

Niederschrift

über die 17. Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 10.09.2024
(11. Wahlperiode)

T a g e s o r d n u n g

Seite

Öffentliche Sitzung.....	6
1 Einwohnerfragestunde.....	6
2 Versetzen der Fahrradboxen im Rahmen des Bahnhofumbaus Osterath Vorlage: FB5/1917/2024.....	7
3 E-Scooter-Strategieentwicklung in Meerbusch. Umsetzung der Sondernutzungssatzung Vorlage: DezIII/1796/2023.....	8
4 Umsetzung des Standortes der E- Lastenräder: Eichendorffstr. Vorlage: DezIII/1933/2024.....	10
4.1 Aktueller Sachstand zur Preisentwicklung auf den X-Bus - und SWK - Linien Vorlage: DezIII/0776/2024.....	10
5 Anträge.....	11
5.1 Antrag der SPD-Fraktion vom 25. Juni 2024 - Gemeinsame Sondersitzung AMO und AKUB zur Verbesserung des Radwegenetzes in Meerbusch Vorlage: FB5/0521/2024.....	11
5.2 Antrag der SPD-Fraktion vom 20. August 2024 - Gemeinsame Sitzung AMO und ADI zu On-Demand-Verkehr Vorlage: DezIII/0542/2024.....	11
5.3 Antrag der SPD-Fraktion vom 25. Juni 2024 zur Erstellung eines Schulwegsicherungskonzeptes Vorlage: FB5/0522/2024.....	12
5.4 Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14. August 2024 zur Umstiegszeit der Buslinie 830 auf die U76 am Haus Meer Vorlage: DezIII/0538/2024.....	13
5.5 Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14. August 2024 zur Prüfung der Sicherheit für Radfahrende an der Kreuzung Strümper Straße/Winklerweg Vorlage: FB5/0536/2024.....	14
5.6 Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14. August 2024 zu Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf Radwegen Vorlage: FB5/0537/2024.....	15
5.7 Antrag der Fraktion Grün-alternativ vom 20. August 2024 zu ÖPNV - Anschlüsse Haus Meer Vorlage: DezIII/0543/2024.....	17
6 Anfragen.....	18
6.1 Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum Planungsstand bei der Verbesserung von Fußwegen und Fußwegverbindungen.....	18
6.2 Anfrage der SPD-Fraktion zum Nahverkehrsplan Rhein-Kreis-Neuss.....	18
7 Bericht der Verwaltung/Beschlusskontrolle.....	20
8 Termin der nächsten Sitzung: 12. November 2024.....	22
9 Verschiedenes.....	22

Sitzungsort: Bürgerhaus, Wittenberger Straße 21, 40668 Meerbusch-Lank, Raum S2.1/S2.2

Beginn der Sitzung: 17:00 Uhr

Ende der Sitzung: 19:21 Uhr

Anwesend:

von der CDU-Fraktion

Frau Marlis Docktor	Ratsmitglied	Vertretung für Frau Norma Köser
Herr Andreas Harms	Ratsmitglied	
Herr Heinz Berend Jansen	Ratsmitglied	
Herr Thomas Jung	Ratsmitglied	
Herr Dr. Felix Nieberding	Ratsmitglied	
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 Niklas Geppert	Sachkundiger Bürger	Vertretung für Herrn Thomas Gabernig

von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Frau Astrid Hansen	Sachkundige Bürgerin	
Frau Barbara Neukirchen	Ratsmitglied	
Herr Dr. Bernhard Roth-Harting	Sachkundiger Bürger	Vertretung für Herrn Christof Behlen

von der Fraktion GRÜN-alternativ

Herr Jürgen Peters	Ratsmitglied	Vertretung für Herrn Joachim Quaß
--------------------	--------------	-----------------------------------

von der Fraktion UWG/Freie Wähler

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

von der Fraktion Die Fraktion

Herr Rudolf Huthmann	Sachkundiger Bürger
----------------------	---------------------

von der Verwaltung

Herr Andreas Apsel	Erster und Technischer Beigeordneter
Herr Daniel Hartenstein	Fachbereich 5

Schriftführerin

Frau Sabrina Eckers	Service Immobilien
Frau Tamara Meliß	Service Immobilien

es fehlen:

von der CDU-Fraktion

Frau Norma Köser

Ratsmitglied

von der FDP-Fraktion

Herr Thomas Gabernig

Ratsmitglied

von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Herr Christof Behlen

Sachkundiger Bürger

von der Fraktion GRÜN-alternativ

Herr Joachim Quaß

Ratsmitglied

Ausschussvorsitzender Dr. Nieberding eröffnet die Sitzung und stellt die form- und fristgerechte Ladung fest.

Er verpflichtet Herrn Dr. Bernhard Roth-Harting.

Ratsfrau Niegeloh meldet sich vor Eintritt in die Tagesordnung und erklärt, dass die Tagesordnungspunkte 5.1 und 5.2 keine Anträge für den Ausschuss darstellen, sondern sich direkt an den Ausschussvorsitzenden richten und bittet darum, die Anträge von der Tagesordnung zu nehmen.

Nach Einvernehmen mit den Ausschussmitgliedern werden die beiden Anträge von der heutigen Tagesordnung genommen und in der Sitzung nicht thematisiert.

Öffentliche Sitzung

1 Einwohnerfragestunde

Eine Einwohnerin meldet sich zu Wort und fragt nach, ob es beim Schulwegsicherungskonzept generell nur um die Schulen geht oder sich dieses auch auf die weiteren Schulwege bezieht.

Vorsitzender Dr. Nieberding bittet Frau Niegeloh, kurz den Antrag der SPD zu TOP 5.3 zu erläutern, da der Antrag thematisch zu dieser Frage passt, die Einwohner zum Zeitpunkt der Beratung zu TOP 5.3 jedoch keine Wortmeldungen mehr äußern dürfen.

Ratsfrau Niegeloh erklärt, dass alle Schulwege betrachtet werden sollen. Für Grundschulen gibt es zwar einen Schulwegeplan, aber bspw. bei der Erweiterung der Gesamtschule müssen die Wege neu betrachtet werden

Eine weitere Einwohnerin meldet sich zu Wort und bezieht sich bei Ihrer Frage auf TOP 5.2 "Antrag der SPD-Fraktion vom 20. August 2024 - Gemeinsame Sitzung AMO und ADI zu On-Demand-Verkehr".

Sie bittet um eine Information, ob es in NRW zu On-Demand-Verkehr eine Dachmarke gibt, Schleswig-Holstein hat diese Services gebündelt. Zudem würde es eine Bundesförderung geben, ob dies der Stadt bekannt sei.

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel teilt mit, dass es bisher nicht bekannt ist, dass es eine Förderung gibt. Er wird dies prüfen lassen, jedoch sei die Stadt nicht als Verkehrsbetrieb einsetzbar und man müsse Partner finden, der den On-Demand-Betrieb durchführt. Bei einigen Bereichen übernehmen die Verkehrsbetriebe dies. Die Stadtverwaltung wird die Rheinbahn ansprechen. Ebenso seien eventuelle Fördermittel vom Verkehrsträger zu beantragen und nicht seitens der Stadtverwaltung.

