

Vorlagennummer: VO/26/100
Vorlageart: Mitteilungsvorlage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Bürgermeister
gez. Pape

Machbarkeitsstudie zur Bahnhofstraße, Öffentlichkeitsarbeit und Antrag der CDU-Fraktion vom 30.07.2026 zur Sicherung der Fördermittelfähigkeit,

Datum: 15.07.2026
Federführung: Umwelt, Verkehr, Abwasser

Beratungsfolge

Gremium	Termine
Ausschuss für Bauen, Klima, Umwelt, Stadtentwicklung, Mobilität & energetische Infrastruktur (Kenntnisnahme)	29.09.2026

Sachverhalt Sachverhalt

Die Stadt Wegberg beabsichtigt, die Bahnhofstraße im Abschnitt zwischen dem Bahnübergang und dem Grenzlandring verkehrlich und städtebaulich neu zu ordnen. Hierzu hat die Verwaltung am 07.04.2026 die Planungsgruppe MWM aus Aachen mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Die Ergebnisse der Studie und die daraus entwickelten drei Planungsvarianten werden dem Ausschuss in der heutigen Sitzung durch das Planungsbüro vorgestellt.

Die Präsentation bildet zugleich die fachliche Grundlage für die Einordnung des Antrags der CDU-Fraktion vom 30.07.2026 mit dem Titel „Bahnhofstraße, Abschnitt Bahn – Grenzlandring: Sicherung der Fördermittelfähigkeit“. Die CDU-Fraktion beantragt darin, die Fördermittelfähigkeit für den späteren Ausbau der Bahnhofstraße zu sichern. Der Antrag enthält sowohl konkrete förderrechtliche Prüfaufträge als auch Anforderungen an die weitere Ausgestaltung der Planung. Gefordert werden unter anderem die Darstellung möglicher Förderprogramme, die Abstimmung der Programmzuordnung mit der Bezirksregierung Köln, die Berücksichtigung förderrechtlicher Anforderungen in der weiteren Planung sowie die Vorbereitung einer fristgerechten Förderanmeldung.

Das Ziel, mögliche Förderzugänge frühzeitig zu berücksichtigen, entspricht dem bereits von der Verwaltung verfolgten Vorgehen. Die Prüfung geeigneter Förderprogramme erfolgt parallel zur planerischen Bearbeitung. Das Vorhaben befindet sich derzeit jedoch noch in der Machbarkeits- und Variantenprüfung. Eine Festlegung auf bestimmte Ausbaumerkmale oder ein konkretes Förderprogramm ist deshalb zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Eine Entscheidung über die weiterzuverfolgende Variante ist in der heutigen Sitzung nicht vorgesehen. Am 14.10.2026 findet eine Öffentlichkeitsbeteiligung statt, bei der die Varianten vorgestellt und Anregungen aus der Bürgerschaft aufgenommen werden. Nach deren Auswertung wird den politischen Gremien eine Grundlage für die Entscheidung über die weiterzuverfolgende Variante vorgelegt.

Bisheriger Planungsprozess

Für die Bahnhofstraße lag bereits eine Vorplanung vor. Diese wurde jedoch insbesondere im Hinblick auf die Aufteilung des Straßenraums, die Führung des Fuß- und Radverkehrs, die Begrünung, die Aufenthaltsqualität und die Möglichkeiten einer klimaangepassten Entwässerung als nicht ausreichend bewertet. Die Verwaltung hat daher eine erneute, ergebnisoffene Untersuchung veranlasst.

Die Gründe hierfür und erste mögliche Planungsziele wurden am 01.07.2025 in einer interfraktionellen Runde vorgestellt. Dabei wurden unter anderem eine bessere Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs, zusätzliche Begrünung, eine gestalterische Aufwertung des Straßenraums sowie die Prüfung von Elementen einer sogenannten Schwammstraße angesprochen. Diese Überlegungen dienten als Ausgangspunkt für die Beauftragung der Machbarkeitsstudie, stellten jedoch noch keine Festlegung auf eine bestimmte Lösung dar.

Dies gilt insbesondere für die seinerzeit ebenfalls angesprochene Möglichkeit einer Fahrradstraße. Die zwischenzeitlich durchgeführte Verkehrserhebung hat eine Belastung von rund 7.000 Kraftfahrzeugen täglich ergeben. Aufgrund dieser Verkehrsmenge und des Fehlens einer geeigneten alternativen Verkehrsführung wird eine Fahrradstraße nicht weiterverfolgt.

