

Vorlage Nr.: 2025/063

Beschlussvorlage**öffentlich**

Beratungsfolge	Verfasser*in	Sitzung am
Ausschuss für Landwirtschaft und Bauwesen	Kreisdirektor / Dezernentin III	26.02.2025
Kreisausschuss	Kreisdirektor / Dezernentin III	10.03.2025
Kreistag	Kreisdirektor / Dezernentin III	17.03.2025

Neubau eines Straßenverkehrsamtes in Marl
Bau- und Finanzierungsbeschluss

Beschlussvorschlag: Der Kreistag stimmt der Planung für den Neubau des Straßenverkehrsamtes in Marl zu (Bau- und Finanzierungsbeschluss) und stellt die für die Ausführung erforderlichen Mittel inklusive der Honorarkosten für die Fachplaner in Höhe von rd. 21,6 Mio. € (investive Kosten mit Planungs- und Kostenstand 12/2024) bzw. rd. 24,8 Mio. € (hochindexierte Gesamtsumme der vertieften Kostenschätzung) zur Verfügung.

Darstellung des Sachverhaltes:**1. Sachverhalt**

Die jetzigen Gebäude an der Stettiner Straße in Marl sind baulich und in der Nutzung abgänglich. Die Bestandsgebäude sind für die Anzahl der Mitarbeitenden zu klein. Ein barrierefreier Zugang und Betrieb sind in der Führerscheinstelle nicht möglich. Eine wirtschaftliche und nachhaltige Sanierung am Standort ist nicht vertretbar. Auch unter Berücksichtigung der Digitalisierung sind weitere signifikante Flächenreduzierungen nicht umsetzbar. Auf die Vorlage zum Planungsbeschluss (Nr. [2023/31](#) vom 06.03.2023) wird diesbezüglich verwiesen.

Durch die Zusammenführung der bisher getrennten Zulassungs- und Führerscheinstelle in ein neues Gebäude lassen sich zahlreiche Synergien in der Unterhaltung, der Bewirtschaftung und Nachhaltigkeit sowie im Personalmanagement besser umsetzen.



Klimpel
Landrat



Schad
Kreisdirektor

Mit der Planung eines Neubaus des Straßenverkehrsamtes kann den erforderlichen Bedarfen an Arbeitsplätzen und Kundenerfordernissen, die bisher in separaten Gebäuden stattfinden, sowohl für die Zulassungsstelle als auch für die Führersteinstelle in einem zukunftsorientierten Gebäude Rechnung getragen werden.

1.1. Beschlusslage

Dieser Beschlussvorlage für den Neubau eines Straßenverkehrsamtes gehen folgende Beschlüsse voraus:

Datum	Beschluss Kreistag / Fachausschuss
06.03.2023	Planungsbeschluss zur Errichtung eines Straßenverkehrsamtes
08.11.2023	Sachstandsbericht Planungen Bauvorhaben Straßenverkehrsamt im ALB
28.11.2023	Grunderwerb zur Realisierung der Bauvorhaben Kreisleitstelle und Straßenverkehrsamt

Mit Beschluss des Kreistages vom 06.03.2023 wurde die Verwaltung beauftragt, Planungen als Entscheidungsgrundlage für den Neubau eines Straßenverkehrsamtes zu erstellen. Kostenprognosen für erste finanzielle Einordnungen wurden aus den zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Raumbedarfsprogrammen ermittelt, um die Aufwendungen für die Planungskosten abzuleiten. Die zu diesem Zeitpunkt auf Kostenkennwerten des Baukosteninformationszentrums (BKI) geschätzten Baukosten für Gebäude und Außenanlagen sowie allgemeine Grundstückswerte für Baulandflächen bildeten die Auftaktgrundlagen für die Baukosten sowie den Grunderwerb.

