

Niederschrift

über die 5. Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 31.03.2022
(11. Wahlperiode)

Tagesordnung

Seite

Öffentliche Sitzung.....	5
1 Einwohnerfragestunde	5
2 Angebotsverbesserung im ÖPNV (Buslinie 832 und in den Rheingemeinden/Bösinghoven) - Vortrag von Herrn Bäumken (Rheinbahn).....	5
3 Umbau Kreuzungspunkt Haus Meer - Vortrag Herr Klar (Rheinbahn) und Herr Deußen (Straßen NRW).....	6
4 Sachstandsbericht zum Mobilitätskonzept durch die Planersocietät	8
5 Ziele für das Mobilitätskonzept Meerbusch 2035 Vorlage: DezIII/1483/2022.....	9
5.1 Änderungsantrag Bündnis 90/Die Grünen vom 25.03.22 zu TOP 5 Vorlage: DezIII/0399/2022.....	11
5.2 Ergänzungsantrag der SPD vom 22.03.22 zu TOP 5 Vorlage: DezIII/0397/2022	12
6 Einführung eines E-Lastenradsharing in Meerbusch Vorlage: DezIII/1479/2022.....	12
6.1 Änderungsantrag der SPD vom 22.03.22 zu TOP 6 Vorlage: DezIII/0398/2022	13
7 Endbericht Radverkehrskonzept Rheinisches Revier Vorlage: DezIII/0543/2022.....	13
8 Anträge.....	13
8.1 Antrag CDU vom 06/03/2022 zur Ausstellung einer Sondernutzungserlaubnis für E-Scooter-Anbieter Vorlage: FB5/0389/2022	14
9 Anfragen.....	14
9.1 Anfrage die Fraktion vom 26/01/2022 zum Stand der E-Mobilität und Ladeinfrastruktur in Meerbusch Vorlage: DezIII/0184/2022	14
10 Bericht der Verwaltung/Beschlusskontrolle.....	15
11 Termin der nächsten Sitzung 09.06.2022	15
12 Verschiedenes	15

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

Beginn der Sitzung: 17:00 Uhr
 Ende der Sitzung: 20:50 Uhr

Anwesend:

von der CDU-Fraktion

Frau Marlis Docktor	Ratsmitglied	Vertretung für Frau Norma Köser
Herr Andreas Harms	Ratsmitglied	
Herr Thomas Jung	Ratsmitglied	
Herr Dr. Felix Nieberding	Ratsmitglied	
Herr Hans Werner Schoenauer	Ratsmitglied	
Herr Daniel Thywissen	Ratsmitglied	
Herr Manfred Weigand	Sachkundiger Bürger	Vertretung für Herrn Heinz Berend Jansen

von der SPD-Fraktion

Herr Hans Günter Focken	Ratsmitglied	Vertretung für Frau Heidemarie Niegeloh
Frau Christa Kohn	Ratsmitglied	

von der FDP-Fraktion

Herr Michael Bertholdt	Ratsmitglied	
Herr Jakob Gentz		Vertretung für Herrn Thomas Gabernig

von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Herr Christof Behlen	Sachkundiger Bürger	
Frau Barbara Neukirchen	Ratsmitglied	
Herr Jürgen Peters	Ratsmitglied	Vertretung für Frau Silke Hülsemann
Herr Joachim Quaß	Ratsmitglied	

von der Fraktion UWG/Freie Wähler

Herr Hartwig Spetsmann	Sachkundiger Bürger	Vertretung für Frau Rita Henning
------------------------	---------------------	----------------------------------

von der Fraktion Die Fraktion

Herr Andreas Wagner	Sachkundiger Bürger	
---------------------	---------------------	--

von der Verwaltung

Frau Dana Frey	Dezernat III	
Frau Denise Pottbäcker	Dezernat III/Umwelt	

stellv. Schriftführerin

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

Schriftführerin

Frau Lena Clermont		
--------------------	--	--

es fehlen:

von der CDU-Fraktion

Herr Heinz Berend Jansen

Ratsmitglied

Frau Norma Köser

Ratsmitglied

von der SPD-Fraktion

Frau Heidemarie Niegeloh

Ratsmitglied

von der FDP-Fraktion

Herr Thomas Gabernig

Ratsmitglied

von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Frau Silke Hülsemann

Ratsmitglied

von der Fraktion UWG/Freie Wähler

Frau Rita Henning

Ratsmitglied

Der Ausschussvorsitzende Ratsherr Dr. Nieberding stellt fest, dass form- und fristgerecht geladen sei.

Er bittet die Ausschussmitglieder um Einverständnis zur Erweiterung der Tagesordnung um die Tagesordnungspunkte

5.1 Änderungsantrag Bündnis 90/Die Grünen vom 25.03.22 zu TOP 5

5.2 Ergänzungsantrag der SPD vom 22.03.22 zu TOP 5

6.1 Änderungsantrag der SPD vom 22.03.22 zu TOP 6.