Vorstellung der Machbarkeitsstudie

Die Machbarkeitsstudie enthält drei Varianten für die künftige Aufteilung und Gestaltung des Straßenraums. Sie stellen noch keine Entwurfsplanung dar und dienen zunächst als Grundlage für die Öffentlichkeitsbeteiligung und die anschließende politische Variantenentscheidung.

Die erste Variante sieht im nördlichen Abschnitt einen gemeinsamen Geh- und Radweg vor, der im weiteren Verlauf in eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr übergeht.

Die zweite Variante umfasst beidseitige, jeweils 1,80 Meter breite Schutzstreifen für den Radverkehr.

Die dritte Variante sieht im nördlichen Abschnitt Schutzstreifen und im weiteren Verlauf einen einseitigen Zweirichtungsradweg vor.

In allen Varianten werden ergänzend Möglichkeiten für Grünbeete, neue Baumstandorte, Querungsstellen und die Gestaltung der Übergangsbereiche untersucht. Die Varianten unterscheiden sich insbesondere hinsichtlich der Führung des Radverkehrs, der Flächenaufteilung und der daraus folgenden Eingriffe in den bestehenden Straßenraum.

Fragen der Leitungsführung, des Wurzel- und Baumschutzes, der Entwässerung, eines möglichen Grunderwerbs sowie der konkreten technischen Ausgestaltung sind in den weiteren Planungsphasen zu vertiefen. Dies gilt auch für die Frage, in welchem Umfang Elemente einer Schwammstraße unter den örtlichen und technischen Rahmenbedingungen umgesetzt werden können. Die im Rahmen der Machbarkeitsstudie ermittelten Kostenansätze dienen einer ersten wirtschaftlichen Einordnung der Varianten. Eine belastbare Kostenberechnung ist erst nach Auswahl und weiterer Konkretisierung einer Planungsvariante möglich.

Einordnung des CDU-Antrags

Das Anliegen der CDU-Fraktion, Fördermöglichkeiten frühzeitig zu berücksichtigen

und die spätere Fördermittelfähigkeit nicht durch planerische Festlegungen zu gefährden, ist sachgerecht.

Mehrere der im Antrag angesprochenen fachlichen Anforderungen waren bereits vor dessen Eingang Gegenstand des laufenden Planungsprozesses. Dies betrifft insbesondere die Prüfung eines grundhaften Ausbaus, die Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs, die Integration zusätzlicher Begrünung sowie die Untersuchung klimaangepasster Entwässerungslösungen. Diese Themen wurden bereits in der interfraktionellen Runde vom 01.07.2025 aufgegriffen und sind in die Aufgabenstellung der Machbarkeitsstudie eingeflossen.

Der Antrag knüpft damit an einen bereits laufenden Planungs- und Prüfprozess an und ergänzt diesen um konkrete förderrechtliche Fragestellungen. Dazu gehören insbesondere die verbindliche Zuordnung zu geeigneten Förderprogrammen, die Klärung der maßgeblichen Förderquoten und Fristen, die Abgrenzung der zuwendungsfähigen Kosten sowie die Prüfung eines möglichen erhöhten Fördersatzes für Gebiete mit vergleichsweise schwächerer Wirtschaftsstruktur.

Diese zusätzlichen Fragestellungen werden in das weitere Verfahren einbezogen. Eine gesonderte, neben dem laufenden Planungsprozess stehende Untersuchung ist hierfür nicht erforderlich.

Fördermöglichkeiten

Die Verwaltung hat mögliche Förderzugänge bereits parallel zur planerischen Bearbeitung geprüft. Nach derzeitigem Stand kommen insbesondere die Förderung des kommunalen Straßenbaus, die Nahmobilitätsförderung sowie gegebenenfalls ergänzende Fördermöglichkeiten für abgrenzbare Maßnahmen der Klimaanpassung in Betracht.

Eine Übersicht der geprüften Förderprogramme, ihrer wesentlichen Voraussetzungen sowie der derzeit bekannten Förderquoten und Fristen ist dieser Vorlage als Anlage beigelegt.

Eine verbindliche Programmzuordnung ist erst nach Auswahl und weiterer Konkretisierung der Planungsvariante möglich. Anschließend wird die Verwaltung die Förderfähigkeit mit den zuständigen Förderstellen abstimmen und die erforderlichen Schritte für eine fristgerechte Förderanmeldung vorbereiten.

