

# Niederschrift

## BaMo/003/2026

über die öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Bau- und  
Mobilitätsausschusses der Stadt Rheine  
am 26.03.2026

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 Multifunktionssaal im 1. OG des Rathauszentrums II.

### Anwesend als

#### Vorsitzender:

Herr Christian Jansen	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Ratsmitglied/Vorsitzender
-----------------------	-----------------------	---------------------------

#### Mitglieder:

Frau Marlen Achterkamp	CDU	Ratsmitglied/1. stellv. Vorsitzende
Herr Martin Beckmann	CDU	Ratsmitglied
Herr Maik Bierbaum	SPD	Sachkundiger Bürger
Herr Sven Finke	DIE LINKE	Sachkundiger Bürger
Herr Frank Grundke	CDU	Ratsmitglied
Herr Christian Heeke	CDU	Sachkundiger Bürger
Frau Heike Hollmann	CDU	Sachkundige Bürgerin
Herr Stephan Huesmann	FDP/UWG	Sachkundiger Bürger
Herr Heiko Isfort	CDU	Sachkundiger Bürger
Frau Laura-Jane Klein	CDU (Volt)	Ratsmitglied
Herr Lukas Rauß	CDU	Sachkundiger Bürger
Herr Georg Schmehl	AfD	Ratsmitglied
Herr Heiko Schomaker	FDP/UWG	Ratsmitglied
Herr David Steinemann	AfD	Ratsmitglied
Herr Markus Tappe	CDU	Ratsmitglied
Frau Annelie Wellmann	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Sachkundige Bürgerin

#### 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 Karl-Heinz Brauer

SPD

Vertretung für Herrn André  
Schaper

Herr Volker Brauer

SPD

Vertretung für Herrn Mano-  
haran Murali

Frau Laura Grasler

AfD

Vertretung für Herrn Mark  
Brandt

Herr Sebastian Köhler

BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN

Vertretung für Herrn Lutz  
Albers

Herr Matthias Kohls

DIE LINKE

Vertretung für Herrn Herbert  
Bühner

Herr Stefan Leugers

SPD

Vertretung für Frau Sarah  
Spill

Herr Günter Strauch

CDU

Vertretung für Herrn Ale-  
xander Burmeister

**Gäste:**

Herr Eddy van Eeden

Fahrradbotschafter der  
Stadt Rheine

Herr Dr. Peter Krämer

Firma Gieseke, Rheine

**Verwaltung:**

Herr Mark Dieckmann

Beigeordneter

Herr Thomas Roling

Produktverantwortlicher  
Mobilitäts- und Verkehrs-  
planung

Herr Dr. Jochen Vennekötter

Betriebsleiter TBR

Frau Dr. Katharina Niestegge

Fachbereichsleitung Recht  
und Ordnung

Herr Rüdiger Elbers

Straßenverkehrsbehörde

Frau Andrea Mischok

Schriftführerin

**Entschuldigt fehlen:**

**Mitglieder:**

Herr Lutz Albers	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Ratsmitglied
Herr Mark Brandt	AfD	Ratsmitglied
Herr Herbert Bühner	DIE LINKE	Ratsmitglied
Herr Alexander Burmeister	CDU	Ratsmitglied
Herr Manoharan Murali	SPD	Ratsmitglied
Herr André Schaper	SPD	Ratsmitglied
Frau Sarah Spill	SPD	Sachkundige Bürgerin

**Verwaltung:**

Frau Elke Jaske	Fachbereichsleiterin Planen und Bauen
-----------------	--

Herr Jansen 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. 2 über die öffentliche Sitzung am 19.02.2026**

Änderungs- und Ergänzungswünsche zur Niederschrift wurden nicht vorgebracht. Diese ist somit genehmigt.

**2. Informationen der Verwaltung**

Stadt Rheine  
5.30 - Rol -

17.03.2026

## Information für den Bau- und Mobilitätsausschuss

Am 26.03.2026

### Fußverkehrs-Check im Bezirk Wietesch

Die Stadtverwaltung Rheine lädt interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie Vertreter von Organisationen, gesellschaftlichen Gruppen und Schulen ein, sich an dem Fußverkehrs-Check 2026 im Quartier Wietesch zu beteiligen, um ihre Ortskenntnisse und Anliegen in den Verbesserungsprozess einzubringen.

Verbesserungsvorschläge und Hinweise können der Verwaltung im Vorfeld einer geplanten Begehung mittels einem digitalem Formular gemeldet werden. Auf Grundlage der Hinweise wird eine Begehungsrouten erstellt.

Die Begehung findet statt am Montag dem 27.04.2026 von 17:00 – 19:00 Uhr.  
Treffpunkt: Bushaltestelle Paul Gerhard Grundschule, Wieteschstraße



## Einladung zur Teilnahme am Fußverkehrs-Check 2026

### Stadtbezirk: Wietesch

Treffpunkt: Bushaltestelle Paul-Gerhard  
Grundschule, Wieteschstraße

Datum: Montag 27.04.2026

Uhrzeit: 17:00 – 19:00 Uhr

Teilnehmer: Bürger/innen

Stadtteilbeirat

Schulamt / Schule

Elternvertretung

Schulpflegschaft

Seniorenbeirat

Verwaltung

–



Die Stadtverwaltung Rheine lädt interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie Vertreter von Organisationen und gesellschaftlichen Gruppen ein, sich an dem Fußverkehrs-Check 2026 im Quartier Wietesch zu beteiligen, um ihre Ortskenntnisse und Anliegen in den Verbesserungsprozess einzubringen.

Verbesserungsvorschläge und Hinweise können der Verwaltung im Vorfeld einer geplanten Begehung mittels einem digitalem Formular gemeldet werden.

Scannen Sie dazu den nebenstehenden QR-Code und tragen Sie den Hinweis in das Formular ein.

Auf Grundlage der Hinweise wird eine Begehungsrouten erstellt.



Die Begehung findet statt am Montag dem 27.04.2026 von 17:00 – 19:00 Uhr.

