

-
- | | | |
|-----------|--|-------------------|
| 7. | Integriertes Handlungskonzept Innenstadt
Breite Straße/Johannes-Flintrop-Straße (Süd)
Beschluss des Verkehrskonzeptes
Beschluss des städtebaulichen Konzeptes | 160.1/2015 |
|-----------|--|-------------------|
-

- | | | |
|-----------|--|-------------------|
| 4. | Fraktionsanträge: | 160.1/2015 |
| | c) Antrag der SPD Fraktion vom 17.06.2015
„Probephase zukünftige Verkehrsführung auf der
Breite Straße / Untere Johannes-Flintrop-Straße“ | |
-

Wie eingangs festgelegt, werden der TOP und der Antrag gemeinsam beraten.

Ausschussvorsitzender Kippenberg begrüßt als Gäste die Herren Ridder, Rogge und Runge.

Fachbereichsleiter Geschorec verweist einleitend darauf, dass ein Beschluss notwendig ist, um termingerecht einen Zuschussantrag auf Fördermittel stellen zu können. Weiterhin berichtet er von Gesprächen mit ME-Impulse, in denen sich dessen Vorsitzender wenig begeistert von den bisherigen Überlegung gezeigt hat, weil Beeinträchtigungen für die Mettmanner Geschäftsleute befürchtet werden. Gleichwohl konnten in diesem Gespräch einige Missverständnisse ausgeräumt werden.

Die Verwaltung regt an, nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der Seibelquerspange aber vor größeren Umbaumaßnahmen im Bereich Breite Straße / Untere Johannes-Flintrop-Straße zunächst eine Probephase durchzuführen. Durch eine Beschilderung könnte der spätere Zustand ansatzweise simuliert und die Auswirkungen (Reduzierung des Verkehrsaufkommens, Beeinträchtigungen für die Geschäftsleute) überprüft werden.

Gleichwohl sollte heute über die mögliche Umgestaltung des Straßenzuges beraten werden, die in Teilbereichen durchaus für beide Varianten (Sperrung / weiterhin Durchfahrt) sinnvoll und notwendig ist. Denn auch bei einer Sperrung für den MIV

werden die Busse weiterhin den Straßenzug durchfahren, was einen gewissen Ausbaustandard notwendig macht.

Ausschussvorsitzender Kippenberg begrüßt diesen Vorschlag, der auch die Möglichkeit bietet, schrittweise nachzubessern, um eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens und damit eine Attraktivierung der Innenstadt zu erreichen.

RM Frau Rottmann erklärt, dass ihr der Verwaltungsvorschlag nicht bekannt war und sie daher ihren Antrag formuliert hat. Sie hält dies für eine sinnvolle Vorgehensweise, um Erfolg in der Innenstadt zu haben. Natürlich muss die Erreichbarkeit der Geschäfte dauerhaft gesichert werden. Nach einem angemessenen Zeitraum soll aber eine Bürgeranhörung durchgeführt werden, um Irritationen und eine fehlende Akzeptanz zu vermeiden.

Ausschussvorsitzender Kippenberg verweist auf Seite 2 der Verwaltungsvorlage, in dem das erläutert wird. Außerdem ergibt sich durch den möglichen Umbau erst in 2016/2017 ein ausreichender Zeitraum nach Inbetriebnahme der Seibelquerspange für die Probephase.

RM Söffing begrüßt die Probephase, hält aber das Aufstellen einiger Schilder nicht für ausreichend. Das Einhalten des Durchfahrverbotes müsse auch kontrolliert werden, da es sonst keinen Erfolg hat.

RM Peters hält es für legitim, zehn Jahre alte Beschlüsse zu überprüfen, da sich Rahmenbedingungen durchaus geändert haben. So war seinerzeit auch die Ortsumgehung Kirchendelle geplant.