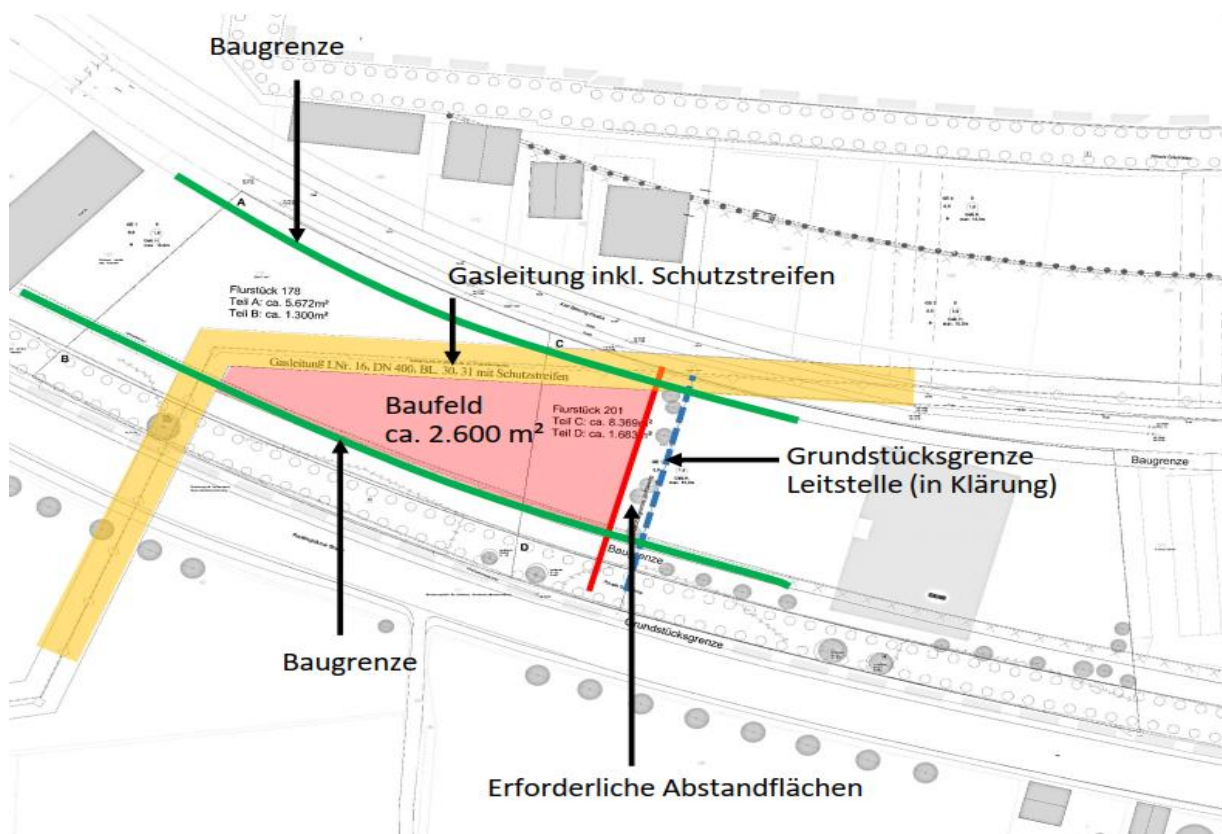
Auf der Grundlage des Planungsbeschlusses wurden die Ausschreibungen und Vergaben an die Fachplaner durchgeführt und der Planungsauftrag umgesetzt und konkretisiert.

