



Gelsenkirchen

Niederschrift

Nr. der Sitzung		
35	☐ Öffentliche Sitzung	☐ Nichtöffentliche Sitzung ☒ Öffentlicher Teil ☐ Nichtöffentlicher Teil
Wahlperiode 2014 / 2020		
Bezeichnung des Gremiums		
Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften		
Datum	Sitzungsdauer (von – bis)	Sitzungsgebäude, -raum
14. November 2019	16:00 - 19:28	Sitzungszimmer Cottbus, Rathaus Buer, Goldbergstraße 12, Gelsenkirchen

Das Ergebnis der Beratungen ergibt sich aus der nachgehefteten Niederschrift.

Die Sitzungsteilnehmer sind in dem beiliegenden Teilnehmerverzeichnis aufgeführt.

Wolfgang Heinberg

Ausschussvorsitzender

Margret Schneegans

Stadtverordnete

Martin Wittenbrink

Schriftführer

Herr **Heinberg** eröffnete die Sitzung mit der Begrüßung aller Anwesenden und verwies sodann auf die Aktuelle Tagesordnung zu der einige Vorlagen nachträglich versandt worden seien.

Änderungswünsche wurden nicht vorgetragen, sodass der folgenden Tagesordnung einstimmig zugestimmt wurde:

Tagesordnung

für die 35. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bauen und Liegenschaften
am 14. November 2019

Drucksache Nr.

- | | | |
|------|---|------------|
| 1 | Bürgerschaftliche Initiativen | |
| 2 | Haushaltsaufstellungsverfahren 2020 – 2. Zyklus
Etatberatungen | 14-20/8077 |
| 3 | Fortschreibung des Nahverkehrsplans -
Umsetzung einer Maßnahme aus den
Prüfaufträgen zum Fahrplanwechsel im April
2020 | 14-20/8069 |
| 4 | Programmplanung Radverkehr 2019/2020 | 14-20/8001 |
| 5 | Sicherheit im öffentlichen Raum – Zufahrtsschutz
im Bereich der Hochstraße | 14-20/7941 |
| 6 | Maßnahmen- und Durchführungsplan zum
Landschaftsplan der Stadt Gelsenkirchen für die
Jahre 2020-2025 | 14-20/7987 |
| 7 | Nutzungs- und Entgeltordnung für das Hans-
Sachs-Haus
- Anpassung der Entgelte - | 14-20/7860 |
| 8 | Erlass der Verordnung der Stadt Gelsenkirchen
über die Festsetzung von Beförderungsentgelten
und -bedingungen für den Gelegenheitsverkehr
mit Taxis (Taxitarifordnung);
hier: Erhöhung der Beförderungstarife | 14-20/7856 |
| 9 | Qualitätsstandards im Öffentlichen
Personennahverkehr - Qualitätsberichte 2018
der BOGESTRA AG und der Vestische
Straßenbahnen GmbH | 14-20/7944 |
| 10 | Markierung eines Radfahrstreifens für
Radfahrende auf der Hans-Böckler-Allee | 14-20/7975 |
| 11 | Berichte zu den nutzerorientierten
Energiesparprojekten | |
| 11.1 | Bericht zum Projekt: "Klimaschutz macht Schule" | 14-20/8003 |

11.2	Bericht zum Projekt: "Energieeinsparen in der Stadtverwaltung Gelsenkirchen"	14-20/7992
11.3	Energiesparprojekt in den Tageseinrichtungen für Kinder von GeKita - Jahresbericht 2018 von „e & u energiebüro“-	14-20/8037
12	Hilfe bei der Suche von Grundstücken für den Neubau von stationären Pflegeeinrichtungen	14-20/7898
13	Bau-, Verkehrs- und Liegenschaftsangelegenheiten von besonderer Bedeutung	
14	Mitteilungen und Anfragen	
14.1	Mitteilungen	
14.1.1	Anfrage des Stadtverordneten Herrn Duran - Unterführung am Musiktheater hin zur Ebertstraße -	14-20/7905
14.1.2	Anfrage des Stadtverordneten Herrn Siebel - Haltestelle Hördeweg -	14-20/7946
14.1.3	Anfrage des Stadtverordneten Herrn Akyol - 5-Minuten-Takt der Straßenbahnlinie 302 -	14-20/7952
14.1.4	Anfrage des Stadtverordneten Herrn Duran - Handyparken -	14-20/7994
14.1.5	Anfrage des sachkundigen Bürgers Herrn Kranefeld - Maßnahmen zur Förderung von Kraftfahrzeugen mit alternativen Antrieben sowie Car-Sharing in Gelsenkirchen -	14-20/7996
14.1.6	Bericht zum Stichtag 30.09.2019 (VB 6)	14-20/8010
14.1.7	Bericht zum Stichtag 30.09.2019 (VB 1)	14-20/8054
14.2	Anfragen	

