

Niederschrift

BaMo/031/2025

über die öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Bau- und
Mobilitätsausschusses der Stadt Rheine
am 27.03.2025

Die heutige Sitzung des Bau- und Mobilitätsausschusses der Stadt Rheine, zu der alle Mitglieder ordnungsgemäß eingeladen und - wie folgt aufgeführt - erschienen sind, beginnt um 17:00 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 Heinz-Jürgen Jansen	DIE LINKE	Ratsmitglied
Herr Bernhard Kleene	SPD	Ratsmitglied
Herr Dr. Manfred Konietzko	CDU	Ratsmitglied/1. Stellv. Vorsitzender
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 Heiko Schomaker	UWG	Sachkundiger Bürger
Frau Helena Willers	CDU	Ratsmitglied

beratende Mitglieder:

Frau Stefanie Remberg

Ehrenamtliche Beauftragte
f. Baudenkmalpflege

beratende Sachkundige Einwohner:

Herr Franz-Josef Hesping

Sachkundiger Einwohner f.
Seniorenbeirat

Herr Claus Meier

Sachkundiger Einwohner f.
Beirat für Menschen mit
Behinderung

Vertreter:

Herr Lucas Bültel

BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN

Vertretung für Frau Annelie
Wellmann

Herr Jürgen Gude

CDU

Vertretung für Herrn Markus
Tappe

Herr Detlef Weißling

fraktionslos

Vertretung für Herrn Claus
Schräder

Verwaltung:

Herr Mark Dieckmann

Beigeordneter

Frau Elke Jaske

Fachbereichsleiterin Planen
und Bauen

Herr Thomas Roling

Produktverantwortlicher
Mobilitäts- und Verkehrs-
planung

Herr Michael Wolters

Mitarbeiter der Mobilitäts-
und Verkehrsplanung

Herr Rüdiger Elbers

Straßenverkehrsbehörde

Frau Andrea Mischok

Schriftführerin

Entschuldigt fehlen:

Mitglieder:

Herr Claus Schröder

BfR

Sachkundiger Bürger

Herr Markus Tappe

CDU

Ratsmitglied

Frau Annelie Wellmann

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sachkundige Bürgerin

beratende Sachkundige Einwohner:

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.

Änderungsanträge zur Tagesordnung werden nicht gestellt.

Öffentlicher Teil:

1. Niederschrift Nr. 29 über die öffentliche Sitzung am 19.12.2024

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

2. Niederschrift Nr. 30 über die öffentliche Sitzung am 06.02.2025

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

3. Informationen der Verwaltung

Herr Dieckmann stellt nachfolgende Informationen vor.

**BaMo 06.02.2025
TOP 8 ÖS Anfragen und Anregungen**

Piktogramm „Mutter mit Kind“ an der Ecke Berboomstiege/Katerkampweg

Herr Maaß bezieht sich auf ein **Piktogramm „Mutter mit Kind“ an der Ecke Berboomstiege/Katerkampweg**, das nur noch auf der einen Seite der Straße aufgebracht worden sei. Er möchte wissen, ob dies auch auf der anderen Seite aufgebracht werde.

Herr Forstmann

Es sind nur die vorhandenen Piktogramme erneuert worden.

BaMo 06.02.2025

TOP 8 ÖS Anfragen und Anregungen

Straßenbelag Berboomstiege

Herr Maaß meldet sich zum Thema neuer Straßenbelag an der Berboomstiege, wo nach der Sanierung eine erhöhte Geräusentwicklung festgestellt werden konnte. Er möchte wissen, ob Maßnahmen zur Geräuschreduktion geplant seien.

Herr Forstmann

Bei der Sanierung handelt es sich um einem Dünnbelag, dieses Sanierungsverfahren ist ein normales Verfahren im Straßenbau und braucht die Befahrung für die endgültige Festigkeit und Ebenheit. Durch die Körnung entstehen andere Frequenzen. Durch das Abfahren der offenen Gesteinsporen (raue Oberfläche) werden die Geräusche mit der Zeit etwas geringer werden.

Schnittstellenuntersuchung ZGW/Schulverwaltung

Im Bereich der Schnittstelle „Zentrale Gebäudewirtschaft - Schulverwaltung“ findet derzeit eine Prozessuntersuchung statt mit dem Ziel der Optimierung der Schnittstelle und der effiziente Einsatz der personellen Ressourcen.

Information zum aktuellen Stand:

In einer Projektgruppe sind die IST-Prozesse der Schnittstelle zu den Themen Bau-/Umbaumaßnahmen, Reparaturen, Raumausstattung und Reinigung aufgenommen und analysiert worden. Es wurde ein Maßnahmenkatalog ausgearbeitet und Optimierungsbedarfe benannt. Für die Ausarbeitung der Optimierungsbedarfe in konkrete Maßnahmen sind zwei Arbeitsgruppen gebildet worden. Die Arbeitsgruppen haben ihre Arbeit bereits aufgenommen und sollen die Lösungsansätze ausarbeiten, bewerten, entscheiden und umsetzen. Die Einführung, Umsetzung und Testphase einzelner Maßnahmen sollen nach endgültiger Abstimmung jeweils umgehend beginnen.

3.1. Antrag der SPD - Sachstand zur Schulwegsicherheit Südeschule - Overbergschule

Herr Dieckmann informiert zum Sachstand Schulwegsicherheit zur Südeschule.

Herr Murali fragt, ob dort nicht eine Ampelanlage vorgesehen sei.

Herr Dieckmann weist darauf hin, dass es an dieser Stelle eine Querungshilfe geben werde, was mit dem Straßenbulasträger so abgesprochen sei und die Verkehrsabteilung dies auch als ausreichend ansehe. Es sei ein Schulweg der seit 40 Jahren gut funktioniere.

Herr Schaper erklärt, dass es früher ein Schulweg zu einer Hauptschule gewesen sei. Jetzt sei dies ein Schulweg zu einer Grundschule, was eine andere Qualität benötige. Herr Schaper möchte wissen, ob es in dem Bereich der Querungshilfe eine Tempo-30-Zone geben werde.

