radfahrer vorteilhaft	0 v.a. für schnelle Radfahrer vorteilhaft	+ v.a. subjektive Sicherheit
Konflikte gem. Verkehrssituation	++ v.a. Radweg weitestgehend unabhängig	- tlw. Busverkehr, Kfz-Verkehr, Parkverkehre, Zufahrten	- tlw. Busverkehr, Kfz-Verkehr, Parkverkehre, Zufahrten	+ / 0 v.a. Radweg weitestgehend unabhängig, Gegenverkehr
Leistungsfähigkeit / Funktionen	++ Störungsfreies Fahren	- willkommenes Feld zum Ausweichen für Kfz	- Achtsamkeit und Sicherheit	+ Störungsfreies Fahren, Achtung Gegenverkehr
Gehwegbreiten / Aufenthaltsflächen	0 in etwa gleiche Situation bei allen Varianten	0 in etwa gleiche Situation bei allen Varianten	+ breiteste Nebenanlagen möglich	0 in etwa gleiche Situation bei allen Varianten
Parkmöglichkeiten	++ Störungsfreies Fahren bei Parkvorgängen Kfz	0 mögliches Gefahrenfeld	+ Störungsfreies Fahren bei Parkvorgängen Kfz da Ausweichen möglich	++ Störungsfreies Fahren bei Parkvorgängen Kfz
Gestaltung	+ bzg. auf Parken, Baumstandorte, etc. in allen Varianten ähnlich / weniger Parken möglich	+ bzg. auf Parken, Baumstandorte, etc. in allen Varianten ähnlich	+ bzg. auf Parken, Baumstandorte, etc. in allen Varianten ähnlich	+ bzg. auf Parken, Baumstandorte, etc. in allen Varianten ähnlich / weniger Parken möglich
Kosten	- baulicher Aufwand	+ nur Markierungsarbeiten	++ geringste Kosten	- baulicher Aufwand

Tabelle: Überblick von einer Bewertungsmatrix als Beispiel für den Radverkehr

Übersicht Abschnitte / Varianten



Abschnitt Nord

Variante beidseitige Rad-Gehwege als Nebenanlage

Variante Schutzstreifen B=1,8 m



Abschnitt Mitte

Variante Mischverkehr mit Signets

Variante Schutzstreifen B=1,8 m

Variante einseitiger Zweirichtungsradweg



Abschnitt Süd/BÜ

**Variante Mischverkehr
mit Zeichen 277.1**



Quelle: <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/>

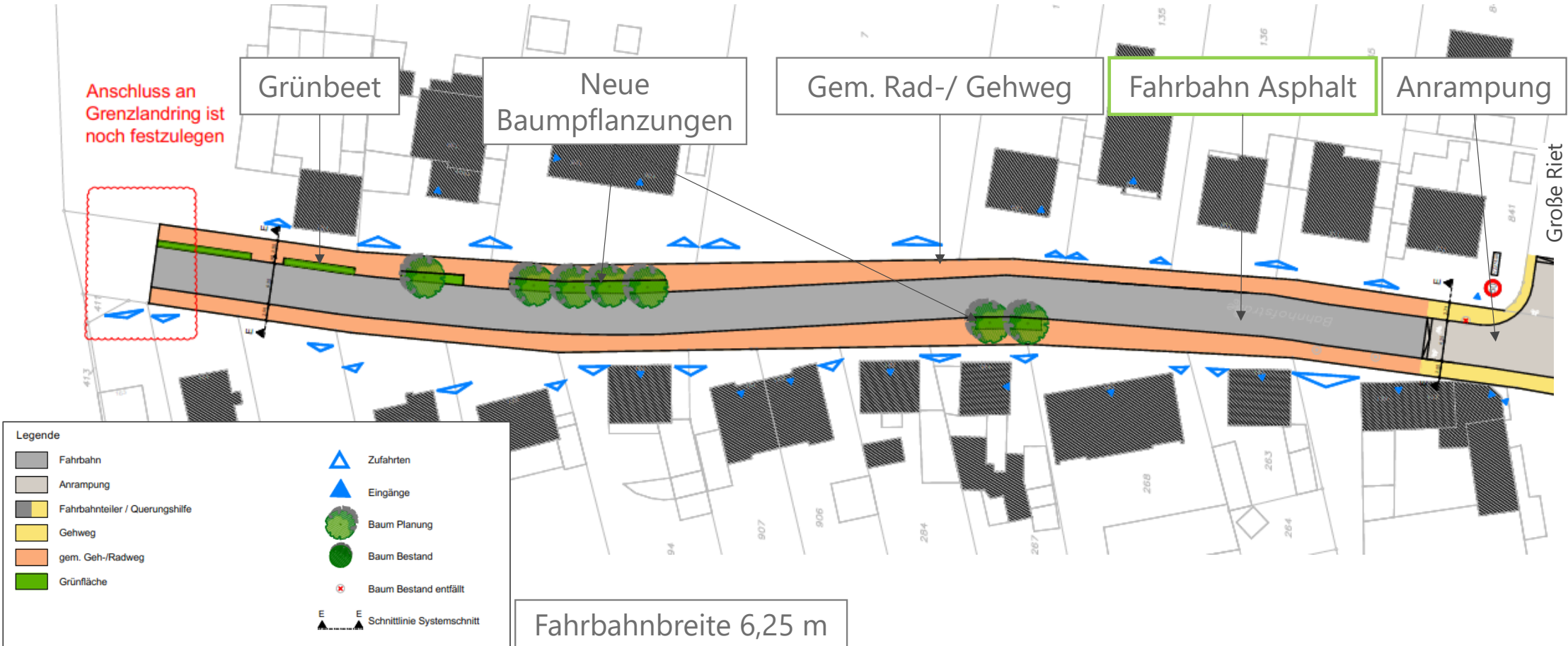
Bereich
Haus-Nr. 75



Lageplan Variante 1

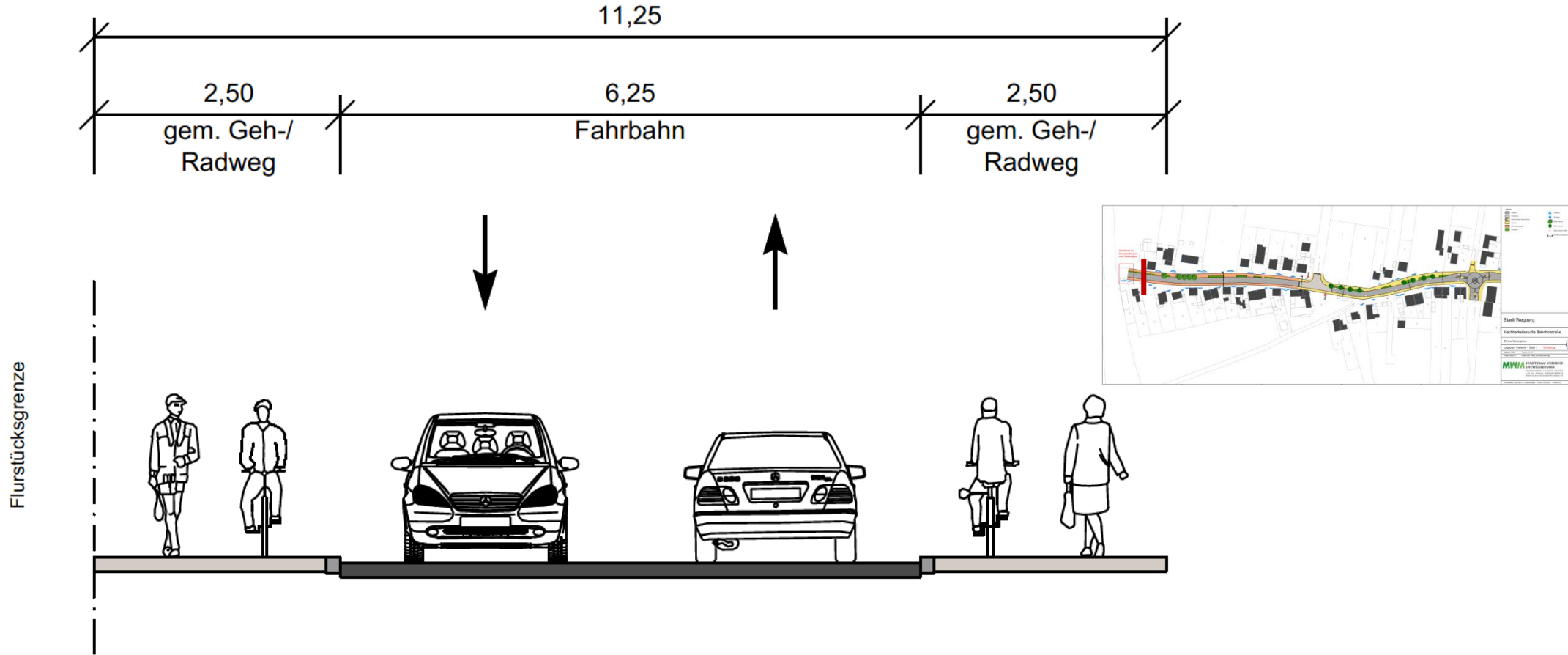
gemeinsamer Rad- / Gehweg Übergang Mischverkehr

Lageplan Variante 1 (gemeinsamer Rad- / Gehweg Übergang Mischverkehr)

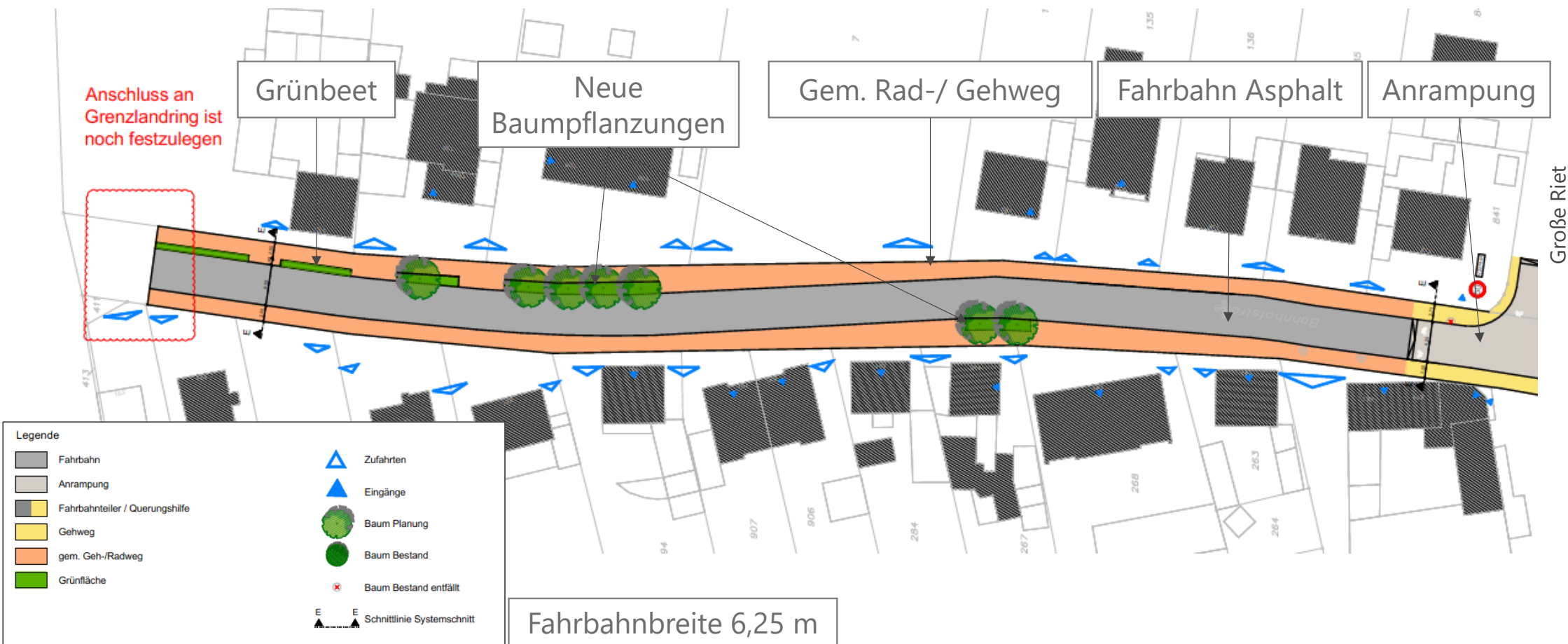


Lageplan Variante 1 (gemeinsamer Rad- / Gehweg Übergang Mischverkehr)

