

Niederschrift

BaMo/020/2023

über die öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Bau- und
Mobilitätsausschusses der Stadt Rheine
am 24.08.2023

Die heutige Sitzung des Bau- und Mobilitätsausschusses der Stadt Rheine, zu der alle Mitglieder ordnungsgemäß eingeladen und - wie folgt aufgeführt - erschienen sind, beginnt um 18:00 Uhr im Sitzungssaal 126 des Neuen Rathauses.

Anwesend als

Vorsitzender:

Herr Karl-Heinz Brauer	SPD	Ratsmitglied/Vorsitzender
------------------------	-----	---------------------------

Mitglieder:

Frau Marlen Achterkamp	CDU	Ratsmitglied
Herr Martin Beckmann	CDU	Ratsmitglied
Herr Alexander Burmeister	CDU	Ratsmitglied
Herr Hans Havers	CDU	Sachkundiger Bürger
Herr Christian Heeke	CDU	Sachkundiger Bürger
Herr Stephan Huesmann	FDP	Sachkundiger Bürger
Herr Heiko Isfort	CDU	Sachkundiger Bürger
Herr Christian Jansen	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Ratsmitglied/2. Stellv. Vorsitzender
Herr Bernhard Kleene	SPD	Ratsmitglied
Herr Dr. Manfred Konietzko	CDU	Ratsmitglied/1. Stellv. Vorsitzender
Herr Heiko Schomaker	UWG	Sachkundiger Bürger
Herr Claus Schröder	BfR	Sachkundiger Bürger
Herr Markus Tappe	CDU	Ratsmitglied
Frau Annelie Wellmann	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Sachkundige Bürgerin
Frau Helena Willers	CDU	Ratsmitglied

beratende Mitglieder:

Frau Stefanie Remberg	Ehrenamtlich Beauftragte für Baudenkmalpflege
-----------------------	--

beratende Sachkundige Einwohner:

Herr Claus Meier

Sachkundiger Einwohner f.
Beirat für Menschen mit
Behinderung

Vertreter:

Herr Maik Bierbaum

SPD

Vertretung für Herrn Mano-
haran Murali

Herr Volker Brauer

SPD

Vertretung für Herrn André
Schaper

Herr Marius Himmler

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Vertretung für Herrn Ulrich
Moritzer

Herr Heinz-Jürgen Jansen

DIE LINKE

Vertretung für Herrn
Thomas Schürmann

Gäste:

Herr Dieter Stepner

kobra Nahverkehrsplanung

Verwaltung:

Frau Milena Schauer

Beigeordnete

Frau Elke Jaske

Fachbereichsleiterin Planen
und Bauen

Frau Claudia Kurzinsky

Produktverantwortliche
Hochbau

Frau Barbara Kummer

Mitarbeiterin Hochbau

Herr Mark Dieckmann

Stabstelle Baulandma-
nagement und Konversion

Herr Thomas Oechtering

Mitarbeiter Örtliche Rech-
nungsprüfung

Herr Thomas Roling

Produktverantwortlicher
Mobilitäts- und Verkehrs-
planung

Herr Rüdiger Elbers

Straßenverkehrsbehörde

Frau Andrea Mischok

Schriftführerin

Entschuldigt fehlen:

Mitglieder:

Herr Ulrich Moritzer	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Ratsmitglied
Herr Manoharan Murali	SPD	Ratsmitglied
Herr Engelbert Nagelschmidt	CDU	Sachkundiger Bürger
Herr André Schaper	SPD	Ratsmitglied
Herr Thomas Schürmann	DIE LINKE	Sachkundiger Bürger

beratende Sachkundige Einwohner:

Herr Franz-Josef Hesping	Sachkundiger Einwohner f. Seniorenbeirat
Herr Mahmoud Tahmaz	Sachkundiger Einwohner f. Integrationsrat

Herr Brauer eröffnet die heutige Sitzung des Bau- und Mobilitätsausschusses der Stadt Rheine.

Er stellt fest, dass form- und fristgerecht eingeladen wurde.

Herr Brauer teilt mit, dass die Tagesordnungspunkte 6 und 10 von der Tagesordnung genommen werden müssen, da die Vorlagen noch nicht abschließend vorgelegt werden konnten. Die Mitglieder des Ausschusses widersprechen nicht.

Öffentlicher Teil:

1. Niederschrift Nr.18 über die öffentliche Sitzung am 15.06.2023

Änderungs- und Ergänzungswünsche werden nicht vorgetragen. Diese ist somit genehmigt.

2. Informationen der Verwaltung

Es liegen der Verwaltung keine Informationen vor.

2.1. Informationen der Straßenverkehrsbehörde

Herr Meier dankt Herrn Elbers für die Unterstützung in Bezug auf die Situation **Sandkampstraße-Düsterbergstraße-Behindertenwerkstatt**. Dort sei eine Tempo-30-Zone eingerichtet worden und auch phasenweise ein Smiley installiert worden. Leider wird dort wieder schneller gefahren, wobei er gehört habe, dass in der kommenden Woche die „ELSA“ dort aufgestellt werde. Er fragt, ob es noch andere Möglichkeiten gebe, dort einzugreifen.

Herr Tappe fragt, ob es an der **Unterführung am Listweg in Rodde** schon einen Ortstermin gegeben habe.

Herr Elbers erklärt, dass er sich die Situation mit Herrn Roling angesehen habe. Für diese habe man dann kleine Änderungen in der Beschilderung beschlossen. Auf der Nahrodter Straße habe man den seitlichen Weg, der über den Bahnübergang führt, als Fuß- und Radweg beschildert. Für die Tovarstraße in Richtung Nahrodter Straße habe man die 50 km/h Regelung gegen eine 30 km/h Regelung ausgetauscht.

Herr Tappe weist noch einmal auf die Situation am Eisenbahntunnel Listweg hin, da dort der Radweg und die geschlossene Ortschaft ende und die Schulkinder dann rechts die Tovarstraße in Richtung Schule befahren müssen.

Herr Elbers nimmt die Anregung zur Überprüfung mit.

Herr Christian Jansen weist darauf hin, dass es durch die Baumaßnahme an der Rheiner Straße einen **Schleichwegeverkehr über die Feuerstiege** gegeben habe. Er erklärt, dass die Feuerstiege als Umleitungsstrecke für PKWs, aber auch von Radfahrern, die aus Elte kommen, gerne genutzt werde, was eigentlich nur für Anlieger gelte. Die zulässige Geschwindigkeit von der Ecke Brückenstraße/Feuerstiege bis zum Ortseingangsschild beträgt im Moment noch 100 km/h. Er bittet darum, sich die Situation, auch am Ortseingangsschild mit enger Kurve, einmal anzusehen, da gerade am Wochenende sehr viele Radfahrer unterwegs seien. Vielleicht gebe es eine Möglichkeit, die Situation zu entschärfen.