Darüber hinaus bittet der Ausschussvorsitzende Dr. Nieberding die Ausschussmitglieder um Zustimmung, den Tagesordnungspunkt 3 vorzuziehen und noch vor der Einwohnerfragestunde zu behandeln. Herr Deußen, Referent zum TOP 3 habe im Anschluss weiteren Verpflichtungen nachzukommen. Der Vorschlag wird angenommen.

Öffentliche Sitzung

1 Einwohnerfragestunde

Tagesordnungspunkt 3 wird der Einwohnerfragestunde vorgezogen.

Frau Dr. Blaum erkundigt sich nach der neuen Unterführung am Bahnhof Osterath, ob die rote Markierung, wie man es gewohnt sei, für den Radverkehr vorgesehen wäre. Die Anordnung auf der linken Seite sei irreführend.

Technischer Beigeordneter Assenmacher erläutert, dass der rote Fahrbahnbelag in der Tat auf die Nutzung durch Radfahrenden hinweise, der graue Belag sei für Fußgänger vorgesehen. Die Anordnung sei so gewählt worden, damit Konflikte mit von den Treppen herunterkommenden Fußgängern vermieden würden. Er weist außerdem darauf hin, dass es sich beim aktuellen Stand um ein Provisorium handele, dass vorzeitig zur Nutzung freigegeben worden sei. Es folge eine Beschilderung sowie das Aufstellen von Abfalleimern. Am 17. Mai und 18 Uhr werde es einen öffentlichen Termin zur Erläuterung geben.

2 Angebotsverbesserung im ÖPNV (Buslinie 832 und in den Rheingemeinden/Bösinghoven) - Vortrag von Herrn Bäumken (Rheinbahn)

Herr Bäumken stellt die Planung der Buslinien 832 und 839 vor. Im Anschluss beantwortet er die Rückfragen der Ausschussmitglieder.

Technischer Beigeordneter Assenmacher erläutert die Intention des Vortrags: die Ausschussmitglieder sollen die Inhalte zur Beratung mit in die Fraktionen nehmen. Aus den Ergebnissen werde die Verwaltung eine Beschlussvorlage erarbeiten.

Ratsherr Schönauer verdeutlicht, dass er die Verdichtung der Linie 839 begrüße. Auch Ratsherr Peters zieht ein positives Fazit. Er weist darauf hin, dass es allerdings noch Kleinigkeiten im Detail zu thematisieren gebe. Er macht den Vorschlag den Arbeitskreis ÖPNV zu diesem Zwecke wieder aufleben zu lassen und dort gemeinsam mit der Verwaltung und der Rheinbahn AG in den intensiveren Austausch der Varianten zu gehen. Ratsherr Bertholdt schließt sich diesem Vorschlag an. Es mache Sinn die Thematik gesondert zu behandeln, weil die zusätzlichen Kilometer der Linienführung finanzielle Auswirkungen hätten. Auch Ratsherr Focken schließt sich der Forderung eines Arbeitskreistermins an. Ratsherr Wagner bittet hingegen darum, vorhandene Formate wie den Arbeits- oder Lenkungs-kreis des Mobilitätskonzepts zur Diskussion zu nutzen. Technischer Beigeordneter Assenmacher greift den allgemeinen Wunsch nach einem zusätzlichen gemeinsamen Termin auf und kündigt diesen für den Zeitraum von Mitte Mai bis Anfang Juni an.

Ratsherr Schönauer erkundigt sich im Anschluss bei Herrn Bäumken nach der geänderten Schließungszeit an der Bahnschranke Strümper Straße/Hoter Heide im Bereich der K-Bahn, die sich kürzlich geändert habe. Herr Bäumken entgegnet, dass er dafür nicht zuständig sei. Er werde die entsprechenden Informationen im Nachgang an die Zusendung der Niederschrift einholen.

Anmerkung der Schriftführerin: Die Präsentation wird der Niederschrift als Anlage beigefügt.

3 Umbau Kreuzungspunkt Haus Meer - Vortrag Herr Klar (Rheinbahn) und Herr Deußen (Straßen NRW)

Tagesordnungspunkt 3 wird noch vor der Einwohnerfragestunde behandelt.

Herr Deußen stellt die Planung des Umbaus am Kreuzungspunkt Haus Meer vor. Herr Klar ergänzt den Vortrag. Im Anschluss beantworten die Vertreter der Planungsträger Straßen.NRW und Rheinbahn AG die Rückfragen der Ausschussmitglieder.