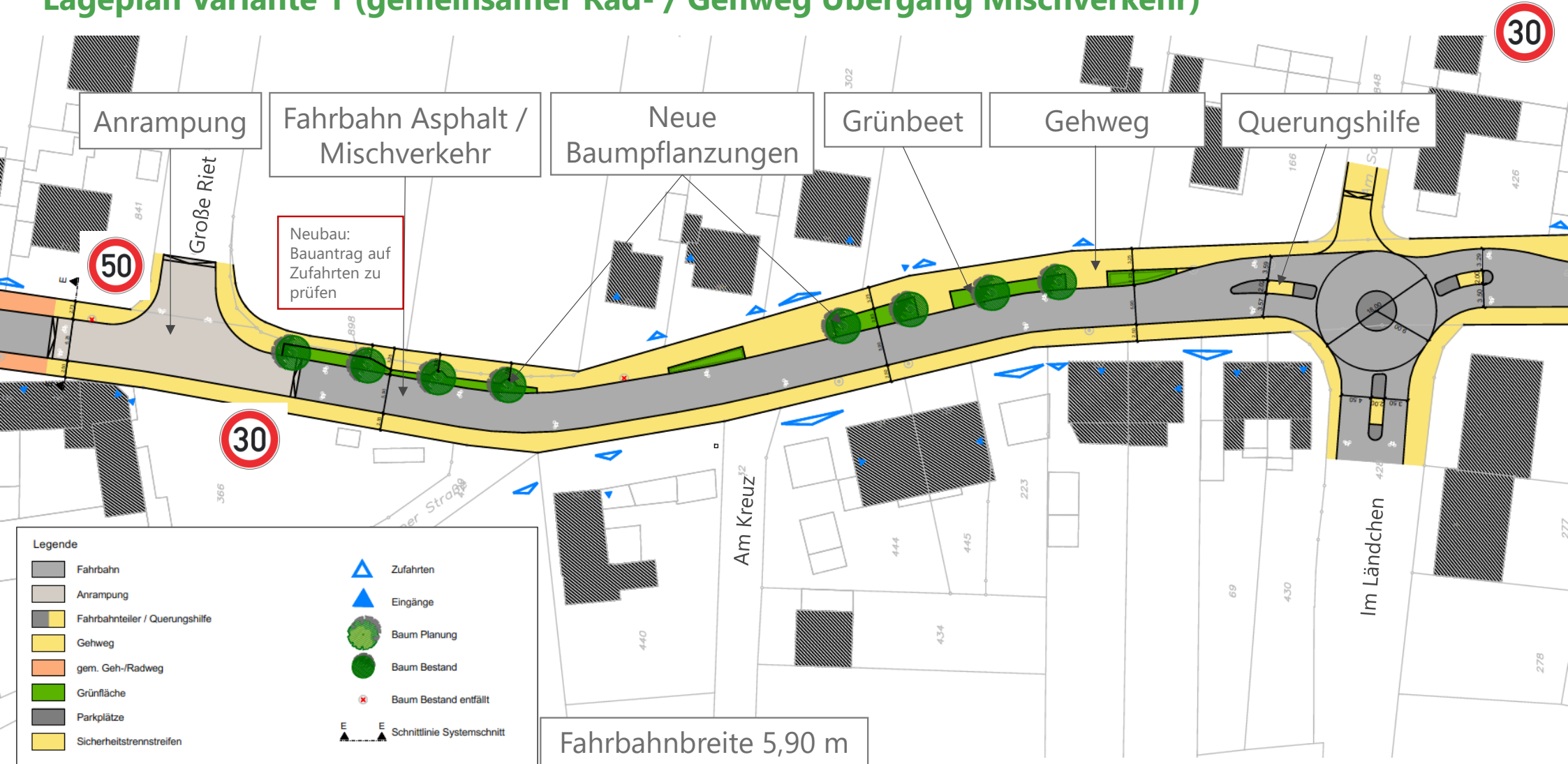
Schnitt E-E



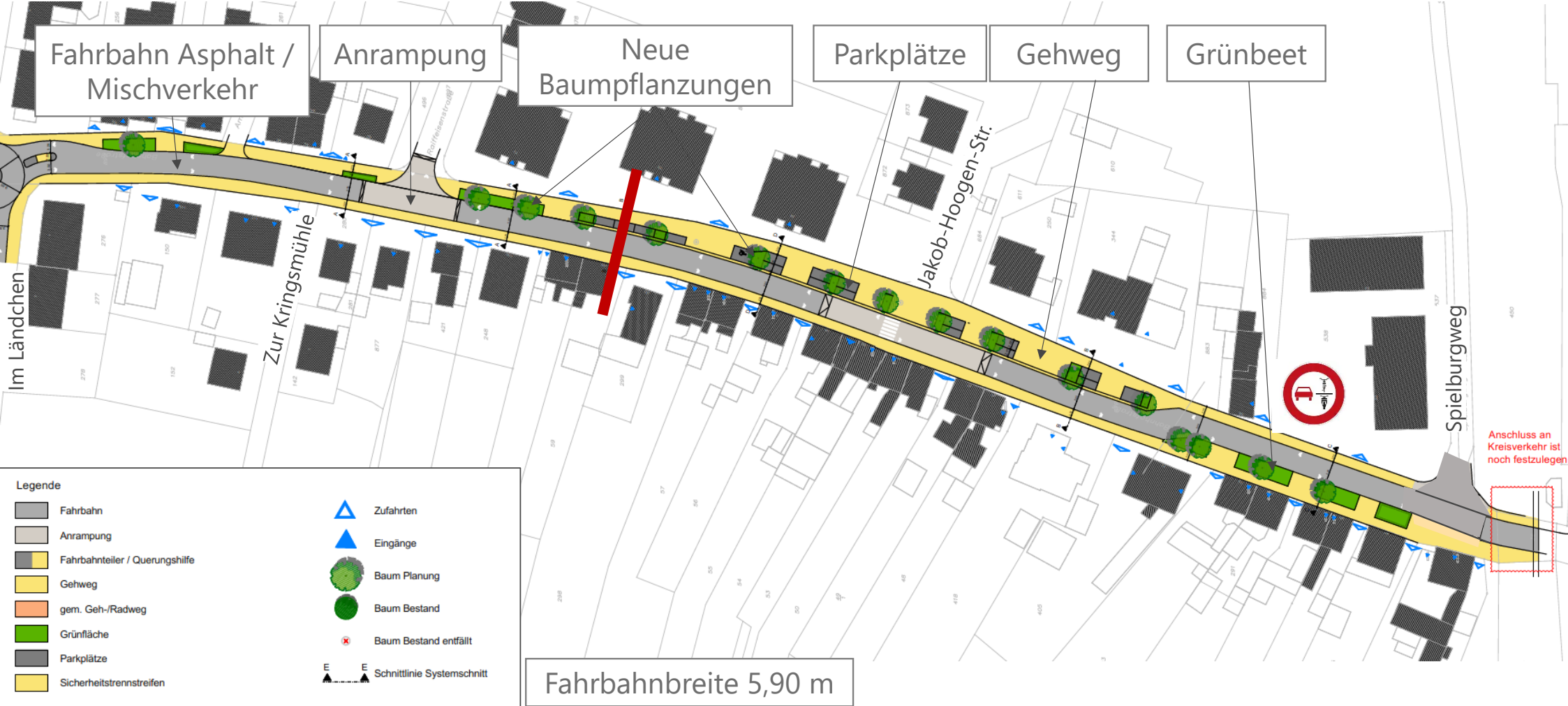
Lageplan Variante 1 (gemeinsamer Rad- / Gehweg Übergang Mischverkehr)



Lageplan Variante 1 (gemeinsamer Rad- / Gehweg Übergang Mischverkehr)

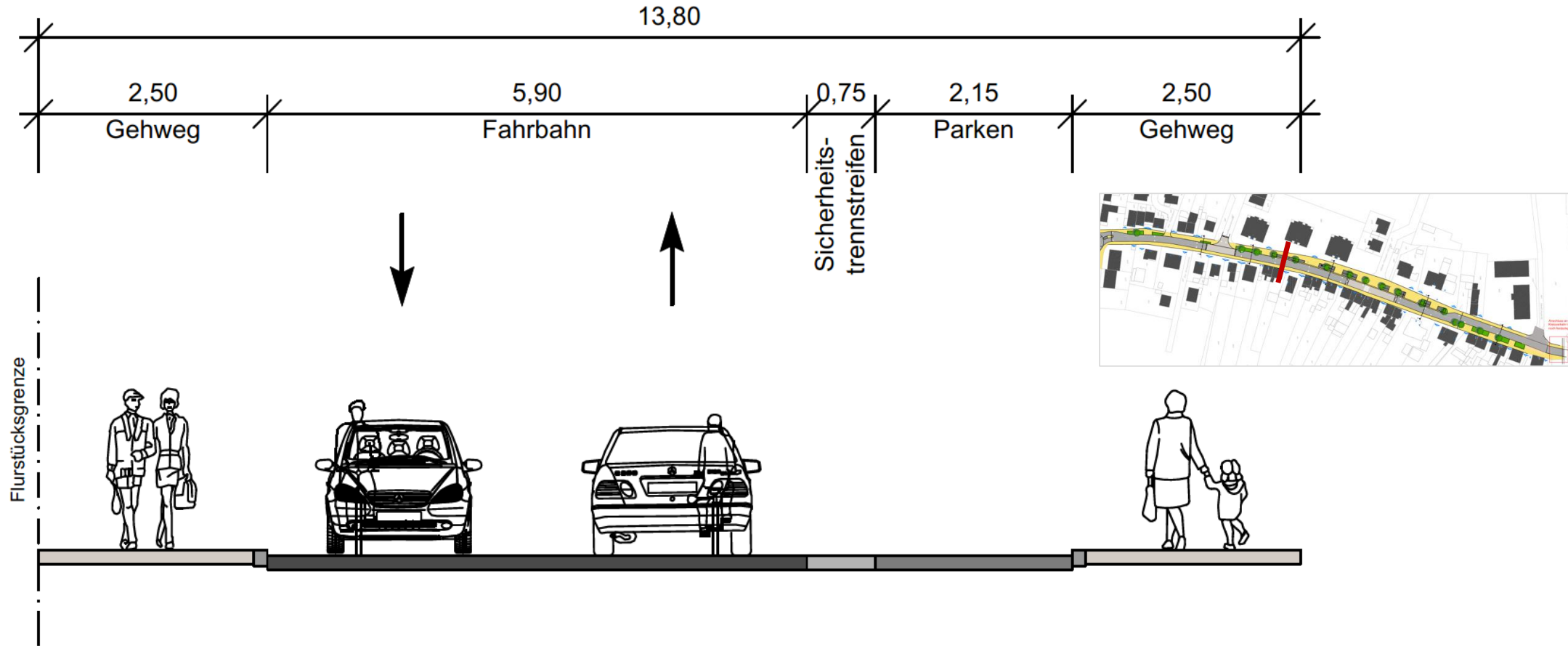


Lageplan Variante 1 (gemeinsamer Rad- / Gehweg Übergang Mischverkehr)

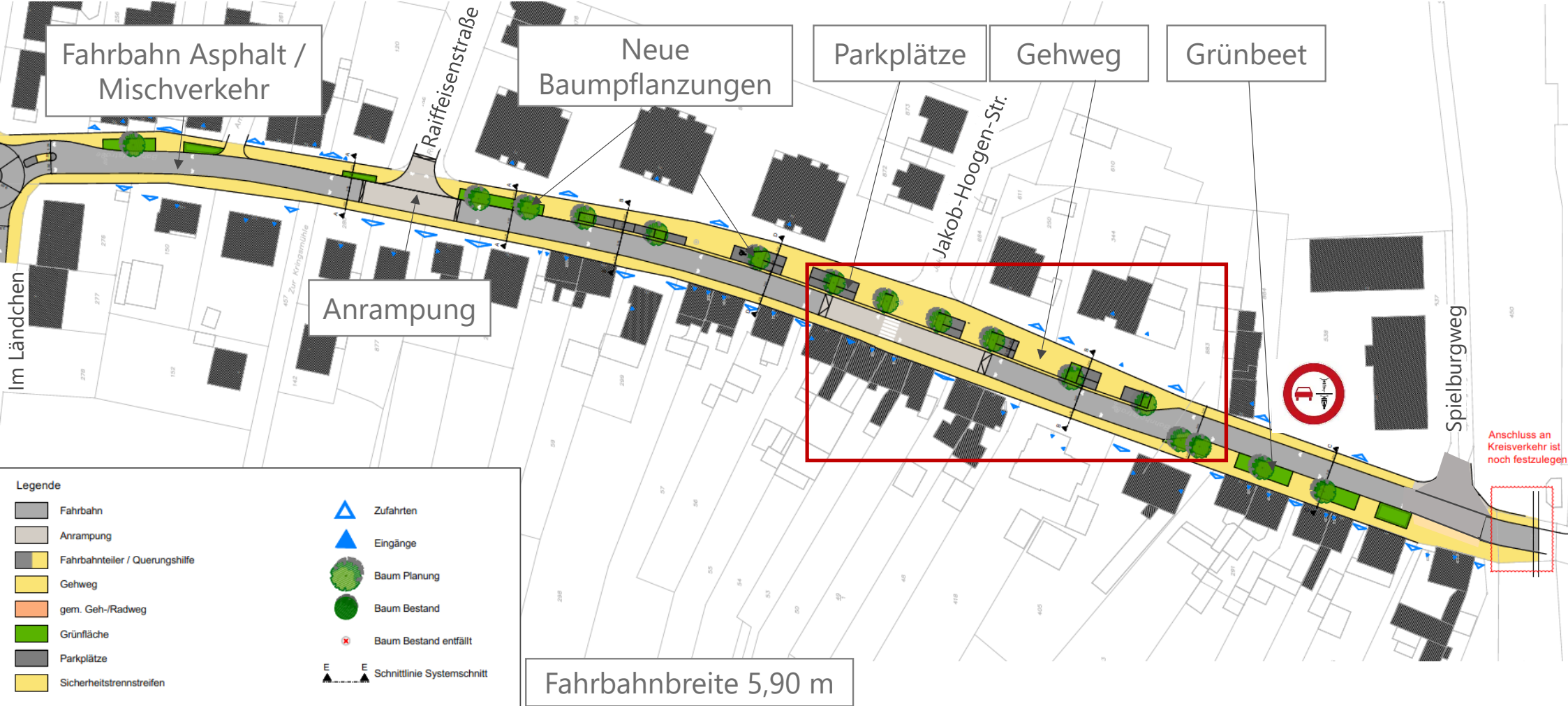


Lageplan Variante 1 (gemeinsamer Rad- / Gehweg Übergang Mischverkehr)