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 1

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.:

Bürgerschaftliche Initiativen

Erläuterungen:

Eingaben lagen nicht vor.

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 2

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.: 14-20/8077

Haushaltsaufstellungsverfahren 2020 – 2. Zyklus Etatberatungen

Beschlusstext:

Der Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften

1. stimmt dem am 29.08.2019 in den Rat der Stadt eingebrachten Entwurf der Haushaltssatzung 2020 (Drucksache Nr. 14-20/7607) zu.
2. stimmt dem am 29.08.2019 in den Rat der Stadt eingebrachten Entwurf des Haushaltssanierungsplans 2020 (Drucksache Nr. 14-20/7619) zu.
3. stimmt der am 29.08.2019 in den Rat der Stadt eingebrachten Auflistung zum investiven Teil des Finanzplans 2020 (Drucksache Nr. 14-20/7620) zu.
4. nimmt die beigefügten Stellungnahmen der Verwaltung zu den Prüfaufträgen aus dem ersten Beratungszyklus zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis:

Punkte 1 – 3 - einstimmig zur Entscheidung in den Haupt-, Finanz-, Beteiligungs- und Personalausschuss überwiesen
Punkt 4 - einstimmig zugestimmt

Erläuterungen:

Herr **Heinberg** schlug zum Verfahren vor, in der Reihenfolge der Größe der Fraktionen mögliche Anträge zum Haushalt abzufragen. Diese würden entsprechend beraten und abschließend votiert. Daran schließe sich die Debatte zur Verwaltungsvorlage an. Zu dieser biete sich an, die Punkte 1-3 des Beschlussvorschlages an den Haupt-, Finanz-, Beteiligungs- und Personalausschuss (HFBP) zu überweisen, die Kenntnisnahme unter Punkt 4 aber zu beschließen. In gleicher Weise habe am Vortag der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss (StePIA) agiert.

Frau **Schneegans** teilte mit, Haushaltsanträge würde die SPD-Fraktion nicht stellen, jedoch wünsche sie, einen Prüfauftrag vorzutragen und auf den Weg zu bringen.

Herr **Heinberg** stellte klar, dass auch Prüfaufträge noch Gegenstand der Beratungen sein könnten. Die Verwaltung habe signalisiert, entsprechende Stellungnahmen bis

zum Ende des Monats zu fertigen. Die erste Fragerunde werde sich mit möglichen Prüfaufträgen befassen.

Frau **Schneegans** erklärte, in der Stellungnahme Nr. 37 zur Parkplatzsituation Hohenzollernstraße seien keine Kosten hinterlegt worden. Das möge die Verwaltung bis zur 2. Lesung des HFBP nachholen.

Abstimmungsergebnis:
einstimmig zugestimmt

Herr **Akyol** teilte mit, dass die Mitnahme von Fahrrädern mit dem ÖPNV nach seiner Kenntnis in Gelsenkirchen gebührenpflichtig sei. In anderen Kommunen werde das offenbar anders gehandhabt. Die Verwaltung werde gebeten zu prüfen, ob das zutreffend sei und mit welchen Kosten eine zukünftig für Fahrgäste kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern verbunden sei.

Abstimmungsergebnis:
einstimmig zugestimmt

Herr **Akyol** wünschte, auf die Stellungnahmen der Verwaltung auf seine in der letzten Sitzung gestellten Prüfaufträge einzugehen.

Herr **Heinberg** empfahl, für sich daraus ergebende Fragen das Instrument Anfragen zu nutzen. Alternativ hätte es die Möglichkeit gegeben, Fragen bilateral im Vorfeld der Sitzung mit den Mitarbeitern der Verwaltung zu klären.