Treffpunkt: Bushaltestelle Paul Gerhard Grundschule, Wieteschstraße

Um vorherige Anmeldung der Teilnahme beim Mobilitätsmanagement der Stadt wird gebeten:  
Ansprechpartner ist Michael Wolters, Tel.: 939-330, Email: michael.wolters@rheine.de

### 3. Informationen der Straßenverkehrsbehörde

Herr Jansen begrüßt Frau Dr. Katharina Niestegge zum Tagesordnungspunkt Information der Straßenverkehrsbehörde. Frau Dr. Niestegge stellt sich vor und weist darauf hin, dass sie die Position der Fachbereichsleiterin für Recht und Ordnung im Fachbereich 3 seit Dezember 2025 innehat und künftig häufiger an den Sitzungen teilnehmen werde.

Herr Elbers informiert über den Sachstand zum Dorfplatz Mesum. Er berichtet, dass die Technischen Betriebe Piktogrammsteine mit einem Blindensymbol im Bereich des taktilen Systems zur besseren Kennzeichnung gesetzt haben und die Öffentlichkeitsarbeit hierzu begonnen habe. Es werden in Kürze Zeitungsartikel erscheinen und auch in sonstigen Medien zum taktilen System, insbesondere für den Bereich Mesum, berichtet. Herr Elbers erklärt, dass im Arbeitskreis Verkehr vorgeschlagen worden sei, das taktile System mit Rundkantsteinen deutlicher zu kennzeichnen. Für diese Anregung habe es im Verkehrssicherheitsgremium aber keine Zustimmung gegeben, da man dadurch eine neue Barriere erhalten würde. Gleiches gelte auch für das Setzen von Pollern oder anderen Begrenzungen. Herr Elbers stellt klar, dass der Dorfplatz kein „Shared-Space“ sei, sondern es sich um einen verkehrsberuhigten Bereich mit einer klaren Verkehrsregelung handle. Das Parken sei nur auf gekennzeichneten Flächen erlaubt, wobei Verstöße von der Ordnungsbehörde sanktioniert werden können. Da die Parkplätze als diese auch erkannt werden, möchte er auf den Vorschlag vom 04.12.2025 verweisen, hier zusätzlich eine Halteverbotsbeschilderung anzubringen, um hierdurch eine klare Rechtslage zu schaffen.

Frau Achterkamp berichtet von einer Sitzung des Stadtteilbeirates Mesum, wobei man vor Ort war und wieder parkende Fahrzeuge angetroffen habe. Sie regt an, dies über Kontrollen im Auge zu behalten. Sie weist darauf hin, dass das Piktogramm auf der Pflasterung vom Parkplatz für Menschen mit einer Geheinschränkung (Rollstuhlsymbol) kaum noch zu erkennen sei und nachgezeichnet werden müsse. Vielleicht könne man an der Gebäudeecke – altes Amtsgebäude ein Piktogramm anbringen, aus dem hervorgehe, dass auf der für viele als Parkfläche falsch interpretierten Fläche nicht geparkt werden dürfe.

Herr Elbers weist darauf hin, dass Maßnahmen wie Schilder oder Markierungen rechtssicheres Handeln ermöglichen müssen. Er erinnert daran, dass der Ausschuss in der Vergangenheit gegen verkehrsrechtliche Beschilderungen votiert habe und fragt nach der aktuellen Meinung der Anwesenden.

Herr Meier berichtet von einem Gespräch mit einer Anwohnerin, die täglich den Bereich passieren müsse und von regelmäßig parkenden Fahrzeugen, insbesondere in den Abendstunden, berichte. Er hebt hervor, dass die Situation durch Fahrzeuge, die von einer nahegelegenen Pizzeria kommen, verschärft werde. Zudem verweist er auf die Notwendigkeit, die gesetzlich vorgeschriebenen Freiräume von 60 Zentimetern links und rechts der Blindenleitlinie einzuhalten, um die Sicherheit von Menschen zu gewährleisten. Er spricht sich für die Priorisierung von Halteverbotsschildern an gefährlichen und engen Stellen aus.

Herr Schomaker möchte wissen, auf welcher Grundlage die Gefährdungen durch Rundkantsteine festgemacht worden sei.

Herr Elbers erläutert, dass das Verkehrssicherheitsgremium, bestehend aus der Straßenverkehrsbehörde, dem Straßenbaulastträger, der Mobilitäts- und Verkehrsplanung sowie der Polizei, die Situation gemeinsam bewertet habe. Die Bedenken haben aus der Möglichkeit resultiert, dass Höhenunterschiede zu Stolperfallen werden und zu Stürzen führen könnten. Außerdem würde man durch diese Änderung keine sicherere Rechtslage für ordnungsbehördliches Handeln bekommen. Die Erfahrung zeige, dass, wenn man eine Halteverbotsbeschilderung anbrin-

ge, diese von jedem erkannt werde. Sollte dies dann doch noch nicht ausreichen, werde man durch Verkehrsüberwachungskräfte auf das Falschparken hinweisen und später dann auch mit gebührenpflichtigen Verwarnungen reagieren.

Herr Karl-Heinz Brauer spricht sich für eine Beschilderung aus, sofern diese regelmäßig kontrolliert werde, da Schilder ohne Kontrolldruck wenig Wirkung zeigen.

Herr Elbers kündigt somit an, dass in Kürze Schilder aufgestellt werden. Zudem werde er mit den zuständigen Mitarbeitenden über die Kontrolle des Bereichs sprechen.

#### **4. Einwohnerfragestunde**

##### **Bürger 1**

Bürger 1 verweist auf einen Antrag der Fahrradgruppe, die Immermannstraße als Fahrradstraße umzubauen. Er möchte wissen, warum die Synergieeffekte des laufenden Ausbaus nicht genutzt werden, um eine Fahrradstraße direkt mit umzusetzen.

Herr Roling erklärt, dass der Arbeitskreis Verkehr im vergangenen Jahr über die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Immermannstraße beraten habe. Nach Abwägung sei entschieden worden, die Straße als Tempo-30-Zone und nicht als Fahrradstraße auszubauen, da die Geschwindigkeitsbegrenzung auch bei einer Fahrradstraße gleichbleiben würde. Diese Verkehrsregelung werde an den Kreuzungspunkten verdeutlicht werden.

Zum Hassenbrockweg möchte Bürger 1 wissen, ob der Ausbau als Fahrradstraße nach 2027 verschoben werde oder der Zeitplan für 2026 doch noch eingehalten werden könne.