Herr Dieckmann sagt, dass es keine Tempo-30-Zone geben werde. Da die Straße keine Wohnstraße sei, werde es bei 50 km/h bleiben. Dies sei auch so mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt worden.

Herr Christian Jansen möchte wissen, ob eine temporäre Beschränkung der Geschwindigkeit möglich sei.

Herr Roling erklärt, dass eine Tempo-30-Zone immer auf eine Strecke bezogen sei. Die Straßenverkehrsordnung sehe nur eine Regelung vor, wenn die Schuleingänge zur Straße liegen. Diese Regelung sei in Rheine schon flächendeckend vor Schulen umgesetzt worden.

Herr Schaper ist der Meinung, dass dies gegeben sei, da die Surenburgstraße an der Stelle einen großen Knick in Richtung Innenstadt mache und die Autofahrer an der Stelle mit 50 km/h fahren. Wenn Schulkinder dann die Straße queren, seien sie von den Autofahrern noch nicht zu sehen. Deshalb mache für ihn an der Stelle 30 km/h schon Sinn.

Herr Kleene erklärt, dass eine Tempo-30-Zone notwendig sei, da die Kurve aus Richtung Meisenstraße erst spät eine Einsichtnahme ermögliche. Auch er regt an, sich die Situation noch einmal anzusehen und vielleicht auch noch die Möglichkeit einer Ampelanlage in Erwägung zu ziehen. Man solle nicht vergessen, dass man es hier mit Grundschulern zu tun habe.

Herr Brauer regt an, einen Ortstermin mit der Straßenverkehrsbehörde und der Verwaltung zu machen und sich die Situation noch einmal anzusehen. Er könne sich erinnern, dass es auch schon einmal „Schülerlotsen“ zu bestimmten Zeiten gegeben habe. Vielleicht können diese eine zusätzliche Sicherheit geben.

Herr Murali erklärt, dass man mit einem Ortstermin nicht lange warten solle. Auch weist er darauf hin, dass dort öfter die „ELSA“ zur Tempoüberwachung aufgestellt worden sei.

Herr Christian Jansen möchte wissen, ob in den letzten Monaten eine Geschwindigkeitserhebung an der Stelle durchgeführt worden sei.

Herr Roling erklärt, dass dies aktuell nicht gemacht worden sei.

Herr Jansen regt an, eine Verkehrs- und Geschwindigkeitserhebung zeitnah durchzuführen.

Information für den Bau- und Mobilitätsausschuss

am 27.03.2025

Sachstand zur Schulwegsicherheit Südeschule- Overbergschule -

Auf Antrag der Schulpflegschaft der Südeschule und der SPD Fraktion ist der künftige Schulweg für Schülerinnen und Schüler aus dem südlichen Raum Eschendorf zur Overbergschule geprüft worden.

Hierzu ist nach einer Beratung im Arbeitskreis Verkehr, sowie einem Gespräch mit dem Kreis Steinfurt am 14.03.2025 folgender Sachstand zu berichten:

Bessere Querung der Surenburgstraße

Um Möglichkeiten zu schaffen, dass die Surenburgstraße (K 80) besser und sicherer gequert werden kann, hat ein Gespräch mit dem Kreis Steinfurt als Straßenbaulastträger stattgefunden.

Da der Kreis in den nächsten Jahren plant, die Surenburgstraße in der Ortslage Rheine umzubauen, ist über mögliche Maßnahmen beraten worden, die keinen Gesamtumbau erforderlich machen, um einen späteren aufwendigen Rückbau zu vermeiden.

Im Ergebnis werden an 2 Stellen Querungshilfen/Mittelinseln eingebaut, so dass Fußgänger und Radfahrer die Surenburgstraße in zwei Zügen überqueren können. An diesen Stellen ist die Fahrbahn im Bestand ausreichend breit, da Linksabbiegestreifen vorhanden sind, die für die Querungshilfe genutzt werden können.

Eine Querungshilfe ist im Bereich des Stieglitzweges und eine im Bereich der Meisenstraße/Zum Fichtenvenn vorgesehen.

Eine weitere Querungshilfe wird im Bereich Surenburgstraße/Meisenstraße installiert.

Die Lage ist den beigefügten Plänen skizziert.

Es werden voraussichtlich aufschraubbare Querungshilfen verwendet werden, die in kurzer Zeit und kurzfristig eingebaut werden können.

Die Markierung wird in dem Bereich der neuen Querungshilfen in dem Zuge angepasst und erneuert. Zusätzlich wird im Kreuzungsbereich Surenburgstraße/Zum Fichtenvenn/Meisenstraße eine zusätzliche Straßenbeleuchtung aufgestellt, um die Querungsstelle besser auszuleuchten.

Eine Umsetzung wird für 2025/2026 eingeplant.

Abpollern der Jägerstraße im Bereich des Zeisigweges

Die Verkehrssituation wird nach der Verlegung des Schulstandortes beobachtet. Sofern die Verkehrslage es erfordert, soll der Abschnitt der Jägerstraße zwischen Pirolweg und Spreenweg durch Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) mit dem Zusatz „Anlieger frei“ gesperrt werden.

Eine Abpollerung ist nicht möglich, da hierdurch der Bau einer Wendeanlage für Kfz erforderlich wäre und der notwendigen Flächen nicht zur Verfügung stehen.

Fahrbahneinengung auf der Meisenstraße in Höhe des Schuleingangs

Die bestehende Fahrbahneinengung im Bereich der Haus Nr. 23 wird zu einer Fahrbahneinengung mit Querungsmöglichkeit umgebaut.
Eine Umsetzung wird für 2025/2026 eingeplant.

Beleuchtung des Zeisigwegs

Zur besseren Ausleuchtung wird die veraltete Beleuchtung erneuert.
Eine Umsetzung wird für 2025/2026 eingeplant.

Bremsschwellen im Kurvenbereich Schmalestraße und Zeisigweg

Der Anregung, Bremsschwellen zu installieren wurde von den Mitgliedern des Arbeitskreises Verkehr nicht entsprochen.
Allerdings werden die Sichtverhältnisse im Kurvenbereich durch Installation eines Haltverbotes mit dem Zusatz (montags bis freitags von 7 – 17 Uhr) optimiert.
Die Maßnahme ist bereits umgesetzt worden.
Weitere Maßnahmen, wie z.B. die Einplanung von Pflanzkübeln bzw. Betonquadem zur Geschwindigkeitsreduzierung, werden nach Vorliegen der Daten aus der Verkehrszählung/Geschwindigkeitsmessung geprüft.

