

Niederschrift

über die 2. Sitzung gemeinsamen Sitzung des Bau- und Umweltausschusses und des Ausschusses für Planung und Liegenschaften am 21.11.2017
(10. Wahlperiode)

Tagesordnung

	Seite
Öffentliche Sitzung	5
1 Einwohnerfragestunde	5
2 Fluglärm in Meerbusch	5
2.1 Informationen zum Flugverkehr in Meerbusch Vorlage: DezIII/0209/2017	5
2.2 Bürgeranregung gemäß § 24 GO NRW der Bürgerinnen und Bürger des Wohngebietes Lank-Ost zum Thema "Fluglärm" Vorlage: DezIII/0709/2017	8
2.2.1 Antrag der UWG-Fraktion zu TOP 2.2 Vorlage: DezIII/0184/2017	9
3 Radverkehrskonzept für die Stadt Meerbusch Vorlage: FB5/0712/2017	10
4 Eisenbahnkreuzungsvereinbarung zur Beseitigung von 3 Bahnübergängen in Meerbusch-Osterath Vorlage: FB5/0710/2017	11
4.1 Anfrage der Fraktion DIE LINKE und Piraten vom 19.11.2017 zur Eisenbahnkreuzungsvereinbarung Vorlage: FB5/0094/2017	14
5 Verschiedenes	14

Sitzungsort: Städt. Realschule Osterath, Görresstr. 6, 40670 Meerbusch, Aula

Beginn der Sitzung: 17:00 Uhr

Ende der Sitzung: 21:35 Uhr

Anwesend:

Vorsitzender

Herr Werner Damblon Ratsmitglied

von der CDU-Fraktion - Ausschuss für Planung und Liegenschaften

Herr Herbert Becker Ratsmitglied

Frau Marlis Docktor Ratsmitglied Vertretung für Frau Renate Kox

Herr Thomas Jung Ratsmitglied

Frau Norma Köser-Voitz Ratsmitglied

Herr Hans Werner Schoenauer Ratsmitglied

Herr Uwe Wehrspohn Ratsmitglied

von der SPD-Fraktion - Ausschuss für Planung und Liegenschaften

Herr Hans Günter Focken Ratsmitglied

Herr Dieter Jüngerkes Ratsmitglied

Frau Nicole Niederdelmann-Siemes Ratsmitglied

von der FDP-Fraktion - Ausschuss für Planung und Liegenschaften

Frau Kirsten Danes Sachkundige Bürgerin Vertretung für Herrn Thomas Gabernig

Herr Klaus Rettig Ratsmitglied

von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Ausschuss für Planung und Liegenschaften

Herr Jürgen Peters Ratsmitglied

Herr Bernd Radmacher Sachkundiger Bürger Vertretung für Herrn Joachim Quaß

von der UWG-Fraktion - Ausschuss für Planung und Liegenschaften

Frau Daniela Glasmacher Ratsmitglied Vertretung für Herrn Heinrich Peter Weyen

von der Fraktion Die Linke und Piraten - Ausschuss für Planung und Liegenschaften

Herr Marcel Müller Sachkundiger Bürger

von der CDU-Fraktion - Bau- und Umweltausschuss

Herr Hans Jürgen Denecke Ratsmitglied

Herr Claus Fischer Ratsmitglied

Herr Andreas Harms Ratsmitglied Vertretung für Herrn Franz-Josef Jürgens

Herr Andreas Hoppe Ratsmitglied abwesend ab 19:40 Uhr, TOP 3

Herr Heinz Berend Jansen Ratsmitglied

Herr Leo Jürgens Erster stellv. Bürgermeister

Herr Daniel Meffert Ratsmitglied

Frau Gabriele Pricken Ratsmitglied

Herr Manfred Weigand Sachkundiger Bürger Vertretung für Herrn Hoppe ab 19:40 Uhr, TOP 3

von der SPD-Fraktion - Bau- und Umweltausschuss

Herr Dirk Banse	Ratsmitglied	
Herr Rainer Grund	Sachkundiger Bürger	Vertretung für Herrn Heinz-Jürgen Kaden
Frau Heidemarie Niegeloh	Ratsmitglied	

von der FDP-Fraktion - Bau- und Umweltausschuss

Herr Thomas Gabernig	Ratsmitglied
Herr Christian Welsch	Ratsmitglied

von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Bau- und Umweltausschuss

Frau Barbara Neukirchen	Ratsmitglied	
Herr Joachim Quaß	Ratsmitglied	Vertretung für Herrn Christof Behlen

von der UWG-Fraktion - Bau- und Umweltausschuss

Herr Lothar Keiser	Sachkundiger Bürger	Vertretung für Herrn Dieter Schmoll
--------------------	---------------------	-------------------------------------

von der Fraktion Die Linke und Piraten - Bau- und Umweltausschuss

Herr Andreas Wagner	Sachkundiger Bürger	Vertretung für Herrn Marcel Müller
---------------------	---------------------	------------------------------------