Herr **Akyol** hielt es nicht für zielführend, Antworten auf seine Fragen erst nach Abschluss der Haushaltsberatungen zu erhalten. Die bilaterale Klärung hinter verschlossenen Türen sei nicht seine Intention, da die Antworten dann am Gremium vorbeiliefen.

Herr **Heinberg** widersprach dem Eindruck, dass etwas hinter verschlossenen Türen passiere. Möglichkeiten, Fragen mit der Verwaltung oder im Gremium zu diskutieren, hätten immer bestanden, das werde sich auch nicht ändern. Jedoch sei es in der Vergangenheit im Zuge der Haushaltsberatungen nicht Usus gewesen, über gefertigte Stellungnahmen nochmals Debatten zu führen. Ein Signal im Vorfeld, so verfahren zu wollen, habe ihn nicht erreicht. Insofern sei die „Sitzungsregie“ darauf nicht vorbereitet. Die Sitzung müsse in einem vernünftigen Rahmen durchgeführt werden können. Insofern empfehle er nochmals die aufgezeigten Wege zu nutzen oder ggf. eine Initiative mit einer anderen Fraktion zu starten. Alternativ bliebe der Weg über einen Antrag zur Geschäftsordnung, der allerdings mehrheitlich beschlossen werden müsste.

Herr **Akyol** sah aus Rücksicht auf die Mitglieder des Ausschusses von dieser Möglichkeit ab. Jedoch habe die Diskussion zum Verfahren vermutlich mehr Zeit in Anspruch genommen, als das Zulassen seiner Fragen.

Herr **Kurth** stellte für die CDU-Fraktion die folgenden zwei Änderungsanträge:

- Verkehrsberuhigung
Bereitstellung von insgesamt 350.000 € für Maßnahmen der Verkehrsberuhigung:
 - Installation und Begleitung einer Pilotanlage für eine geschwindigkeitsabhängige Verkehrsberuhigung (z. B. Actibump) an geeigneter Stelle (ca. 100.000 €).
 - Ausstattung von 100 Standorten vor KiTas/Grundschulen mit Geschwindigkeitsanzeigetafeln zur Verkehrsberuhigung, die nachweislich durch emotionale Ansprache die Gefahrenlage vor Ort auch ohne aktive Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen mittels Wahrnehmung durch die Verkehrsteilnehmer reduzieren (ca. 250.000 Euro).

Herr **Kranefeld** begrüßte grundsätzlich Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Insbesondere die Geschwindigkeitstafeln seien interessant. Einen ähnlichen Antrag habe er in der Bezirksvertretung Gelsenkirchen-West unterstützt, dort habe es sich aber nur um eine Anlage gehandelt. Der Umfang dort sei daher finanziell überschaubar. In diesem Fall fehlten ihm Informationen, ob der große Umfang finanziell zu stemmen sei. Vor diesem Hintergrund werde er sich trotz Sympathie bei der Abstimmung enthalten.

Frau **Schneegans** lehnte den Antrag mit Verweis auf die Ausführungen der Verwaltung ab. Zurzeit liege noch keine Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen für diese Anlagen vor. Daher sollte man zunächst die Erfahrungen anderer Städte abwarten, die bereits Anlagen dieser Art testeten.

Auch Herr **Akyol** ging auf das von der Stadt Hanau geplante Projekt ein. Aufgrund möglicher Regressansprüche, sei die Umsetzung aber zurzeit gestoppt. Insofern sei eine Antragstellung wenig sinnvoll. Geschwindigkeitstafeln seien im Rahmen des Bürgerhaushalts im Stadtbezirk Gelsenkirchen-Nord eingeführt worden. Eine Bürgerin habe ihm gegenüber Bedenken dazu geäußert. Die Anlagen würden nicht nur die Geschwindigkeit messen, sondern auch Daten speichern. Da sie mobil einsetzbar seien, könnte er sich vorstellen, an einem oder zwei Standorten in den Stadtbezirken so etwas zum Einsatz zu bringen. Die hohe Zahl von 100 Anlagen halte er aber für unbegründet. Zuvor sollte eine ausführliche und fundierte Beratung in den Bezirksvertretungen erfolgen.