Herr Klar gibt zu verstehen, dass die 230 Millionen geförderten Fahrgäste der Rheinbahn AG einen enormen Mobilitätsbedarf in der Region Düsseldorf verdeutlichen. Dabei sei die Region Düsseldorf neben der Region Frankfurt die mit dem höchsten Mobilitätsbedarf in Deutschland. 230.000 Fahrgäste seien noch vor der Covid-19-Pandemie Aboinhaber gewesen, heute seien es nur noch 180.000. Dennoch müssten Entscheidungen der Zukunft bereits heute getroffen werden, damit der Mobilitätsbedarf das Angebot nicht irgendwann überrolle. Vor diesem Hintergrund sei die Rheinbahn AG dabei infrastrukturell nachzusteuern. Es werde beispielsweise einen neuen Betriebshof im Bereich der Messe Düsseldorf bauen, wofür ein Planungshorizont von 5-7 Jahren vorgesehen sei, der sich u.a. aus den Lieferschwierigkeiten im Bereich des Schienenverkehrs ergebe. In diesem Zusammenhang begrüße die Rheinbahn AG die Entscheidung der Stadt Meerbusch, mit der Taktverdichtung rechtzeitig Weichen für die Mobilitätswende zu stellen. Die Auswirkungen auf die Schließungszeiten

der Schranke an der Kreuzung Haus Meer seien so allerdings nicht hinnehmbar, dafür müsse eine angemessene Lösung gefunden werden.

Technischer Beigeordneter Assenmacher merkt an, dass eine entsprechende Vereinbarung zwischen Straßen.NRW und der Stadt geschlossen werden. Außerdem werde das Thema zusätzlich im nächsten Feuerwehrausschuss diskutiert werden, an dieser Stelle handele es sich lediglich um eine Vorbesprechung.

Herr Bäumken verweist auf das vorhandenen K-Bahn-Gutachten. In mehreren Stufen wolle die Rheinbahn AG das Angebot in Richtung Meerbusch und Krefeld steigern. Die Stadt Meerbusch wolle entlang der Strecke Gewerbe- und Wohngebiete entwickeln. Dem gehe das gewachsene Verständnis voraus, dass eine Region nur gemeinsam bestehen kann. Das Stufenkonzept sei wie folgt vorgesehen:

1. Stufe: Taktverdichtung und eine Verlängerung der U74 hinaus bis Görgesheide
Es wird ein Zug mit Zwei Wagen benötigt, was bei einer guten Umlaufplanung über den heutigen Bestand abzudecken sein wird.
Umsetzung in 2-3 Jahren
2. Stufe: Taktverdichtung bis nach Krefeld
Es werden 4 Züge mit 8 Wagen benötigt. Diese seien in der aktuellen Bestellung noch nicht enthalten. Zwei große Bestellungen werden bis 2024 ausgeliefert. Danach gehe es in eine neue Bestellung (HX), die ab 2027 in die Umsetzung gehen wird. Daran hänge eine Option auf 90 weitere Fahrzeuge dazu zu bestellen. Es bleibe die Frage, wie die benötigten Fahrzeuge finanziert werden könnten.
3. Stufe: Rheinbrücke, 2. Bauabschnitt der U81-Trasse und Einführung einer neuen Linien U78, die über den Rhein durch Meerbusch nach Krefeld fahren werde.
Umsetzung am ca. 2035

Die genauen Betriebskonzepte können heute noch nicht mitgeteilt werden, aber klar sei, dass in aktuellen Spitzenzeiten 22-24 Fahrten über den Knoten am Haus Meer erfolgen. Diese Spitzenstunde werde sich künftig auf den ganzen Tag multiplizieren. Was heute Spitzenstunde sei, werde in Zukunft den ganzen Tag ausmachen. Diese Menge an bahnen werde im Grunde genommen von morgens ca. 6.30 Uhr bis in den Abend hinein in dieser Menge fahren. Eine Minute und 18 Sekunden dauere aktuell eine Durchfahrt einer Bahn entlang der Schranke. Multipliziert mit 24 komme man auf Zeiten zwischen 31 und 38 Minuten, die die Schranke dann künftig geschlossen wäre und dass über den ganzen Tag verteilt. Die Rheinbahn AG wolle einen störungsfreien ÖPNV, daher gebe es auch neue Projekte im Bereich der Beschleunigung, Fahrzeiten würden permanent angepasst werden, um einen reibungslosen und flüssigen Verkehr gewährleisten zu können. Daher müsste eben auch der wichtige Knotenpunkt Haus Meer behoben werden, nicht nur mit Blick auf den Schienenverkehr, denn dort würden auch Buslinien fahren (849, 830, 831, 839), die vor den Schranken stehen werden.

Ratsherr Peters zeigt sich erschrocken, da er davon ausgegangen sei es gäbe bereits Klarheit über die Bestellung neuer Fahrzeuge. Weiterhin erkundigt er sich nach der Umsetzbarkeit des genannten Planungshorizontes von 10 Jahren und ob dieser von den unterschiedlichen Planungsvarianten abhängig sei. Darüber hinaus merkt er an, dass die Grünen einer Brückenlösung als eine der Varianten nicht zustimmen würden. Ratsherr Schönauer schließt sich dem an und bekräftigt, dass bei Haus Meer um einen sensiblen Denkmalbereich gehe. Ratsherr Peters bittet die Rheinbahn AG daher um Stellungnahme, ob eine Tieferlegung grundsätzlich für möglich gehalten werde. Herr Dr. Felicitas gibt daraufhin zu verstehen, dass eine Tieferlegung sehr wohl in Frage komme und es sich dabei um die von der Rheinbahn AG bevorzugte Variante handele. Der Schienenverkehr würde dabei in die Minus-1-Lage verlegt werden, darüber gäbe es einen Knotenpunkt in der Form eines Kreisverkehrs oder einer Lichtsignalsteuerung. Dennoch gelte es die folgenden Analysen und Untersuchungen abzuwar-

ten, um sich auf eine der Varianten festzulegen. Herr Deußen ergänzt, dass von dieser Entscheidung auch der konkrete Zeitrahmen abhängt.