Seniorenbeirat

Herr Oswald Hepner	Seniorenbeirat
--------------------	----------------

von der Verwaltung

Herr Michael Assenmacher	Techn. Beigeordneter
Frau Dana Frey	Dezernat III
Herr Daniel Hartenstein	Fachbereich 5
Herr Detlev Horn	Dezernat III
Frau Kirsten Steffens	Bereichsleiterin Fachbereich 4
Herr Matthias Unzeitig	Bereichsleiter Fachbereich 5

Gäste

Veronika Bappert	Flughafen DUS	zu TOP 2
Heiko Bechert	Bürger gegen Fluglärm e.V.	zu TOP 2
Marc Hasenbein	Eurowings	zu TOP 2
Konstantin Hepp	DB Netz	zu TOP 4
Franz- Josef Knoblauch	DB Netz	zu TOP 4
Christoph Lange	Bürger gegen Fluglärm e.V.	zu TOP 2
Sebastian Loucao	DB Netz	zu TOP 4
Michael Ludwig	Deutsche Flugsicherung	zu TOP 2
Klaus Münster	Straßen NRW	zu TOP 4
Heike Prahlow	PGV	zu TOP 3
Frau Gerlinde Quack	Straßen NRW	zu TOP 4
Frau Rakes	DB Netz	zu TOP 4
Heine Ronald	Deutsche Flugsicherung	zu TOP 2
Matthias Spohr	Eurowings	Zu TOP 2

Schriftführerin

Frau Anke Hartl	Fachbereich 5
-----------------	---------------

es fehlen:

von der CDU-Fraktion - Ausschuss für Planung und Liegenschaften

Frau Renate Kox Ratsmitglied

von der UWG-Fraktion - Ausschuss für Planung und Liegenschaften

Herr Heinrich Peter Weyen Ratsmitglied

von der SPD-Fraktion - Bau- und Umweltausschuss

Herr Heinz Jürgen Kaden Ratsmitglied

von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Bau- und Umweltausschuss

Herr Christof Behlen Sachkundiger Bürger

Herr Franz-Josef Jürgens Ratsmitglied

von der UWG-Fraktion - Bau- und Umweltausschuss

Herr Dieter Schmoll Sachkundiger Bürger

Seniorenbeirat

Herr Hubert Kräling Seniorenbeirat

Vor Eintritt in die Tagesordnung stellt der Vorsitzende Ratsherr Damblon fest, dass form- und fristgerecht geladen wurde.

Er begrüßt die Gäste zu den Themen Fluglärm, Radverkehrskonzept und Eisenbahnkreuzungsvereinbarung.

Er weist auf die Tischvorlagen hin:

1. zu TOP 2.2 geänderte Beschlussvorlage zur Bürgeranregung Fluglärm
2. zu TOP 2.2.1 Antrag der UWG Fraktion vom 17.11.2017 zur Bürgeranregung des Wohngebietes Lank zum Thema Fluglärm
3. zu TOP 4.1 Anfrage der Fraktion DIE LINKE und Piraten vom 19.11.2017 zur Eisenbahnkreuzungsvereinbarung

und schlägt eine Erweiterung der Tagesordnung unter TOP 2.2.1 und TOP 4.1 vor. Die Ausschussmitglieder stimmen dem Vorschlag des Ausschussvorsitzenden einvernehmlich zu.

Öffentliche Sitzung

1 Einwohnerfragestunde

Vorsitzender Ratsherr Damblon eröffnet die Einwohnerfragestunde mit dem Hinweis, dass Fragen zum Flugverkehr zurückgestellt und im Rahmen des Tagesordnungspunktes 2.1 gestellt werden mögen. (*Hinweis der Schriftführerin: Die Protokollierung erfolgt ebenfalls bei TOP 2.1.*)

2 Fluglärm in Meerbusch

2.1 Informationen zum Flugverkehr in Meerbusch Vorlage: DezIII/0209/2017

Technischer Beigeordneter Assenmacher berichtet einleitend über die Sitzung der Fluglärmkommission vom 20.11.2017: Bürgermeisterin Mielke-Westerlage habe den Antrag gestellt, für den Flughafen Düsseldorf das Abflugverfahren NADP 1 mit empfehlendem Charakter ins Luftfahrthandbuch aufzunehmen. Insofern sei sie einer der zur Abstimmung stehenden Bürgeranregungen bereits nachgekommen. In der Fluglärmkommission sei noch keine Entscheidung gefallen, da auf Wunsch der anderen Teilnehmer zunächst weitere Informationen gesammelt werden sollen.

