

Niederschrift BAU/014/2016

über die öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des
Bauausschusses der Stadt Rheine
am 17.03.2016

Die heutige Sitzung des Bauausschusses 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:

Herr Antonio Berardis	SPD	Ratsmitglied
Herr Hendrik Börger	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Sachkundiger Bürger
Herr Paul Hartmann	CDU	Sachkundiger Bürger
Herr Dennis Kahle	CDU	Ratsmitglied
Herr Peter Kölker	SPD	Sachkundiger Bürger
Herr Dr. Manfred Konietzko	CDU	Ratsmitglied / 1. Stellv. Vorsitzender
Herr Fabian Lenz	CDU	Ratsmitglied
Herr Kurt Radau	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Ratsmitglied
Herr Mirko Remke	CDU	Ratsmitglied / 2. Stellv. Vorsitzender
Herr Heribert Röder	DIE LINKE	Ratsmitglied
Frau Anna-Lena Scheinig	SPD	Sachkundige Bürgerin
Herr Joachim Siegler	Alternative für Rheine	Sachkundiger Bürger
Herr Werner Wenker	CDU	Sachkundiger Bürger
Herr Detlef Weßling	SPD	Ratsmitglied

beratende Sachkundige Einwohner:

Herr Werner Bela	Sachkundiger Einwohner f. Seniorenbeirat
Herr Claus Meier	Sachkundiger Einwohner f. Beirat für Menschen mit Behinderung

Vertreter:

Herr Helmut Beckmann	CDU	Vertretung für Herrn Matthias Berlekamp
Herr Friedrich Theismann	CDU	Vertretung für Herrn Martin Beckmann
Herr Johannes Willems	FDP	Vertretung für Herrn Alfred Holtel
Frau Helena Willers	CDU	Vertretung für Herrn Christian Beckmann
Frau Helena Wirt		Vertretung für Herrn Ahmad Hammudeh

Gäste:

Herr Browoski	Architektenbüro Borowski & Sasse
Herr Hamerla	Büro ASS, Düsseldorf

Verwaltung:

Frau Christine Karasch	Beigeordnete
Herr Dr. Jochen Vennekötter	Fachbereichsleiter FB 5
Frau Claudia Kurzinsky	Produktverantwortliche Hochbau
Frau Barbara Kummer	Mitarbeiterin der Verwal- tung
Frau Karina Groß de Wente	Mitarbeiterin der Verwal- tung
Herr André Löckener	FB 5, Projektmanage- ment Bahnflächen
Herr Martin Forstmann	Mitarbeiter der TBR
Herr Thomas Roling	Mitarbeiter der TBR
Herr Josef Lucas	Vorstand der TBR
Frau Andrea Mischok	Schriftführerin

Entschuldigt fehlen:
Mitglieder:

Herr Christian Beckmann	CDU	Ratsmitglied
Herr Martin Beckmann	CDU	Ratsmitglied
Herr Matthias Berlekamp	CDU	Sachkundiger Bürger
Herr Alfred Holtel	FDP	Ratsmitglied

beratende Sachkundige Einwohner:

Herr Ahmad Hammudeh	Sachkundiger Einwohner f. Integrationsrat
---------------------	--

Herr Brauer eröffnet die heutige Sitzung des Bauausschusses der Stadt Rheine und stellt die Beschlussfähigkeit fest.

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

Vor Eintritt in die Tagesordnung teilt Herr Brauer mit, dass der Tagesordnungspunkt 8 - Vorlage 073/16 – Aufstellung von zusätzlichen Parkscheinautomaten von der Verwaltung zurückgezogen wurde. Die Mitglieder des Bauausschusses widersprechen der vorgeschlagenen Änderung nicht.

Öffentlicher Teil:

1. Niederschrift Nr. 13 über die öffentliche Sitzung am 21.01.2016

00:01:26

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

2. Bericht der Verwaltung über die Ausführung der in der öffentlichen Sitzung am 21.01.2016 gefassten Beschlüsse

00:01:38

Herr Dr. Vennekötter verliest nachfolgenden Bericht der Verwaltung.

BERICHT DER VERWALTUNG AUS DER SITZUNG VOM 21.01.2016

TOP	ANTRAGSTELLER	ANLIEGEN
1. TOP 13 ÖS Herr Elbers	Herr Weßling	Radverkehr im Bereich Bannewiese, Friedensplatz, Veitstraße, Heinrichstraße

Herr Weßling bittet zu überprüfen, ob dort, wo es Einbahnstraßenregelungen gebe, diese für den Radverkehr beidseitig freigegeben werden können.

Stellungnahme:

Die Einbahnstraßenregelung „In der Bannewiese“ soll nach Fertigstellung der Baumaßnahme unter den sich dann neu ergebenden Verkehrsbedingungen geprüft werden. Hierzu wird der Antrag an den Arbeitskreis Verkehr verwiesen.

3. Informationen der Verwaltung

00:02:12

3.1. Straßenbaumaßnahmen im Zusammenhang mit der Emsgalerie

Herr Dr. Vennekötter erläutert anhand von Lageplänen den aktuellen Sachstand zu den Straßenbaumaßnahmen Hohe Lucht, Katthagen und Münsterstraße, die im Zusammenhang mit der Emsgalerie bevorstehen. Er erklärt, dass die Emsgalerie lt. Planung am 22.09.2016 eröffnet werden soll und die Straßen bis dahin fertig gestellt sein müssen. Die hierfür notwendigen Ausschreibungsunterlagen seien erstellt und würden jetzt vorliegen.

3.2. Aktueller Sachstand zur Unterführung Bahnhofstraße

Herr Dr. Vennekötter erläutert den aktuellen Sachstand. Er berichtet, dass im Bereich der Bahnunterführung von Lindenstraße bis Kardinal-Galen-Ring bei Starkregenereignissen Überschwemmungen stattfinden. Anhand beigefügter Information erklärt er die geplante weitere Vorgehensweise.



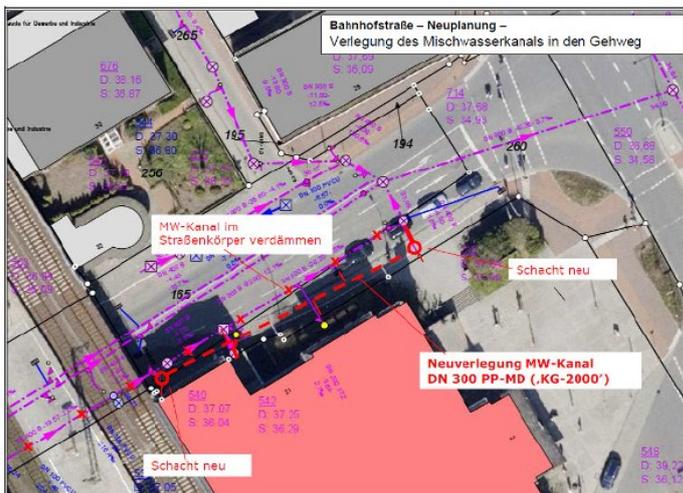
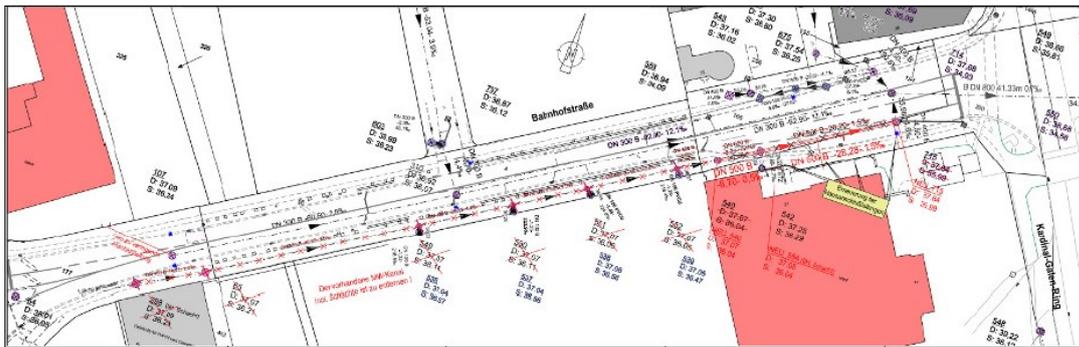
TBR Technische Betriebe Rheine AöR
Entsorgung • Entwässerung • Grün • Straßen

Bahnhofstraße: Unterführung von der Lindenstraße bis Kardinal-Galen-Ring Bauliche und hydraulische Kanalsanierung; Sanierung der Gehwege

In 2015 war von Seiten der Stadt Rheine eine Erneuerung der Gehwege im o. g. Bereich geplant. Im dem Zuge waren auch folgende Kanalbauarbeiten vorgesehen:

1. Bauliche Sanierung

- Ausbau des stillgelegten Betonkanals DN 400 im südlichen Gehweg und Übernahme der Bahnst-eigentwässerung an den Mischwasserhauptkanal im Straßenbereich. Damit kontrolliert werden kann, ob nicht benötigte DB-Anschlüsse noch am Kanal angeschlossen sind, wird er in offener Bauweise entfernt werden.
- Erneuerung der Mischwasserhaltung in der Rechtsabbiegespur in offener Bauweise. Die Anschlussleitungen des Bahnhofsgebäude und der Straßenabläufe werden ebenso erneuert.
- Im Bereich des Tiefpunktes 'Bahnhofstraße' werden zusätzliche Straßenabläufe gesetzt.
- Vorm Treppenaufgang zur Turnhalle wird eine Entwässerungsrinne gesetzt und über eine neue Anschlussleitung an den Mischwasserkanal angeschlossen.