Des Weiteren merkt die Einwohnerin zum Thema Schulwegsicherung zu TOP 5.3 an, dass an der Adam-Riese-Schule zwar eine Hol- und Bringstelle eingerichtet worden ist, aus ihrer Sicht die gefährliche Situation unmittelbar vor der Schule jedoch weiterhin besteht. Sie fragt nach,

ob es eine Evaluation gibt, wie die Hol- und Bringstelle angenommen wird und/oder ob es entsprechende Kontrollen seitens des Ordnungsamtes gibt.

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel erklärt, dass es keine Evaluation gibt, bei der Zahlen erhoben worden sind. Man beobachte vielmehr ob, wie viele und welche Beschwerden diesbezüglich eingehen. Die Anwohner haben lediglich darum gebeten, dass die eingerichtete Elternhaltestelle in den Ferien für die uneingeschränkte Nutzung freigegeben wird. Auch wird vor Ort die Situation von der Verwaltung beobachtet. Hier gab es jedoch keine besonderen kritischen Situationen. Es liegt in der Verantwortung der Eltern, diese Haltestellen anzunehmen und sich verkehrsgerecht zu verhalten. Seitens der Schule liegen keine Beschwerden oder Mitteilungen bzgl. einer Verschlechterung der Situation vor. Es ist möglich, den Kommunalen Ordnungsdienst (KOD) vorbeizuschicken, jedoch nur eingeschränkt und die Kontrollen wären vielmehr Aufgabe der Polizei. Die Stadtverwaltung wird Rücksprache mit der Schule halten.

Des Weiteren führt die Einwohnerin zur Schulwegsicherung aus, dass der Bereich Landsknecht insbesondere vor Schulbeginn ein Unfallschwerpunkt sei. Sie bittet um Prüfung, ob die Johannes-Kirschbaum-Straße in eine Einbahnstraße in Richtung Am Stingesbach umgewandelt werden kann. Dies würde die Situation erheblich entschärfen.

Dipl. Ing. Hartenstein gibt an, dass kürzlich eine Besichtigung des betroffenen Bereiches mit der Unfallkommission, bestehend aus Vertretern der Polizei, der Landes- und Kreisbehörde sowie der Stadt Meerbusch, stattgefunden hat und die Situation mit den bereits umgesetzten Maßnahmen vor Ort als sicher eingestuft worden ist.

Die Einwohnerin hat ein letztes Anliegen hinsichtlich der Heidbergmühle, stellvertretend für die Anwohner*innen dort. Auf dem Weg zur Heidbergmühle ist ein Schild "Radfahrer und landwirtschaftlicher Verkehr frei" angebracht.

Der Öl-Lieferant hat sich aufgrund dessen geweigert, diesen Weg zu befahren. Welche Stelle ist dafür zuständig, dass sowohl Anwohner*innen als auch bspw. Lieferanten diesen Weg befahren dürfen?

Dipl. Ing. Hartenstein erklärt, dass eine entsprechende Anfrage für eine Ausnahmegenehmigung bzw. Sondernutzung bei der Verkehrsbehörde der Stadt Meerbusch gestellt werden kann.

2 Versetzen der Fahrradboxen im Rahmen des Bahnhofumbaus Osterath Vorlage: FB5/1917/2024

Beschluss:

Vorsitzender Dr. Nieberding hält fest, dass die Beschlussfassung wie folgt geändert wird:

"Der Ausschuss für Mobilität beschließt, die Fahrradboxen am Bahnhof Osterath während der Bauphase der BÜ-Osterath auf den öffentlichen Parkplätzen der Gottlieb-Daimler-Straße oder ohne Mehrkosten auf eine nahegelegene geeignete andere Fläche zu versetzen."

Abstimmungsergebnis:

einstimmig

Im Rahmen des Bahnhofsumbaus Osterath ist das Versetzen der Fahrradbox erforderlich. Ratsfrau Hansen erklärt, dass der bevorzugte Standort die Ladestraße ist, da diese sich näher am Bahnhof befindet und der Standort somit benutzerfreundlicher ist. Lediglich - wenn die Ladestraße nicht möglich sein sollte - kommt der Standort an der Gottlieb-Daimler-Straße in Betracht.

Ratsfrau Niegeloh weist darauf hin, dass die Fahrradboxen in direkter Nähe zum Bahnsteigzugang am besten aufgehoben sind und bittet um Prüfung, ob es möglich ist, auf der Bahnhofstraße ebenfalls Fahrradboxen aufzustellen.

Ratsherr Jung gibt an, dass seine Fraktion dem Beschlussvorschlag folgt und er davon ausgehe, dass es um eine Umsetzung für die Bauzeit geht und nicht um eine dauerhafte Umsetzung. Des Weiteren unterbreitet er den Vorschlag, das ungenutzte, nicht bebaute Grundstück Flur 736 zu nutzen. Dieses sei näher am Bahnsteig.

Ratsherr Schoenauer erklärt, dass er ebenfalls davon ausgehe, dass es lediglich um die Zeit der Bauphase geht. Er verstehe die Diskussion hinsichtlich Ladestraße und Gottfried-Daimler-Str. nicht, da diese nicht weit voneinander entfernt seien.

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel stellt klar, dass die Versetzung der Boxen während der Bauphase erforderlich ist und, wie in der Vorlage beschrieben, dies kein dauerhafter Standort wird. Die Kriterien Nähe zum Bahnhof, Eigentum der Stadt, sowie möglichst befestigter Boden stehen bei der Standortwahl im Vordergrund. Er wird die von Ratsherr Jung vorgeschlagene Alternativfläche prüfen lassen, diese befindet sich jedoch nicht im Eigentum der Stadt und es sind Herrichtungskosten sowie ggf. Pacht für das Grundstück zu berücksichtigen.

Ratsherr Peters schließt sich den Vorrednern an.

3 E-Scooter-Strategieentwicklung in Meerbusch. Umsetzung der Sondernutzungssatzung Vorlage: DezIII/1796/2023

Beschluss:

Der Ausschuss für Mobilität beschließt, seinen Beschluss vom 09.06.2022 zum Erlass der Sondernutzungssatzung für E-Scooter aufzuheben und beauftragt die Verwaltung, die Entwicklung der Nutzung auf der Basis der beschlossenen Strategie zu beobachten und ggf. bei Bedarf den Erlass der Sondernutzungssatzung zum Beschluss erneut vorzulegen.