Der Planungsfortschritt kann wie folgt beschrieben werden:

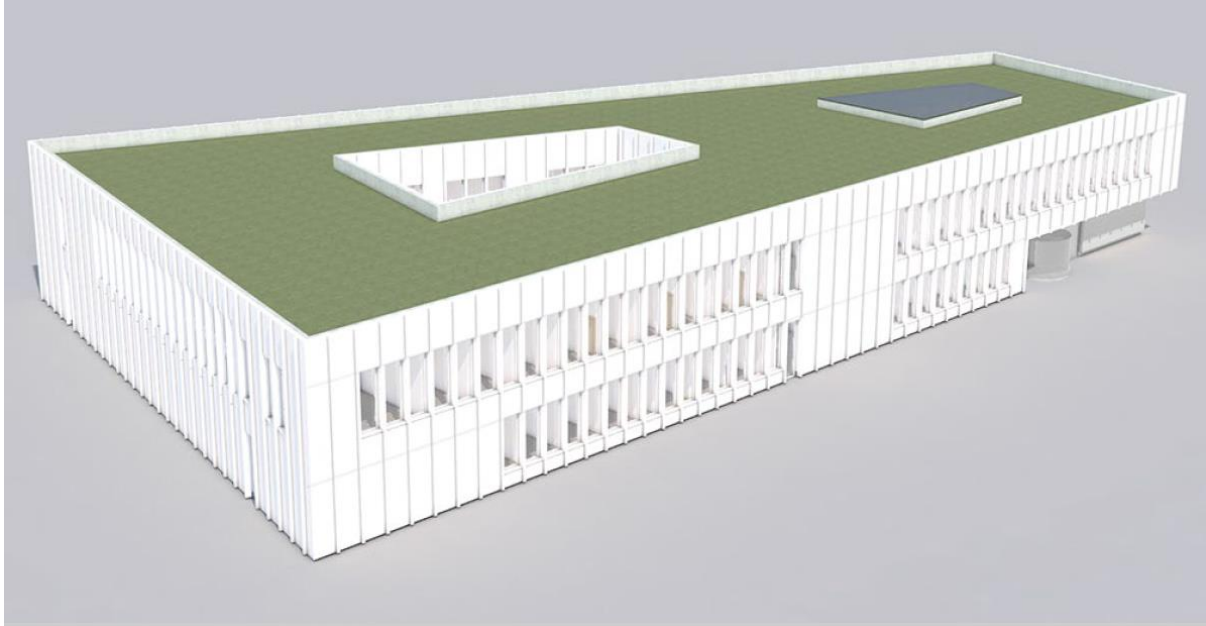
1.2. Sachstand der Planungen

- Zu Beginn wurden die Rahmenbedingungen auf Grund der planungsrechtlichen Vorgaben erarbeitet. Maßgebliche Zwangspunkte für die Definition des Baufeldes bilden die festgesetzten Baugrenzen und die diagonal über das Grundstück verlaufende Ferngasleitung, wodurch die bebaubare Fläche zweigeteilt wird.

- In der Leistungsphase 1 (LPH 1) wurde das Raumprogramm ausgearbeitet. Das zukünftige Straßenverkehrsamt soll neben den Kundenshaltern der KFZ-Zulassung und des Verkehrs- und Fahrerlaubniswesens die erforderlichen Büro- und Besprechungsräumlichkeiten nebst Technik- und Lagerflächen sowie drei Ladeneinheiten für Schildermacher vorhalten. Dementsprechend soll für das Objekt ein öffentlicher Kundenbereich und ein Bereich mit Büro- und Verwaltungsflächen mit eingeschränktem bzw. ohne Kundenverkehr geschaffen werden. Mehrere städtebauliche Entwurfsvarianten wurden erstellt und verglichen. Die vorteilhafteste und wirtschaftlichste Lösung stellt die an die Baufeldgrenzen angepasste Sonderform des Polygons auf dem östlichen Grundstücksteil in direkter Nachbarschaft zum Neubau der Leitstelle dar. Die auf östlicher Gebäudehälfte entstehende Gebäudetiefe ermöglicht die Anordnung ruhig gelegener Büroflächen um einen zentralen begrünten Innenhof als bedarfsorientierte Zone zum Rückzug für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem hoch kundenfrequentierten Schalterbereich und der Infozone in der Eingangshalle.