Anschließend gibt Herr Horn ergänzend zur Informationsvorlage einen allgemeinen Überblick über die wichtigsten Fakten, die den Flugverkehr über Meerbusch betreffen. Die in seinem Vortrag gezeigten Folien sind als Anlage 1 beigefügt.

Er geht insbesondere auf die Historie der Flugroute über Lank-Latum ein, deren Verlauf bereits im Jahr 2000 nach Osten verschoben worden sei, was jedoch nicht zu der gewünschten Entlastung geführt habe. Die Verschiebung sei deshalb wieder rückgängig gemacht worden. Ein damals zeitweise über Lank geführter Mehrverkehr sei im Jahre 2003 durch die Einrichtung der neuen MODRU-Route wieder zurückgenommen worden. Seitdem sei die Routenführung über Lank nicht mehr verändert worden.

Herr Horn betont, es gebe seitens der Stadt Meerbusch keinerlei Einflussmöglichkeit darauf, wie sich der Flugverkehr auf die bestehenden Abflugrouten verteile.

Anhand der von der Deutschen Flugsicherung überlassenen Steigprofile erläutert Herr Horn die große Bandbreite der beim Überflug erreichbaren Flughöhen. Über Lank seien die meisten Flugzeuge bereits mehr als 3.000 Fuß hoch. Das Steigverhalten eines Flugzeuges sei von vielen Faktoren abhängig, unter anderem spiele neben dem Startverfahren, dem Flugzeugtyp, der Beladung usw. die Lufttemperatur eine entscheidende Rolle.

Hinsichtlich der Startverfahren erläutert Herr Horn nochmals die zugelassenen lärmindernden „Noise Abatement Departure Procedures“ (NADP) 1 und 2. Der entscheidende Unterschied liege darin, dass bei NADP 1 nach dem Cutback die Triebwerksleistung ausschließlich zum Steigen bei gleichbleibender Geschwindigkeit genutzt werde, während bei NADP 2 nach dem Cutback zugleich beschleunigt und gestiegen werde, was zu einer geringeren Flughöhe führe. Für beide Verfahren dürfe das Cutback zwischen 800 und 1.500 Fuß erfolgen.

Herr Horn betont, dass das jetzt in der Bürgeranregung und von der UWG geforderte und beispielsweise in Hamburg empfohlene NADP-1-Verfahren bisher nicht genutzt wurde. Soweit bekannt, nutzten die Lufthansa und die meisten anderen Airlines das NADP-2-Verfahren; innerhalb dieses Verfahrens sei im Jahre 2014 das Cutback von 1.500 auf 1.000 Fuß abgesenkt worden.

Frau Bappert (Flughafen Düsseldorf) informiert anschließend über die Ergebnisse der an den Meerbuscher Lärmmessstellen durchgeführten Untersuchungen zum Einfluss des Startverfahrens auf die Überflughöhe und die Lärmbelastung. Sie betont nochmals, dass eine Aussage zu dem Verfahren NADP 1 anhand von Messwerten nicht durchführbar sei, da hierfür keine Vergleichswerte vorlägen. Ein Vergleich sei nur innerhalb des Verfahrens NADP 2 mit einer Cutbackhöhe von 1.500 Fuß (2014) gegenüber 1.000 Fuß (2017) möglich.

Die während des Vortrags gezeigten Folien sind als Anlage 2 beigefügt und durch die Schriftführung zum besseren Verständnis mit ergänzenden Hinweisen versehen. Sie zeigten beispielsweise für Buderich (Folie 1), dass das mittlere Steigprofil bei gleichem Fluggerät (A320), gleicher Fluggesellschaft (DLH) und gleicher Destination (FRA) im Jahr 2017 etwa 130 Meter niedriger verlaufe als 2014. Die Auswertung der Maximalpegel zeige für diese Konstellation geringe Differenzen der mittleren Maximalpegel von -1,1 bis +0,1 dB(A).