Herr Elbers erklärt, dass man sich den Bereich schon des Öfteren mit dem Arbeitskreis Verkehr angesehen habe. Es handle sich hier um eine Straße im Zustand eines Wirtschaftsweges. Diese befinde sich außerhalb der geschlossenen Ortschaft. Für eine Geschwindigkeitsreduzierung lägen keine straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen vor. Herr Elbers erläutert, dass sich in dem Bereich keine Bebauung befinde und es hier um eine gerade Strecke gehe. Wenn hier eingegriffen werden solle, müssten erst bauliche Veränderungen erfolgen.

Herr Dr. Konietzko erklärt, dass es ihm um das **Ampelsystem in Rheine** gehe. Er berichtet, dass, er an einem Sonntagmorgen von der Salzbergener Straße zur Osnabrücker Straße gefahren sei und dann ein Problem gehabt habe. Man müsse bis zur Osnabrücker Straße 10 Ampeln hinter sich bringen. Fakt sei gewesen, dass alle 10 Ampeln rot anzeigt haben. Es habe keinen Verkehr aus den Seitenstraßen gegeben und trotzdem seien die Ampeln auf „Rot“ gewesen. Er frage sich, wann man es in Rheine schaffe, bedarfsorientierte Ampelschaltungen zu bekommen. Es werde immer über Fahrräder und Fußgänger gesprochen, was auch richtig sei, allerdings wie lange Autos unnötig vor Ampeln stehen müssen, interessiere niemanden. Aus seiner Sicht gebe es hier einen Bedarf, etwas zu verändern. Er frage sich, wer dafür zuständig sei, der auch ermitteln könne, was so etwas kosten würde.

Frau Schauer erklärt, dass die Verwaltung die Programmierung der Ampelanlagen in Auftrag gebe. Das Thema bedarfsorientierte Lichtsignalanlagen sei noch im Aufbau und sei einem Projekt angeschlossen, wo dies getestet werde. Zurzeit werde dies in großen Städten punktuell ausprobiert, doch bevor dies in Rheine flächendeckend angewandt werden könne, werde es noch dauern.

Herr Roling erklärt, dass die Ampelanlagen auf den Ring verkehrsabhängig gesteuert und untereinander koordiniert seien. Das Thema künstliche Intelligenz bei Lichtsignalanlagen sei in der Tat noch im Aufbau. Interessant sei für ihn jetzt die Uhrzeit, wann Herr Dr. Konietzko unterwegs gewesen wäre, damit man sich dies einmal ansehen könne.

Herr Schröder erklärt zum ÖPNV in Rheine, dass es an der **Konradschule** stadteinwärts massive Probleme gebe, diese **Haltestelle** anzufahren, da immer wieder im Bereich der Haltestelle geparkt werde. Er frage sich, ob es möglich sei, den Bereich der Haltestelle entsprechend für den Bus zu markieren oder eine deutlichere Beschilderung anzubringen, um das behindernde Parken zu verhindern.

Herr Elbers regt einen gemeinsamen Ortstermin an.

3. Einwohnerfragestunde

Bürger 1

Bürger 1 möchte wissen, warum Fahrradstraßen häppchenweise, teilweise in 500 m Abschnitten, ausgebaut werden? Warum werden die Straßen nicht sofort in ihrer ganzen Länge als Fahrradstraße ausgebaut? Bürger 1 ist der Meinung, dass ein teilweiser Ausbau nur zur Verunsicherung aller Verkehrsteilnehmer beitrage. Seine zweite Frage zielt auf die Prioritätenliste. Ihm gehe es um den Staelskottenweg. In der Prioritätenliste sehe er den Teil Berninghoffallee bis Bahnübergang vor dem Ausbau der anderen Seite Bahnübergang bis Hauenhorster Straße, wo doch der 2. Abschnitt in einem viel schlechteren Zustand sei. Der Abschnitt Bahnübergang – Hauenhorster Straße sei recht stark befahren, da er oft als Querung von der einen auf die andere Seite der Bahn genutzt werde, um die Ampeln an der Hovestraße zu umgehen. Weiter werde der Staelskottenweg als Schulweg, zum Kolumbarium aber auch durch die Johanniter befahren, wenn Einsätze im Bereich Dutum etc. nötig seien. Er verstehe nicht, dass die Anwohner zwar über den Ausbau 2019 informiert worden seien, der Ausbau jetzt in der Prioritätenliste auf das Jahr 2027 geschoben wurde. Brauche man für die Planung und den Ausbau einer Straße wirklich fast 10 Jahre?

Frau Schauer erklärt zu den Fahrradstraßen, dass man ein Radverkehrskonzept habe, wohinter die Idee stecke, dass das Fahrradstraßennetz sternförmig in Richtung Innenstadt laufe. Es solle die Möglichkeit geben, aus allen Stadtbereichen gut und durchgehend in die Innenstadt zu gelangen, wobei die Kopernikusstraße noch ein Sonderfall sei. Dort habe man das Hallen-/Freibad, den Stadtpark und Schule und Sport, was eine besondere Bedeutung habe. Bei der Steinfurter Straße lag das Augenmerk auf der Fahrqualität für die Radfahrer. Insofern gehe man in Abschnitten vor, was in den nächsten Jahren dazu führen werde, dass man noch nicht ein vollflächiges Netz an der Stelle habe, aber davon profitieren werde. Frau Schauer weist darauf hin, dass der Bau von Fahrradstraßen mit entsprechenden baulichen Vorgaben, wie z. B. Markierungen und einem durchdachten System begleitet werde.

Herr Roling erklärt zum Staelskottenweg, dass bei dem Ausbau von Straßen das Straßenerhaltungskonzept als Grundlage und verschiedene andere Kriterien Berücksichtigung finden müssen. Andere Belange wie Kanalbau, Leitungsverlegung von anderen Versorgungsträgern oder

auch Bebauungspläne spielen hier auch eine große Rolle. Im Bereich des Staelskottenwegs gebe es zwei Abschnitte, der eine von der B 481 bis Bahnunterführung und der zweite von Bahnunterführung bis zur Hauenhorster Straße. In diesem Jahr werde man den Abschnitt von der Hauenhorster Straße bis zur Bahnunterführung angehen, da der Bereich im schlechtesten Zustand sei. Dies sei eine Maßnahme aus dem Jahr 2022, die nach 2023 geschoben worden sei. Zurzeit sei man dabei, die Planung zu erstellen, die dann dem Ausschuss noch vorgestellt werde und die Maßnahme dann in 2024 durchgeführt werde.

Bürger 1 fragt, warum die Fahrradstraßen, wie z. B. die Steinfurter Straße nicht insgesamt ausgebaut werde. Er verstehe die Stückelung beim Ausbau immer noch nicht.