Herr **Heinberg** machte darauf aufmerksam, dass die Nachbarstadt Gladbeck bereits Geschwindigkeitstafeln einsetze. Die Zahl 100 sei nicht aus der Luft gegriffen, sondern orientiere sich an der ungefähren Zahl der Standorte für Kindergärten und Grundschulen in der Stadt. Deren Anzahl sei vermutlich noch deutlich höher.

Abstimmungsergebnis:

mehrheitlich abgelehnt bei 3 Ja-Stimmen (CDU) und 1 Enthaltung (Bündnis 90/DIE GRÜNEN)

- Infrastruktur für die Wende zum emissionsfreien Individualverkehr
Bereitstellung von 250.000 € für ein Modellprojekt „Wasserstoffinfrastruktur“ zum Aufbau einer Wasserstofftankstelle an geeigneter Stelle in Gelsenkirchen, um, bevorzugt mit einem geeigneten Partner aus der

Wirtschaft, eine Anfangsinvestition in die Wasserstoffinfrastruktur zu leisten und damit auch Vorreiter im Ruhrgebiet und damit potentieller Ausgangspunkt für eine positive Entwicklung in Gelsenkirchen und im Ruhrgebiet zu sein und um eine zwingende Voraussetzung für eine solche Entwicklung zu schaffen.

Herr **Kranefeld** teilte die Auffassung, dass es neben der Elektromobilität noch weitere geeignete Technologien gebe. Insofern halte er es grundsätzlich für klug, sich breiter aufzustellen. Eine Umsetzung würde aber einen hohen finanziellen Umfang bedeuten, sodass er sich auch hier enthalten werde.

Auch Frau **Schneegans** sah im Wasserstoff eine Zukunftstechnologie. Aktuell könne man dem Antrag aber noch nicht zustimmen. Vor geraumer Zeit habe man sich dem Netzwerk Ruhr angeschlossen, das sich ebenfalls mit diesem Thema beschäftige. Das spräche dafür, zunächst die Entwicklung dort abzuwarten.

Abstimmungsergebnis:

mehrheitlich abgelehnt bei 3 Ja-Stimmen (CDU) und 1 Enthaltung (Bündnis 90/DIE GRÜNEN)

Herr **Kranefeld** stellte sodann die Anträge der Ratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vor. Diese seien bereits in der letzten Sitzung nachrichtlich vorgetragen worden:

- Aufschlüsselung und Erläuterung der Radwegebaumaßnahmen nach dem Vorbild der Maßnahmen des Aktionsprogramms Straßenbau in der Produktgruppe 5402 (Verkehrsanlagen und -einrichtungen) auf den Seiten 615 und 616 unter der Berücksichtigung der verbauten Strecke und der Art und Weise der eingerichteten Radverkehrsanlage.
Begründung: Um der Bedeutung des Radwegebaus Nachdruck zu verleihen und diesen transparenter zu gestalten, ist es erforderlich, sowohl die Kosten als auch die Art und Weise der Radwegeerschließung sowie die erschlossene Strecke ausführlich darzustellen.

Frau **Schneegans** signalisierte Zustimmung der SPD-Fraktion.

Auch Herr **Kurth** kündigte für die CDU-Fraktion an, den Antrag positiv zu bewerten.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig zugestimmt

- Aufnahme der Planung einer sicheren, attraktiven und direkten Nord-Süd-Radverbindung in den mittelfristigen Zielen der Produktgruppe 5401 (Verkehrsplanung)
Begründung: Zum Durchführen und Gelingen der Verkehrswende gehört untrennbar die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs. Dieser benötigt wiederum eine verkehrssichere, alltagstaugliche Nord-Süd-Verbindung zwischen den beiden Stadtzentren Buer und Gelsenkirchen, welche dann ihren Anschluss an den RS 1 findet. Die Planung dieser Verbindung muss dringend vorangetrieben werden. Bis zur HFBP-Sitzung soll die Verwaltung analog zum gleichgelagerten Antrag aus dem StePIA eine Aussage treffen, ob die Maßnahme Aufnahme in den Masterplan Mobilität finden kann.