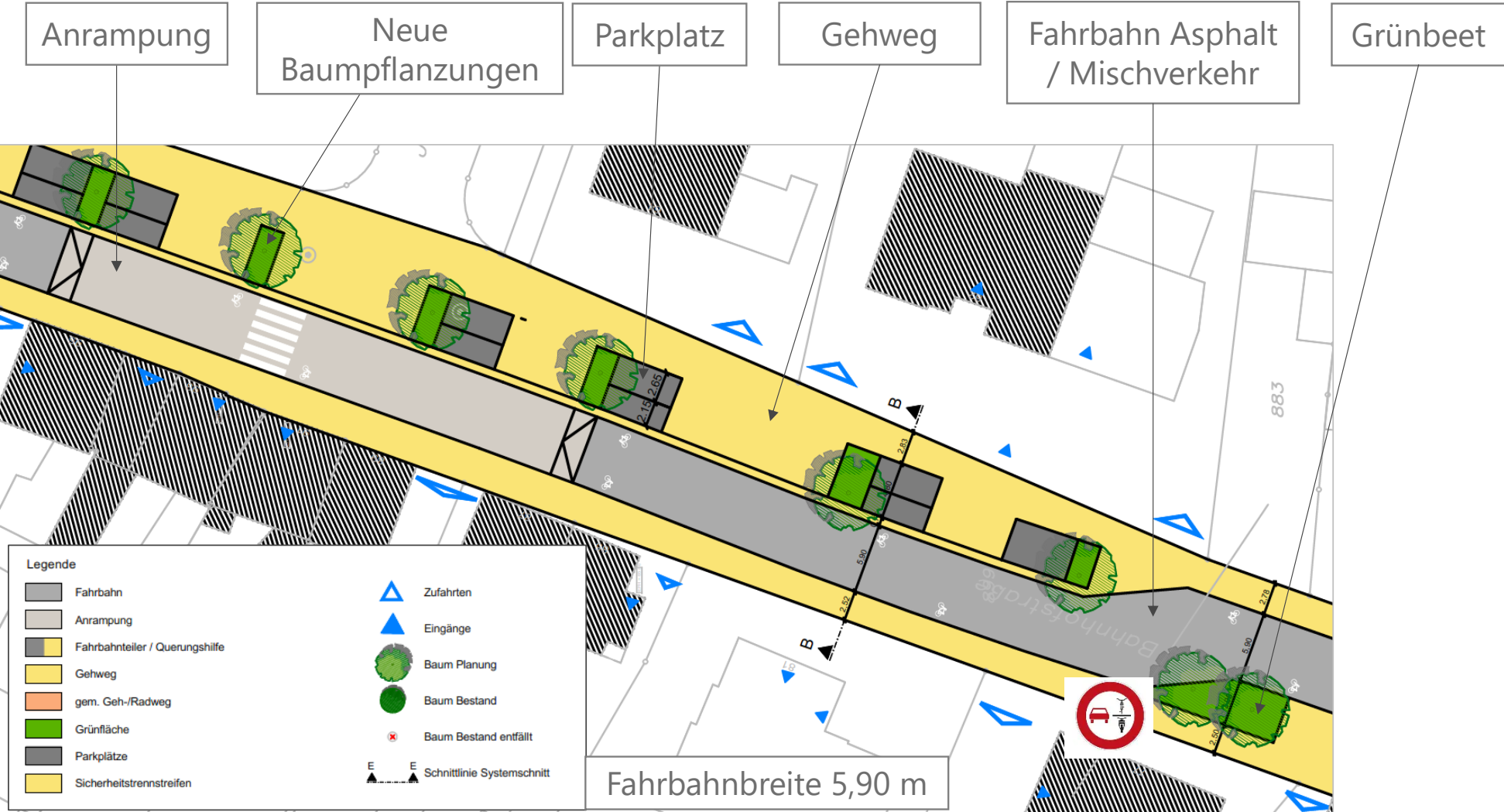
Schnitt B-B



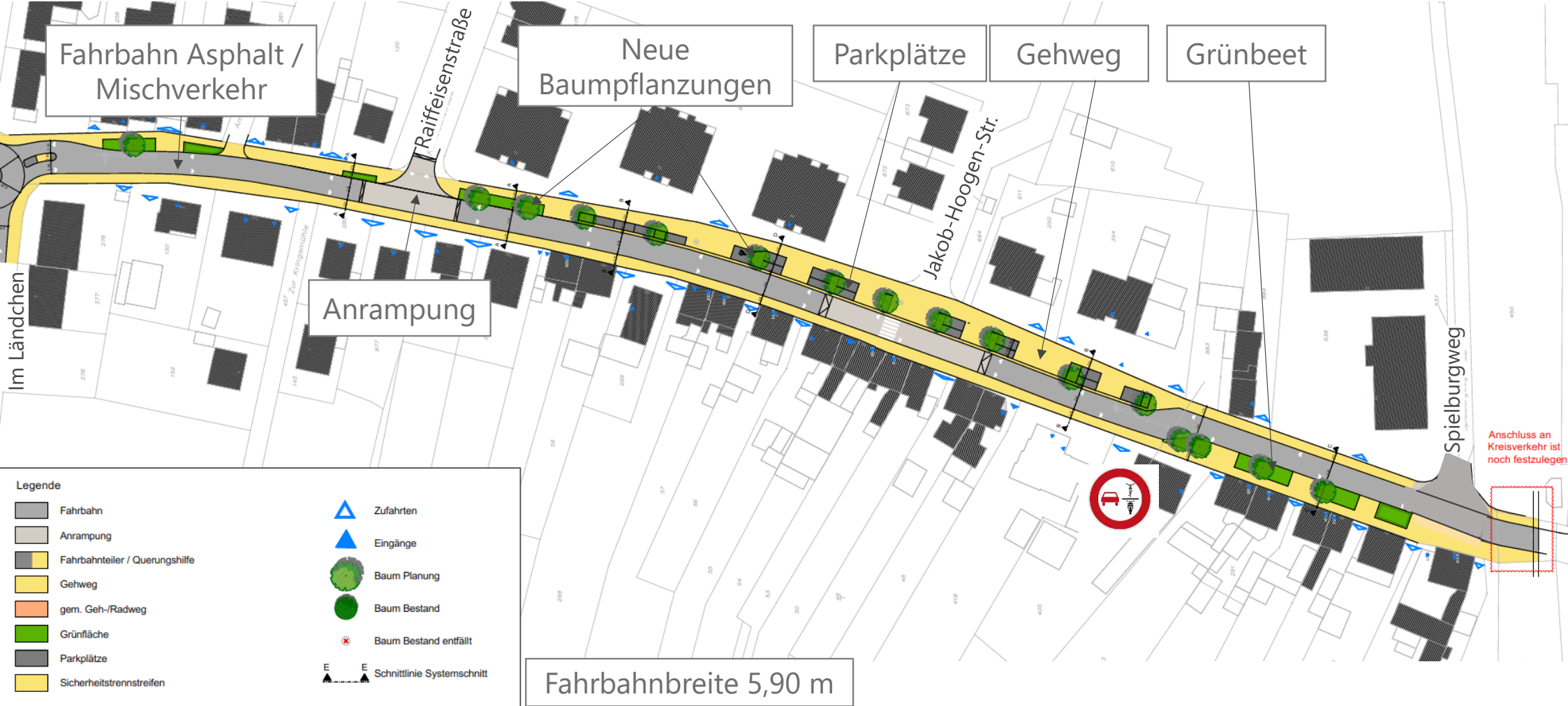
Lageplan Variante 1 (gemeinsamer Rad- / Gehweg Übergang Mischverkehr)



Lageplan Variante 1 (gemeinsamer Rad- / Gehweg Übergang Mischverkehr)



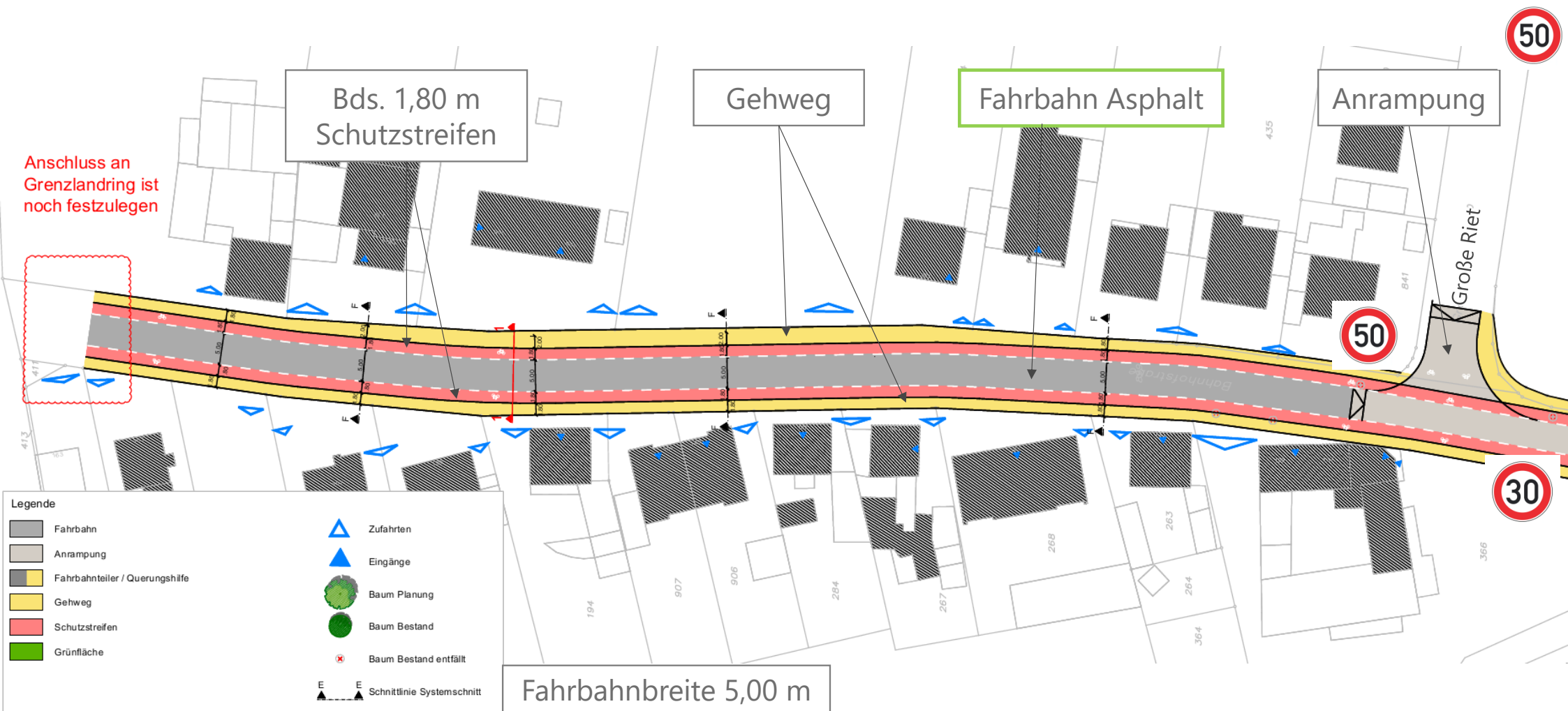
Lageplan Variante 1 (gemeinsamer Rad- / Gehweg Übergang Mischverkehr)



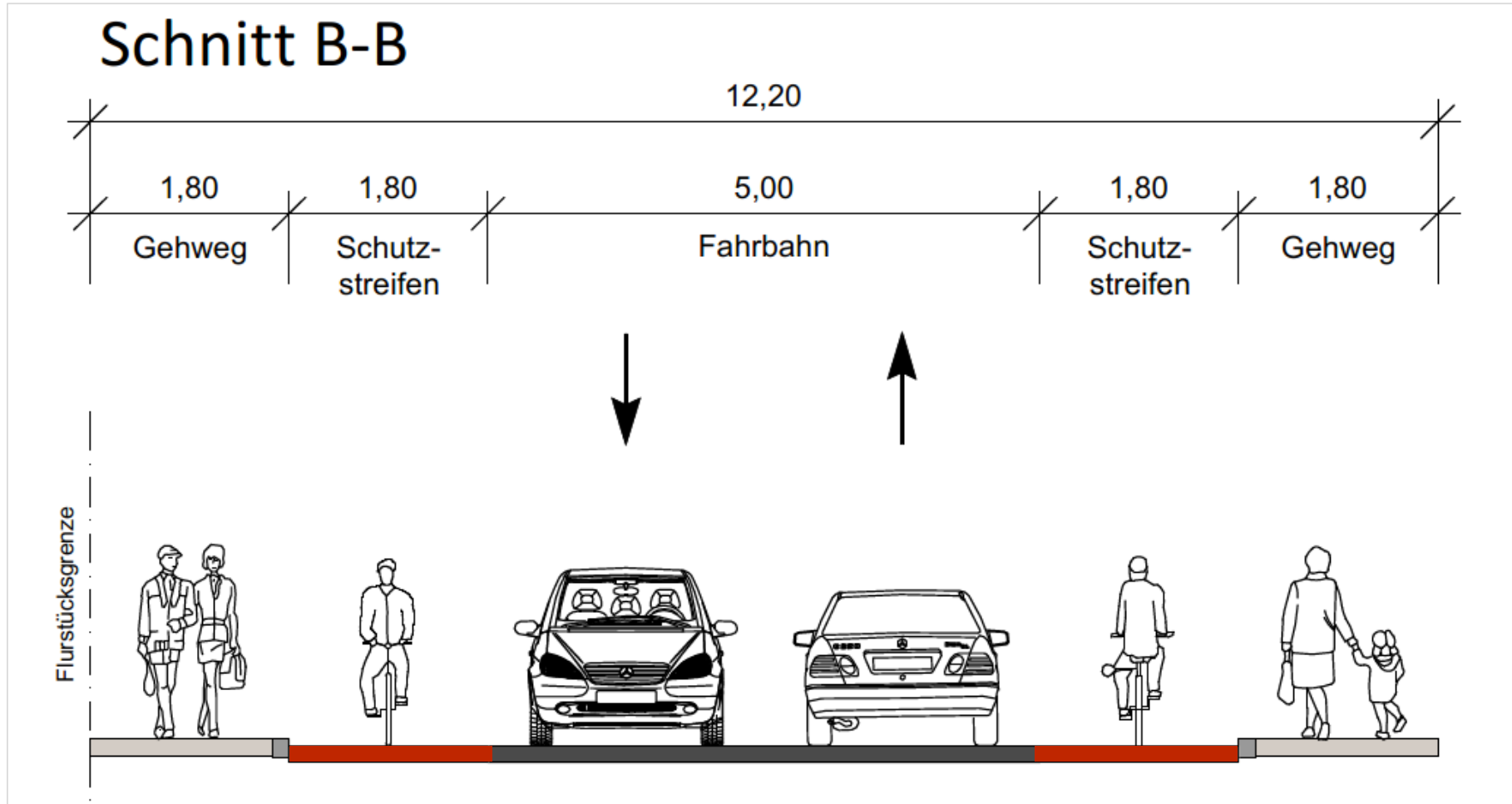
Lageplan Variante 2

Schutzstreifen

Lageplan Variante 2 (Schutzstreifen)

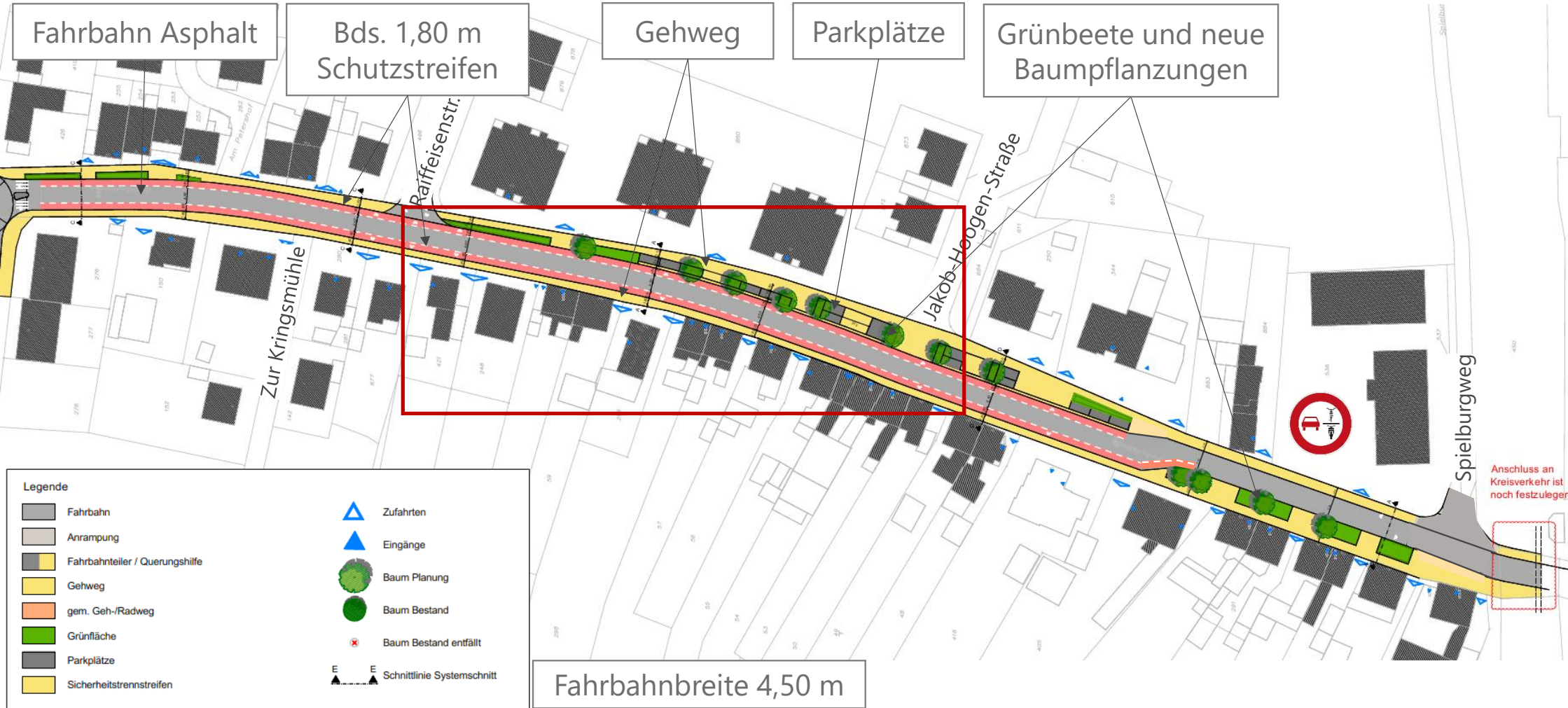


Lageplan Variante 2 (Schutzstreifen)