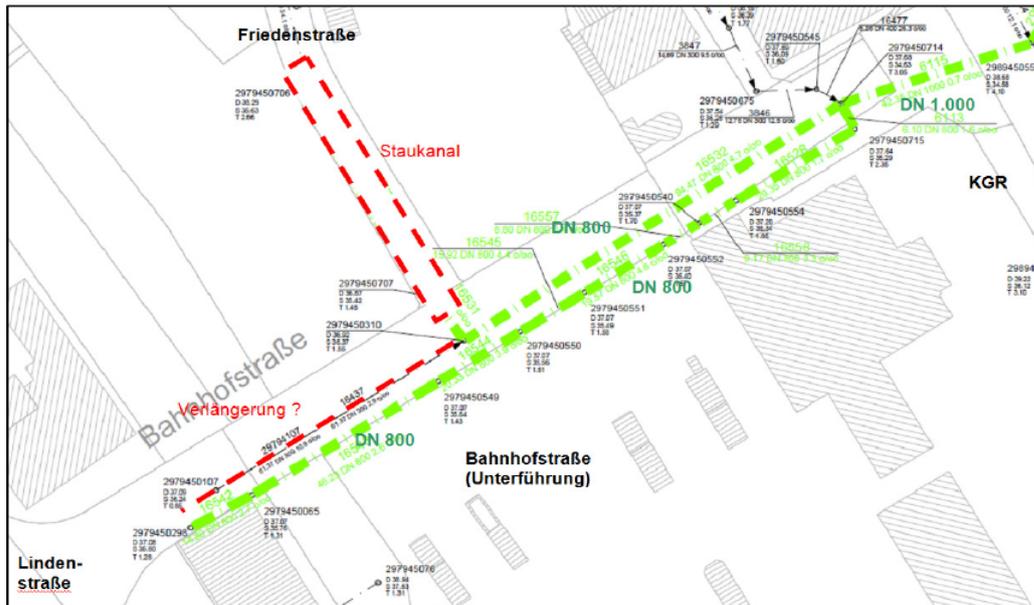
Zwischenzeitlich wurde ein neuer Zentralabwasserplan (ZAP) durch das Ingenieurbüro PFI berechnet. Ergebnis: Die bekannten Überstauungen im Bereich der Unterführung entsprechen nicht mehr den rechtlichen Anforderungen. Eine Überstauhäufigkeit ist auf 1 x in 10 Jahren zu reduzieren. Aufgrund dessen wurde das Bauvorhaben der Gehwegerneuerung und die bauliche Kanalsanierung in 2015 zurückgestellt.

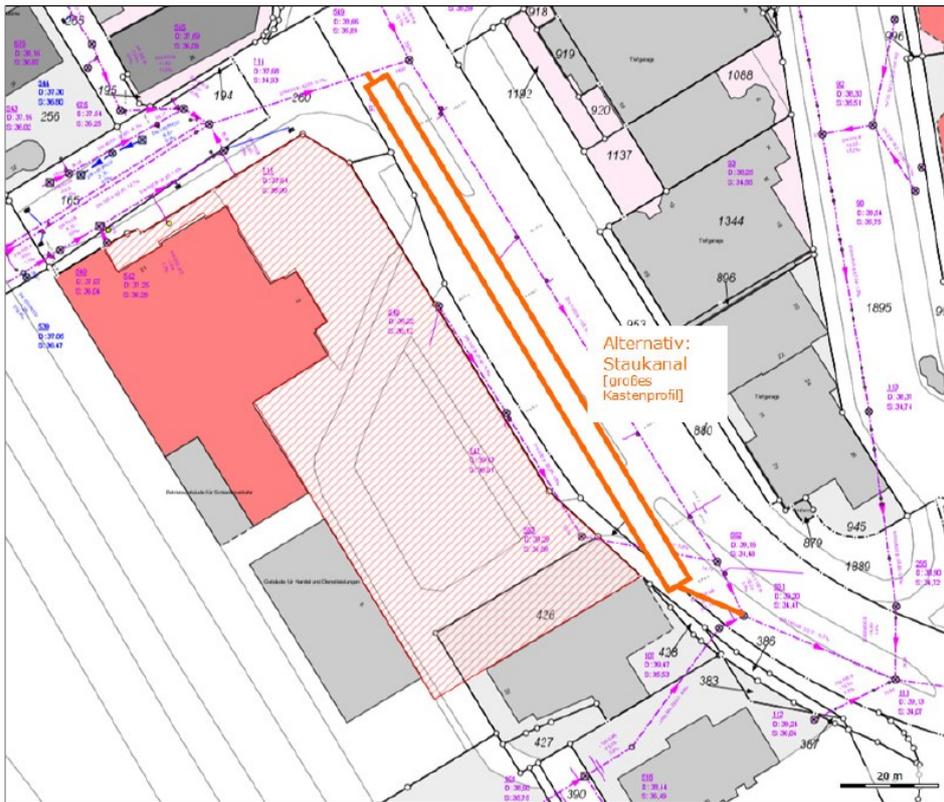
2. Hydraulische Sanierung

Um die Überstauhäufigkeit der Kanalisation im Unterführungsbereich zu reduzieren, sieht der neue ZAP Kanalvergrößerungen in der Unterführung und in angrenzenden Bereichen vor.

2.1 Entlastung durch Maßnahmen im direkten Bereich der Unterführung

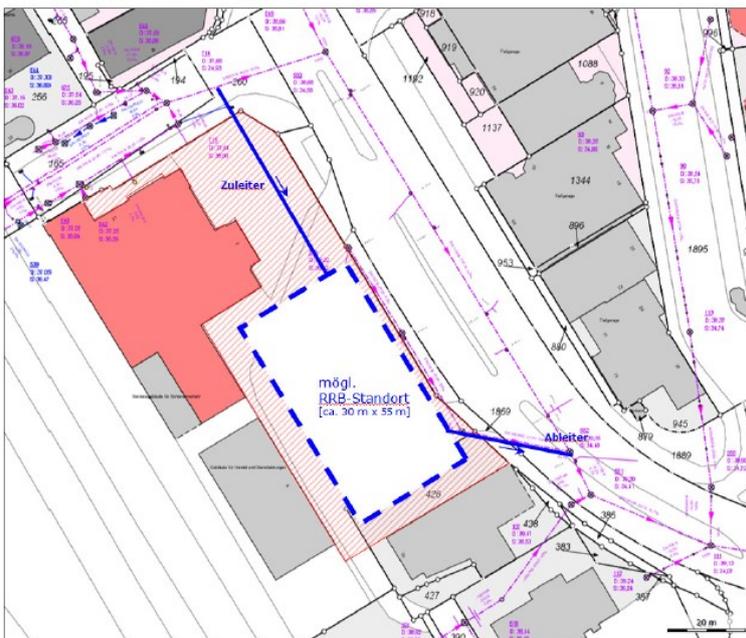
Die ZAP-Berechnungen zeigen Vergrößerungen der Parallelkanäle auf DN 800, bzw. auf DN 1.000. Ein Problem sind die geringen Erdüberdeckungen. Eine weitere Entlastungsmöglichkeit ist ein Stauraumkanal in der Friedensstraße oder in Richtung der Lindenstraße (siehe Roteinträge).





Variante 5: Bau eines Regenrückhaltenbeckens RRB unter dem Bahnhofsvorplatz

Ende Oktober 2015 wurde bekannt, dass von der Stadt im Zuge des 'Rahmenplan Innenstadt' der Bahnhofsvorplatz von der Bahn erworben und umgestaltet werden soll (ca. rot schraffierte Fläche). Der Erwerb ist für 2019 vorgesehen, die Bahn hat bereits Verkaufsbereitschaft signalisiert. Ein unterirdisches RRB in dieser Fläche (blau gestrichelt = mögliches Baufeld) kann die Überstauhäufigkeit in der Bahnhofstraße reduzieren.



3. Weitere Vorgehensweise

Die Planung der Varianten 4 (Stauraumkanal) und 5 (RRB) werden forciert. Das Ziel: Beide Varianten sollen werden durchführbar. Im Jahr 2017: Durchführung der Kanalbauarbeiten in der Unterführung gemeinsam mit der Gehwegesanierung. Der Bau eines Stauraumkanal oder eines RRB kann künftig unabhängig davon erfolgen.

Aufgestellt:
TBR Technische Rheine AöR
14.03.2016

Im Auftrag

gez. Georg Hopp
Entwässerungsplaner

gez. Udo Eggert
Fachbereichsleiter Entwässerung

4. Eingaben

00:08:39

Herr Dr. Vennekötter erklärt, dass es keine Eingaben gebe, die nicht innerhalb einer Abwägung berücksichtigt werden konnten.

5. Bericht zur Entwicklung des Grundstücksmarktes in der Stadt Rheine - Grundstücksmarktbericht 2016 Vorlage: 099/16

00:09.12

Frau Groß de Wente informiert über die Entwicklung des Grundstücksmarktes in der Stadt Rheine. Sie berichtet u. a. über den Immobilienmarkt, die Bodenrichtwerte, den Boden- und Immobilienpreisindex, außerdem über die land- und forstwirtschaftlichen Flächen.

Beschluss:

Der Bauausschuss nimmt die Ausführungen zum Grundstücksmarktbericht 2016 zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis: Kenntnisnahme

**6. Kostensituation Schulzentrum Schotthock
Vorlage: 029/16**

00:19:44

Herr Brauer begrüßt Herrn Borowski vom Büro Borowski und Sasse, der anhand von Plänen die verschiedenen Varianten für die Maßnahmen im Brandschutz und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen an der Bodelschwingschule erklärt. Außerdem weist er auf den Einsatz mobiler Raumsysteme hin, die erforderlich sind, um den benötigten Raumbedarf während der Bauphase im Schulzentrum Schotthock abzudecken. Weiter verweist er auf die hierdurch entstehenden Kosten.

Herr Dr. Konietzko erklärt für die CDU-Fraktion, dass diese dem Vorschlag der Verwaltung mit der Variante 3 folgen werde, obwohl diese teurer sei als die Variante 1. Grund sei, dass die Variante 3 bessere Voraussetzungen für eine eventuell später benötigte Erweiterung biete, da zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Schülerzahlen bekannt seien. Er weist darauf hin, dass es der CDU-Fraktion sehr wichtig sei, dass flexibel auf Schülerzahlen reagiert werden könne.

Herr Weßling schließt sich der Ausführung von Herrn Dr. Konietzko an. Er erklärt, dass sich die SPD-Fraktion auch für die Variante 3 ausgesprochen habe.

Beschluss:

1. Der Bauausschuss nimmt die Darstellung der Kostensituation für das Schulzentrum Schotthock zur Kenntnis.

2. Der Bauausschuss beschließt, dass die Maßnahmen im Brandschutz und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen an der Bodelschwingschule umgesetzt werden. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt während der Bauzeit der Erweiterung und des Umbaus der Nelson-Mandela-Schule Sekundarschule der Stadt Rheine.