Herr Roling erklärt, dass die Fahrradstraße Klein-Berliner-Ring/Hassenbrockweg im Haushaltsplan für die Jahre 2026 und 2027 eingetragen sei. Die Planungen werden in diesem Jahr beginnen und man werde versuchen, die Ausschreibungen bis Ende des Jahres durchzuführen. Die wesentlichen Bauarbeiten seien jedoch für das Jahr 2027 vorgesehen.

Bürger 1 fragt abschließend, ob an der Immermannstraße in Höhe Winterbrockstraße eine Erhöhung vorgesehen sei, damit die Radfahrer, die aus dem gegenüberliegenden kleinen Weg kommen, mehr Sicherheit erhalten und eine Kollision mit den Bussen vermieden werden könne.

Herr Roling erklärt, dass an der betreffenden Stelle eine Bordsteinabsenkung vorhanden sei. Radfahrer seien dort untergeordnet und müssen die Vorfahrt beachten. Dies werde auch künftig so bleiben.

#### **5. CO<sub>2</sub>-neutrale Herstellung der Fahrradstraße Krumme Str. / Steinfurter Str Vorlage: 207/26**

Herr Dr. Vennekötter führt in die Thematik der CO<sub>2</sub>-neutralen Herstellung der Krumme Straße/Steinfurter Straße als Fahrradstraße ein. Er erklärt, dass das Ziel sei, die v. g. Straßen mit der Firma Gieseke CO<sub>2</sub>-neutral herzustellen. Im Nachgang erklärt Herr Dr. Krämer, der Manager für Nachhaltigkeit und Entwicklung bei der Firma Gieseke GmbH ist, die Maßnahme und deren Ausführung anhand einer Präsentation.

Herr Dr. Krämer freue sich sehr, dieses Projekt hier vorstellen zu dürfen. Anhand einer Präsentation (Anlage 1 der Niederschrift) stellt er die einzelnen Fakten und Unterschiede zur konventionellen Herstellungsweise und zur CO<sub>2</sub>-neutralen Herstellung von Straßen vor.

Herr Beckmann zeigt sich beeindruckt von der vorgestellten Maßnahme und hebt insbesondere die CO<sub>2</sub>-Einsparungen von 40 Tonnen sowie die geringen Mehrkosten von 14.000 Euro hervor, die lediglich 1,5 % der Bausumme ausmachten. Er lobt die innovative Herangehensweise und wünscht der Firma Gieseke weiterhin viel Erfolg.

Herr Meier erkundigt sich nach der Haltbarkeit der neuen Bauweise, insbesondere im Hinblick auf die Verwendung von Biokohle in der Tragschicht und deren Verhalten bei Frost.

Herr Dr. Krämer stellt klar, dass die Biokohle ausschließlich in der Tragschicht und nicht in der Deckschicht verwendet werde, wodurch keine Frostschäden zu erwarten seien. Er erklärt, dass es sich um ein Pilotprojekt handle, bei dem Vergleichsgruppen eingerichtet würden, um die Entwicklung der Bäume und die Effizienz der Bauweise evaluieren zu können.

Auch Herr Kohls lobt die Arbeit und das Projekt und sieht es abschließend als gelungen und vielversprechend an. Er frage sich, wie lange die Betrachtungsweise dieses Projektes gehe, bis eine mögliche Ausweitung erfolgen könne. Weiter möchte er wissen, ob es auch eine Betrachtungsweise in Bezug auf die ständig steigenden Temperaturen gebe.

Herr Dr. Krämer erklärt, dass man eine höhere Wärmeverformungsbeständigkeit festgestellt habe. Bezüglich der Länge der Betrachtungsdauer in Bezug auf die Biokohle im grünen Bereich sollten mindestens zwei Vegetationsperioden abgewartet werden, um verlässliche Ergebnisse zu erzielen. Im Straßenbau hingegen könnte bereits ein harter Winter erste aussagekräftige Resultate liefern.

Herr Dr. Vennekötter ergänzt, dass die Entscheidung über die Sinnhaftigkeit des Projektes und eine mögliche Ausweitung noch nicht getroffen werden könne, da es sich derzeit um ein Pilotprojekt handle. Er verweist darauf, dass im Straßenbau üblicherweise Gewährleistungsfristen als Orientierung dienen, diese jedoch nicht zwingend fünf Jahre betragen müssen. Zudem sei es wichtig, das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu betrachten, insbesondere im Hinblick auf die eingesparte CO<sub>2</sub>-Menge pro investiertem Euro. Er hebt hervor, dass die Stadt Rheine plane bis 2040 CO<sub>2</sub>-neutral zu werden und das Projekt ein guter Baustein sein könne, um dieses Ziel zu erreichen. Herr Dr. Vennekötter schlägt vor, die Ergebnisse des Projekts abzuwarten und diese zu bewerten, um anschließend über eine mögliche Fortführung oder Anpassung zu entscheiden.

Herr Karl-Heinz Brauer spricht sich dafür aus, die Chance zu nutzen und das Projekt zu unterstützen. Es komme nicht nur der Stadt Rheine, sondern auch einer ansässigen Firma zugute, wobei dies auch langfristig dazu beitragen könne, die Straßenbauweise in Rheine zu optimieren.

Herr Jansen betont die wegweisende Bedeutung des Projektes und spricht sich ebenfalls für dessen Fortführung aus. Er regt an, das Projekt auf weitere Straßen mit unterschiedlichen Belastungen auszuweiten, um ein breiteres Bild über die Materialeigenschaften zu erhalten.

Herr Isfort berichtet, dass man eine weitere Belastung auch in Rheine bald testen könne, da auf einem Betriebsgelände mit LKW-Verkehr der CO<sub>2</sub>-reduzierten Asphalt angedacht sei. Wenn dies so läuft wie geplant, werde die Firma Gieseke auch dort schnell Erfahrungswerte generieren können.