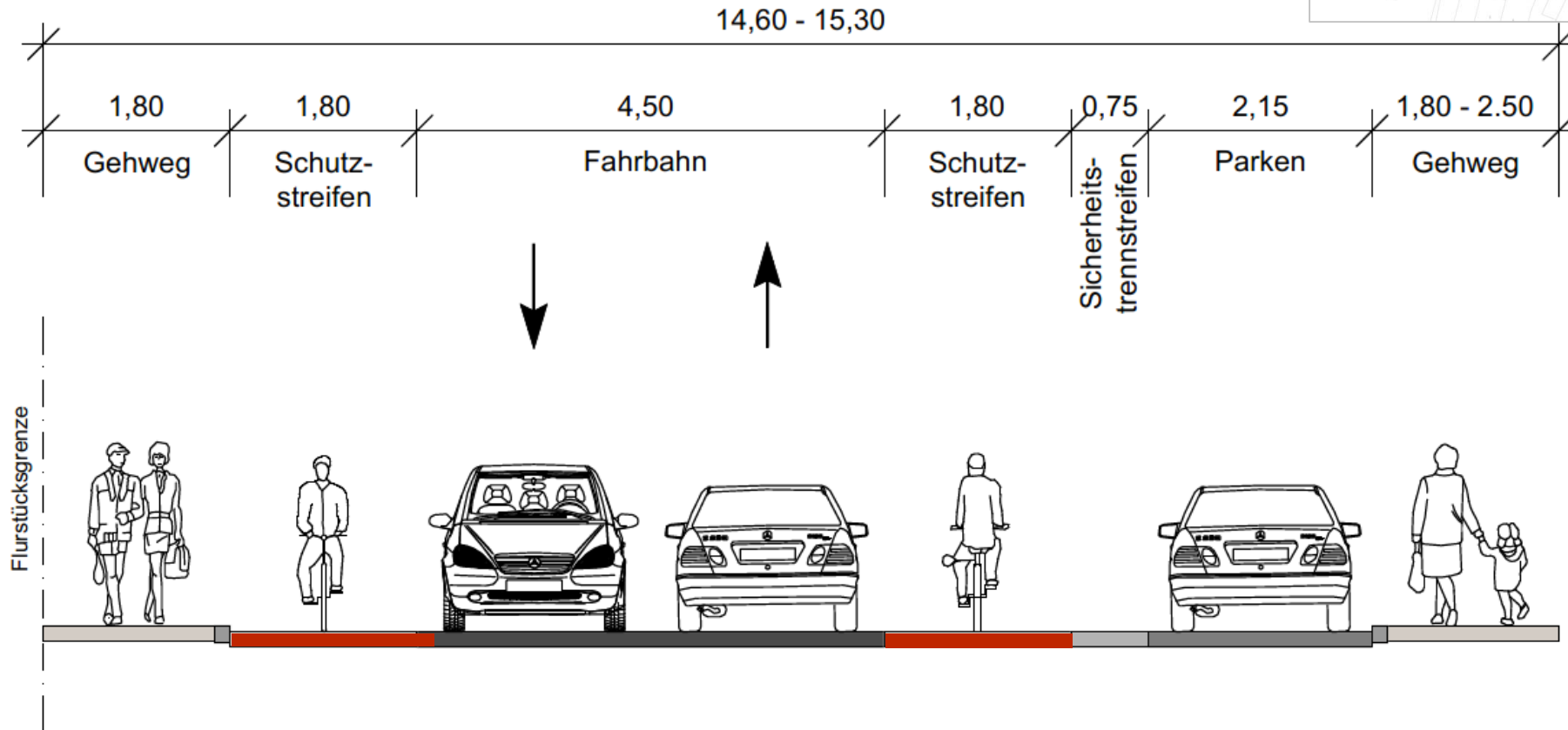




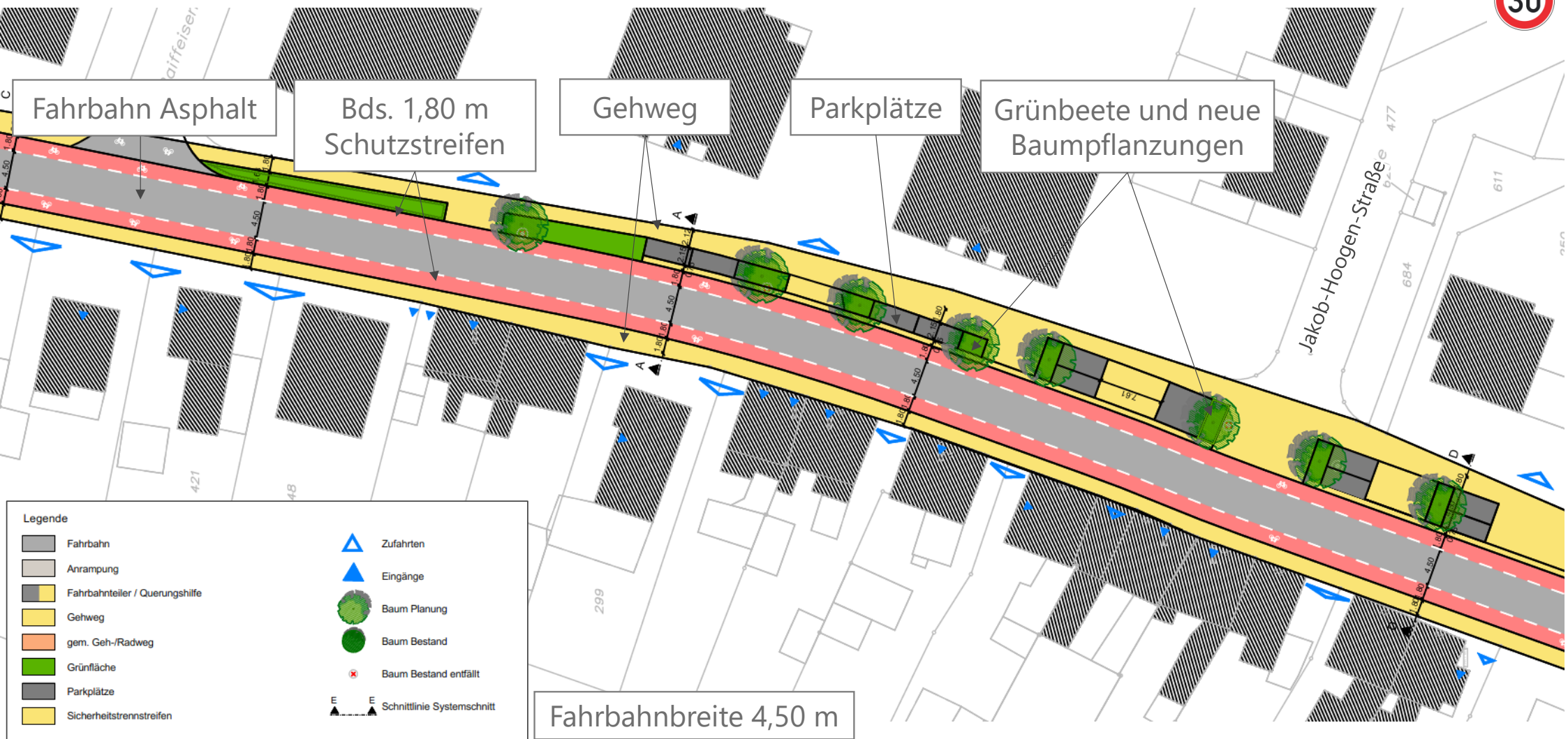
Lageplan Variante 2 (Schutzstreifen)



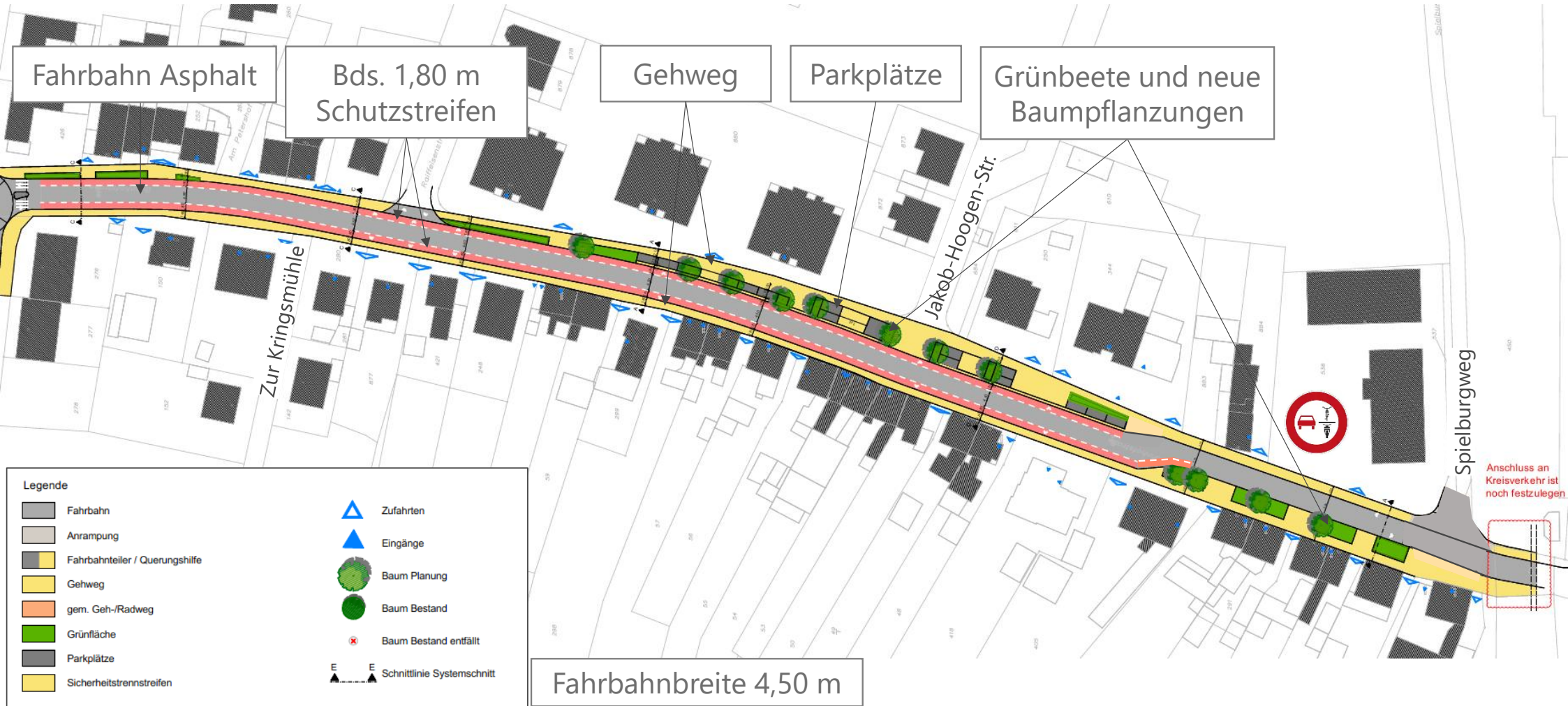
Schnitt A-A



Lageplan Variante 2 (Schutzstreifen)



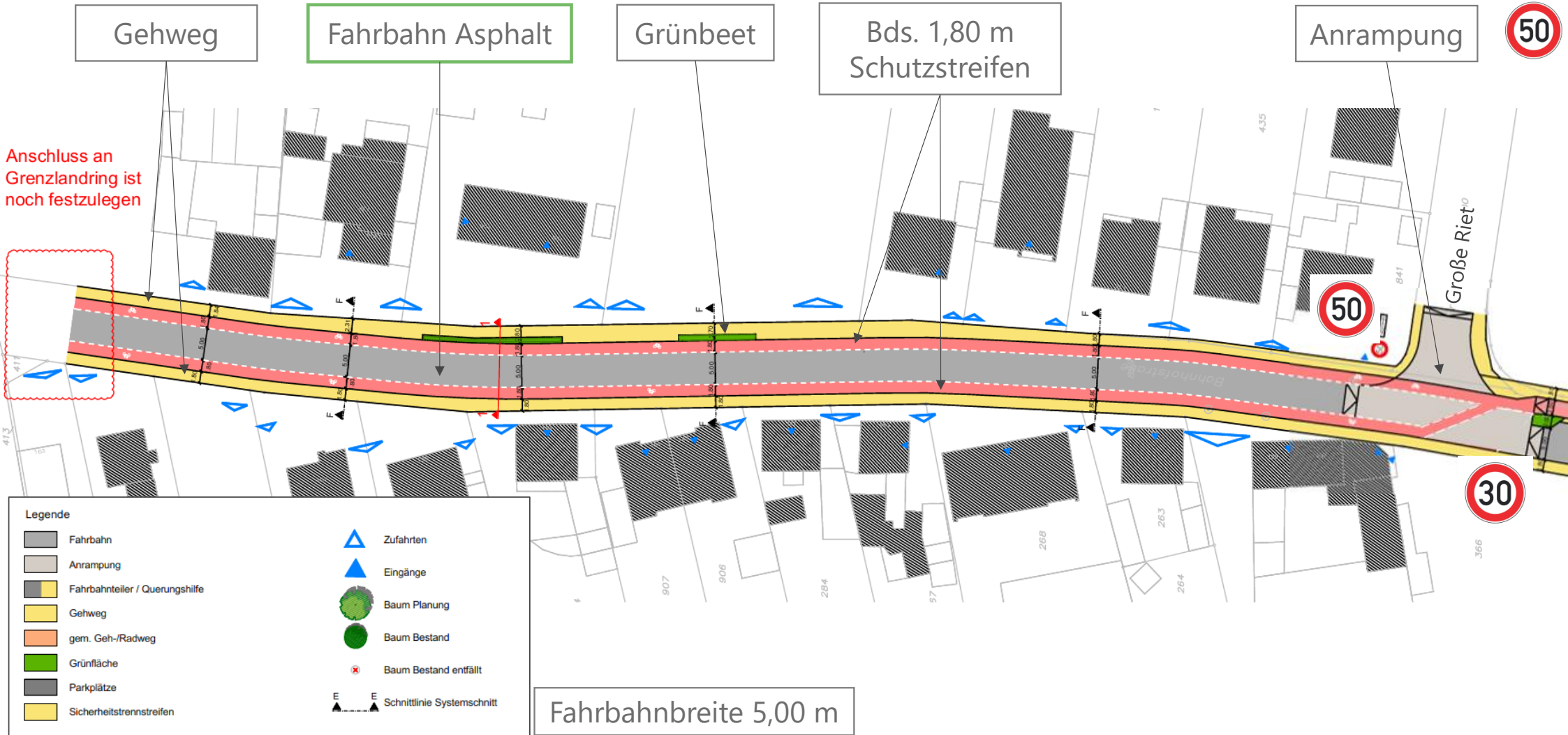
Lageplan Variante 2 (Schutzstreifen)



