

Niederschrift

über die 12. Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 12.09.2023
(11. Wahlperiode)

Tagesordnung

	Seite
Öffentliche Sitzung	4
1 Einwohnerfragestunde	4
2 Mobilitätskonzept 2035 - Vorstellung des finalen Entwurfs	5
3 Richtlinie zum Ausbau der Ladeinfrastruktur Vorlage: FB5/1716/2023	5
4 Stellplatz- und Stellplatzgestaltungssatzung der Stadt Meerbusch, hier: Beschluss der Satzung Vorlage: FB4/1728/2023	6
5 Anträge	6
5.1 Antrag der CDU-Fraktion vom 10. Juli 2023 zur Querung der Gonellastraße im Zuge der Hauptstraße	6
6 Anfragen	7
6.1 Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15. August 2023 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Gonellastraße und dem Winklerweg	7
6.2 Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15. August 2023 zur Verschiebung des Rheintakts durch die Rheinbahn	9
6.3 Anfrage der SPD-Fraktion vom 29. August 2023 zu Schutzmaßnahmen für Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen	10
7 Bericht der Verwaltung/Beschlusskontrolle	11
8 Termin der nächsten Sitzung: 15. November 2023	11
9 Verschiedenes	11

Sitzungsort: Bürgerhaus, Wittenberger Straße 21, 40668 Meerbusch-Lank, Raum S1/S2

Beginn der Sitzung: 17:00 Uhr

Ende der Sitzung: 18:34 Uhr

Anwesend:

von der CDU-Fraktion

Herr Utkan Armutlu	Sachkundiger Bürger	Vertretung für Herrn Thomas Jung
Herr Andreas Harms	Ratsmitglied	
Frau Norma Köser	Ratsmitglied	
Herr Dr. Felix Nieberding	Ratsmitglied	
Herr Bernd Parys	Sachkundiger Bürger	Vertretung für Herrn Heinz Berend Jansen
Herr Hans Werner Schoenauer	Ratsmitglied	
Herr Daniel Thywissen	Ratsmitglied	

von der SPD-Fraktion

Frau Christa Kohn	Ratsmitglied
Frau Heidemarie Niegeloh	Ratsmitglied

von der FDP-Fraktion

Herr Michael Bertholdt	Ratsmitglied	
Herr Heinrich Peter Weyen	Ratsmitglied	Vertretung für Herrn Thomas Gabernig

von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Herr Christof Behlen	Sachkundiger Bürger	
Frau Barbara Neukirchen	Ratsmitglied	
Herr Bernd Radmacher	Sachkundiger Bürger	Vertretung für Frau Astrid Hansen

von der Fraktion GRÜN-alternativ

Herr Joachim Quaß	Ratsmitglied
-------------------	--------------

von der Fraktion UWG/Freie Wähler

Herr Hartwig Spetsmann	Sachkundiger Bürger
------------------------	---------------------

von der Fraktion Die Fraktion

Herr Christian Jeckel	Sachkundiger Bürger	Vertretung für Herrn Andreas Wagner
-----------------------	---------------------	-------------------------------------

von der Verwaltung

Herr Andreas Apsel	Erster und Technischer Beigeordneter
Frau Isabel Briese	Bereichsleiterin Fachbereich 4
Frau Dana Frey	Dezernat III
Herr Daniel Hartenstein	Fachbereich 5
Herr Matthias Pöll	Fachbereich 4

Gäste

David Madden	Planersocietät
--------------	----------------

Schriftführerin

Frau Christina Ruban

Fachbereich 5

es fehlen:

von der CDU-Fraktion

Herr Heinz Berend Jansen

Ratsmitglied

Herr Thomas Jung

Ratsmitglied

von der FDP-Fraktion

Herr Thomas Gabernig

Ratsmitglied

von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Frau Astrid Hansen

Sachkundige Bürgerin

von der Fraktion Die Fraktion

Herr Andreas Wagner

Ratsmitglied

Vor Eintritt in die Tagesordnung stellt Ausschussvorsitzender Dr. Nieberding fest, dass form- und fristgerecht geladen wurde.