Nach Auswahl und Konkretisierung der weiterzuverfolgenden Variante wird die Verwaltung insbesondere die Programmzuordnung und die förderrechtliche Einordnung der einzelnen Straßenbestandteile mit dem Dezernat 25 der Bezirksregierung Köln abstimmen. In diesem Zusammenhang wird auch geprüft, ob für das Vorhaben ein erhöhter Fördersatz für Gebiete mit vergleichsweise schwächerer Wirtschaftsstruktur in Betracht kommt.

Weiteres Verfahren

Nach Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung wird den politischen Gremien eine Entscheidungsgrundlage für die Auswahl der weiterzuverfolgenden Variante vorgelegt. Auf dieser Grundlage wird die Planung weiter konkretisiert und die Programmzuordnung mit den zuständigen Förderstellen abgestimmt.

Die im CDU-Antrag angesprochene Förderanmeldung für das Programmjahr 2028 wird in der weiteren Terminplanung berücksichtigt. Voraussetzung hierfür ist, dass

rechtzeitig eine hinreichend konkretisierte Planung, eine belastbare Kostenermittlung und die erforderliche politische Beschlusslage vorliegen.

Bis zur förderrechtlichen Klärung dürfen keine Bau- oder Lieferverträge oder sonstigen Verpflichtungen eingegangen werden, die als förderschädlicher vorzeitiger Maßnahmenbeginn gewertet werden könnten. Die Verwaltung wird dem zuständigen Ausschuss rechtzeitig vor Ablauf der maßgeblichen Förderfristen über die Ergebnisse der Abstimmungen, die in Betracht kommenden Förderwege und den voraussichtlichen städtischen Eigenanteil berichten.

Finanzielle Auswirkungen

Aus der Kenntnisnahme der Machbarkeitsstudie und der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung entstehen zunächst keine unmittelbaren Bauausgaben.

Die Kosten der vertiefenden Planung und der späteren Umsetzung hängen von der politischen Variantenentscheidung, den noch zu klärenden technischen Rahmenbedingungen und den tatsächlich nutzbaren Fördermöglichkeiten ab. Eine belastbare Kosten- und Finanzierungsübersicht einschließlich des städtischen Eigenanteils wird vorgelegt, sobald die weiterzuverfolgende Variante und der konkrete Maßnahmenumfang feststehen.

Bewertung der Klimarelevanz

Ist die Vorlage klimarelevant?	Ja		Nein		
Treibhausgas-Ausstoß in CO ₂ e	Erhebliche Reduktion	Geringfügige Reduktion	Geringfügige Erhöhung	Erhebliche Erhöhung	Nicht ermittelbar
Bemerkung					

Beschlussvorschlag

Beschlussvorschlag

- 1) Der Ausschuss nimmt die in der Sitzung vorgestellte Machbarkeitsstudie und die darin entwickelten Planungsvarianten für die Bahnhofstraße im Abschnitt Bahn–Grenzlandring zur Kenntnis.
- 2) Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungsvarianten am 14.10.2026 im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung vorzustellen und die dort vorgetragenen Anregungen gemeinsam mit dem Planungsbüro auszuwerten. Die Ergebnisse werden den politischen Gremien anschließend als Grundlage für die Auswahl der weiterzuverfolgenden Variante zur Beratung vorgelegt.
- 3) Der Ausschuss beschließt, dass die bereits begonnene Prüfung der Fördermöglichkeiten fortgeführt, die im Antrag der CDU-Fraktion vom 30.07.2026 benannten förderrechtlichen Gesichtspunkte im weiteren Maßnahmenprozess

berücksichtigt und erforderliche Beschlüsse zu gegebener Zeit vorgelegt werden.
Der Antrag ist damit inhaltlich aufgegriffen und als erledigt anzusehen.