Abstimmungsergebnis Beschlussvorschlag:

TOP 3	Ja	Nein	Enthaltung
CDU	0	7	0

B90/Grüne	3	0	0
Grün alternativ	1	0	0
FDP	0	2	0
SPD	2	0	0
UWG	1	0	0
Die Fraktion	1	0	0
Gesamt	8	9	0

Mehrheitlich abgelehnt

Abstimmungsergebnis Alternative:

Der Beschlussvorschlag für die Alternative wird wie folgt geändert:

"Der Ausschuss für Mobilität hebt seinen Beschluss vom 09.06.2022, eine Sondernutzungssatzung für E-Scooter zu erlassen, nicht auf. Die Verwaltung wird die Sondernutzungssatzung für das Jahr 2025 erlassen."

TOP 3 - Alternative	Ja	Nein	Enthaltung
CDU	7	0	0
B90/Grüne	0	3	0
Grün alternativ	0	1	0
FDP	2	0	0
SPD	0	2	0
UWG	0	1	0
Die Fraktion	0	1	0
Gesamt	9	8	0

Mehrheitlich beschlossen

Ratsherr Schoenauer gibt an, dass die Satzung entsprechend des ursprünglichen Beschlussvorschlags erstellt werden soll.

Sachkundiger Bürger Dr. Roth-Harting erklärt, dass eine Sondernutzungssatzung nicht notwendig sei, da in Meerbusch andere Verhältnisse vorliegen als bspw. in Düsseldorf. Die Anzahl der falsch abgestellten E-Scooter sei überschaubar. Die Bereitstellung von E-Scootern sei Teil des Mobilitätskonzeptes, insbesondere Jugendliche nutzen diese gerne und häufig.

Dipl. Ing. Hartenstein führt aus, dass der Fokus für die Erstellung der Satzung bei den Gebühren lag. Nach Rücksprache mit dem Justizariat reicht es jedoch nicht aus, eine Satzung zu erstellen, vielmehr müsste das gesamte Konzept rechtskonform angepasst werden. Bisher besteht das Konzept als Agreement mit den E-Scooter-Anbietern, an eine Satzung sind jedoch andere Anforderungen gebunden. Die Anzahl der E-Scooter würde sich durch eine Satzung nicht verändern. Die Einnahme von 7.000 € dürfe nicht überschritten werden. Insofern würde die Erstellung einer Satzung keine Vorteile bringen, jedoch viele Personalkapazitäten binden und ggf. das gute Verhältnis zu den E-Scooter-Anbietern gefährden. Nachlieferungen, Änderungen, etc. sind bei dem vorhandenen Konzept und den Abstellreglementierungen problemlos möglich und sollten unabhängig von einer Satzung erfolgen.

Ratsherr Schoenauer erwidert, dass es nie das Bestreben war, Gewinne zu erzielen, sondern dass ein Obolus für die Nutzung der öffentlichen Wege entrichtet werden soll.

Ausschussvorsitzender Dr. Nieberding hält fest, dass die Beschlussvorlage öffentlich einsehbar ist und öffentlich diskutiert wurde und somit rechtskonform ist und eine Abstimmung erfolgt.

4 Umsetzung des Standortes der E- Lastenräder: Eichendorffstr. Vorlage: DezIII/1933/2024

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität beauftragt die Verwaltung die Verlegung des Standortes für die E-Lastenräder Sharing von der Eichendorffstr. in Meerbusch Lank auf die Römerstraße in Meerbusch Büberich in die Wege zu leiten.

einstimmig beschlossen

Ratsherr Bertholdt erklärt, dass sich der Anbieter auf Ergebnisse aus einer Sozialraumrecherche für die Gonellastraße bezieht und diese gezeigt haben, dass dies an diesem Standort nicht funktioniert.

Dies könne man nicht auf die Römerstraße übertragen. Dem Vorschlag der Verwaltung, die Römerstraße als Standort zu wählen, wird zugestimmt.

4.1 Aktueller Sachstand zur Preisentwicklung auf den X-Bus - und SWK - Linien Vorlage: DezIII/0776/2024

Ratsherr Schoenauer erklärt, dass beschlossen worden ist, eine Evaluation durchzuführen und fragt nach, ob dies stattgefunden hat und wie das Ergebnis ausgefallen ist.

Zudem weist er darauf hin, dass er erwartet, dass die Stadt einen Vorschlag hinsichtlich der Abrechnungssituation macht und nicht, wie in der Vorlage, die Frage offen formuliert.

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel erklärt, dass der Umweltbereich heute im Ausschuss nicht vertreten ist und es zum Jahresende hin entsprechende Gespräche hinsichtlich der Kosten geben wird. Nach diesen Gesprächen und somit der Klarstellung zur Herleitung der Preise ist eine entsprechende Information des Ausschusses für Mobilität möglich.

Ratsherr Bertholdt weist darauf hin, dass der Ausschuss für Mobilität am 02.09.2021 und nicht wie in der Vorlage angegeben am 21.09.2021 den Beschluss gefasst hat. Ebenso wurde beschlossen, dass nach zwei Jahren ein entsprechender Bericht im Ausschuss erfolgt, dies wurde bisher versäumt. Auch in der Beschlusskontrolle sei dieser Beschluss nicht enthalten, eine entsprechende Dokumentation ist somit nicht erfolgt.

Fraglich sei, wie diese Abrechnungssituation zustande kommt. Die Einnahmen wurden augenscheinlich zu hoch geschätzt, er erkundigt sich, wer diese Schätzung vorgenommen hat. Es müsse Ursachen und Verantwortliche geben, weshalb die Stadt mit den Mehrkosten be-

lastet wird. Es muss Überlegungen geben, ob man die betroffenen Linien einstellt oder aufrecht erhält, dies sei jedoch nur mit einer Fahrgastzählung möglich.

Ratsherr Peters stimmt zu, es sei unverständlich, dass die Kosten derart steigen, obwohl es Vereinbarungen mit den Kostenträgern gibt. Er hat die Erwartung, dass positive Ergebnisse aus den Gesprächen gezogen werden, er nutzt diese Linien selber regelmäßig und diesen seien stets gut frequentiert.

Ratsfrau Hansen gibt zu bedenken, dass wir die tatsächliche Belastung für die Stadt nicht kennen, da Fördermittel des Landes noch ausstehen.

Die Linien seien sehr wichtig, da der Nachbarort Willich nur bei Aufrechterhaltung gut erreichbar ist. Die Linie Osterath-Willich wird oft genutzt, sowohl Pendler, als auch Kinder und Jugendliche seien vermehrt morgens, nachmittags aber auch abends Hauptnutzer. Die Streichung der Linie führt dazu, dass es lediglich eine einzige Verbindung pro Stunde gibt.

Ratsherr Schoenauer erwidert, dass Ratsherr Bertholdt lediglich darauf hingewiesen hat, dass eine Kosten-Nutzen-Analyse erforderlich ist und belastbare Zahlen als Diskussionsgrundlage benötigt werden und es hier noch nicht um die Streichung der Linie geht. Ratsherr Bertholdt ergänzt, dass eine subjektive Wahrnehmung keine Basis für eine derartige Entscheidung sein kann und Kosten und Nutzen in einem vernünftigen Verhältnis zueinander stehen müssen.