Herr Brauer erklärt, dass es sicherlich wünschenswert sei, wenn so viele Fahrradstraßen wie möglich und unverzüglich ausgebaut werden, was auch gesellschaftspolitisch wichtig sei. Heute habe man z. B. eine Vorlage für die die Krumme Straße/Steinfurter Straße vorliegen, die für den Ausbau als Fahrradstraße auf der Tagesordnung stehe. Mit dieser Vorlage stehe heute der Beschluss über das Bauprogramm an, mit dem man dann eine weitere Fahrradstraße erhalte, um z. B. gut zum Bahnhof zu gelangen. Hierdurch erhalte man einen weiteren Lückenschluss im Radfahrnetz.

4. Eingaben

Es liegen der Verwaltung keine Eingaben vor.

5. Neubau Elsa-Brändström-Realschule - Fördermittel- Vorlage: 280/23

Frau Schauer gibt einen kurzen Überblick zum Sachstand und erklärt, dass man versprochen habe, hier im Ausschuss regelmäßig zu berichten. Gerade in Bezug auf die Förderprogramme erklärt sie, dass diese sich im Moment regelmäßig ändern und man den richtigen Zeitpunkt für die Beantragung erwischen müsse. Deshalb könne es sein, dass man schnell zuschlagen müsse, sodass es sein könne, dass der Bau- und Mobilitätsausschuss zeittechnisch nicht mehr beteiligt werden könne und man sich schnell einen Ratsbeschluss besorgen müsse. Sie berichtet, dass es gerade im Neubaubereich zurzeit sehr wenige Fördermöglichkeiten gebe. Man werde versuchen, aus dem Förderprogramm „PV-Anlagen für Dächer kommunaler Gebäude mit und ohne Batteriespeicher“ welches aus dem progres.nrw hervorgehe, Fördermittel zu generieren. Mit diesem Förderprogramm könne man für ein Schulgebäude eine maximale Fördermenge in Höhe von 350.000,00 Euro erreichen. Für die Sporthalle werde es etwas weniger sein. Weiter habe man noch kleinere Fördermöglichkeiten für Lüftungsanlagen, wo sich die Förderung im vierstelligen Bereich bewege. Dann habe man noch die Hoffnung, dass man im Bereich Bundesförderung Sport, Jugend und Kultur noch einen Förderantrag stellen könne, wozu man dann ggf. noch einen Ratsbeschluss benötige. Weiter werde auch im Bereich ruhender Radverkehr geprüft, ob es hierfür noch Fördergelder gebe. Auch versuche man, aus einem Förderprogramm der EU EFRE-Fördermittel für „Wohnviertel im Wandel“ für die generationengerechte, klimafreundliche Aufwertung bestehender Grün- und Freiflächen und auch öffentlich zugängiger Schulhofflächen zu generieren. Auch dafür benötige man ggf. einen Ratsbeschluss und sei auch hier mit den Fördergebern im Gespräch. Frau Schauer berichtet, dass man weitere Fördermöglichkeiten geprüft habe, die aber leider nicht zum Tragen kommen können, wie z. B. im Bereich der Geothermie, klimafreundlicher Neubau, Ladesäulen und Gründächer.

Herr Volker Brauer bittet, die eventuell möglichen Fördermittel das nächste Mal schon in der Vorlage mit aufzuführen, dann könne man sich auch im Vorfeld damit beschäftigen.

Beschluss:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss nimmt den aktuellen Sachstand zum Thema Fördermittel zu Kenntnis.

Abstimmungsergebnis: Kenntnisnahme

**6. Umbauplanung der K 77 durch den Kreis Steinfurt in der OD Hauenhorst
- Vorstellung der Planung -
Vorlage: 013/23**

Der Tagesordnungspunkt wurde vor Eintritt in die Tagesordnung abgesetzt.

**7. Fortschreibung des Nahverkehrskonzeptes - Sachstand
Vorlage: 288/23**

Herr Stepner von der kobra Nahverkehrsservice GmbH aus Kassel stellt anhand einer Präsentation das Nahverkehrskonzept und die bis zum jetzigen Zeitpunkt ermittelten Bedarfe vor. Er erklärt, dass dies eine recht kurzfristige Planung sei, da man mittendrin sei und in Kürze die Bestandsaufnahmen abschließen könne. Er stellt eine erste Einschätzung des Systems vor, welche Themen man voraussichtlich ansteuern und untersuchen werde.

Herr Christian Jansen erklärt, dass er festgestellt habe, dass die Zahlen aus 2022 seien und möchte wissen, inwieweit die Coronazeit Berücksichtigung gefunden habe. Er hoffe, dass Zahlen aus der Zeit vor Corona in die Überlegungen mit einfließen werden. Bei der Vorherschau der möglichen Optimierungsmaßnahmen frage er sich als Politiker, wie hier im eher ländlich geprägten Raum für mehr Nachfrage gesorgt werden könne. Er denke, dass es durch verschiedene Maßnahmen in Bezug auf die Nachfrage nach Luft nach oben gebe. Herr Jansen möchte wissen, ob in diese Richtung auch gedacht werde.

Herr Stepner antwortet, dass auch sie gerne die Zahlen von 2019 und früher mit in die Planung einfließen lassen würden, wobei man im Jahr 2022 davon ausgehen könne, dass eine Erholung von „Corona“ stattgefunden habe. Da die Zahlen der 9,00 Euro-Tickets noch mit drin seien, gehe er davon aus, dass sich die Zahlen wieder nivellieren würden. Was die Nachfrageseite angehe und die Aufstockung von Fahrten, möchte erst einmal schauen, ob, was und wie optimiert werden könne.

Herr Huesmann weist darauf hin, dass das Bussystem immer auf Richtung Stadtmitte ausgelegt sei. Jetzt fühlen sich die Bewohner aus Altenrheine abgehängt, da sie nicht erst in die Innenstadt zum Einkaufen fahren möchten, sondern gerne im Schotthock einkaufen fahren würden, wo sie bei den dort ansässigen Discountern einkaufen können. Er möchte bitten zu prüfen, ob man diesbezüglich Veränderungen herbeiführen könne.

Herr Meier fragt, wann man mit der Umsetzung rechnen könne. Er weist auf eine Bushaltestelle hin, die am Friedhof Eschendorf - gerade für Menschen mit Behinderung und Senioren - vor dem

Friedhof benötigt werde. Weiter erklärt er, dass die Buslinie „G“ mit nicht barrierefreien Fahrzeugen befahren werde. Die Sprinter können keinen Rollstuhl und nur bedingt Rollatoren mitnehmen. Er fragt ob es möglich sei, dass ein Linienbus in den Morgenstunden die G-Haltestellen anfahren könne und im Nachmittag dann die Personen wieder abholen könne. Man habe das Problem an der Sandkampstraße, wo Menschen zu den Behindertenwerkstätten sicher zur Arbeit gelangen müssen bzw. auch wieder sicher nach Hause. Weiter gehe es ihm um einen 2. Rollstuhlplatz in Bussen. Er fragt, ob bei Neuausschreibungen der Busse, dies Berücksichtigung finden könne. Vor 5 Jahren sei vom Kreis Steinfurt die Fortschreibung eines Nahverkehrskonzeptes erfolgt, wo speziell auch die Behindertenbeiräte mit beteiligt worden seien. Deshalb möchte er darauf hinweisen, dass sie jetzt für dieses Nahverkehrskonzept nicht angefragt worden seien.