Beleuchtung an der Surenburgstraße prüfen verbessern

Die Surenburgstraße ist bereits mit Leuchten ausgestattet. Es wird geprüft, ob eine anstehende Erneuerung der Leuchtenköpfe in die Maßnahmenliste 2025 aufgenommen werden kann. Im Zuge der Erneuerung der Leuchtenköpfe ist mit einer verbesserten Ausleuchtung der Verkehrsfläche zu rechnen.
Zudem werden im Bereich der Surenburgstraße/Meisenstraße zusätzliche Leuchten im Zusammenhang mit dem Einbau der Querungshilfe vorgesehen.
Eine Umsetzung wird für 2025/2026 eingeplant.

Weitere Geschwindigkeitsreduzierungen im Umfeld der Schule

Das Schulgelände wird von T-30-Zonen umringt. Auch die zuführenden Straßen, wie die Schmale Straße, der Stieglitzweg und der Kiebitzweg befinden sich bereits innerhalb einer T-30-Zone. Weitere Geschwindigkeitsreduzierungen sind daher nicht vorgesehen.

Entzerrung Schulbusverkehr vom Verkehr der Elterntaxis

Den Eltern wird empfohlen, falls eine Fahrt mit dem Auto erforderlich ist, den Parkplatz an der Jägerstraße zu nutzen.

3.2. Sachstand Neubau Depot/Magazin

Herr Schaper erklärt, dass er mit Frau Willers und einigen anderen Personen das niederländische Zentralmagazin besucht habe und dort auch einige Informationen mitnehmen konnte. Er wundere sich, dass aus dem Baubereich niemand daran teilgenommen habe. Er finde den Bau- und Mobilitätsausschuss im Moment hierzu unterinformiert und hätte sich für heute eine Vorlage mit dem gleichen Vortrag, der im Betriebsausschuss gehalten worden sei, gewünscht.

Herr Dieckmann erklärt, dass es sich bei den Informationen erst einmal um die zu nutzenden Flächen gegangen sei und man im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vorgestellt habe, wie dieses aussehen könne. Die Information für den Bau- und Mobilitätsausschuss sei deshalb so knapp bemessen, da die Informationen aus bautechnischer Sichtweise erst aufgearbeitet werden müssen. Wenn es dann Informationen zum Bau des Magazins gebe, werde man hierüber natürlich berichten.

Herr Brauer fasst zusammen, dass noch Informationen folgen werden. Für die Baumaßnahme werde der Bau- und Mobilitätsausschuss der zuständige Ausschuss sein und sobald es konkretere Informationen gebe, werden diese dem Ausschuss vorgestellt.

Sachstand Neubau Depot/Magazin

Neubau Depot

In den letzten 4 Monaten konnten die Städtischen Museen Rheine wesentliche Parameter für die weitere Planung des neuen Zentraldepots der Stadt Rheine fixieren. So liegt seit Dezember 2024 ein Mengengerüst vor, welches eine valide Schätzung des vorhandenen zu deponierenden Bestands darstellt. Im Rahmen einer „Machbarkeitsstudie“ konnte dieser Flächenbedarf mit den Gegebenheiten des vorhandenen Grundstücks abgeglichen werden. Zudem wurde in einem Workshop gemeinsam mit dem Stadtarchiv geprüft, welche Flächen – neben den reinen Depotflächen – noch benötigt werden.

Aktuell wird ein Raumbuch erstellt. Nach Vorlage des Raumbuchs und Einarbeitung des neuen Produktverantwortlichen „Technisches Gebäudemanagement“ startet der Fachbereich 5 mit den Planungen für die Umsetzung der Baumaßnahme. Das konkrete Verfahren, also ob und ab welcher Leistungsphase ein General-/Totalübernehmer die Baumaßnahme übernimmt, steht derzeit noch nicht fest. Seitens des Fachbereichs 5 wird das Modell „Totalübernehmer“ favorisiert. Hierfür ist zwingend eine Funktionale Leistungsbeschreibung (FLB) zu erstellen. Mit der FBL muss der Auftragsgegenstand (also das Depot) „so eindeutig und erschöpfend wie möglich beschrieben werden, sodass die Beschreibung für alle bietenden Unternehmen im gleichen Sinne verständlich ist und die Angebote miteinander verglichen werden können“. Zu diesem Zeitpunkt kann keine seriöse Zeit- und Kostenprognose für den Neubau des Depots/Magazins gegeben werden.

3.3. Vortrag Dutch Cycling Embassy - Wie die Niederlande zum Fahrradland wurden.

Herr Dieckmann begrüßt Herrn Steinhäuser von der Dutch Cycling Embassy, der anhand einer Präsentation (Anlage 1 zur Niederschrift) das Thema vorstellt.

Herr Steinhäuser, Mitarbeiter der Dutch Cycling Embassy, erläutert in seinem Vortrag zum Thema "Wie die Niederlande zum Fahrradland wurde", dass das Ziel der Organisation sei, das niederländische Wissen über den Radverkehr weltweit zu teilen. Er beschreibt die Transformation der Niederlande von einer autozentrierten zu einer fahrradfreundlichen Infrastruktur und betont die Bedeutung von Bürgerinitiativen und politischem Umdenken für diesen Veränderungsprozess.

Er erläutert das Konzept der "Hardware, Software und Orgware" im Zusammenhang mit der Radinfrastruktur. Unter Hardware versteht man die physische Infrastruktur, während Software das Nutzerverhalten und die Bereitschaft zum Radfahren umfasst. Orgware bezieht sich auf die Zusammenarbeit der Institutionen und die gesetzlichen Regelungen, die für eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur notwendig seien.

Er geht auf die Infrastruktur ein und betont, dass ein guter Radplan auch einen guten Auto-plan erfordere. Als Beispiel nennt er die Stadt Groningen, wo der Durchgangsverkehr eingeschränkt wurde um den Radverkehr zu fördern.

