

**Niederschrift über die öffentliche Sitzung
des Ausschusses für Straßen- und Tiefbau
vom 28.01.2021**

Beginn: 18:30 Uhr

Ende: 21:05 Uhr

Anwesend sind:

Entschuldigt fehlen:

**TOP 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen VorlNr.
 Ladung und der Beschlussfähigkeit**

Vors. Schenckenberg eröffnet die Sitzung, stellt die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

**TOP 2 Feststellung der Tagesordnung und der dazu vorliegenden VorlNr.
 Anträge**

RH Peters beantragt für die FDP/WIR/CDU, den Punkt 5 „Temporäre Sperrung der Goethestraße“ von der Tagesordnung zu nehmen, da bis heute kein Verkehrsentwicklungsplan vorliege und das Stadtentwicklungskonzept sich erst im Entwicklungsstadium befinde. Seines Erachtens sei die heutige Diskussion nicht zielführend.

RH Lüttjohann stellt den Antrag, über den Punkt ohne Beschlussfassung zu beraten. Er ist der Auffassung, dass die Thematik in die Öffentlichkeit gebracht werden müsse.

RF Dembowski ist auch der Meinung, heute zu erörtern, welche Erwartungen und Erkenntnisse man von der Teilung der Straße habe und wer für den Abwägungsprozess beteiligt werden müsse.

Bgm Weber rät davon ab, den Punkt abzusetzen. Ein Beschluss sei heute nicht zwingend erforderlich, aber der Fachausschuss sei für die sachliche Beratung da. Er hält die Diskussion heute, auch für die erschienenen Zuschauer*innen, für wichtig.

Der Antrag von RH Peters auf Absetzung des Tagesordnungspunktes Nr. 5 „Temporäre Sperrung der Goethestraße“ wird bei 4 Ja-Stimmen zu 4 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung abgelehnt.

Die Tagesordnung wird in der vorgelegten Form einstimmig festgestellt.

Der Ausschuss für Straßen- und Tiefbau nimmt die Genehmigung der Niederschrift vom 11.11.2020 zur Kenntnis.

Vors. Schenckenberg gibt zu diesem Punkt den Vorsitz an seinen Stellvertreter RH Lüttjohann ab.

Bgm Weber erläutert, dass dies die einmalige Gelegenheit sei, einen geradlinigen Radweg zwischen Brockel und dem Rotenburger Bahnhof zu schaffen. Der Punkt sei bereits einige Male in der Politik erörtert worden. Am 24.04.2019 sei das Projekt vom Samtgemeindebürgermeister der SG Bothel, Herrn Eberle, der die Projektleitung übernommen habe, ausführlich im AST vorgestellt worden. Seinerzeit sei die Einstellung von 300.000 € Haushaltsmitteln seitens der Politik zugesagt worden. Inzwischen liege die Förderbewilligung in Höhe von 75 % vor, die insgesamt 1,8 Mio € ausmache. Der Weg sei neben der Förderung der Verkehrswende mit Pedelec-Station bei HBI und am Rotenburger Bahnhof auch die touristische Verbindung zum Radweg Lüneburger Heide. Es sei kein Flächenkauf notwendig, da voraussichtlich alle Flächen im Eigentum der Stadt lägen. Von einer Zerschneidung der Landschaft könne auch nicht gesprochen werden, da die Bahnlinie dort seit Jahrzehnten liege. Er ist der Auffassung, dass sich die Stadt solch eine Chance nicht entgehen lassen könne und bittet die Ratsmitglieder um Empfehlung des Beschlussvorschlages. Enttäuscht berichtet er, dass sich ein Rotenburger Bürger an die Förderstelle gewandt habe um mitzuteilen, dass die Stadt Rotenburg für dieses Projekt keine Haushaltsmittel eingestellt habe und die Förderung deswegen abgelehnt werden müsse. Im Bundesministerium werde jedoch trotzdem an dem Projekt festgehalten, da die Verkehrswende herbeigeführt werden müsse.

RH Wagner fragt, ob die 75 % Förderung auf die angesetzten Kosten oder auf die tatsächlich entstehenden Kosten gezahlt würde.