Frau Schauer erklärt, dass verschiedene Beteiligungen vorgesehen seien. Jetzt sei man erst einmal mit dem Thema Öffentlichkeitsbeteiligung gestartet, wobei die Beteiligung der Senioren- und Behindertenbeiräte noch erfolgen werde. Zur weiteren Zeitplanung könne sie berichten, dass man gegen Ende des Jahres die Fortschreibung des Nahverkehrskonzeptes abgeschlossen haben möchte. Auf der Grundlage der Überarbeitung könne dann die Leistungsbeschreibung gefertigt werden. Auch müsse noch der eigenwirtschaftliche Betrieb ausgeschrieben werden, was aber auch noch ein Jahr dauern werde. Sollte sich dann herausstellen, dass niemand diesen Betrieb eigenwirtschaftlich fahren werde, könne die eigentliche Ausschreibung erst starten. Frau Schauer erklärt, dass mit einer schnellen Umsetzung nicht zu rechnen sei.

Herr Beckmann erklärt, dass das Thema öffentlicher Nahverkehr auf den Prüfstand müsse. Es sei bestätigt worden, dass Rheine ein gutes System fahre, was aber nicht entsprechend angenommen werde. Es werde zu Spitzenzeiten angenommen, aber über den Tag verteilt fahren die Busse leider schon mal leer durch die Gegend. Herr Beckmann möchte wissen, wie es mit dem Thema „Bus auf Nachfrage“ aussehe. Man habe dies schon einmal in Rheine als ein „Anrufsammeltaxi“ gehabt, was sich aber als Flop herausstellte. Er möchte wissen, ob es hier positive Erfahrungen gebe, wo so etwas installiert worden sei. Wie flexibel könne ein Nahverkehr gestaltet werden, der in Zeiten, in der die Nachfrage geringer sei, einen kleineren Bus einsetze. Wie Frau Schauer schon gesagt habe, dass der ÖPNV immer teurer werde, müsse man sich doch auch frage, ob dieser so aufrecht erhalten bleiben könne, wenn die Nachfrage nicht entsprechend sei. Herr Beckmann möchte ebenfalls wissen, wie die Erfahrung im ÖPNV mit Bussen, die Fahrräder mitbefördern können, sei.

Herr Isfort möchte noch einmal das Thema Altenrheine aufgreifen und bittet zu prüfen, inwieweit es möglich sei, hier eine Verbindung in den Schotthock zu erhalten. Weiter fragt er Herrn Stepner, ob auch mal bezüglich der Altersstruktur geschaut worden sei. Bezüglich der Rollstuhlfahrer möchte er wissen, ob es möglich sei, eine Validierung in Auftrag zu geben, wo man Busfahrer bittet, aufzuschreiben, wie oft ein Rollstuhlfahrer nicht mitgenommen werden könne. Weiter möchte er wissen, wenn dann mehr Plätze für Rollstuhlfahrer oder für Fahrradfahrer eingerichtet würden, wie viele reguläre Plätze dann entfallen würden.

Herr Stepner erklärt, dass die Überprüfung der Altersstruktur vorliege, wobei das Thema Barrierefreiheit immer relevanter und mehr verlangt werde. Er weist darauf hin, dass ihnen die Beschwerden der letzten beiden Jahre vorliegen, wobei es hierzu keine besonderen Auffälligkeiten gebe.

Herr Dr. Konietzko fragt, wo das Optimum zwischen dem geordneten Verkehr, dem Individualverkehr und dann der entsprechenden Auslastung sei.

Herr Stepner erklärt, dass es eine Auswertung, wer welches Verkehrsmittel benutze, gebe, was in der Planung Berücksichtigung finde. Was das angesprochene Optimum betreffe, könne er nicht sagen, ob es so etwas überhaupt gebe, da dies immer eine Frage des Blickwinkels sei. Er

möchte noch einmal darauf hinweisen, dass die vorliegenden Fahrgastzahlen, eigentlich sehr gesund seien. Einsparungen sollten nur da gemacht werden, wo es Sinn mache und das, was er aber in Rheine sehe, dem Optimum schon sehr nah komme.

Herr Volker Brauer erklärt, dass gesagt worden sei, dass saubere Fahrzeugbeschaffung nicht unbedingt noch ein Kommunales Problem sei, wobei er da doch an den Masterplan Klimaschutz erinnern möchte. Er sei der Meinung, dass man sich gerade für die Randzeiten eine Möglichkeit suchen sollte, um diese abzudecken. Vielleicht sei auch jetzt die Zeit reif für ein Anrufsammeltaxi, weil die Bürger dieses jetzt besser annehmen würden. Bezüglich Rodde erklärt Herr Brauer, dass man auch hier noch einmal nach einer Anbindung ans Netz schauen solle, um auch das Altern im Quartier zu ermöglichen und auch die Mobilität z. B. zu Ärzten gewährleisten zu können. Das gleiche gelte auch für Altenrheine. Abschließend weist er in Richtung CDU darauf hin, dass, wenn dieses auf dem Prüfstand stehe, auch die Betriebsform noch einmal überprüft werden müsse. Es würde ihn freuen, wenn eine andere Betriebsform gefunden werde, als die, die beim letzten Mal entschieden wurde.

Herr Christian Jansen erklärt, dass sie sich mehr Substituierung von Individualverkehr auf Busse und Fahrräder etc. wünschen würden. Wenn man sich das Ganze in Richtung Bus ansehe, wäre es gut, wenn man auch hier mit einem Zielsystem arbeiten würde. Dann könne man sehen, was das Optimum an Fahrgästen für dieses System, welches im Moment vorgehalten werde, sei und dann aufzeigen würde, wo man hinmüsse. Erst dann könne man sich nachfragetechnisch daran abarbeiten. Wenn man bestimmte Fahrgastzahlen in Rheine erreichen möchte, sei dies dann auch ein Auftrag an die Verkehrsbetriebe z. B. mehr Werbung zu machen und in Verhaltensänderungen zu investieren, um das Ziel zu erreichen.