## **Beschluss:**

Der Bau- und Mobilitätsausschuss stimmt den in der Maßnahmenliste für das Jahr 2026/2027 vorgesehenen Verbesserungen für den Fußverkehr und den Verbesserungen für mobilitätseingeschränkte Personen zu und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der Maßnahmen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

## **7. Kommunales Modulares Mobilitätskonzept - KOMM Modul „Nahmobilität / Radverkehrskonzept“ - Radwegemaßnahmen 2026 Vorlage: 165/26**

Herr Roling erläutert, dass der Schwerpunkt der aktuellen Diskussion auf den Radverkehrsmaßnahmen liege. Er führt aus, dass im Jahr 2019 ein Radverkehrskonzept erstellt worden sei, welches eine umfangreiche Liste von Maßnahmen enthalte. Einige der Maßnahmen seien bereits umgesetzt worden, wobei die Liste jedoch dynamisch gehalten werde. Er erklärt, dass Anregungen im Arbeitskreis Radverkehr besprochen werden und danach in die Prioritätenliste aufgenommen und eingeordnet werden können. Zu den Beschlussvorschlägen erklärt Herr Roling, dass man zunächst über die Aufnahme neuer Maßnahmen entscheide, bevor diese in die Gesamtliste überführt und abschließend beschlossen werden.

Herr Rauß erklärt, dass es ihm um die Maßnahme RV\_E 40.4 im Radverkehrskonzept gehe, die die Errichtung einer Fahrradstraße in der Immermannstraße vom Burgsteinfurter Damm bis zur Winterbrockstraße betreffe, die als Radverkehrsmaßnahme abgebildet sei.

Herr Roling antwortet, dass diese Maßnahme eine niedrige Priorität habe und daher aktuell nicht umgesetzt werde. Die Straße werde stattdessen als Tempo-30-Zone ausgebaut, wobei die Prüfung einer Fahrradstraße weiterhin möglich sei, da diese mit geringem Aufwand realisierbar sei.

Herr Finke fragt, inwiefern sich die Umsetzung der Maßnahmen durch den verspätet verabschiedeten Haushalt verzögert haben.

Herr Roling erklärt, dass die meisten Maßnahmen sich noch in der Planungsphase befinden und somit der späte Haushalt keinen großen Einfluss habe.

Herr Tappe thematisiert die Landstraße 591, die vom Stadtgebiet Rheine bis nach Bad Iburg führe. Er kritisiert, dass auf einem etwa Kilometer langen Abschnitt im Ortsteil Rodde kein Radweg vorhanden sei, was angesichts der schmalen Straße und der hohen Geschwindigkeit von 100 km/h ein Sicherheitsrisiko darstelle. Er bittet die Situation erneut zu prüfen, da sich die Eigentumsverhältnisse bezüglich des benötigten Ackerlandes geändert haben.

Auch Herr Dieckmann regt an, die Angelegenheit erneut mit den zuständigen Liegenschaftsstellen zu besprechen.

Herr Strauch spricht die Maßnahmen an der Aloysiusstraße an, die in der Priorisierung als zweitrangig eingestuft seien. Er weist darauf hin, dass die Zuführung des Radverkehrs aus Richtung Osnabrücker Straße in den Kreisverkehr aufgrund der Gefährdungslage dringend geändert werden und mit einer höheren Priorität versehen werden müsse. Er bietet an, sich die Situation vor Ort zeitnah gemeinsam anzusehen, da es dort sehr gefährlich sei.

Herr Roling erklärt, dass die Aloysiusstraße in drei Abschnitte unterteilt sei und die Grundlagenermittlung für den Kreisverkehr bereits laufe, wobei die Planung der Radverkehrsführung ein zentraler Bestandteil der Untersuchung sei. Er erklärt, dass bis Ende des Jahres genaue Informationen zum Zeitverlauf und zur Umsetzung vorliegen werden.

Herr Rauß weist darauf hin, dass im Klimaschutzkonzept der Stadt Rheine noch zwei Lücken im Radwegenetz bestehen. Er betont, dass insbesondere die Lücke südlich von Mesum in Richtung Clemenshafen einer weiteren Prüfung bedürfe.

Herr Dieckmann erinnert daran, dass es vor Jahren bereits Gespräche mit dem Straßenbaulastträger gegeben habe. Er weist darauf hin, dass die Umsetzung eine komplexe Aufgabe darstelle, wobei auch landschaftliche Fragestellungen berücksichtigt werden müssen.

### **Beschluss:**

- I. Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt, die im Arbeitskreis Radverkehr beratenen und befürworteten Ergänzungsanträge in die Maßnahmenliste der Ergänzungsanträge gemäß Anlagen 3.1 bis 3.3 aufzunehmen.
- II. Der Bau- und Mobilitätsausschuss nimmt den dargestellten Sachstand zum Modul „Nahmobilität / Radverkehrskonzept“ zur Kenntnis und beschließt die Maßnahmenliste der Radwegemaßnahmen für das Jahr 2026 gemäß Anlagen 4.1 bis 4.3.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

### **8. Ergänzungs-Vorlage; Rückbau der Bahnüberführung zwischen Karolinenstraße und Hedwigstraße Vorlage: 093/26/1**

Herr Dieckmann erläutert, dass das Thema bereits im Februar behandelt worden sei und es weiteren Beratungsbedarf gegeben habe. Er führt aus, dass umfangreiche Gespräche geführt worden seien, insbesondere zu den Kernfragen, die in der Ergänzungsvorlage behandelt worden seien. Diese betreffen den baulichen Zustand, die Restnutzungsdauer sowie die Lage der Alternativrouten. Er verweist darauf, dass diese Aspekte bereits in der letzten Sitzung ausführlich diskutiert worden seien und in der Vorlage umfassend dargestellt wurden. Zudem informiert er, dass die Deutsche Bahn derzeit prüfe, ob die Maßnahme bereits in der Sperrpause 2027 umgesetzt werden könne. Er betont, dass die finanziellen und grundsätzlichen Rahmenbedingungen unverändert geblieben seien und auch bleiben werden.

Herr Kohls erkundigt sich, ob es eine Frequenzmessung für die Durchquerung der Bahnunterführung gegeben habe.

Herr Dieckmann erklärt, dass es eine solche Messung von Seiten der Stadt nicht gegeben habe.

**Beschluss:**

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt, dass kein Verlangen für eine Erneuerung des Bahnübergangsbauwerkes im Bereich Karolinenstraße/Hedwigstraße gegenüber der DB AG ausgesprochen wird und stimmt der DB AG zu, das Bahnübergangsbauwerk ersatzlos zurückzubauen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**9. Sachstand zum Bau der Fußgänger-Lichtsignalanlage Sandkampstraße/Düsterbergstraße  
Vorlage: 203/26**

Herr Roling erläutert, dass das Thema bereits im letzten Ausschuss angesprochen worden sei, jedoch damals noch keine vollständigen Untersuchungsergebnisse vorgelegen haben. Diese seien nun verfügbar und das Ergebnis der Prüfung empfehle die Umsetzung des Beschlusses aus dem Nahverkehrskonzept.