Bgm Weber antwortet, dass die Förderung auf die im Antrag angegebenen Kosten gerechnet werde. Die geplanten Kosten seien aber großzügig, unter Einrechnung von Preissteigerungen, berechnet worden. Ansonsten sei ein weiterer Projektmitteleintrag erforderlich.

RH Emshoff fragt nach den Kosten für die Gemeinden Brockel und Hemsbünde und die Stadt Rotenburg. Er fragt explizit, ob noch Grunderwerb notwendig sei, da die Aussage des Bgm seines Erachtens nicht ganz konkret gewesen sei. Im Hinblick auf leere Kassen müssten die Zahlen im Auge behalten werden.

StAR Lohmann erläutert, dass alle Maßnahmen in die Kosten eingerechnet seien. Dennoch gäbe es die Idee, von der DB Teilflächen zu erwerben, die nicht im Förderantrag enthalten seien, um den Sandhasenweg direkt neben der Bahn entlangführen zu können. Zu den Kosten erklärt er, dass für den Bereich der Stadt Rotenburg förderfähige Kosten von 1,7 Mio. € veranschlagt worden seien. Das bedeute, dass 1,3 Mio. € Förderung gezahlt würden und bei der Stadt ein Eigenanteil von 400.000 € zuzüglich nicht förderfähiger Kosten von 150.000 € für beispielsweise Planungskosten und Kartierungskosten, verbleibe. Zum Vergleich würden Kosten für den erforderlichen Neubau der Brücke am Ronolulu sowie den Ausbau des Sandhasenweges bis zum Brockmanns Wiesenweg und die Verbindung Mittelweg Richtung Wümme in Höhe von 600.000 € entstehen. Durch die Fördermittel würden diese Maßnahmen sowie der Radweg zu etwa dem selben Mitteleinsatz geschaffen Die Einzelmaßnahmen seien vermutlich nicht förderfähig.

RF Dembowski erklärt für ihre Fraktion sowie die Grafe-Gruppe, dass sich die Kosten sehr gut hätten aufschlüsseln lassen. Nicht alle Jahre würden derart viele Fördermittel ausgeschüttet und jede Kommune würde sich über einen Teil davon freuen. Sicher sei es richtig, dass sich in dem Bereich der Gleise mittlerweile viele Pflanzen und Tiere angesiedelt hätten, diese würde es aber auch an dem ausgebauten Weg auf der alten Bahnstrecke Richtung Bellen/Visselhövede geben. Hier müsse zwischen dem Erhalt der Natur und der CO₂-Einsparung abgewogen werden. Eine Mobilitätsveränderung sei dringend erforderlich. Der CO₂-Abdruck sei derzeit 9-11 t CO₂ und müsse unbedingt auf 2 t CO₂/Person reduziert werden.

RH Schenckenberg teilt mit, dass dieses Projekt auf der einen Seite eine schöne Sache sei, auf der anderen Seite sich die Natur die Bahntrasse wieder zurückgeholt habe. Es müssten 10.000 qm mit Asphalt versiegelt werden. Durch die Förderung entstünden zwar weniger Kosten für die Gemeinde, trotzdem seien es aber 2,3 Mio. € Steuergelder der Bürger. Er verweist auf die Initiative Niedersächsischer Weg, in der es um Artenvielfalt, der Verhinderung der Landschaftszerschneidung sowie um Biotopverbunde gehe. Er hält es für fatal, solch einen Biotopverbund, wie er hier entstanden sei, zu zerstören. Es gäbe genügend Alternativen zu diesem Radweg, wie beispielweise die Verlängerung der Brockeler Straße. Er erinnert an die Unterhaltungspflicht. Schon jetzt gelinge es nicht, alle Wege, insbesondere auch die innerstädtischen Wege und Straßen, zu unterhalten. RH Schenckenberg rät dazu, vorerst das Verkehrsentwicklungskonzept abzuwarten.

RH Peters stellt fest, dass der Fidi-Boon-Wech eine tolle Idee sei, der Radfahrer*innen begeistern würde. Dennoch gibt er zu bedenken, ob das ein Projekt sei, das in den nächsten Jahren im Mittelpunkt stehen solle. Sollte die Stadt in das Städtebauförderungsprogramm aufgenommen werden, würden erhebliche finanzielle Verpflichtungen auf sie zukommen. In seiner Gruppe sei die Thematik vielfach diskutiert und abgewogen worden. Dennoch sei man sich nicht einig geworden. Seines Erachtens müssten noch einige Faktoren bezüglich des Naturschutzes geklärt werden. Er werde sich der Stimme enthalten.