Ratsfrau Kohn meldet sich zu Wort: der unterzeichnete Letter of Intent hätte nach einer Zukunftsvision geklungen, jetzt sei sie ernüchtert. Sie befürchte, dass ab 2025 ein Verkehrschaos drohe, da sich Taktverdichtung und Ausbau sich gegenseitig belasten, im Zweifel sogar gegenseitig aufheben würden. Herr Bäumken sieht darin allerdings keinen Widerspruch. Das Angebot an Haus Meer sei bereits heute sehr gut und habe großes Potenzial. Die Rheinbahn AG gehe schon jetzt in Vorleistung, die mit Einleitung der Stufe 1 noch weiter ausgebaut werde. Die Siedlungsentwicklung entlang der Achse, müsse dann zunächst folgen. Ratsfrau Kohn und Ratsherr Quaß erkundigen sich außerdem nach den zu erwartenden Einschränkungen im Rahmen der Bauausführung. Herr Dr. Felici erläutert, dass das Verfahren zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht feststehe. Bisher ist daher unklar, ob die Bahn während der Umbauarbeiten weiterhin zweigleisig fahren wird oder sich auf ein Gleis zur Umfahrung der Baustelle beschränken muss. Er bezieht sich auf das Beispiel der U81, bei der es sich um eine eingleisige Umfahrung handele und die bislang aber gut funktioniere. Herr Deußen ergänzt, dass es ein großer Vorteil sei, dass der geplante Knotenpunkt nicht exakt an der Stelle liege, wo sich aktuell der Bahnübergang befindet. Während der Bauphase könne der Bahnübergang daher weiter genutzt werden. Für eine genaue Einschätzung der Bauzeit sei es noch zu früh, 4-5 Jahre seien aber wohl realistisch. Dabei könne sich die Bauaktivität vermutlich auch die Wochenenden beschränken.

Ratsherr Jung bestätigt noch einmal, dass die Zielsetzung des Umbaus gesellschaftlich gewollt sei und politisch von allen Gremien getragen werde. Er äußert allerdings seine Sorge, dass die Fortführung der Linien in Richtung Krefeld dazu führen könnte, dass die Bahnen in Richtung Düsseldorf bereits ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben werden, wenn sie in Meerbusch eintröfen. Er verweist auf die Einrichtung der Linie U74, die den Zweck hatte, dass Fahrgäste aus Meerbusch nicht in die überfüllte U76 aus Krefeld einsteigen müssten. Darüber hinaus weist er darauf hin, dass eine ganzheitliche Betrachtung der Strecke von Krefeld-Rheinstraße bis Düsseldorf HBF stattfinden müsse, darunter falle auch die Strümper Straße, wo ebenfalls eine Verlagerung in die Minus-1-Ebene stattfinden müsse, um nicht hier nicht die nächste Problemstelle zu schaffen.

Ratsherren Quaß und Focken erkundigen sich bei der Verwaltung nach dem Stand der Planung. Technischer Dezernent erläutert, dass aktuell die letzten Grundzüge für die Ausschreibung der Umweltverträglichkeitsprüfung mit Straßen.NRW und der Rheinbahn AG abgestimmt würden. Die Vergabe werde noch in diesem Jahr erfolgen.

Anmerkung der Schriftführerin: Die Präsentation wird der Niederschrift als Anlage beigefügt.

4 Sachstandsbericht zum Mobilitätskonzept durch die Planersocietät

Herr Madden stellt den aktuellen Sachstand des Mobilitätskonzepts vor.

Anmerkung der Schriftführerin: Die Präsentation wird der Niederschrift als Anlage beigefügt.

5 Ziele für das Mobilitätskonzept Meerbusch 2035 Vorlage: DezIII/1483/2022

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität beschließt das vorliegende Zielkonzept mit seinen Umsetzungs- und Wirkungszielen als Grundlage für die weitere Ausarbeitung des Meerbuscher Mobilitätskonzeptes.

Abstimmungsergebnisergebnis: mehrheitlich beschlossen

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
SPD		2	
FDP	2		
Bündnis 90/DIE GRÜNEN		4	
UWG/Freie Wähler	1		
DIE FRAKTION	1		
Gesamt:	11	6	

Ratsfrau Neukirchen gibt zu verstehen, dass sie sich eine stärkere Einbindung in die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes gewünscht habe. Politische Vertreter, die nicht des Arbeits- oder Lenkungskreises seien, hätten keine Möglichkeit gehabt sich einzubringen.

