

Niederschrift

BaMo/005/2026

über die öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Bau- und
Mobilitätsausschusses der Stadt Rheine
am 09.07.2026

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 Lutz Albers	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Ratsmitglied
Herr Martin Beckmann	CDU	Ratsmitglied
Herr Maik Bierbaum	SPD	Sachkundiger Bürger
Herr Mark Brandt	AfD	Ratsmitglied
Herr Alexander Breulmann	SPD	Sachkundiger Bürger
Herr Herbert Bühner	DIE LINKE	Ratsmitglied
Herr Alexander Burmeister	CDU	Ratsmitglied
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 Georg Schmehl	AfD	Ratsmitglied
Herr David Steinemann	AfD	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

Frau Birgit Stork-Overwaul

Sachkundiger Einwohner f.
Beirat für Menschen mit
Behinderung

Vertreter:

Herr Hans Havers

CDU

Vertretung für Herrn Lukas
Rauß

Herr Bernhard Kleene

SPD

Vertretung für Herrn Mano-
haran Murali

Herr Andreas Neumann

FDP/UWG

Vertretung für Herrn Heiko
Schomaker

Herr Günter Strauch

CDU

Vertretung für Herrn Markus
Tappe

Herr Adrian Ströher

SPD

Vertretung für Herrn André
Schaper

Gäste:

Herr Eddy van Eeden

Fahrradbotschafter der
Stadt Rheine

Frau Heckhuis

Geschäftsführerin Stadtwerke
Rheine

Verwaltung:

Herr Mark Dieckmann

Beigeordneter

Frau Elke Jaske

Fachbereichsleiterin Planen
und Bauen

Frau Dr. Katharina Niestegge

Fachbereichsleiterin Recht
und Ordnung

Herr Thomas Roling

Produktverantwortlicher
Mobilitäts- und Verkehrs-
planung

Herr Martin Forstmann

TBR - Leiter des FB Straße
und Bau

Herr Rüdiger Elbers

Straßenverkehrsbehörde

Frau Andrea Mischok

Schriftführerin

Entschuldigt fehlen:

Mitglieder:

Herr Manoharan Murali	SPD	Ratsmitglied
Herr Lukas Rauß	CDU	Sachkundiger Bürger
Herr André Schaper	SPD	Ratsmitglied
Herr Heiko Schomaker	FDP/UWG	Ratsmitglied
Herr Markus Tappe	CDU	Ratsmitglied

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. 4 über die öffentliche Sitzung am 28.05.2026

Zu Form und Inhalt der o. g. Niederschrift werden weder Änderungs- noch Ergänzungsvorschläge vorgetragen.

2. Informationen der Verwaltung

2.1. Wasserspiel Staelscher Hof

Herr Dieckmann berichtet, dass der Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Klimaschutz in der letzten Woche den Beschluss gefasst habe, das **Wasserspiel am Staelschen Hof** im Zuge der Neugestaltung für einen Wasserwald zurückzubauen.

2.2. Sandsteinmauer am Salinenpark

Frau Jaske zeigt anhand der nachfolgenden Fotos den Stand der **Sandsteinmauer am Salinenpark**. Sie erklärt, dass die Sandsteinblöcke, die noch genutzt werden können, zum Einlagern zur TBR am Gertrudenweg gebracht worden seien. Die Ecke unten links sei verputzt und das Flatterband entfernt, wobei im Herbst in die Lücken der Mauer, wie beschlossen, eine Hecke gepflanzt werde.

Teilweiser Rückbau der Sandsteinmauer am Salinenpark (Aufnahmen vom 17.06.2026)



2.3. Einführung eines Ampelmännchens mit dem Symbolbild Bote Veit

Herr Roling berichtet zur **Einführung eines Ampelmännchens** mit dem Boten Veit als Symbol, dass die Verwaltung noch einmal geprüft und bei anderen Kommunen nachfragt habe, wie dort damit umgegangen werde.

Sachstand:

Antrag SPD-Fraktion: Prüfung zur Einführung eines Ampelmännchens mit der lokalen Sagenfigur „Bote Veit“

Im Bau- und Mobilitätsausschuss vom 19.02.2026 ist über die Vorlage zur Einführung eines Ampelmännchens mit der lokalen Sagenfigur „Bote Veit“ beraten worden.

Die Verwaltung hatte vorgeschlagen, lediglich das grüne Sinnbild gegen ein Bild des Boten Veit mit Hund auszutauschen. Ein Beschluss ist hierzu allerdings nicht gefasst worden.

Die Verwaltung sollte nochmals anhand von Beispielkommunen, die auch ein anderes stilisiertes Ampelmännchen eingeführt haben, prüfen, wie dort die rechtliche Begründung ausgesehen habe und auch das rote Sinnbild auszutauschen.

Zwischenzeitlich sind von einigen Kommunen zu dieser Fragestellung Rückmeldungen eingegangen, welche grundsätzlich den ursprünglichen Vorschlag der Verwaltung, lediglich das grüne Sinnbild auszutauschen, stützen.

Beispiele:

- Münster (gleichgeschlechtliche Ampelfiguren; Hauptverkehrsstraße):
 - o Nur Austausch der grünen Sinnbilder
- Gronau (Figur Udo Lindenberg, Gemeindestraße):
 - o Austausch der roten und grünen Sinnbilder
- Nürnberg (Hasen, Gemeindestraße):
 - o Austausch der roten und grünen Sinnbilder

Aus den Begründungen der Städte kann zusammenfassend festgehalten werden, dass die Kommunen, die sich für den Austausch beider Sinnbilder entschieden haben, bewusst ein gewisses Haftungsrisiko in Kauf genommen haben, das sich durch die evtl. entstehende Gefahr der Missachtung des Rotlichts und der daraus evtl. entstehenden Verkehrsgefährdung ergibt.

Da sich auch die Verwaltungsspitze gegen den Austausch des roten Sinnbildes ausspricht, wird nun ein Designentwurf für das grüne Sinnbild ausgearbeitet und dem Bau- und Mobilitätsausschuss in einer der kommenden Sitzungen vorgestellt.