RH Klee führt aus, dass das Projekt sicherlich einen hohen Wert für Naherholung und Tourismus habe, einen hohen Wert für Pendler und die Verbesserung des Klimaschutzes bezweifle er aber. Für ihn bestehe hier absolut keine Not, die Landschaft zu verbauen. Hier werde ein Biotopverbund zerschnitten. Auf das Ergebnis der Untersuchung zur biologischen Vielfalt sei er schon sehr gespannt. Für die Jägerschaft könne der Weg im Übrigen sogar nützlich sein. Er weist darauf hin, dass dies seine persönliche Meinung und nicht die der CDU-Fraktion sei.

RF Dembowski zeigt sich begeistert, dass die RH Peters und Klee den Biotopschutz für sich entdeckt hätten. Der Biotopschutz könne durchaus gefördert werden, in dem die seitlichen Flächen aufgewertet würden. Der Niedersächsischen Weg sei vom Umwelt- und vom Wirtschaftsministerium des Landes beschlossen worden. Auch da sei dieses Förderprojekt abgesehnet worden.

RH Emshoff widerspricht der Aussage, dass einige RM den Biotopschutz erst jetzt entdeckt hätten. Er stellt richtig, dass der Niedersächsische Weg eine Landessache sei und die Fördermittel des Fidi-Boon-Wechs vom Bund kämen.

RH Klammer teilt mit, dass die SPD-Fraktion den Ausführungen des Bgm zustimme.

RH Lüttjohann merkt an, dass es einem normalen Bürger nicht zu vermitteln sei, die zugesagten Fördergelder nicht anzunehmen.

Bgm Weber weist ausdrücklich darauf hin, dass es sich bei den Flächen nicht um Wald handle und die Landschaft auch nicht neu geradlinig zerschnitten werde. Allein die neue Brücke in den Nödenwiesen, die Radfahrer*innen hochwasserfrei zum Bahnhof bringe, koste etwa 330.000 €. Für Ausgleichsmaßnahmen seien 80.000 € veranschlagt. Nach Abschluss der Kartierungsarbeiten würden diese mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Der

Fördertopf sei im Übrigen fest beim Bundesumweltministerium. Wenn die Fördermittel nicht durch die Stadt in Anspruch genommen würden, freue sich eben eine andere Kommune. Er verweist auf das Radverkehrförderprogramm, dass vom Nds. Wirtschaftsministerium aufgelegt werde. Dies solle auch umgesetzt werden.

RH v. Hoyningen-Huene versteht die Diskussion nicht. Das Thema sei schließlich nicht neu. Er stellt fest, dass es peinlich wäre, jetzt, entgegen des damaligen Beschlusses, diesen Beschlussvorschlag abzulehnen.

RH Klee entgegnet, dass er RH v. Hoyningen-Huene bei zukünftigen Diskussionen an dieses Statement erinnern werde.

StAR Lohmann verliert den Beschlussvorschlag.

Der Ausschuss für Straßen- und Tiefbau empfiehlt bei 5 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen folgenden Beschluss:

Der Rat der Stadt Rotenburg (W.) beschließt, das Projekt „Fidi-Boon-Wech“ - Neubau eines Radweges auf der ehemaligen Bahnstrecke Rotenburg-Brockel umzusetzen und bestätigt den Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 23.01.2019 zur anteiligen Kostenübernahme für die Planung und Realisierung des Projektes. Die für den Bau des Radweges erforderlichen finanziellen Mittel werden in einem Nachtragshaushalt zum Haushalt 2021 in der mittelfristigen Finanzplanung für die Jahre 2022 bis 2025 bereitgestellt.

RH Schenckenberg übernimmt wieder den Vorsitz.