- Der westliche Grundstücksteil dient den Stellplatzflächen und der verkehrstechnischen Haupteinschließung. Das hohe Kundenaufkommen und die sich daraus ergebenden PKW-Flächen wirken sich maßgeblich auf die Frei- und Verkehrsanlagenplanung aus. Die durch Bestandsaufnahme ermittelten notwendigen Stellplätze wurden der Planung zu Grunde gelegt, um den Betrieb des zukünftigen Straßenverkehrsamtes zu sichern.



- Vorgesehen ist eine massive Bauweise in Stahlbeton bzw. Mauerwerk, basierend auf einem Achsraster für Büronutzung von 1,35 m. Die Fassade wird, wie auch im Neubauvorhaben der Leitstelle, in Elementbauweise vorwiegend in Metall ausgebildet. Im Erscheinungsbild wird sie in der Hauptsache durch die in der Fassadenstruktur vorgelagerten vertikalen Lisenen (in der Fassade hervortretendes Profil zur senkrechten Gliederung der Wand) betont. Die Elementfassade bietet eine hohe Variabilität in der Anordnung geschlossener und transparenter Flächen, in die der Sonnenschutz gut zu integrieren ist. Als autarkes Bauteil ist sie recyclingfähig.

Bei der Planung der Neubauten Leitstelle und Straßenverkehrsamt wurde die Stellung der Gebäude zueinander abgestimmt unter Berücksichtigung des städtebaulichen Gesamtkonzepts und eines möglichen Erweiterungsbaus in der Mitte der beiden Flurstücke. Auf die im Einklang stehenden Gebäude und die harmonisierende Fassadengestaltung wurde besonderes Augenmerk gelegt, ohne der autarken Erscheinung der Gebäude entgegenzuwirken.

- Des Weiteren werden zur gesetzlichen Erfüllung des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) und der Landesbauordnung NRW (LBO NRW) anteilig Stellplätze mit PV-Überdachung, sowie PV-Anlagen auf dem Dach des Gebäudes und ggfls. an der südlichen Fassade geplant.
- Der Planungsstand berücksichtigt die zwingend einzuhaltende Arbeitsstättenrichtlinie (ASR) und stellt das Notwendige an Zukunftssicherheit dar.

- **Arbeitsstättenrichtlinien/ Barrierefreiheit:**

Auf die Belange von Menschen mit Behinderung wird besonderer Wert gelegt. Hierzu wird ein Barrierefreiheitskonzept für das Gebäude erstellt als Grundlage für die weitere Planung.

Grundsätzliche Berücksichtigung finden:

Im öffentlich zugänglichen Bereich:

- Haupteingang über eine ebenerdige Drehtüranlage, zentrale vertikale Erschließung über barrierefreien Aufzug und barrierefreie WC-Anlage, taktile Leitstreifen zwischen Haupteingang/Aufzug/Information und zu WC-Anlagen sowie Schalterbereichen in den Bodenbelägen und Handläufen.

In den Büro- und Verwaltungseinheiten:

- Barrierefreie Erschließung Mitarbeiteringang, barrierefreie WC-Anlage, Feststellanlagen/Offenhaltung der Flurtüren

Weitere Maßnahmen wie z.B. taktile Beschilderung sind ebenfalls berücksichtigt.

Die Vorplanung ist abgeschlossen und die Entwurfsplanung befindet sich in der Durchführung.

Auf der Basis dieser Planungsleistungen einhergehend mit der erstellten vertieften Kostenschätzung und dem definierten Rahmenterminplan (geplante Fertigstellung in 2029) wird folglich der Bau- und Finanzierungsbeschluss für den erforderlichen Neubau des Straßenverkehrsamtes eingeleitet.

1.3. Nachhaltigkeit und Vestischer Klimapakt

Das Nachhaltigkeitskonzept sieht die gesetzliche Erfüllung des GEG¹ und der LBO NRW² vor und berücksichtigt die Belange des Arbeitsklimas und der Nachhaltigkeit.