Anlagen

1. Antrag der CDU-Fraktion vom 30.07.2026
2. Übersicht der derzeit erkennbaren Fördermöglichkeiten

Anlage/n

- 1 - 1. Antrag der CDU-Fraktion zur Sicherung Förderung Bahnhofstraße vom 30.07.2026 (öffentlich)
- 2 - 2. Übersicht der derzeit erkannten Fördermöglichkeiten (öffentlich)

Beteiligte Fachbereiche:

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Wegberg | Bahnhofstr. 43 | 41844 Wegberg

Stadt Wegberg
Herrn Bürgermeister
Christian Pape
Rathausplatz 25
41844 Wegberg

Wegberg, den 30.07.2026

Antrag der CDU-Fraktion: Bahnhofstraße, Abschnitt Bahn – Grenzlandring: Sicherung der Fördermittelfähigkeit

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren,

die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Wegberg stellt hiermit folgenden Antrag gemäß § 2 der Geschäftsordnung des Rates und der Ausschüsse der Stadt Wegberg:

Der Rat möge beschließen, die Verwaltung zu beauftragen, die Fördermittelfähigkeit für den Ausbau der Bahnhofstraße zu sichern.

Vorbemerkung

Die Verwaltung hat für die Bahnhofstraße eine Machbarkeitsstudie beauftragt und ein Konzept für den grundhaften Umbau erarbeitet. Dieser Antrag stellt weder die Notwendigkeit der Maßnahme noch die konzeptionelle Arbeit der Verwaltung in Frage und zielt ausdrücklich nicht auf das Ob oder das Wie der baulichen Umsetzung.

Gegenstand des Antrags ist ausschließlich die förderrechtliche Absicherung des Vorhabens. Die Zuwendungsfähigkeit einer Straßenbaumaßnahme entscheidet sich weitgehend an Festlegungen, die bereits im Stadium der Machbarkeitsstudie und der anschließenden Entwurfsplanung getroffen werden. Werden diese Festlegungen ohne Blick auf die Förderrichtlinien getroffen, entfällt die Zuwendungsfähigkeit ganz oder teilweise, ohne dass dies später noch korrigierbar wäre. Angesichts der Haushaltslage der Stadt Wegberg ist eine frühzeitige förderrechtliche Prüfung daher geboten.

Antrag

Der Rat möge beschließen:

1. Darstellung der Förderkulisse

Die Verwaltung stellt dem zuständigen Ausschuss gemeinsam mit der Machbarkeitsstudie eine Förderkulisse vor. Darzustellen sind: Förderweg, Fördersatz, Anmeldefrist, Bewilligungsstelle, die zuwendungsfähigen und die nicht zuwendungsfähigen Kostenanteile sowie der voraussichtlich verbleibende städtische Eigenanteil.

2. Klärung der Programmzuordnung

Die Verwaltung klärt mit dem Dezernat 25 der Bezirksregierung Köln verbindlich, über welchen Förderweg die Geh- und Radverkehrsanteile abzuwickeln sind. Hintergrund: Rad- und Gehwege an verkehrswichtigen Straßen sind aus Mitteln der Nahmobilität nur dann förderfähig, wenn sie nicht bereits im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen nach den

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Wegberg | Bahnhofstr. 43 | 41844 Wegberg

Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau förderfähig sind. Da die Bahnhofstraße eine verkehrswichtige Straße ist, ist von einer vorrangigen Zuordnung zum kommunalen Straßenbau auszugehen. Eine fehlerhafte Zuordnung kann zur Ablehnung des Antrags oder zum Verlust von Kostenanteilen führen.

3. Fördergerechte Ausgestaltung der Planung

Bei der Fortschreibung der Machbarkeitsstudie und der Entwurfsplanung sind folgende, für die Zuwendungsfähigkeit maßgebliche Punkte zu berücksichtigen:

- a) **Grundhafter Ausbau statt Deckensanierung.** Zuwendungsfähig sind Bau, Ausbau und grundlegende Sanierung, bei der nicht nur die Deckschicht, sondern der gesamte Aufbau erneuert wird. Eine reine Deckensanierung ist nicht zuwendungsfähig. Für den gesamten Abschnitt ist daher darzustellen, in welchen Teilbereichen der vollständige Aufbau erneuert wird. Besonderes Augenmerk gilt den Bereichen, in denen der Kanal grabenlos mit Inlinern saniert wird und deshalb kein bautechnischer Zwang zum vollständigen Neuaufbau der Straße entsteht.
- b) **Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik im Querschnitt.** Die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik ist ausdrückliche Fördervoraussetzung. Der vorhandene Querschnitt umfasst Gehweg, Fahrbahn und einen auf der Fahrbahn markierten Schutzstreifen für den Radverkehr. Sofern zugunsten von Baumstandorten oder Versickerungsflächen Breiten reduziert werden sollen, ist für jede Querschnittsvariante nachzuweisen, dass die einschlägigen Regelmaße für Gehweg, Schutzstreifen und verbleibende Fahrbahn eingehalten werden. Varianten, die diese Maße unterschreiten, sind als förderrechtlich risikobehaftet zu kennzeichnen.
- c) **Bepflanzung als Bestandteil der Baumaßnahme.** Bepflanzung sowie landschaftspflegerische Maßnahmen einschließlich der Fertigstellungspflege sind zuwendungsfähige Bauausgaben. Sie sind daher als Bestandteil der Baumaßnahme zu planen, auszuweisen und mit anzumelden und nicht als gesonderte, nicht geförderte Zusatzmaßnahme zu führen.
- d) **Entwässerungs- und blau-grüne Elemente anteilig ansetzen.** Straßenentwässerungseinrichtungen und ihre vorhabenbedingte Erweiterung sind zuwendungsfähig; dient eine Einrichtung nicht allein der Verkehrsanlage, bemisst sich der zuwendungsfähige Anteil nach dem zurechenbaren Anteil an der Abflussmenge. Für vorgesehene Versickerungs- und Speicherelemente sind die Abflussanteile daher planerisch zu ermitteln und zu dokumentieren.
- e) **Saubere Kostenabgrenzung.** Die Kostenberechnung ist so zu gliedern, dass zuwendungsfähige und nicht zuwendungsfähige Anteile eindeutig getrennt sind. Dies betrifft insbesondere die Kanalkosten sowie Ausgaben, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen hat.

4. Sicherung des Förderverfahrens

- Die Anmeldung zum Programmjahr 2028 ist bis zum 31.05.2027 vorzubereiten. Planung und Genehmigungsverfahren sind so zu takten, dass zu diesem Zeitpunkt Baureife vorliegt und ein unverzüglicher Baubeginn erwartbar ist.
- Es ist sicherzustellen, dass vor Bewilligung kein förderschädlicher Maßnahmenbeginn erfolgt. Insbesondere dürfen vor Bewilligung keine der Bauausführung zuzurechnenden Bau- oder Lieferverträge geschlossen werden.

- Die Verwaltung prüft, ob für Wegberg der Zuschlag für Gebiete mit vergleichsweise schwächerer Wirtschaftsstruktur in Anspruch genommen werden kann, und weist das Ergebnis in der Förderkulissee aus.

5. Berichterstattung

Die Verwaltung berichtet dem zuständigen Ausschuss über das Ergebnis, rechtzeitig vor Ablauf der Anmeldefrist.

Begründung

Warum jetzt. Die Zuwendungsfähigkeit entscheidet sich nicht bei der Antragstellung, sondern bei der Planung. Ob der Straßenaufbau grundhaft erneuert oder nur die Decke saniert wird, ob der Querschnitt die Regemaße einhält, ob Bepflanzung und Entwässerungselemente als Bestandteil der Baumaßnahme geplant und die Abflussanteile dokumentiert werden – all das wird jetzt festgelegt und ist später nicht mehr nachholbar. Die Machbarkeitsstudie ist deshalb der richtige und zugleich letzte sinnvolle Zeitpunkt für diese Prüfung.

Förderwege im Überblick. Die folgende Übersicht fasst die realistisch verfügbaren Wege und die jeweils zugehörigen Kostenanteile zusammen:

Kostenanteil	Förderweg	Fördersatz	Anmeldefrist	Hinweis
Fahrbahn, Straßenkörper, Gehweg, Markierung des Schutzstreifens (grundhafter Aus-/Umbau)	FöRi-kom-Stra	mind. 70%, ggf. +5 %	31.05.2027	voraussichtlicher Hauptförderweg
Bepflanzung und landschaftspflegerische Maßnahmen inkl. Fertigstellungspflege	Bestandteil des Bau-Moduls	wie Trägermodul	mit Hauptantrag	als Bestandteil der Baumaßnahme ausweisen
Straßenentwässerung und blau-grüne Elemente	anteilig im Bau-Modul	wie Trägermodul, anteilig	mit Hauptantrag	Bemessung nach zurechenbarem Abflussanteil
Planungsleistungen	Pauschale von 10 % der zuwendungsfähigen Bauausgaben	wie Trägermodul	mit Hauptantrag	Beauftragung ist kein Vorhabenbeginn
Rad- und Gehweganteile über die Nahmobilitätsförderung	FöRi-Nah	i. d. R. 80 %, ggf. +5 %	01.06.2027	nachrangig – nur soweit nicht bereits über FöRi-kom-Stra förderfähig

Die Fördersätze werden jährlich durch das für Verkehr zuständige Ministerium festgelegt und sind vor Antragstellung zu verifizieren. Verschiebt sich die Baureife, verschiebt sich die Anmeldung entsprechend auf das Folgejahr.