Ratsherr Schönauer kritisiert, dass das Zielkonzept nicht spezifisch genug auf die Meerbuscher Gegebenheiten zugeschnitten sei. Beispielweise der Punkt zum Sharing-Angebot sei unrealistisch und könne nur in Großstädten umgesetzt werden. Auch die Reduzierung der Fahrzeugdichte sei als Ziel unangemessen, da sie von der Kommune nicht beeinflusst werden könne. Die Ziele seien aber so abstrakt, dass sich die CDU diesen anschließen könne, um dem Projektfortschritt nicht im Wege zu stehen.

Ratsherr Bertholdt gibt zu bedenken, dass die Zieldefinition im Rahmen des Arbeits- und Lenkungskreises stattgefunden habe. Auch die Bürgerschaft konnte ihre Wünsche einbringen. Eine politische Zieldefinition habe es allerdings nicht gegeben und bei 50% der Ziele bestünde noch erheblicher Klärungsbedarf. Auch die FDP würde daher bestimmte Ziele anders formulieren wollen. Es fällt das Stichwort der Klimaneutralität, das weit über den verwendeten Begriff der Emissionsfreiheit hinausgehe. Dieser Punkt würde auch im Änderungsantrag der Grünen fehlen. Dennoch stimmt Ratsherr Bertholdt zu, das vorgeschlagene Zielkonzept mit in den weiteren Prozess zu nehmen – unter der Prämisse, dass es sich nicht um eine politisch abgestimmte Zieldefinition handele und eher als Zielhypothese zu betrachten sei.

Ratsherr Quaß stellt fest, dass es in den Fraktionen unterschiedliche Verständnisse darüber gebe, was das Ziel der heutigen Beschlussfassung sei. Er merkt an, dass anders als von Frau Neukirchen dargestellt, sehr wohl eine Beteiligung der Politik stattgefunden habe und auch Herr Madden von der Plannersocietät bereits häufig zur Erläuterung des Prozesses dabei gewesen sei.

Ratsherr Quaß erläutert daraufhin den Änderungsantrag unter **TOP 5.1**. Die Grünen könnten mit dem vorgeschlagenen Zielkonzept mitgehen, haben an einigen Stellen aber Konkretisierungen vorgenommen, um die Ziele insgesamt etwas ambitionierter zu fassen. Als Beispiel nennt er das vorgeschlagene Ziel der „autoarmen Neubaugebiete“. Quartiere sollten jedoch komplett von privaten PKW befreit und in Quartiersgaragen geparkt werden. Ratsfrau Kohn verleiht ihrer Zustimmung zum Än-

derungsantrag der Grünen Ausdruck. Sie schließt die Erläuterung des Ergänzungsantrags unter **TOP 5.2** an. Die weitere Ausarbeitung des Mobilitätskonzepts solle bis Oktober 2022 erfolgen, gefolgt von einer Evaluierung, die ständiger Tagesordnungspunkt im Mobilitätsausschuss sein würde. Ferner sei das vorgeschlagene Zielkonzept im Trend der Mobilitätswende zwar ambitioniert, werde aber als gemeinsamer Lernprozess mit der Zivilgesellschaft verstanden. Probleme sehe sie bei der Maßnahmenentwicklung, beispielsweise im Bereich des Fußverkehrs. Mit dem Ergänzungsantrag sollen die Ziele insgesamt konkreter und transparenter werden, um das soziale Miteinander zu stärken.

Ratsherr Wagner gibt zu verstehen, dem Beschlussvorschlag zustimmen zu wollen, ebenso wie den Anträgen der SPD und der Grünen, da er die Ergänzungen für sinnvoll halte. Auch die Fraktion habe Kritikpunkte an den Zielen, da sich einige davon durch die Realität überleben würden.

Sachkundiger Bürger Weigand wirft ein, dass wir noch ganz am Anfang eines Mobilitätskonzepts stünden und über Formulierungsfragen im Detail auch zu einem späteren Zeitpunkt noch gestritten werden könne. Er vergleicht den Prozess des Mobilitätskonzeptes mit früheren Verkehrskonzepten und bewertet das heutige Vorgehen als besser. Man solle sich aber nicht in Einzelheiten verlieren. Man sei auf dem richtigen Weg und alles Weitere werde sich im Rahmen der Maßnahmenentwicklung ergeben. Ratsherr Wagner schließt sich sachkundigem Bürger Weigand an was seine Zufriedenheit mit dem allgemeinen Vorgehen anbelangt. Sowohl der Input der Politik als auch der von Bürgerschaft und Verwaltung seien aufgenommen worden. Auch Ratsherr Peters bewertet Verfahren und Bürgerbeteiligung als positiv. Er findet den Streit um die Ziele hingegen unangemessen, da nur eine Konkretisierung der Vorschläge vorgenommen werden solle.