Herr Brauer erklärt, dass man eine Zeit lang ein Angebot der Firma Mersch gehabt habe, einen Bus von Altenrheine zum Schotthock einzusetzen. Dies sei probeweise gelaufen, mit dem Ergebnis, dass er nicht angenommen worden sei. Man sollte nachschauen, wann dies gewesen und welches Ergebnis herausgekommen sei. Er weist darauf hin, dass es auch einen Rufbus gegeben habe, der aber auch wieder eingestellt worden sei. Herr Brauer erklärt, dass ihm nicht bekannt sei, dass in den Bussen in Rheine Fahrräder mitgenommen werden dürfen.

Herr Schröder, der in dem Bereich arbeitet erklärt, dass Fahrräder natürlich im Bus mitgenommen werden dürfen. Nur entscheide der Busfahrer individuell, je nach Lage, wieviel Kinderwagen und Rollatoren mitfahren, ob dies dann sicherheitstechnisch noch vertretbar sei.

Frau Schauer regt als „Hausaufgabe“ an, sich noch einmal über die vielen verschiedenen vorgebrachten Argumente insgesamt Gedanken zu machen. Sie weist darauf hin, dass im alten Nahverkehrskonzept festgelegt wurde, dass die Busse nicht mit Werbung versehen werden dürfen. Sie bittet die Ausschussmitglieder, sich auch hierüber Gedanken zu machen und auch in anderen Städten einmal zu schauen, wie dies dort geregelt wurde. Dann könne man entscheiden, ob man sich Werbung an den Bussen vorstellen könne oder nicht, da dies eine Möglichkeit sei, eine kleine finanzielle Einnahme durch Werbung zu generieren.

Beschluss:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Fortschreibung des Nahverkehrskonzeptes der Stadt Rheine zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis:

Kenntnisnahme

**8. Europa-Viertel: Bau- und Betriebskonzept für die Mobilitätshubs
Vorlage: 261/23**

Frau Schauer erklärt, dass man die Aufgabe bekommen habe, das Mobilitätskonzept weiter aufzuarbeiten. Letztendlich gehe es hier um die Frage, wie die Mobilitätshubs gebaut und betrieben werden können und wie das Ganze finanziert werde. Dazu habe man jetzt einen Vorschlag gemacht, den man gerne weiter ausarbeiten würde. Vom System her sei es ähnlich wie bei dem Kauf einer Eigentumswohnung, wo erst einmal für den Bau eines Tiefgaragenstellplatzes gezahlt werde und dann noch zusätzlich ein dauerhafter Betriebsbeitrag für diese Tiefgarage fällig sei. Hier würden dann die Käufer über den Kaufpreis den Mobilitätshub mitfinanzieren. Dann könne man über die Kaufverträge sicherstellen, dass man dauerhaft Einnahmen für den Betrieb der Mobilitätshubs bekomme. Dieses würde auch unabhängig von der Tatsache laufen, ob man einen Pkw besitze oder das Car-Sharing benutze oder nicht. Dann würden die einzelnen Nutzungen, also sowohl, dass man dort seinen Pkw parke als auch wenn man das Car-Sharing benutze, auch noch zusätzliche Kosten verursachen. Argumentativ könne man sagen, dass es noch unter dem Preis läge, als wenn man einen Tiefgaragen-Stellplatz bauen und betreiben müsse. Man glaube somit, dass es für die Nutzerinnen und Nutzer ein gutes System an dieser Stelle sei. Frau Schauer erklärt, dass noch vertragliche Sachen im Detail ausgearbeitet werden müssen, wobei man auch durch Juristen beraten werde. Bevor man weiter mache, möchte man von der Politik wissen, ob man so vom Grundsatz her weiter machen könne.

Herr Beckmann erklärt, dass den Mitgliedern der CDU das Konzept gut gefallen habe und sie das Konzept so mittragen werden. Kritisch seien auch bei so einem Konzept die Folgekosten, auf die Frau Schauer in einer Vorbesprechung schon eingegangen sei. Er bittet Frau Schauer, im Bau- und Mobilitätsausschuss hierzu etwas zu sagen.

Frau Schauer erklärt, dass man die Idee habe, den Bau und die Instandhaltung in einem Los auszuschreiben. Das erste Argument hierfür sei, dass derjenige, der auch für die Instandhaltung zuständig sei, sich natürlich auch, was das Thema Bau betreffe, wesentlich mehr anstrengen werde. Auch werde ihm wichtig sein, haltbare Materialien zu benutzen und darauf zu achten, dass die Sachen gut verarbeitet werden etc. Das zweite Argument sei, dass man eine Planungssicherheit benötige. Über Markterkundungsverfahren wisse man, dass es Firmen gebe, die dieses anböten. Man würde sagen, dass man für 20 Jahre Instandhaltung einen Betrag X monatlich benötige und dies dann über einen definierten Betrag regeln. Auch hierfür werde man sich juristische Hilfe einholen. Nach Ablauf der 20 Jahre, müsse dann der Mobilitätshub in einer im Vertrag festgelegten Form wieder übergeben werden. Dieser Preis werde vorher festgelegt, was zu einer guten Planungssicherheit beitrage.

Herr Meier bedankt sich dafür, dass man auch bei der Planung der Mobilitätshubs die Belange von Menschen mit Behinderung bedacht habe. Unklar sei ihm noch, wie z. B. eine ältere Dame mit Rollator ein Paket bekommen könne und wie diese dann zum Abstellsystem gelangen und mit einer Technik klarkommen solle, die sie nicht bedienen könne. Weiter fragt Herr Meier, wie es funktionieren werde, wenn diese Dame auf ein Taxi angewiesen sei und einen Arztbesuch machen müsse. Kann das Taxi dann bis vor die Haustür der besagten Dame fahren?

Frau Schauer erklärt, dass es die Möglichkeit gebe, ins Gebiet zu fahren, wobei man barrierefreie Stellplätze im Gebiet haben werde. Man werde sicherlich eine Lösung finden, wie das Taxi zu der besagten Dame gelange. Zum Thema Paketdienst könne sie sagen, dass man nicht möchte, dass die Paketdienste ins Gebiet fahren. Das Ziel, das Gebiet möglichst verkehrsarm und für Kinder spielgerecht zu gestalten, wäre damit dann nicht zu erreichen. Man müsse sehen, dass

man Transportmöglichkeiten für die Pakete zur Verfügung stelle. Was das Thema der digitalen Nutzung betreffe, werde man dies so benutzerfreundlich wie möglich halten.

Herr Isfort bittet den Namen Europa-Viertel „Am Waldhügel“ stringenter mit umzusetzen.

Frau Wellmann fragt, wie es im Gebiet mit Fassadenbegrünung bezüglich Kühlung und Biodiversität aussehe.

Frau Schauer weist darauf hin, dass man die Fassadenbegrünung im Hinterkopf halten werde.