Er bittet die Ausschussmitglieder um Einverständnis zur Erweiterung der Tagesordnung um folgenden Tagesordnungspunkt:

6.3: Anfrage der SPD-Fraktion vom 29. August 2023 zu Schutzmaßnahmen für Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen

Öffentliche Sitzung

1 Einwohnerfragestunde

Frau Dr. Blaum fragt nach, ob bei den Lichtsignalanlagen an der Kreuzung Brühler Weg/Moerser Straße sowie im Kreuzungsbereich Bergstraße/Forststraße/Moerser Straße eine automatische Grünanforderung für den Fuß- und Fahrradverkehr möglich sei.

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel führt auf, dass die Funktionsweisen von Lichtsignalanlagen mit Bedarfsanforderung mit der Absicht gewählt seien, um die generelle Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes zu erhöhen. Bei einer Bedarfsanforderung werde die benötigte Grünphase durch das drücken des Tasters in die nächstmögliche Phase eingebunden, sodass Fußgänger und Fahrradfahrer das entsprechende Grün erhalten. Bei automatischen Umläufen werde ggfs. grün geschaltet, wenn dies jedoch gar nicht notwendig sei. Dies führe dazu, dass dann die Grünphasen generell für alle Verkehrsteilnehmer kürzer werden. Insofern seien die Lichtsignalprogramme mit Bedarfsanforderung an den genannten Kreuzungspunkten durchaus sinnvoll.

Frau Dr. Blaum fragt zudem, ob der Parkplatz mit der Ladesäule für Elektrofahrzeuge auf der Hildegundisallee auch für E-Car-Sharing-Fahrzeuge zur Verfügung stehe.

Frau Frey bejaht dies und verweist auf die vor Ort vorhandene Beschilderung hin.

Frau Dr. Blaum fragt weiterhin, ob weitere Elternhaltestellen wie an der Kolpingstraße geplant seien.

Herr Hartenstein erläutert, dass bei der Elternhaltestelle an der Kolpingstraße die Schulleitung und die Elternpflegschaft auf die Verwaltung zugekommen seien, mit der Bitte eine Elternhaltestelle einzurichten. Weitere Anfragen liegen derzeit nicht vor.

Ein Einwohner fragt nach, ob bei der Lichtsignalanlage an der Überquerung der Poststraße zur Düsseldorfstraße die Umsetzung einer längeren Grünphase möglich sei.

Herr Hartenstein erläutert, dass die Thematik der Leistungsfähigkeit zu berücksichtigen sei und Möglichkeiten geprüft werden. Straßen NRW als Straßenbaulastträger der Düsseldorfstraße sei mit einzubeziehen.

2 Mobilitätskonzept 2035 - Vorstellung des finalen Entwurfs

Ausschussvorsitzender Dr. Nieberding begrüßt Herrn David Madden vom Büro Planersocietät.

Anhand von Folien, die dem Protokoll beigefügt sind, stellt er die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes, unter Berücksichtigung der eingegangenen Rückmeldungen aus den Fraktionen, dar.

Im Anschluss an die Präsentation diskutiert der Ausschuss über das Mobilitätskonzept.

Ratsherr Bertholdt merkt an, dass die vom Büro Planersocietät den Ausschussmitgliedern zur Verfügung gestellten Unterlagen zum Mobilitätskonzept hinsichtlich der digitalen Barrierefreiheit ausbaufähig seien. Insbesondere die dargestellten Verkehrsmodelle seien schwer lesbar.

Ratsfrau Neukirchen merkt an, dass die Unterlagen zum Mobilitätskonzept nur den Ausschussmitgliedern zur Verfügung gestellt worden seien. Sie betont allerdings, dass das Mobilitätskonzept eine Weichenstellung für eine zukunftsfreundliche Mobilität in Meerbusch sei.

Ratsherr Schoenauer weist darauf hin, dass das Mobilitätskonzept viele Maßnahmen vorsehe, über die im Einzelnen hinsichtlich einer Umsetzung beschlossen werden müsse.

Ratsfrau Niegeloh merkt an, dass kein Beschlussvorschlag der Verwaltung zum Mobilitätskonzept vorliege. Dies wäre insbesondere mit Blick auf die bevorstehenden Haushaltsberatungen sinnvoll gewesen.