2.4. Zustandsbericht für Brückenbauwerke und Straßen in Rheine

Herr Forstmann stellt anhand der Präsentation – **Zustandsbericht Brückenbauwerke TBR** – (Anlage 1) den Sachstandsbericht für die Brücken in Rheine vor. Er gibt einen Überblick über den **Zustand und die Bewertung der Straßen** in Rheine. Präsentation (Anlage 2).

Herr Dieckmann weist darauf hin, dass man jetzt eine mathematisch objektive Einschätzung für weitere Maßnahmen habe. Man solle nicht vergessen, dass jede Infrastruktur, die heute gebaut werde, ob dies Straßen, Brücken, Kanal oder ähnliches seien, von der nachfolgenden Generation instandgehalten werden müsse.

Herr Jansen ergänzt, daß eine Prioritätenliste auf Grundlage dieser Daten sinnvoll wäre. Somit könne man wissenschaftlich und fachlich begründet die entsprechenden Maßnahmen anschie-

ben. Außerdem könne man genau sehen, wo es welche Folgekosten gebe, um dann abzuwägen, welche Maßnahmen am meisten Sinn machen.

Herr Isfort bittet, die farbliche Einteilung der Zustandswerte für den Ist-Zustand der Straßen zur Verfügung zu stellen.

Herr Dieckmann würde diese Information auf der Homepage der Stadt Rheine veröffentlichen.

Herr Isfort bittet, die Veröffentlichung den Mitgliedern des BaMo kurz mitzuteilen.

3. Informationen der Straßenverkehrsbehörde

Anregungen des Herrn Murali während des Bau- und Mobilitätsausschusses am 28.05.2026

Betr.: Stoverner Straße (zwischen Berbomstiege und Salzweg)

Der Ordnungsdienst des Fachbereiches Recht und Ordnung wird temporär ein Geschwindigkeitsdisplaygerät zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden installieren.

Zudem wird die Geschwindigkeitsmessstation „Elsa“ zeitnah eingesetzt, um Geschwindigkeitsverstöße zu sanktionieren.

Die Markierungen am Anfang und Ende der Stoverner Straße (im Bereich Bispinkweg bzw. Salzweg) werden erneuert. Innerhalb der Markierungen werden Betonquader gesetzt.

Herr Beckmann erklärt, dass an ihn herangetragen wurde, dass es eine Situation gegenüber dem **Altbau der Canisiusschule** gebe, wo am Vormittag immer geparkt werde. Er bittet Herrn Elbers, sich die Situation einmal anzusehen.

Herr Isfort weist darauf hin, dass für die Anwohner der **Straße Feldbrook** das Einbiegen in die Canisiusschule sehr unübersichtlich sei. Er regt an, sich die Situation mit der Situation der Canisiusschule anzusehen, da sich die Anwohner diesbezüglich melden wollen.

3.1. Anregung CDU-Fraktion und Bündnis 90/DIE GRÜNEN - Prüfung und Einführung von Grünpfeilen an geeigneten Lichtsignalanlagen in Rheine

Mit Schreiben vom 15.03.2026 beantragten die CDU-Fraktion und die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen die Prüfung und Einführung von Grünpfeilregelungen an geeigneten Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Rheine. Die Verwaltung hat den Antrag gemeinsam mit den zuständigen Straßenbaulastträgern fachlich geprüft.

Hierbei konkretisierte sich, dass alle Beteiligten, einschließlich der Stadt Rheine, der Verwendung des Grünpfeilschildes Nr. 720 kritisch gegenüberstehen.

Studien und Unfallforschungen zeigen unter anderem deutliche Problematiken im Falschverhalten der motorisierten Verkehrsteilnehmenden, was daraus resultierend zu Stress-Situationen

(Hupen, Gestikulieren) führen kann. Zudem wird häufig die Anhaltepflicht verletzt, was wiederum die Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden gefährdet. Insbesondere in der heutigen Zeit, in der der Radverkehr mehr gefördert werden möchte, sind diese Grünpfeilschilder häufig eher kontraproduktiv.

Ein weiterer Aspekt, der gegen eine Anbringung dieses Verkehrszeichens spricht, ist die verstärkte Nutzung verkehrsabhängig gesteuerter Lichtsignalanlagen, die flexiblere und leistungsfähigere Verkehrsabwicklung ermöglicht. Es zeigt sich, dass durch das Verkehrszeichen 720 die Reisezeit nicht signifikant verkürzt wird und keine nennenswerten Vorteile im Verkehrsablauf erreicht werden.

Aus den vg. Gründen rät der Landesbetrieb Straßenbau NRW von der Verwendung des Grünpfeiles (Z 720) auf Landesstraßen generell ab.

Auch der Kreis Steinfurt und die Stadt Rheine kommen nach Abwägung der Vor- und Nachteile zu dem Ergebnis, Grünpfeilregelungen mit dem Verkehrszeichen 720 im Gebiet der Stadt Rheine nicht umzusetzen.

Als Alternative soll das Verkehrszeichen 721 (Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr) testweise eingerichtet werden.

2019 untersuchte die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Auftrag des Verkehrsministeriums die Grünpfeilregelung für rechtsabbiegende Radfahrer*innen (Zeichen 721) in Bamberg, Darmstadt, Düsseldorf, Köln, Leipzig, München, Münster, Reutlingen und Stuttgart.

Es konnte festgestellt werden, dass andere Verkehrsteilnehmer*innen dabei in der Regel nicht behindert oder gefährdet werden. Die BASt schlussfolgert daraus, dass eine Anordnung des Rechtsabbiegens bei Rot für den Radverkehr an Ampeln möglich ist, ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden.

Daher ist zur besonderen Förderung des Radverkehrs vorgesehen, dass mit der Novelle der StVO seit April 2020 eingeführte Verkehrszeichen 721 an der Kreuzung Catenhorner Straße/Tichelkampstraße einzuplanen.

Die Entscheidung wurde getroffen, um an diesem Kreuzungspunkt zunächst Erfahrungen mit dieser Art der Signalisierung/Beschilderung im Stadtgebiet zu sammeln.

Sofern während einer ca. 1-jährigen Beobachtungszeit keine signifikante Vermehrung von Gefahrsituationen und Unfällen im Zusammenhang mit der Grünpfeilregelung für Radfahrende festgestellt wird, soll unter Beachtung der aktuellen Richtlinien für Lichtsignalanlagen und der Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung geprüft werden, ob weitere Ampelanlagen an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen mit einer Grünpfeilregelung (Zeichen 721) ausgestattet werden können.