Neben den schon durch den Bebauungsplan vorgegebenen Bedingungen zur Rückhaltung des Niederschlagswassers auf dem Grundstück, werden mit der Architektur und technischen Ausstattung des Gebäudes grundsätzlich die gesetzlichen Anforderungen des GEG und der LBO NRW erfüllt.

Energieeffizienz

- durch Einsatz einer Luft-Wasser-Wärmepumpe
- Photovoltaikanlagen als Stellplatzüberdachungen und auf dem Gebäude
- hochwärmegedämmte Außenhülle

¹ Gebäudeenergiegesetzes (GEG)

² Landesbauordnung NRW (LBO NRW)

- Minimierung des Energieverbrauchs durch reduzierten Fensteranteil und außenliegende Verschattung

Rohstoffspeicher

- Einsatz von recycelten Materialien und nachwachsenden Rohstoffen
- Bauteilelementierung
- schadstoffarme Materialien, keine Halogenleuchten (blauer Engel)
- reinigungsfreundliche Materialien
- recyclebare Materialien (Rückbau und Entsorgung)

Nachhaltigkeit

- Regenrückhaltung, Brauchwassernutzung (Regenwasserzisterne)
- Fassadenbegrünung/Dachbegrünung/Retentionsdach zur Regenrückhaltung
- Gestaltung der Außenanlagen/Begrünung
- überdachte Fahrradabstellplätze
- Ladestationen für PKW und Fahrräder

Aufenthaltsqualität, Kommunikationszonen

- Gesundes Raumklima
- Sozialraum mit angrenzender Loggia auf der Ostseite
- Freiluftaufenthalt (begrünter Innenhof)
- Grünzone im Außengelände

1.4. Flächenbedarfe und -entwicklung in der Planungsfolge

Zum Zeitpunkt des Planungsbeschlusses betrug der erforderliche Flächenbedarf für das neue Straßenverkehrsamt ca. 2.960 m² Nutzfläche (NUF) (Bestand 2.181 m² und 781 m² Zusatzfläche) und 4.550 m² Brutto-Geschossfläche (BGF), wobei im weiteren Planungsprozess nach Optimierungsmöglichkeiten zur Flächenreduzierung gesucht werden sollte. In mehreren Nutzerabstimmungen wurde das endgültige Raumprogramm mit 2.210 m² NUF und 3.923 m² BGF fixiert.

Durch geschossweise Anordnung der beiden Hauptnutzungsbereiche mit direkter Zuordnung der an den Verkehrsflächen verorteten Wartebereiche und vertikaler Erschließung über drei gleichmäßig im Gebäude verteilte Treppenhäuser und eines zentralen Aufzugs in der Eingangshalle konnten die Flächen im Wesentlichen optimiert werden.

Bei der Überprüfung des Raum- bzw. Flächenbedarfs wurden die üblichen Gesetze und Regelwerke, DIN-Normen für Verwaltungsbauten sowie Veränderungen der Arbeitsabläufe durch Digitalisierungsprozesse zu Grunde gelegt.

Das Planungskonzept trägt dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit Rechnung.

1.5. Kosten des Straßenverkehrsamtes ohne Grunderwerbskosten

Mit Erteilung der Planungsaufträge im EU-weiten Vergabeverfahren konnten seit April 2024 alle maßgeblich zu beteiligenden Fachingenieure beauftragt werden. Die vertiefte Kostenschätzung vom 12.12.2024 fundiert auf dem Entwurf mit einer Bruttogrundfläche von **3.923 m²**.

Aktualisiert ergeben sich folgende Ergebnisse für die Neubaumaßnahme Straßenverkehrsamt:

Vertiefte Kostenschätzung investive Baumaßnahmen (inkl. MwSt.)		<u>21,6 Mio. €</u>
Vertiefte Kostenschätzung (inkl. MwSt.) indexiert		<u>24,8 Mio. €</u>

** Ausgaben ermittelt zum 12.12.2024 (Stichtag vertiefte Kostenschätzung) und indexiert auf das 4. Quartal 2027, jeweils inkl. Planungskosten.*

Das vorhandene Mobiliar wird im Neubau weiterverwendet, so dass dadurch 1,5 Mio. € gespart werden können.