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel führt aus, dass die Infovorlage Mitte des Jahres darauf abzielt, zu informieren, dass Gesprächsbedarf hinsichtlich dieser Linie besteht. Die Preisvorstellung der Verkehrsbetriebe ist äußerst unrealistisch und in Nachverhandlungen wird sich zeigen, welche finanzielle Belastung noch zu tragen ist.

Ratsfrau Niegeloh schließt aus der Ausführung vom Ersten und Technischen Beigeordneten Apsel, dass die Forderungen und zukünftigen Kosten nicht valide seien und sich ggf. ändern werden und es sehr wahrscheinlich eine finanzielle Mehrbelastung darstellt.

5 Anträge

5.1 Antrag der SPD-Fraktion vom 25. Juni 2024 - Gemeinsame Sondersitzung AMO und AKUB zur Verbesserung des Radwegenetzes in Meerbusch Vorlage: FB5/0521/2024

Antrag wird von Tagesordnung genommen.

5.2 Antrag der SPD-Fraktion vom 20. August 2024 - Gemeinsame Sitzung AMO und ADI zu On-Demand-Verkehr Vorlage: DezIII/0542/2024

Antrag wird von Tagesordnung genommen.

5.3 Antrag der SPD-Fraktion vom 25. Juni 2024 zur Erstellung eines Schulwegsicherungskonzeptes
Vorlage: FB5/0522/2024

Ratsfrau Kohn führt zum Antrag aus, dass die Fraktion sich der Kompetenzfrage zwischen AKUB und AMO bewusst ist und der Antrag daher in beiden Ausschüssen gestellt wurde. Letztlich ist das Thema insbesondere vor dem Hintergrund der massiven Veränderungen und Erweiterungen, die jetzt und in den nächsten Jahren auf die Stadt zukommen, äußerst wichtig.

Es ist nicht nur ein einfacher Schulwegeplan, vielmehr ist es ein Sammelsurium mit unübersichtlicher Legende, die man lesen können muss. Es geht nicht darum, formal mögliche Schulwege darzustellen, sondern sichere Schulwege und auch Wege, die optimiert werden, zu finden. Die Aspekte Ampelschaltung, Radweg, Abrundung der Kanten, etc. müssen mit Schule, Eltern und Verkehrsbehörden besprochen werden.

Es soll nicht formell diskutiert werden, sondern das Thema muss ernst genommen werden. An der Adam-Riese-Schule bspw. gibt es sehr engagierte Eltern und Lehrer und dennoch besteht Gefahrenpotential.

Schulwegepläne sind etwas anderes als ein Schulwegsicherungskonzept, die Schwachstellen müssen erkannt und überwunden werden.

Ratsherr Schoenauer erklärt, dass die Thematik bekannt ist und da thematisiert und beschlossen werden soll, wo die meiste Kompetenz ist und dies sei im ASS. Das Thema ist ein ständiges Thema zwischen Schule, Stadtverwaltung, Polizei, etc.

Vorsitzender Dr. Nieberding führt aus, dass dieses Thema sowohl im ASS, als auch im AMO richtig angesiedelt sei, da es um ein Konzept mit konkreter Zielsetzung geht. Letztendlich muss es auf den Weg gebracht werden, welches Gremium dieses erarbeitet, wird man sehen.

Ratsfrau Niegeloh betont, dass es heute nicht um Inhalte oder die Beteiligung des ASS geht, sondern vielmehr darum, eine Grundlage für ein entsprechendes Konzept zu schaffen.

Der Mobilitätsausschuss befasst sich mit mobilen Menschen und den Wegen dieser Menschen und zu dieser Gruppe gehören ebenso Schüler*innen.

Dipl. Ing. Hartenstein führt aus, dass die Erstellung eines Schulwegsicherungskonzeptes durch Externe ca 80.000 € kostet. Wenn die Erstellung gewollt ist, muss dies im Haushalt entsprechend berücksichtigt werden. Zudem sagt er zu, dass die Stadtverwaltung in einer der nächsten Sitzungen vorstellt, welche Maßnahmen im Zuge der Schulwegsicherung bereits durchgeführt worden sind.

Die Nutzung von Schulwegplänen wird deutschlandweit praktiziert und dient der Präsentation der möglichen Wege für Elternschaft und Schule, es ist deren Aufgabe dies kindgerecht umzusetzen und aufarbeiten.

Der Fokus bei Mobilitätskonzepten liegt auch immer auf Schulwegen und alle Maßnahmen, welche sinnvoll und umsetzbar sind finden Berücksichtigung. So kommen aus mehreren Konzepten Maßnahmen und Ideen zusammen, die Umsetzung benötigt daher entsprechend Zeit.

Ratsherr Schoenauer stellt klar, dass die CDU nicht dagegen ist, sondern dieses Thema vielmehr unterstützt, dies jedoch im ASS geschehen soll. Die Information des AMO und Vorstellung der Maßnahmen und Ergebnisse wird befürwortet, eine Doppelberatung sei jedoch nicht zielführend, es wird daher wohlwollend auf den Schulausschuss verwiesen.

Ratsherr Bertholdt macht deutlich, dass Rad- und Schulwege im Mobilitätskonzept bereits aufgenommen wurde und konzeptionell daran gearbeitet wird. Bspw. führt die Fahrradstraße in Büderich u.a. zum Mataré-Gymnasium, dies ist ebenfalls als Maßnahme der Schulweg-sicherung anzusehen.

Ratsfrau Niegeloh stimmt dem Vorschlag von Dipl. Ing. Hartenstein, eine entsprechende Information und Vorstellung im AMO vorzunehmen, zu. Der Antrag wird daher zurückgezogen und in einer der nächsten Sitzungen entsprechend der Informationen und Vorstellungen seitens der Stadtverwaltung gestellt.

Vorsitzender Dr. Nieberding hält daher fest, dass der Antrag zurückgezogen wird und eine Abstimmung nicht erforderlich ist, dieser jedoch wie bereits angemeldet im ASS thematisiert wird.

5.4 Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14. August 2024 zur Umstiegszeit der Buslinie 830 auf die U76 am Haus Meer Vorlage: DezIII/0538/2024

Nach Einvernehmen mit den Ausschussmitgliedern wird die Beratung und Diskussion des Antrages zu TOP 5.7 mit diesem TOP zusammengefasst.

Ratsfrau Neukirchen führt aus, dass es im Wesentlichen darum geht, dass die Rheinbahn den Umstieg der U75 am Handweiser optimiert hat und dies zu einer deutlichen Verschlechterung des Angebotes für Meerbusch führt. Die Verwaltung wird gebeten, mit der Rheinbahn zu klären, dass die Umstiege an Haus Meer auf die U76 entsprechend angepasst werden.