Zum Thema Software verweist Herr Steinhäuser auf das Konzept "Poldering", das in den Niederlanden für die Zusammenarbeit bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätsprojekten stehe. Hierdurch werden alle relevanten Akteure in den Planungsprozess einbezogen, um einen Kompromiss zu finden, der die verschiedenen Interessen und Notwendigkeiten des öffentlichen Raumes berücksichtigen könne.

Er verweist auf die positiven Auswirkungen des Radfahrens für das Klima und die Umwelt, wobei gesundheitliche Argumente und Kosteneinsparungen die Menschen direkter ansprechen. Radfahren kann auch zu Einsparungen im Gesundheitssektor führen, da Radfahrer im Durchschnitt weniger Krankheitstage aufweisen. Auch werde durch das Radfahren insgesamt mehr Geld im lokalen Handel eingesetzt. Auch diese Erkenntnis unterstreicht noch einmal die Bedeutung des Radverkehrs für die lokale Wirtschaft und Gesundheitsförderung.

Herr Christian Jansen weist darauf hin, dass man auch in Rheine auf einen guten Weg, aber bei weitem noch nicht so weit sei. Er stellt fest, dass es in Deutschland noch eine sehr privilegierte Infrastruktur für Pkws und keine gleichwertige Infrastruktur für alle anderen Verkehrsteilnehmer gebe. Gerade in ländlicheren Gebieten gebe es keine bzw. kaum gemeinsame Verkehrswege und Straßen wo extra Raum für Fahrradfahrende vorgesehen seien.

Herr Beckmann erklärt, dass in dem Vortrag von Herrn Steinhäuser sehr viele Anregungen enthalten seien. Mit Blick auf die Stadt Rheine könne er feststellen, dass man schon sehr viel getan habe und auf einem guten Weg sei.

Herr Isfort stellt fest, dass in den Niederlanden nach seinem Gefühl viel mehr Fläche für Verkehr genutzt werde und es oft eine zweite Straße für Radfahrende neben der Autostraße gebe. Dies sei in Deutschland wenig bzw. gar nicht zu sehen. Auch habe er das Gefühl, dass in den Niederlanden alle Verkehrsteilnehmer richtig abgeholt worden seien und es nicht gegen den Autoverkehr, sondern für den Fahrradverkehr gehe. In Deutschland sei jahrzehntelang nur der Autoverkehr gefördert worden. Jetzt möchte man etwas für Radfahrende herstellen, was sich aber aus seiner Sicht dann gegen den Autoverkehr wende. Dieses halte er persönlich für falsch.

Herr Steinhäuser erläutert zum Flächenverbrauch in den Niederlanden, dass es auch dort wenig Platz gebe und man gezwungen war den Radverkehr zu fördern. Was auch noch interessant sei, dass viele Radverkehrsprojekte aus Autoverkehrsmitteln finanziert werden, weil dadurch der Autoverkehr z. B. durch Radunter- oder Überführungen oder durch einen sicheren Radweg, entlastet werde. Wenn Radfahrende den Autoverkehr nicht mehr behindern bzw. belasten, könne der Autoverkehr besser fließen.

Herr Nagelschmidt regt an, den Vortrag von Herrn Steinhäuser der Niederschrift anzufügen und auch als Wiedervorlage zu nutzen.

Herr Weßling möchte von Herrn Steinhäuser wissen, wie der Radverkehr in den Niederlanden mit dem ÖPNV verbunden werde.

Herr Steinhäuser erklärt, dass man festgestellt habe, dass es platztechnisch keinen Sinn mache ein Fahrrad im Zug mitzunehmen. Damit Pendler ihr Fahrrad nicht mit in den Zug nehmen, habe man sich folgende Lösung überlegt. Der erste Weg zum Bahnhof werde mit dem privaten Fahrrad zurückgelegt, wo es sicher und kostenlos abgestellt werden könne. Danach nutze man den Zug, wobei man am Zielort dann im Rahmen eines Bike-Sharing-Systems auf sog. öffentliche OV-Bikes zurückgreifen könne, mit denen man dann zur Arbeit fahre. Herr Steinhäuser weist darauf hin, dass, wenn es gute Alternativen wie Fahrräder, Busverkehr etc. für das letzte Stück zur Arbeit gebe, die Akzeptanz den ÖPNV zu nutzen viel höher sei.

Herr Brauer dankt Herrn Steinhäuser für den informativen Vortrag.

Information für den Bau- und Mobilitätsausschuss

am 27.03.2025

Wie die Niederlande zum Fahrradland wurden.

Vortrag von Nils Steinhäuser, Dutch Cycling Embassy

Bei Einführung des Fahrrad-Botschafters Eddy van Eeden, wurde seitens der Politik gewünscht, dass sich seine niederländische DNA in Planungs- und Umsetzungsprozesse der Fahrradinfrastruktur von Rheine niederschlägt.

Durch Vermittlung von Herrn van Eeden, konnte Herr Nils Steinhäuser von der niederländischen Dutch Cycling Embassy gewonnen werden, um sein Wissen mit uns zu teilen.

Die Dutch Cycling Embassy ist eine halbstaatliche Institution und begreift sich als Vermittler von niederländischem Fahrrad-Know-how und als Netzwerk für nachhaltige, fahradinklusive Mobilität. Die Dutch Cycling Embassy repräsentiert das Beste des niederländischen Fahrradfahrens: Wissen, Erfahrung und Experten, die von privaten Unternehmen, NGOs, Forschungseinrichtungen, nationalen und lokalen Regierungen angeboten werden.

Herr Steinhäuser hat heute Mittag bereits eine interne Fachdiskussion begleitet, an der Mitarbeiter/-innen der Stadtplanung, der Mobilitäts- und Verkehrsplanung sowie der Straßenunterhaltung teilgenommen haben und wird im Anschluss an den Vortrag im Bauausschuss heute Abend noch eine Informationsveranstaltung für Bürgerinnen und Bürger durchführen.

Wir wünschen viel Freude bei der informativen Präsentation.

4. Informationen der Straßenverkehrsbehörde

Seitens Herrn Elbers gebe es keine Informationen zum Bekanntgeben.