Herr Isfort erkundigt sich nach dem geplanten Zeitrahmen für die Umsetzung und dem Zeitrahmen für die Herstellung der dauerhaften Signalanlage.

Herr Roling erklärt, dass das Leistungsverzeichnis bereits erstellt wurde und die Ausschreibung nun erfolgen könne. Einen Zeitrahmen könne er noch nicht nennen, da es von der Auslastung der Firmen abhängt. Er äußert aber die Hoffnung, dass die Baustelle im Sommer beginnen könne.

**Beschluss:**

Der Bau- und Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen zum Bau der Fußgänger-Lichtsignalanlage Sandkampstraße/Düsterbergstraße zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis: Kenntnisnahme

**10. Kreisverkehr Elter Straße / Scharnhorststraße  
hier: Änderung der Radverkehrsführung  
Vorlage: 141/26**

Herr Roling erläutert die Planungen und führt aus, dass der ursprüngliche Beschluss aus dem Jahr 2019 stamme und in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW entwickelt worden sei. Damals war vorgesehen, den Radverkehr rund um den Kreisverkehr zu führen, ähnlich wie am Kreisverkehr Neuenkirchener Straße/Sassestraße. Im Rahmen der Entwurfsplanung sei jedoch ein externes Sicherheitsaudit durchgeführt worden, welches Sicherheitsdefizite ergeben habe, die durch eine geänderte Radverkehrsführung behoben werden könne. Der aktuelle Vorschlag sehe vor, dass Radfahrer, die sich ohnehin auf der Fahrbahn befinden, den Kreisverkehr direkt über die Fahrbahn queren, wodurch Fußgänger mehr Platz in den Nebenanlagen er-

halten. Herr Roling weist darauf hin, dass der Straßenbaulastträger mit der Stadt Rheine in enger Abstimmung sei, jedoch die endgültige Entscheidung treffen werde.

Herr Schomaker erklärt, dass man sich diese und die folgende Vorlage zusammen ansehen müsse. Er äußert Bedenken, wenn Schüler von der Veltruper Straße, die als Fahrradstraße geplant sei, über den nördlichen Bereich des Kreisverkehrs ordnungsgemäß in Richtung Gellendorf oder in angrenzende Baugebiete fahren möchten. Sie sehen dies als großes Gefahrenpotenzial für die Radfahrenden an.

Herr Brauer erklärt, dass auch er Bedenken hinsichtlich der vorgeschlagenen Radverkehrsführung habe. Er verweist auf ein Gutachten von Dr. Wolfgang Haller, welche eine separate Führung von Radfahrenden durch Kreisverkehre empfehle, insbesondere auf bevorrechtigten Wegen. Herr Brauer betont, dass er sich als Radfahrender sicherer fühle, wenn er eine separate Spur benutzen könne.

Herr Strauch plädiert für eine Standardisierung der Radverkehrsführung in innerstädtischen Kreisverkehren. Er argumentiert, dass eine einheitliche Gestaltung einen besseren Lerneffekt für alle Verkehrsteilnehmer habe, da Rad- und Autofahrende sich besser auf die Verkehrsführung einstellen können. Er bittet die Verwaltung, diese Möglichkeit zu prüfen.

Herr Beckmann unterstützt die geplante rote Markierung der Radwege und hebt die Bedeutung der Einhaltung des Mindestabstandes von 1,50 Metern zwischen Kfz und Radfahrern hervor. Er regt an, die Einhaltung durch Kontrollen zu überwachen, um das Bewusstsein für die Regelung zu schärfen.

Herr Hesping betont, dass auch aus seiner Sicht die Sicherheit der Radwege, insbesondere auf Schulwegen, oberste Priorität haben solle. Er spricht sich dafür aus, Radwege in Kreisverkehren grundsätzlich separat zu führen, um sowohl Kinder als auch Senioren zu schützen.

Herr Roling geht auf die angesprochenen Punkte ein. Zur Esperlohstraße, die als Fahrradstraße ausgebaut werden solle, werden die Radfahrenden rechtwinkelig auf die Elter Straße geführt und gegenüberliegend, auf der anderen Straßenseite, die Bordsteinkante abgesenkt. Zur grundsätzlichen Führung von Radfahrern in Kreisverkehren erklärt er, dass die Entscheidung von den Verkehrsbelastungen und den örtlichen Gegebenheiten abhängig sei. Während bei stark belasteten Knotenpunkten, wie am Lingener Damm, eine Führung außerhalb des Kreisverkehrs bevorzugt werde, sei bei geringeren Belastungen, wie am Kreisverkehr Windmühlenstraße/Sonnenstraße, die Führung über die Fahrbahn sicherer. Herr Roling betont, dass die Planung stets auf den spezifischen Standort, die Verkehrsbelastung an den Knotenpunkten und die Flächenverfügbarkeit abgestimmt werden und außerdem den Empfehlungen und Richtlinien entsprechen müsse.

Herr Finke äußert Bedenken hinsichtlich der praktischen Umsetzung der Verkehrsführung für Fahrradfahrende im Bereich der Fahrradstraße in Richtung Elte. Er hinterfragt, wie die Einfädung der Radfahrenden in den Kreisverkehr gestaltet werden solle, da diese zunächst ein Stück entgegen der Fahrtrichtung auf der Gegenfahrbahn fahren müssten.

Herr Roling erläutert, dass die derzeitige Verkehrsführung an der betreffenden Stelle bereits so gestaltet sei, dass Fußgänger und Radfahrende entlang der Häuserzeile schräg auf die Fahrbahn zufahren. Zukünftig solle der Radverkehr rechtwinkelig zwischen den Bäumen auf die Fahrbahn geführt werden. Er betont, dass es sich bei der betreffenden Straße nicht um eine Fahrradstraße, sondern um eine Hauptverkehrsstraße mit markierten Radfahrstreifen handle.

Herr Finke regt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h vor der Fahrradstraße an.