TOP 5 Temporäre Sperrung der Goethestraße

VorlNr.
0979/2016-2021

Der Bgm kritisiert, dass die Politiker schon vor der Diskussion im Fachausschuss in der Presse ihre Position dazu bezogen hätten. Die Goethestraße sei im Übrigen 1985 keine Fehlplanung gewesen, da seinerzeit erheblich weniger Kfz unterwegs gewesen seien. Dies habe sich aber geändert und es sei somit eine neue Situation entstanden. Er weist den Vorwurf, der in der Presse zu lesen gewesen sei, dass der Verwaltung der gesunde Menschenverstand fehle, zurück. Bgm Weber weist darauf hin, dass 52 % des Kfz-Verkehrs in der Goethestraße reiner Durchgangsverkehr sei, was sicherlich nicht im Sinne der Stadtplanung sei. Ihm sei klar, dass beispielweise Botheler*innen nicht mit dem Fahrrad zum Einkaufen nach Rotenburg kommen würden. Aus diesem Grunde sei es auch vorgesehen, die Parksituation hinter der Cohnscheune zu verbessern. Seiner Meinung nach würden den Einzelhändler*innen durch die Sperrung bzw. Teilung der Straße keine Steine in den Weg gelegt, da weiterhin alle Geschäfte gut erreichbar seien. Er gibt bekannt, dass er mit Geschäftstreibenden und Gastronomiebetrieben in der Goethestraße gesprochen habe. Der Verwaltungsvorschlag sei begrüßt worden. Auch die dort wohnenden Anlieger*innen seien der Meinung, dass der Durchgangsverkehr aus der Goethestraße entfernt werden müsse. Dies trage zur Steigerung der Wohn- und Lebensqualität bei. In einer Bürgerfragestunde sei ihm auch von nächtlicher Raserei berichtet worden. Auch das hätte mit der Teilung der Straße ein Ende. Die heutige Darstellung könne die Grundlage für die Diskussionen in den Fraktionen dienen.

VfA Knabe erläutert ausführlich die Vorlage. Er fügt hinzu, dass es von der Steinbeissergasse seit Neuestem eine private Durchfahrtsmöglichkeit zu Am Wasser gäbe. Der nun vorgelegte Antrag der FDP konterkariere das erarbeitete Konzept. Er hält es nicht für sinnvoll, die Kirchstraße zu sperren. Die Sperrung solle gem. Antrag nicht für Anlieger*innen gelten, also nur durch Beschilderung angezeigt werden. Er geht davon aus, dass die Polizei Kontrollen ablehnen würde. Die Erkenntnisse durch umfangreiche Zählungen im Rahmen der vorgesehenen Teilung der Goethestraße könnten hilfreich sein für eine Neuplanung der Goethestra-

ße nach Umbau der Harburger Straße. Er verdeutlicht, dass die Herausnahme des Durchgangsverkehrs zur Steigerung der Attraktivität der Stadt beitrage. Sollte die Herausnahme erfolgen, sei es durchaus denkbar, dass Fahrräder das vorherrschende Verkehrsmittel seien, was die Einrichtung einer Fahrradstraße rechtlich möglich machen würde. Es würden sicherlich 3-4 Wochen vergehen, bis sich die Verkehrsteilnehmer*innen an die Situation gewöhnt hätten. Aber danach werde der neue Zustand erfahrungsgemäß akzeptiert. Er hält den Zeitpunkt ab Mai für geeignet, da dann wieder mehr Verkehr in der Stadt sei. Derzeit wäre eine objektive Beurteilung coronabedingt unrealistisch. Er hält es für dringend erforderlich, den Durchgangsverkehr in der Goethestraße herauszunehmen, da der gesetzliche Mindestabstand zwischen Kfz und Radfahrer*in 1,50 m betrage und dieser nicht eingehalten werden könne. Die zahlreichen Fahrradunfälle seien bedingt durch die Gosse und den ruhenden Verkehr. Erfahrungsgemäß nähmen die Radfahrenden lieber den Angebotsstreifen als die Mittelfahrbahn an, da das Hupen der folgenden Autos unangenehm erscheine. Es handele sich hier um ein Experiment, das ergebnisoffen sei. Bis zur Neugestaltung der Goethestraße müsse jedoch etwas passieren. Die Verwaltung sei bewusst nicht vor dem politischen Beschluss auf die Anlieger*innen und Geschäftsleute zugegangen, da ein Beschluss nicht vorausgesetzt werden könne. Anliegerversammlungen seien wegen Corona derzeit nicht durchführbar.