Im Auftrag
Rüdiger Elbers

Herr Burmeister erklärt, dass er die Ablehnung für die Einführung der Grünpfeile nicht nachvollziehen könne, da dies in der Straßenverkehrsordnung enthalten sei. Es sei nicht aufgeführt, wann von dort eine höhere Gefährdung ausgehe. Diese pauschale Ablehnung halte er für nicht zweckmäßig. Man werde gegebenenfalls mit Vorschlägen für einzelne Kreuzungen wieder in den Ausschuss kommen.

Herr Isfort fragt, ob dies nur für Ampeln oder Kreuzungsanlagen, wo Radfahrende eine eigene Spur haben, gelte. Hintergrund der Frage sei, dass er sich gut vorstellen könne, dass Radfahren-

de, die in der 2. Reihe hinter einem Pkw stehen, versuchen werden, daran vorbeizukommen, was kompliziert und gefahrenträchtig sei.

Herr Elbers weist darauf hin, dass das Abstandsgebot von 1,50 Metern für Pkws und Radfahrende gelte und beiderseits eingehalten werden müsse.

Herr Isfort bittet, zu unterscheiden zwischen Radfahrenden mit einer eigenen Fahrradspur und Radfahrenden, die die Straße benutzen müssen. Er bittet, bei der Bewertung der Situation darauf zu achten.

Herr Elbers nimmt die Anregung mit, da auch bei ihnen die Verkehrssicherheit im Vordergrund stehe.

4. Einwohnerfragestunde

Bürger 1

Bürger 1 erklärt, dass er sich zu Tagesordnungspunkt 8 – Ausbau der Esperlohstraße / Veltruper Straße – Umgestaltung zu einer Fahrradstraße zwischen Surenburgstraße und Elter Straße – melde. Er verweist auf die Vorlage, wonach im Abschnitt der Veltruper Straße zwischen der Esperlohstraße und Elter Straße, kein Parkstreifen im Bestand vorhanden sei und aufgrund unzureichender Fahrbahnbreite auch keine Parkstreifenanordnung möglich sei. Nur im Bereich des Wendehammers an der Anbindung zur Elter Straße, werden vier zusätzliche Parkplätze vorgesehen. Vor diesem Hintergrund möchte er wissen, wo im Abschnitt zwischen Veltruper Straße Haus Nr. 21 bis 43 künftig geparkt werden dürfe.

Herr Roling erläutert, dass bei Fahrradstraßen bestimmte Mindestmaße eingehalten werden müssen, wobei Parkstreifen nur bei ausreichender Breite der Straße angelegt werden können. Im vorliegenden Fall wolle man die Nebenanlagen erhalten und nur im Bereich der Fahrbahn die Markierungen für die Fahrradstraße aufbringen. Wenn dann die Fahrradstraße eingerichtet und beschildert sei, könne am Fahrbahnrand nicht mehr geparkt werden. Aufgrund dessen seien im unteren Bereich zur Elter Straße hin, vier Stellplätze angelegt worden.

Weiter möchte Bürger 1 wissen, ob in diesem Bereich ausreichend Parkplätze für alle Anwohner vorhanden seien.

Herr Dieckmann erklärt, dass dies schwer zu sagen sei. Der öffentliche Parkraum sei grundsätzlich nicht dafür vorgesehen, den gewünschten Parkraumbedarf der Anwohner abzudecken. Dieser müsse im Regelfall von den Anwohnern selbst auf dem eigenen Privatgrundstück erfolgen. Die Parksituation sei aufgrund der künftigen Nutzung so geregelt worden und der Bedarf hänge in erheblichem Maße vom Nutzerverhalten der Anwohner ab.

Bürger 1 fragt, ob es möglich sei, dass die vorhandenen Grünflächen im Zuge der Fahrbahnerneuerung durch eine Bordsteinabsenkung für die Nutzung als Parkflächen umgestaltet werden können, wobei die Bäume erhalten bleiben sollen. Somit würden noch einzelne Parkflächen entstehen. Bürger 1 weist darauf hin, dass es eine solche Lösung im weiteren Verlauf in Richtung Kochstraße auf der rechten Seite geben würde.

Herr Dieckmann führt aus, dass in der Zeit vom 15.04.2026 bis 30.04.2026 die Offenlage der Pläne stattgefunden habe. Anlieger seien für Einwände in diesem Zusammenhang nicht erschienen, womit das Offenlageverfahren somit abgeschlossen sei. Bezüglich des Parkens auf Grünflächen erklärt Herr Dieckmann, dass sich durch das Parken der Untergrund verdichten

würde und somit erheblich den Bäumen schaden würde. Aus diesem Grund werde von einem solchen Ausbau Abstand genommen.

Bürger 2

Bürger 2 erklärt, dass aus ihrer Sicht die vier Parkplätze nicht ausreichen würden, da es sich ausschließlich um Einfamilienhäuser handle und faktisch jedes Haus über mindestens ein Fahrzeug verfüge. Sie sehe Schwierigkeiten im Hinblick auf Handwerkerfahrzeuge, Pflegedienste oder vergleichbare Verkehre auch in Bezug auf ältere Personen. Bürger 2 möchte wissen, ob es in dem Bereich alternative Parkmöglichkeiten gebe.

Herr Dieckmann erklärt, dass verfügbare Flächen naturgemäß nur einmal genutzt werden können. Er weist darauf hin, dass es im weiteren Straßenverlauf Parkstreifen gebe, die vor allem für Handwerkerfahrzeuge oder Besucher vorgesehen seien. Für Privatfahrzeuge von Anwohnern würde im Regelfall keine gesonderten Parkflächen hergestellt.

Bürger 3

Bürger 3 bittet darum, auch das Alter des Wohngebietes zu berücksichtigen. Bürger 3 berichtet, dass ihr Haus aus dem Jahr 1903 und die Garage und Garageneinfahrt aus den 1950er Jahren stamme. Fazit sei, dass diese alten Einfahrten zu schmal für die Größe heutiger Pkws seien. Vor diesem Hintergrund fragt sie, wo sie künftig parken solle.

Herr Dieckmann erklärt auch hier, dass dies auf privatem Grund umgesetzt werden müsse und sich dies durch die Verkehrsplanung nur schwer lösen lasse.