Es soll die **Variante 3** mit einer Kostenschätzung in Höhe von **490.000 €** brutto umgesetzt werden. Die Haushaltsmittel sollen für den kommenden Haushalt 2017 zusätzlich zur Verfügung gestellt werden.

3. Der Bauausschuss empfiehlt, dass **321.145,58 €** (91.058,80 € + 200.086,78 € + 30.000 €) für den Einsatz Mobiler Raumsysteme für den kommenden Haushalt 2017 zusätzlich zur Verfügung gestellt werden sollen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**7. Errichtung von Wohnmobilstellplätzen auf dem Gelände des Kanu Club e.V. und im Stadtpark
Vorlage: 105/16**

00:31:32

Herr Weßling erklärt, dass die SPD-Fraktion enttäuscht sei, dass bis zum heutigen Tag keine Vorlage zum Thema Wohnmobilstellplätze erstellt werden konnte und das Thema schon mehr als 12 Jahre den Bauausschuss begleite. Er weist darauf hin, dass Wohnmobilstellplätze einen touristischen Mehrwert für die Stadt Rheine bieten würden und die Innenstadt von Rheine dadurch attraktiver würde. Seitens der SPD-Fraktion habe man konkrete Vorschläge von der Verwaltung eingefordert, die aber bis zum heutigen Zeitpunkt nicht vorgebracht wurden.

Frau Karasch erklärt, dass Sie die Enttäuschung der SPD-Fraktion teilen würde. Sie teilt mit, dass die Vorlage mit den favorisierten Standorten Kanu Club e. V. und Stadtpark fertig gewesen sei, aber auf Wunsch des Bürgermeisters und Kämmerers von der Tagesordnung genommen wurde. Positiv sei allerdings anzumerken, dass Interesse für eine weitere Fläche an die Stadt Rheine herangetragen wurde, welches dann noch größere Möglichkeiten für einen Wohnmobilstellplatz bieten könnte. Dies konnte in die Vorlage noch nicht einfließen, da hierfür mit dem Kreis Steinfurt als Untere Landschaftsbehörde Kontakt aufgenommen werden müsse. Frau Karasch teilt mit, dass ein zweiter Grund gewesen sei, dass die Fläche am Stadtpark seitens des Bürgermeisters kritisch gesehen werde, da der Standort des Hallenbades in unmittelbarer Nähe der Wohnmobilstellplätze angeordnet sein soll. Sie hoffe, dass man noch einmal in die Beratungen mit Herrn Dr. Lüttmann und Herrn Krümpel einsteigen könne, so- dass auch der neue Aspekt in die Vorlage mitaufgenommen und berücksichtigt werden könne. Sie gehe davon aus, dass die Vorlage zeitnah und aktualisiert dem Bauausschuss wieder vorgestellt werden könne.

Herr Siegler teilt mit, dass Frau Rudolph vom Verkehrsverein Rheine ein Treffen mit Vertretern aus dem Kreis Emsland gehabt habe, wo mitgeteilt wurde, dass es im Bereich Meppen/Lingen 30 Wohnmobilstellplätze und in Papenburg 150 Plätze gebe, allerdings in Rheine nur 3 Plätze am Naturzoo zur Verfügung stehen. Er sehe es als notwendig an, dass für die Stadt Rheine die Anzahl der Wohnmobilstellplätze aufgestockt werden müsse.

Herr Dr. Konietzko erklärt, dass es auch für die CDU-Fraktion wichtig sei, dass möglichst bald weitere Wohnmobilstellplätze in Rheine erstellt werden.

Herr Berardis weist darauf hin, dass die SPD-Fraktion nur 10 Wohnmobilstellplätze gefordert habe. Er frage sich, warum sich das Verfahren so lange hinziehe. Außerdem sei von der SPD-Fraktion nicht vom Stadtpark, sondern vom Emsufer als Standort die Rede gewesen.

Frau Karasch erklärt, dass sie mit Herrn Dr. Lüttmann und Herrn Krümpel weitere Gespräche führen werde. Sie weist darauf hin, dass die Einrichtung von Wohnmobilstellplätzen natürlich mit Kosten verbunden sei, die der Kämmerer auch vertreten müsse. Aus ihrer Sicht sollten wenigstens die 8 – 10 Stellplätze auf dem Gelände des Kanuclubs geschaffen werden, da man mit den Verhandlungen sehr weit und außerdem die Kostenverteilung abgesprochen sei.

Herr Brauer weist ausdrücklich darauf hin, dass dies für alle Fraktionen ein wichtiges Thema sei. Ihnen sei klar, dass die Erstellung von den Wohnmobilstellplätzen Kosten verursachen, welche dann vertret- und finanzierbar sein müssen.

**8. Aufstellung von zusätzlichen Parkscheinautomaten
Vorlage: 073/16**

Vor Eintritt in die Tagesordnung wurde TOP 8 abgesetzt.

**9. Benennung einer Fahrradbeauftragten / eines Fahrradbeauftragten bei der Stadt Rheine
Vorlage: 095/16**

00:41:54

Herr Radau erklärt, dass die Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN beantragt haben, zwei Fahrradbeauftragte einzusetzen. Mit dieser Aufgabe sollte ein Mitarbeiter der Verwaltung und ein ehrenamtlich Bürger betraut werden. Dies sei in der Vorlage nicht so übernommen worden. In der Vorlage heißt es: „-Eine zusätzliche Benennung eines einzelnen ehrenamtlichen Beauftragten für den Radverkehr außerhalb der Verwaltung-, wird daher von der Verwaltung für nicht zielführend erachtet.“ Herr Radau weist darauf hin, dass man Herrn Nagelschmidt als ehrenamtlichen Bürger vorgeschlagen habe, da dieser Erfahrungen aus tausenden Radkilometern mitbringe und eventuelle Konfliktherde in der Stadt mit anderen Augen sehe, als jemand aus der Verwaltung. Er erklärt, dass die Fraktion gegen diesen so formulierten Beschluss stimmen werde.

Herr Dr. Vennekötter erklärt, dass sich der Wortlaut der Vorlage insbesondere auf den Begriff „einen Fahrradbeauftragten“ beziehe. Man sei froh, dass Herr Nagelschmidt sich mit so viel Engagement hierfür engagiere, was aber auch andere Bürger tun. Man möchte mit dieser Formulierung erreichen, dass sich alle berufen fühlen und die Möglichkeit haben, sich mit dem internen Fahrradbeauftragten zu vernetzen und zusammenzuarbeiten. Aufgrund dessen habe man dies so formuliert.

Herr Radau verstehe nicht, warum diese beiden nicht von vorn herein zusammenarbeiten, sondern erst durch eine Vernetzung. Er sehe in einer Vernetzung eine Hierarchie, wobei aus seiner Sicht bei einem Team auf gleicher Ebene gearbeitet werde.

Herr Weßling erklärt, dass er die Ausführungen von Herrn Radau unterstütze. Auch er sei der Meinung, dass gerade Herr Nagelschmidt, der sich täglich mit dieser Problematik auseinandersetze, ein Gewinn für die Stadt Rheine sei. Es stelle sich ihm die Frage, wie viel Zeit ein Verwaltungsmitarbeiter für die Tätigkeit als Fahrradbeauftragter aufwenden könne. Herr Weßling ist der Meinung, dass ein ehrenamtlicher Mitarbeiter auf Missstände hinweisen könnte, die von der Verwaltung z. B. so nicht gesehen werden. Er möchte auf den Sachverstand von Herrn Nagelschmidt nicht verzichten.

Herr Dr. Konietzko erklärt, dass die CDU-Fraktion es gut finde, dass von Seiten der TBR eine Person als Fahrradbeauftragter benannt werde. Die Fraktion werde dem Beschluss nur zustimmen, wenn auf der ehrenamtlichen Seite Herr Nagelschmidt berücksichtigt werde, da aus ihrer Sicht eine Person dies nicht alleine schaffen könne. Um für den Radverkehr Verbesserungen zu erhalten, benötige man jemanden, der Probleme aktuell erkennt, deutlich macht, aber auch aus seiner Erfahrung heraus aufzeigt. Mit Herrn Nagelschmidt habe man jemanden, der

sich verantwortlich fühlt, um in der Verwaltung entsprechend aufgenommen zu werden. Nur dieser Regelung könne die CDU-Fraktion zustimmen.

Frau Karasch weist darauf hin, dass sich der Text in der Vorlage nicht gegen eine Zusammenarbeit mit Herrn Nagelschmidt ausspreche, nur sei ein ehrenamtlicher Verwaltungsmitarbeiter ein Novum. Dies sei der Grund gewesen zu sagen, dies sei der Ansprechpartner, der sich mit der Verwaltung vernetze. Er bekomme aber nicht eine förmliche Funktionszuweisung.

Herr Weßling erklärt, dass er so einen ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten wie einen Migrationsbeauftragten sehe. Dieser sei auch nicht ein Mitarbeiter der Verwaltung, gebe aber der Verwaltung entscheidende Hinweise zur Integrationsarbeit.

Herr Brauer fasst zusammen, dass es sinnvoll sei, innerhalb der Verwaltung eine Person zu benennen, die sich speziell mit der Thematik Radwege, Fahrradverkehr in Rheine beschäftige. Daneben soll es eine Person geben, die sehr viel über das Radfahren in Rheine weiß und an die sich Bürgerinnen und Bürger wenden können, um Probleme an die Verwaltung weiter zu transportieren. Dieser Person sollte man einmal im Jahr die Möglichkeit einräumen, im Bauausschuss über die Situation und Entwicklung im Radverkehr zu berichten.

Frau Karasch formuliert die Änderung im Beschlussvorschlag wie folgt. Der letzte Absatz in der Aufzählung wird ausgetauscht gegen die Formulierung:

- ***Zusammenarbeit mit dem für die Interessenvertretung der Radfahrer in Rheine Beauftragten Herrn Nagelschmidt***

Herr Brauer nimmt die Änderung des Beschlussvorschlages auf und lässt über den geänderten Beschlussvorschlag abstimmen.