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Wegberg | Bahnhofstr. 43 | 41844 Wegberg

Zur Programmzuordnung. Für ein Vorhaben dieser Art ist grundsätzlich sowohl eine Förderung nach den Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau als auch nach den Förderrichtlinien Nahmobilität denkbar. Die Nahmobilitätsförderung ist gegenüber der Straßenbauförderung jedoch nachrangig, soweit Rad- und Gehwege an verkehrswichtigen Straßen betroffen sind. Da die Bahnhofstraße als verkehrswichtige Straße grundhaft umgebaut wird, ist damit zu rechnen, dass Gehweg und Schutzstreifen dem Straßenbauvorhaben zugeordnet werden und dort mitgefördert werden. Eine belastbare Klärung mit der Bewilligungsstelle vor Antragstellung vermeidet Fehlanmeldungen und den Verlust von Kostenanteilen.

Zum bestehenden Querschnitt. Der vorhandene Baumbestand und der bereits vorhandene Schutzstreifen schließen eine Förderung nicht aus. Die Markierung von Schutzstreifen zählt zu den förderfähigen Maßnahmen, und gefördert werden Bau, Ausbau und grundhafte Sanierung; maßgeblich ist die Verbesserung gegenüber dem Bestand. Kritisch ist allein die Frage, ob der künftige Querschnitt bei beengten Verhältnissen die Regemaße einhält. Da die Machbarkeitsstudie genau diese Frage untersucht, sollte die förderrechtliche Bewertung der Querschnittsvarianten Bestandteil des Ergebnisses sein.

Planungskosten und Maßnahmenbeginn. Planungsleistungen werden pauschal mit 10 Prozent der zuwendungsfähigen Bauausgaben anerkannt. Die Beauftragung dieser Planungsleistungen stellt keinen förderschädlichen Vorhabenbeginn dar. Die bereits laufende Machbarkeitsstudie und die weitere Planung gefährden die Förderfähigkeit daher nicht. Kritisch wird es erst mit der Vergabe von Bauleistungen.

Geprüfte, aber ausscheidende Förderwege. Zur Vollständigkeit wurden weitere Programme geprüft und scheiden aus:

- Städtebauförderung: Sie setzt ein förmlich festgelegtes Fördergebiet mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept voraus. Ein solches Gebiet besteht für die Bahnhofstraße nicht.
- Zuna NRW, Förderbereich 2.3 (Baumrigolen, Flächenabkopplung): Die Förderung ist auf die Abkopplung befestigter Flächen von der Mischkanalisation im vorgelagerten Einzugsgebiet einer Mischwasserbehandlungsanlage beschränkt. Im Bereich der Bahnhofstraße besteht ein Trennsystem; der Förderbereich ist damit nicht einschlägig.
- EFRE-Programm „Klimaanpassung.Kommunen.NRW“ und Revier-Richtlinie „Blaue Infrastruktur“: Beide scheiden aus Fristgründen aus; ihre Antrags- beziehungsweise Mittelabruf Fristen sind mit einer Umsetzung ab 2028 nicht vereinbar.

Das ist kein Nachteil: Da Bepflanzung und Entwässerungselemente innerhalb der Verkehrsförderung zuwendungsfähig sind, werden sie dort mit einem höheren Fördersatz abgedeckt, als ihn die geprüften Wasser- und Klimaprogramme geboten hätten.

Kanal. Für die Kanalarbeiten besteht kein Zuschussweg. Die Inliner-Sanierung ist eine Sanierung im Bestand; Beteiligungen des Straßenbaulastträgers an den Kosten einer gemeindlichen Entwässerungseinrichtung sind in den Verkehrsförderrichtlinien ausdrücklich von der Zuwendungsfähigkeit ausgenommen. Die Kanalkosten sind daher über den Gebührenhaushalt beziehungsweise zinsgünstige Darlehen zu finanzieren und dürfen in der Förderkulissee nicht als zuschussfähig ausgewiesen werden. Umso wichtiger ist die saubere Abgrenzung der dem Straßenbau zuzurechnenden Kostenanteile.