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt auf Grundlage des beigefügten Betriebskonzeptes den Bau und Betrieb der drei Mobilitätshubs (MH) vorzubereiten. Dabei wird die Verwaltung beauftragt, zur klären, ob eine Inhousevergabe des Betriebs an die Verkehrsbetriebe Rheine (VSR) rechtlich zulässig ist sowie der Betrieb durch die VSR auf Grundlage des Betriebskonzeptes möglich ist.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

9. **Straßen- und Wegekonzept - Prioritätenliste für den Ausbau von Straßen 2024 - 2027**
Vorlage: 278/23

Beschluss:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt das Straßen- und Wegekonzept - Prioritätenliste für den Ausbau von Straßen (Anlage 1) vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung zum Haushaltsplan 2024.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

10. **Lastenrad-Initiative Rheine**
Vorlage: 272/23

Der Tagesordnungspunkt wurde vor Eintritt in die Tagesordnung abgesetzt.

**11. Antrag Fraktion Bündnis 90/Die Grünen: Fahrradstraße Brechtestraße
Vorlage: 287/23**

Herr Christian Jansen erklärt, dass man im Antrag dargelegt habe, warum man die Brechtestraße mit ins Radverkehrskonzept aufgenommen haben möchte. Man denke, dass dies eine gute Ergänzung zum geplanten System sei.

Beschluss:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt, den Antrag zur Prüfung als Tagesordnungspunkt in der Sitzung des Arbeitskreises Radverkehr aufzunehmen, dort eine Empfehlung für den Bau- und Mobilitätsausschuss über die Aufnahme ins Radverkehrskonzept und die Priorisierung zu erarbeiten.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

12. Krumme Straße / Steinfurter Straße – Ausbau / Umgestaltung zu einer Fahrradstraße

I. Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger

II. Festlegung des Bauprogramms

Vorlage: 284/23

Herr Isfort möchte noch einmal erinnern, dass man in den Vorlagen bei baulichen Veränderungen an einer Straße, die Anzahl der weggefallenen Parkplätze Vorher/Nachher und die Alternativen mit aufgeführt bekommt.

Frau Wellmann erklärt, dass sie die Umgestaltung zur Fahrradstraße generell unterstützen. Ein Problem haben sie damit, dass Bäume für Parkplätze gefällt werden sollen und dann an gleicher Stelle ein Meter weiter wieder neue Bäume gepflanzt werden. Sie frage sich, ob die bestehenden Bäume nicht belassen werden und dafür vielleicht die Parkplätze reduziert werden können. Sie sehe schon den Parkdruck in dem Bereich, frage sich allerdings, warum man z. B. Schüler unterstützen solle, mit dem Auto zur Schule zu kommen. Sie könne sich für den Bereich auch Anwohnerparkplätze vorstellen.

Herr Roling erklärt, dass dies Argument auch das Hauptanliegen vieler Anlieger gewesen sei. Als erstes sei die Frage aufgekommen, warum man am Fahrbahnrand nicht mehr parken könne. Dies sei dem geschuldet, wenn man die Fahrradstraße dort einrichte, man Mindestmaße einhalten müsse und der Querschnitt nun einmal begrenzt sei.

Herr Isfort erklärt, dass es nicht die Aufgabe der Politik sei, die Bürger dahingehend zu erziehen, wie sie welche Verkehrsmittel zu nutzen haben, indem man etwas negativ darstelle. Gerade die Holländer und Dänen geben allen Verkehrsteilnehmern viel Raum, wodurch diese dann auch

attraktive Angebote erhalten. Hier sehe er oft den Weg, dass man glaube, man müsse das Autofahren schlecht machen, damit auf andere Verkehrsmittel umgestiegen werde. Dem sei allerdings nicht so. Er glaube, dass man bei der Planung für Radfahrer und dem ÖPNV einfach besser werden müsse, um dann auch mehr Angebote zu haben. Daher sei es ihnen wichtig zu wissen, wie viele Parkplätze gehen weg, um dann abzuwägen, ob es das wert sei oder ob man den Bürgern etwas zumute, was man im Grunde nicht zumuten möchte.

Herr Heinz-Jürgen Jansen fragt, ob durch den Wegfall einzelner Parkplätze oder der Verringerung des Gehweges noch weitere Bäume erhalten bleiben können. Weiter möchte er wissen, ob die Hecke weiter an die Mauer versetzt werden könne oder werde diese ersatzlos wegfallen und ob die Mauer von der Firma Thyssen begrünt werden könne.

Herr Roling erklärt, dass die Maße für den Querschnitt so stehenbleiben müssen. Was die Hecke betreffe, könne man prüfen, ob diese in den hinteren Bereich umgesetzt werden könne. Die Mauer sei nicht in städtischem Eigentum und man müsse daher mit dem Eigentümer sprechen, ob er die Möglichkeit einer Begrünung sehe.

Frau Schauer fasst zusammen, dass, wenn man die Bäume halten möchte, dann in dem kompletten Baumbereich alle Stellplätze wegfallen würden, da man den kompletten Querschnitt verschieben müsse.

Herr Harvers weist darauf hin, dass diese Hecke ein Angstraum sei, da sich dahinter immer jemand verstecken könne. Dies sei nicht befriedigend, deshalb fände er es gut, wenn man diese versetzen würde.

Beschluss:

Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die unter Ziffer I / Begründung aufgeführten Abwägungen.

- Beschlussvorschläge siehe Begründung –

Zu II: Festlegung des Bauprogramms

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt nachfolgendes Bauprogramm für den Ausbau / Umgestaltung der Krumme Straße / Steinfurter Straße zu einer Fahrradstraße zwischen der Lindenstraße und der Straße In den Wiesen:

Es ist ein Umbau im Separationsprinzip vorgesehen.

Zudem ist geplant, die Maßnahme auf Grund der unterschiedlichen Zustandsdaten der Querschnittsbestandteile, die Straße in vier Streckenabschnitte zu unterteilen, da in einigen Abschnitten eine Erneuerung ansteht und in anderen Abschnitten lediglich die bestehende Straße durch Einrichtung einer Fahrradstraße mit den zugehörigen Ausstattungselementen versehen wird.

Die Planung der Fahrradstraße zwischen der Lindenstraße und der Straße In den Wiesen erfolgt nach den aktualisierten Qualitätsstandards zum Ausbau und zur Umgestaltung von Fahrradstraßen, die sich an dem „Leitfaden Fahrradstraße“ der AGFS aus 11/2022 orientieren (siehe Vorlage 179/23).