Geänderter Beschluss:

Der Bauausschuss beschließt, dass innerhalb der Verwaltung eine Beauftragte/ ein Beauftragter für den Radverkehr benannt wird, die/der insbesondere folgende Aufgaben hat:

- Prüfung aller Verkehrsprojekte hinsichtlich der Sicherheit und Attraktivität für den Radverkehr
- Vertretung der Interessen des Radverkehrs im Arbeitskreis Verkehr
- Ansprechpartner für Bürgerinnen und Bürger rund um die Themen Radverkehr und Radfahrsicherheit
- Ausbau des Radverkehrsnetzes
- Bündelung der Informationen zur Radverkehrsförderung
- Unterstützung der Touristikverbände bei Einrichtung, Änderungen oder Ergänzungen von Radrouten (z. B. Radverkehrsnetz NRW)
- *Zusammenarbeit mit dem für die Interessenvertretung der Radfahrer in Rheine Beauftragten Herrn Nagelschmidt*

Abstimmungsergebnis: geändert beschlossen

einstimmig

**10. Nutzungs- und Finanzierungskonzept für das ehemalige Betriebswerk auf "Rheine R" - Südfläche des Bundeseisenbahnvermögens (5911-1 "Rheine R")
Vorlage: 101/16**

00:53:12

Herr Dr. Vennekötter erklärt, dass es 2 Vorlagen für den Bereich „Rheine R“ und Innovationsquartier gebe. Die Einzelheiten zur Vorlage werden von Herr Löckener vorgetragen.

Herr Löckener erklärt, dass sich die Vorlage mit Teilen des ehemaligen Rangierbahnhofes im Bereich des Bahnbetriebswerkes befasse. Er erläutert die Einzelheiten zur Vorlage, die letztendlich zur Beschlussempfehlung geführt haben.

Herr Brauer erklärt zur Beschlussfassung, dass es eine Ergänzung geben müsse, und zwar:

„Der Bauausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Rheine, nachfolgenden Beschluss zu fassen.“

Beschluss:

Der Bauausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Rheine, nachfolgenden Beschluss zu fassen.

Der Rat der Stadt Rheine beschließt, dass das am 7. Juni 2011 beschlossene Modell zum Erhalt und zur Entwicklung von Natur und Landschaft auf der Südfläche des Bundeseisenbahnvermögens auf „Rheine R“ (ehemaliges Betriebswerk) nicht mehr umzusetzen ist.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**11. Sachstandsbericht einschließlich Kosten- und Finanzierungsverfolgung zur Bahnflächenentwicklung "Rheine R" und Innovationsquartier (IV. Quadrant) einschl. Bahnhofsausgang West
Vorlage: 100/16**

01:07:30

Herr Brauer begrüßt Herrn Hamerla vom Büro ASS, der das Projekt Bahnflächenentwicklung in den letzten Jahren gesteuert hat.

Herr Hamerla erläutert den Sachstand mit der Kosten- und Finanzierungsverfolgung zur Bahnflächenentwicklung „Rheine R“ und „Innovationsquartier“ (IV.Quadrant) einschließlich „Bahnhofsausgang West“.

Im Anschluss an den Vortrag von Herrn Hamerla eröffnet Herr Brauer die Diskussion zu diesem Thema.

Herr Dr. Konietzko erklärt, dass es sich bei den Projekten „Innovationsquartier“ und „Rheine R“ um Erfolgsmodelle für die Stadt Rheine handle und diese in vollem Umfang erreicht wären, wenn die Triebwagenhalle Nord auch einer sinnvollen Verwendung zugeführt werden könne. Außerdem bittet er die Kolleginnen und Kollegen aller Fraktionen im Hinblick auf die Querspange, beim Kreistag den Druck zu erhöhen.

Herr Weßling erklärt, dass auch die SPD-Fraktion die Querspange als wichtig erachte, da, wie Herr Hamerla schon sagte, es Interessenten für die Grundstücke gebe, diese sich aber bezüglich eines Kaufes noch zurückhalten. Aus seiner Sicht sei die Querspange unerlässlich für die Stadt Rheine, um auf dem Gebiet der Bahnflächenvermarktung weiter zu kommen. Er weist darauf hin, dass es nicht sein könne, dass Millionenbeträge zur Verfügung gestellt werden und man dann mit der Umsetzung der Querspange allein gelassen werde. Auch er bittet die Fraktionen, auch über den Kreistag hinaus, den Druck für eine Querspange zu erhöhen.

Frau Karasch erklärt, dass man in der Junisitzung des Kreistages anwesend sein werde, um das Projekt Querspange vorzustellen und hierfür zu werben. Vorab werde man das Gespräch mit den Kreistagsfraktionen suchen. Dies sei wichtig, damit der Kreis Steinfurt in 2017 mit dem Fördergeber die Einplanung der Mittel besprechen könne. Aus Sicht von Frau Karasch sei es wichtig darzustellen, dass die Querspange nicht nur für die Stadt Rheine und das Gewerbegebiet wichtig sei, insbesondere auch eine überregionale verkehrliche Bedeutung habe.

Herr Siegler fragt an, ob man an die Stelle der Triebwagenhalle die Radstation ansiedeln könne, zudem man eine Zufahrtsmöglichkeit von der Bahnunterführung hätte. Weiter könne ein weiteres Grundstück dann vermarktet werden und der Erlös für weitere investive Projekte genutzt werden.

Herr Hamerla erklärt, dass das Problem dieser Fläche nicht der Standort für eine Radstation sei, sondern, dass der Fördertopf für eine Radstation mit Serviceangebot zurzeit kein Geld habe. Er teilt mit, dass es einen weiteren Fördertopf gebe, der noch in Anspruch genommen werden könne. Dieser sei allerdings nur für Radabstellanlagen vorgesehen. Herr Hamerla erklärt, dass man an diesem Thema mit Nachdruck weiterarbeiten werde. Weiter weist Herr Hamerla darauf hin, dass die nördliche Triebwagenhalle schon hätte vermarktet werden können, man aber als Zugang zur Innenstadt eine nutzungsbezogene und bauliche Toplösung benötige. Zurzeit arbeite man an einer guten provisorischen Nutzung.

Herr Dr. Vennekötter erklärt, dass man geprüft habe, ob die Radstation in die Triebwagenhalle gebaut werden könne. Allerdings würde es enorme Schwierigkeiten innerhalb des bestehenden Gebäudes geben, um einen Zugang zur Radstation zu schaffen. Er erklärt, dass eine Radstation in der Triebwagenhalle keine Option sei.

Am Ende dankt Herr Brauer Herrn Hamerla für sein Kommen und wünscht eine gute Heimreise.

Beschluss:

Der Bauausschuss nimmt den Sachstandsbericht zu der Kosten- und Finanzierungsverfolgung der Entwicklung der ehemaligen Bahnflächen „Rheine R“ und Innovationsquartier (IV. Quadrant des Bahnhofs) einschließlich „Bahnhofsaustrag West“ zur Kenntnis. Der Sachstandsbericht umfasst die Gesamtmaßnahme unter Berücksichtigung der Förderung (Städtebauförderung und GVFG).

Abstimmungsergebnis: Kenntnisnahme

12. Zwischenbericht "Neue LSA-Steuerung auf dem Ring" - mündlicher Bericht

01:44:13

Herr Dr. Vennekötter erklärt zu Beginn, dass der vorliegende Sachstandsbericht für die neue Ampelschaltung dem Vorstand der TBR schon vorgetragen wurde. Herr Roling werde nun auch dem Bauausschuss den Sachstandsbericht vorstellen.

Herr Roling erklärt anhand einer Präsentation ausführlich den Sachstand zur neuen Ampelschaltung auf dem Ring.

Im Anschluss fragt Herr Radau, ob es richtig sei, dass bei einer Blockschaltung der Fußgänger eine bestimmte Laufgeschwindigkeit haben müsse, um die Straße in einem Zug zu überqueren. Das heißt, dass der Fußgänger bei „Grün“ losgehe, und wenn er es nicht schaffe, bei „Rot“ in der Mitte stehen bleiben müsse.

Herr Roling erklärt, dass nicht nur für eine Blockschaltung, sondern grundsätzlich nach den geltenden Richtlinien zur Bemessung von Lichtsignalanlagen, von der durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit eines Fußgängers von 1,2 m/s ausgegangen werde. Die Bemessung für die Mindest-Freigabezeit der Fußgänger bei zwei hintereinanderliegenden Furten (Mittelinsel) mit Blockschaltung erfolge so, dass bei einer durchschnittlichen Laufgeschwindigkeit der Signalgeber auf „ROT“ schaltet, wenn die Mitte der zweiten Fahrbahn erreicht ist. Die letzten Meter laufe man dann „gegen ROT“, was der „GELB“-Zeit im Kfz-Verkehr entsprechen würde. Da die Pkws während dieses Zeitraums noch nicht Grün erhalten, laufe der Fußgänger in einem geschützten Bereich bis an den Fahrbahnrand.

Herr Radau weist darauf hin, dass ältere Menschen evtl. mit Gehbehinderung oder Personen mit Kinderwagen und Kind an der Hand dieses Tempo nicht schaffen können und somit auf der Mittelinsel anhalten müssen. Er sehe diese Situationen dann als sehr gefährlich an.

Herr Roling erklärt, dass Fußgänger, die nicht direkt zu Grünbeginn starten oder langsamer als die angesetzte Gehgeschwindigkeit laufen würden, auf der Mittelinsel einen Stopp einlegen müssten.

Radfahrer könnten aber, da sie das Fußgänger-Signal auf der Mittelinsel und am gegenüberliegenden Fahrbahnrand nicht beachten müssten, die Furt ohne Stopp überqueren.

Geändert habe sich, dass die Schaltung jetzt eindeutiger sei, da alle Signalgeber gleichzeitig auf „Rot“ oder auf „Grün“ geschaltet werden. Hierdurch würde der Konflikt zwischen abbiegenden Kfz und Fußgängern verringert. Er erklärt, dass es sicher eine Frage der Abwägung sei, welche Form der Schaltung sicherer sei und zur Leistungsfähigkeit der Anlage passe. Es habe eine Entscheidung für das neue Schaltungssystem gegeben.