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Wegberg | Bahnhofstr. 43 | 41844 Wegberg

Haushaltswirkung. Auf den weit überwiegenden Teil der Baukosten ist ein Fördersatz von mindestens 70 Prozent erreichbar. Ob diese Mittel tatsächlich abgerufen werden können und in welchem Umfang Bepflanzung und wassersensible Elemente davon erfasst werden, hängt an Weichenstellungen, die derzeit getroffen werden. Der Antrag dient dazu, diese Weichenstellungen abzusichern und den städtischen Eigenanteil so gering wie möglich zu halten.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Cassel
Fraktionsvorsitzender der
CDU im Rat der Stadt Wegberg

	FöRi-kom-Stra	FöRi-Nah	Revier.Gestalten – Klimaanpassung im Rheinischen Revier
Fördermerkmale	Förderung der kommunalen Straßeninfrastruktur zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Erhaltung des Straßennetzes, Verbesserung des Verkehrs-flusses und Immissionsschutz.	Förderung der Nahmobilität durch Investitionen, Planungen, Service, Kommunikation und Information.	Förderung investiver (und teilweise konsumtiver) Maßnahmen zur Klimaanpassung und Stärkung eines attraktiven und resilienten Lebensumfeldes im Rheinischen Revier. Schwerpunkt ist die Anpassung an die Folgen des Klimawandels.
Fördermittel-geber	Land Nordrhein-Westfalen	Land Nordrhein-Westfalen	Land Nordrhein-Westfalen (Richtlinie zur Umsetzung des Investitionsgesetzes Kohleregionen – InvKG) für Förderkategorie A
Fördersumme	Bagatellgrenze: 50.000 EUR für Maßnahmen an Straßenkreuzungen, 200.000 EUR in allen anderen Fällen	Mindestens 5.000 EUR für bestimmte Maßnahmen; mindestens 20.000 EUR für andere Maßnahmen	Mindestzuwendungsvolumen 25.000 € zuwendungsfähige Gesamtausgaben je Antrag.
Förderart	Zuweisung	Zuweisung	Zuweisung
Förderquote	Bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben	Eigenanteil von min. 10 % der zuwendungsfähigen Ausgaben	Voraussichtlich bis zu 95 % der zuwendungsfähigen Ausgaben
Fristen Antragstellung	Anmeldung spätestens bis zum 31. Mai zur Vorbereitung des jährlichen Programmgesprächs	Anmeldung bis 31. Mai des dem Maßnahmenbeginn vorausgehenden Jahres	Aktuelles Förderangebot geschlossen; zweite Förderphase der Strukturförderung im Rheinischen Revier ab Anfang 2027 angekündigt. Konkrete Förderbedingungen der weiterentwickelten Förderangebote bleiben abzuwarten.
Förderfähige Maßnahmen	Bau, Ausbau und Erneuerung von Straßen, Rad- und Gehwegen, dynamische Verkehrsleitsysteme, Kreuzungsmaßnahmen, Bussonderfahrstreifen, Tunnelsicherheit, Mitfahrerparkplätze	Radverkehrsanlagen, Fußverkehrsanlagen, Fahrradabstellanlagen, Service- und Rastplätze, Nahmobilitätskonzepte (Hinweis: Bei einem im Zusammenhang mit dem Gesamtausbau der Bahnhofstraße stehenden Fuß-/Radwegeausbau ist die Abgrenzung zur FöRi-kom-Stra zu beachten.)	Entsiegelung, Dach- und Fassadenbegrünung, Pflanzung standortgerechter klimaresilienter Baum- und Straucharten, Regenwasserversickerung, -speicherung und -nutzung (Schwammstadt-Prinzip), Bewässerung von Grünflächen, Trinkbrunnen, Schul- und Kitagärten, Verschattungselemente, grüne Klassenzimmer, Entsiegelung von Schul- und Kitahöfen sowie klimaangepasste Entwicklung von Fließgewässern.
Förderrichtlinie	MBL_24_2025.pdf	01.01.2024 Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität - FöRi-Nah) RECHT.NRW.DE	aktuellen FAQs im Mailanhang
Ansprechpartner	Bezirksregierung Köln	Bezirksregierung Köln	Bezirksregierung Köln