Bürger 3 fordert ein konkretes Beispiel dafür, wo die Bewohnerinnen und Bewohner, nach Auffassung der Verwaltung, ihre Fahrzeuge abstellen sollen. Zudem weist sie darauf hin, dass es Nachbarn mit behinderten Kindern gebe, die ihre Fahrzeuge vor der Tür stehen haben müssen, um die Kinder einladen zu können.

Herr Dieckmann erklärt, dass er die konkrete örtliche Situation sowie ihre Garageneinfahrt nicht kenne und somit keine konkrete Aussage machen könne. Auf die weitere Frage verweist er darauf, dass er dies bereits beantwortet habe.

Bürger 1 - Ergänzung

Bürger 1 erklärt, dass er noch eine kurze Anmerkung machen möchte.

Herr Jansen weist darauf hin, dass es sich um eine Einwohnerfragestunde handle, lässt aber die Wortmeldung ausnahmsweise zu.

Bürger 1 erklärt, dass die Äußerung, es sei kein Einwohner bei der Offenlage gewesen sei, nicht zutreffe, da seine Frau dort gewesen sei. Sie habe sich vor Ort erkundigt und die Auskunft erhalten, dass zwischen den Hausnummern 31 und 41, im Bereich des Wendehammers, beziehungsweise in Richtung Elter Straße, an der Straßenseite geparkt werden dürfe und dort der Darstellung zufolge, vier bis fünf Fahrzeuge stehen können. Nun werde jedoch gesagt, dass es dort keinen Parkbereich gebe. Bürger 1 fragt, ob dies zutreffend sei, dass dort keine Möglichkeit zum Parken bestehe.

Herr Roling führt aus, dass anhand des Planes erkennbar sei, dass die rote Markierung der Fahrradstraße kurz vor dem Wendehammer beginne und ausschlaggebend sei, wo das Verkehrszei-

chen „Fahrradstraße“ tatsächlich aufgestellt werde und somit die Fahrradstraße beginne. Unter den gegebenen Umständen könne am nördlichen Fahrbahnrand gehalten werden, sofern niemand behindert werde und die vier ausgewiesenen Parkplätze weiterhin angefahren werden können. Insofern sei die Aussage der Kollegin schon korrekt gewesen.

Bürger 4

Bürger 4 gehe es um die wiederholt aufkommende Parksituation rund um den Lidl im Industriegebiet Nord, insbesondere im Bereich der Straße „Am Stadtwalde“ in Richtung der Firma Karman. Er sehe viele umgesetzte Maßnahmen als gut an, sehe jedoch, die seit Jahren bestehende Entwicklung im Umgang mit dort parkenden Lkws als kritisch an. Diese würden von der Autobahn kommend dort anhalten, einkaufen und anschließend weiterfahren oder auch dort übernachten. Bürger 4 weist darauf hin, dass es nun neue Probleme gebe, nach dem der beidseitige Fahrradweg angelegt wurde und auch ein absolutes Halteverbot eingerichtet worden sei. Nun stehen die Lkws auf dem Lidl-Gelände, in der Straße „Am Stadtwalde“ sowie in Nebenstraßen. Der beidseitige Radstreifen habe nach seiner Auffassung eine Verdrängung der Lkws zur Folge gehabt. Er fragt, wie man mit dieser Situation umgehen solle und ob künftig auch in der Straße „Am Stadtwalde“ ein Halteverbot eingerichtet werde. Er stelle sich die Frage, ob der Ausbau in dieser Form richtig gewesen sei und regt an zu prüfen, ob vielleicht eine Einbahnstraßenlösung zweckmäßig wäre.

Herr Dieckmann erklärt, dass die Problematik bekannt sei. Eine abschließende Lösung gebe es derzeit nicht. Die Straßenverkehrsbehörde beziehungsweise das Ordnungsamt kontrolliere verstärkt, was jedoch zu der geschilderten Verdrängung führe. Die Verwaltung habe das Thema im Blick, weise jedoch darauf hin, dass es sich hier um eine komplexe Angelegenheit handle. Die Stadt könne nicht in vergleichbarer Weise große Flächen für Lkw-Parkplätze mit Infrastruktur schaffen, weil dies finanziell nicht leistbar sei. Die Gesamthematik müsse weiter beobachtet werden. Auf die Frage, ob weitere Parkverbote geplant seien, antwortet Herr Dieckmann, dass ihm kein entsprechender Sachstand der Straßenverkehrsbehörde bekannt sei. Er werde die Frage mitnehmen und nachprüfen und die Antwort schriftlich nachreichen.

Bürger 4 fragt weiter, ob ein Rückbau der vorgenommenen Maßnahme möglich sei. Aus seiner Sicht sei ein einseitiger Fahrradweg, sowie der breite rote Fahrradstreifen zum Abbiegen von der Sandkampstraße in die Straße sinnvoll. Der zweite Fahrradstreifen habe dazu geführt, dass die Lkws in die Nebenstraßen verdrängt worden seien. Er bittet zu prüfen, ob zumindest ein Rückbau möglich sei.

Herr Dieckmann erwidert, dass die Maßnahme noch relativ neu sei. Die Lkw-Problematik sei zwar bekannt gewesen, wobei die frühere Situation wegen der Gefährdung des Radverkehrs für nicht hinnehmbar gehalten wurde. Weiter stehe die Maßnahme im Zusammenhang mit dem Gesamtkonzept des modularen Mobilitätsmanagements, wonach sichere Fahrradverbindungen aus der Innenstadt in die Gewerbegebiete geschaffen werden sollen. Aus Sicht der Verwaltung sehe er daher keine Möglichkeit für einen Rückbau.

Bürger 4 fragt, ob es möglich sei, die Straße als Einbahnstraße auszuweisen, sodass man über die Straße „Am Stadtwalde“ einfahren und beim alten Apetito-Shop wieder ausfahren könne.

Herr Dieckmann erklärt, dass er diesen Vorschlag mitnehmen werde.

5. Eingaben

Es liegen keine Eingaben vor.