RH Emshoff ist der Meinung, dass es für die Anlieger*innen nicht gut sei, aus der Presse über das Vorhaben zu erfahren. Er hält es morgens und abends für ein abenteuerliches Unterfangen durch die Innenstadt zu fahren und befürchtet, dass es bei der Sperrung der Goethestraße für den Durchgangsverkehr noch chaotischer werde. Er spricht sich gegen eine Sperrung auf Probe aus. Für Autofahrer, die aus Richtung Verden kämen, und zum Krankenhaus wollten, sei die Goethestraße dringend notwendig. Selbst wenn der Rettungsdienst einen Schlüssel zum Umlegen der Poller hätte, koste dieses Zeit, die für manche Menschenleben kostbar sein könnte. Er tritt dafür ein, vorerst den Ausbau der Harburger Straße abzuwarten und nun keine Experimente anzufangen. Er versteht die Bedenken der Geschäftstreibenden, denn es sei einfach schön, alles in Rotenburg mit dem Auto erreichen zu können.

RH Peters bittet, von dieser isolierten Betrachtung der Goethestraße abzusehen und mit einem ganzheitlichen Blick unter Beteiligung der Betroffenen vorzugehen. Es müsse die Gesamtverkehrssituation betrachtet werden. Der Verkehrsentwicklungsplan stehe bevor. Die letzten Zahlen lägen schon über 20 Jahre zurück.

Der Bgm wirft ein, dass die letzten Zahlen aus 2013 seien.

RH Lüttjohann erklärt, dass auch er die Zahlen der Verkehrsentwicklung abwarten und die Betroffenen einbeziehen möchte. Durch diese Diskussion könne die Thematik in die Bürgerschaft gebracht werden. Er schlägt vor, die Sitzung zu unterbrechen, um Zuschauer*innen das Wort zu geben.

RF Dembowski unterstreicht, dass Fragen und Ängste der Geschäftswelt ernst genommen werden sollten. Dennoch seien schon häufiger Verunsicherungen bei Straßenbaumaßnahmen aufgetreten, die im Nachhinein umsonst gewesen seien und sich alles zum Guten entwickelt habe. Dies könne sie sich auch bei der Goethestraße vorstellen. Auch sie weist auf den einzuhaltenden Mindestabstand von 1,50 m, bei Kindern sogar noch mehr, hin. Sicherlich sei für Autofahrer der Weg zu Stoßzeiten durch die Innenstadt abenteuerlich, aber noch abenteuerlicher sei er für Radfahrer*innen. Sie hält die temporäre Probephase für gut, da sich daraus viele Erkenntnisse gewinnen ließen. Auch sie ist der Meinung, dass die Geschäftswelt selbstverständlich „mitgenommen“ werden müsse. Sie führt den geringeren Kundenverkehr nicht allein auf Parkplatzsorgen, sondern auf ein geändertes Kaufverhalten zurück. RF Dembowski hält es für durchaus denkbar, dass die Goethestraße ohne Durchgangsverkehr davon profitieren würde, in dem Ruhe und Raum entstehe. Der Aufenthalt würde für jedermann angenehmer. Es müsse versucht werden, die Lebensqualität in der Stadt zu erhalten. Neben den Radfahrenden würde es auch eine Verbesserung für den Fußgängerverkehr geben.

Die Sitzung wird von 19.58 Uhr bis 20.10 Uhr für Stellungnahmen der Zuschauer*innen unterbrochen.

RF Dembowski erkundigt sich nach der geplanten Beschilderung.

VfA Knabe informiert, dass bisher in der Mühlenstraße bei der Score-Tankstelle und später zusätzlich in der Bahnhofstraße ein Hinweisschild auf die gesperrte Goethestraße angebracht worden sei. Dies sei aber nur hilfreich für Rotenburger bzw. Ortskundige. Konkret müsse die Beschilderung verbessert werden. Es müsse darauf erkenntlich sein, dass weder das Krankenhaus noch die Soltauer Straße über die Goethestraße erreichbar seien.

RH Wagner weist darauf hin, dass über einen Antrag auf Sitzungsunterbrechung abgestimmt werden müsse. Er bittet, dieses zukünftig zu beachten.

RH Peters bittet um die Daten der Verkehrsentwicklung aus 2013. Diese seien Grundlage für Recherchen.

