

Frau Ilka Rosen aus dem Planungsbüro Osterhammel stellt die Planung anhand einer Präsentation vor.

Die Präsentation ist der Anlage digital zu entnehmen.

Moderne Straßenplanung im Sinne der Mobilitätswende. Weg vom Auto, hin zu nichtmotorisierten Verkehrsmöglichkeiten.

Nachteil sei der Verlust von ca. 34 Parkplätzen, die teilweise durch den Jakob-Fußhöller-Platz ausgeglichen würden.

Der Landesbetrieb möchte keine Schutzstreifen, sondern eine gesicherte Führung, für die aber kein Platz vorhanden sei.

Der Landesbetrieb möchte nur Busbuchten haben und sieht die Cups als problematisch.

Da die Route über den Kreisverkehr nicht im Sinne des Landesbetriebes sei, schlage dieser hier eine alternative Route über die Bahnstraße vor (der Kreisverkehr sei in Planung aber nicht enthalten).

Frau Rosen beantwortet Rückfragen zur Planung.

Herr Willnecker (FDP) beschreibt Vorteile einer Busbucht für den Autoverkehr und fragt an, ob dies nicht möglich sei.

Frau Rosen erklärt, dass man im Bereich der Bahnstraße Richtung Landstraße benötigte Breiten habe, auf der anderen Seite fehle der Platz, barrierefrei auszubauen. Dies müsse im weiteren Verlauf der Planung geprüft werden.

Herr Richter (SPD) fragt nach, ob Fördermittel aufgrund der langen Laufzeit (seit 2014) bisher gefährdet seien.

Weiter fragt er nach, wie der weitere zeitliche Ablauf aussähe und BürgerInnen einbezogen werden könnten.

Den Schutzstreifen für die Fahrradfahrer beurteilt er als nicht durchgehend befriedigend. Er fragt nach, ob der „breite Bürgersteig“ für den Radverkehr genutzt werden könnte.

Er bemerkt, dass er davon ausgeht, dass die Alternative über die Bahnstraße durch die Radfahrer nicht angenommen werden könnte und Fahrradfahrer doch die Ortsdurchfahrt nutzen könnten und dann ohne Schutzstreifen gefährdet sein könnten.

Frau Rosen bemerkt in Bezug auf den Radweg auf dem breiteren Gehweg, dass ein Systemwechsel für Fahrradfahrende verwirrend sein könnte.

Herr Gleß vermutet einen fehlgeleiteten Planungsethos. Er bemerkt, dass er sich als Stadtplaner städtebaulich eigentlich einen Kernbereich von Niederpleis anstelle einer Ortsdurchfahrt gewünscht hätte. Ein Radweg schein aus Sicht des Landesbetriebes zu stören und Bus Cups sollen zum Vorteil des fließenden Autoverkehrs nicht umgesetzt werden. Es schein, als solle dem motorisierten Verkehr Vorzug gegeben werden. Er bezieht sich auf Planungen aus den 90 er Jahren. Eine Kernaussage sei gewesen, dass die Paul-Gerhard-Straße, die Schulstraße und die Hauptstraße als Keimzelle des urbanen Wachstums zu sehen gewesen seien. Der darum gelegte Bebauungsplan sei auch teilweise umgesetzt worden. Somit stießen hier zwei grundsätzliche Fragestellungen aufeinander, dass er der Stellungnahme von Straßen NRW nicht folgen könne.

Zu der Zeitschiene sei zu sagen, dass zunächst der Straßenbaulastträger von dem anderen planungsphilosophischen Ansatz zu überzeugen sei.

Herr Kukula beschreibt die weitere Vorgehensweise.

Ursprünglich sei geplant gewesen, die Ergebnisse aus diesem Ausschuss mit in die Bürgerversammlung zu tragen. Nun seien aber zunächst die Gespräche mit Straßen NRW abzuwarten, um diese mit in Bürgerversammlung zu nehmen. Anschließend sollen die Ergebnisse voraussichtlich in den nächsten Ausschuss getragen werden.

Förderfristen lägen keine vor, die Kosten würden zu 100 Prozent von Straßen NRW getragen.

Frau Feld-Wielpütz (CDU) rügt die Vorgehensweise. Der für die heutige Sondersitzung entschuldigte Ortsvorsteher von Niederpleis Herr Puffe sei darüber informiert worden, dass in der heutigen Sitzung dieser TOP nicht beraten würde. Sie merkt an, zunächst die Ergebnisse der Gespräche mit Straßen NRW in diesen Ausschuss zu tragen und erst anschließend eine Bürgerinformation stattfinden zu lassen.

Herr Kukula geht davon aus, dass die Gespräche und eine Nacharbeitung dieser Gespräche mit Straßen NRW zur Präsentation in der nächsten Sitzung zu ambitioniert seien.

Frau Feld-Wielpütz (CDU) bemerkt, ob es nicht möglich sei, Straßen NRW in eine Ausschusssitzung einzuladen, um die Dinge detailliert klären und nachvollziehen zu können.

Herr Kukula empfiehlt, zunächst die Gespräche mit NRW abzuwarten, ob sie sie überzeugt bekämen. Anschließend könne eine Vorstellung von Straßen NRW in einer Ausschusssitzung geprüft werden.

Herr Metz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) beschreibt kurz, dass es sich hierbei um einen Umbau einer bestehenden Landesstraße handele, zu der wir eine Planungsvereinbarung getroffen hätten und das Projekt durch Straßen NRW finanziert würde.