1. Ausbauabschnitt zwischen Lindenstraße und Sprickmannstraße:

in diesem Abschnitt soll die Straße in gesamter Breite (inklusive Gehwege) erneuert werden und nach den aktualisierten Qualitätsstandards zum Ausbau und zur Umgestaltung von Fahrradstraßen, die sich an dem „Leitfaden Fahrradstraße“ der AGFS aus 11/2022 orientieren (siehe Vorlage 179/23), ausgestattet werden.

a. Fahrbahn:

Herstellung einer asphaltierten Fahrbahn mit Unterbau in einer Breite von 5,50 m.

b. Gehwege:

Die Gehwege in diesem Abschnitt sollen in den Breiten zwischen 2,00 – 2,90 m ausgebaut werden

c. Parkstreifen:

Auf der Seite der Wohngrundstücke (südlich) ist ein Parkstreifen mit einer Breite von 2,00 m entlang des Sicherheitstrennstreifens an der Fahrgasse eingeplant. Der Parkstreifen wird in Pflasterbauweise ausgeführt.

d. Verkehrsgrün:

Am Beginn / Ende der Fahrradstraße (Einmündung Krumme Straße / Lindenstraße und Kreuzung Steinfurter Straße / Sprickmannstraße) und im Bereich des gepl. Parkstreifens werden Grünbeete mit Baumbepflanzung / Strauchbepflanzung und mit Unterpflanzung eingeplant. Einfassung der Grünbeete mit 12 cm Hochborden. Der bestehenden Straßengrünstreifen an der Nordseite der Krumme Straße wird zum Teil als Gehwegfläche überbaut.

e. Entwässerung:

Straßenentwässerung mittels beidseitigen Entwässerungsrinnen und Straßenabläufen mit Anschluss an den vorhandenen Mischwasserkanal

f. Beleuchtung

Erneuerung der Beleuchtung durch energieeffiziente Straßenbeleuchtung mit einer LPH von 6 m.

2. Ausbauabschnitt zwischen Sprickmannstraße und Beethovenstraße

In diesem Abschnitt wird lediglich die Fahrbahn erneuert und nach aktualisierten Qualitätsstandards zum Ausbau und zur Umgestaltung von Fahrradstraßen, die sich an dem „Leitfaden Fahrradstraße“ der AGFS aus 11/2022 orientieren (siehe Vorlage 179/23), ausgestattet. Die vorh. Gehwege bleiben unverändert bestehen.

a. Fahrbahn:

Herstellung einer asphaltierten Fahrbahn mit Unterbau in einer Breite von rund 5,70 m.

b. Gehwege:

Die Gehwege in diesem Abschnitt bleiben unverändert bestehen.

c. Parkstreifen:

Der vorhandene Parkstreifen entlang der Steinfurter Straße wird in diesem Ausbauabschnitt beibehalten und in einer Breite von 2,00 m in Pflasterbauweise hergestellt.

d. Verkehrsgrün:

Im Kreuzungsbereich Schumannstraße / Steinfurter Straße sind Fahrbahneinengungen mit Hilfe von Grünbeeten mit Strauchbepflanzung und mit Unterpflanzung eingeplant. Einfassung der Grünbeete mit 12 cm Hochborden. Zwischen den Grünbeeten beträgt die Breite der Fahrgasse 4,00 m.

e. Entwässerung:

Straßenentwässerung mittels beidseitigen Entwässerungsrinnen und Straßenabläufen mit Anschluss an den vorhandenen Mischwasserkanal

f. Beleuchtung

Die vorhandene Beleuchtung bleibt in diesem Ausbauabschnitt erhalten.

3. Ausbauabschnitt zwischen Zeppelinstraße und Quellenstraße

In diesem Abschnitt sind lediglich Markierungs- und Beschilderungsarbeiten geplant, um die aktualisierten Qualitätsstandards zum Ausbau und zur Umgestaltung von Fahrradstraßen, die sich an dem „Leitfaden Fahrradstraße“ der AGFS aus 11/2022 orientieren (siehe Vorlage 179/23), zu erzielen. Die vorh. Gehwege bleiben unverändert bestehen.

a. Fahrbahn:

Die vorh. Fahrbahn bleibt unverändert bestehen.

b. Gehwege:

Die vorh. Gehwege bleiben unverändert bestehen.

c. Parkstreifen:

In diesem Abschnitt ist aus Gründen der geringen Fahrbahnbreiten keine Parkstreifenanordnung möglich.

d. Verkehrsgrün:

Mit Hilfe von Pflanzbeeten entsteht im Einmündungsbereich Steinfurter Straße / Riedstraße (etwa in Höhe der Grundstückszufahrt Haus-Nr. 125) eine Fahrbahneinengung. Zwischen den Pflanzbeeten beträgt die Breite der Fahrgasse 4,00 m. In Höhe Haus-Nr. 136 ist eine weitere Fahrgasseneinengung in einer Länge von etwa 5,00 m mit Hilfe von Pflanzbeeten geplant. Auch hier beträgt die Fahrgassenbreite zwischen den Pflanzbeeten 4,00 m. Der Einmündungsbereich Steinfurter Straße / Bastweg wird wie die Einmündung Steinfurter Straße / Riedstraße ausgestattet.

e. Entwässerung:

Die vorh. Entwässerungseinrichtungen bleiben unverändert bestehen

Vorlage: 281/23

Herr Kleene fragt, ob die Parkplätze südlich des Emstorplatzes ausgebaut werden und wer diese dann nutzen werde. Er könne es nicht nachvollziehen, warum man dort keinen Grünstreifen einrichte.

Herr Isfort erklärt, dass er sehe, dass Parkraum gebraucht werde. Er glaube, dass man das Problem des Parkens dann in andere Straßen verlagere.

Frau Willers erklärt, dass sie keinen Sinn darin sehe, dort vier Parkplätze einzurichten, wobei dahinter ein riesiger Parkplatz sei. Sie würde einer kleinen grünen Fläche zustimmen, da dies die Stelle dort aufwerten werde.

Herr Kleene weist darauf hin, dass die vier Parkplätze von Firmen für das Abstellen von Anhängern oder kleinen Lastwagen genutzt werde. Bei der letzten Sitzung des Stadtteilbeirates Eschendorf sei diese Planung besprochen worden und fast alle haben darauf bestanden, dass dieser Parkstreifen weg solle.

Herr Burmeister fragt, ob bei der Planung die Kirmes berücksichtigt worden sei, da an der Stelle Fahrgeschäfte aber auch der Biergarten diese Fläche zum Teil mitnutze.

Herr Roling erklärt, dass man die Situation mit den Kirmesfahrzeugen noch abklären müsse, obwohl man sich die Situation auf Luftbildern angesehen habe. Er nimmt die Anregung zur Überprüfung mit. Er gehe aber davon aus, dass es möglich sei, an der Stelle einen Grünstreifen einzurichten.

Frau Schauer erklärt, dass man für die Beschlussfassung einen Zusatz einfügen könne, der enthalte, dass man ein Grünbeet einrichten werde, wenn es keine Schwierigkeiten in Bezug auf die Kirmes mit dem Aufstellen der Fahr-/Geschäfte gebe.

Herr Brauer lässt über den Beschlussvorschlag mit der Ergänzung von Frau Schauer abstimmen. Die Ausschussmitglieder widersprechen dem Vorschlag nicht.

geänderter Beschluss:

Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die unter Ziffer I / Begründung aufgeführten Abwägungen.