Lageplan Variante 3

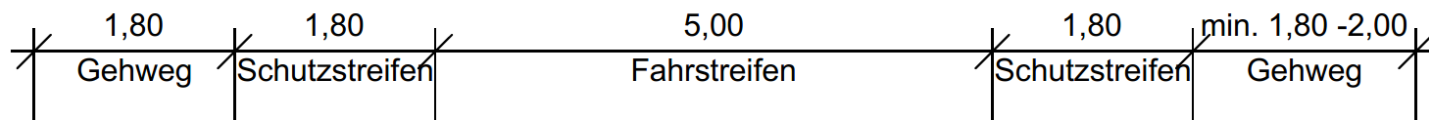
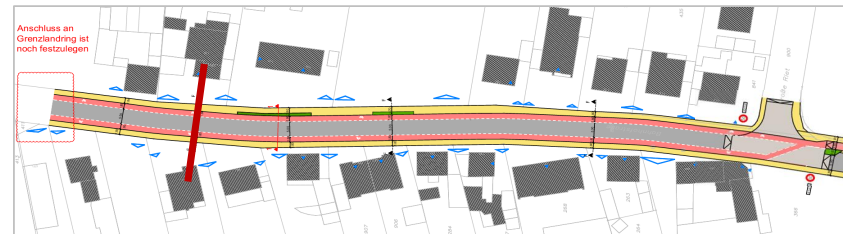
Schutzstreifen und einseitiger Zweirichtungsradweg

Lageplan Variante 3 (Schutzstreifen und einseitiger Zweirichtungsradweg)



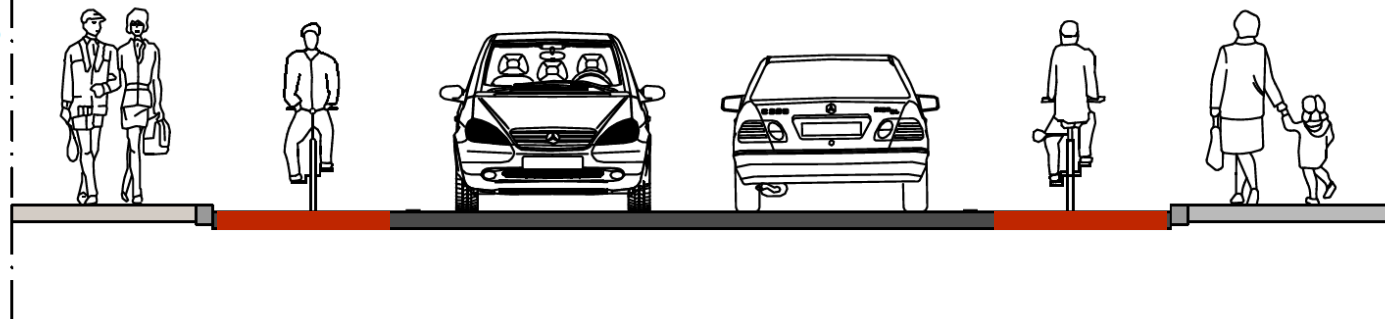
Lageplan Variante 3 (Schutzstreifen und einseitiger Zweirichtungsradweg)

Variante 3 Schnitt F - F

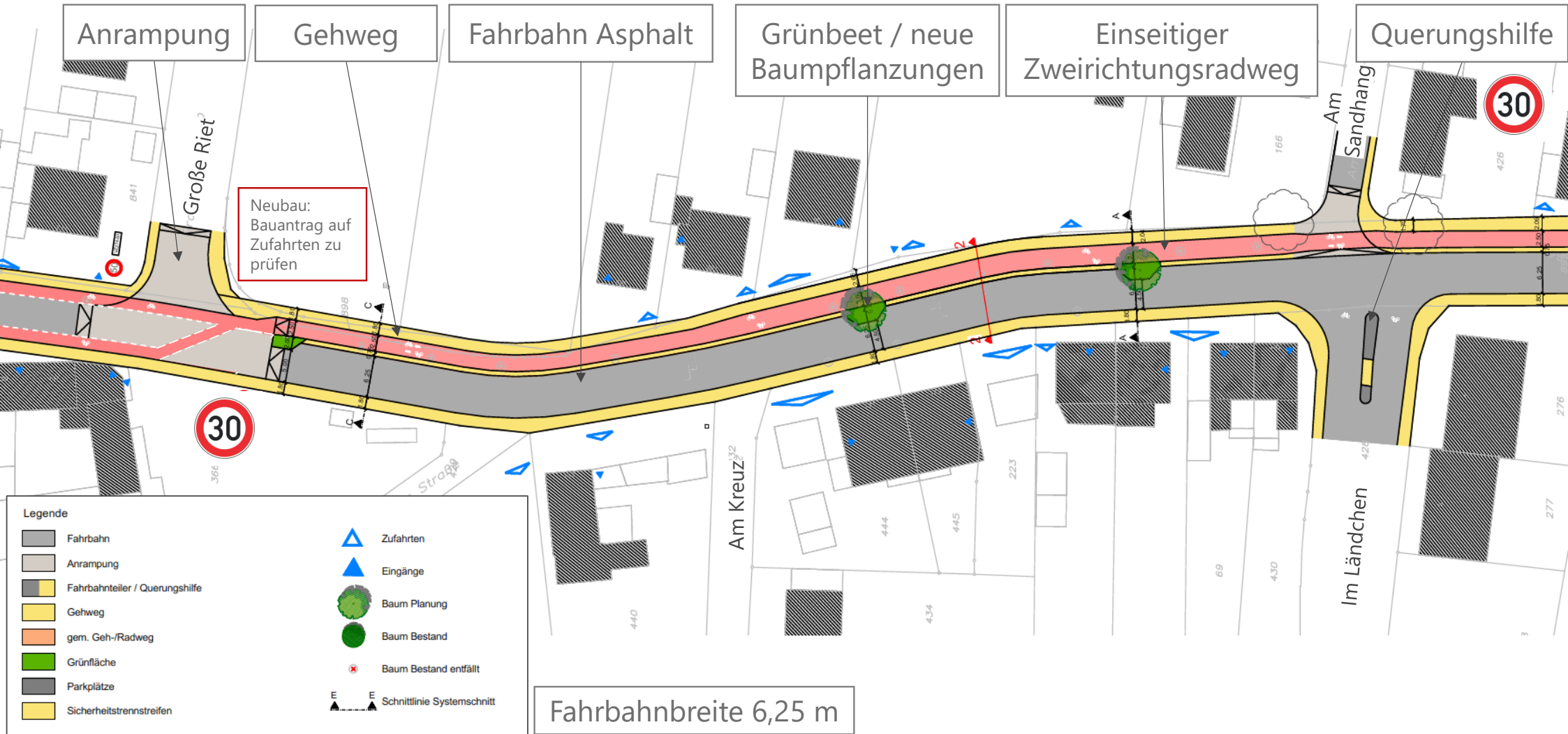


HA
Nr. 157

Flurstücksgrenze

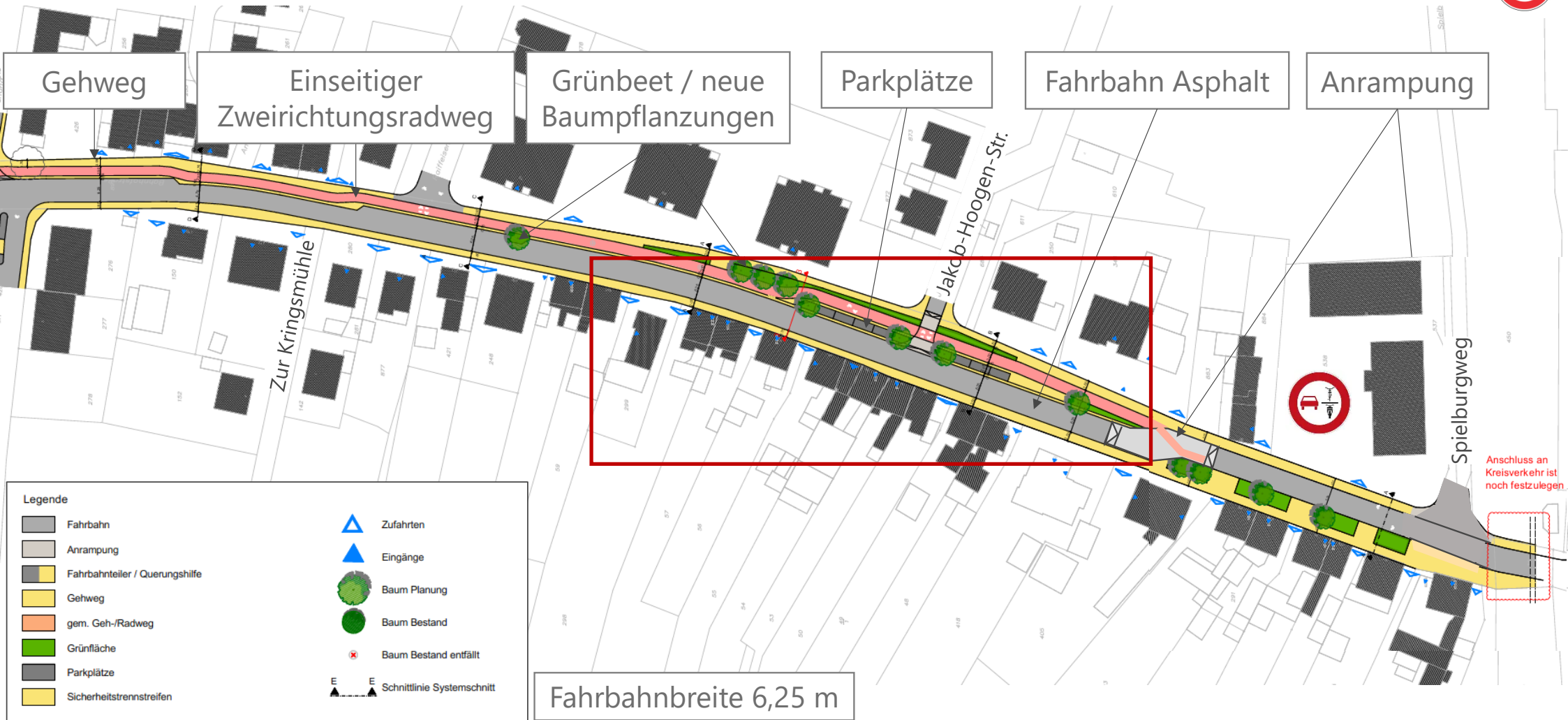


Lageplan Variante 3 (Schutzstreifen und einseitiger Zweirichtungsradweg)



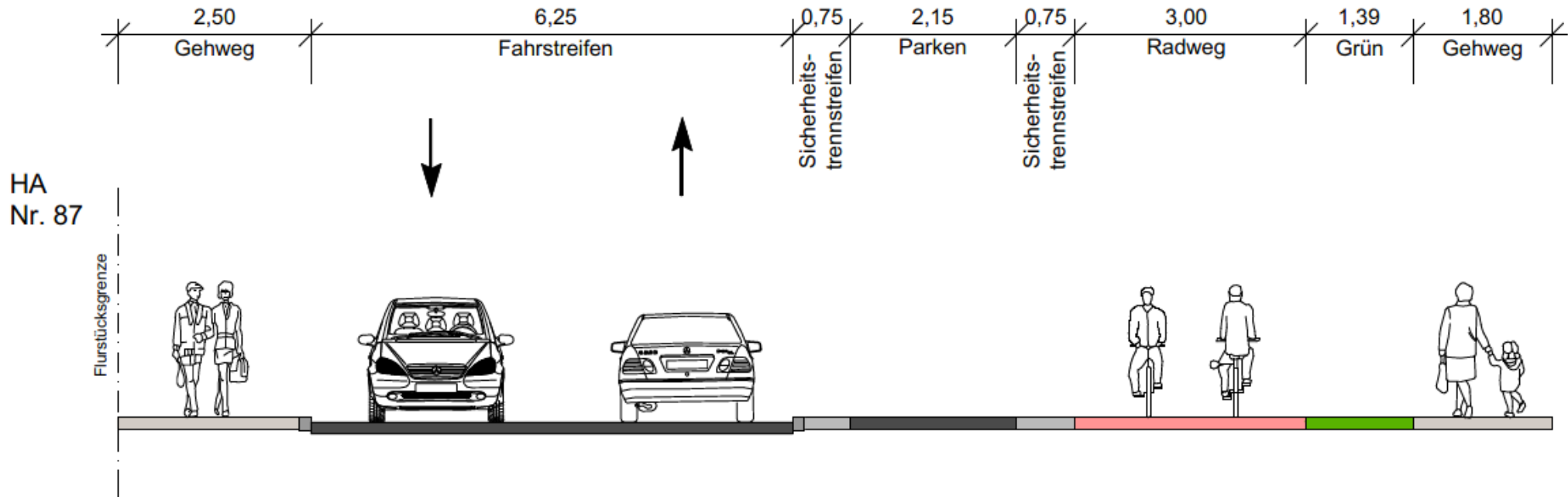
Lageplan Variante 3 (Schutzstreifen und einseitiger Zweirichtungsradweg)