Für Lank sei die Differenz bei den Steigprofilen geringer, dies führe sie darauf zurück, dass die dort in der Kurve geltende Geschwindigkeitsbeschränkung von 190 Knoten die niedrigere Cutback-Höhe teilweise wieder ausgleiche.

Frau Bappert weist ergänzend auf die Auswertung von Flügen der Air China zwischen Oktober 2015 und Januar 2016 hin: Diese wiesen ein steileres Steigprofil auf, der mittlere Maximalpegel sei jedoch

an der Messstelle am Wasserwerk (jetziger Messpunkt 6) höher gewesen als bei den flacheren Flügen von Lufthansa und Air Berlin.

Vorsitzender Ratsherr Damblon gibt den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern Gelegenheit zur Wortmeldung.

Es wird unter anderem vorgetragen, dass sich Fluglärm erwiesenermaßen negativ auf die Gesundheit auswirke, dies erfolge auch unbewusst durch das vegetative Nervensystem; an Lärm könne man sich deshalb nicht gewöhnen. Die Lärmsituation habe sich in den vergangenen Jahren signifikant verschlechtert. Es wird kritisiert, die Stadt tue zu wenig, um ihre Bürger zu entlasten. Wegen der heute besseren Bündelung in der Kurve müsse es möglich sein, den Verkehr auf der Nordroute präzise zwischen Lank und Nierst hindurchzuführen. Es wird der Wunsch vorgetragen, die Abflüge über Meerbusch anders zu verteilen. Darüber hinaus wird die Befürchtung geäußert, durch die niedrigere Flughöhe hätten sich die Schadstoffimmissionen extrem erhöht.

Vorsitzender Ratsherr Damblon betont, der Rat und seine Ausschüsse arbeiteten nicht gegen die von Fluglärm Betroffenen, sondern verfolgten das gleiche Ziel. Jedoch seien die städtischen Möglichkeiten begrenzt. So habe der Rat zum Beispiel keine Eingriffsmöglichkeiten bei Kapazität, Verkehrsverteilung oder Startverfahren.

Die anwesenden Gäste nehmen zu den von den Besuchern angesprochenen Themen Stellung.

Herr Heine (Deutsche Flugsicherung) erklärt, durch die Streuung in der Nordkurve seien größere Flächen von Überflügen betroffen als bei den anderen Strecken, die genauer geflogen werden könnten. Er verweist auf die Beratungen in der sogenannten Konsensrunde, in der eine weiter östliche Kurvenführung wiederum verworfen worden sei, weil diese die Streuung eher noch vergrößert hätte. Eine Variante westlich von Lank habe andererseits negative Auswirkungen auf den Stadtteil Strümp. Hier müsse die Stadt abwägen, ob sie dies hinnehmen wolle, was bisher nicht der Fall sei.

Hinsichtlich der Genauigkeit bei der Einhaltung von Flugrouten weist Herr Heine auf ein neues Navigationsverfahren hin, das bereits in Frankfurt und in Köln/Bonn eingesetzt werde („Radius to fix“). Es sei zu prüfen, ob und wie das Verfahren auch in Düsseldorf zur Navigation geeignet sei und ob der Kurvenflug dadurch genauer eingehalten werden könne. Welche Auswirkungen nicht nur lokal, sondern im Gesamtbild damit verbunden seien, müsse betrachtet werden. Dies könne in einer Arbeitsgruppe mit der Bundesvereinigung gegen Fluglärm ermittelt und in der Fluglärmkommission diskutiert und abgewogen werden.

Herr Spohr (Eurowings) betont nochmals, dass die Lufthansa-Gruppe auch früher bereits die als „Flachstartverfahren“ bezeichnete NADP 2 angewendet habe. Die im Jahr 2014 eingeführte Änderung betreffe ausschließlich die Absenkung der Cutback-Höhe von 1.500 auf 1.000 Fuß. Es sei auch nicht beabsichtigt, die als „Steilstartverfahren“ bezeichnete NADP 1 anzuwenden, dies würde zu höherem Treibstoffverbrauch führen. Letztlich gäbe es keine eindeutigen Erkenntnisse, welches Verfahren hinsichtlich der Lärmimmissionen effizienter sei.