Weiter weist Herr Radau auf die Tatsache hin, dass der CO₂-Ausstoß durch die neue Ampelschaltung reduziert werden solle. Das, was er jetzt sehe, sei kein fließender Verkehr, sondern stockender und stehender Verkehr vor den Ampeln. An der Kreuzung Neuenkirchener Straße/Salzbergener Straße habe er zum Beispiel beobachtet, dass die Umlaufzeit der Ampel 90 Sekunden betrage. Wenn dann aber die Rotphase 75 oder 55 Sekunden und die Grünphase nur 15 Sekunden betrage, brauche man sich über stockenden Verkehr auf dem Ring nicht zu wundern. Ein zweites Problem sehe Herr Radau bei Linksabbiegern zum Thie oder zur Poststraße aus Richtung Salzbergener Straße. Dort habe man eine Grünphase von 9 Sekunden, sodass günstigstenfalls 3 Pkws durchkommen. Wenn dort aber 12 Pkws links abbiegen möchten, verursache dies einen Rückstau auf die Geradeausspur. Aus Richtung Neuenkirchener Straße kommend gebe es oft einen Rückstau bis zur Volkshochschule/Brücke, da auch dort nicht genügend Pkws während der Grünphase durch die Ampel kommen.

Herr Roling erklärt, dass innerhalb der 90 Sekunden Umlaufzeit die Rot-, Gelb- und Grünphasen aller Verkehrsströme verteilt werden müssen. Wenn er dem einen zusätzliche „Grün-Zeit“ dazugebe, müsse er sie dem anderen abziehen. Er weist darauf hin, dass man nicht nur eine Fahrtrichtung betrachten könne, sondern den gesamten Knotenpunkt in Verbindung mit allen folgenden Knotenpunkten sehen müsse. Im Zuge der Neuplanung sei diese Lösung die Beste, die bei der Betrachtung der Situation ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen herausgekommen sei. Ziel war u. a., dass der Hauptverkehrsstrom koordinierte Grünphasen an den Ampeln auf dem Ring erhalten solle.

Der Verkehrsfluss stieße während der Morgen- und Abendspitze an seine Grenzen.

Durch die Verkürzung der Umlaufzeit von ehemals 100 Sekunden auf 90 Sekunden hätte sich auch die Verteilung der Grünzeiten verringert; die Wartezeit für den Radfahrer und Fußgänger konnte aber reduziert werden.

Herr Siegler möchte wissen, wie die Taster der Fußgänger zum Anfordern von Grün geschaltet seien.

Herr Roling erklärt, dass der Fußgänger automatisch freigegeben werde, wenn ein Kraftfahrer über die Induktionsschleife „Grün“ angefordert habe. Im Nachtprogramm gehe dies nicht automatisch.

Frau Willers kann die Ausführungen von Herrn Radau bestätigen. Aus ihrer Sicht habe man mit dem neuen System diverse Gefahrenpunkte geschaffen. Einmal die Linksabbiegespur an der Salzbergener Straße/Neuenkirchener Straße in Richtung Thie und Poststraße mit dem Rückstau auf die Mittelspur; aber auch die Rechtsabbiegespur zur Neuenkirchener Straße werde aus ihrer Sicht nicht angenommen. Mehrfach stehen auf dieser Spur immer noch Pkws, die geradeaus weiterfahren. Auch hier sehe sie die Rechtsabbiegemöglichkeit nicht als Verbesse-

rung an. Sie würde sich wünschen, dass für diesen Bereich eine andere Lösung gefunden werde.

Herr Brauer erklärt, dass er an 3 Stellen auf dem Ring große Schwierigkeiten sehe und zwar:

- a) Die Linksabbiegespur auf der Salzbergener Straße Richtung Thie und Poststraße sei ständig blockiert, sodass die Einfädelspur für die Linksabbieger zu kurz sei. Daraufhin gebe es einen Rückstau auf die Mittelspur, so dass die Pkws, die geradeaus fahren möchten, nicht bis zur Ampel vorfahren können.
- b) Bezüglich der Nachtschaltung „Rot“ könne er berichten, dass er um 23:00 Uhr von der Osnabrücker Straße zur Neuenkirchener Straße gefahren sei. Er habe an jeder Ampel, egal mit welcher Geschwindigkeit er gefahren sei, „Rot“ gehabt, obwohl von rechts und links weder ein Auto noch ein Fußgänger ein Signal angefordert habe.
- c) An der Kreuzung Konrad-Adenauer-Ring/Hansaallee sei es mit der alten Ampelschaltung so gewesen, dass, wenn man aus Richtung Hopsten gekommen sei und die Ampelanlage vor der Kreuzung Konrad-Adenauer-Ring „Grün“ hatte, auch die Ampel Hansaallee „Grün“ gehabt habe. Mit neuer Regelung bekomme man an der ersten Ampel „Grün“, wobei die Ampel Hansaallee „Rot“ habe, was einen enormen Rückstau verursache. Folge sei, dass der Verkehr aus der Ludgeristraße kaum eine Chance habe, zügig in den Kreuzungsbereich hereinzufahren, da es sich in dem gesamten Kreuzungsbereich hinein stauet.
Auch die Fußgängerampel weiter über den Konrad-Adenauer-Ring war früher mit der Kreuzung geschaltet. D. h., wenn der Verkehr „Grün“ hatte, konnte der Fußgänger ein paar Sekunden später gehen. Dies sei jetzt nicht mehr der Fall. Er bezweifle, ob an dieser Stelle das Programm der LSA richtig funktioniere.

Weiter berichtet Herr Brauer, dass auch viele Bürgerinnen und Bürgern den Anschein haben, dass das neue LSA-System noch nicht richtig funktioniere. Es tauchen Fragen auf, ob noch nachgebessert oder noch daran gearbeitet werde.

Dr. Konietzko erklärt, dass auch er das Gefühl habe, dass die Situation auf dem Ring nicht besser geworden sei. Er wisse natürlich, dass man sich an neue Dinge erst gewöhnen müsse, wie z. B. die Rechtsabbiegespur von der Salzbergener in die Neuenkirchener Straße, aber die Linksabbiegespur zum Thie und Poststraße könne so nicht bleiben und müsse nachgebessert werden. Er bittet, die Situation ernst zu nehmen und alles noch einmal technisch zu überprüfen, da aus seiner Sicht deutliche Nachbesserungen erforderlich seien.

Herr Brauer dankt Herrn Roling für den Sachstandsbericht und bittet, das System noch einmal nachzuarbeiten und zu prüfen, ob die jetzige Lösung wirklich der Idealfall sei.

Optimierung der Lichtsignalanlagen **- Sachstandsbericht zur neuen Ampelschaltung auf dem Ring -**

Im Bauausschuss vom 9. Juni 2011 (226/11) sind die Maßnahmen zur Optimierung der Lichtsignalanlagen vorgestellt worden. Zudem ist im Bauausschuss am 20. März 2014 eine Information zum Sachstand eingebracht worden.

Mittlerweile konnten die Anlagen auf dem inneren Ring umgestellt werden. Durch die Änderungen bei der Ampelschaltung am inneren Ring gibt es vielfach Nachfragen. Die Optimierung ist so ausgerichtet, dass möglichst alle Verkehrsteilnehmer profitieren. Während für die Radfahrer z. B. eigene Signalgeber installiert wurden, ist für den Bus ein neues Beschleunigungssystem eingerichtet worden, und der Autofahrer kann die verbesserte Koordinierung der Lichtsignalanlagen für sich nutzen. Doch auch für den Fußgänger sind Verbesserungen eingeplant worden. So wirkt sich insbesondere für den Fußgänger, der ungeschützt im Freien steht, die Verkürzung der Umlaufzeit positiv aus.

Wesentliche Änderungen an den 20 Anlagen:

Verkürzung der Umlaufzeit von 100 sec. auf 90 sec.

Während bislang die Umlaufzeit, d. h. die Zeit, in der alle Verkehrsteilnehmer einmal im Signalprogramm „GRÜN“ erhalten, bei 100 sec. lag, so ist sie auf 90 sec. reduziert worden. Dies verkürzt die Wartezeit.

Automatische Freigabe der Fußgänger-/Radfahrerfurt

Die Fußgänger- und Radfahrerfurten werden im Tagesprogramm auch ohne Betätigen des Tasters automatisch auf „GRÜN“ geschaltet. Diese Maßnahme verhindert unnötige Wartezeiten und war bisher ein grundlegender und berechtigter Kritikpunkt.

Einführung der „Blockschaltung“

Eine weitere Neuerung ist die sogenannte Blockschaltung an den Fußgängerfurten. An Furten mit Mittelinsel wurden die Signalgeber bisher „progressiv“ geschaltet. D. h. alle Signalgeber gingen gleichzeitig auf „GRÜN“; danach ist zunächst der Signalgeber auf der Mittelinsel auf „ROT“ geschaltet worden, und später sind dann die außenliegenden Signalgeber auf „ROT“ geschaltet worden. Dies sollte ein Weiterlaufen der Fußgänger von der Mittelinsel ermöglichen, aber gleichzeitig ein Betreten der Furt vom Fahrbahnrand aus verhindern. Bei dieser Schaltung gab es vermehrt Probleme zwischen abbiegenden Autofahrern und Fußgängern:

Während der Fußgänger, der die Mittelinsel verlässt, am außenliegenden Signalgeber noch sein „GRÜN“ sieht, sieht der Autofahrer das „ROT“ des Fußgängers auf der Mittelinsel. Konflikte im Abbiegevorgang zwischen Fußgänger und Kraftfahrer sind vorprogrammiert.

Bei der Blockschaltung gehen alle Signalgeber der Fußgängerfurt gleichzeitig auf „GRÜN“ und dann gleichzeitig auf „ROT“. Dies ist für alle Verkehrsteilnehmer verständlicher und sicherer.