Herr Isfort fragt nach einem Antrag aus Altenrheine, bezüglich einer Überquerung zur Canisius-schule.

Herr Elbers erklärt, dass dies im Arbeitskreis Verkehr zwar besprochen wurde, aber noch nicht abschließend geklärt werden konnte.

4.1. Umleitungsstrecke Sandkampstraße und Dorfstraße zum Bau der Kreisverkehre Lingener Damm

Information für den Bau- und Mobilitätsausschuss

am 27.03.2025

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Umleitungsstrecke Sandkampstraße und Dorfstraße zum Bau der Kreisverkehre Lingener Damm

Im Zuge der Baustelle zum Bau der Kreisverkehre am Lingener Damm ist eine weiträumige Umleitungsstrecke für Kfz über die Sandkampstraße und eine Umleitungsstrecke für Radfahrer über die Dorfstraße/Birkenallee eingerichtet worden.

Um die Verkehrssicherheit auf den Umleitungsstrecken, die nun eine stärkere Verkehrsbelastung erfahren, zu erhöhen, sind in Abstimmung mit der örtlichen Bauleitung (TBR), der Straßenverkehrsbehörde und der Mobilitäts- und Verkehrsplanung der Stadt Rheine folgende Maßnahmen vorgesehen:

Dorfstraße, Fußgängerüberweg:

Da auch viele Kfz diese Umleitungsstrecke über die Dorfstraße nutzen, sind insbesondere Fußgänger, welche die Dorfstraße im Bereich der Birkenallee queren, besser zu schützen. Daher wird in Höhe der Haus-Nr. 30 für die Zeit der Baustelle der Kreisverkehre bzw. Umleitungsverkehre ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) eingerichtet.

Sandkampstraße, Querungshilfe:

Auf der Sandkampstraße hat die Verkehrszunahme durch die Umleitungsstrecke dazu geführt, dass zur Querung der Sandkampstraße die Zeitlücken zur Querungsmöglichkeit sehr gering sind.

Insbesondere im Bereich des Haselweges, von dem die Sportanlage erschlossen wird und in Verlängerung auch eine Wegebeziehung in Richtung Altenrheine besteht, ist verstärkt mit der Querung von Fußgängern und Radfahrern zu rechnen.

Im Radverkehrskonzept ist bereits die unsichere Querung der Sandkampstraße an dieser Stelle thematisiert worden. Im ersten Schritt sind in 2022 daher die Furten rot markiert worden.

Die weitere Empfehlung, die Errichtung einer Fußgängerbedarfsampel, ist hier allerdings mit der Priorität 3 versehen worden, so dass eine Umsetzung zurzeit nicht angedacht ist.

Da sich nun die Situation durch die Mehrverkehre verschärft hat, wird für die Zeit der Baustelle der Kreisverkehre bzw. Umleitungsverkehre eine Querungshilfe eingebaut die im Bereich des Linksabbiegers eingeplant wird.

So wird den Fußgängern und Radfahrern eine bessere Querungsmöglichkeit der Sandkampstraße ermöglicht, da die Fahrbahn dann in zwei Schritten gequert werden kann.

Im Gegensatz zur Bedarfsampel bietet die Querungshilfe, den Vorteil, falls die vorhandenen Breiten einen Einbau ermöglichen, dass neben den geringeren Bau- und Unterhaltungskosten der Verkehrsfluss auf der Umleitungsstrecke nicht eingeschränkt wird. Lediglich der Linksabbieger in die Straße Am Stadtwalde wird aufgegeben.

4.2. Alte Bahnhofstraße Mesum - Einbahnstraßenregelung auf Probe

Im Bau- und Mobilitätsausschuss vom 23.05.2024 ist die Verwaltung beauftragt worden, versuchsweise eine Einbahnstraßenregelung für die „Alte Bahnhofstraße“, von Gröningstraße bis Rheiner Straße, über einen Zeitraum von 6 Monaten einzurichten.

Seit der vollständigen Einrichtung der erforderlichen Beschilderung für die Einbahnstraßenregelung, sind in den umliegenden Straßen und der Alten Bahnhofstraße Verkehrszählungen durchgeführt worden, deren Ergebnisse sich zurzeit in der Auswertung befinden. Diese Zählungen werden zudem mit den vor Einrichtung der Einbahnstraße erhobenen Verkehrsdaten verglichen. Da die Auswertung und Bewertung der Daten noch nicht abschließend vorliegt, ist in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde vorgesehen, die vorhandene Beschilderung bis zur voraussichtlichen Entscheidung in der Sitzung des Bau- und Mobilitätsausschusses am 08.05.2025 bestehen zu lassen.

Auch wenn die 6 Monate der Testphase bereits Ende März abgelaufen sind, ist zurzeit nicht absehbar, ob auch künftig die Einbahnstraßenregelung bleibt, oder die ursprüngliche Verkehrsführung wiedereingerichtet wird.

Mit Beibehaltung der aktuellen Verkehrsregelung bis zur Entscheidung ist somit eine Kontinuität in der Verkehrsführung gegeben, ohne dass sich die Bürgerinnen und Bürger bei Rückbau der Beschilderung zunächst wieder umgewöhnen müssten und evtl. nach einem Monat wieder eine andere Regelung gelten soll.

Ebenso können personelle Kapazitäten, die in die Rückbaumaßnahmen investiert werden müssten, an anderer Stelle eingesetzt werden.

5. Einwohnerfragestunde

Bürger 1

Bürger 1 erklärt, dass er für 7 - 8 Anwohner spreche. Zum TOP 9 „Ausbau Heidepohl“ fragt er, warum der „Heidepohl“ nicht mit der Straße „Im Ossenpohl“ als Abrechnungsgemeinschaft ausgebaut werde. Vor dem Hintergrund der Kostensenkung, in Bezug auf die Verwaltungskosten und günstigeren Ausschreibungsergebnissen, würde ihrer Meinung nach eine kleine Baustelle von 90 Metern keine separate Baumaßnahme rechtfertigen.