Fachbereichsleiter Geschorec weist darauf hin, dass nur die Polizei den fließenden Verkehr kontrollieren darf und dies so nicht leisten kann. Zur Ortsumgehung Kirchendelle ist zu sagen, dass es von Anfang an Bestandteil der Planung war, dass diese zeitlich deutlich später als Osttangente und Seibelquerspange errichtet werde. Insofern haben hier keine grundlegenden Änderungen stattgefunden.

RM Frau Stöcker wünscht einen genauen zeitlichen Ablauf, wann Beschlüsse notwendig sind, wann der Umbau erfolgen wird und wie lange die Probephase tatsächlich dauern kann.

Ausschussvorsitzender Kippenberg sichert eine Beantwortung dieser Frage durch die Verwaltung zu, hält es aber für sinnvoll, zunächst die aktuelle Planung durch die Herren Ridder, Rogge und Runge vorstellen zu lassen.

Herr Runge erklärt danach kurz, dass die drei Büros eine Planungsgemeinschaft gebildet haben und stellt anschließend noch einmal das Konzept mit Grundlagen, Ist-Zustand, Verkehrsabläufen, Lage von Parkhäusern und Signalanlagen vor. Die Konzeption von 2004, die auch vom Rat beschlossen wurde, sah vor: Erstens Osttangente, zweitens Seibelquerspange, drittens Sperrung Innenstadt für Durchgangsverkehr, da nur durch letztere Maßnahme eine tatsächliche Beruhigung der Innenstadt erreicht werden kann. Es wird zu deutlichen Entlastungen auf der Johannes-Flintrop-Straße kommen. Die Zufahrt in die Breite Straße links ab aus der Talstraße (ohne eigene Abbiegespur) bleibt erhalten. Hier werden auch weiterhin die Busse abbiegen (dies wurde mit der Rheinbahn abgestimmt). Rechts ab in die Breite Straße aus der Bahnstraße wird ebenso weiterhin möglich sein. Eine Erhöhung des Verkehrs auf der Straße Am Königshof wird es nicht geben. Die Fahrtrichtung auf der Poststraße wird umgedreht.

Aufbauend auf dieser grundlegenden Konzeption sowie dem Strategieplan Öffentlicher Raum erläutert Herr Rogge die mögliche künftige Gestaltung des Verkehrsraumes. Wie schon eingangs ausgeführt, muss zwar ein Verkehrsraum mit klassischer Fahrbahnaufteilung für den Begegnungsverkehr zweier Busse beibehalten werden. Die Breite kann jedoch gegenüber heute etwas reduziert werden. Dadurch können die Gehwege erweitert und die Aufenthaltsbereiche vergrößert und attraktiver gestaltet werden. Am Ende der Johannes-Flintrop-Straße und im Bereich der Zufahrt zur Sparkassen-Tiefgarage in der Schwarzbachstraße werden Wendemöglichkeiten für den MIV entstehen. Insgesamt kann so ein Rückbau versiegelter Flächen um 16% vorgenommen werden.

Auch die Breite Straße sowie der Knotenpunkt mit der Talstraße können um-/zurückgebaut werden, so dass sich eine Reduzierung versiegelter Flächen um 28% ergibt. Die gewonnenen Flächen stehen den Fußgängern zur Verfügung. Hier soll die Promenade an der Breite Straße entstehen, so dass die Aufenthaltsqualität auch in diesem Bereich deutlich gesteigert werden kann.

Die Umsetzung dieser Überlegungen würde in drei Bauabschnitten erfolgen: 1. Umbau Johannes-Flintrop-Straße, 2. Umbau Breite Straße, 3. Umbau Einmündungsbereich auf Talstraße.