6. Sachstandsbericht: Neuordnung der Gesellschafterstruktur der WestfalenTarif GmbH (WTG)
Vorlage: 477/26

Herr Dieckmann erklärt, dass es bei diesem Tagesordnungspunkt um ein auf Landesebene angestoßenes Vorhaben von außerordentlicher Komplexität gehe. In Gesprächen im Verkehrsministerium NRW sei nochmals deutlich geworden, dass die vorgesehenen Regelungen sehr kompliziert ausgestaltet seien.

Frau Heckhuis, Geschäftsführerin der Stadtwerke Rheine GmbH, weist darauf hin, dass der Anlass für diese Vorlage die Neuordnung der Gesellschafterstruktur der „WestfalenTarif GmbH“ sei und die VSR mittelbar mit 0,69 % beteiligt sei. Somit sei die Stadt Rheine, als Aufgabenträgerin, von der Änderung auch betroffen. Veranlasst wurde die Entwicklung durch das Land Nordrhein-Westfalen, das anstrebe, den Schienenpersonennahverkehr umzustrukturieren. Im neuen ÖPNV-Gesetz sei beschlossen worden, die Anstalt öffentlichen Rechts „Schiene NRW“ zu gründen. Dies habe zur Folge, dass der NWL, im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs, Aufgaben verliere und in den ÖPNV-Bereich wechseln solle. Nach Vorstellungen des NWL solle der „WestfalenTarif“ Aufgaben an den NWL abgeben und künftig als neutraler Regiebetrieb im Auftrag des NWL arbeiten. Insgesamt werden somit drei Reformprozesse zusammen angestoßen, wie die Novellierung des Schienenpersonennahverkehrs, des ÖPNV sowie die Umstrukturierung des „WestfalenTarif“.

Frau Heckhuis legt dar, dass die Gründung von „Schiene NRW“ erst zum 1. Januar 2027 erfolgen solle. Gleichwohl treibe der NWL die Strukturreform mit engem Zeitplan weiter voran. Ziel sei, dass künftig der NWL für die Tarife zuständig sei, während der „WestfalenTarif“ die Einnahmenaufteilung behalte. Dies werde zur Folge haben, dass die Tarifgemeinschaften inhaltlich ausgehöhlt werden, weil ihnen wesentliche Aufgaben (Anwendung, Betreuung und Weiterentwicklung der Gemeinschaftstarife sowie von Übergangsregelungen zu Nachbarregionen, Betreuung von Vertrieben im Westfalen Tarif) fehlen werden.

Frau Heckhuis weist darauf hin, dass hier die Finanzierung des ÖPNV entscheidend sei. Die Verbundpauschale solle künftig der NWL und nicht mehr der „WestfalenTarif“ erhalten, damit der NWL seine Organisationsstruktur gegenfinanzieren könne. Ob weitere Aufgaben, die derzeit über die Tarifgemeinschaft wahrgenommen und mitfinanziert werden, künftig auch für die Stadt Rheine kostenneutral erbracht werden können, stehe noch nicht fest. Daher warte man seitens der Stadtbustädte zunächst ab, wie die künftige Finanzierung konkret ausgestaltet werde und ob sich hieraus für die Stadt Rheine ein Defizit ergebe.

Weiter berichtet Frau Heckhuis, dass die 13 Stadtbustädte gemeinsam gegenüber dem NWL auftreten werden und in ständigem Austausch seien. Da ein Anteil von 0,69 % alleine kaum Gehör verschaffe, bestehe in einem gemeinsamen Auftreten zumindest die Chance, dass die Eingaben stärker berücksichtigt werden. Eine neue Aufgabenverteilung zwischen NWL und „WestfalenTarif“ werde diskutiert und seitens der Stadtbustädte aufmerksam verfolgt, weil diese im vorliegenden Vertragsentwurf bislang nicht berücksichtigt wurde. Vorgesehen sei für sie ein separater Beirat, der gegenüber der bisherigen Stellung als mittelbare Gesellschafter eine andere Position habe. Frau Heckhuis weist darauf hin, dass man daran arbeite, über eine Kooperationsvereinbarung künftig wieder Beteiligungs- und Einflussmöglichkeiten zu erhalten. Es handele sich nicht um eine einfache Strukturreform, sondern um einen Vorgang mit weitreichenden Folgen für die Organisation des ÖPNV, für die Tarifierung und für die künftige Finanzierung.

Zum Zeitplan erklärt sie, dass dieser sehr ambitioniert sei und vorsehe, bis zur Gründung von „Schiene NRW“ sämtliche organisatorischen und strukturellen Fragen geklärt zu haben. Sie kündigt an, dass die Beschlussfassungen voraussichtlich nach der Sommerpause in die Gremien eingebracht werden. Zugleich äußert sie die Hoffnung, dass bis dahin eine einvernehmliche Lösung gefunden werde, wie die Einbindung der Stadtbustädte künftig erfolgen solle.

Beschluss:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss nimmt den Sachstand zur Neuordnung der Gesellschaftsstruktur der WestfalenTarif GmbH (WTG) zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis: Kenntnisnahme

**7. Antrag Stadtteilbeirat Rodde: Erhalt der Baustraße zur Schleuse
Vorlage: 329/26/1**

Herr Dieckmann verweist auf den Beschlussvorschlag der Verwaltung.

Beschluss:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der Grundlagenermittlung bezüglich eines dauerhaften Erhalts der Baustraße, die zum Umbau der Schleuse Rodde erstellt wurde. Aufgrund des Arbeitsaufwandes ist diese Maßnahme als Projekt in die neue Prioritätenliste zum Ausbau von Straßen aufzunehmen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**8. Esperlohstraße / Veltruper Straße - Ausbau / Umgestaltung zu einer Fahrradstraße
zwischen Surenburgstraße und Elter Straße**

I. Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger

II. Festlegung des Bauprogramms

Vorlage: 339/26

Herr Roling erläutert anhand des Lageplans, dass man heute die Ausbaumerkmale beschließen möchte. Die Radwege-Achse sei im Radverkehrskonzept beschlossen worden, wobei für Fahrradstraßen Qualitätsstandards nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, sowie den Standards der AGFS zugrunde liegen. Vorgesehen seien zur Erhöhung der Aufmerksamkeit beidseitig rotweiße Markierungen an Parkstreifen und zusätzliche Blockmarkierungen an vorhandenen Parkstreifen. Weiter gebe es Roteinfärbungen an Kreuzungen und Einmündungen, um auf die Vorrangregelung der Fahrradstraße hinzuweisen. Im ersten Abschnitt von der Surenburgstraße bis zur Veltruperstraße habe das Bodengutachten ergeben, dass die Fahrbahn grundsätzlich in Ordnung sei. Zur dauerhaften Erhaltung werde punktuell eine Deckensanierung vorgenommen, wobei die Fahrbahn, Nebenanlagen, Begrünungen, Bäume, Gehwege und die vorhandenen gepflasterten Längsparkstreifen nicht verändert werden. Weiter erklärt Herrn Roling, dass das Bodengutachten für den weiteren Abschnitt ergeben habe, dass die Fahrbahn nicht ausreichend dimensioniert sei und sich teilweise unterhalb der Fahrbahn noch Kopfsteinpflaster befinde und somit ein Vollausbau vorgenommen werden müsse. Die Nebenanlagen mit beidseitigen Gehwegen und Bäumen können weitgehend erhalten bleiben. Er weist darauf hin, dass der bisherige Radweg entlang des Gehweges zur Elter Straße zurückgenommen werden solle, wobei künftig der Radverkehr eine Anbindung im rechten Winkel an die Elter Straße erhalte. Diese Situation sei mit Straßen.NRW abgestimmt worden.

Zur Parksituation führt Herr Roling aus, dass in einer Fahrradstraße Fahrbahnrandparken grundsätzlich verboten sei, was auch durch die Markierungen und Beschilderung deutlich werde. Im unteren Bereich der Straße befinde sich ein Wendehammer, in dem teilweise geparkt werden könne. Herr Roling erklärt, dass er davon ausgehe, dass im nördlichen Bereich, außerhalb der Fahrradstraßenmarkierung am Fahrbahnrand geparkt werden könne, sofern niemand behindert werde und die vier ausgewiesenen Parkplätze weiterhin angefahren werden können.

Herr Isfort erklärt, dass die Maßnahme im Vorfeld politisch konzeptionell behandelt worden sei und man dem zunächst positiv gegenübergestanden habe. Aus der Einwohnerfragestunde habe man gesehen, dass es eine Lücke zwischen Rückmeldungen aus der Anwohnerschaft und deren Möglichkeiten bei der Offenlage geben würde.

In Abstimmung mit dem Koalitionspartner schlage er daher vor, die Diskussion heute als erste Lesung zu sehen und einen Vor-Ort-Termin durchzuführen. Es solle dadurch keine falsche Hoffnung entstehen, vielmehr möchte man sich die Situation noch einmal ansehen, um etwaige andere Lösungen zu prüfen.

Herr Breulmann könne dem Vorhaben grundsätzlich zustimmen. Er fragt, ob die ersten beiden Abschnitte weiterbearbeitet und der dritte Abschnitt gesondert betrachtet werden könne.

Herr Dieckmann antwortet, dass es ohne den heutigen Beschluss eine Verzögerung von acht bis zehn Wochen geben könne, die dann Auswirkungen auf die Maßnahmen des nächsten Jahres haben werden. Eine andere Straße kurzfristig vorzuziehen, sei nicht möglich. Aus Sicht der Verwaltung habe es die vorgesehenen Beteiligungsschritte gegeben, wobei es sich hier schon um die zweite Befassung des Gremiums handle.

Herr Roling führt aus, dass die Maßnahme nur als Gesamtmaßnahme für die Förderung vorgesehen sei. Eine Aufteilung in Abschnitte helfe daher nicht weiter und sei aus förder- und umsetzungsbezogener Sicht problematisch.

Herr Beckmann hebt die Bedeutung basisdemokratischer Beteiligungsmöglichkeiten hervor. Er erklärt, dass die praktizierten Offenlagen ein außergewöhnliches Beispiel dafür seien, dass Bürgerinnen und Bürger Einfluss auf konkrete Planungsinhalte nehmen können. Er bittet die Verwaltung, die Anschreiben an die Bürger noch einmal zu prüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten, um diese verständlicher zu formulieren und Missverständnisse zu vermeiden. Er regt an, das Verfahren zum Anlass zu nehmen, zu prüfen, an welchen Stellen Bürgerinnen und Bürger noch stärker in den Planungsprozess mit eingebunden werden können.

Herr Dieckmann erklärt, dass eine Weiterentwicklung der Verfahren grundsätzlich zu jedem Zeitpunkt geprüft werden könne. Er weist darauf hin, dass sämtliche Sitzungen öffentlich seien, wobei die Sitzung zum Beschluss der Offenlage auch öffentlich gewesen sei.

Weiter erklärt er, dass darüber hinaus auch in der Zeitung informiert und die entsprechende Bürgerschaft angeschrieben wurde.

Anmerkung der Verwaltung im Nachgang der Sitzung:

Die Bürger sind nicht angeschrieben worden. Mittels örtlich aufgestellter Schilder wurde auf die Offenlage hingewiesen.

Zugleich müsse er jedoch betonen, dass an einem bestimmten Punkt eine Entscheidung getroffen werden müsse, ob die Maßnahme weitergeführt werde oder nicht. Herr Dieckmann erklärt, dass die Verwaltung beim Beschlussvorschlag bleiben werde.

Herr Jansen stellt fest, dass ein Antrag vorliege, die Angelegenheit als erste Lesung zu behandeln und die Beschlussfassung in die nächste Sitzung zu verschieben. Zugleich bittet er darum, nach Möglichkeit gemeinsam mit der Verwaltung und den Anwohnerinnen und Anwohnern einen Ortstermin zu organisieren. Herr Jansen schlägt vor, einen Termin gegen Ende August oder Anfang September in Auge zu fassen.

Herr Dieckmann weist darauf hin, dass bis Ende August Ferienzeit sei und auch die vorhandenen Kapazitäten berücksichtigt werden müssen.

Herr Jansen stellt den Antrag zur Abstimmung, die Angelegenheit auf die nächste Sitzung im September zu vertagen.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich beschlossen bei
 2 Gegenstimmen
 2 Enthaltungen

Beschluss:

I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger

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

- Beschlussvorschläge siehe Begründung / entfällt, da keine Eingaben eingegangen sind

II: Festlegung des Bauprogramms

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt nachfolgendes Bauprogramm für den Ausbau / die Umgestaltung der Esperlohstraße / Veltruper Straße zu einer Fahrradstraße zwischen Surenburgstraße und Elter Straße:

Es ist ein Umbau im Separationsprinzip vorgesehen.