Bgm Weber bietet der IG City-Marketing einen Gesprächstermin an. Er legt nochmals dar, dass der Vorschlag kein Schnellschuss, sondern eine gut überlegte, angemessene Maßnahme sei. Er berichtet nochmals in Richtung der Geschäftstreibenden, dass es nur um die Herausnahme des Durchgangsverkehrs und nicht potenzieller Kundschaft gehe. Die Maßnahme sei eher eine Einzelhandelsförderung. Krankenhausbesucher würden den Weg über die Aalterallee nehmen. Die Sperrung der Goethestraße würde pro Minute drei Fahrzeuge mehr für die Aalterallee bringen und sei verkraftbar. Die Verkehrsunfälle in der Goethestraße seien meist ursächlich durch den starken Kfz-Verkehr. Auch beim Ausparken werde die Situation mit weniger Verkehr einfacher. Das Verkehrsentwicklungskonzept untersuche keine Unfallgefahren im Stadtgebiet. Er teilt die positiven Effekte einer Teilung der Goethestraße mit, die Frau Mansfeld von der Bücherei Müller ihm mitgeteilt habe; nämlich beispielweise, dass Radfahrer*innen aus Angst nicht mehr auf dem Gehweg fahren müssten, es mehr Sicherheit auf der Fahrbahn und somit weniger Krach bringe, Rasereien unmöglich gemacht würden, ein Flanieren eher möglich sei. Die ganze Stadt würde dadurch gewinnen. Er innert an die Diskussion aus den 1980er Jahren, als die Einrichtung der Fußgängerzone in der Großen Straße stark umstritten gewesen sei, heute aber keiner mehr darüber diskutieren würde. Den Vorschlag der FDP auf Teilspernung der Kirchstraße lehne er ab. In dem Fall wäre es besser gewesen, vorerst mit der Verwaltung zu sprechen. Abschließend bittet er die Ratsmitglieder dieses Thema in den Fraktionen zu beraten. Es werde auf die Tagesordnung des nächsten AST gesetzt.

RH Klee beantragt, das Thema erst nach Beendigung des Ausbaus der Harburger Straße wieder zu behandeln.

RF Dembowski stellt den Gegenantrag, nämlich auf Behandlung im nächsten AST.

Vors. Schenckenberg spricht sich auch für eine Beratung im nächsten AST aus.

RH Klee zieht seinen Antrag zurück.

Der Ausschuss für Straßen- und Tiefbau beschließt bei 1 Gegenstimme, den Punkt 5 „Temporäre Sperrung der Goethestraße“ zu vertagen und im nächsten Ausschuss für Straßen- und Tiefbau zu behandeln.

TOP 6 Erstellung eines stadtauswärts rechtsseitigen Fußweges hinter dem Parkstreifen an der Bremer Straße, Beginn: Zuwegung zum Seglerheim bis zum Eingang zum Weichelsee am Strandhouse; Ratsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

VorlNr.
0910/2016-2021

Bgm Weber erläutert die Vorlage.

Dipl.-Ing. Behrens informiert ausführlich über die notwendigen Maßnahmen, wie beispielweise die Fällung von 22 gesunden Bäumen und den technischen Aufbau, für die Erstellung eines stadtauswärts rechtsseitigen Fußweges an der Bremer Straße. Insgesamt würden Kosten in Höhe von 287.000 € netto entstehen, wobei Kosten für die Entsorgung von Fräsgut etc. darin noch nicht enthalten seien. Alternativ stellt sie den Vorschlag zur Herrichtung des Parkplatzes auf dem ehemaligen Waldschlösschengeländes vor. Der Platz müsse gefräst, aufgeschottert und die Abgrenzungen mit Rasengittersteinen gepflastert werden. Es würden 83 Parkplätze und eine Fahrradabstellanlage entstehen. Eine Beleuchtung könne installiert werden. Die Bushaltestelle müsse entsprechend angepasst und eine Querungshilfe über die Bremer Straße zum Weichelsee hergestellt werden. Diese Maßnahme würde insgesamt etwa 110.000 € netto kosten. Möglich sei auch noch die Erweiterung des Parkplatzes auf der dahinterliegenden großen Fläche, die aber nochmals mit 220.000-250.000 € netto zu Buche schlagen würde, da dort bisher noch kein Unterboden mit Schotterschicht vorhanden sei.