Frau Bappert (Flughafen Düsseldorf) erläutert zur angesprochenen Luftbelastung, dass die Abgasbestandteile der Triebwerke die gleichen seien wie beim Straßenverkehr, weshalb sich der Anteil des Luftverkehrs nicht darstellen lasse. Der Flughafen betreibe auf seinem eigenen Gelände Luftqualitätsüberwachung dort, wo die Belastung durch den direkten niedrigen Überflug bei Start und Landung am höchsten sei. Anhand von Ausbreitungsrechnungen und der Messwerte auf dem Flughafengelände gehe sie von einem in der Fläche äußerst geringen Anteil aus.

Abschließend äußert sich Herr Lange für die Bundesvereinigung gegen Fluglärm. Er weist darauf hin, dass die in der Präsentation des Flughafens ersichtlichen mittleren Maximalpegel deutlich die Korrela-

tion zwischen Flughöhe und Lautstärke zeigten. Hinzu komme, dass die Betroffenen auch das Empfinden hätten, dass Flugzeuge jetzt niedriger fliegen und mehr Lärm erzeugten. Nach seiner Auffassung sei es denkbar, für die Flugrouten unterschiedliche Verfahren vorzugeben, was für Lank bedeuten könne, in dem Bereich der Kurve, der über unbewohntes Gebiet führe, möglichst starken Höhengewinn zu erzielen. Er könne sich auch eine Regelung in der Entgeltordnung des Flughafens vorstellen, die lärmarme Flüge stärker belohne.

Er betont, es sei wichtig, nicht einzelne Stadtteile separat zu betrachten, demgemäß sei die Bundesvereinigung allen Betroffenen gleichermaßen verpflichtet. Dem Vorschlag einer anderen Verteilung des Flugverkehrs erteile er eine klare Absage. Ziel müsse es sein, den Flugverkehr jeweils so hoch wie möglich und so leise wie möglich abzuwickeln.

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit verzichtet Herr Lange auf eine vorbereitete Präsentation. Diese ist – mit nach der Sitzung erfolgten weiteren Ergänzungen – als Anlage 3 der Niederschrift beigelegt.

Vorsitzender Ratsherr Damblon schließt die Möglichkeit der Wortmeldung. Die weitere Diskussion und Beschlussfassung ist bei TOP 2.2.1 protokolliert.

2.2 Bürgeranregung gemäß § 24 GO NRW der Bürgerinnen und Bürger des Wohngebietes Lank-Ost zum Thema "Fluglärm"
Vorlage: DezIII/0709/2017

Beschluss:

Der Bau- und Umweltausschuss und der Ausschuss für Planung und Wirtschaftsförderung beschließen, der Bürgeranregung insoweit zu folgen, als die Stadt Meerbusch im Rahmen ihrer Möglichkeiten weiterhin darauf hinwirkt, das Flachstartverfahren aufzuheben.

Die Beratung über die weitergehenden Anregungen wird vertagt.

Abstimmungsergebnis Bau- und Umweltausschuss:

einstimmig

Abstimmungsergebnis Ausschuss für Planung und Liegenschaften:

einstimmig

Anmerkung der Schriftführerin:

Die Beratung und Abstimmung zu diesem Tagesordnungspunkt erfolgte unter Einbeziehung des Antrages der UWG (TOP 2.2.1) und ist dort protokolliert.

2.2.1 Antrag der UWG-Fraktion zu TOP 2.2
Vorlage: DezIII/0184/2017

Beschluss:

Die Beschlussvorlage zu Tagesordnungspunkt 2.2 wird in Punkt 1 und Punkt 2 unterteilt.

Punkt 1 lautet:

„Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, der Bürgeranregung insoweit zu folgen, als die Stadt Meerbusch im Rahmen ihrer Möglichkeiten weiterhin darauf hinwirkt, das Flachstartverfahren aufzuheben.“

Punkt 2 lautet:

„Zur Vermeidung neuer Belastungen wird von einem Antrag an die Fluglärmkommission, die Routenführung nach Norden zu verändern, abgesehen.“

Die Abstimmung zu Punkt 2 wird vertagt.

Die Bürgeranregung, die Verteilung der Belastung durch Fluglärm neu zu prüfen, wird vertagt.

Abstimmungsergebnis Bau- und Umweltausschuss:

einstimmig

Abstimmungsergebnis Ausschuss für Planung und Liegenschaften:

einstimmig

Es herrscht insoweit Einigkeit, als angestrebt werden soll, das jetzt praktizierte Abflugverfahren NADP 2 mit Cutback bei 1.000 Fuß aufzuheben.