Die Bemessung für die Mindest-Freigabezeit der Fußgänger bei zwei hintereinanderliegenden Furten (mit Mittelinsel) mit Blockschaltung erfolgt so, dass bei einer durchschnittlichen Laufgeschwindigkeit der Signalgeber auf „ROT“ schaltet, wenn die Mitte der zweiten Fahrbahn erreicht ist. Die letzten Meter läuft man dann gegen „ROT“, was der „GELB“-Zeit im Kfz-Verkehr entsprechen würde. Dies hat zur Folge, dass Fußgänger, die nicht direkt zu Grünbeginn starten oder etwas langsamer laufen, auf der Mittelinsel einen Stopp einlegen müssen. In Abwägung zu den Konflikten mit abbiegenden Kraftfahrzeugen bei der bisherigen Schaltung ist die Blockschaltung die bessere Lösung. Sie entspricht dem Stand der Verkehrstechnik.

Eigene Signalgeber für Radfahrer

Radfahrer haben die Radfahrersignale am Fahrbahnrand und Fußgänger die Fußgängersignale zu beachten. Wenn auf der Mittelinsel das Fußgängersignal auf „ROT“ geschaltet wird, braucht der Radfahrer dies nicht zu beachten und kann die gesamte Fahrbahn queren, ohne auf der Mittelinsel anhalten zu müssen. Fußgänger müssen bei „ROT“ auf der Mittelinsel warten. So wird die höhere Geschwindigkeit des Radfahrers zu dessen Vorteil genutzt.

Erneuerung des Busbeschleunigungssystems

Der Bus meldet sich über Türschließkontakte an der Ampel an. Während sich früher der Bus von Ampel zu Ampel an- bzw. abgemeldet hatte, um Vorrang zu bekommen, wird er sich künftig erst anmelden, wenn sich die Tür an der letzten Haltestelle vor der Ampel geschlossen hat. So werden unnötig frühe Anmeldungen an der Ampel verhindert.

Blindenakustik an der Kreuzung Kardinal-Galen-Ring/Osnabrücker Straße
Es wurden akustische Signale für Sehbehinderte installiert.

Alles-Rot-Schaltung im Nachtprogramm

In der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr werden bei fehlendem Verkehr alle Ampeln auf „ROT“ geschaltet. Der jeweils erste Ankommende, der das Signal anfordert, erhält dann sofort „GRÜN“ und braucht keine Umlaufzeit abzuwarten.

Neue Spuraufteilungen an drei Kreuzungen

1. Kreuzung Salzbergener Straße/Neuenkirchener Straße

Ab 15. Januar 2016 gibt es in der Salzbergener Straße eine neue Spuraufteilung. So dient aus Richtung Salzbergen kommend der rechte Fahrstreifen, der bisher für den Geradeausverkehr und den Rechtsabbieger genutzt werden konnte, nur noch dem Rechtsabbieger in die Neuenkirchener Straße. Diese Aufteilung mit einem separaten Rechtsabbieger bietet den Vorteil, dass durch die Signalisierung mit einem zusätzlichen Rechtspfeil der abbiegende Kraftfahrer künftig auch freigegeben wird, wenn die Fußgänger keine Freigabe haben. So kann der Rechtsabbieger die zusätzlichen Grünzeiten für das Abbiegen in die Neuenkirchener Straße nutzen. Damit dürfte dieser neuralgische Punkt mit teilweise langen Wartezeiten entschärft sein.

2. Kreuzung Salzbergener Straße/Konrad-Adenauer-Ring

Ab 1. Dezember 2015 dient der aus Richtung Salzbergen kommende rechte Fahrstreifen dem Geradeausverkehr und dem Rechtsabbieger. Die anderen beiden Fahrstreifen sind als Linksabbiegespuren markiert. Die neue Aufteilung für ein doppeltes Linksabbiegen hat sich aus den aktuellen Verkehrsdaten ergeben, sodass künftig den starken Verkehrsströmen in Richtung Bodelschwinghbrücke besser Rechnung getragen wird.

3. Kreuzung Osnabrücker Straße/Hansaallee

Ab 20. November 2015 dient der rechte Fahrstreifen nur noch dem Rechtsabbieger. Der mittlere Fahrstreifen ist für den Geradeaus- und Linksabbieger vorgesehen. Der linke Fahrstreifen ist als reiner Linksabbiegefahrstreifen markiert. Diese neue Aufteilung der Spuren bringt insbesondere Vorteile für den Bus, der bisher in der kombinierten Spur aus Recht- und Geradeausverkehr häufig hinter den rechts abbiegenden Fahrzeugen warten musste, die dem parallel geführten Fußgänger Vorrang einräumen mussten. Künftig kann der geradeaus in Richtung Emsstraße fahrende Bus zusammen mit dem Hauptstrom der Linksabbieger die Kreuzung zügig passieren.

Im Auftrag

Roling

13. "Historische Meile" (C6)
1. Bauabschnitt: Münsterstraße von Münstermauer bis Emsstraße (5943-0065)
I. Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben
II. Festlegung des Bauprogramms
Vorlage: 107/16

02:27:11

Frau Karasch berichtet, dass es für die Grundprinzipien der Gestaltung des Bereiches Münsterstraße durch den Bauausschuss einen Beschluss gegeben habe. Sie erklärt die Grundprinzipien für den Umgang mit den historisch bedeutsamen Raumstrukturen und teilt mit, dass es intensive Gespräche mit den Mitgliedern des Innenstadtvereins und der IG Stadtgeflüster gegeben habe, welche auch weiter stattfinden sollen.

Zum heutigen Beschluss erklärt Frau Karasch, dass es unterschiedliche Grundauffassungen für die Gestaltung des Bereiches gebe, wobei 3 Varianten zur Auswahl stehen. Sie erklärt, dass die Verwaltung die Grundprinzipien der weichen Separation ohne Hervorhebung der Seitenbereiche aufgreife und das Pflaster in einem modernen zeitlosen Format favorisiere. Seitens der IG Stadtgeflüster sei die Ausgangslage eine andere. Bei ihnen sollen die Seiten- und Fahrbahnbereiche durch eine unterschiedliche Pflasterung deutlich hervorgehoben werden, wobei aus ihrer Sicht die Variante 2 als Kompromissvorschlag zu sehen sei. In dieser Variante erhalte die Mitte eine starke Aufteilung in einen Seiten- und Innenbereich, wobei sich die Gestaltung des Außenbereiches zurücknehme, indem das Pflasterformat den Vorschlag der Verwaltung aufgreife. Sie erklärt, dass die Begründung für den Verwaltungsvorschlag und die weitere Planung in der Vorlage ausführlich dargelegt wurde. Außerdem habe man einige Musterplatten mitgebracht, die in Farbe und Material den Verwaltungsvorschlag aufgreifen.

Herr Dr. Vennekötter erklärt, dass es im Dezember die Offenlage gegeben habe, wofür Probeflächen gepflastert worden seien. Da sich das längliche Plattenformat bei den Probeflächen nicht bewähren konnte, habe man für den Verwaltungsvorschlag (Variante 1) das Format des Poststeinstraßenpflasters favorisiert. Hierfür werden im äußeren Bereich größere Platten verwendet, die in der Mitte mit einer Zweierreihe schmalerer Platten kombiniert werden. Die nicht wasserführende Rinne werde als Leitlinie aufgenommen und in gleicher Materialität, aber gefräst, ausgeführt. In gleicher Weise erklärt Herr Dr. Vennekötter die anderen Vorschläge.

Herr Dr. Konietzko erklärt, dass es eine schwierige Entscheidung für die Fraktion gewesen sei, da man dieses Thema auch in Bezug auf Nachhaltigkeit für den gesamten Bereich sehen müsse. Außerdem habe es in der CDU-Fraktion verschiedene Meinungen hierzu gegeben. Er möchte wissen, wie sich der Regenwasserablauf auf der Münsterstraße gestalte, da diese, nicht wie die Emsstraße, ein Gefälle habe. Außerdem möchte er wissen, wie sich das Muster auf Straßen mit unterschiedlicher Breite verhalte, um ein einheitliches Bild zu erhalten.

Herr Forstmann erklärt, dass es eine Scheinrinne und eine echte wasserführende Rinne geben werde. Der echten Rinne werde das Flächenwasser zugeführt und weiter über ein Gefälle zum Einlauf geleitet.

Herr Dr. Vennekötter erklärt, dass die Aufteilung im Sinne des weichen Separationsprinzips im weiteren Verlauf der historischen Meile proportional angepasst werde.

Herr Weßling erklärt, dass allen bewusst sein sollte, dass man heute eine Entscheidung für die nächsten 20 - 30 Jahre treffen werde. Er halte die Überlegungen der IG Stadtgeflüster für wichtig, um die historische Meile im Auge zu behalten. Wenn man dem Vorschlag der IG Stadtgeflüster folgen würde, bestünde die Möglichkeit, die historische Meile so darzustellen, wie sie früher geführt worden sei.

Frau Karasch weist noch einmal darauf hin, dass es den Beschluss für die Grundprinzipien der historischen Meile schon gegeben habe. Sie erklärt, dass der historische Charakter nicht allein durch eine Pflasterung dargestellt werden könne, sondern auch z. B. das Beleuchtungskonzept und andere gestalterische Aspekte wichtig seien. Wenn jetzt von dem beschlossenen Grundprinzip abgewichen würde, müsse man sich darüber im Klaren sein, dass dann der Bereich gesondert wahrgenommen werde und die Einheitlichkeit der Pflasterung der Fußgängerzonenbereiche unterbrochen würde.

Herr Siegler erklärt, dass er den Eindruck habe, dass man mit der jetzigen Diskussion wieder zu einem Prinzip zurück möchte, welches eigentlich schon erledigt gewesen sei. Da das Prinzip der weichen Separation, welches gut in unterschiedlich breiten Straßen umgesetzt werden könne, favorisiert werde, sollte man seines Erachtens auch dabei bleiben.

Herr Dr. Konietzko erklärt, dass man die Grundprinzipien, die festgelegt worden seien, berücksichtigen müsse. Er erklärt, dass die Mehrheit der CDU-Fraktion die Variante 3 bevorzuge.

Herr Lenz erklärt, dass die Variante 3 vom Muster her einheitlicher, für ihn dadurch aber langweiliger aussehe. Er favorisiere die Variante 1, da diese den unterschiedlichen Breitenverhältnissen der Straßen sehr entgegenkommen würde.

Herr Brauer erklärt, dass ihm die Variante der Verwaltung in Bezug auf die weiche Separation noch zu hart sei. Seines Erachtens sollte man einen Stein 24 cm x 24 cm miteinplanen, damit die Ansicht noch weicher werde. Außerdem könnte man später bei einer Pflasterung des Marktplatzes diesen Stein wieder mit aufnehmen.