Ratsherr Peters gibt zu bedenken, dass eine Anpassung der U76 an den 830 schwierig sei, da es unmöglich sei, die Anbindung bzw. Umstiege aller Busse und Bahnen aufeinander abzustimmen. Die Anbindung an den 831 sei optimal und dies sei die günstigere Verbindung im Vergleich zum 830.

Ratsfrau Neukirchen führt weiter aus, dass der Abendverkehr der U76 nicht ausreichend sei und das Angebot zwischen 17.35 Uhr und 19.00 Uhr auf Fahren im 10-Minuten-Takt aus-
geweitet werden solle. Ab 17.35 Uhr fährt die U70 nicht mehr, weshalb die U76 entsprechend stark frequentiert wird.

Ratsherr Schoenauer stellt fest, dass es sich hierbei um einen Prüfauftrag und keinen abstimmungswürdigen Antrag handelt. Die Linien 830 und 831 fahren einige Strecken parallel. Das Thema sei durchaus diskussionswürdig und er schlägt vor, Herrn Bäumken zur nächsten Sitzung einzuladen und diese Angelegenheit mit ihm zu erörtern. Die CDU wird keiner Lösung zustimmen, welche Mehrkosten verursacht.

Ratsherr Bertholdt stimmt zu, dass die Rheinbahn diese Fragen beantworten muss und Herr Bäumken der richtige Ansprechpartner dafür sei.

Ratsfrau Neukirchen erwidert, dass die Linien 830 und 831 zwar in einigen Bereichen dieselbe Strecke fahren, jedoch unterschiedliche Einzugsgebiete haben. Das Einzugsgebiet des 830 sei größer und daher die Anpassung an diese Linie wichtiger.

Herrn Bäumken einzuladen sei ein sinnvoller Vorschlag, ebenso sollte Frau Link-Giesen eingeladen werden, da diese die Taktpläne kennt.

Ratsherr Bertholdt weist darauf hin, dass es bisher keinen SOLL-IST-Vergleich gibt, da keine IST-Abrechnung erfolgt ist und ausgefallene Bahnen keine Kosten verursachen.

Vorsitzender Dr. Nieberding hält fest, dass die Anträge als Prüfauftrag behandelt werden und keine Abstimmung erforderlich ist.

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel ergänzt abschließend, dass die Anträge sofort an die Rheinbahn mit der Bitte um Beantwortung weitergeleitet wurden und eine Beantwortung noch aussteht.

5.5 Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14. August 2024 zur Prüfung der Sicherheit für Radfahrende an der Kreuzung Strümper Straße/Winklerweg Vorlage: FB5/0536/2024

Ratsfrau Hansen führt zu dem Antrag aus, dass auf der Strümper Straße viel Verkehr sei und es vorrangig um die Situation der Radfahrer vom Winklerweg auskommend Richtung Osterath-Zentrum geht. Am Wienweg befindet sich eine Schule, demnach sind viele Schulkinder unterwegs und der LKW-Verkehr nimmt ebenfalls stetig zu.

Sie bittet um Prüfung, ob die derzeitige Situation die sicherste Version der Radwegführung sei und falls diese Lösung beibehalten wird, ob und wie man die Darstellung verbessern kann.

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel erklärt, dass es sich um eine moderne und aktuelle Führung des Radverkehrs handelt und dies in vielen anderen Städten so praktiziert wird. Die städt. Planer haben dies kürzlich geprüft und die Polizei hat bestätigt, dass die Kreuzung unauffällig ist. Es handelt sich um eine normale Verkehrssituation, in welcher Radfahrer sehr sichtbar geführt werden. Die Überforderung für jüngere Kinder sei verständlich, diese können selbstverständlich Absteigen und die Ampelanlage nutzen.

Es wird verwaltungsseitig geprüft, ob zusätzliche Markierungen, etc. möglich sind, um die Radwegführung zu verdeutlichen.

Ratsherr Bertholdt weist darauf hin, dass das in dem Antrag genannte Beispiel im München nicht vergleichbar mit den Gegebenheiten in Meerbusch sei, da es sich in München um ein vierspuriges Verkehrsaufkommen handelt. Der Prüfauftrag, die Markierungen zu prüfen und ggf. nachzuarbeiten, sei sinnvoll. Die fehlende Querung sei das Problem, diese wurde, wie bereits mehrfach thematisiert und berichtet, schlichtweg von Straßen.NRW vergessen.

Langfristig muss man überlegen, ob aus der 3-fach-Querung eine 4-fach-Querung wird, da dies im Rahmen der Schulwegsicherung und vor dem Hintergrund der Bebauung an der Ecke ggf. sinnvoll wäre. Für die Erweiterung der Ampelquerung müssten entsprechende Mittel im Rahmen der Haushaltsberatungen eingestellt werden, falls dies umgesetzt werden sollte.

Ratsherr Schoenauer stimmt zu, dass die Situation in München und die hier vor Ort nicht vergleichbar seien und sieht es ebenfalls so, dass mit entsprechenden farblichen Markierungen die Situation ausreichend verbessert werden kann.

Ratsherr Peters folgt den vorherigen Ausführungen und spricht sich für eine weitere Querung sowie eine Vergrößerung des Radbereiches aus.

Ratsfrau Hansen ergänzt, dass die Verkehrssituation auf dem Winklerweg noch relativ ruhig sei, sich dies bei entsprechender baulicher Veränderung der Umgebung jedoch ändern kann und es derzeit keinen Schwenker von der rechten Fahrradspur zur mittleren Fahrradspur gibt und bittet um Prüfung, ob dieser eingerichtet werden kann.

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel gibt zu bedenken, dass die Bevorzugung der Radfahrer durch Einrichtung eines Schwenkers mehr unfallpotential birgt, als wenn es bei der bisherigen Lösung und somit des Einfädelns bleibt.

Ratsherr Jung schließt sich an und bittet ebenfalls um Verbesserung bzw. Nachzeichnung der Markierungen, insbesondere bei nasser Fahrbahn sei diese kaum sichtbar.

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel bestätigt, dass die farbigen Markierungen geprüft werden.

5.6 Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14. August 2024 zu Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf Radwegen Vorlage: FB5/0537/2024

Sachkundiger Bürger Dr. Roth-Harting führt aus, dass seine Fraktion die Sommerpause genutzt hat, um Hauptradwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen und innerhalb der Ortsteile abzufahren. Der Fokus lag auf Markierungen, Kreisverkehren, Absperrungen bzw. Pollern und dem abrupten Übergehen ohne sichtbaren Hinweis von Radwegen auf die Straße. Aufgefallen ist, dass es keine durchgehend einheitlichen Markierungen der Ausfahrten der Radwege gibt. Dies sei historisch gewachsen und man muss anerkennen, dass die Markierungen bei Neubauten wesentlich besser seien.

Die Markierungen auf den Haupttridwegen sollten, ggf. in mehreren Etappen, nach einem einheitlichen Konzept erneuert werden.

Zu dem Thema Kreisverkehr gibt es bereits ein Konzept, hier sei aufgefallen, dass dies noch nicht umgesetzt sei.