Sachkundiger Bürger Keiser bekräftigt die Auffassung der UWG, zur Entlastung der Meerbuscher Bevölkerung solle das Verfahren NADP 1 gefordert werden. Zu diesem Verfahren gebe es keine Vergleichswerte, insofern seien die vom Flughafen präsentierten Auswertungen nicht brauchbar. Es sei erforderlich, hierzu weitere Daten zu sammeln.

Hinsichtlich der Forderung, die in Lank vorhandene Belastung anders zu verteilen, bemerkt Ratsherr Rettig, die Historie bei der Entwicklung der Route MODRU habe gezeigt, dass dies durchaus wünschenswert sein könne.

Ratsfrau Niederdelmann-Siemes missfällt dagegen das Stadtteildenken in Meerbusch. Sie wünsche sich eine neuerliche Bestandsaufnahme, die durchaus dazu führen könne, dass sich an den Flugrouten nichts ändere. Sie weist auf die mutmaßlich anstehende Genehmigung der Kapazitätserhöhung hin, die zu noch mehr Lärm in allen Stadtteilen führen könne. Erstes Ziel müsse es sein, diese Erhöhung zu verhindern.

Ratsherr Peters und Ratsherr Schoenauer schließen sich diesem Argument an. Sie sehen in einer Neuverteilung der Belastung ebenfalls keine Option. Wichtig sei vielmehr, dass alle an einem Strang zögen.

Ratsfrau Niegeloh regt eine Prüfung durch die Deutsche Flugsicherung an, inwieweit beispielsweise durch das in der Erprobung befindliche, präzise Navigationsverfahren „Radius to fix“ eine Optimierung der Abflugwege möglich sei und wie die Routen davon beeinflusst würden.

Herr Heine (DFS) erläutert hierzu, das Verfahren sei geeignet, die Einhaltung der Ideallinie in der Kurve zu verbessern. Es sei zu prüfen, inwieweit und wo es für den Flughafen Düsseldorf angewendet werden könne und ob sich daraus eine Möglichkeit ergebe, den Überflug auf möglichst gering besiedelte Gebiete zu konzentrieren. Die Ergebnisse seien mit der Stadt und in der Fluglärmkommission zu diskutieren. Es müsse dann die Weiterbelastung bereits Betroffener gegen die Neubelastung bisher nicht Betroffener abgewogen werden. Derzeit sei jedenfalls nicht beabsichtigt, Abflugrouten zu ändern

Es herrscht Einigkeit, dass die DFS gebeten werden soll, Aussagen zu denkbaren Routenvarianten zu erarbeiten, die anschließend in einem Expertenkreis ausgewertet werden könnten.

Seitens der Petenten wird begrüßt, dass ihrer Anregung in einem Punkt gefolgt wurde. Gewünscht sei für das weitere Vorgehen mehr Transparenz und Beteiligung.

3 Radverkehrskonzept für die Stadt Meerbusch Vorlage: FB5/0712/2017

Beschluss:

Der Bau- und Umweltausschuss und der Ausschuss für Planung und Liegenschaften beschließen, die Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept im städtischen Zuständigkeitsbereich umzusetzen. Des Weiteren wird die Verwaltung beauftragt, auf die anderen Baulastträger zuzugehen, die die Verwaltung bei der Umsetzung der Maßnahmen in der Baulast des Kreises und des Landes unterstützen.

Die Verwaltung wird beauftragt, eine Umsetzungsliste für die kommenden Jahre zu erstellen. Dabei sollen auch Maßnahmen zusammengefasst werden (z.B. Priorität K). Vorrangig sollen Maßnahmen mit der Priorität 1 umgesetzt werden.

Weiterhin beschließen der Bau- und Umweltausschuss und der Ausschuss für Planung und Liegenschaften, die von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in der Gonellastraße und die Fahrradstraße in der Poststraße umzusetzen, wobei auf der Gonellastraße zwei bis drei Parkplätze auf der dem Pfarrheim gegenüberliegenden Seite eingerichtet werden sollen.

Abstimmungsergebnis Bau- und Umweltausschuss:

einstimmig

Abstimmungsergebnis Ausschuss für Planung und Liegenschaften:

einstimmig

Frau Prahlow von der Firma PGV hält einen Vortrag zum Radverkehrskonzept.

Anmerkung der Schriftführerin: Der Vortrag ist als Anlage der Niederschrift beigefügt.