RF Dembowski bedankt sich für den alternativen Vorschlag, der nun in der Fraktion beraten werden könne. Sie regt zusätzlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung an.

RH Peters fragt, ob diese angeführte Alternative nur eine Anregung sei oder hier zielführend zum Beschluss führen könne.

Bgm Weber fügt hinzu, dass der Weichelsee sicherlich durch das neue Projekt um Roland Nielebock noch mehr Zulauf finden werde. Darum hält er eine Querungshilfe in Form einer Fahrbahnverengung für dringend notwendig. Eine Querungshilfe wie in der Verdener Straße sei dort nicht möglich. Wenn die Alternative gewünscht werde, müssten im Haushalt 2022 150.000-200.000 € veranschlagt werden.

RH Emshoff erklärt, dass nach der Diskussion im letzten AST jedem die Gefahr bewusst sein müsse. Er hält den vorgetragenen Vorschlag für eine gute Alternative.

RH Lüttjohann ist der Auffassung, dass mit dem zukünftigen Weichelseebetreiber ein Gesamtkonzept geplant werden sollte.

StAR Lohmann erwidert, dass es sich hier erst einmal um eine Grobplanung handele. Erst nach dem politischem Beschluss werde in die Fachplanung unter Einbeziehung der neuen Weichelseenutzung erfolgen.

RH Peters fragt, was in dem Falle mit dem vorhandenen Parkstreifen geschehe.

StAR Lohmann erklärt, dass konzeptionell weitergedacht werden müsse. Darüber könne erst nach Vorlage des Weichelseekonzeptes entschieden werden.

Bgm Weber erklärt, dass die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung geprüft werden könne, um die Gefahr zu verringern. Das Parken auf dem Streifen könne aber nicht verboten werden, so lange der neue Parkplatz noch nicht ausgebaut sei.

VfA Knabe berichtet, dass in Leerzeiten dort oft Busfahrer parken würden, die am Weichelsee spazieren gingen. Ein Teil des Parkstreifens solle auf alle Fälle beibehalten werden.

Vors. Schenckenberg erweitert auf Wunsch des Ausschusses den Beschlussvorschlag und lässt darüber abstimmen.

Der Ausschuss für Straßen- und Tiefbau empfiehlt einstimmig folgenden Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt beschließt, den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 05.09.2020 auf Erstellung eines stadtauswärts rechtsseitigen Gehweges an der Bremer Straße zwischen der Zufahrt zum Seglerheim und der Zufahrt zum Strandhouse abzulehnen.

Die Verwaltung wird beauftragt, den vorgetragenen Vorschlag der Parkmöglichkeiten auf einem zu erstellenden Parkplatz am Weichelsee zu konkretisieren und Mittel im Haushalt 2022 dafür zu veranschlagen.

TOP 7 Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen der Ausschussmitglieder VoriNr.

TOP 7.1 Skatepark am Bahnhof VoriNr.

Bgm Weber berichtet, dass der Skatepark am Bahnhof in der Endphase des Werdens sei. Er dankt dem Rat für die Bereitstellung der Haushaltsmittel, die dieses tolle Projekt für die Jugendlichen ermöglicht habe.

TOP 7.2 Spielplatz Castorstraße VoriNr.

Der Bgm informiert, dass der Landkreis mit der Herstellung des Parkplatzes an der Castorstraße begonnen habe. Die Bäume, für die es eine Ausgleichsmaßnahme geben werde, seien bereits entfernt worden. Seitens der Stadt werde der Spielplatz verlegt.

TOP 7.3 Laufende Projekte Tiefbauamt VoriNr.

Dipl.Ing. Behrens gibt anhand einer Aufstellung die zurzeit laufenden Projekte der Tiefbauabteilung bekannt.

TOP 7.4 Spielplätze Luhne und Helmut-Tietje-Straße VoriNr.

Dipl.-Ing. Behrens teilt mit, dass die Spielplätze Siedlung Luhne und Helmut-Tietje-Straße noch vor dem Sommer erheblich aufgewertet würden.

TOP 7.5 Pflasterung Auf dem Rusch/Mittelweg VoriNr.