Herr Roling erklärt, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nur unter bestimmten Voraussetzungen an besonders gefährlichen Stellen eingerichtet werden könne. Er sehe diese Voraussetzungen hier nicht gegeben, wolle jedoch die Situation beobachten und gegebenenfalls Maßnahmen, wie z. B. eine Beschilderung prüfen. Außerdem seien im Nahbereich des Kreisverkehrs Anfahr- und Abbremsvorgänge ohnehin temporeduzierend.

Herr Jansen bringt die Möglichkeit ins Gespräch, Zebrastreifen oder Fahrradübergänge, die sonst kaum in Erwägung gezogen werden, in Betracht zu ziehen, soweit dies rechtlich möglich sei.

Herr Roling weist darauf hin, dass Radfahrende an Zebrastreifen absteigen und sich wie Fußgänger verhalten müssen. Er zeigt sich jedoch offen, die Möglichkeit zu prüfen, weist jedoch darauf hin, dass dies aufgrund der bereits bestehenden Überquerungsmöglichkeiten nicht favorisiert werde.

Herr Volker Brauer ergänzt, dass Herr Jansen vermutlich sogenannte Radfurten meine, die ähnlich wie Fußgängerüberwege gestaltet seien, jedoch für Radfahrende gelten. Er gibt zu bedenken, dass eine solche Regelung auf der Elter Straße mit Tempo 50 km/h problematisch sei, da sie mit einem Vorrang für den Radverkehr verbunden wäre. Er schlägt vor, stattdessen eine farbliche Markierung in den Kreuzungsbereichen zu prüfen, um die Sichtbarkeit der Radfahrenden zu erhöhen.

Frau Wellmann bezieht sich auf den Kreisverkehr Neuenkirchener Straße, wo Radfahrende die rotmarkierten Wege auch entgegen der Fahrtrichtung nutzen, was sehr gefährlich sei.

Herr Roling verweist auf die bestehende Regelung an der Sassestraße, wo Radfahrende außen um den Kreisverkehr geführt und sowohl Zebrastreifen für Fußgänger als auch Furten für Radfahrende vorhanden seien. Er betont, dass diese Regelung dort eindeutig sei, sieht jedoch keine Möglichkeit, eine vergleichbare Lösung auf der Elter Straße umzusetzen.

Herr Jansen weist darauf hin, dass es heute nur um eine Kenntnisnahme gehe, die allgemeine Überlegungen anstoßen solle.

Herr Dieckmann erklärt, dass er sich vor Jahren intensiv mit der Thematik im Zuge der Entwicklung der ehemaligen Damloup Kaserne auseinandergesetzt habe. Damals habe das beauftragte Planungsbüro mehrere Beispiele von Kreisverkehren, unter anderem aus Ochtrup und Emsdetten, vorgelegt. Diese haben durch Unfallzahlen belegen können, dass die geplante Variante die sicherere sei, was auch im Einklang mit den Ergebnissen eines Sicherheitsaudits stehe. Herr Dieckmann führt weiter aus, dass die Bemühungen um Verbesserungsmaßnahmen, die sowohl von der Politik als auch von der Verwaltung mit Nachdruck verfolgt werden, in der Praxis nicht immer zu einer vollständigen 100 %-igen Lösung führen könne und manchmal 90 % das realistischere Ziel sei. Er hebt hervor, dass im Verkehr das Gebot der Vorsicht und Rücksichtnahme durch bauliche Maßnahmen oder Beschilderungen nicht ersetzt werden könne.

#### **Beschluss:**

Der Bau- und Mobilitätsausschuss nimmt die erforderliche Änderung der Radwegführung zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis:

Kenntnisnahme

**11. Esperlohstraße / Veltruper Straße - Ausbau / Umgestaltung zu einer Fahrradstraße zwischen Surenburgstraße und Elter Straße**  
**Vorlage: 174/26**

Herr Roling weist darauf hin, dass diese Maßnahme Teil des Radverkehrskonzeptes sei und nun zur Umsetzung anstehe. Er führt aus, dass der Beschluss für die Offenlage anstehe, wodurch Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit haben, sich zu den Planungen zu äußern. Er weist darauf hin, dass die geplante Fahrradstraße an die bereits umgebaute Kopernikusstraße anschließen werde. Im Bereich der Surenburgstraße, die als Kreisstraße eine Hauptverkehrsstraße sei, müsse die Fahrradstraße unterbrochen werden, was durch entsprechende Markierungen und Beschilderungen verdeutlicht werde. Herr Roling hebt hervor, dass die Markierungen und Beschilderungen für Fahrradstraßen in Rheine bereits vor ein bis zwei Jahren standardisiert worden seien und sich an den Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft Fußgänger- und Fahrradfreundlicher Städte (AGFS) orientiere. Im weiteren Verlauf erläutert er den Ausbau der Straßen und deren Umgestaltung zu einer Fahrradstraße im Einzelnen.

Frau Wellmann teilt mit, dass in einem bestimmten Bereich der Strecke LKWs und andere größere Fahrzeuge geparkt werden.

Herr Roling weist darauf hin, dass die Nutzung der Wendemöglichkeiten in dem Bereich nur selten erforderlich sei und dort hauptsächlich Wohngebäude liegen, sodass Lkws oder Möbeltransporte nur vereinzelt vorkommen würden. Er betont jedoch, dass er einen entsprechenden Hinweis an die zuständige Ordnungsbehörde weitergeben werde.

Herr Karl-Heinz Brauer ergänzt, dass in dem betreffenden Bereich auch Anhänger abgestellt seien, die nicht in Benutzung stehen. Er regt an, diesbezüglich ebenfalls einen Hinweis zu geben.

Herr Hesping möchte auf die 2. Fahrradstraße hinweisen, die am Kardinal-Galen-Ring unvorteilhaft für Radfahrende ende. Er bittet, sich die Situation noch einmal anzusehen, da die derzeitige Lösung wie die Fahrradstraße dort ende, aus seiner Sicht, für eine Fahrradstraße nicht in Ordnung sei.