Ebenfalls anzuerkennen sei, dass hinsichtlich der Poller bereits einiges umgesetzt worden ist, es gibt jedoch genug Situationen, bei denen Lastenräder, Kinderwagen und Rollstühle behindert werden.

Hier wird Handlungsbedarf gesehen und insbesondere die einfach umzusetzenden Maßnahmen können die Sicherheit kurzfristig erheblich verbessern. Zudem handelt es sich bei den betroffenen Radwegen ebenfalls auch um Schulwege. Dies sollte mit allen Baulastträgern thematisiert werden.

Ratsherr Peters befürwortet die Ausführungen und bedankt sich für den guten Antrag mit der komplexen Darstellung und mühevollen Arbeit.

Ratsfrauen Niegeloh und Kohn schließen sich dem Dank an und sagen ebenfalls die Unterstützung zu. Die Umsetzung der mit einfachen Mitteln zu realisierenden Maßnahmen würde zu einer kurzfristigen Verbesserung der Situation führen und ist ein wichtiges Zeichen für die Anwohner*innen.

Ratsherr Schoenauer verweist auf die Sitzung im Januar, bei der die Verwaltung zugesagt hatte, mit den vorhandenen Mitteln die Maßnahmen sukzessive abzarbeiten. In der Sitzung wurde tabellarisch dargestellt, was bereits umgesetzt wurde und was sich derzeit in Planung befindet.

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel bedankt sich ebenfalls für die Arbeit und ausführliche Darstellung. Die aufgeführten Maßnahmen sind richtig und können zeitnah umgesetzt werden, wenn personelle und finanzielle Ressourcen vorhanden sind. Einige Vorschläge können schnell umgesetzt werden, andere müssen geplant und geprüft werden. Die Liste wurde in die Planungen mit aufgenommen und einige Punkte sind in den vorhandenen Konzepten bereits enthalten.

Dipl. Ing. Hartenstein sagt zu, dass in einer der kommenden Sitzungen die bereits umgesetzten und geplanten Maßnahmen erläutert werden und diese weiterhin tabellarisch fortlaufend dem Protokoll beigefügt werden.

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel erklärt, dass die Poller durchaus an einigen Standorten sinnvoll sind, um Verkehrsteilnehmern, welche nicht auf Radwege gehören, den Zugang zu erschweren. Früher gab es keine Lastenräder oder Anhänger. Er sagt zu, dass im Einzelnen geprüft wird, wo diese sinnvoll sind und wo auf Poller verzichtet werden kann, ggf. kann auch eine Wegnahme zu Problemen führen.

Vorsitzender Dr. Nieberding ergänzt zu den Ausführungen zu Dipl. Ing. Hartenstein, dass die Liste in Mandatos bei den Dokumenten unter Information zu finden ist.

Ratsherr Bertholdt weist darauf hin, dass die Verwaltung nur bedingt die Situation der Poller ändern kann, die Poller beim neuen Wirtschaftsweg zum Konverter bspw. seien vom Bauherrn und nicht städtisch.

Der Grundsatz, dass möglichst wenig gesperrt werden soll, ist bekannt und dass die 2017 beschlossene Radwegekonzeption in der Umsetzung nicht so weit fortgeschritten ist, wie gewünscht, daran liegen würde, dass auch entsprechende Haushaltsmittel und personelle Ressourcen fehlen. Aus diesen Gründen müssen Schwerpunkte für die Umsetzung gesetzt werden.

Die Idee von Ratsherr Schoenauer hinsichtlich des dauerhaften TOPs zum Radverkehrskonzept befürwortet er ebenfalls.

Die Aussage, dass die Zahl der Fahrradunfälle steigt, kann für Meerbusch nicht übernommen werden. Sachkundiger Bürger Dr. Roth-Harting gibt an, dass die zugrundeliegende Statistik sich auf ganz NRW bezieht.

Ratsfrau Kohn erkundigt sich, wie es mit den im Mobilitätskonzept angegeben vier benötigten Personalstellen in der Radwegeplanung aussieht. Eine derzeit halbe Stelle sei demnach definitiv zu wenig.

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel gibt an, dass dies nicht am Fachbereich liegt und es sich nicht um unbesetzte Stellen handelt, sondern diese Stellen im Stellenplan vielmehr nicht vorgesehen sind und im Rahmen der Konsolidierung davon auszugehen ist, dass keine zusätzlichen Stellen geschaffen werden. Der Rat könne aber durchaus entsprechende Stellen beschließen.

Ratsfrau Neukirchen gibt zu bedenken, dass das Mobilitätskonzept zwar beschlossen sei, aber in diesem vorgeschrieben ist, dass jede Maßnahme mit finanziellen Auswirkungen einzeln vorzulegen sei. Es sollte eine Priorisierung der Maßnahmen geben und dies sollte jetzt in Angriff genommen werden und nicht irgendwann.

Ratsherr Schoenauer erwidert, dass die Verwaltung im Januar ein Konzept vorgelegt habe und diese Liste in die bisherige Konzeption eingearbeitet und nach personellen und finanziellen Möglichkeiten umgesetzt werden sollte. Der Ausschuss sollte unterjährig informiert werden. Formell sei hier daher nichts zu beschließen.

Sachkundiger Bürger Dr. Roth-Harting ergänzt, dass generell Radverkehrsmaßnahmen priorisiert werden sollten.

Vorsitzender Dr. Nieberding stellt abschließend fest, dass hier ebenfalls keine Abstimmung erforderlich ist und Konsens erzielt wurde.

5.7 Antrag der Fraktion Grün-alternativ vom 20. August 2024 zu ÖPNV - Anschlüsse Haus Meer Vorlage: DezIII/0543/2024

s. Ausführungen zu TOP 5.4

6 Anfragen

6.1 Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum Planungsstand bei der Verbesserung von Fußwegen und Fußwegverbindungen

Dipl. Ing. Hartenstein führt zur Anfrage aus, dass der barrierefreie Ausbau, Fußweg- und Radwegverbindungen immer zusammen betrachtet werden.

Als Beispiele nennt er die erfolgte Umsetzung der Zebrastreifen am Bommershöfer Weg und der Grünstraße, sowie die geplante Umsetzung des Kreisverkehrs am Strümper Busch (sofern die Haushaltsmittel für 2025 zur Verfügung gestellt werden).

Ebenso soll die Barrierefreiheit der Gutenbergstraße sowie der Straße Am Kapellengraben hergestellt werden.

Ratsherr Bertholdt ergänzt, dass der Zebrastreifen am Bommershöfer Weg bspw. ebenfalls ein Bestandteil des Schulwegekonzeptes sei und zu einer deutlichen Verbesserung führt.

6.2 Anfrage der SPD-Fraktion zum Nahverkehrsplan Rhein-Kreis-Neuss

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel erklärt, dass die Ausführungen zu dieser Anfrage dem Protokoll beigefügt werden, da der Umweltbereich bei der heutigen Sitzung nicht vertreten ist.