Ausschussvorsitzender Dr. Niederding führt auf, dass über die Sommerpause die 88 eingegangenen Änderungswünsche der Fraktionen bearbeitet und in die Unterlagen eingepflegt wurden und nunmehr verfügbar seien. Damit alle, die Änderungen oder Wünsche eingebracht haben, die Möglichkeit haben diese zu überprüfen und ggf. im Ausschuss zu besprechen und zu diskutieren, wurde zunächst von einer Beschlussfassung abgesehen. Diese solle bei nächster Gelegenheit erfolgen.

Ratsherr Bertholdt betont, dass kein Zeitdruck bestehe das Mobilitätskonzept zu beschließen. Viele aufgeführte Maßnahmen seien nicht umsetzbar, da diese fremdbestimmt seien.

Ratsfrau Kohn führt auf, dass das Mobilitätskonzept als strategische Entwicklungsgrundlage zu sehen sei.

3 Richtlinie zum Ausbau der Ladeinfrastruktur Vorlage: FB5/1716/2023

Beschluss:

Die Richtlinie zur Errichtung von Elektroladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in Meerbusch wird beschlossen und veröffentlicht.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen.

Nach kurzer Diskussion fasst der Ausschuss den obigen Beschluss.

**4 Stellplatz- und Stellplatzgestaltungssatzung der Stadt Meerbusch,
hier: Beschluss der Satzung
Vorlage: FB4/1728/2023**

Beschluss:

Die Stellplatz- und Stellplatzgestaltungssatzung wird auf Grundlage von § 48 (1) Satz 2 der Bauordnung des Landes Nordrhein-Westfalen entsprechend den Anlagen 1 und 2 beschlossen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

Frau Briese führt den Inhalt der Beschlussvorlage anhand einer Präsentation aus. Die Präsentation ist dem Protokoll beigelegt.

Ratsfrau Neukirchen bedauert es, dass der Vorschlag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, einen Stellplatz pro Wohneinheit entsprechend der Bauordnung des Landes Nordrhein-Westfalen vorzusehen, nicht in der Stellplatz- und Stellplatzgestaltungssatzung berücksichtigt wurde. Positiv sei dagegen die Berücksichtigung mehrerer Fahrradabstellplätze an Schulen.

Ratsherr Weyen fragt nach, ob die Stellplatz- und Stellplatzgestaltungssatzung auch bei neuen Wohngebieten mit Quartiersgaragen greife.

Frau Briese führt auf, dass die Satzung für einzelne Bauanträge gelte. Bei Bebauungsplänen könne davon abgewichen werden.

5 Anträge

5.1 Antrag der CDU-Fraktion vom 10. Juli 2023 zur Querung der Gonellastraße im Zuge der Hauptstraße

Beschluss:

Der Ausschuss für Mobilität beschließt, dass die Verwaltung Vorschläge zur Querung der Gonellastraße im Zuge der Hauptstraße erarbeitet.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

Ratsherr Schoenauer führt zu den Inhalten des Antrages aus.

6 Anfragen

6.1 Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15. August 2023 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Gonellastraße und dem Winklerweg

Nach der Sitzung gibt Herr Hartenstein folgendes zu Protokoll:

1. Gibt es unabhängig vom Ausgang des Verfahrens Planungen der Stadt, den Übergang der Fußgängerzone in Lank über die Gonellastraße rechtssicher neu zu gestalten, z.B. durch einen Zebrastreifen mit parallelem Fahrradweg oder durch die Schaffung eines verkehrsberuhigten Bereichs (Verkehrszeichen 325.1) am Übergang, in dem Fußgänger Vorrang haben und Autofahrer nur Schritttempo fahren dürfen?

In KW 32 wurden Messungen der Verkehrsströme (u.a. Fußverkehr und Radverkehr) im Bereich der Querung Gonellastraße / Hauptstraße durch ein unabhängiges Unternehmen durchgeführt. Die Zahlen liegen noch nicht vor.