VfA Knabe weist darauf hin, dass im Februar 2021 die Einmündung Auf dem Rusch/Mittelweg rot gepflastert werde. Gem. Ratsbeschluss müsse die Einmündung rot eingefärbt werden. Da die Farbe nie lange halte, werde nun in Rot gepflastert. Während der Bauphase werde über die Fläche vom Bettenlager umgeleitet

TOP 7.6 Pfähle auf Parkplatz am Grafeler Damm VoriNr.

RH Wagner versteht nicht, warum ein Parkplatz im Grafeler Damm vor der Abzweigung Wacholderweg anfangs durch das Einsetzen eines Pfahls in Entfernung von 1,50 m und nun auch noch eines zweiten Pfahls nach 3 m weggenommen worden sei. Die herausfahrenden

Fahrzeuge des DRK seien erhöht und müssten einen guten Einblick in die Straße haben. Ihm sei nur ein Einsatz des DRK bekannt, der aus dem Wacholderweg erfolgt sei. Alle anderen seien direkt auf die Brauerstraße gefahren. Beim Ausbau des Grafeler Damms 1963 sei der Parkplatz von den Anliegern schließlich bezahlt worden. Er bittet zu klären, ob der zweite Pfahl, auch in Anbetracht, dass das DRK nur noch 1,5 Jahre dort ansässig sei, wieder entfernt werden könne.

Antwort im Protokoll:

Die Maßnahme resultiert aus einer Anfrage des Roten Kreuzes, ein entsprechender Ortstermin u.a. mit der Polizei (Sachgebiet Verkehr) führte zu dem Ergebnis, dass hier ein verlängertes Halteverbot verdeutlicht werden soll. Da eine Markierung auf dem Parkstreifen aufgrund der vorhandenen Pflasterung keinen Sinn macht, wurde anstatt einer Beschilderung die vorhandene Poller-Lösung gewählt.

Gemäß § 12 Absatz 3 Ziffer 1. der Straßenverkehrsordnung ist das Parken vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten unzulässig. Der nunmehr baulich gesperrte Bereich von 4,5 m Länge stellte somit bereits vorher keinen zulässigen Parkplatz dar.

TOP 7.7 Pflasterung in der Polluxstraße

VorlNr.

RH v. Hoyningen-Huene bedankt sich für die Pflasterung in der Polluxstraße.

TOP 7.8 Grünschnitt in der freien Natur

VorlNr.

RH Lüttjohann berichtet, dass er, trotz zwei vorhandener Grünsammelstellen, mehrfach entsorgten Grünschnitt in der freien Natur bemerkt habe. Zuletzt habe er unrechtmäßig abgeladenen Grünschnitt einen Weg hinter dem Weg des städtischen Lagerplatzes und des Meldemastes gegenüber der Kleekampsiedlung gesehen. Er spricht sich für die Entfernung durch den Bauhof aus, weil er befürchtet, dass dort sonst immer mehr Grünschnitt abgeladen werde. Er regt an, über die Presse zur Nutzung der Grünsammelstellen aufzurufen.

TOP 7.9 Endausbau Brockeler Straße

VorlNr.

Herr Thiele teilt mit, dass im Zuge des Endausbaus des Neubaugebietes Brockeler Straße I ein eingezäunter Blühstreifen angelegt werden solle. Dafür seien einige Anlieger*innen angeschrieben worden, die angelegten Flächen entlang des Wirtschaftsweges zurückzubauen. Die Anlieger*innen linksseits des Friesenwegs hätten aber kein Schreiben erhalten. Er bietet an, diese Personen zu informieren.

Dipl.-Ing Behrens informiert, dass die Einzäunung und Bepflanzung im Rahmen des Bebauungsplanes erfolge.

Herr Thiele bezweifelt, dass die Anpflanzung wieder so schön aussehen werde wie sie jetzt sei. Die Aktion stoße auf großes Unverständnis bei den Anlieger*innen.

Bgm Weber ergänzt, dass das Anlegen und Einzäunen gemäß Bebauungsplan bereits von den Anlieger*innen mit dem Grundstückkaufpreis bezahlt worden sei. In der Anliegerversammlung sei schon darauf hingewiesen worden, dass ein Rückbau zu erfolgen habe.

Vors. Schenckenberg schließt die Sitzung um 21.05 Uhr.

gez. Vorsitzende/r

gez. Bürgermeister

gez. Protokollführer/in

Die Vorlagen sind Bestandteil der Niederschrift.