Ratsherr Jung regt an, dass die Antworten zu den Anfragen bereits mit der Einladung mitversandt werden. Beim Kreis-Neuss ist dies üblich, so können die Fraktionen sich entsprechend auf die Sitzungen vorbereiten und ggf. Nachfragen stellen. In der Sitzung könne dann auf Wunsch die Beantwortung vorgetragen werden.

Vorsitzender Dr. Nieberding erklärt, dass die Anregung seitens der Stadtverwaltung besprochen wird.

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel gibt zu bedenken, dass die Beantwortung der Anfragen teilweise einige Zeit in Anspruch nimmt und dies nicht fristgerecht vor Zustellung der Einladung uneingeschränkt möglich sei.

Nach der Sitzung gibt Frau Frey Folgendes zum Protokoll:

Zur Frage 1:

Welche der vorgeschlagenen Maßnahmen und Prüfungen sind bereits erfolgt und wie sind die Ergebnisse?

- *Sukzessive Umrüstung der meisten Haltestellen auf einen höheren Ausstattungsstandard.*

→ *laufend durch FB5*

- *Einrichtung einer neuen Schnellbuslinie zwischen Tönisvorst, Willich und Meerbusch-Haus Meer im 60-Minuten-Takt zur Verstärkung der Linie 071.*

→ *umgesetzt (X-BUS)*

- *Mittelfristig ist eine neue Stadtbahnverbindung zwischen Neuss und Düsseldorf mit neuer Rheinquerung vorgesehen mit folgendem Betriebskonzept (vgl. NVP Stadt Düsseldorf): U78: Düsseldorf Hbf – ESPRIT Arena / Messe Nord – Lörick – Meerbusch, Haus Meer (20-Minuten-Takt), fährt zur HVZ bis Krefeld-Rheinstraße und ersetzt HVZ-Linie U70.*

→ *Planung U81*

- *Die Leistungsfähigkeit der Stadtbahn-Verbindungen nach Düsseldorf und Krefeld soll untersucht werden. Hierzu soll in Abstimmung mit den Nachbarstädten auf der Stadtbahn (U70, U74, U76) ein 10-Minuten-Takt in der HVZ und in der abendlichen NVZ montags bis freitags auf der Gesamtstrecke von Krefeld bis Düsseldorf in beiden Richtungen geprüft werden.*

→ *umgesetzt, Beschluss zur Taktverdichtung steht noch aus*

- *Die ÖPNV-Anbindung der Rheingemeinden soll überprüft werden. Zu untersuchen sind z. B. verbesserte Anschlussmöglichkeiten an die Stadtbahn (Taktverdichtung auf Zubringerbuslinien, Einrichtung eines Taxibusses), eine Verlängerung bestehender Buslinien ab Lank in die Rheingemeinden und eine Verkürzung der Fahrzeit zwischen Ilverich und Lank*

→ *umgesetzt; neuer Linienweg der 839 (Pilotphase), dadurch bessere Anbindung des Lanker Zentrums an die Rheingemeinden, Taktverdichtung wurde aus Kostengründen nicht beschlossen*

- *Die Einrichtung einer Direktverbindung zwischen Meerbusch-Osterath und Meerbusch-Büderich soll geprüft werden.*

→ *wurde geprüft, mit den derzeitigen Linienverbindungen nicht möglich, neue Linie zwischen Osterath und Büderich nicht wirtschaftlich*

- *Zur Verbesserung der Verbindung zwischen Büderich und Düsseldorf soll eine Taktverdichtung auf der Linie 828 geprüft werden.*

→ *bisher aufgrund zu geringen Bedarfs nicht umgesetzt*

Zur Frage 2:

Ist eine Direktverbindung von Meerbusch-Osterath nach Kaarst geprüft und bewertet worden?

→ *Die Direktverbindung Meerbusch-Osterath nach Kaarst ist im Nahverkehrsplan als Maßnahme der Stadt Kaarst festgehalten. Sie ist bisher nicht geprüft und umgesetzt worden. Stadt Kaarst hat bisher keinen Kontakt diesbezüglich mit der Stadt Meerbusch aufgenommen.*

Zur Frage 3:

Gehört zur Aufwertung der P+R Anlage Haus Meer (Antragsteller Rheinbahn AG) auch die Verbesserung der Beleuchtungssituation und des Mobilfunknetzes?

Wenn nicht, wer ist zuständig und wie kann die Situation verbessert werden?

Der Antrag auf die Aufwertung der P+R Anlage wurde über den VRR seitens der Rheinbahn im Juli 2017 gestellt und 2018 vom VRR in den Förderkatalog aufgenommen.

Die angedachte Aufwertung bestand in der Erneuerung von

P+R Basiselementen

- *Schaffung einer geregelten und geschlossenen Ein- und Ausfahrt*
- *Videoüberwachung*
- *Notrufanlagen etc.*

Digitale P+R Erfassung

- *Auslastungsanzeige*
- *Erkennung des Belegstatus der Parkplätze in Echtzeit*
- *Online-Reservierungsmöglichkeiten etc.*

Smart P+R Routing

- *Integration der P+R Anlagen in Online Navigationsdienste*
- *Push-Nachrichten zu freien Parkplätzen*
- *Direkte Reservierungs- und Bezahlungsmöglichkeiten via Routing-App etc.*

Der bei dem Fördergeber VRR eingereichte Einplanungsantrag zur Aufwertung der „Park- & Ride-Anlage Haus Meer“ wurde von der Rheinbahn im September 2020 zurückgezogen, da der Bau- und Umweltausschuss der Stadt Meerbusch die Maßnahme abgelehnt hat.

Zur Frage 4:

Wann wird ein neuer Nahverkehrsplan erarbeitet und gibt es Vorschläge?

- ➔ *Nach aktuellem Beschluss des Mobilitätsausschusses des Kreises ist die Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für 2027/2028 geplant, da die ÖPNV Dienstleistungen im Jahr 2029 neu vergeben werden müssen.*

Zur Frage 5:

Welche Maßnahmen im neuen Nahverkehrsplan der Stadt Düsseldorf betreffen zukünftig Meerbusch und ist Einflussnahme möglich?

- ➔ *Die Erarbeitung des neuen Nahverkehrsplans der Stadt Düsseldorf befindet sich derzeit in der Vergabe (bzw. wurde gerade vergeben). Meerbusch wird im Rahmen eines regionalen Arbeitskreises beteiligt (ggf. über den Kreis)*

7 Bericht der Verwaltung/Beschlusskontrolle

Dipl. Ing. Hartenstein führt folgende Sachverhalte aus:

Lichtsignalanlage Uerdinger Str./Kaiserswerther Str.