30

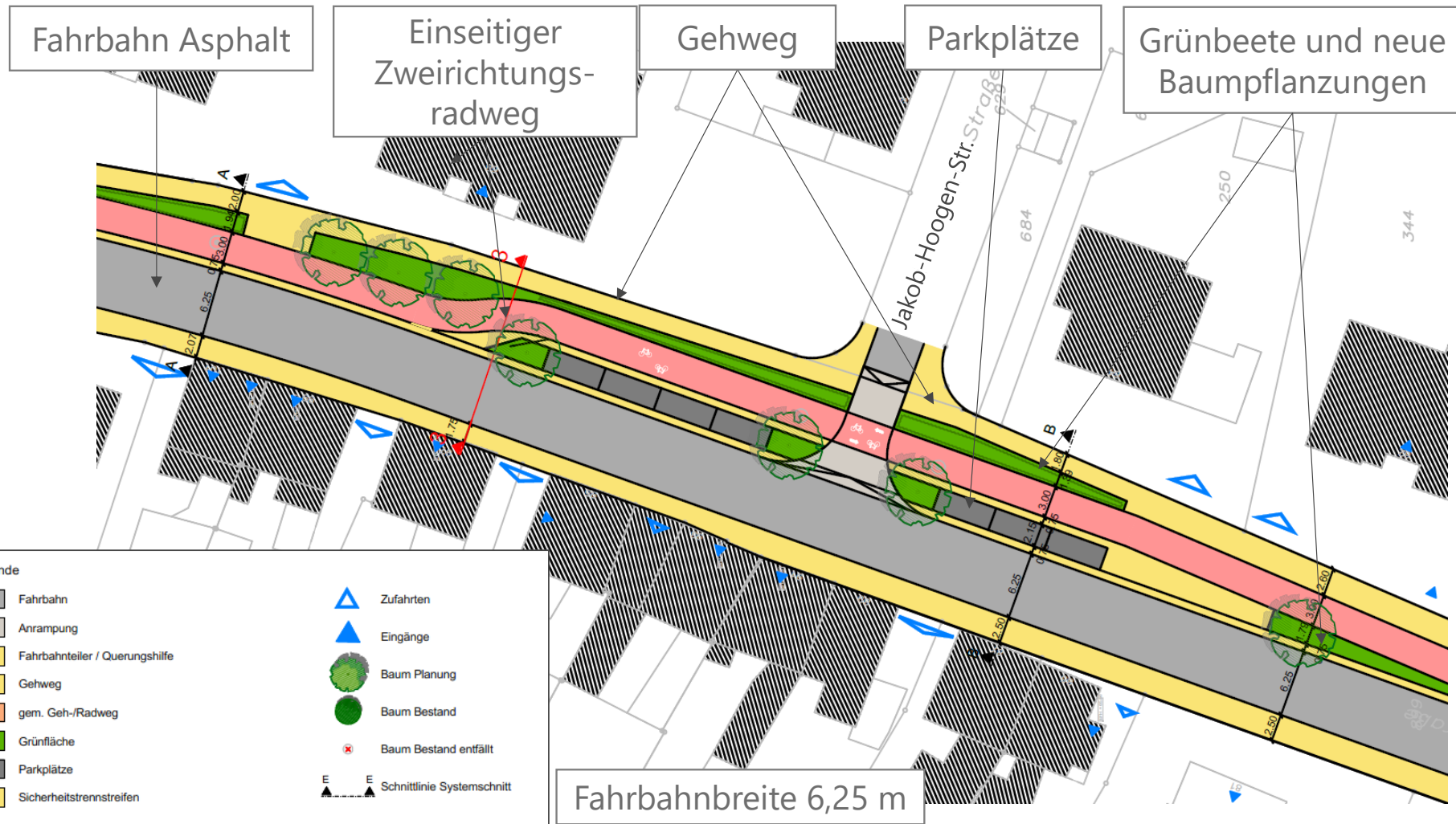


Lageplan Variante 3 (Schutzstreifen und einseitiger Zweirichtungsradweg)

Variante 3 Schnitt B - B

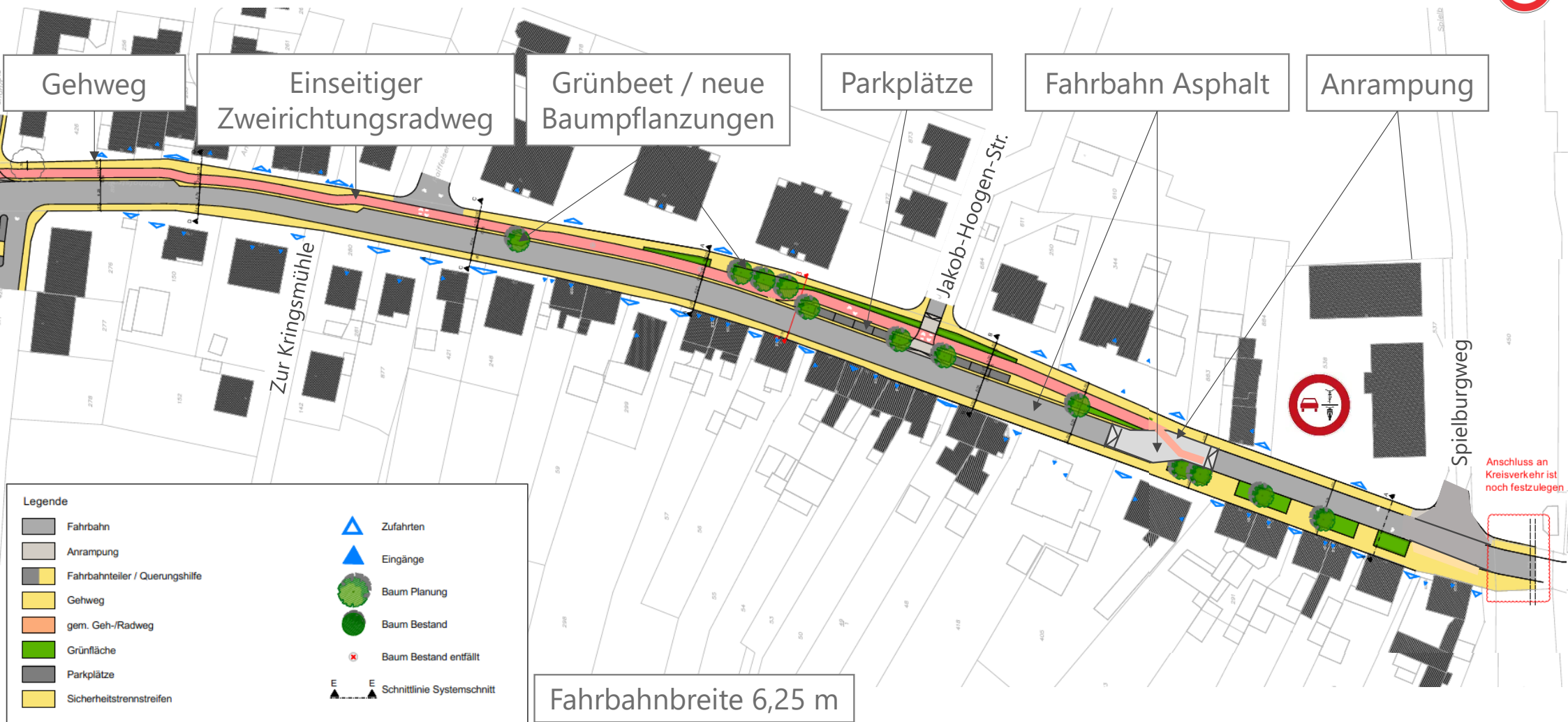


Lageplan Variante 3 (Schutzstreifen und einseitiger Zweirichtungsradweg)

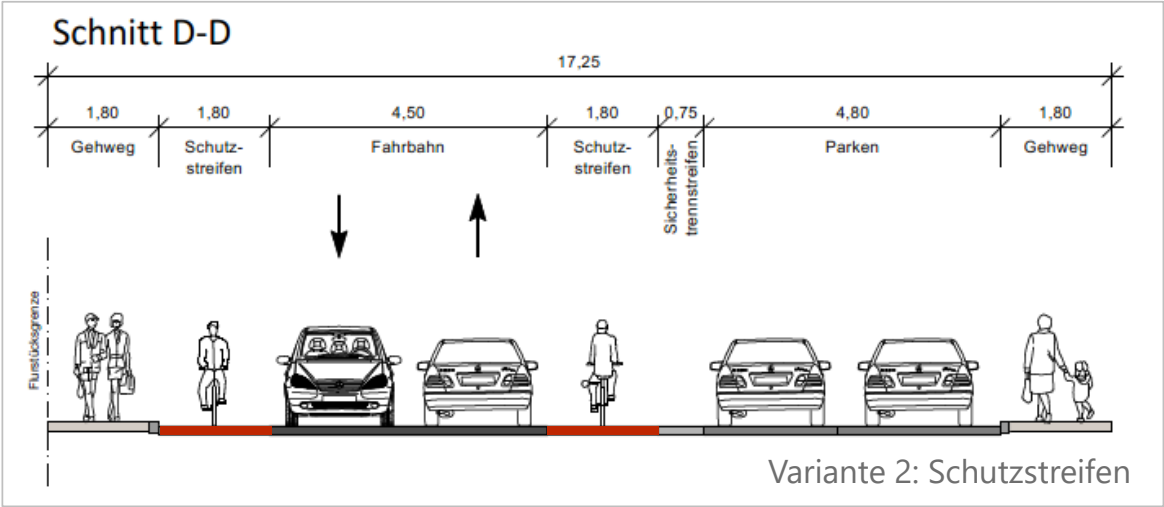
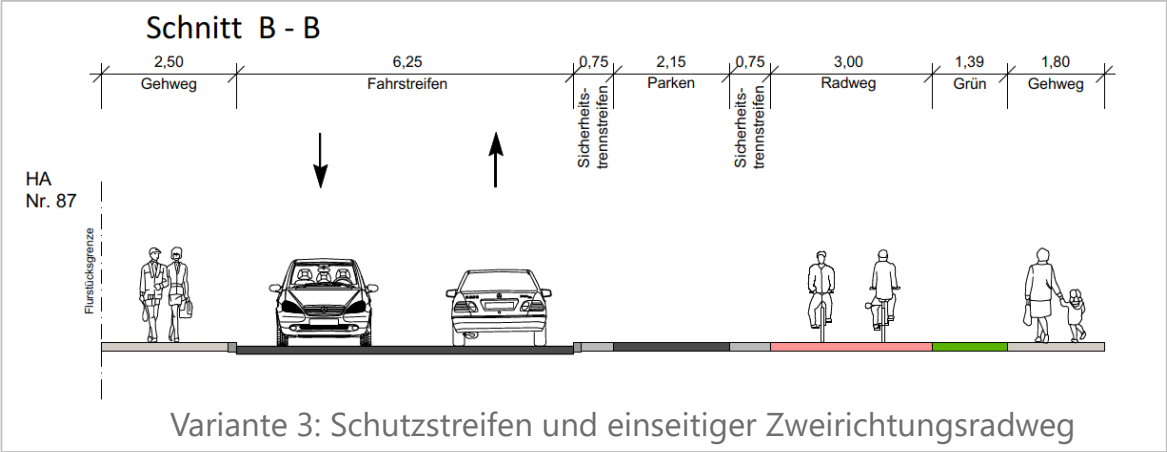
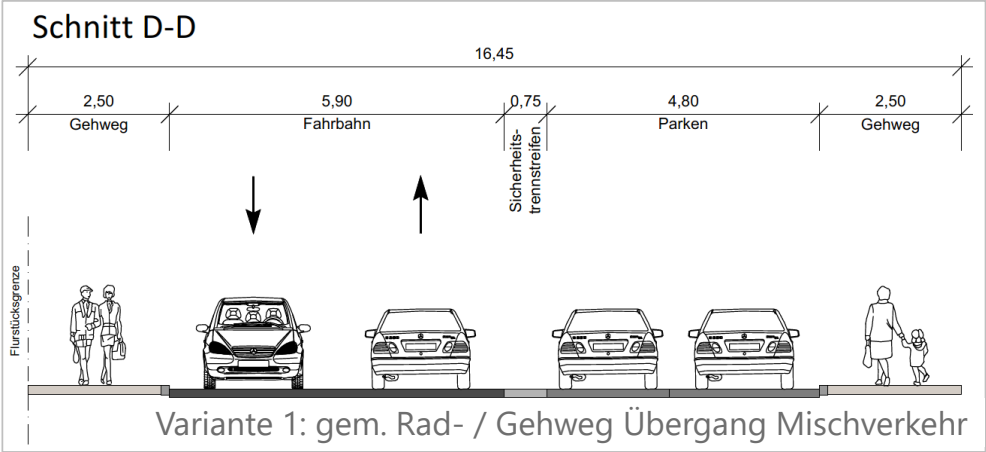


Lageplan Variante 3 (Schutzstreifen und einseitiger Zweirichtungsradweg)

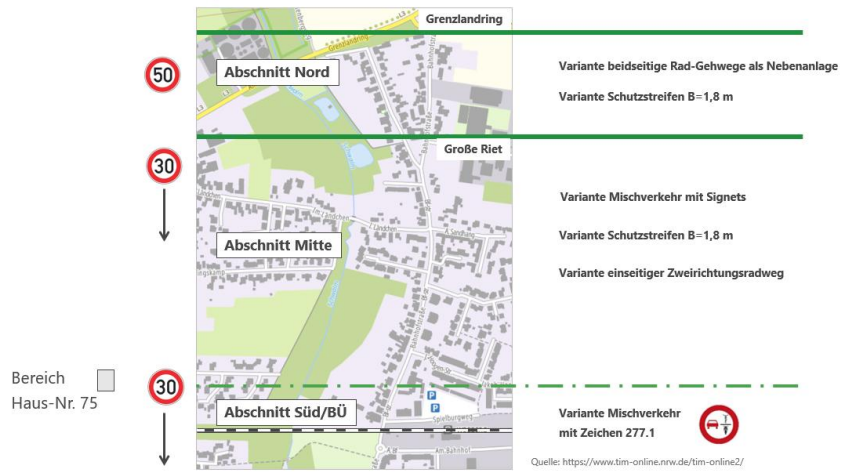
30



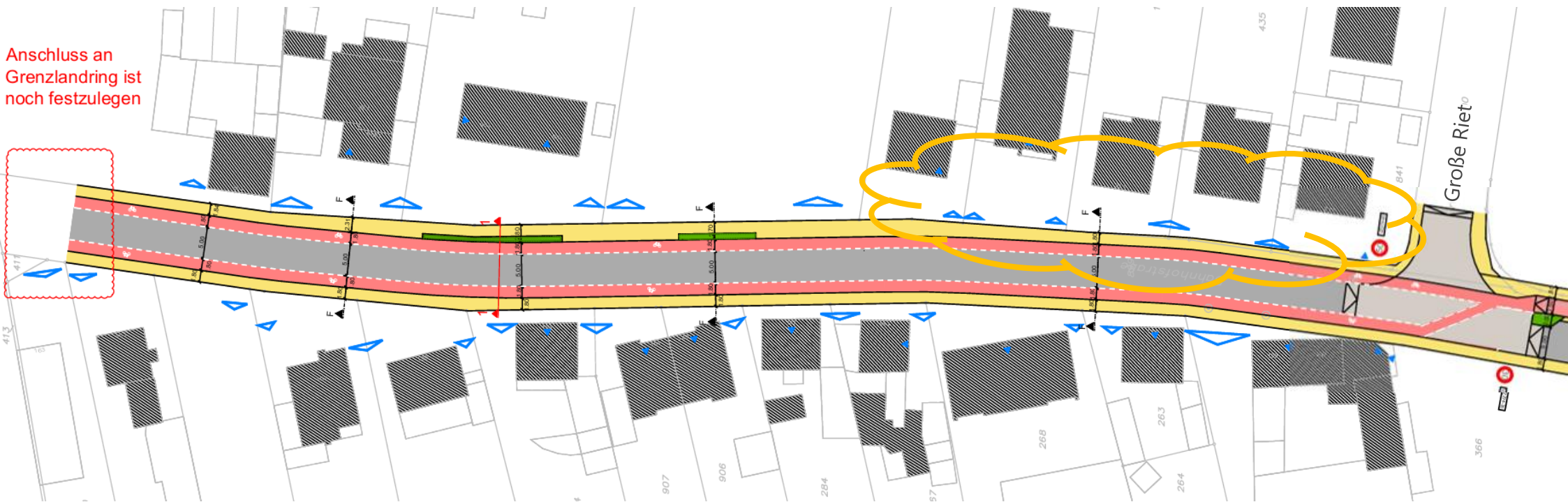
Variantenvergleich (Querschnitte im südlichen Bereich)