Herr Dr. Vennekötter erklärt zur weichen Separation, dass dieser Begriff dehnbar sei. Zuerst drücke es aus, dass keine Rinne mit einem Absatz gewollt sei. Bei der Variante der Verwaltung habe man 3 Steinformate gewählt, weil sie für die Planung von schmaleren Straßen mehr Flexibilität bieten können. Er erklärt, dass diese 3 Steinformate später, wenn eine Lösung für den Marktplatz gesucht werde, flexible Möglichkeiten bieten.

Herr Löckener erklärt, dass die verschiedenen Steinformate, die für die mittlere Gasse gewählt wurden, aufgrund ihres Charakters und ihrer Ähnlichkeit mit der Ansicht eines historischen Natursteines genommen wurden, da auch bei einem Natursteinpflaster verschieden große Steine erlegt werden.

Herr Siegler merkt an, dass es zurzeit auf dem Marktplatz 5 - 6 verschiedene Pflasterarten gebe, die sehr unruhig wirken. Die Einfachheit einer Pflasterung könne durch die Beleuchtung, die Grüngestaltung und das Mobiliar ergänzt werden.

Herr Dr. Konietzko beantragt eine kurze Unterbrechung, damit sich die Fraktionen noch einmal beraten können.

Herr Brauer unterbricht die Sitzung für 10 Minuten (20:00 – 20:10 Uhr).

Nach Beendigung der Unterbrechung erklärt Herr Brauer, dass er eine neue Variante einbringen möchte, die für die Mittelzone nur ein Steinformat in der Größe 24 x 24 cm vorsehe.

Herr Siegler weist darauf hin, dass, je akzentuierter der Mittelteil herausgearbeitet werde, man zum späteren Zeitpunkt Schwierigkeiten mit einem sanften Übergang z. B. zum Bereich des Marktplatzes bekomme könnte.

Herr Dr. Konietzko erklärt, dass sich die CDU-Fraktion mehrheitlich für die Variante 1 entschieden habe.

Herr Weßling erklärt, dass die SPD-Fraktion sich auf die Variante 3 geeinigt habe.

Beschluss:

Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben

Der Bauausschuss nimmt die Anregungen aus der Bürgerbeteiligung zur Kenntnis und beschließt den Ausbau der Münsterstraße von Münstermauer bis Emsstraße gemäß der vorgeschlagenen Entwurfsplanung.

Einzelne Beschlussvorschläge siehe Begründung

Zu II: Festlegung des Bauprogrammes

Der Bauausschuss beschließt nachfolgendes Bauprogramm für den Ausbau der Straße:

„Historische Meile“ (C6) - 1. Bauabschnitt: Münsterstraße von Münstermauer bis Emsstraße

Ausbau der Fußgängerzone als niveaugleiche Verkehrsfläche:

1. Mischfläche mit Unterbau und einer Decke aus Betonsteinpflaster mit Natursteinvorsatz
2. Grünbeete mit Baumbepflanzung
3. Straßenentwässerung mit Anschluss an die Kanalisation
4. betriebsfertige elektrische Straßenbeleuchtung

Herr Brauer lässt über den Beschlussvorschlag zu I. abstimmen:

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich bei
 6 Gegenstimmen und
 2 Enthaltungen

Herr Brauer lässt über den Gesamtausbau/das Bauprogramm zu II. abstimmen:

Abstimmungsergebnis: einstimmig

- 14. Ausbau der Straße Hohe Heideweg von Nielandstraße bis Norgerweg (53014-3712)**
I. Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger
II. Festlegung der Herstellungsmerkmale
III. Satzung über die Herstellungsmerkmale
Vorlage: 102/16

03:19:48

Seitens der Verwaltung wird auf die Vorlage verwiesen.

Beschluss:

Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den eingegangenen Anregungen und Bedenken

Beschlussvorschläge siehe Begründung

Zu II: Festlegung der Herstellungsmerkmale

Der Bauausschuss beschließt nachfolgende Herstellungsmerkmale für den Ausbau der Straße Hohe Heideweg von Nielandstraße bis Norgerweg:

Hohe Heideweg von Nielandstraße bis Norgerweg (Tempo 30-Zone)

Es ist ein Ausbau im Separationsprinzip vorgesehen.

a) Fahrbahn:

- Herstellung einer asphaltierten Fahrbahn , eingefasst von Rundbordsteinen $r = 5,0$ cm, in Zufahrten und Querungsbereichen abgesenkt auf $r = 2,0$ cm, mit Unterbau, Belastungsklasse BK 1,0 (früher Bauklasse IV) RStO, in einer Breite von 5,50 m

b) Begrünung:

- Anlegung von Grünbeeten mit Unterpflanzung im Bereich der Fahrbahn in einer Breite von 1,25 m

c) Gehwege:

- Herstellung von beidseitigen Gehwegen in einer Breite von 1,75 m, aus grauen Betonsteinpflasterplatten d= 8,0 cm mit Unterbau, in den Zufahrten aus grauem Betonsteinpflaster d = 8,0 cm mit Unterbau

d) Entwässerung:

- Herstellung von 30 cm breiten Entwässerungsrinnen und Einbau von Straßenabläufen mit Anschluss an die vorhandene Kanalisation

e) Straßenbeleuchtung:

- Betriebsfertige elektrische Straßenbeleuchtung mit einer Lichtpunkthöhe von 6,00 m.

Beschluss des Rates:

Zu III: Satzung über die Herstellungsmerkmale

Der Rat der Stadt Rheine beschließt auf Empfehlung des Bauausschusses den Entwurf der Satzung über die Herstellungsmerkmale für den Ausbau der Straße Hohe Heideweg von Nielandstraße bis Norgerweg im Geltungsbereich der Bebauungspläne Nr. 286-I, Kennwort: "Mesum – Nord I" und Nr. 191, Kennwort: "Dannenkamp".

S a t z u n g
über die Herstellungsmerkmale für den Aus-
bau der Straße Hohe Heideweg
von Nielandstraße bis Norgerweg
der Stadt Rheine
vom _____

Gem. §§ 7 Abs. 1 und 41 Abs. 1 Buchstabe f der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV.NRW. S. 666), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. Juni 2015 (GV.NRW S.496), hat der Rat der Stadt Rheine durch Beschluss vom _____ folgende Satzung über die Herstellungsmerkmale für den Ausbau der Straße Hohe Heideweg von Nielandstraße bis Norgerweg im Geltungsbereich der Bebauungspläne Nr. 286-I, Kennwort: "Mesum – Nord I" und Nr. 191, Kennwort:"Dannenkamp" erlassen.

Die o. g. Straße ist abweichend von § 9 Abs. 1 der Satzung der Stadt Rheine über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen vom 22. Dezember 1975 in der z. Z. geltenden Fassung endgültig hergestellt, wenn Grunderwerb und Freilegung

abgeschlossen sind und sie folgende Teileinrichtungen und Herstellungsmerkmale aufweist:

Hohe Heideweg von Nielandstraße bis Norgeweg (Tempo-30-Zone)

Ausbau im Separationsprinzip mit:

5. Fahrbahn in Asphalt mit Unterbau
6. Grünbeete mit Unterpflanzung
7. Gehwege aus grauen Betonsteinpflasterplatten mit Unterbau, in den Zufahrten graues Betonsteinpflaster mit Unterbau
8. Straßenentwässerung mit Anschluss an die Kanalisation
9. Betriebsfertige elektrische Straßenbeleuchtung

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**15. Ausbau Friedhofstraße (Aloysiusstr. - Jägerstraße) (53014-551)
Offenlage der Ausbauplanung
Vorlage: 090/16**

03:20:13

Seitens der Verwaltung wird auf die Vorlage verwiesen.

Beschluss:

Der Bauausschuss nimmt den Ausbautentwurf zur Kenntnis und beschließt dessen Offenlage in den Diensträumen der Technischen Betriebe Rheine im Neuen Rathaus.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**16. Ausbau Sadelstraße (Dreierwalder Str. - Peterstr.)
und westl. Karlstraße (53014-600)
im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 198
Kennwort: " Hansastraße Süd"
Offenlage der Ausbauplanung
Vorlage: 071/16**

03:20:35

Seitens der Verwaltung wird auf die Vorlage verwiesen.

Beschluss:

Der Bauausschuss nimmt den Ausbautwurf zur Kenntnis und beschließt dessen Offenlage in den Diensträumen der Technischen Betriebe Rheine im Neuen Rathaus.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**17. Ausbau der Albert-Stienemann-Straße (53014-3709)
I. Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den Eingaben der Anlieger
II. Festlegung der Herstellungsmerkmale
III. Satzung über die Herstellungsmerkmale
Vorlage: 106/16**

03:21:00

Herr Dr. Vennekötter weist darauf hin, dass der heutige Beschluss sich auf den baulichen Ausbau beziehe und nicht auf die Bildung einer Erschließungseinheit.

Herr Kahle bittet, im Sinne einer gerechten großräumigen Lösung zu prüfen, ob mit noch weiteren Nebenstraßen, wie z. B. Thiestraße, Nielandstraße, Albert-Stienemann-Straße, Heinrich-Hembrock-Straße, Josef-Schepers-Straße, eine gesamte Erschließungseinheit gebildet werden könne, da alle Straßen in gleichen Maßen Nutzen aus dem Ausbau ziehen können. Vor dem Hintergrund der aktuellen Rechtsprechung und der veränderten gesetzlichen Grundlage des § 130 (2) Satz 3 BauGB könnte dies evtl. möglich und somit ein Beitrag zu einer zufriedenstellenden Lösung sein. Außerdem bittet er die Verwaltung, darauf zu achten, dass nur qualifizierte und zuständige Personen Auskunft zu Beiträgen und Beitragszahlungen erteilen.

Herr Dr. Vennekötter erklärt, dass dies schon veranlasst und darauf hingewiesen worden sei. Bei Fragen zu Beitragszahlungen und Beitragsrecht sei immer auf die Bauverwaltung zu verweisen. Aber auch dort werde man sich bezüglich der Herausgabe von Zahlen zurückhalten.