Frau **Schneegans** berichtete, dass bereits im StePIA über den Antrag beraten worden sei. Dort habe man zum Ausdruck gebracht, dass man sich die Aufnahme der Maßnahme in den Masterplan Mobilität vorstellen könne. Hierzu werde die Verwaltung rechtzeitig bis zur HFBP-Sitzung eine Stellungnahme abgeben.

Abstimmungsergebnis:
einstimmig zugestimmt

- Anpassung der auf Seite 581 und Seite 11 im Vorbericht aufgeführten Maßnahme bezüglich eines Schutzstreifens auf der Hiberniastraße zwischen Rotthäuser Straße und Husemannstraße in „~~(Schaffung)~~ Planung einer beidseitigen Radverkehrsanlage über die gesamte Strecke der Hiberniastraße von Rotthäuser Straße bis Wildenbruchstraße“ in der Produktgruppe 5402 (Verkehrsanlagen und -einrichtungen)
Begründung: Zur Schaffung der Verkehrswende muss die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert werden. Hierzu wird eine ganzheitliche Umsetzung der Lückenschließung im Radverkehrsnetz benötigt. Somit ist auch die Hiberniastraße ganzheitlich mit einer Radverkehrsanlage zu versehen.

Frau **Schneegans** wies auf die bekannte Problematik in dem Bereich hin. Da der Beginn der Maßnahme in 2020 erfolgen solle, schlage sie vor, das Wort „Schaffung“ gegen das Wort „Planung“ auszutauschen, um prüfen zu können, ob das überhaupt in allen Bereichen möglich sei.

Herr **Kranefeld** erkannte den großen Aufwand, der mit dem Antrag verbunden sei. Wichtig sei, dass es nicht bei einem Schutzstreifen bleibe. Vor diesem Hintergrund erkläre er sich mit der vorgeschlagenen Modifizierung einverstanden, um eine Planung voranzutreiben.

Herr **Kurth** bemerkte, in der Originalfassung hätte er erwartet, die Unterschiede auch in finanzieller Hinsicht herauszustellen. Auch mit Blick auf das Gesamtkonstrukt des Haushalts hätte die CDU-Fraktion sich dazu enthalten. Mit der Änderung gestalte sich die Situation anders, sodass eine Zustimmung möglich sei.

Abstimmungsergebnis:
einstimmig zugestimmt

- Änderung des mittelfristigen Zieles „Überprüfung der Realisierbarkeit einer Ost-West-Verbindung innerhalb Gelsenkirchens“ in der Produktgruppe 5403 - ÖPNV (VRR-Umlage für Inanspruchnahme) auf Seite 627 des Entwurfes des Haushaltsplanes 2020 in „Realisierung einer Ost-West-Verbindung innerhalb Gelsenkirchens“
Begründung: Seit mehreren Jahren stagniert die Maßnahme zur Schaffung einer Ost-West-Verbindung auf dem Stand der Überprüfung der Realisierbarkeit. Dieses Stadium gehört überwunden und die Überprüfung sollte abgeschlossen werden. Folglich hat die Realisierung einer Ost-West-Verbindung zu erfolgen, welche in den mittelfristigen Zielen verbleiben kann. Durch die Takt- und Anschlussverbesserung im Rahmen des neuen Nahverkehrsplanes

ist diese Maßnahme im Gegensatz zu früheren Jahren nicht mehr zwingend in den kurzfristigen Zielen zu verankern.

Herr **Kurth** erinnerte an die Haltung der CDU-Fraktion, dass mit der Schaffung einer vernünftigen Ost-West-Tangente auch eine gute Ergänzung für den ÖPNV einhergehe. Wenn alle Verkehre gleichermaßen profitierten, stelle eine Zustimmung kein Problem dar.

Herr **Kranefeld** betonte, im Antrag gehe es rein um die ÖPNV-Lösung. Eine mögliche Verlängerung der Willy-Brandt-Allee sei damit nicht gemeint. Weitere Problemlagen würden in dem Zusammenhang ggf. mit einer anderen Schärfe diskutiert.

Frau **Schneegans** stellte fest, die SPD-Fraktion habe sich von der Option Verlängerung der Willy-Brandt-Allee bereits vor längerer Zeit verabschiedet.