In den investiven Maßnahmen sind die Kosten für besondere Ausstattungen in Höhe von rd. 590.000 € inkludiert. Im Wesentlichen sind dies besondere Bauteile und Möbel in den Schalterbereichen und den allgemeinen Bereichen (Empfangstheke/Infoschalter) sowie zusätzlich erforderliches Mobiliar für bisher nicht vorhandene Nutzungen im Bestand, Einbauten in Teeküchen, taktile Ausstattungen und das Leitsystem in den Kundenbereichen sowie Flucht- und Rettungswegpläne.

Die aktuellen Kostenberechnungen entsprechen dem Index-Stand 12/2024. Aufgrund der aktuellen Marktsituation im Baubereich sind Kostensteigerungen durch Baupreissteigerungen zu erwarten.

Die Baupreisentwicklung zeigte bisher einen jährlichen Anstieg von ca. 3 - 5%. Der Baupreisindex ist aufgrund von zum Teil drastisch steigenden Preisen und Lieferengpässen bei verschiedenen Baustoffen als Folge der Corona Pandemie, wie z.B. bei Holz, Kunststoff und Stahl in den Jahren 2021 bis 2023 erheblich überdurchschnittlich angestiegen. Im Jahre 2024 sind Baupreissteigerungen moderat festzustellen. Insgesamt besteht derzeit weiterhin eine unsichere Marktlage.

Die Kostenschätzung von nunmehr 21,6 Mio. € ist daher auf einen mittleren Ausführungszeitpunkt (auf das 4. Quartal 2027) mit 5% jährlich auf einen Kostenansatz von ca. 24,8 Mio. € indexiert worden.

1.5.1. Fördermittel und Refinanzierung

Die Förderlandschaft insbesondere für Neubauprojekte ist bezogen auch auf dieses Bauvorhaben derzeit schwierig. Lediglich das Förderprogramm der KfW-Bank „Klimafreundlicher Neubau Nichtwohngebäude – Kommunen (Nr. 299 / 499)“ kommt für das Neubauprojekt Straßenverkehrsamt in Frage.

Nach gründlicher Prüfung sowohl der Zuschussbasierenden Förderung (Nr. 499) als auch der zinsvergünstigten Variante (Nr. 299) hat sich herauskristallisiert, dass der finanzielle Mehraufwand zur Erreichung des im Förderprogramm als Grundvoraussetzung geforderten Effizienzgebäudestandards 40 in keinem Verhältnis zum in Aussicht stehenden Fördervolumen steht. Daher wird das Thema Förderung bei der KfW-Bank zurzeit nicht weiterverfolgt.

Ebenfalls geprüft wurde, ähnlich wie bei der Kreishaussanierung, über das Förderprogramm „Richtlinie der Emschergenossenschaft zur Förderung der naturnahen Regenwasserbewirtschaftung (FöRL ZVR EG)“ unter anderem die Errichtung des geplanten Gründachs sowie der Regenrückhaltung fördern zu lassen. Da die Abkopplungsmaßnahmen im Rahmen des Förderprogramms nur auf bereits versiegelten Flächen gefördert werden, führte dies für den Neubau des Straßenverkehrsamtes zu einem Förderausschluss.

Mit Blick auf den 10-Punkte-Plan des Vestischen Klimapakts und nach Prüfung der notwendigen Aufwendungen zur Erreichung des Qualitätsstandards entsprechend eines DGNB³-zertifizierten Gebäudes im Rahmen der Neubauplanung Leitstelle wenige Monate zuvor wurde nun auch beim Neubauvorhaben Straßenverkehrsamt auf Grund der zu erwartenden erheblichen Mehrkosten Abstand genommen von einer möglichen, aber nicht erforderlichen Zertifizierung.