Ratsherr Bertholdt hält die Zieldiskussion für gut und richtig. Der Antrag der SPD komme seiner Meinung nach allerdings zu früh. Er gehe nicht davon aus, dass das Mobilitätskonzept vor Ende des Jahres fertiggestellt werde und sowieso gehe es erst danach um Umsetzung und Evaluation, die selbstverständlich im Mobilitätsausschuss stattfinden solle.

Ratsherr Wagner äußert sich erstaunt über die Diskussion – besonders mit Blick in Richtung CDU. Die Fraktionen seien bei allen Terminen im Rahmen der Konzepterarbeitung dabei gewesen und wurden über den gesamten Prozess hinweg konsequent mitgenommen. Es fehle offensichtlich dennoch das Verständnis darüber, dass die Ziele durch die anstehende Beschlussfassung formalisiert würden. Daraufhin sagt Ratsherr Schönauer, dass die Ziele zu abstrakt seien, um konkret diskutiert werden zu können. Auch die CDU werde ihre Akzente setzen, allerdings erst, wenn das Verkehrsmodell vorliegt. Er ergänzt, dass er dem Antrag der Grünen nicht folgen werde, sodass die in den Workshops erarbeiteten Ziele bestehen blieben. Auch Ratsherr Bertholdt vertritt die Ansicht, dass es an dieser Stelle keinen Sinn mache, Ziele zu schärfen. Im Arbeitskreis könne darüber weiter diskutiert werden.

Aufgrund des bestehenden Missverständnisses über den Stellenwert der Beschlussfassung des Zielkonzepts stellt Ratsherr Wagner folgenden Antrag:

Die Abstimmung zur Verwaltungsvorlage wird bis zur folgenden Sitzung des Mobilitätsausschusses vertagt, damit FDP und CDU Gelegenheit haben auch ihre Änderungsanregungen einzubringen.

Technischer Beigeordneter Assenmacher bittet im Namen der Verwaltung um die heutige Abstimmung, da die Zeitplanung des Mobilitätskonzepts andernfalls aus den Augen verloren werde. Folgetermine, unter anderem die Ortsbegehungen, seien für den Monat Mai bereits terminiert und bräuchten das Zielkonzept als Grundlage. Er weist darauf hin, dass die Ziele extra so offengehalten seien, dass wenig Diskussionsbedarf bestehen sollte.

Abstimmungsergebnisergebnis: abgelehnt

	Ja	Nein	Enthaltungen
--	----	------	--------------

CDU		7	
SPD	2		
FDP		2	
Bündnis 90/DIE GRÜNEN	4		
UWG/Freie Wähler	1		
DIE FRAKTION	1		
Gesamt:	8	9	0

Ausschussvorsitzender Dr. Nieberding unterbreitet den Vorschlag, dass zunächst über den Ergänzungsantrag der SPD (TOP 5.2.), dann über den Änderungsantrag der Grünen (TOP 5.1.) und im Anschluss über die Beschlussvorlage der Verwaltung (TOP 5) entschieden werden solle. Die Ausschussmitglieder stimmen diesem Vorgehen zu.

Ratsherr Quaß äußert sich enttäuscht über CDU und FDP und darüber, dass selbst einzelne Punkte des Änderungsantrags nicht diskutiert werden könnten. Er verstehe nicht warum es nicht möglich sei, die vorgeschlagenen Änderungen zu akzeptieren. Es ginge um Dinge, gegen die man sich eigentlich nicht aussprechen könne. Ratsherr Peters zeigt sich ebenfalls verärgert, dass mit Reflexen auf die erarbeiteten Anträge reagiert werde. Bei dem vorliegenden Zielkonzept handele es sich um eine rein quantitative Darstellung. Der Begriff der „Hochwertigkeit“ sei nicht definiert, was sogar bei der Kreisverkehrsgesellschaft der Fall sei. Teilweisen würden selbst Meerbuscher Bebauungspläne Vorgaben machen, die über die Ziele des Mobilitätskonzepts hinausgingen. Dies gelte es zu vereinheitlichen.