Herr Roling antwortet, dass man dies zweiseitig sehen könne. Eine kleine Maßnahme benötige wenig Baustelleneinrichtung. Es sei nur ein Gewerk zum Pflastern der Straße betroffen und es müssen auch keine Beete eingeplant werden. Somit sei diese Baumaßnahme mit geringem Aufwand durchzuführen. Im Gegensatz dazu sei die Straße „Im Ossenpohl“ sehr groß, breit und nur einseitig bebaut. In der Regel baue man Straßen aus, die beidseitig bebaut seien, um die Erschließungskosten gering zu halten. Deshalb habe man beschlossen, erst einmal den kleinen Teil umzusetzen.

Bürger 1 weist darauf hin, dass die Straße „Heidepohl“ auch nur einseitig bebaut sei.

Herr Roling erklärt, dass der „Heidepohl“ beidseitig bebaubar sei, wobei nicht alle Grundstücke bebaut seien, diese aber jederzeit erschlossen werden können.

Bürger 1 führt fort, dass der „Heidepohl“ auch im Winter gut nutzbar sei. Er möchte wissen, warum seitens der Stadt von einer schlechten Nutzbarkeit ausgegangen werde. Die große Mehrheit der Anlieger sehe keine Dringlichkeit des Handelns.

Herr Roling erläutert, dass die Straße in Schotterbauweise vor ca. 20 Jahren erstellt worden sei, wobei hierfür regelmäßig Unterhaltungsmaßnahmen, gerade in den Wintermonaten, anfallen. Wenn es regnet und gefriert sei es hier sicherlich nicht angenehm die Straße zu nutzen. Deshalb habe man entschieden, die Straße auszubauen.

Bürger 1 möchte wissen, wann und wieviel Unterhaltungskosten in den letzten 10 Jahren angefallen seien.

Herr Roling erklärt, dass dazu keine Angaben vorliegen.

Bürger 2

Bürger 2 erklärt, dass sie für einen Ausbau der Straße „Heidepohl“ sei. Im Herbst, Winter und langen Regenperioden würde die Straße einer Wattlandschaft ähneln, wobei sie danach dann im trockenen Zustand eine Buckelpiste sei. Sie möchte wissen, wie die Stadt Rheine ihrer Verkehrssicherungspflicht nachkomme, wenn die Straße unausgebaut bleibe.

Herr Roling weist darauf hin, dass Straßenwärter regelmäßig das Straßennetz kontrollieren. Im Bedarfsfall werden die Kollegen beauftragt, die Straße zu reparieren.

Bürger 2 habe nicht das Gefühl, dass dies sehr regelmäßig gemacht worden sei. Sie möchte wissen, wie hoch die Kosten bei einem Ausbau der Straße für sie liegen würde und ob man mit einer Verteuerung der Kosten, wenn die Maßnahme nicht durchgeführt werde, rechnen müsse.

Herr Dieckmann erklärt, dass es eine Erschließungsmaßnahme nach dem Baugesetzbuch sei, sodass 90 % der beitragsfähigen Erschließungskosten von den Anliegern gezahlt werden müsse. Zur Entwicklung der Baupreise in den kommenden Jahren könne er natürlich nichts sagen.

Bürger 3

Bürger 3 erklärt, dass es ihr um die Parksituation in der Gartenstraße gehe, wobei sie darauf hinweist, dass sie als Anwohnerin keine Möglichkeit habe vor dem Haus zu parken. Sie erklärt, dass ab 7:00 Uhr die Parkmöglichkeiten ausgeschöpft seien, da Pkws für den ganzen Tag dort abgestellt werden. Sie gehe dabei von städtischen Bediensteten aus. Wenn diese dann im späten Nachmittag nach Hause fahren, kommen die Personen, die in die Stadt wollen und parken dort. Des Weiteren gebe es dann noch die Pkws mit Fahrradanhänger, die ihre Fahrräder abladen und dann 5 Tage verschwunden seien. Sie möchte wissen, warum in der Gartenstraße kein Bewohnerparkbereich ausgewiesen werde, wie dies bei anderen kleinen Straßen, wie z. B. der Friedenstraße auch gemacht worden sei.

Herr Brauer weist darauf hin, dass die Straßenverkehrsbehörde die Anfrage schriftlich beantworten werde, da dies überprüft werden müsse.

6. Umsetzungsplanung von Baumneuanpflanzungen in Straßen im Rahmen der Maßnahmen zur linearen Durchgrünung des ISEK-Schotthock
Vorlage: 098/25

Herr Dieckmann weist darauf hin, dass es einen aufwändigen Abwägungsprozess gegeben habe und viele Gespräche geführt worden seien. Aus seiner Sicht seien die Abwägungen gut abgearbeitet worden.

Es gab eine ausführliche Diskussion zur Vorlage, wobei es vorrangig um die Interessen für das Gemeinwohl und die Einzelinteressen der Anwohner ging.

Herr Moritzer weist darauf hin, dass das Gemeinwohl immer vor dem Einzelinteresse des Bürgers stehen sollte.

Herr Beckmann erklärt, dass die Verwaltung sich ausführlich mit den Eingaben und den Wünschen der Anwohner beschäftigt habe, wobei ein Bürger, aus seiner Sicht, auch einmal einen Wunsch äußern dürfe. Man sei auf einem guten Weg den Schotthock aufzuwerten, wobei es hier nicht nur um Bepflanzungen, sondern auch eine Verkehrsberuhigung gehe. Er weist darauf hin, dass sie dem Beschlussvorschlag der Verwaltung folgen werden.

Herr Schaper möchte darauf hinweisen, das was für den einen z. B. ein Wohnmobil sei, für den Anderen die Welt bedeuten könne. Ihm sei es wichtig, dass gute Kompromisse ausgearbeitet werden, sie aber dem Beschlussvorschlag heute nicht zustimmen werden. Dies sei nicht, weil sie nicht hinter dem Projekt Bäume anzupflanzen stehen, sondern weil in den genannten Straßen durch Baumanpflanzungen auf zu viele Parkplätze verzichtet werden müsse.

Herr Christian Jansen erklärt, dass bei den Abwägungen für sie zu sehr auf Einzelinteressen eingegangen worden sei. Dies sei ihnen zu viel gewesen, weshalb sie dem Beschlussvorschlag nicht zustimmen werden.