Die Förderlandschaft wird weiter beobachtet.

1.5.2. Nutzung des bisherigen Standortes des Straßenverkehrsamtes und der Führerscheinstelle

Der bisherige Standort des Straßenverkehrsamtes an der Stettiner Straße in Marl soll nach Fertigstellung des Ersatzneubaus und Inbetriebnahme der neuen Flächen vermarktet werden.

³ Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB)

1.6. Zeitplanung

Der weitere Ablauf stellt sich wie folgt dar:

- Bis März 2026: Fertigstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4), Ausführungsplanung (Leistungsphase 5). Ausschreibungen und Vergaben der Gewerke erfolgen anschließend.
- in 2027: voraussichtlicher Baubeginn
- in 2029: voraussichtliche Fertigstellung

1.7. Finanzierung

Die Kosten des Straßenverkehrsamtes wurden für die Haushaltsjahre 2024 bis 2028 mit Herstellungskosten in Höhe von 18,0 Mio. € veranschlagt. Im verbleibenden Ausführungszeitraum sind noch weitere 6,8 Mio. € vorgesehen.

Die Kosten berücksichtigen die Ausführung des gesamten Gebäudekomplexes in einem Bauabschnitt. Nach der Fertigstellung des Neubauvorhabens wird die Gesamtnutzungsdauer der Gebäudeteile des Straßenverkehrsamtes 60 Jahre betragen und die jährliche Abschreibung in Höhe von ca. 410 T€ entsprechend berücksichtigt. Die technischen Anlagen werden entsprechend der einzelnen betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern abgeschrieben. Eine Auswirkung auf die Kreisumlage erfolgt mit der Fertigstellung der jeweiligen Gebäudeteile und der Inbetriebnahme der technischen Anlagen in Höhe der jeweiligen Abschreibungen.

1.8. Refinanzierung

Die Investitions- und Betriebskosten des Straßenverkehrsamtes können über Mieteinnahmen aus der Vermietung der vorgesehenen Flächen für Schilderträger teilweise refinanziert werden.