Es schließt sich eine kurze Diskussion an, aus der sich ergibt, dass der Beschlussvorschlag der Verwaltung dahin ergänzt werden soll, dass auf der Gonellastraße zwei bis drei Parkplätze auf der dem

Pfarrheim gegenüberliegenden Seite eingerichtet werden, damit die Verkehrsgeschwindigkeit nicht zu hoch wird.

4 Eisenbahnkreuzungsvereinbarung zur Beseitigung von 3 Bahnübergängen in Meerbusch-Osterath
Vorlage: FB5/0710/2017

Beschluss:

Der Bau- und Umweltausschuss und der Ausschuss für Planung und Liegenschaften empfiehlt dem Rat folgendem Beschluss zu fassen:

Die Bürgermeisterin wird ermächtigt, die Kreuzungsvereinbarung mit der DB Netz AG und dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen abzuschließen.

Die Bürgermeisterin wird ermächtigt, die daraus folgenden Planungs- und Baudurchführungsvereinbarungen mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen abzuschließen.

Abstimmungsergebnis Bau- und Umweltausschuss:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	8		
SPD	3		
FDP	2		
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG	1		
Fraktion DIE LINKE und Piraten		1	
Gesamt:	16	1	0

Abstimmungsergebnis Ausschuss für Planung und Liegenschaften:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
SPD	3		
FDP	2		
Bündnis 90/Die Grünen	2		
UWG	1		
Fraktion DIE LINKE und Piraten		1	
Gesamt:	15	1	0

Herr Hartenstein erklärt, dass nach 30 Jahren Planung nun eine Vereinbarung vorliege, die sowohl die Belange der Stadt Meerbusch als auch die finanziellen und personellen Voraussetzungen der Bahn AG und von Straßen NRW berücksichtige. Ein wichtiger Punkt, der nun in die Kreuzungsvereinbarung aufgenommen wurde, sei die Rampe für den Geh- und Radverkehr entlang der Straße „An der Bundesbahn“ zur Unterführung Strümper Straße. Er gibt einen ausführlichen Überblick über den Umfang der Maßnahme

Anmerkung der Schriftführerin: Die Präsentation ist als Anlage beigefügt.

Herr Hepp und Herr Knoblauch von der DB Netz stellen die Maßnahme aus Sicht der Bahn AG vor. Mit dem Baubeginn könne 2019 gerechnet werden. Geplant sei der Abschluss der Maßnahme Ende 2023.

Anmerkung der Schriftführerin: Die Präsentation ist als Anlage beigefügt.

Technischer Beigeordneter Assenmacher führt aus, dass eine Information für die Bürger erstellt werde. Darüber hinaus sei ein Bürger-Workshop geplant, bei dem Interessierte bei der Ausgestaltung des Bahnhofsvorplatzes mitwirken können.

Ratsherr Focken erkundigt sich danach, ob bei dem Projekt auch Lärmschutzmaßnahmen geplant seien. Herr Hepp verneint dieses. Schallschutzmaßnahmen seien nicht Gegenstand dieser Vereinbarung und nach der Planfeststellung auch nicht gefordert.

Ratsherr Rettig weist darauf hin, dass die Planung für die Maßnahme schon alt sei und inzwischen eventuell Änderungen vorgenommen werden sollten. Er regt an, einen Ausschuss zu gründen, der sich ausschließlich mit der Unterführung Osterath beschäftigen sollte.

Technische Beigeordneter Assenmacher erklärt, dass alle Eingriffe in die Grundsatzplanung eine neue Planfeststellung zur Folge hätten. Damit finge man praktisch wieder bei Null an.

Ratsfrau Niegeloh erklärt, dass im Entwurf der Vereinbarung keine Fahrradstation berücksichtigt worden sei.

Technischer Beigeordneter Assenmacher berichtet, dass derartige Vorhaben zu einem späteren Zeitpunkt Berücksichtigung finden würden.

Ratsfrau Niederdellmann-Siemes fragt, ob unwesentliche Änderungen der Planung möglich seien und geprüft werden könne, wo aktualisiert werden könne.

Frau Quack berichtet beispielhaft über das Procedere der Änderung der Unterführung Meerbuscher Straße bezüglich der Barrierefreiheit. Sie bezeichnet das Verfahren als äußerst kompliziert und langwierig. Wesentliche Änderungen seien in der derzeitigen Phase nicht mehr möglich.

Ratsherr Denecke äußert die Befürchtung, dass der Bahnhof Osterath zu einem Haltepunkt heruntergestuft werden könnte. Herr Hepp erklärt, dass nach dem Bau der Unterführung auch der Bahnsteig umgebaut und modernisiert werde und die Funktion des Bahnhofes Osterath erhalten bliebe.