Herr Dr. Konietzko erklärt, dass, wenn man sich vorgenommen habe eine grüne Stadt zu schaffen es klar sei, dass Kompromisse eingegangen werden müssen.

Beschluss:

I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger:

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

II: Festlegung der herzustellenden Baumstandorte und der Bepflanzung:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die unter Ziffer II der Begründung aufgeführten Baumstandorte und die Angaben zur Herstellung und Bepflanzung.

III. Mittelbereitstellung

Der Bau- und Mobilitätsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Rheine, die finanziellen Mittel außerplanmäßig in 2025 bereitzustellen.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich bei
7 Nein-Stimmen

**7. Sicherheit der Schulkinder im Ortsteil Elte - Antrag Stadtteilbeirat Elte vom 07.02.25
Vorlage: 104/25**

Herr Dieckmann weist darauf hin, dass die Vorlagenbezeichnung in der Einladung nicht korrekt sei und es hier um den Antrag der CDU Fraktion zum Ortseingangsschild gehe. Der Antrag des Stadtteilbeirates Elte vom 07.02.2025 werde in einer der folgenden Sitzungen behandelt.

Herr Beckmann erklärt, dass sie den Vorschlag der Verwaltung begrüßen und ihnen die Reduzierung der Geschwindigkeit wichtig gewesen sei.

Beschluss:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und schlägt dem Rat der Stadt Rheine vor, der Straßenverkehrsbehörde zu empfehlen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Brückenstraße (von Mesum kommend) im Bereich der Hausnummer 110 auf 50 km/h zu beschränken und die Zusatzbeschilderung „Mofas frei“ zu entfernen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**8. Entsiegelung Baumscheiben Ludgeristraße
Vorlage: 105/25**

Herr Murali weist darauf hin, dass, wenn die Entsiegelung fertiggestellt sei, man nur noch eine Breite von 1,40 Meter auf dem Gehweg habe. Er möchte wissen, ob es dann immer noch auf dem Gehweg eine Freigabe für Radfahrer gebe.

Herr Meier erklärt, dass ein Bürgersteig eine nutzbare Breite von 1,50 Meter haben müsse, wobei sonst mobilitätseingeschränkte Menschen Schwierigkeiten bekommen können. Weiter möchte er wissen, ob die Kanten an den Baumscheiben auch abgesichert seien, sodass ein Abrutschen von Rollstuhlfahrern verhindert werden könne.

Herr Roling erklärt, dass die Baumwurzeln die Pflasterung hochdrücken, weshalb man dies jetzt so ausführe. Es sei nur eine Stelle mit 1,40 Meter Breite knapp bemessen. Man werde prüfen, ob eine Freigabe für Radfahrer noch sinnvoll sei und ob diese besser auf der Straße fahren können.

Herr Brauer regt an zu prüfen, ob man vielleicht an der Stelle einen halben Meter vom Parkstreifen wegnehmen könne. Auch sollte die Bürgersteignutzung der Radfahrer überprüft werden.

Herr Isfort erklärt, dass auf jeden Fall eine Breite von 1,50 Meter eingehalten werden müsse, gerade im Hinblick auf mobilitätseingeschränkte Menschen.

Herr Meier fragt noch einmal zur Einfassung der Baumscheiben.

Herr Roling erklärt, dass dies mit einem Tiefboard niveaugleich zur Pflasterung hergestellt werde, damit das Oberflächenwasser die Möglichkeit habe in die Baumscheibe hineinzufließen. Dies sei eine gängige Bauweise.

Beschluss:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die Entsiegelung und Optimierung der 29 Baumscheiben sowie die Herstellung zwei neuer Beete in der Ludgeristraße.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

9. **Ausbau Heidepohl (Inv. 53140010202204)
im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. R 53,
Kennwort: "Dahlkampstraße"
Offenlage der Ausbauplanung
Vorlage: 087/25**

Herr Beckmann erklärt, dass die Mitglieder der CDU nach ausgiebiger Diskussion dem Beschlussvorschlag nicht zustimmen werden. Er stellt den Antrag, den Ausbau der Straße „Heidepohl“ mit dem Ausbau der Straße „Im Ossenpohl“ gemeinsam durchzuführen.

Herr Schaper erklärt, dass durch den Antrag von Herrn Beckmann bei ihnen Beratungsbedarf entstanden sei und sie beantragen, die Beschlussfassung der Vorlage in die kommende Sitzung zu verschieben.

Herr Brauer lässt über den Antrag von Herrn Schaper abstimmen.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich abgelehnt

Im Nachgang lässt Herr Brauer über den Antrag von Herrn Beckmann abstimmen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen
bei 4 Enthaltungen

Geänderter Beschluss:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt, die Offenlage für den Ausbau der Straße Heidepohl nicht durchzuführen und diese zu einem späteren Zeitpunkt mit dem Ausbau der Straße Im Ossenpohl zusammen durchzuführen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig
mit 4 Enthaltungen

10. **Ausbau der Siemensstraße von An der Landesgrenze bis zu den Wendeanlagen
(530140090200701)**
I. Offenlage und Abwägung
II. Festlegung des Bauprogramms
Vorlage: 099/25

Beschluss:

I: Offenlage und Abwägung

Der Bauausschuss beschließt auf die Offenlage der Planunterlagen für den Ausbau der Siemensstraße von „An der Landesgrenze“ bis zu den Wendeanlagen zu verzichten, da bereits im Zuge der Bearbeitung des Bebauungsplanes mit den direkten Anliegern an der Siemensstraße die Ausbaumerkmale der Straßenplanung besprochen worden sind.