Hier bestand die Kritik, dass Radfahrer*innen Schwierigkeiten haben und bevorrechtigt werden sollten. Die LSA wurde vom Kreis angepasst, sodass nicht mehr die Kaiserswerther Stra-

Be Vorrang hat, sondern die Uerdinger Straße. Dies hat zu einer deutlichen Verbesserung für Radfahrer*innen geführt.

Harmonisierung Kreisverkehr

Die Nierster Straße und Winklerweg werden dieses Jahr umgesetzt bzw. die Nierster Straße ist in der Umsetzung und der Winklerweg wird umgesetzt, wenn die Witterung dies zulässt. Der Prüfauftrag hinsichtlich des Parkens auf dem Gehweg an der Nierster Straße hat ergeben, dass dies nicht möglich ist, da die Mindestbreite nicht vorhanden ist. Die einzig infrage kommende Stelle ist unmittelbar am Bussteig und wird seitens der Verwaltung aus Sicherheitsgründen abgelehnt.

Ratsherr Harms vertritt weiterhin die Meinung, dass auch der eine Parkplatz an der ggf. etwas ungünstigen Stelle richtig und wichtig ist, da dies das Rasen der Autos und den LKW-Verkehr eindämmen würde, da die Parkbucht dies erschwert.

Dipl. Ing. Hartenstein erwidert, dass die Parkfläche kein Hindernis darstellen würde, da diese sich komplett auf der Fläche des Gehweges befinden würde und die zuvor genannten erhofften Resultate somit nicht eintreten würden.

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel ergänzt, dass die Stadtverwaltung mittels einer TOPO-Box die Situation prüfen wird.

Messung der Sperrpausen in Osterath

Der Prüfauftrag hinsichtlich der Sperrpausen in Osterath hat ergeben, dass in der Sperrpause die nachfolgenden Verringerungen erzielt werden:

Bahnhofsweg: 25 %

Strümper Straße: 7 %

Meerbuscher Straße: 11%

Vorher- und Nachermessungen wurden in den Ferien gemessen, in denen auch die Sperrpause stattfand.

Radwegesicherung

Die Radfuhrten an der Düsseldorfer Straße wird rot markiert. Ebenso werden die Radfuhrten am Schweinheimer Kirchweg/Krefelder Straße rot markiert.

Ratsfrau Niegeloh berichtet, dass sie selber aufgrund der Markierungen auf der Nierster Straße deutlich langsamer gefahren ist und dies schon zu einer Verbesserung führt, falls es mehreren Autofahrern so ergeht.

Zudem führt sie aus, dass vor den Sommerferien ein Ortstermin an der Kapellenstraße/Strümper Straße mit der Verwaltung stattgefunden hat da die Ampelschaltung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu kurz war. In Zusammenarbeit mit Straßen.NRW sollte dies angepasst werden. Zudem wurde vor Ort zugesagt, dass ebenfalls eine Überprüfung der anderen Rad- und Fußwegampeln erfolgt. Sie bittet um Vorlage der Prüfergebnisse.

Dipl. Ing. Hartenstein gibt an, dass Die Verwaltung Straßen.NRW die notwendige Änderungsanzeige übermittelt wurde und nun Straßen.NRW die Korrektur beauftragen müsse. Der aktuelle Stand sei aber nicht bekannt.

Ratsherr Peters kommt auf die Kreuzungssituation Am Winklerweg/Strümper Straße und die gewünschte Bevorzugung des Radverkehrs zurück.

Erster Technischer Beigeordneter Apsel ergänzt, dass das Problem bei der Zeitverteilung der Ampel ist, dass diese nur einmal vergeben werden kann, d.h., der stärkste Verkehrsfluss bekommt die meiste Zeit. Dies sind hier bisher die Autofahrer*innen.

Es folgen keine weiteren Berichte der Verwaltung.

8 Termin der nächsten Sitzung: 12. November 2024

Ausschussvorsitzender Dr. Nieberding weist auf den nächsten Termin am 12.11.2024 hin.

9 Verschiedenes

Ratsherr Thywissen meldet sich mit der Frage hinsichtlich des Zustandes der Moerser Straße zwischen Strümp und Haus Meer zu Wort. Er erkundigt sich, wie der aktuelle Sachstand ist, da der Kreis zugesagt hatte, dieses Jahr tätig zu werden. Es wäre wünschenswert, wenn dies vor dem Winter umgesetzt würde. Dipl. Ing. Hartenstein sagt zu, diese Frage an Straßen.NRW weiterzuleiten.

Ratsherr Jung berichtet, dass die Glas- und Papiercontainer am Rudolf-Bartels-Platz auf dem Fußweg stehen und erkundigt sich, ob dies dauerhaft so bleiben soll.

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel erklärt, dass die Antwort in der Niederschrift aufgeführt wird.

-> Die Glas- und Papiercontainer standen 2 Tage wegen der Reparatur der unterirdischen Behälter auf dem Fußweg und wurden am 12.09.2024 abgeholt.

Ratsfrau Neukirchen fragt nach, wer über die Standorte von provisorisch aufgestellten Schildern entscheidet. An der Uerdinger Straße stehen die Schilder für das Parkverbot auf dem Radweg und verengen diesen. Sie bittet um Prüfung, ob die Umstellung auf den gesperrten Parkbuchten möglich ist.

Dipl. Ing. Hartenstein erklärt, dass Mindestabstände bei der Aufstellung einzuhalten sind. Dies sei Bestandteil der Erlaubnis. Es wird intern weitergeben, dass es, wenn möglich, vermieden werden soll, Schilder auf den Radwegen zu platzieren und eine Prüfung am genannten Standort erfolgt.

Ratsfrau Niegeloh berichtet, dass die Grünphase an den Fußgängerwegen der Ampeln Moreser Straße/Bergfeld eine Dauer von 8 Sekunden hat und dies für die Länge der Strecke zu kurz sei, insbesondere für ältere Menschen oder Menschen mit Beeinträchtigung.

Erster und Technischer Beigeordneter Apsel erklärt, dass das rote Signal erscheint, sobald eine Überquerung in der Zeit, bis die Autos losfahren dürfen, nicht mehr möglich ist. Das bedeutet, diese Zeit muss zu der Grünphase hinzugerechnet werden. Wenn man berücksichtigt, dass die Fußgänger nicht bei grünem Signal auf der anderen Seite ankommen müssen, ist die Zeitspanne ausreichend.

Ratsfrau Niegeloh ergänzt, dass die Ausschussmitglieder und die Mitglieder der Verwaltung dies wissen, die Bürger, insbesondere die betroffene Personengruppe, diesen Umstand aber oft nicht kennt und so Angst bekommen oder sogar in Panik geraten, wenn das Signal auf rot umspringt und die Menschen sich noch auf der Fahrbahn befinden.

Vorsitzender Dr. Nieberding stellt fest, dass es keine weiteren Wortmeldungen gibt und beendet die Sitzung um 19.21 Uhr.

Meerbusch, den 23. September 2024

Dr. Felix Nieberding
Ausschussvorsitzender

Anke Hartl
Schriftführer/in