Als Rahmenbedingen für den Jubiläumsplatz wurden angenommen: Der Platz muss von der Fahrbahn abgesetzt sein. Buslinien müssen auch aus der Johannes-Flintrop-Straße kommend rechts in die Schwarzbachstraße abbiegen können. Einheitliche Gestaltung der Platzfläche mit Pflasterung geht aufgrund der Beanspruchung durch die Busse nicht. Möglich wäre ein farblich angepasster Asphalt oder ähnliches. Beachtung des Haltestellenstandards mit Barrierefreiheit (Hochbord), Sehbehindertengerechte Gestaltung. Für den eigentlichen Platz wurden noch keine Gestaltungsempfehlungen ausgesprochen, da hierzu eine so genannte Zukunftswerkstatt veranstaltet wird, in der die genaue Gestaltung diskutiert werden soll.

Herr Runge erläutert anschließend, dass in Abstimmung mit der Rheinbahn versucht wurde, im Bereich Untere Johannes-Flintrop-Straße/Schwarzbachstraße eine kompakte zentrale Bushaltestelle zu schaffen, weil so ein für die Kunden attraktiver Umsteigepunkt mit möglichst kurzen Wegen entsteht. Derzeit gibt es dort drei Haltepunkte mit zum Teil großen Umsteigewegen. Künftig wird es nur noch zwei geben: Östlich des Kiosk Jubiläumsplatz auf der Unteren Johannes-Flintrop-Straße und auf der Schwarzbachstraße. Durch den Wegfall von Lichtsignalanlagen ist ein Queren der Verkehrsfläche deutlich einfacher.

Dr. Kopp ergänzt die Ausführungen von Herrn Runge bezüglich der drei Bauabschnitte dahingehend, dass die ersten beiden Kostenmäßig in den bisherigen Kalkulationen im Rahmen des IHK erfasst sind. Für den dritten Abschnitt ist dies derzeit noch nicht der Fall, allerdings zeichnet sich eine mögliche Kompensation innerhalb des IHK ab. Hierüber kann in der nächsten Sitzung des Ausschusses noch beraten werden. Das Thema IHK wird aber auch noch in späteren Tagesordnungspunkten behandelt. Der Jubiläumsplatz ist separat zu betrachten, die Zukunftswerkstatt ist im IHK bereits berücksichtigt.

Fachbereichsleiter Geschorec nimmt anschließend zur Frage von RM Frau Stöcker Stellung und skizziert einen ersten groben Zeitplan: Inbetriebnahme der Seibelquerspange September/Oktober 2015, Zuschussantrag STEP 2016: 01.12.2015, Prüfung und Bewilligung ca. Mai/Juni 2016, Ausführungsplanung, Baubeginn ca. Juli 2016. Das heißt, die Probephase würde ca. 9 Monaten dauern können. Zum Standard der Probephase ist zu sagen, dass diese in erster Linie nur durch eine Beschilderung erfolgen kann. Weitergehende Maßnahmen, wie z.B. Änderungen an Ampelschaltungen, sind nicht bis zum Herbst 2015 umsetzbar, würden daher die Probephase verkürzen.

RM Leonhardt steht der Probephase und der Umgestaltung generell sehr kritisch gegenüber. Er vermisst ein Gesamtverkehrskonzept für Mettmann, dass sich mit der Frage beschäftigt, wohin genau der Verkehr abfließt, der derzeit durch die Innenstadt fährt. Seiner Meinung nach führt die Sperrung zu deutlichen Erhöhungen des Verkehrsaufkommens auf der Berliner Straße und der Nordstraße, also in Bereiche, in denen ein derart hohes Verkehrsaufkommen auf keinen Fall gewünscht ist. Hier fehlt die Nordumfahrung der Stadt. Das Innenstadtkonzept beschäftigt sich nicht mit den Randbereichen der Stadt und den Auswirkungen darauf. Für die Untersuchung stehen € 150.000 im Haushalt bereit. Die AfD ist daher der Ansicht, dass zunächst das Gesamtverkehrskonzept erstellt werden muss, bevor irgendwelche Maßnahmen in der Innenstadt umgesetzt werden sollen.