Als UA II a Programm des Landesbetriebes sei dieses Projekt inzwischen in der Prioritätenliste auf Priorität 1 festgelegt. Das bedeute, dass zwar jetzt Geld zur Verfügung stünde aber keine Planung vorgelegt werden könnte. Dadurch bestünde nun das Risiko, dass nun andere Projekte im Regierungsbezirk vorgezogen würden. Die Planung müsse aber auch vernünftig sein und die Verzögerung habe ja auch personelle Gründe gehabt.

Weiter stellt Herr Metz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) einige Fragen:

1. Die Führung im westlichen Bereich sei als kombinierter Rad- und Gehweg vorgesehen. Bezugnehmend auf eine ähnliche Tankstellensituation an der B56, wo es vermehrt zu Unfällen gekommen sei, habe man in der Konsequenz den Radverkehr auf die Straße verlegt. Hier seien sie skeptisch im Hinblick auf die kombinierte Rad- und Gehwegführung im Tankstellenbereich und er fragt an, ob dies notwendig sei.

2. Weiter fragt er nach einer Grünflächenplanung.

3. Weiter fragt er an, ob es eine Alternative sein könnte, die Lieferbuchten z.B. als abgesenkten Bürgersteig als Lieferzone zu kennzeichnen. Evtl. würde dies den Autofahrenden im Vergleich zu einer Parkbucht eher davon abhalten, dort zu halten.

4. Weiter fragt er an, ob es möglich wäre, zu prüfen ob „Am Kirchenberg“ ein Kreisverkehr geplant werden könnte.

Zum Verfahren erklärt er, eine Bürgerinformation erst nach einer weiteren Beratung im Ausschuss vorzunehmen.

5. Weiter fragt er an, ob es eine schriftliche Version der Haltung von Straßen NRW zur Verteilung an die Fraktionen gebe. Die Haltung des Landesbetriebes, die Umbauplanung, nur an der

Funktionsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs zu messen, wäre sicher sinnvoll, an anderer Stelle bewerten zu lassen.

Frau Rosen beantwortet die Fragen von Herrn Metz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN).

Zu 1. An der Tankstelle sei bereits ein gemeinsamer Rad- und Gehweg vorhanden und Unfälle bzw. eine Problematik wie an der B 56 seien nicht bekannt. Hier würde keine Änderung an der Widmung vorgenommen.

Zu 2. Grünflächen seien nicht geplant. In der Entwurfsplanung könne man sich darüber Gedanken machen und es gebe sicher Möglichkeiten. In der Vorplanung sei dies noch nicht berücksichtigt.

Zu 3. Eine Alternative, die Lieferzone durch bestimmte Markierungen und eine Bürgersteigabsenkung kenntlich zu machen, sei möglich.

Zu 4. Der Kreisverkehr sei eine eigene Planung und es wäre daher schwierig, hier etwas dazu zu sagen.

Zu 5. Herr Knipp erklärt, dass gerade ein Personalwechsel bei Straßen NRW stattgefunden habe. Ziel sei es nun, ein Gespräch mit der neuen Mitarbeitenden zu führen, ein gutes Verhältnis aufzubauen und sie somit in die eigene Richtung zu bewegen.

Herr Metz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) gibt den Hinweis, sich in diesem Gespräch auf diese Beratungen zu beziehen.

Weiter empfiehlt er, das Argument anzubringen, dass durch den damals im Zuge des Rewe-Baus als Teilmaßnahme dieses Umbaus, der realisierte Kreisverkehr die Gesamtleistungsfähigkeit der Ortsdurchfahrt bereits maßgeblich erhöht habe.

Hier ginge es nur noch darum, die Restmaßnahmen umzusetzen.

Sollte das Gespräch nicht zum Erfolg führen, bittet er darum, die Fraktionen darüber in Kenntnis zu setzen und eine Stellungnahme bei Straßen NRW anzufordern, die geeignet sei, sie in die Fraktionen zu geben.

Herr Liebers (CDU) irritiert die Aussage, dass ein Fahrradschutzstreifen ein gesicherter Radweg sei.

Frau Rosen erklärt, dass ein Schutzstreifen sicherer sei als Mischverkehr. Der Schutzstreifen bedinge, dass der Autofahrende Abstand halte bzw. hinter dem Radfahrenden bleibe.

Weiter teilt er die Meinung nicht, dass ein Systemwechsel nicht verwirrend sei für Fahrradfahrer. Hier ginge es um einen gewachsenen Ort und die Radfahrer würden die Umgebung wahrnehmen und sich daran gewöhnen. Somit müsse man in einer Radwegführung flexibel bleiben und könne nicht etwas Durchgängiges erwarten. Ein schmaler abgetrennter Gehweg, ein schmaler abgetrennter Radweg und eine auf ein Minimum reduzierte Fahrbahn seien seiner Meinung nach am sichersten.

Herr Willnecker (FDP) fragt nach dem Wegfall der 34 Parkplätze und wo diese ausgeglichen würden.

Herr Pätzold (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) erklärt, dass ein voller Ausgleich der Parkplätze nicht möglich sei und nur ein Teil über den Jakob-Fußhöller-Platz ausgeglichen würde.

Herr Köhler (AUFBRUCH!) befürwortet durchgehende Schutzstreifen. Er beschreibt aus eigenen Erfahrungen als Fahrradfahrer, dass Systemwechsel verwirrend und verunsichernd seien. Ebenso beschreibt er einen Systemwechsel vom Bürgersteig auf die Fahrbahn, auch für Autofahrende als verwirrend.

Den Radverkehr über die Bahnstraße zu lenken, befürwortet er nicht. Er beschreibt diese Lösung als einen sehr unkomfortablen Umweg für Radfahrer und sieht eine Problematik in der Überquerung der Straße aus Richtung Buisdorf.

Die Umbauplanung Ortsdurchfahrt Niederpleis L143 wird zur Kenntnis genommen und der TOP in die nächste Sitzung verlagt.