Beschluss:

Zu I: Abwägung und Abwägungsbeschluss zu den eingegangenen Anregungen und Bedenken

Beschlussvorschläge siehe Begründung

Zu II: Festlegung der Herstellungsmerkmale

Der Bauausschuss beschließt nachfolgende Herstellungsmerkmale für den Ausbau der Albert-Stienemann-Straße:

Albert-Stienemann-Straße (Verkehrsberuhigter Bereich)

Es ist ein Ausbau als Verkehrsberuhigter Bereich vorgesehen.

a) Befahrbarer Bereich:

Pflasterung eines niveaugleichen verkehrsberuhigten Bereiches innerhalb der vorgegebenen Straßenparzelle, bestehend aus einer 6,00 m breiten Mischfläche aus grauem bzw. rotem Betonrechteckpflaster, d= 8 cm, mit Unterbau.

b) Parken:

Pflasterung von 2,0 m breiten Parkständen (Längsaufstellung) in Betonsteinpflaster anthrazit, d= 8 cm, mit Unterbau

c) Begrünung:

Anlegung eines 2,00 m breiten Grünbeetes mit Straßenbaumbepflanzung und mit Unterpflanzung zur Verschwenkung der Mischfläche

d) Entwässerung:

Straßenentwässerung mittels Straßenabläufen in 30 cm breiten Entwässerungsrinnen mit Anschluss an die vorh. Kanalisation

e) Straßenbeleuchtung:

Betriebsfertige elektrische Straßenbeleuchtung mit einer Lichtpunkthöhe von 4,50 m.

Beschluss des Rates:

Zu III: Satzung über die Herstellungsmerkmale

Der Rat der Stadt Rheine beschließt auf Empfehlung des Bauausschusses den Entwurf der Satzung über die Herstellungsmerkmale für den Ausbau der Straße Albert-Stienemann-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 286-I, Kennwort: "Mesum – Nord I".

<p style="text-align: center;">S a t z u n g über die Herstellungsmerkmale für den Aus- bau der Albert-Stienemann-Straße der Stadt Rheine vom _____</p>
--

Gem. § § 7 Abs. 1 und 41 Abs. 1 Buchstabe f der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV.NRW. S. 666), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. Juni 2015 (GV.NRW S.496), hat der Rat der Stadt Rheine durch Beschluss vom _____ folgende Satzung über die Herstellungsmerkmale für den Ausbau der Albert-Stienemann-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 286-I, Kennwort: "Mesum – Nord I" erlassen.

Die o. g. Straße ist abweichend von § 9 Abs. 1 der Satzung der Stadt Rheine über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen vom 22. Dezember 1975 in der z. Z. geltenden Fassung endgültig hergestellt, wenn Grunderwerb und Freilegung abgeschlossen sind und sie folgende Teileinrichtungen und Herstellungsmerkmale aufweist:

Albert-Stienemann-Straße (Verkehrsberuhigter Bereich)

Ausbau im Mischprinzip mit folgenden Teileinrichtungen:

1. Mischfläche, bestehend aus
 - a) niveaugleicher Fahr- und Gehwegfläche mit Unterbau und einer Decke aus grauem bzw. rotem Betonsteinpflaster
 - b) Verkehrsgrün, bestehend aus Grünbeeten mit Straßenbaumbepflanzung und Unterpflanzung
 - c) Parkständen mit Unterbau und einer Decke aus anthrazitfarbenem Betonsteinpflaster
2. Straßenentwässerung mit Anschluss an die Kanalisation
3. betriebsfertige elektrische Straßenbeleuchtung

Abstimmungsergebnis: einstimmig

18. Einwohnerfragestunde (spätestens um 19:00 Uhr)

02:15:17

Jan Lütke, Albert-Stienemann-Straße 15, 48432 Rheine

Herr Lütke erklärt, dass Herr Dr. Vennekötter in einem Zeitungsinterview die Info gegeben habe, dass in Bezug auf den gemeinsamen Ausbau der Albert-Stienemann-Straße mit der Nielandstraße kein Fehlverhalten von seiten der Verwaltung festgestellt werden konnte. Außerdem habe Herr Dr. Vennekötter erklärt, dass man den Anwohnern ein Jahr im Voraus mitteilen werde, wie es mit den Kosten sei und wie diese zu begleichen seien.

Frage:

Müssen die Beiträge für die Straße erst in einem Jahr bezahlt werden?

Ihm sei gesagt worden, dass in diesem Jahr schon gezahlt werden müsse.

Herr Dr. Vennekötter erklärt, dass man ein neues Informationskonzept habe. Dieses soll Personen, die Beitragszahlungen im Rahmen des KAG bzw. Beitragsrechtes zu erwarten haben, ein Jahr im Voraus hierüber informieren. Er erklärt, dass man zz. in der Wechselphase vom alten zum neuen Konzept sei. Somit könne das neue Konzept bei der Albert-Stienemann-Straße nicht greifen, da das Verfahren schon zu weit fortgeschritten sei. Zur Beitragszahlung sagte er, dass der zahlungspflichtige Kostenvorbescheid bei Beginn der Bauarbeiten erteilt werde. Dann erst werde es zur Zahlungsaufforderung kommen.

Frage:

Bekomme ich eine konkrete Aussage darüber, ob der Artikel in der Zeitung richtig sei oder nicht?

Herr Dr. Vennekötter erklärt, dass er gesagt habe, dass die neue Informationspolitik so aussehe, dass den betroffenen Anliegern ein Jahr im Voraus die Informationen gegeben werden sollen. Da man gerade im Wechsel der Informationssysteme sei, könne es naturgemäß für die schon vorliegenden Fälle nicht mehr funktionieren.

Herr Lütke erklärt, dass er vor dem letzten Bauausschuss eine schriftliche Eingabe gemacht habe, die angeblich in der Dokumentation zum letzten Ausschuss hinreichend beantwortet worden sei. Dies sehe er so nicht. Man versuche ständig, die Kommunikation mit der Stadt aufrechtzuerhalten und Informationen zu bekommen. Es sei damals jede Menge Unterstützung zugesagt worden. Im Moment bekomme er gar keine Informationen mehr. Es würde sogar geschrieben, dass sie keine Informationen mehr bekommen. Man bezieht sich auf rechtliche Grundlagen, warum man gewisse Sachen nicht machen dürfe, die rechtlichen Grundlagen aber nicht genannt werden. Es werde einfach gesagt, dass man keine Informationen dazu mehr bekomme. Man habe nur einen Termin mit Herrn Cichon gehabt. Er finde, dass sie mit Informationen sehr kurz gehalten werden. Er möchte wissen, wie hierzu die Einschätzung sei.

Herr Dr. Vennekötter erklärt, dass es schon einen Termin gegeben habe und auch noch weitere Termine mit verschiedenen Anwohnern folgen werden. Man versuche, zu sammeln und auch gemeinsam mit der Politik zu informieren. Er

erklärt, dass für Unterstützung alle Türen offen stehen. Natürlich habe auch die Verwaltung irgendwann die Einschätzung, dass man hinreichend informiert habe. Man befinde sich jetzt innerhalb des Verfahrens an der Stelle, festzulegen wie die Straße gebaut werden soll. Die eigentliche Einheitsbildung werde erst im nächsten Schritt gefasst werden. Auf dieser Grundlage können dann die eigentlichen Beitragsbescheide verschickt werden. Herr Lütke habe immer die Möglichkeit, den Rechtsweg zu beschreiten, wobei die Anhörung im Verfahren auch noch folgen werde.

Frage:

Herr Lütke möchte wissen, was ihm die zukünftige Informationspolitik jetzt bringe, bzw. wie jetzt aus dem gemachten Fehler gelernt werde? Was macht die Stadt Rheine im Hinblick auf den gemachten Fehler?

Herr Dr. Vennekötter erklärt, dass man an die rechtliche Grundlage gebunden sei. Es sei von der Verwaltung sehr spät erkannt worden, dass hier eine Einheitsbildung zugrunde gelegt werden müsse. Man sei im Verfahren noch frühzeitig an alle herangetreten und habe mitgeteilt, dass die Problematik erkannt wurde und wie jetzt vorzugehen sei. Herr Dr. Vennekötter bestätigt, dass man dies schon hätte eher sehen könne, was aber leider nicht geschehen sei. Nach Feststellen sei aber sofort reagiert worden und allen Betroffenen die neue Lage und ihre Einschätzung mitgeteilt worden. Auf dieser Basis seien die betroffenen Anwohner informiert worden. Dass man finanzielle Zugeständnisse machen könne, sei vollkommen ausgeschlossen.

Herr Windhoff bezüglich „Alter Friedhof“ an der Salzbergener Straße

Herr Windhoff möchte wissen, wie weit das Verfahren fortgeschritten sei, die historische Meile bis zum „Alten Friedhof“ an der Salzbergener Straße weiterzuführen.

Frau Karasch teilt mit, dass ihr der Antrag von Herrn Windhoff mündlich vorliege. Der Antrag werde bei der Ausweisung der Historischen Meile mitberücksichtigt werden.

19. Anfragen und Anregungen

03:25:02

Herr Dr. Konietzko bittet, mit dem Bürger aus der Einwohnerfragestunde Kontakt aufzunehmen, um das Thema insgesamt zu lösen.

Herr Dr. Vennekötter erklärt, dass er mit dem Bürger das Gespräch schon gesucht habe und man dies weiter vertiefen werde.

Herr Brauer erklärt, dass es auf der Lingener Straße Höhe Antoniussschule eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h und eine Ampelanlage gebe, die für die Schulkinder installiert wurde. Da die Stadt die Antoniussschule aufgegeben habe, sehe er keine Notwendigkeit mehr für eine Ampelanlage und die 20-km/h Zone sei überflüssig. Er möchte wissen, ob dies zurückgebaut und geändert werden könne.

Herr Kahle erklärt, dass an dieser Stelle nicht nur die Schule, sondern auch eine Altenwohnanlage und ein großes Einkaufszentrum liegen. Vor diesem Hintergrund finde er die Tempo-20-Zone nicht sinnlos.

Ende der Sitzung:

20:35 Uhr

Karl-Heinz Brauer
Ausschussvorsitzender

Andrea Mischok
Schriftführerin