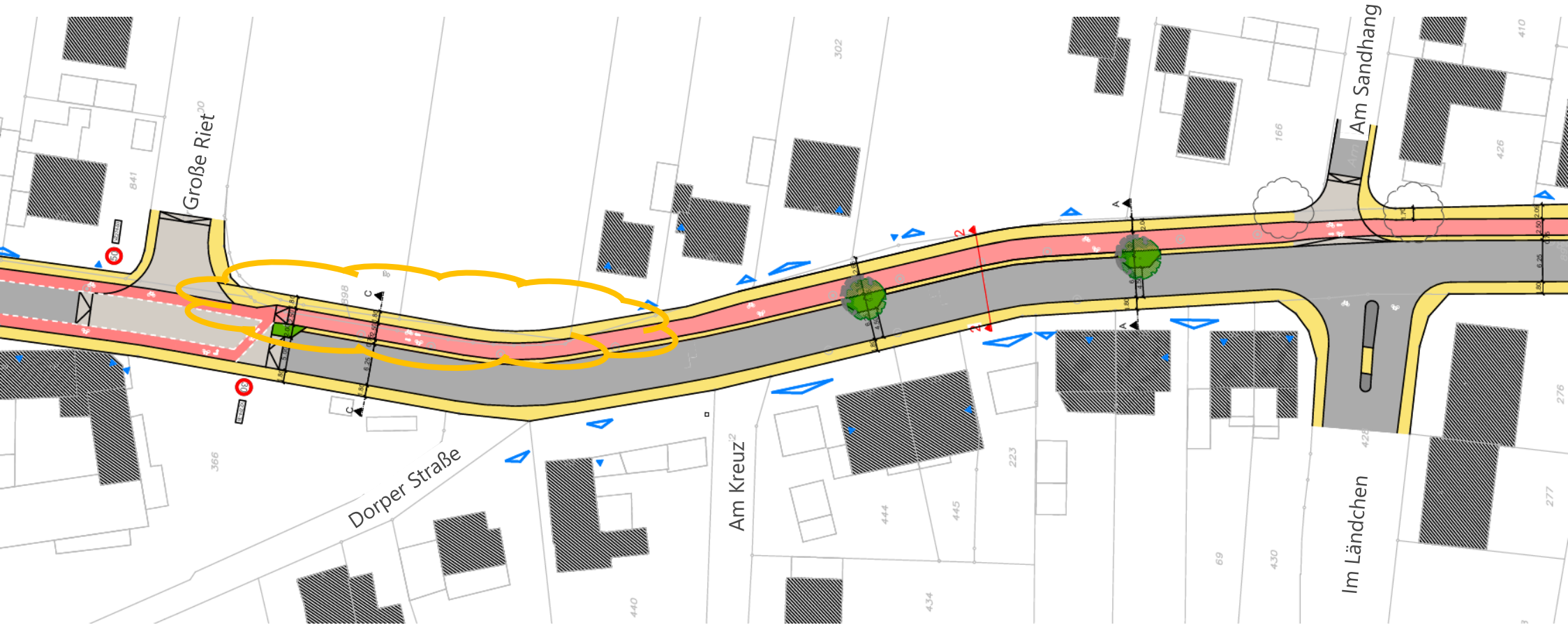
Übersicht Abschnitte / Varianten



Einschätzung Grunderwerb



Einschätzung Grunderwerb



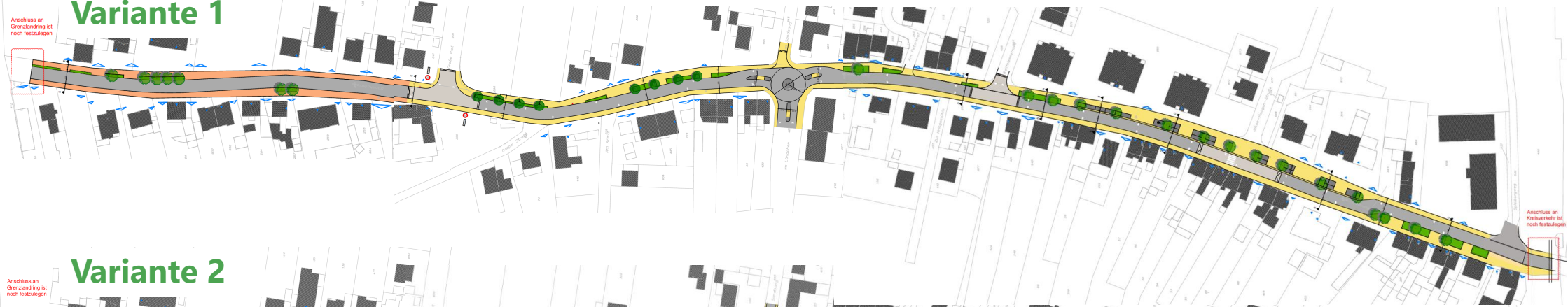
Variantenvergleich

Variante 1	Variante 2	Variante 3
Summe Bau brutto: 3.965.000 €	Summe Bau brutto: 3.850.000 €	Summe Bau brutto: 3.790.000 €
EP / qm netto: 275 €	EP / qm netto: 265 €	EP / qm netto: 260 €
EP / qm brutto: 325 €	EP / qm brutto: 320 €	EP / qm brutto: 315 €

- Mit Vermessungsgrundlage
- Ohne Baugrunduntersuchung (Annahmen)
- Ohne Kampfmitteluntersuchung im Baufeld
- Ohne Kosten für Ingenieurbauwerke (Kanäle)
- Ohne vollständige Auskunft über die Lage der Ver- und Entsorgungsleitungen und ohne Mitteilung von Netzsanierungs- und Erweiterungsbedarf
- Ohne Kosten für die Umlegung und Neuverlegung von Versorgungsleitungen (außer Strom für Beleuchtung)
- Ohne lichttechnische Berechnung
- Vollausbau, Erneuerung des gesamten frostsicheren Oberbaus
- Aktuelle Einheitspreise, ohne Berücksichtigung des Baupreisindex

Variantenübersicht

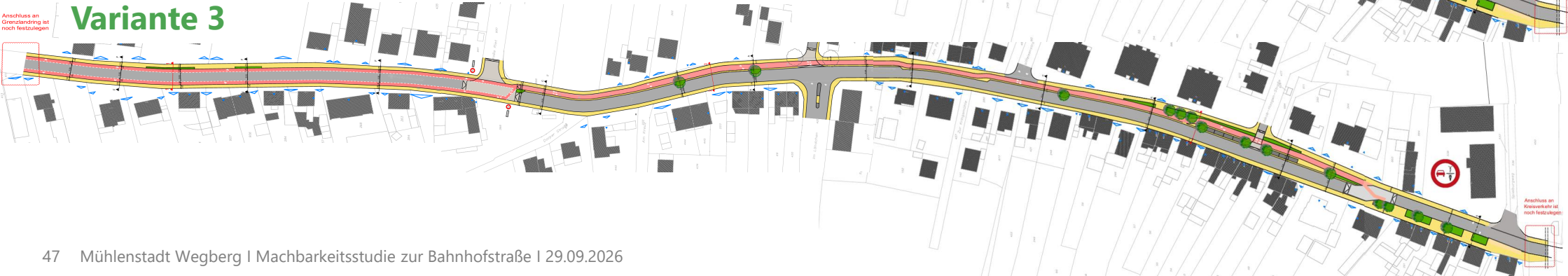
Variante 1



Variante 2



Variante 3



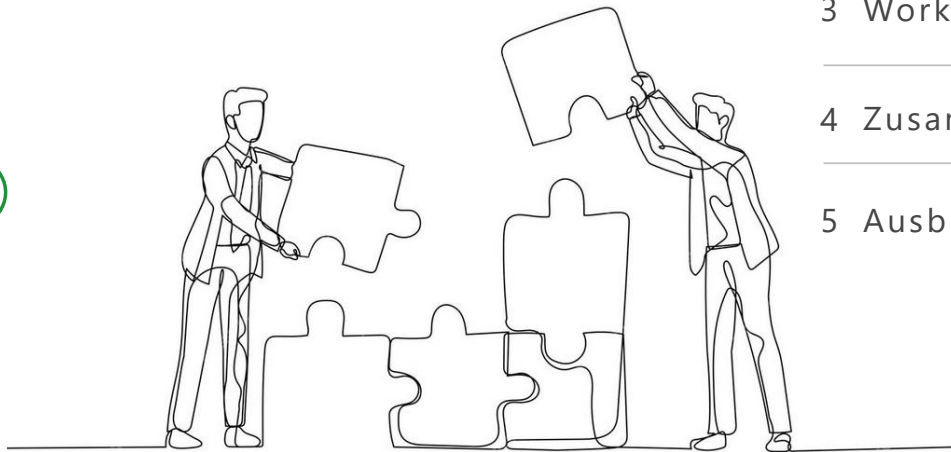
Wie geht es weiter ? Bürgerbeteiligung

- Beteiligungsmöglichkeit für die Bürgerschaft **auf Basis der vorgestellten Varianten**
- **Gemeinsame Modifizierung** für die weitere Planung

Gemeinsam
modifizieren wir
den Entwurf ...

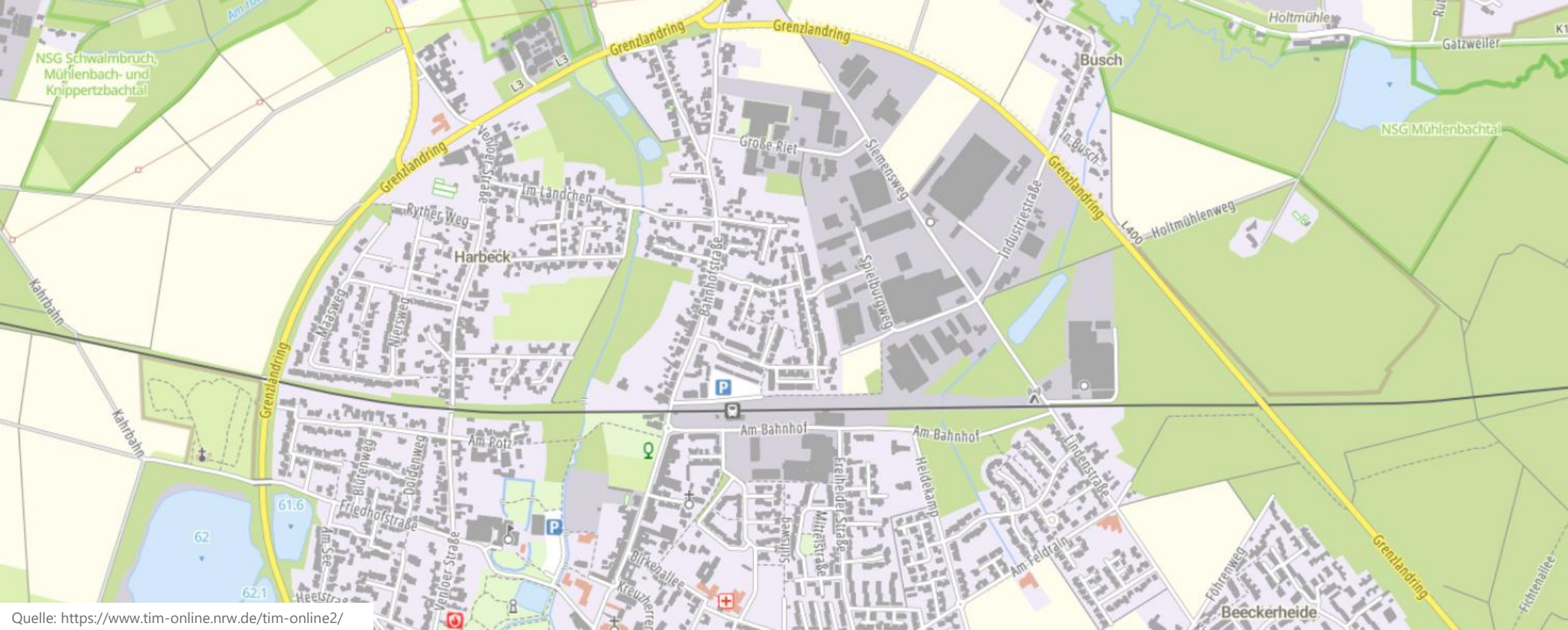
Jeder darf dazu
beitragen ...

... und seine **Ideen**
(Puzzleteile)
einfließen lassen



Was erwartet Sie heute?