RM Frau Rottmann sieht ebenfalls höhere Belastungen auf der Berliner Straße, weshalb der gemeinsame Antrag mit der CDU auf Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes gestellt wurde. Gleichwohl hält sie die Probephase in der Innenstadt für sehr sinnvoll. Die Beschilderung muss aber bereits weiter östlich beginnen, um so den Verkehr über die Osttangente ableiten zu können.

Ausschussvorsitzender Kippenberg wirft ein, dass sicher auch ein Gesamtkonzept zur Beschilderung notwendig ist.

SB André befürchtet, dass es zu mehr Lärm und Abgasen auf der Poststraße kommt, da als Folge des Drehens der Fahrtrichtung künftig bergauf gefahren werden muss. Warum wird die Fahrtrichtung nicht beibehalten?

Fachbereichsleiter Geschorec nimmt zunächst zum Thema Gesamtverkehrskonzept Stellung. Hierzu gibt es auch einen Antrag der AfD-Fraktion zur nächsten Ratssitzung. In der nächsten Sitzung des Ausschusses am 02.09.2015 sollen die Rahmenbedingungen für das Gesamtverkehrskonzept beraten werden. Einen entsprechenden Beschluss des Ausschusses vorausgesetzt könnte dann zeitnah die Angebotseinholung und Beauftragung erfolgen, so dass Ende des ersten Quartals 2016 erste Erkenntnisse vorliegen könnten.

Anschließend stellt er noch einmal klar, dass bis zum Herbst 2015 lediglich eine Beschilderung für die Probephase geplant werden kann. Weitergehende Arbeiten sind zeitlich nicht zu leisten.

Herr Runge führt zur Frage von SB André aus, dass Erschließungsschleifen geschaffen werden sollen, da es keine Wendemöglichkeiten gibt. Bei Beibehaltung der jetzigen Fahrtrichtung Poststraße, müsste der Einmündungsbereich mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet werden. Derzeit befindet sich dort nur eine Fußgängerampel.

RM Jakobs-Woltering begrüßt grundsätzlich die angestrebte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt. Allerdings brauchen eine Stadt und die Einzelhändler auch „Bewegung“. Es stellt sich die Frage, ob die Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf zehn Prozent der heutigen Belastung der richtige Wert ist. Wer legt diesen Wert fest? Wie weit soll also die Beruhigung in der Innenstadt tatsächlich erfolgen? Daher müssen Methodik und Schrittfolge bei der Probephase festgelegt werden, sonst sind Irritationen die Folge. Weiterhin spricht er shared space an.

SB Esser schlägt vor, auf der Schwarzbachstraße nur Busse fahren zu lassen und den Rest als Tempo-20-Zone auszuschildern. Erst wenn die Straße im Bereich Kirchendelle fertig gestellt ist, soll noch einmal geprüft werden, ob die Sperrung wirklich notwendig ist.

RM Frau Stöcker schlägt den Einsatz von Verkehrskadetten vor. Wenn eine Beschilderung kommt, muss diese eindeutig sein und rechtzeitig angebracht werden. Welches Ziel hat die Stadt Mettmann für den Innenstadtbereich hinsichtlich des Verkehrsaufkommens? Sind dies die Werte des Gutachtens von 2004? Hier sollte eine Prüfung erfolgen. Wichtig ist, den Dialog mit Einzelhändlern und Bürgern

beizubehalten. Können Verengungen in der oberen Johannes-Flintrop-Straße z.B. auch durch Blumenkübel erreicht werden? Bleiben die Parkmöglichkeiten in der Poststraße erhalten? Wie ist Tempo 20 beim bergauf fahren zu sehen?

RM Frau Ganteführ verlässt den Rathaussaal um 19:30 Uhr.

Fachbereichsleiter Geschorec erläutert, dass die Belastungsgrößen für die Innenstadt aus dem seinerzeitigen Gutachten und Rechenmodell entwickelt wurde. Wobei damals von einer Fußgängerzone ausgegangen wurde, auch auf der Schwarzbachstraße. Seiner Meinung nach ist eine konkrete Zahl nicht so wichtig wie der generell zu erreichende Effekt einer Beruhigung und damit Attraktivierung dieses Innenstadtbereichs. Denn durch die weitgehende Herausnahme des MIV in diesem Bereich, können auch die derzeitigen Gefahren für Fußgänger deutlich reduziert werden.