Abstimmungsergebnis:
einstimmig zugestimmt

- Aufnahme der Nutzen-Kosten-Analysen im Rahmen einer Standardisierten Bewertung für die Maßnahmen des Ringschlusses der Straßenbahnlinie 301 von Horst in die Gelsenkirchener Innenstadt, der Verlängerung der Straßenbahnlinie 302 bis nach Hassel sowie der Anbindung der Westfälischen Hochschule an das Straßenbahnnetz in die mittelfristigen Ziele der Verkehrsplanung (Produktgruppe 5401) und die Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel

Begründung: Die oben genannten Maßnahmen sind erforderlich, um eine Verkehrswende in Gelsenkirchen herbeizuführen. Dazu wird die Vorbereitung und Durchführung einer Prüfung der Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit in Form der oben genannten Bewertung und Analyse der entsprechenden Maßnahmen notwendig. Die oben genannten Maßnahmen werden zudem von der Verwaltung als Antwort auf eine Anmerkung der Vestischen Straßenbahnen GmbH hin als grundlegende Zielsetzungen bezeichnet, welche im Räumlichen Strukturkonzept aufgenommen werden können. Um dem Rechnung zu tragen, ist die Aufnahme der Bewertungen und Analysen dieser Maßnahmen in die mittelfristigen Ziele des Haushalts 2020 sowie die Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel durchzuführen.

Herr **Kurth** wies darauf hin, dass schon häufig über die Verlängerung der Linie 302 in diesem Ausschuss diskutiert worden sei. In der Vergangenheit habe die CDU-Fraktion das eher kritisch bewertet. Bei dieser Praxis werde man bleiben.

Frau **Schneegans** verwies auf die Beratungen zum Nahverkehrsplan, bei denen die drei Maßnahmen sehr intensiv betrachtet worden seien. Die Schwierigkeit habe stets darin gelegen, dass die Kosten nicht hätten benannt werden können. Um sich nicht weiter im Kreis zu drehen, sollte die Verwaltung zur HFBP-Sitzung darstellen, welche von den drei Maßnahmen die am ehesten Erfolg versprechende sei. Zudem sollten in diesem Zuge die zu erwartenden Kosten dargelegt werden.

Herr **Kranefeld** sprach zwei wichtige Aspekte des Antrags an. Zum einen gehe es darum, das Ziel zu formulieren, dass ein Interesse bestünde, solche Straßenbahnprojekte voranzutreiben. Bei dem zweiten Aspekt gehe es um die Bereitstellung erforderlicher Finanzmittel. Um eine Brücke zu bauen, erkläre er sich bereit, die mittelfristigen Ziele in den Haushalt aufzunehmen, jedoch im Hinblick auf die Bereitstellung erforderlicher Mittel von der Verwaltung prioritär zu erfragen, in welcher Reihenfolge die Maßnahmen am ehesten zum Erfolg führten und mit welchen Kosten das verbunden sei.

Herr **Heinberg** bat um Klarstellung, in welcher Weise mit dem Antrag umzugehen sei.

Herr **Kranefeld** beantragte die Überweisung der Entscheidung in den HFBP, um der Verwaltung die Gelegenheit zu ermöglichen, rechtzeitig eine Stellungnahme zu dem in Rede stehenden Prüfauftrag abzugeben.

Herr **Akyol** hielt die Maßnahmen des Antragstellers für sinnvoll. Zum Verständnis frage er, ob die Absicht bestünde, Mittel für die Erstellung einer Analyse in den Haushalt einzustellen. Bezogen auf die Bereitstellung der Mittel für die Maßnahme könnte auch der Eindruck entstehen, es gehe um die Umsetzung der Maßnahme und nicht um die Kosten für die Analyse. Eine Einschätzung der Verwaltung, welche Strecke sich am ehesten für eine Umsetzung eigne, wäre hilfreich. Auch die Information zu den Kosten wäre bis zur HFBP-Sitzung wünschenswert.

Herr **Kranefeld** stellte klar, als ersten Schritt gehe es darum, die Gutachten einzuholen. Diese verursachten Kosten. Dennoch habe er sich mit dem von der SPD vorgeschlagenen Verfahren einverstanden erklärt. Insofern bleibe zunächst die Einschätzung der Verwaltung abzuwarten.