**Beschluss:**

- I. Der Bau- und Mobilitätsausschuss nimmt den Ausbautwurf zum Ausbau / Umgestaltung der Esperlohstraße / Veltruper Straße im Abschnitt von der Surenburgstraße bis zur Elter Straße zu einer Fahrradstraße zur Kenntnis und beschließt die Offenlage der Planunterlagen in den Diensträumen des Fachbereichs Planen und Bauen – Mobilitäts- und Verkehrsplanung im Neuen Rathaus.
- II. Der Bau- und Mobilitätsausschuss stimmt dem Vorhaben der Verwaltung zu, auf Grundlage der vorgestellten Planunterlagen einen Förderantrag für die Baumaßnahme zu stellen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig bei  
2 Enthaltungen

**12. Ausbau Birkenallee von Dorfstraße bis Am Stadtwalde  
(Inv. 53140060201902 i.V.m. 53140010999904)  
Offenlage  
Vorlage: 182/26**

Herr Roling erläutert, dass es hier um den Ausbau der Birkenallee von der Dorfstraße bis zur Straße „Am Stadtwalde“ gehe. Die Straße befinde sich seit Jahren in einem schlechten Zustand und sei regelmäßig repariert worden. Es handele sich um zwei Ausbauabschnitte von der „Dorfstraße“ bis zum „Friedrich-Ebert-Ring“ und vom „Friedrich-Ebert-Ring“ bis zur Straße „Am Stadtwalde“. Man habe sich hier für einen durchgängigen Straßenzug in Tempo 30 entschieden. Man könne dadurch den Vorteil nutzen, dass der Fahrradfahrende die Straße gut nutzen und die Gehwege gut mit 2,00 – 2,50 Meter Breite geplant werden können. Auch könne das Parken in Längsweise neu geordnet werden.

Herr Isfort stimmt der grundsätzlichen Maßnahme zu und betont, dass die Straße ein neues Erscheinungsbild verdiene. Er äußert jedoch, dass man im oberen Bereich der Straße, die sich im Gewerbegebiet befinde, keine Tempo-30-Zone einrichten solle, auch, um keinen Präzedenzfall zu schaffen. Tempo 30 solle lediglich im Wohnbereich bis zur Kreuzung Friedrich-Ebert-Ring gelten, aber nicht darüber hinaus.

Herr Jansen stellt fest, dass es einen Änderungsantrag gebe, die Tempo-30-Zone nur auf den Wohnbereich zu beschränken und den Abschnitt im Gewerbegebiet mit Tempo 50 km/h auszuweisen. Er fragt, ob Herr Roling hierzu noch etwas erläutern möchte.

Herr Roling weist darauf hin, dass solch eine Änderung Auswirkungen auf die Radverkehrsführung haben würde, da in einem Tempo-50-Bereich eine eigene Radverkehrsanlage, wie z. B. Schutzstreifen für Radfahrer erforderlich sei und das Parken am Fahrbahnrand ausschließen würde.

Herr Isfort merkt an, dass der Bedarf an Parkplätzen im Gewerbegebiet durch die Firmenparkplätze gedeckt sei, was Herr Beckmann bestätigen könne, da in dem betroffenen Abschnitt kaum Autos am Straßenrand parken würden.

Herr Karl-Heinz Brauer weist darauf hin, dass eine Änderung der Planung eine neue Offenlage erforderlich mache würde, da der Straßenausbau entsprechend angepasst werden müsse. Aus seiner Sicht bestünde im Gewerbegebiet ein hoher Parkdruck und die geplanten Parkplätze würden den Verkehr in dem Bereich entlasten.

Herr Schomaker fragt nach den möglichen Mehrkosten, die durch eine Planungsänderung entstehen würden.

Herr Roling erklärt, dass planerische Mehrkosten anfallen würden, da die Pläne entsprechend angepasst werden müssen. Er schlägt jedoch vor, die Offenlage zu beschließen und die Anregungen im Zuge der Abwägung abzuarbeiten.

Herr Isfort betont erneut, dass im Gewerbegebiet keine Tempo-30-Zone eingerichtet werden solle, damit kein Präzedenzfall geschaffen werde. Wichtig sei ihnen aber trotzdem die Tempo-30-Zone im Wohngebiet.

Herr Volker Brauer argumentiert, dass dieser Abschnitt im Gewerbegebiet lediglich 180 Meter lang sei und die tatsächliche Strecke, auf der Tempo 50 gefahren werden könne, würde sich

aufgrund von Beschleunigungs- und Bremswegen nur noch auf ca. 100 Meter belaufen. Weiter gebe es bei der Straße „Am Stadtwalde“ ein Stoppschild, was die 100 Meter noch weiter verringern würde. Er hält eine Änderung der Planung daher für überflüssig.

Herr Isfort weist darauf hin, dass sie keinen Präzedenzfall in Gewerbegebieten schaffen wollen.

Herr Karl-Heinz Brauer weist noch einmal auf den enormen Parkdruck hin, da die Pkws jetzt auf der Straße stehen und somit Fahrradfahrer beeinträchtigen. Wenn dann Parkplätze geschaffen werden, werde es für Fahrradfahrer definitiv sicherer.

Herr Dieckmann gibt zu bedenken, dass eine Querschnittsveränderung, wie sie für einen Tempo-50-Bereich erforderlich wäre, zusätzliche Gefahrenquellen z. B. durch widerrechtliches Parken, entstehen lassen würde. Aufgrund dessen plädiert er dafür, die Straße einheitlich zu gestalten.

Herr Jansen stellt den Änderungsantrag von Herrn Isfort, die Tempo-30-Zone nur auf den Wohnbereich zu beschränken und den Abschnitt im Gewerbegebiet mit Tempo 50 km/h auszuweisen zur Abstimmung. Der Antrag wird mehrheitlich angenommen.

Abstimmungsergebnis: 12 Ja-Stimmen  
11 Nein-Stimmen

Die Beschlussfassung für die Offenlage wurde somit nicht beschlossen und auf die nächste Sitzung vertagt.

#### **Beschluss:**

Der Bau- und Mobilitätsausschuss nimmt den Ausbautwurf zur Kenntnis und beschließt dessen Offenlage in den Diensträumen des Fachbereiches 5/Mobilitäts- und Verkehrsplanung im Neuen Rathaus.

Abstimmungsergebnis: abgelehnt

### **13. Neuenkirchener Straße (K 60), Bau einer Querungshilfe im Bereich Kollwitzstraße Vorlage: 194/26**

Herr Roling erläutert, dass es sich hierbei um eine gemeinsame Baumaßnahme vom Kreis Steinfurt als Baulastträger der Straße und der Stadt Rheine handle. Herr Roling erläutert anhand des vorliegenden Plans, dass die Querungshilfe sowie die Straßenführung im Bereich der Litestraße und der Kollwitzstraße geplant sei. Er führt aus, dass der Kindergarten über eine Rampe von der Kollwitzstraße aus erreichbar sei und es zusätzlich eine Zufahrt für PKWs gebe. Die bestehende Böschung werde neugestaltet, sodass an den aktuellen Zugängen keine Änderungen vorgenommen werden müsse.