Tempo 20 ist aufgrund der Stausituation bereits heute gegeben, wenn auch nicht ausgeschildert.

Der Einsatz von Verkehrskadetten ist möglich, aber sicher nur tageweise. Die Frage soll geprüft werden.

Blumenkübel auf der Johannes-Flintrop-Straße sind nicht möglich, da hier weiterhin Busse lang fahren müssen.

Die Parkmöglichkeiten auf der Poststraße bleiben selbstverständlich erhalten, ein bergauf fahren ist auch bei Tempo 20 problemlos möglich.

RM Becker begrüßt zwar die Probephase, vermisst aber klare Regelungen, wie sie umgesetzt werden soll und die Ergebnisse zu bewerten sind. Bevor das nicht eindeutig durch die Verwaltung geregelt wird, ist ein Beschluss hierzu nicht fassbar.

Ausschussvorsitzender Kippenberg schlägt vor, heute den Beschluss zu fassen, um die notwendigen Unterlagen für den Zuschussantrag vorbereiten zu können.

Gleichzeitig kann die Verwaltung bis zur nächsten Sitzung am 02.09.2015 Details für die Probephase erarbeiten und vorstellen.

RM Söffing hält die Probephase nur dann für sinnvoll, wenn sie auch möglichst wirklichkeitsnah durchgeführt wird. Er begrüßt den Vorschlag, Details zur nächsten Sitzung vorzustellen.

Auch er vertritt die Ansicht, dass eine Probephase „light“ nicht sinnvoll ist. Das angesprochene Gesamtverkehrskonzept ist dringend notwendig, um auch Aussagen bezüglich der an die Innenstadt angrenzenden Bereiche zu erhalten, damit es dort eben nicht zu einer dauerhaften Vernachlässigung kommt. Dass die Straße im Bereich Kirchendelle später realisiert würde, war klar. Die Frage ist, wann sie, wohl auch wegen der Entwässerungsprobleme, kommen wird.

Fachbereichsleiter Geschorec begrüßt den Vorschlag von Ausschussvorsitzendem Kippenberg, den Beschluss heute zu fassen und dann Details zur Probephase bis zur nächsten Sitzung vorzubereiten. Gleichwohl muss noch einmal gesagt werden, dass mehr als eine Beschilderungsplanung bis zur Inbetriebnahme der Seibelquerspange nicht erstellt werden kann. Er sieht in diesem Beschluss jedoch noch keine endgültige Festlegung, da große Teile des Umbaus in jedem Fall durchzuführen sind, also für beide Varianten „gebraucht“ werden. Wenn der Ausschuss jedoch heute keinen Beschluss fasst, können die Unterlagen für den Zuschussantrag nicht mehr rechtzeitig erstellt werden.

RM Frau Stöcker schlägt daraufhin vor, den Beschlussvorschlag um eine Nr. 3 zu erweitern: „Die Verwaltung wird bis zur Sitzung am 02.09.2015 genaue Vorschläge zur Ausgestaltung der Verkehrsberuhigung in der Probephase erarbeiten.“ Sie hält diesen Test ohne umfangreiche Umbauten nach wie vor für sehr sinnvoll, weil so auch die Bedenken von ME-Impulse berücksichtigt werden können.

Ausschussvorsitzender Kippenberg stellt danach fest, dass aktuell vier Beschlüsse anstehen: 1. Beschlussvorschlag Verwaltung, 2. Ergänzungsvorschlag der CDU-Fraktion, 3, Antrag der SPD-Fraktion, 4. Antrag 4b. Da in den Fraktionen Beratungsbedarf besteht, wird die Ausschusssitzung um 19:55 Uhr unterbrochen.