Ratsherr Rettig erklärt, dass es ihm nicht um eine Umplanung ginge. Er halte den Begriff „wesentlich“ für dehnbar und die Einrichtung eines Ausschusses für die Erarbeitung von Vorschlägen zur Anpassung der Planung im Detail für sinnvoll. Für den Erfolg und die Akzeptanz der Maßnahme sei eine umfassende Information der Bürger wichtig.

Sachkundiger Bürger Wagner erachtet es als sehr wichtig, dass die Verwaltung in Gesprächen mit den Bürgern und den Ratsmitgliedern führe, damit auf allen Seiten das gleiche Verständnis entstehen könne. Er schlägt vor, eine Veranstaltung mit den drei Verfahrensbeteiligten Stadt Meerbusch, Deutsche Bahn AG und Bürgern durchzuführen, in der Fragen gestellt und geklärt werden könnten. Danach könne nach Lösungen außerhalb der Kreuzungsvereinbarung gesucht werden.

Technischer Beigeordneter Assenmacher erinnert daran, dass vor einem Jahr das Modell der Unterführung ausgestellt worden sei. Zu diesem Zeitpunkt habe die Verwaltung Anregungen – wie beispielsweise den Bau eines Aufzuges oder barrierefreie Rampen - aufgenommen und an Straßen NRW und Bahn weitergetragen. Nach Prüfung der Möglichkeiten innerhalb der Planfeststellung wurden die Rampen angepasst. Darüber hinausgehende Möglichkeiten sähe er nicht.

Ratsherr Gabernig erkundigt sich danach, wie der Verkehr in den einzelnen Bauphasen umgeleitet werden würde. Bei einer Bauzeit von 4 Jahren sei eine gut durchdachte Lösung nötig.

Technischer Beigeordneter Assenmacher stimmt dem zu und erläutert, dass nach Lösungen gesucht werde, die eine möglichst geringe Belastung der Bürger mit sich bringen würden.

Ratsfrau Niederdellmann-Siemes regt eine Sondersitzung des gemeinsamen Ausschusses an, in der erörtert werden sollte, an welchen Stellen Handlungsbedarf bestehe und welche Verbesserungen möglich seien.

Ratsfrau Köser-Voitz fragt Frau Quack, ob es Bedenken hinsichtlich der Aktualität der Planung gebe. Frau Quack betont, dass die Planung nichts beinhalte, was nicht dem Stand der Technik entspräche. Die aktuelle Verkehrsbelastung betrage 6.500 bis 10.500 Fahrzeuge täglich. Da man von einer Verkehrsentwicklung von 1% pro Jahr ausginge, rechne sie nicht mit einer Überlastung des Kreisverkehrs, der für eine Verkehrsbelastung von bis zu 25.000 Fahrzeugen pro Tag ausgelegt sei.

Der Ausschussvorsitzende Ratsherr Damblon lässt über den Antrag des Ratsherrn Rettig abstimmen.

Beschlussantrag:

Der Bau- und Umweltausschuss und der Ausschuss für Planung und Liegenschaften beschließen die Einrichtung eines Ausschusses zur Begleitung der Planung der Baumaßnahme „Unterführung Osterath“.

Abstimmungsergebnis Bau- und Umweltausschuss:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU		8	
SPD		3	
FDP	2		
Bündnis 90/Die Grünen		2	
UWG	1		
Fraktion DIE LINKE und Piraten	1		
Gesamt:	4	13	0

Abstimmungsergebnis Ausschuss für Planung und Liegenschaften:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU		7	
SPD		3	
FDP	2		
Bündnis 90/Die Grünen		2	
UWG	1		
Fraktion DIE LINKE und Piraten	1		
Gesamt:	4	12	0

4.1 Anfrage der Fraktion DIE LINKE und Piraten vom 19.11.2017 zur Eisenbahnkreuzungsvereinbarung
Vorlage: FB5/0094/2017

Technischer Beigeordneter Assenmacher erklärt, dass es nicht möglich gewesen sei, die Anfrage zu beantworten, da diese erst zwei Tage vor der Sitzung eingegangen sei. Er bittet dafür um Verständnis und sagt eine schnellstmögliche Beantwortung zu.

5 Verschiedenes

Es erfolgt keine Wortmeldung.

Meerbusch, den 20. Dezember 2017

Werner Damblon
Vorsitzender

Anke Hartl
Schriftführer/in