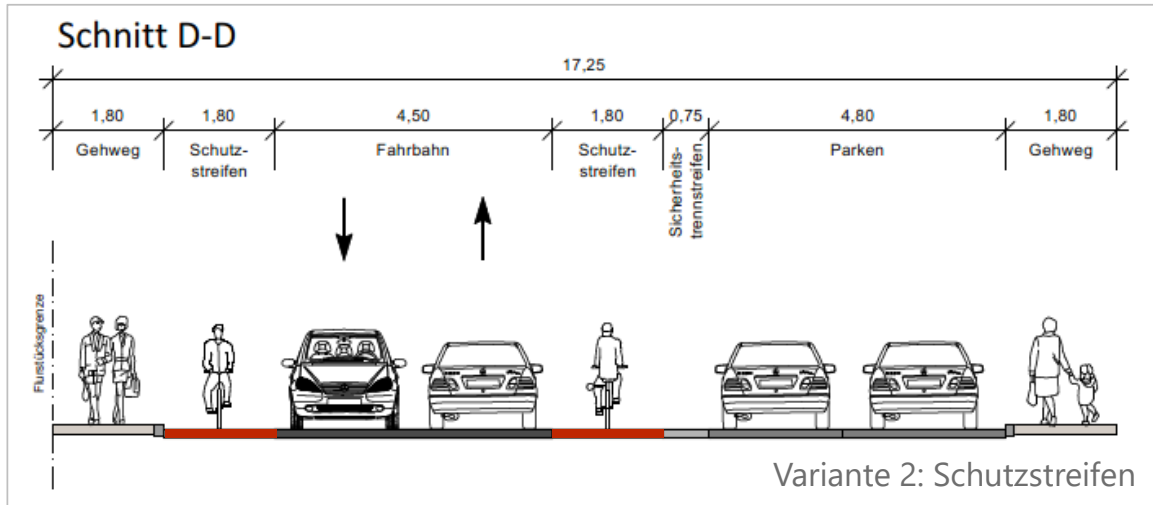
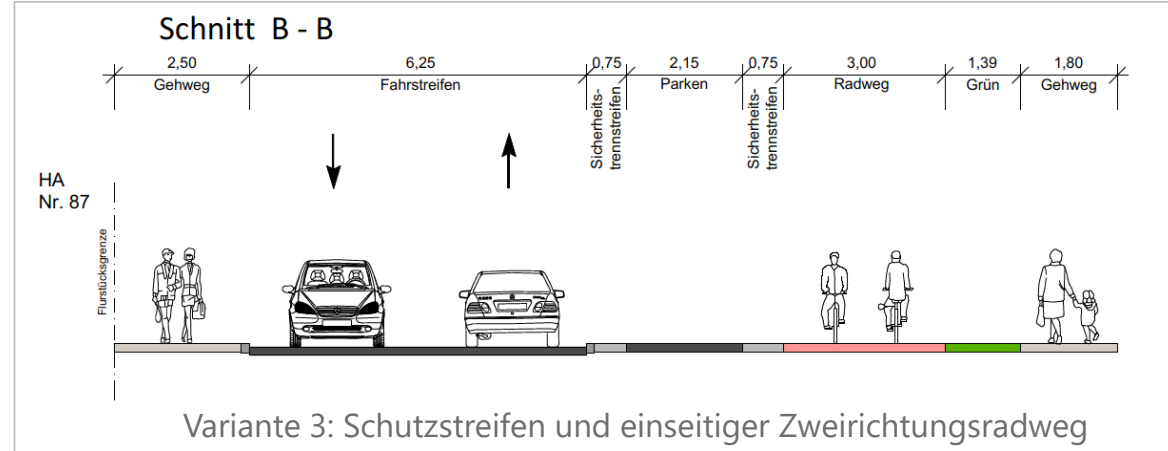
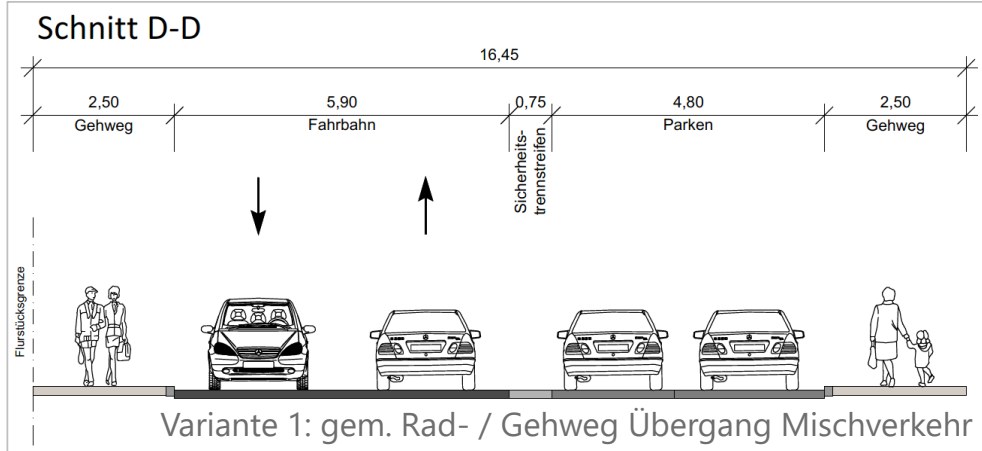
- 1 Impulsvortrag
- 2 Einführung in die Workshop-Phase
- 3 Workshop-Phase (3 Info-Stände)
- 4 Zusammentragen der Ergebnisse
- 5 Ausblick und Verabschiedung



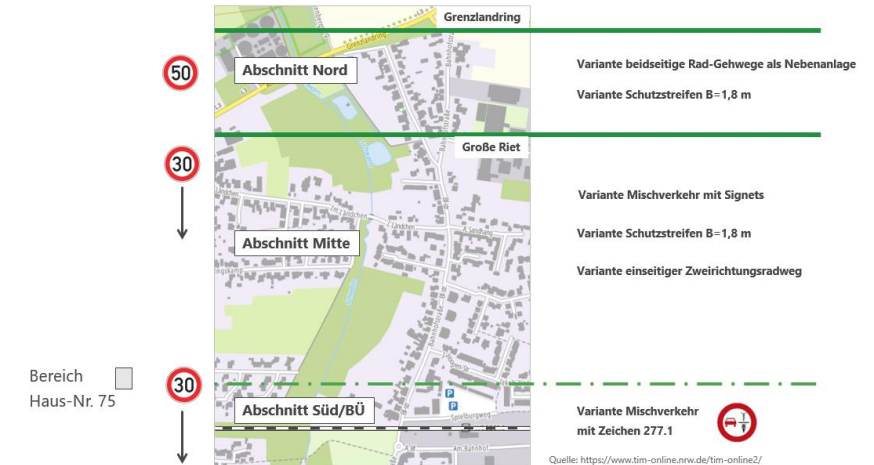
Quelle: <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/>

Wir sind gespannt auf Ihre Anregungen und den weiteren Planungsprozess

Variantenvergleich (Querschnitte im südlichen Bereich)



Übersicht Abschnitte / Varianten



Kostengegenüberstellung – nur Straßenbaukosten

Variante 1	Variante 2	Variante 3
Summe Bau brutto: 3.965.000 €	Summe Bau brutto: 3.850.000 €	Summe Bau brutto: 3.790.000 €
EP / qm netto: 275 €	EP / qm netto: 265 €	EP / qm netto: 260 €
EP / qm brutto: 325 €	EP / qm brutto: 320 €	EP / qm brutto: 315 €

Bereich	Summe Bau /netto	Summe Bau /brutto	EP/qm netto	EP/qm brutto
V 1	3.330.605,00 €	3.963.419,95 €	273,22 €	325,14 €
V 2	3.232.850,00 €	3.847.091,50 €	265,86 €	316,37 €
V 3	3.178.825,00 €	3.782.801,75 €	260,77 €	310,32 €

Schriftliche Mitteilung für die Sitzung des

Ausschusses für Bauen, Klima, Stadtentwicklung, Mobilität &
energetische Infrastruktur am 29.09.2026

- öffentlicher Teil -

Förderanträge im Programm „Ausbau ganztägiger Betreuungsangebote für Kinder in der Primarstufe im Rheinischen Revier“, hier: Änderung der Förderbedingungen

Die Verwaltung hatte in der Sitzung des Ausschusses am 16.06.2026 darüber berichtet (siehe TOP 2.5, Punkt 1., VO/26/073), dass die Förderanträge für die Maßnahmen zur Umsetzung der OGS-Konzeptionen in vier Wegberger Grundschulen im Programm „**Ausbau ganztägiger Betreuungsangebote für Kinder in der Primarstufe im Rheinischen Revier**“ Ende April fristgerecht gestellt wurden.

Nachdem der Antrag für die Grundschule Merbeck auf Vorschlag der Verwaltung und Beschluss des Rates (siehe hierzu Sitzung am 07.07.2026, VO/26/096) zurückgezogen und in einem anderen Förderprogramm gestellt wurde, verblieben die folgenden drei OGS-Förderanträge im Programm des Rheinischen Reviers (genannt sind die beantragten finanziellen Zuwendungen in € brutto):

- | | |
|------------------------------|-----------------|
| 1. Grundschule Arsbeck | 2.796.214,76 € |
| 2. Grundschule Beeck | 3.978.964,76 € |
| 3. Erich Kästner Grundschule | 12.352.391,00 € |

Konzept der multifunktionalen Nutzung von Räumen und Flächen

Grundlage der eingereichten OGS-Konzeptionen aller drei Schulen und förderfähig im Sinne des Programms waren Umbau-, Neubau-, Erweiterungs- und bauliche Sanierungsmaßnahmen sowie die Anschaffung funktionsnotwendiger Ausstattung sofern sie „... in unmittelbarem und notwendigem Zusammenhang mit dem quantitativen und qualitativen Ausbau der Ganztagsbetreuung an Schulen im Primarbereich stehen.“

Zur Klarstellung der Förderfähigkeit wurde auf entsprechende Fragen antragstellender Kommunen in den von der Bezirksregierung veröffentlichten FAQ's mehrfach und eindeutig klargestellt:

„Entsprechend des Förderprogramms ist eine vorrangige Nutzung im OGS-Bereich erforderlich. Dies entspricht einer prozentualen Nutzung von mehr als 50%.“

Diese Vorgabe der vorrangigen Nutzung von >50% für die OGS galt für alle Räumlichkeiten und Flächen, für die Außenanlagen sowie für alle Beschaffungen, für die eine Förderung beantragt wird.

Für die drei Wegberger Grundschulen wurden auf dieser Grundlage OGS-Konzeptionen erarbeitet und eingereicht. Diese basieren im Wesentlichen auf einer möglichst multifunktionalen Nutzung von Räumen und Flächen im Vormittagsbereich durch die Schule, im Nachmittagsbereich durch die OGS.

Änderung der Förderbedingungen

Am Mittwoch, 02.09.2026 erreichten die Stadt Wegberg drei e-mails der Bezirksregierung Köln zum Förderprogramm und den eingereichten Anträgen mit dem Betreff „Nachqualifizierungsbedarfe“.

In den gleichlautenden Schreiben, die alle Kommunen erhielten, die Förderanträge gestellt hatten, wurde mitgeteilt, dass „... sich Konkretisierungen zu den Punkten ... des Förderaufrufs ergeben ... in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie.“

Hieraus würden sich Änderungen bei der Beurteilung der Förderfähigkeit der eingereichten Anträge ergeben, sowie die Notwendigkeit, die in einer separaten Aufstellung aufgeführten offenen Punkte im Rahmen einer Änderung der eingereichten Anträge darzustellen.

Die Anträge wurden der Stadt Wegberg von der Bezirksregierung formal zurückgegeben. Für die notwendigen Änderungen wurde eine Frist bis zum 29.09.2026 gesetzt.

Tatsächlich wurden mit der „Konkretisierung“ jedoch die Förderbedingungen im Kern verändert.

Anstelle und in Abänderung der für eine Förderung bis dahin geltenden Maßgabe der „vorrangigen Nutzung“ durch die OGS (> 50%) trat für die Förderfähigkeit nun die Bedingung, dass „... Baumaßnahmen (Errichtung, Sanierung, Erweiterung) ... und Ausstattung von Räumlichkeiten ausschließlich für die Betreuung genutzt werden.“

Für die Stadt Wegberg bedeutete dies (wie vermutlich auch für einen Großteil aller antragstellenden Kommunen), dass die eingereichten OGS-Konzepte grundsätzlich zu überarbeiten waren, da eine bis dahin zu Grunde gelegte multi-funktionale Nutzung von Räumen und Flächen nun nicht mehr förderfähig war.

Vorgehensweise der Verwaltung

Nach Eingang der Schreiben der Bezirksregierung wurden unverzüglich Ideen zur Überarbeitung der OGS-Konzeptionen entwickelt. Es wurde dabei abgewogen, was in dem zur Verfügung stehenden Zeitfenster von lediglich etwas mehr als drei Wochen seitens der Verwaltung leistbar ist, um die Konzeptionen inklusive zeichnerischer Darstellung, textlicher Beschreibung, Kostenermittlung und diverser weiterer Unterlagen erneut einzureichen. Eine Fristverlängerung wurde auf Nachfrage nicht in Aussicht gestellt.

Die Maßgabe war, unter Wahrung der Belange von Schulen und OGS eine Überarbeitung der Konzeptionen so vorzunehmen, dass die daraus resultierenden baulichen Baumaßnahmen zu einem möglichst großen Teil der ausschließlichen Nutzung der Betreuung im Rahmen der OGS zuzuordnen, und damit im Sinne der „Konkretisierung der Förderbedingungen“ förderfähig sind.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage war der Fachbereich Gebäudewirtschaft noch mit Hochdruck mit der Erarbeitung der neuen Förderantragsunterlagen beschäftigt. Ob die Anträge fristgerecht eingereicht werden konnten, kann in der Sitzung mitgeteilt werden.

Im Hinblick auf die Höhe der neu beantragten finanziellen Zuwendungen kann jedoch schon gesagt werden, dass diese deutlich niedriger sein werden als ursprünglich im April beantragt.

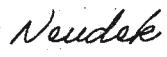
Schreiben des Städte- und Gemeindebundes NRW

Stellvertretend für die antragstellenden Kommunen hat sich der Städte- und Gemeindebund NRW mit seinem Schreiben vom 18.09.2026 an das Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes NRW sowie an das Ministerium für Schule und Bildung des Landes NRW gewandt und „... nochmals darum gebeten, die Anpassung der Förderregularien zu prüfen, um Investitionen in multifunktionale Raumkonzepte zu ermöglichen.“

Eine Antwort der angeschriebenen Ministerien liegt noch nicht vor.



Dipl.-Ing. Architekt HJ Schreurs
Fachbereichsleiter Gebäudewirtschaft



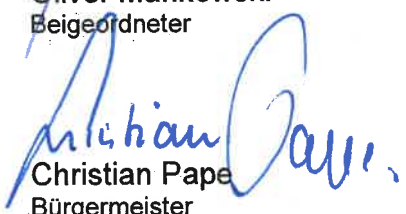
Ellen Neudek
Erste Beigeordnete



Gerd Pint
Fachbereichsleiter Bildung und Soziales



Oliver Mankowski
Beigeordneter



Christian Pape
Bürgermeister



Beschlussvorschlag der CDU-Fraktion

Die Zustimmung der Gemeinde gemäß § 36 a BauGB zum Vorhaben „Bauvoranfrage zum Neubau eines Wohnhauses für eine Wohngruppe mit 7 Kindern“ wird unter folgenden Bedingungen erteilt:

1. Die Bebauung wird gedreht. Das Objekt wird im hinteren Teil der Straße „Zu den Kiefern“ gem. Lageplan errichtet.
2. Reduzierung der Traufhöhe auf 6,10m
3. Ausführung des Daches als flachgeneigtes Satteldach (Neigung wie in der Bauvoranfrage)
4. Reduzierung der Bautiefe auf 11m (4 Meter Abstand zum Nachbarn)
5. Gliederung der Fassade durch Materialwechsel und oder Rücksprünge