Die Sitzung wird um 20:10 Uhr fortgesetzt. Ausschussvorsitzender Kippenberg weist darauf hin, dass ein Rückbau der baulichen Veränderungen durchaus möglich ist, sofern es zu Nachteilen für die Einzelhändler kommt. Selbstverständlich muss die Erreichbarkeit für Anlieger und Kunden der Innenstadt dauerhaft sichergestellt sein.

RM Frau Ganteführ kehrt um 20:15 Uhr in den Ratssaal zurück.

RM Frau Rottmann verliest danach ihren Antrag: „Die SPD-Fraktion beantragt, unmittelbar nach Fertigstellung der Seibelquerspange noch vor den Umbaumaßnahmen der Breite Straße und der unteren Johannes-Flintrop-Straße durch entsprechende Beschilderungen oder sonst geeignete provisorische Maßnahmen eine Probephase der geplanten Änderungen der Verkehrsführung durchzuführen.“ Sie hält diese Simulation, Details soll die Verwaltung bis zur nächsten Sitzung erarbeiten, für eine sinnvolle Vorgehensweise. Grundsätzlich darf nicht zuschussschädigend gehandelt werden.

Fachbereichsleiter Geschorec kann sich mit der gewünschten Vorgehensweise anfreunden. Durch die Probephase werden keine irreversiblen Fakten geschaffen. Es geht nicht um eine Verödung der Innenstadt und eine Schädigung der Geschäftswelt. Wenn sich also Probleme abzeichnen, kann gegengesteuert werden. Er wiederholt aber noch einmal, dass über eine Beschilderung hinaus gehende Maßnahmen für eine Simulation nicht bis zur Inbetriebnahme der Seibelquerspange erarbeiten und umgesetzt werden können.

Dr. Kopp wiederholt ergänzend, dass Teile der Umbaumaßnahmen für beide Varianten (Netztrennung für MIV oder Beibehaltung der Durchfahrbarkeit) verwendet werden können und verdeutlicht dies an einigen Beispielen. Insofern können die Planungen, auch im Hinblick auf den Zuschussantrag, fortgesetzt werden. Die Netztrennung würde in der Probephase lediglich durch Beschilderung erfolgen.

RM Leonhardt verweist erneut auf den verdrängten Verkehr und hält eine Probephase nur mit ganz minimalem Aufwand für sinnvoll. Es sollen keine umfangreichen und aufwendigen Baumaßnahmen erfolgen, bevor das Gesamtverkehrskonzept vorliegt.

RM Söffing kann keine Unterschiede in den Ansichten der verschiedenen Wortbeiträge erkennen. Der mögliche Endzustand soll, bevor er baulich umgesetzt wird, zunächst durch eine Beschilderung simuliert werden, um die Auswirkungen zu untersuchen.

Ausschussvorsitzender Kippenberg lässt danach über den Beschlussvorschlag der Verwaltung, der um die von RM Frau Stöcker vorgeschlagene Nr. 3 ergänzt wird, abstimmen.

Beschluss:

1. Der Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt stimmt dem vorgestellten Verkehrskonzept zur Umgestaltung der Breite Straße / Johannes-Flintrop-Straße (Süd) unter Berücksichtigung der Netztrennung für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) im Bereich Jubiläumsplatz / Johannes-Flintrop-Straße zu.
2. Auf Grundlage dieser Verkehrskonzeption wird der Gestaltungsentwurf zur Umgestaltung der Breite Straße / Johannes-Flintrop-Straße (Süd) als Projekt des Integrierten Handlungskonzeptes beschlossen.
3. Die Verwaltung wird bis zur Sitzung am 02.09.2015 genaue Vorschläge zur Ausgestaltung der Verkehrsberuhigung in der Probephase erarbeiten.

Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU	7		
SPD	5		1
Die Grünen	3		
FDP	2		
AfD		2	
UBWG	2		
PIRATEN/LINKE	1		

Ausschussvorsitzender Kippenberg verweist anschließend auf den Antrag 4b, über den noch nicht abgestimmt wurde.