Die Ausschilderung durch einen verkehrsberuhigten Bereich ist an dieser Stelle mit der Straßenverkehrsordnung (StVO) und ihrer Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) nicht vereinbar und würde bei einer evtl. Klage dagegen, nicht standhalten. Es ist nämlich erforderlich, die in der VwV-StVO enthaltenden Grundsätze streng zu beachten.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass ein Bereich mit dem Verkehrszeichen 325 StVO nur dort auszuschildern ist, wenn sehr geringer Fahrzeugverkehr herrscht und durch bauliche Maßnahmen bewirkt wird, dass 85% (V85) der Kraftfahrer auch ohne Beschilderung nicht schneller als mit 25 km/h fahren. Anzumerken ist noch, dass die für verkehrsberuhigte Bereiche vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit sich nicht durch bauliche Maßnahmen erzwingen lassen.

2. Ist bei einer Neuplanung vorgesehen, die Barrierefreiheit der Querung durch geeignete Maßnahmen deutlich zu verbessern? Gegenwärtig ist eine Querung der Gonellastraße für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen beschwerlich und entspricht wohl nicht den Anforderungen für eine Barrierefreiheit.

Die Querung wurde durch den entsprechenden Beschluss mit glatten Klinkersteinen ausgebildet. Damit hat die besagte Querung dieselben Eigenschaften, wie die Querungen in der Hauptstraße, welche extra für die bessere Barrierefreiheit mit glatten Klinkersteinen nachgebessert wurden. Die Anbringung von Taktilen Elementen wird derzeit noch geprüft.

3. Mit welchen Maßnahmen kann die Sicherheit der Fahrradfahrenden auf der Gonellastraße verbessert werden, insbesondere für den Fall, dass die Tempo 30 Zone dort durch ein rechtsgültiges Urteil aufgehoben werden müsste?

Eine rechtssichere Beschilderung ist, wenn zusätzlich der ÖPNV über die Gonellastraße fährt, die Ausschilderung mit dem Verkehrszeichen 277.1 StVO (Überholverbot von ein- und mehrspurigen Fahrzeugen).

In der Neufassung der StVO ist für die Fälle, wo kein Platz zum Überholen oder Vorbeifahren ist, ein

neues Verkehrszeichen aufgeführt, dass es Autofahrenden ausdrücklich verbietet, an Radfahrenden oder auch Mopedfahrenden vorbei zu fahren. Obgleich das Verkehrszeichen eigentlich dasselbe sagt wie die enge Anordnung der Spuren, soll es zur Unterstützung aufgestellt werden. Nach § 5 StVO beträgt beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und ausserorts mindestens 2 m.

Da auf der Gonellastraße bei einem Überholvorgang zwischen einem Kraftfahrzeug oder sogar einem Linienbus zum Radfahrenden schwer bis überhaupt kein Abstand von 1,5 m gehalten werden kann, ist das o.g. Verkehrszeichen die richtige Wahl und würde den Radfahrenden umso mehr schützen.

4. Wie beurteilt die Stadt die Erfahrungen aus Osterath, wo die Fußgängerzone (Hochstraße – Kaarster Straße) die für Autos befahrbare Meerbuscher Straße-Willicher Straße quert und der Autoverkehr ebenfalls durch ein Stoppschild zum Anhalten aufgefordert ist? Ließe sich diese Lösung auf Lank übertragen?

Die Situation auf der Meerbuscher Straße / Hochstraße sollte nicht mit der angestrebten auf der Gonellastraße / Hauptstraße. Für Stoppschilder bedarf es eine bevorrechtigte Straße und eine untergeordnete.

5. Sieht die Stadt Meerbusch Möglichkeiten, den Fußgängerübergang am Winklerweg z.B. durch einen Zebrastreifen oder andere geeignete Maßnahmen sicherer zu machen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass dieser Übergang für Schüler- und Schülerinnen der nahe gelegenen Nikolaus Grundschule von besonderer Bedeutung ist?

Aufgrund der Schulwegsicherung, die immer weiter ausgebaut wird (siehe bereits beschlossenen Maßnahmen wie die Elternhaltestelle Kolpingstraße, die Fußgängerüberwege Grünstraße / Oststraße sowie Bommershöfer Weg / Görresstraße) soll der Kreisverkehr Winklerweg an allen Einmündungen mit einem Fußgängerüberweg versehen werden. Die Maßnahmen sind bereits geplant und werden bald umgesetzt.