Nach dem Verständnis von Herrn **Akyol** werde die Verwaltung die Kosten der drei Analysen ausarbeiten und anschließend eine Priorisierung vornehmen. Diesen Weg halte er für sehr sinnvoll.

Herr **Harter** entgegnete seinem Vorredner, das habe bereits in der Vergangenheit zu unbefriedigenden Stellungnahmen geführt. Ohne eine Planung könnten die Kosten nicht vernünftig beziffert werden, ohne die Kosten zu kennen, könne aber auch keine Planung seriös in Auftrag gegeben werden. In einer Vorlage sei kürzlich dargelegt worden, dass bei Investitionen von rd. 25 Mio. € mit einer Größenordnung von 600.000 € Planungskosten gerechnet werden müsse, um die Standardisierte Bewertung vorbereiten zu können. Das exakte Investitionsvolumen für die einzelnen Maßnahmen sei aber nicht genau bekannt. Insofern bleibe nur der Weg, sich mit Hilfe von Pauschalen über den „Lfd. Kilometer Straßenbahn“ heranzutasten. Bis zur Sitzung des HFBP werde man versuchen, Größenordnungen zu benennen, auch wenn es sich um unsichere Werte handle. Die Mitglieder des Ausschusses könnten auf diese Weise ein Gefühl entwickeln, ob eine solche Maßnahme im Haushalt machbar sei oder erst in der Zukunft eingeplant werden könne. Über eine grobe Schätzung gingen die Kosten sicher nicht hinaus. Mit einer späteren Planung könnten diese entsprechend verifiziert werden.

Herr **Heinberg** wertete den Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN wie vorgelegt als eingebracht. Dazu habe man die Verabredung zur Hintergrundprüfung

in der soeben dargestellten Art und Weise. Eine Befassung werde mit dem Ergebnis final im HFBP erfolgen. Heute bleibe der Antrag ohne Votum.

Herr **Kranefeld** betonte, sein Einverständnis setze voraus, dass die Verwaltung auch in dieser Weise verfare.

Herr **Heinberg** zeigte sich überzeugt, dass der Antrag in der HFBP-Sitzung wieder auftauchen werde.

Herr **Harter** bemerkte, im StePIA habe es gestern eine ähnliche Diskussion gegeben. Grundsätzlich sei das Verfahren so ausgelegt, dass nicht votierte oder abgelehnte Anträge auch als erledigt angesehen würden, ansonsten wäre die Befassung damit irgendwann nicht mehr händelbar. Hier liege aber ein Einzelfall vor, bei dem Einigkeit darüber bestehe, entsprechend zu verfahren. Im Fall gestern sei allerdings aktiv ein Beschluss des Gremiums über die vorzunehmende Überweisung in den HFBP gefasst worden. Mit diesem handwerklichen Trick habe man die Spielregeln etwas umschiffen können.

Frau **Fiedler** schlug vor, den Antrag in einen Prüfauftrag umzuwandeln. Damit wäre das verabredete Verfahren eingehalten, weil das Ergebnis mittels einer Stellungnahme der Verwaltung in den HFBP ginge. Ohne Votum wäre der Antrag ansonsten nicht existent.

Herr **Kranefeld** formulierte den Grundsatz „Politik entscheidet und Verwaltung setzt um“. Warum an dieser Stelle anders verfahren werden sollte als im gestrigen Ausschuss, sei für ihn nicht nachvollziehbar. Vor diesem Hintergrund sei ihm das Votum zur Überweisung lieber als der Vorschlag der Kämmerei.

Herr **Akyol** teilte die Erfahrungen aus der Sitzung des Ausschusses für Soziales und Arbeit (ASA) am Vortag mit. Dort seien ebenfalls zwei Anträge leicht umformuliert und so in Prüfaufträge verändert worden. Mit der Stellungnahme für den HFBP könnten dann immer noch Anträge gestellt werden.

Herr **Heinberg** erklärte, den Hinweis der Kämmerei gehört und verstanden zu haben. Mit Recht habe Herr Kranefeld aber auf das Primat der Politik verwiesen. Wenn also analog zum Verfahren im StePIA ein entsprechender Beschluss auf Überweisung in den HFBP gefasst und zusätzlich um ergänzende Informationen gebeten werde, sollte ein entsprechender Umgang durch die Verwaltung sichergestellt sein.