Ratsfrau Kohn schließt sich den Vorrednern an und bringt ihr Entsetzen über die Rückwärtsgewandtheit gewisser Fraktionen zum Ausdruck. Eigentlich müssten alle Ausschussmitglieder den Schwung der Mobilitätswende mitnehmen wollen, stattdessen würden entsprechende Vorschläge massiv abgeblockt. Auch sie könne die grundsätzliche Ablehnung der Konkretisierungsvorschläge der Grünen nicht nachvollziehen. Gegen viele der aufgeführten Punkte, gebe es nichts einzuwenden. Sie bittet CDU und FDP darum, als Kompromiss zumindest dem Antrag der SPD zu folgen, um weitere Anpassungen der Ziele im Projektverlauf zuzulassen. Ratsherr Schönauer entgegnet, dass die CDU der Verwaltungsvorlage zustimmen werden, damit die Planersocietät auf Grundlage des Zielkonzepts das Verkehrsmodell entwickeln könne. Den Antrag der Grünen bezeichnet er als Populismus, den er nicht unterstützen wolle. Ratsherr Bertholdt gibt zu verstehen, dass auch er den Antrag der Grünen ablehne, allerdings aus rein formellen Gründen, nicht aus inhaltlichen. Die Vorschläge hätten bereits im Rahmen des Arbeits- und Lenkungsreise genannte werden müssen. Ratsherr Peters erwidert, dass er bereits im Rahmen Arbeitsformate angemerkt habe, dass die erarbeiteten Ziele gute Grundlagen seien, die aber in den einzelnen Fraktionen weiter besprochen werden müssten. Sachkundiger Bürger Weigand gibt zu bedenken, dass das vorgeschlagene Zielkonzept bereits ein Kompromiss sei, dem eigentlich alle zustimmen könnten.

Ratsherr Peters bittet um eine Sitzungsunterbrechung zur Besprechung innerhalb der Fraktion. Es folgt eine kurze Pause.

5.1 Änderungsantrag Bündnis 90/Die Grünen vom 25.03.22 zu TOP 5 Vorlage: DezIII/0399/2022

Abstimmungsergebnis: abgelehnt

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU		7	
SPD	2		
FDP		2	
Bündnis 90/DIE GRÜNEN	4		
UWG/Freie Wähler			1
DIE FRAKTION	1		
Gesamt:	7	9	1

5.2 Ergänzungsantrag der SPD vom 22.03.22 zu TOP 5
Vorlage: DezIII/0397/2022

Beschlussvorschlag:

Ergänze:

Diese erfolgt bis Oktober 2022. Zur Evaluierung wird das Thema „Umsetzung Mobilitätskonzept“ ständiger Tagesordnungspunkt des Ausschusses für Mobilität.

Abstimmungsergebnis: abgelehnt

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU		7	
SPD	2		
FDP		2	
Bündnis 90/DIE GRÜNEN	4		
UWG/Freie Wähler			1
DIE FRAKTION	1		
Gesamt:	7	9	1

6 Einführung eines E-Lastenradsharing in Meerbusch
Vorlage: DezIII/1479/2022

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität empfiehlt dem Rat, die Verwaltung zu beauftragen ein E-Lastenrad-Sharing für Meerbusch mit zunächst 2 Stationen je 2 E-Lastenrädern zu den im Sachverhalt erläuterten Konditionen im Jahr 2023 einzuführen. Die E-Lastenräder werden anteilig gefördert und käuflich durch die Stadt erworben und der operative Betrieb wird an einen Dienstleister vergeben.

Die Verwaltung wird ermächtigt die erforderliche Ausschreibung bereits in diesem Jahr vorzunehmen. Die dafür erforderliche außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung würde durch den Stadtkämmerer bereitgestellt.

Die Ratsmitglieder geben zu verstehen, dass Sie die Beschlussvorlage so verstanden haben, dass es um die Entscheidung ginge, das Lastenrad-Sharing entweder über ein Kauf- oder ein Leasingmodell

zu finanzieren. Frau Frey erläutert daraufhin, dass sich die Verwaltung über die möglichen Optionen des Sharing-Betriebes erkundigt habe und die gewonnenen Kenntnisse mit dem Ausschuss teilen wolle. Da die Kaufoption mit Blick auf die vorhandene Fördermöglichkeit die günstigere sei, wurde eben diese auch in den Beschlussvorschlag der Verwaltung integriert. Sie gibt außerdem zu bedenken, dass bereits in diesem Jahr eine Ausschreibung gemacht werden müsse, um 2023 mit dem Sharing-Betrieb beginnen zu können, da die Räder speziell angefertigt würden. Das Vorgehen sei mit der Kämmerei abgestimmt. Die vertragliche Ausarbeitung des Sharing-Betriebes könne außerdem erst nach Ausschreibung und Vergabe diskutiert werden.

6.1 Änderungsantrag der SPD vom 22.03.22 zu TOP 6
Vorlage: DezIII/0398/2022

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität empfiehlt dem Rat, die Verwaltung zu beauftragen ein E-Lastenrad-Sharing für Meerbusch mit zunächst 3 Stationen je 2 Lastenrädern zu den im Sachverhalt erläuterten (entsprechend anzupassenden) Konditionen im Jahr 2023 einzuführen.

Aufgrund der Tatsache, dass im Rahmen der Förderung nur zwei Lastenräder angeschafft werden können, zieht Ratsfrau Kohn den Antrag zurück. Die Ratsmitglieder sehen die beiden Lastenräder als einen guten Ausgangspunkt von dem aus bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt eine Aufstockung erfolgen könne. Laut Ratsfrau Kohn sei dies für den sozialen Ausgleich innerhalb des Stadtgebiets relevant.