Bereits jetzt benutzen ca. 90 % der Schüler*innen den Kreisverkehr zum Queren der Fahrbahn Winklerweg. Ein geringer Teil der Schüler*innen benutzen die Querungshilfe in der Kurve des Winklerweg. Durch den Fußgängerüberweg an allen Einmündungen des Kreisverkehrs ist eine sichere Querung für alle Personengruppen gegeben.

6. Welche Planungen und Überlegungen für neue bzw. zusätzliche rechtssicherere Begründungen gibt es, mit denen bei einem eventuell negativen Ausgang des Gerichtsverfahrens die Tempo 30 Zonen erneut eingerichtet werden könnten?

Die jetzige StVO ist bindend. Wann und wie über eine Überarbeitung der jetzigen Regelungen zur Anordnung von Tempo 30 nach der StVO entschieden wird, kann derzeit nicht gesagt werden.

Stand jetzt ist festzuhalten, dass gem. § 3 StVO die allgemeine zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften 50 km/h beträgt.

Geschwindigkeitsbeschränkungen dürfen nur angeordnet werden, wenn

1. Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind oder

2. aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt wurden.

Die Straßenverkehrsbehörde kann den fließenden Verkehr nur beschränken, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko zur Beeinträchtigung der Rechtsgüter "Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, Schutz vor Lärm und Abgasen" erheblich übersteigt.

Eine solche, dass allgemeine Risiko übersteigende besondere Gefahrenlage liegt z.B. vor Schulen, Seniorenheimen, Kindergärten und sonstigen sozialen Einrichtungen mit hoher Fußgängerdichte vor.

Aus den o.g. abschließenden Alternativen der StVO ist eine rechtssichere Begründung für eine Reduzierung der allgemein zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht gegeben und daher sind generell die Regeln des § 3 StVO zu beachten. Demnach ist die Geschwindigkeit insbesondere den Straßenverkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten sowie Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. Darüber hinaus darf nur so schnell gefahren werden, dass innerhalb der übersehbaren Strecke gehalten werden kann. Auf schmalen Straßen muss der Verkehrsteilnehmer sogar innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke halten können.

6.2 Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15. August 2023 zur Verschiebung des Rheintakts durch die Rheinbahn

Die Anfrage wird von Frau Frey wie folgt beantwortet:

1. Hat die Rheinbahn der Stadt mitgeteilt, wann mit der Umsetzung des oben genannten Moduls 1 gerechnet werden kann?

Die Verwaltung hat am 20.06.2023 von der Rheinbahn eine Mitteilung erhalten, dass aufgrund mehrerer kritischer Terminketten zur Rheintaktumsetzung die Risiken des Umsetzungstermins geprüft und bewertet wurden. Dabei wurde festgestellt, dass Qualität vor Schnelligkeit im Sinne aller Beteiligten gelte. Aus diesem Grund hat sich die Rheinbahn dazu entschlossen, den Start des Rheintakts von August 2023 auf spätestens Januar 2024 zu verschieben.

Beabsichtigt sei die Umsetzung des Rheintakts ab dem 07. Januar 2024.

2. Gibt es seitens der Rheinbahn einen neuen Zeitplan für alle auf dem Meerbuscher Stadtgebiet geplanten Maßnahmen?

Der Zeitplan der Rheinbahn ist von den politischen Beschlüssen abhängig. Beschlossen worden ist die Umsetzung des Moduls 1 Rhein Takt (ohne Mehrkosten für die Stadt Meerbusch – Einführung Januar 2024.

Für die Einführung der Taktverdichtung der K-Bahn (Modul 1 Rhein-Takt optional = K-Bahn Taktverdichtung Stufe 1) wurden noch keine Beschlüsse gefasst.

Die im Januar 2023 beschlossenen Änderung der Buslinien 832 und eine Taktverdichtung und Änderung der Linienführung der Buslinie 839 über die Gonellastraße sollte mit der Rheinbahn AG zum nächstmöglichen Zeitpunkt vorbereitet werden. Dabei sollte die Taktverdichtung der Buslinie 839 erst nach den Erfahrungen mit der geänderten Linienführung in Lank abgewartet werden. Nach Auskunft der Rheinbahn von 24.08.2023 wird die Änderung der Buslinien, in dem sich in der Aufstellung befindenden Wirtschaftsplan berücksichtigt.