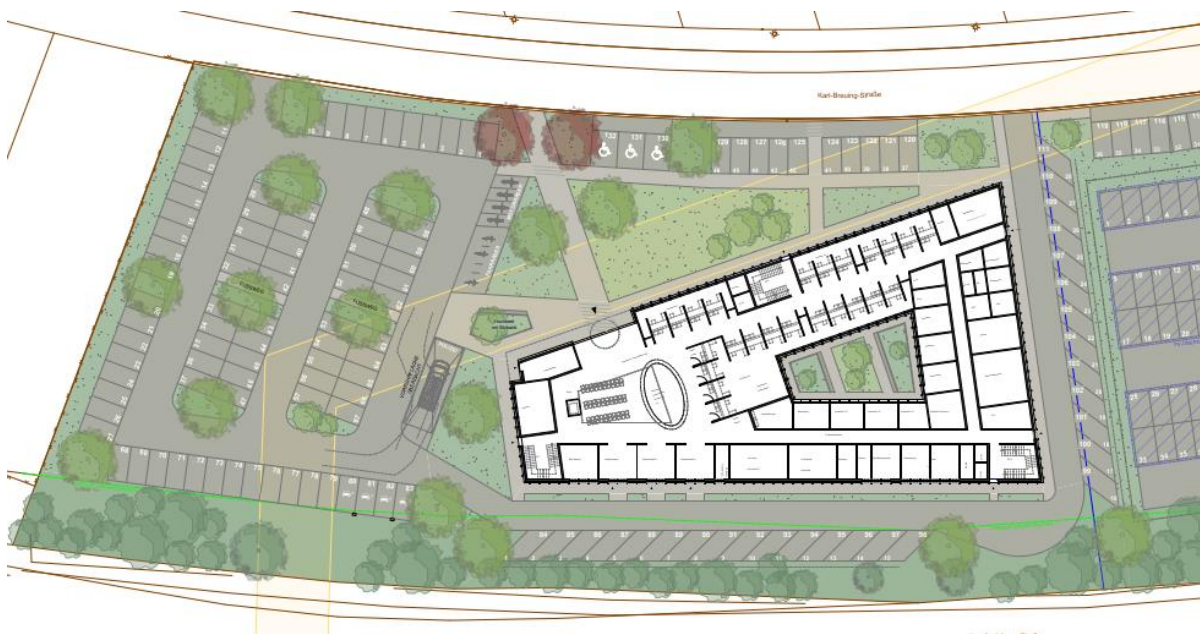
1.9. Personalbedarf

Für die Planungs- und Ausführungsphase des Neubaus des Straßenverkehrsamtes sind auf der Bauherrenseite Personalressourcen in erforderlichem Maße bereitzustellen. Insbesondere auch deshalb, weil eine externe Projektsteuerung für die Projektumsetzung nicht vorgesehen ist. Für das Projekt ist eine temporäre ergänzende Projektleitungsstelle erforderlich die im Stellenplan 2025 berücksichtigt wurde. Langfristig soll diese Stelle durch Altersfluktuation aktueller Projektleiterinnen und Projektleiter kompensiert werden.

2. Lage und Erschließung des Gebäudes

Der neue Standort des Straßenverkehrsamtes liegt zwischen Marl und Recklinghausen an der Recklinghäuser Str. (Bundesstr. 225) auf Höhe des Steinernkreuz. Das Grundstück, vorrangig Flurstück 178 und anteilig Flurstück 201, grenzt im Westen an den Gewerbebehälter. Im Osten sind weitere Dienstleistungen und Gewerbebehälter ansässig. Die verkehrstechnische Erschließung erfolgt von Norden über die das Gewerbegebiet erschließende Karl-Breuing-Straße an der westlichen Grundstücksgrenze. Eine südliche Erschließung direkt über die Bundesstraße ist nicht möglich. In der weiteren Planung sind der ebenfalls geplante Neubau der Kreisleitstelle auf dem Flurstück 201 sowie die Lärmbelastung durch die Bundesstraße zu berücksichtigen. Die Zwänge durch die das Grundstück diagonal querende Ferngasleitung sind bereits in der Darstellung zum Sachverhalt benannt.

Lageplan:



Der Grunderwerb wurde mit der Stadt Marl abgestimmt und sichergestellt. Die erforderlichen Flächen an der Karl-Breuing-Straße in Marl sind reserviert worden. Die notwendigen Grundstückskaufverträge werden nach dem Baubeschluss durchgeführt.

Anlagen

- Kostenschätzung (Zusammenfassung nach DIN 276 ist beigelegt)

Rechtsgrund

Handelt es sich um Leistungen, die durch Gesetz / Verordnung / o. Ä. bestimmt sind?	☐ Ja	☒ Nein
Handelt es sich um freiwillige Leistungen?	☒ Ja	☐ Nein

Haushaltsauswirkungen

Ergebnis- und/ oder zahlungsrelevante Auswirkungen?	☒ Ja	☐ Nein
Im Haushaltsplan vorgesehen?	☒ Ja	☐ Nein
Kreisumlagewirksam?	☒ Ja	☐ Nein

Stellenplanauswirkungen

Bestehen Auswirkungen auf den Stellenplan?	☒ Ja	☐ Nein
Im Stellenplan vorgesehen?	☐ Ja	☐ Nein
Sind die Stellen refinanziert?	☐ Ja	☐ Nein
		☐ Teilweise

Klimaschutz

☐ Keine unmittelbaren Auswirkungen	☒ Positive Auswirkungen	☐ Negative Auswirkungen
Begründung: Das nachhaltige und energetische Neubauvorhaben mit Dachbegrünung und PV-Anlage unterstützt die Zielsetzung des Vestischen Klimapaktes aktiv.		