1. Ausbauabschnitt zwischen Surenburgstraße und Veltruper Straße

a. Fahrbahn:

Die vorhandene Fahrbahn bleibt unverändert bestehen

b. Gehwege:

Die vorhandenen Gehwege bleiben unverändert bestehen.

c. Parkstreifen:

Die vorhandenen Parkstreifen bleiben erhalten.

d. Verkehrsgrün:

Es sind keine neuen Grünbeete eingeplant.

e. Entwässerung:

Eine schadhafte Mischwasserhaltung wird in offener Bauweise saniert.

f. Beleuchtung:

Optimierung/Erneuerung der vorhandenen Beleuchtung falls erforderlich.

g. Markierung:

Markierung nach den aktualisierten Qualitätsstandards zum Ausbau und zur Umgestaltung von Fahrradstraßen

2. Ausbauabschnitt zwischen Esperlohstraße und Elter Straße

a. Fahrbahn:

Die Fahrbahn wird in Asphaltbauweise mit Unterbau in Vollausbau erneuert.

b. Gehwege:

Die vorhandenen Gehwege bleiben grundsätzlich unverändert bestehen.

c. Parkstreifen:

Es sind keine neuen Parkstreifen geplant. Im Bereich des Wendehammers werden vier zusätzliche Parkplätze neu angelegt.

d. Verkehrsgrün:

Es sind keine neuen Grünbeete geplant.

e. Entwässerung:

Zwei schadhafte Mischwasserleitungen werden in offener Bauweise saniert.

f. Beleuchtung:

Optimierung/Erneuerung der vorhandenen Beleuchtung falls erforderlich.

g. Markierung:

Markierung nach den aktualisierten Qualitätsstandards zum Ausbau und zur Umgestaltung von Fahrradstraßen.

Abstimmungsergebnis: vertagt

9. Straßen- und Wegekzept - Prioritätenliste für den Ausbau von Straßen 2027 bis 2030
Vorlage: 469/26

Herr Roling erläutert kurz die Prioritätenlisten zum Ausbau von Straßen im Zeitraum von 2027 bis 2030.

Frau Achterkamp erklärt in Bezug auf die Don-Bosco-Straße, dass diese in das Jahr 2029 verschoben wurde. Sie bittet angesichts tiefer Schlaglöcher, insbesondere im Bereich des Parkplatzes am Sportplatz und zwischen Bushaltestelle und Hassenbrockweg, um eine frühere Ausbesserung. Zur geplanten Fahrradstraße am Klein-Berliner-Ring bis zur Rheiner Straße möchte sie wissen, welcher Abschnitt konkret vorgesehen sei. Mit Blick auf das neue Baugebiet am Schoppenkamp in Mesum möchte sie wissen, ob die Zuwegung für Baufahrzeuge über die Straße „Am Flödert“ erfolgen solle und ob sie dies im derzeitigen Zustand leisten könne.

Herr Roling erklärt zur Don-Bosco-Straße, dass ursprünglich eine großflächige Sanierung vorgesehen gewesen sei. Ein Baugutachten habe jedoch ergeben, dass der Untergrund hierfür nicht tragfähig sei, sodass ein Vollausbau erforderlich werde. Aufgrund dessen müsse die Maßnahme investiv umgesetzt und in die Priorisierung eingeordnet werden. Daher sei sie auf die Jahre 2028 bzw. 2029 verschoben worden. Zur Maßnahme Klein-Berliner-Ring erklärt Herr Roling, dass diese ein Bestandteil aus dem Radverkehrskonzept sei und sich von der Franziskusstraße bis zur Rheiner Straße über mehrere Straßenabschnitte erstrecke. Die Umsetzung solle in den nächsten Jahren erfolgen, wobei ungefähr eine Fahrradstraße pro Jahr das gesetzte Ziel sei.

Zur Straße „Am Flöddert“ erklärt Herr Roling, dass diese noch nicht erstmalig hergestellt worden sei und bei einem Ausbau die bestehende Substanz vollständig entfernt werde. Der derzeitige Gebrauchszustand sei noch einigermaßen ausreichend. Für die Zuwegung der Baufahrzeuge werde man eine geeignete Führung abstimmen und berücksichtigen, welche Straßen die zusätzliche Belastung aushalten können.

Beschluss:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt das Straßen- und Wegekonzept – Prioritätenliste zum Ausbau von Straßen 2027 bis 2030 (Anlage 1) vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung zum Haushaltsplan 2027.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

10. Straßen- und Wegekonzept - Prioritätenliste für den Ausbau von Straßenbeleuchtung Vorlage: 429/26

Herr Roling erläutert, dass es sich bei der vorgelegten Prioritätenliste um ein Pendant zur Prioritätenlisten für Straßen handle. Da die Straßenbeleuchtung nicht in gleicher Weise altere wie die Straßen, müsse sie gesondert betrachtet werden. Er führt aus, dass die Liste deshalb umfangreich sei, weil investive Maßnahmen, die als KAG-Maßnahme bewertet werden können, mit einem Förderantrag verbunden seien. Der Fördergeber verlange, dass die einzelnen Straßen benannt und jeweils entsprechende Beschlüsse dafür gefasst werden. Im Anschluss erklärt Herr Roling die Vorgehensweise der Priorisierung und die Abstimmung mit den Stadtwerken.