7 Endbericht Radverkehrskonzept Rheinisches Revier
Vorlage: DezIII/0543/2022

Die Informationsvorlage wird zu Kenntnis genommen.

8 Anträge

8.1 Antrag CDU vom 06/03/2022 zur Ausstellung einer Sondernutzungserlaubnis für E-Scooter-Anbieter
Vorlage: FB5/0389/2022

Beschluss:

Die bisherige Selbstverpflichtung („Qualitäts-Agreement zwischen der Stadt Meerbusch und Anbietern von Verleihsystemen [Fahrrad und Elektro-Tretroller]“) wird durch eine Sondernutzungserlaubnis ersetzt.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich beschlossen

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
SPD	2		
FDP	2		
Bündnis 90/DIE GRÜNEN	3		1
UWG/Freie Wähler			1
DIE FRAKTION			1
Gesamt:	14		3

Ratsherr Schönauer erläutert, dass die im Antrag enthaltenen Spiegelstriche keinen Anspruch auf Vollständigkeit stellen würden. Ratsherr Quaß verleiht seiner Zustimmung über den Antrag Ausdruck. Das Thema habe er von Anfang an kritisch gesehen und das Problem habe sich im Stadtbild eher verschlimmert als verbessert. Andere Städte hätten bereits Erfahrungen mit einer Sondernutzung gemacht, daher sei der Antrag sinnvoll und unterstützenswert. Ratsherr Jung wirft ein, dass er gehofft habe, die Verwaltung würde von selbst tätig werden. Frau Frey entgegnet, dass dies sehr wohl der Fall gewesen sei, allerdings war die rechtliche Lage bis vor kurzem noch unklar. Die Verwaltung habe sicher daher zunächst rechtlich weitergebildet und werde im nächsten Schritt ein Konzept erarbeiten, auf dessen Grundlage eine Sondernutzungssatzung erarbeitet werde. Die Arbeiten seien aber bereits aufgenommen. Ratsherr Wagner ergänzt, dass sich die Rechtslage in der Tat so zu entwickeln scheint, dass eine Sondernutzung möglich sei. Bis vor kurzem habe es aber noch ein anderslautendes Urteil gegeben und das neue sei seiner Kenntnis nach noch nicht rechtskräftig. Er bewertet die Sondernutzung als den falschen Weg, die Betreiber sollten nicht für das Fehlverhalten der Nutzenden verantwortlich gemacht werden. Es werde sich daher enthalten.

9 Anfragen

9.1 Anfrage die Fraktion vom 26/01/2022 zum Stand der E-Mobilität und Ladeinfrastruktur in Meerbusch
Vorlage: DezIII/0184/2022

Anmerkung der Schriftführerin: Die Beantwortung der Anfrage ist der Niederschrift als Anlage beigelegt.

10 Bericht der Verwaltung/Beschlusskontrolle

Es gibt keine Wortmeldungen.

11 Termin der nächsten Sitzung 09.06.2022

12 Verschiedenes

Ratsherr Focken erkundigt sich nach Möglichkeiten zum Ausbau öffentlicher Ladestationen für Elektro-Fahrräder. Ratsherr Schönauer gibt zu bedenken, dass Radfahrende in der Regel kein Ladegerät mit sich führten und sich öffentliche Ladepunkte daher nicht lohnten. Technischer Beigeordneter Assenmacher erläutert, dass es zum jetzigen Zeitpunkt nur am Rheinhotel die Möglichkeit gäbe, einen Fahrrad-Akku zu laden. Er merkt an, dass es entsprechende Stationen in anderen Städten auch nur in der Nähe größerer Attraktionen gebe, von denen in Meerbusch keine vorhanden sei. Er weist darauf hin, dass lokale Gaststätten ihren Gästen auf Nachfrage in der Regel eine Lademöglichkeit böten. Ratsherr Berthold ergänzt, dass auch am Osterather Hof und der Tankstelle in Strümp eine Ladestation vorhanden sei. Dort stünde seit kurzem zusätzlich auch eine Radservicestation. Die städtischen Ladepunkte könnte man überdies dem Meerbuscher Umweltkalender und der städtischen Homepage entnehmen.

Ratsherr Wagner merkt an, dass, wie bereits in der vergangenen Sitzung des Ausschusses für Mobilität erwähnt, noch immer Schilder an der Ecke Kapellenstraße/Strümpfer Straße stünden, die es zu beseitigen gelte. Technischer Beigerdenter Assenmacher erwidert, dass es sich weder um städtisches Eigentum noch um städtischen Grund handle und die Entfernung der Schilder durch den Baubetriebshof daher einem Diebstahl gleichkäme. Zum Eigentümer sei allerdings schriftlich Kontakt aufgenommen worden.

Ausschussvorsitzender Dr. Nieberding bedankt sich bei den Anwesenden und beendet die Sitzung.

Meerbusch, den 6. April 2022

Dr. Felix Nieberding
Ausschussvorsitzender

Anke Hartl
Schriftführer/in