3. Sind die Mehrkosten für die Module 2 und 3 mittlerweile ermittelt worden?

Ende August hat es ein Anhörungsgespräch zwischen dem VRR und der Rheinbahn zur Berechnung der Ausgleichssätze für Schiene und Bus bis zum 2027 vorgeschlagen. Vereinbart wurde (bis jetzt) nur der Km Preis für das Jahr 2022. (1,17 Euro pro Buskilometer und 5,52 Euro pro Bahnkilometer). Der von der Rheinbahn vorgestellte Ausgleichswert für das Jahr 2023 (diese Ausgleichssätze sind noch nicht beschlossen), beträgt 1,79 Euro pro Buskilometer und 6,83 Euro pro Zugkilometer Stadtbahn. Für die Zukunft (bis 2027) prognostiziert Rheinbahn Preise, die für den Zugkilometer über 8 € und für den Buskilometer weit über 2 € liegen.

6.3 Anfrage der SPD-Fraktion vom 29. August 2023 zu Schutzmaßnahmen für Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen

Nach der Sitzung wird von Frau Frey und Herrn Hartenstein folgendes zu Protokoll gegeben:

1. Auf welchen Straßen- oder Straßenteilen könnte eine zeitlich befristete Geschwindigkeitsbegrenzung ausgewiesen werden und zur Sicherheit und Lärmreduzierung beitragen?

Die jetzige StVO ist bindend. Wann und wie über eine Überarbeitung der jetzigen Regelungen zur Anordnung von Tempo 30 nach der StVO entschieden wird, kann derzeit nicht gesagt werden.

Stand jetzt ist festzuhalten, dass gem. § 3 StVO die allgemeine zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften 50 km/h beträgt.

Geschwindigkeitsbeschränkungen dürfen nur angeordnet werden, wenn

1. Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind oder
2. aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt wurden.

Die Straßenverkehrsbehörde kann den fließenden Verkehr nur beschränken, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko zur Beeinträchtigung der Rechtsgüter "Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, Schutz vor Lärm und Abgasen" erheblich übersteigt.

Eine solche, dass allgemeine Risiko übersteigende besondere Gefahrenlage liegt z.B. vor Schulen, Seniorenheimen, Kindergärten und sonstigen sozialen Einrichtungen mit hoher Fußgängerdichte vor. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (Stufe 4) ist die Aufnahme von Straßen bzw. Straßenabschnitten vorgesehen, die eine erhöhte Verkehrsbelastung aufweisen und annähernd unterhalb der Kartierungsschwelle von 8.800 Kfz/Tag liegen.

Grundlage für die Aufnahme sind die Daten der Verkehrszählung zur Erstellung des Mobilitätskonzepts. Aufgrund der anzunehmenden Betroffenheit werden für diese Straßen/Straßenabschnitte im Lärmaktionsplan ebenfalls Hinweise auf mögliche Lärminderungsmaßnahmen gegeben.

Die betreffenden Straßen/Straßenabschnitte werden derzeit durch das Planungsbüro ermittelt.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (Stufe 4) ist die Aufnahme von Straßen bzw. Straßenabschnitten vorgesehen, die eine erhöhte Verkehrsbelastung aufweisen und annähernd unterhalb der Kartierungsschwelle von 8.800 Kfz/Tag liegen. Grundlage für die Aufnahme sind die Daten der Verkehrszählung zur Erstellung des Mobilitätskonzepts. Aufgrund der anzunehmenden Betroffenheit werden für diese Straßen/Straßenabschnitte im Lärmaktionsplan ebenfalls Hinweise auf mögliche Lärmmin-

derungsmaßnahmen gegeben. Die betreffenden Straßen/Straßenabschnitte werden derzeit durch das Planungsbüro ermittelt.

2. Ist es möglich mehr Straßen mit überfahrbaren Fahrradschutzstreifen zu kennzeichnen? Wo ist das sinnvoll und müssen dann die Fahrradwege auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg entfernt werden?

Dort wo die Abmessungen der Straße es zulassen und wo kein genügend breiter Fahrradweg im Seitenraum besteht, wird die Verwaltung die Errichtung von Fahrradschutzstreifen und Radfahrstreifen markieren. Meist müssen hierfür Stellplätze entlang der Straße aufgegeben werden. Bestehende Fahrradwege im Seitenraum (Gemeinsame Geh- und Radwege) müssen dann aufgehoben werden.