Beschluss:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt

- 1) das Straßen- und Wegekonzept - Prioritätenliste zum Ausbau der Straßenbeleuchtung (Anlage 1) für die geänderte und die zusätzliche Maßnahme 2026 und vorbehaltlich der Haushaltsplanberatungen 2027 für die Maßnahmen 2027.
- 2) die Erneuerung und Verbesserung der Straßenbeleuchtung für folgende Projekte einschließlich ihrer Ausführungsbeschreibung:

Maßnahme 2026 (geändert):
Bevergerner Straße von Basilikastraße bis Minikreisel Kopernikusstraße
(Änderung des Beschlusses zu Punkt w) aus der Vorlage 200/25, Anlage 11)

Maßnahmen 2026 (zusätzlich) und 2027:
 - a) Hessenweg von Am Hilgenfeld bis Radbahn
 - b) Anemonen- und Magnolienweg
 - c) Margeritenweg und Hünenstraße – abschnittsweise
 - d) Zinkstraße
 - e) Im Tannengrund
 - f) Brombeer-, Azaleen-, Rotdorn- und Ginsterweg

- g) Pater-Schunath-Straße von Mesumer Straße bis Robberskamp
- h) Eichendorff- und Oderstraße
- i) Hessenweg von Brochtruper Straße bis Vennweg
- k) Mozart- und Bismarckstraße
- l) Max-Planck-Straße
- m) Vennweg von Mesumer Straße bis Robberskamp
- n) Robberskamp
- o) Immergrün-, Klee-, Waldmeister-, Lupinen- und Mohnstraße
- p) Listweg von Haus Nr. 64 bis Tovarstraße mit Scheffel-, Kaminstr., Spitzendorf
- q) Im Diek
- r) Rutestraße, Im Lied und Dornenbreite – abschnittsweise
- s) Im Lau
- t) Tovarstraße und Am Feldgraben - abschnittsweise
- u) Flöddertstraße von Saerbecker Straße bis Haus Nr. 44
- v) Roßweg
- w) Schwarzer Weg von Dahlkampstraße bis Im Ossenpohl
- x) Dahlkampstraße von Elter Straße bis Kasernenstraße
- y) Sandkornstraße und Alter Schießstand
- z) Reiterstraße
- zz) Kasernenstraße
- A) Koboldstraße, Rübezahweg und Borgesch von Rheiner Straße bis Rübezahweg
- B) Auf dem Schloß
- C) Im Klosterhook von Haus Nr. 15 bis Dechant-Römer-Straße
- D) Don-Bosco-Straße – ohne Stichwege
- E) Toschlag
- F) Ernte-, Garben-, Getreide-, Saatweg, Gröns Esch, Grüner Weg und Lindvennweg von Nielandstraße bis Norgerweg
- G) Schulstraße
- H) Schulte-Mesum-Straße von Haus Nr. 6 bis Haus Nr. 22
- I) Feuerstiege von Haus Nr. 18 bis Haus Nr. 30
- K) Egge-, Ploogweg und Nordstraße
- L) Bültstiege von Emsstraße bis Bernburgplatz

Abstimmungsergebnis: einstimmig

11. **Berichtswesen 2025, Stichtag 31.05.2025 Fachbereich 5 - Planen und Bauen Produktgruppen 52, 53, 56 und 57, Sonderprojekte Rahmenplan Innenstadt und Rahmenplan Lebendige Innenstadt**
Vorlage: 430/26

Beschluss:

Der Bauausschuss nimmt den unterjährigen Bericht für den Fachbereich 5 – Planen und Bauen, Produktgruppen 52, 53, 56 und 57 sowie die Sonderprojekte Rahmenplan Innenstadt und Rahmenplan Lebendige Innenstadt mit dem Stand der Daten vom 31.05.2026 zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis: Kenntnisnahme

12. Anfragen und Anregungen

Frau Stork-Overwaul erklärt, dass in den Behindertentoiletten zwar jeweils eine Toilette und ein Waschbecken vorhanden sei, jedoch keine zusätzliche Ablagefläche und Möglichkeit zum Anhängen von Taschen und Jacken. Sie weist darauf hin, dass gerade eine Ablagefläche in der Nähe zur Toilette z. B. bei einer Stoma-Versorgung, für Beutel und Handschuhe nötig sei.

Herr Dieckmann erklärt, dass es sich um nachvollziehbare Themen handle. Er schlägt vor, zunächst eine Übersicht zu erstellen, an welchen Standorten Behinderten-WCs vorhanden seien und dann gemeinsamen mit einer fachkundigen Person zu prüfen, wie die Situation zu bewerten und zu ändern sei. Herr Dieckmann nimmt den Hinweis von Frau Stork-Overwaul mit und erklärt, dass die Verwaltung prüfen werde, wie eine entsprechende Umsetzung erfolgen könne.

Weiter weist Frau Stork-Overwaul auf ein Problem am Ketteler Ufer hin, wo sich viele Radfahrende nicht an das Fahrverbot halten würden. Insbesondere behinderte Menschen, etwa mit Rollator oder Rollstuhl, müssten regelmäßig ausweichen oder würden beinahe angefahren. Sie möchte wissen, ob zusätzlich Schilder aufgestellt werden können, die ausdrücklich darauf hinweisen, dass das Fahren mit Fahrrädern, E-Rollern und vergleichbaren Fahrzeugen dort nicht erlaubt seien.

Frau Dr. Niestegge erklärt, dass der geschilderte Sachverhalt nicht nur am Ketteler Ufer bestehe, sondern ein grundsätzliches Problem auch in der Innenstadt sei. Sie erklärt, dass sich die Verwaltung hierzu im Austausch mit der Polizei und dem Innenstadtverein befinde, damit weitere Maßnahmen ergriffen werden können. Da die Verwaltung sich mit dem Thema bereits befasse, werde das Ketteler Ufer gesondert geprüft.

Frau Wellmann ergänzt, dass am Ketteler Ufer, aus ihrer Wahrnehmung heraus, Schilder vorhanden seien und auch Routen darüber geführt werden. Sie sei der Auffassung, dass Radfahren dort grundsätzlich erlaubt sei.

Herr Roling sagt zu, den Sachverhalt zu prüfen. Das nördliche Stück teile sich später in einen Fußweg und Radweg auf. Sofern dieser Bereich gemeint sei, könne überprüft werden, ob die Beschilderung möglicherweise nicht wahrgenommen werde. Dies sei ihm aktuell als möglicher Problempunkt bekannt.

Frau Stork-Overwaul ergänzt, dass sie auch den Bereich an der Brücke meine, von der aus gerade auch Radfahrende schnell herunterfahren und nicht ihre Fahrräder schieben würden.

Herr Dieckmann erklärt, dass es diese Probleme an sehr vielen Stellen gebe, wo aufeinander nicht Rücksicht genommen werde, wobei man aber auch nicht alle zehn Meter ein Schild aufstellen könne. Hier gehe es leider um besondere Rücksichtslosigkeit.

Ende der Sitzung:

19:10 Uhr

Christian Jansen
Ausschussvorsitzender

Andrea Mischok
Schriftführerin