RM Frau Stöcker erklärt, dass die Verkehrsführung in den genannten Straßen vor dem Hintergrund der Änderungen im Innenstadtbereich im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes behandelt werden muss.

Fachbereichsleiter Geschorec erwidert, dass dieses Thema durchaus behandelt werden muss. Es ist möglich, dass es durch die Inbetriebnahme der Seibelquerspange und der Netztrennung in der Innenstadt zu Verkehrsverlagerungen kommen kann. Wohin genau die erfolgen werden, kann derzeit nur abgeschätzt werden. Tatsächlich Ergebnisse können nur nach Inbetriebnahme untersucht werden. Wenn hier negative Entwicklungen erfolgen, muss gegengesteuert werden.

Ganz aktuell haben Anlieger der Lutterbecker Straße darauf hingewiesen, dass auf dieser Straße zu schnell gefahren wird und daher Beruhigungsmaßnahmen notwendig sind. Die Stadt hat hierzu Überlegungen hinsichtlich eines versetzten Parkens angestellt, um den Verkehr so abbremsen zu können. Diese Maßnahme wäre mit relativ geringem Aufwand umsetzbar.

RM Frau Stöcker lehnt dies ab, weil gar nicht klar, welche Funktion die Straße künftig einmal erhalten wird, z.B. als reine Anliegerstraße? Die Oberstadt darf nicht durch den Verkehr verstopft werden, der derzeit noch durch die Innenstadt fließt und sich einen Alternativweg sucht. Hier sind keine kurzfristigen Aktionen sondern wohl überlegte Optimierungen notwendig.

RM Frau Rottmann ergänzt, dass dazu doch das Gesamtverkehrskonzept gebraucht wird.

Dr. Kopp bekräftigt noch einmal, dass zurzeit nur Vermutungen angestellt werden können, welche Verkehre künftig wohin fließen werden, welche Schleichwege genutzt werden. Seriöse Betrachtungen sind erst unter realen Bedingungen, also nach Inbetriebnahme, möglich. Und diese Vorgehensweise war für die Verwaltung bisher auch vorgesehen. 1. Inbetriebnahme, 2. Untersuchung mit Zählungen des Verkehrsaufkommens, Berücksichtigung des Gewöhnungsverkehrs, 3. Flankierende Maßnahmen, wo sie notwendig sind, um Missstände zu beseitigen. Bis zum

02.09.2015 sind hierzu keine seriösen Erkenntnisse oder Maßnahmenvorschläge möglich.

Auf die Frage von RM Frau Stöcker nach dem Zeitplan für das Gesamtverkehrskonzept skizziert Fachbereichsleiter Geschorec folgenden groben Ablauf: Vorstellung der Inhalte im September 2015, Wenn der Ausschuss dem zustimmt, folgt die Angebotseinholung und Beauftragung voraussichtlich im 4. Quartal 2015. In welcher Reihenfolge die Verkehrsthemen dann behandelt werden, kann durch die Verwaltung gesteuert werden. Insofern könnten Mitte 2016 erste Ergebnisse vorliegen.

Die Verwaltung hatte die oben genannte Maßnahme auf der Lutterbecker Straße als eine kostengünstige und schnell umsetzbare Möglichkeit angesehen, wird aber selbstverständlich nicht gegen die Wünsche des Ausschusses agieren.

RM Frau Stöcker meint, das hierzu eigentlich gar kein Beschluss des Ausschusses notwendig sei, sondern die Verwaltung das in eigener Entscheidung umsetzen kann.

Hierzu ergänzt Fachbereichsleiter Geschorec, dass dies geschehen wäre, die Verwaltung aber nach Eingang des CDU-Antrags davon zunächst abgesehen habe.

Eine Abstimmung über den Antrag 4b erfolgt nicht. Ausschussvorsitzender Kippenberg verabschiedet die Herren Ridder, Rogge und Runge.