II: Festlegung des Bauprogramms

Der Bauausschuss beschließt nachfolgendes Bauprogramm für den Ausbau der Siemensstraße von „An der Landesgrenze“ bis zu den Wendeanlagen:

Siemensstraße von An der Landesgrenze bis zu den Wendeanlagen

Ausbau im Separationsprinzip mit folgenden Teileinrichtungen

1. Fahrbahn in Asphalt mit Unterbau
2. Grünbeete mit Baumbepflanzung mit Unterpflanzung
3. Parkstände aus grauem Betonsteinpflaster mit Unterbau
4. Gehweg und Zufahrten aus grauem Betonsteinpflasterplatten mit Unterbau
5. Sicherheitsstreifen aus grauem Betonsteinpflaster mit Unterbau
6. Straßenentwässerung mit Anschluss an die Kanalisation
7. Betriebsfertige elektrische Straßenbeleuchtung

Abstimmungsergebnis: einstimmig

11. **Anfragen und Anregungen**

Herr Meier weist darauf hin, dass an der Baustelle Europa-Viertel, gegenüber dem Gretelweg, ein Graben neben dem Bürgersteig ausgehoben worden sei. Diese Stelle sei nicht abgesichert gewesen und der Bauzaun würde auf einer Länge von 2 Meter fehlen.

Weiter habe er erfahren, dass in der Eschendorfer Aue im Bereich des Kinderspielplatzes Schweller angebracht worden seien. Diese Schweller würden die Elektroskooter der älteren Menschen behindern, wobei größere noch drüber hinwegfahren können aber kleine aufsetzen. Er bittet dies zu überprüfen.

Herr Dieckmann berichtet, dass im Bereich des Kindergartens am Europa-Viertel nur im Bereich des Zugangs zum Kindergarten der Bauzaun geöffnet sei und Stahlplatten verlegt wurden. Zum Kinderspielplatz in der Eschendorfer Aue erklärt Herr Dieckmann, dass die Schwellen von ihnen nicht angebracht worden seien. Er werde veranlassen, dass sich jemand die Situation ansehen werde.

Herr Christian Jansen erklärt, dass er von Kollegen aus dem Schulausschuss eine Bitte bezüglich der Amokalarmierungsanlage mitbekommen habe. Nach seinen Unterlagen sei eine in der Südeschule vorhanden, aber am neuen Standort an der Meisenstraße nicht. Er habe ein Schreiben vorliegen, indem folgende Fragen formuliert worden wurden:

1. Warum gibt es keine Amokalarmierungsanlage am neuen Standort?
2. Wieso wurde es im Zuge des Umzugs nicht direkt nachgerüstet?
3. Ist die Sicherheit im Fall eines Falles in der Schule nicht wichtig?

Hieraus ergeben sich somit die Fragen, wann nachgerüstet werden könne und warum dies noch nicht gemacht worden sei. Es sei schon zu körperlich aggressiven Verhalten von Personen gekommen, die sich Zugang zum Gebäude verschafft haben. Es sei niemand zu Schaden gekommen, doch sei man der Meinung, dass eine Amokalarmierungsanlage vorhanden sein sollte.

Herr Dieckmann erklärt, dass es nach seiner Recherche an der Südeschule keine Anlage gebe. Die vorhandene Sprachalarmierungsanlage der Overbergschule lasse sich nicht als Amokalarmierungsanlage aufrüsten. Er erklärt, dass in Rheine noch nicht alle Schulen mit einer entsprechenden Alarmierungsanlage ausgerüstet seien.

Herr Büttel weist darauf hin, dass an der E-Ladestation „Auf dem Thie“ die Beschilderung fehle, dass dort nur E-Pkws parken können. Der Parkplatz ist somit von anderen Pkws oft belegt.

Herr Roling nimmt dies zur Prüfung mit.

Herr Isfort bittet bei Vorlagen, die Anzahl der wegfallenden Parkplätze anzugeben, damit man dann in dem Zusammenhang den evtl. entstehenden Parkdruck beurteilen könne.

Herr Christian Jansen erklärt, dass es Sinn mache, ein Kataster zum Gesamtbild der Parkplatzsituation in Wohngebieten zu erstellen. Dann könne man sehen, wieviel Parkplätze notwendig seien und wie hoch der Parkdruck in dem Gebiet sei. Aus seiner Sicht könne man erst dann die Situation beurteilen und Lösungsansätze finden. Er regt an, dies Thema in seiner Gesamtheit in einer Vorlage aufzuarbeiten.

Herr Dieckmann weist darauf hin, dass man im Zuge der Maßnahme Europa-Viertel sich das Gebiet des Märchenviertels in Bezug auf die Parksituation in gesamten Bereich angesehen habe und von einem externen Ingenieurbüro begleitet worden sei. Wenn man dies größer initiieren möchte, müsste dies über ein Büro beauftragt werden. Dies würde zusätzliche Kosten verursachen.

Herr Heinz-Jürgen Jansen erklärt, dass der Stadtteilbeirat Dutum/Dorenkamp in Bezug auf Diebstähle an der Fahrradabstellanlage Bahnhof West auf ihn zugekommen sei. Er möchte wissen, ob der Verwaltung diesbezüglich etwas bekannt sei und ob etwas geplant sei zu unternehmen.

Herr Dieckmann erklärt, dass ihm nichts bekannt sei und man sich evtl. an die Polizei wenden müsse.

Herr Brauer möchte wissen, ob im Zuge des Rathausumbaus auch die Überdachung am Bus-treff gereinigt werde.

Herr Dieckmann erklärt, dass man dabei sei einen Vertrag mit der EWR abzuschließen, wobei nicht nur das Glasdach beim ZOB, sondern auch Bushaltestationen mit eingebunden werden sollen. Im Idealfall werde das Glasdach vom ZOB noch dieses Jahr gereinigt.

Herr Havers fragt, ob man eine überdachte Fahrradabstellanlage am Borneplatz errichten könne, wenn der Außenverkauf von Firma Scholhölter wieder zurückgebaut werde.

Herr Brauer erklärt, dass es schon einmal Pläne für eine Zufahrt zur Tiefgarage für Fahrradfahrer gegeben habe. Es werden dringend mehr Fahrradstellplätze im Innenstadtbereich benötigt. Normalerweise beschäftige sich der Arbeitskreis Radverkehr mit solchen Dingen.

Herr Dieckmann nimmt die Anfrage mit.

Herr Burmeister weist darauf hin, dass die für die Maßnahme abgebauten Fahrradständer später wieder installiert werden sollen. Dies sei sein letzter Stand.

Ende der Sitzung:

19:15 Uhr

Karl-Heinz Brauer
Ausschussvorsitzender

Andrea Mischok
Schriftführerin