3. Kann die Fußgängerzone in Lank-Latum bis zur Josef-Tovornik-Str. ausgeweitet werden?

Die Gonellastraße ist eine wichtige Verbindungsstraße zwischen Josef-Tovornik-Str. und Uerdinger Straße. Würde im besagten Abschnitt eine Fußgängerzone geschaffen, würden Umlagerungsverkehre entstehen, welche nicht gewünscht sind. Zudem plant die Rheinbahn eine Bus-Linie über die Gonellastr. zu führen. Auch dies spricht gegen eine Fußgängerzone.

7 Bericht der Verwaltung/Beschlusskontrolle

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel führt auf, dass ein Interessenbekundungsantrag zur Förderung eines Fahrradparkhauses am Bahnhof Osterath nicht in die Förderkulisse aufgenommen wurde. Es wurde in Aussicht gestellt, dass es im nächsten Jahr eine weitere Förderung geben kann und der Antrag dann aufgenommen werden könnte.

Ratsherr Bertholdt reget an, eine Arbeitsgruppe (interessierte Politiker plus Verwaltung) zu bilden, die die Planung des Fahrradparkhauses gemeinsam vorbereitet.

8 Termin der nächsten Sitzung: 15. November 2023

9 Verschiedenes

Ratsherr Bertholdt berichtet von einem Artikel der Rheinischen Post über die geplanten Maßnahmen der Fahrradwegführungen. Er erwähnt dabei die umgesetzte Maßnahme auf der Meerbuscher Straße als positives Beispiel dafür, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradverkehrsführungen zwar Zeit benötigen, aber dann auch umgesetzt werden.

Ratsfrau Niegeloh merkt an, dass es auf dem Fahrradweg Strümper Straße auf der Autobahnbrücke keine Trennung zwischen Fuß- und Fahrradweg gebe.

Herr Hartenstein führt auf, dass die Verwaltung dies an den zuständigen Straßenbaulastträger Straßen NRW weiterleiten werde.

Nachträgliche Ergänzung:

Eine zwischenzeitliche Prüfung ergab, dass für eine Trennung Mindestmaße benötigt werden, welche auf der Brücke nicht vorhanden sind.

Ratsfrau Niegeloh berichtet, dass der Fahrradweg in Strümp von der Therapieklinik in Richtung Osterath bis zur Obdachlosenunterkunft recht schmal sei.

Herr Hartenstein erläutert, dass eine grundsätzliche Änderung der Situation nur mit einer größeren baulichen Maßnahme verbunden sei. Zuständig sei der Rhein-Kreis-Neuss. Um die Verkehrssituation allgemein zu verbessern, wurde auf der Strümper Straße bereits das Parkverbot eingerichtet.

Ratsfrau Niegeloh führt auf, dass eine Beleuchtung des Fahrradweges von Haus Meer in Richtung Strümp wünschenswert sei. Zudem sei auf dem Hohegrabenweg kein kombinierter Fuß- und Fahrradweg vorhanden, was insbesondere bei Dunkelheit für viele Schüler als nicht angenehm empfunden werde. Des Weiteren sei es von Vorteil, wenn es eine Schulwegempfehlung für die weiterführenden Schulen im Stadtgebiet gebe.

Ratsherr Harms bittet die Verwaltung bei der Kreuzung Kaiserswerther Straße/Nierster Straße das Grün der Lichtsignalanlage für Fußgänger und Fahrradfahrer zu verlängern.

Herr Hartenstein führt auf, dies an den Rhein-Kreis-Neuss weiterzuleiten.

Ratsfrau Köser merkt an, dass viele Fahrradwege für die Nutzung von Lastenfahrrädern oft zu eng seien.

Ratsfrau Niegeloh berichtet von vielen Falschparkern auf dem Ostara-Gelände.

Herr Hartenstein führt auf, dass dies an das zuständige Amt für öffentliche Ordnung gemeldet werde.

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

Meerbusch, den 18. September 2023

Dr. Felix Nieberding
Ausschussvorsitzender

Christina Ruban
Schriftführer/in