- Beschlussvorschläge siehe Begründung –

Zu II: Festlegung des Bauprogramms

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt nachfolgendes Bauprogramm für den Ausbau / die Umgestaltung der Bevergerner Straße zu einer Fahrradstraße zwischen Basilikastraße und Kopernikusstraße *mit angefügter Änderung*.

Der unter c. genannte Parkstreifen, südlich des Emstorplatzes, soll zugunsten eines Grünbeetes entfallen, wenn es keine Schwierigkeiten in Bezug auf die Kirmes mit dem Aufstellen der Fahr-/Geschäfte gibt.

Es ist ein Umbau im Separationsprinzip vorgesehen.

Die Planung der Fahrradstraße zwischen Basilikastraße und Kopernikusstraße erfolgt nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bzw. den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sowie dem Leitfaden Fahrradstraßen von der AGFS.

a. Fahrbahn:

Herstellung einer asphaltierten Fahrbahn mit Unterbau in einer Breite von 5,50 m und 5,98 m.

b. Gehwege:

Die vorhandenen Gehwege bleiben weitestgehend unverändert bestehen. Lediglich im Einmündungsbereich der Basilikastraße, im Kreuzungsbereich der Bevergerner Straße / Kopernikusstraße und im Bereich des gepl. Parkstreifens südlich des Emstorplatzes werden die Gehwege in 2,00 m bis 3,49 m Breite aus grauen Betonsteinpflasterplatten mit Unterbau hergestellt und an den Bestand angepasst. Einfassung mit Hochborden, 12 cm.

c. Parkstreifen:

Südlich des Emstorplatzes werden 4 Parkplätze in Längsaufstellung mit Unterbau und einer Decke aus anthrazitfarbenem Betonsteinpflaster errichtet.

d. Verkehrsgrün:

Anlegung von Grünbeeten mit Baumbepflanzung / Strauchbepflanzung und mit Unterpflanzung. Einfassung der Grünbeete mit Hochbord, 12 cm

e. Entwässerung:

Straßenentwässerung mittels beidseitigen Entwässerungsrinnen und Straßenabläufen mit Anschluss an den vorhandenen Mischwasserkanal

Abstimmungsergebnis: einstimmig

14. Anfragen und Anregungen

Herr Brauer fragt, was aus der Ampelanlage am Konrad-Adenauer-Ring Ecke Stadtbergstraße jetzt werde, da diese dort immer noch stehen würde. Im damaligen Bauausschuss sei mitgeteilt worden, dass sie außer Betrieb sei und abgebaut werden solle. Weiter möchte er wissen, wann mit den Bauarbeiten der beiden Kreisverkehre am Lingener Damm zu rechnen sei.

Herr Roling erklärt, dass die provisorische Querungshilfe an der Ampelanlage noch dauerhaft eingerichtet werden müsse. Es werde geprüft, ob man die Radien in der Heinrich-Lübke-Straße noch anpassen könne, um Vorzüge für den Radverkehr zu haben. Dies sei noch nicht abschließend bearbeitet. Was die Kreisverkehre am Lingener Damm betreffe, berichtet er, dass zurzeit die Ausschreibungen vorbereitet werden. Man gehe davon aus, dass Ende 2023 bzw. Anfang 2024 die Vergabe erfolgen könne und dann die Baumaßnahme danach beginnen können.

Herr Dr. Konietzko fragt, ob es nicht im November 2023 mit den Kreisverkehren schon starten sollte und wie lange mit der Bauphase zu rechnen sei.

Herr Roling erklärt, dass viele Planungsaspekte übereinanderzulegen seien und dann erst alles zusammen ausgeschrieben werden könne. Dies habe sich planungsmäßig etwas nach hinten geschoben. Für die Ausführung habe man ein Jahr geplant. Wenn die Baufirma bekannt sei, gehe es mit den Baustellen- und Umleitungsplänen los, die man dann sicherlich auch im Stadtteilbeirat vorstellen könne.

Herr Volker Brauer erklärt, dass es ihm um die Ampelanlage Dorfstraße/Rolandstraße gehe, wo die Grünphase für die Fußgänger äußerst knapp bemessen sei. Da dort viele Kinder kreuzen müssen, ist es nicht gut, wenn die Grünphase schon enden würde, bevor man auf der anderen Seite angekommen sei. Er fragt, ob diese Ampel für Fußgänger eine etwas längere Grünphase bekommen könne. Weiter sei die Umwidmung am Hertaweg schon beschlossen worden. Er möchte wissen, wann er das dort dann sehen könne und wie der Planungsstand dort sei.

Frau Schauer erklärt, dass für die Beschilderung Herr Elbers zuständig sei und sie dies mitnehmen werde.

Herr Roling weist darauf hin, dass es sich um den 5-armigen Kreuzungspunkt im Schotthock handle. An der Ampelanlage gebe es sehr lange Räumwege und auch lange Wartezeiten für Autofahrer. Er gehe davon aus, dass man für Fußgänger die Mindestgrünzeit angesetzt habe, was er aber noch nachsehen müsse. Weiter gehe er davon aus, dass schaltungsmäßig dort alles ausgereizt sei.

Frau Achterkamp berichtet, dass der Dorfplatz in Mesum schön umgestaltet worden sei und auch gut angenommen werde. Jetzt müsse sie feststellen, dass die Grünanlagen nicht gepflegt werden. Die ersten teuer angeschafften Pflanzen seien schon kaputt und es wuchert das Unkraut zwischendurch. Dies möchte sie in Richtung TBR mitgeben. Als nächstes gehe es ihr um die Rheiner Straße, wo die Straßenbaufirma auf Grünpflanzen und auch auf Bäume keine große Rücksicht genommen habe und Schäden entstanden seien. Sie möchte wissen, ob in einer Abnahme der Straße auch dieses mit berücksichtigt werde. In ihrer dritten Frage gehe es auch um den Ausbau der Rheiner Straße. Es habe einen Fahrradweg gegeben, der den Hassenbrockweg gekreuzt habe und eine rote Markierung hatte. Dieser rotmarkierte Streifen sei noch nicht wieder da, wobei die Fahrradfahrer dort trotzdem fahren. Sie möchte wissen, ob dieser rote Streifen nachträglich angebracht werde oder ob es erst im Rahmen mit der Umwandlung zur Fahrradstraße gemacht werde.

Herr Roling erklärt, dass die Rheiner Straße eine Maßnahme des Kreises Steinfurt sei. Was die Fahrbahndecke und die Markierungen angehe, würde er beim Kreis Steinfurt nachfragen.

Ende der Sitzung:

20:35 Uhr

Karl-Heinz Brauer
Ausschussvorsitzender

Andrea Mischok
Schriftführerin