#### **Geänderter Beschluss:**

Der Bau- und Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen zum Bau der Querungshilfe im Bereich der *Neuenkirchener Straße (K60)* / Kollwitzstraße zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, auf dieser Grundlage die Baumaßnahme mit dem Kreis Steinfurt umzusetzen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

## 14. Eingaben

Es liegen der Verwaltung keine Eingaben vor.

## 15. Anfragen und Anregungen

Herr Meier erklärt, dass es ihm um das im Dezember 2024 erarbeitete und beschlossene Nahverkehrskonzept gehe. Dort sei u. a. festgelegt, dass ein **Mehrzweckbereitstellungsplatz in Bussen** mit den Maßen 20 x 90 cm vorgehalten werden müsse. Er kritisiert, dass der derzeitige Betreiber in Rheine nicht ausschließlich Busse der Euro-6-Klasse einsetze und auch ältere Modelle der Busse nutze. Er habe mehrfach gehört, dass es aufgrund dessen zu Kapazitätsproblemen komme und z. B. eine Mutter mit Kinderwagen nicht mitgenommen werden konnte, da der Rollstuhlplatz bereits durch einen Rollator belegt gewesen sei. Er fragt, bis wann die Busse, die nicht den Mindestanforderungen entsprechen, durch den Betreiber ausgetauscht werden müssen. Zudem äußert er die Vermutung, dass die Busse ohne den vorgesehenen Mehrzweckbereitstellungsplatz schon älteren Baujahrs seien.

Herr Dieckmann antwortet, dass diese Frage in den Zuständigkeitsbereich der Verkehrsgesellschaft (VSR) falle. Er schlägt vor, die entsprechenden Informationen im Nachgang einzuholen.

Weiter weist Herr Meier auf die Problematik einer **Treppe zum Stadtpark** hin. Diese sei mit einer wellenförmigen Steigung versehen und habe ebenfalls keine Handläufe. Er berichtet, dass der Stadtparkverein in einer E-Mail bemängelt habe, dass Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen die Treppe nicht sicher nutzen können. Außerdem sei die Rampe, aufgrund ihrer Beschaffenheit (wellenförmig) schwer zu überwinden. Herr Meier weist darauf hin, dass dies in keinem Falle der DIN 18040 für barrierefreies Bauen entspreche. Eine weitere Gefährdung würden Jugendliche darstellen, die die Rampe für riskante Fahrmanöver mit ihren Fahrrädern nutzen. Er regt an, Maßnahmen zu prüfen, um diese Nutzung der Rampe für Fahrräder zu unterbinden und fragt nach der Möglichkeit für einen Handlauf.

Herr Roling erklärt, dass eine frühere Anfrage zu einer Rampe nicht abschließend geklärt werden konnte, welche Rampe konkret gemeint war. Er bittet um eine genauere Darstellung, um die Situation besser einordnen zu können. Er führt aus, dass es eine Rampe an der Brücke in Richtung Beverger Straße gebe, die bereits mit Mitteln aus dem Sozialausschuss barrierefrei ausgebaut werden solle und derzeit in Planung sei. Hier soll es eine angepasste Steigung geben und Handläufe installiert werden. Die Umsetzung sei für das kommende Jahr vorgesehen. Bezüglich einer weiteren Rampe bittet er um Klärung, welche genau gemeint sei.

Herr Meier präzisiert, dass es sich bei der angesprochenen Rampe um die Verbindung zwischen der Jugendherberge und dem Stadtpark handle. Diese Rampe überwinde einen Höhenunterschied, sei jedoch ohne Handläufe ausgestattet, was nicht den Anforderungen der DIN 18040 entspreche.

Herr Roling nimmt die Anfrage zur Klärung mit.

Herr Finke fragt nach dem aktuellen Stand des **Antrages 134/25**, in dem über die **Einführung von Tempo-30-Zonen**, beispielsweise an der Brückenstraße in Elte, gesprochen wurde. Er merkt an, dass seitdem keine weiteren Informationen zu diesem Thema bekannt geworden seien.

Herr Roling ist der Meinung, dass der Sachstand dem Ausschuss schon einmal bekannt gegeben worden sei. Er werde nachsehen und berichten.

Herr Dieckmann erklärt, dass die betroffenen Straßen überwiegend in die Zuständigkeit übergeordneter Straßenbaulastträger fallen und aktuelle Entwicklungen nicht bekannt seien.

Herr Tappe thematisiert die Problematik von **E-Scooter in der Fußgängerzone** und in Bereichen, in denen sie nicht fahren dürfen. Er schlägt vor, große Piktogramme auf die Pflasterung aufzubringen, um die Verkehrsteilnehmer visuell auf die geltenden Regelungen hinzuweisen.

Herr Roling erklärt, dass die Verwaltung plane, durch Öffentlichkeitsarbeit, wie z. B. Banner, Markierungen oder Flyer, auf die Problematik aufmerksam zu machen. Hier gehe es nicht um eine Beschilderung im Sinne der Straßenverkehrsordnung. Sobald die finanziellen Mittel bereitgestellt seien, könnten entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden.

Herr Bierbaum erkundigt sich nach dem aktuellen Stand bezüglich des **Rückbaus der Sandsteinmauer in der Salinenstraße** sowie der geplanten Heckenbepflanzung. Er möchte wissen, wann mit der Umsetzung dieser Maßnahme zu rechnen sei.

Herr Dieckmann erklärt, dass die Durchführung der Maßnahme voraussichtlich im Laufe des Jahres erfolgen werde. Die Grünplanung sowie die TBR seien über die Angelegenheit informiert, jedoch gebe es bislang keinen konkreten Zeitplan. Er betont, dass die Priorität dieser Maßnahme im Vergleich zu anderen dringlicheren Projekten derzeit geringer sei.

*Ende der Sitzung:*

*19:12 Uhr*

---

Christian Jansen  
Ausschussvorsitzender

---

Andrea Mischok  
Schriftführerin