Sodann wurde über den Antrag auf Überweisung in den HFBP verbunden mit dem folgenden Prüfauftrag abgestimmt:

- In diesem Zusammenhang ergeht der Prüfauftrag an die Verwaltung, darzulegen, welche der drei Maßnahmen die am ehesten Erfolg versprechende ist und zudem die zu erwartenden Kosten darzustellen.

Abstimmungsergebnis:
einstimmig zugestimmt

Herr **Heinberg** machte an dieser Stelle darauf aufmerksam, dass die Ratsfraktion DIE LINKE einen Antrag gestellt habe, das Ausschussmitglied Herr Jannoff aber aus

gesundheitlichen Gründen nicht zugegen sei. Insofern lasse er den folgenden Antrag zu, jedoch könnten keine Erläuterungen gegeben werden:

- Einstellung eines Betrages von 1.000 € für die Umgestaltung der Haltestelle "Schwarzmühlenstrasse" der neuen Buslinie 388 in Richtung Norden entsprechend des Prüfergebnisses der Verwaltung.

Frau **Schneegans** erinnerte an die ausführliche Diskussion in der letzten Sitzung. Die SPD-Fraktion werde zustimmen, möglicherweise laufe aber bereits eine Umsetzung.

Herr **Kurth** sah die Beratung in der letzten Sitzung nicht als Grund an, über den Antrag zu befinden. Die CDU-Fraktion werde das ablehnen.

Herr **Kranefeld** erkundigte sich, ob für ein korrektes formales Verfahren ein Antragsteller sein Anliegen persönlich vortragen müsse.

Herr **Heinberg** sah den Entschuldigungsgrund als akzeptabel an. Aus seiner Sicht seien nach der Gemeindeordnung keine Gründe ersichtlich, den Antrag formal nicht zuzulassen.

Abstimmungsergebnis:

mehrheitlich zugestimmt bei 3 Gegenstimmen (CDU) und 2 Enthaltungen (Bündnis 90/DIE GRÜNEN, FAG)

Abschließend wurde über die Verwaltungsvorlage wie folgt abgestimmt:

Punkte 1 – 3 - einstimmig zur Entscheidung in den Haupt-, Finanz-, Beteiligungs- und Personalausschuss überwiesen

Punkt 4 - einstimmig zugestimmt

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 3

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.: 14-20/8069

Fortschreibung des Nahverkehrsplans - Umsetzung einer Maßnahme aus den Prüfaufträgen zum Fahrplanwechsel im April 2020

Beschlusstext:

Zum Fahrplanwechsel am 20. April 2020 wird die Maßnahme, bestehend aus den Prüfaufträgen:

- A.1 Erschließung des Stadtquartiers Graf Bismarck
- A.8 Verbesserte Anbindung im Bereich „Consol“ (Bismarck)
- D.4 Taktverdichtung auf der Linie 384

aus der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Gelsenkirchen umgesetzt.

Die neue Buslinie 392 wird montags bis samstags zwischen ca. 6:00 Uhr und 22:00 Uhr (an Sonn- und Feiertagen zwischen ca. 11:00 Uhr und 22:00 Uhr) im 30-Minuten-Takt verkehren.

Variante A:

Der Linienweg der neuen Buslinie verläuft in Bismarck entsprechend der Variante A über die Marschallstraße, Sellmannsbachstraße und Trinenkamp.

Variante B:

Der Linienweg der neuen Buslinie verläuft in Bismarck entsprechend der Variante B über die Bickernstraße, Reckfeldstraße, Deichstraße und Braubauerschaft.

Abstimmungsergebnis:

Variante A: mehrheitlich abgelehnt (SPD), bei 5 Ja-Stimmen (CDU, Bündnis 90/DIE GRÜNEN, FAG)

Variante B: mehrheitlich zugestimmt (SPD), bei 4 Gegenstimmen (CDU, Bündnis 90/DIE GRÜNEN)

Erläuterungen:

Frau **Schneegans** brachte den Dank an die Verwaltung für die ausführliche Vorlage zum Ausdruck. In der letzten Sitzung sei die Thematik sehr intensiv diskutiert worden, auch habe es Irritationen gegeben. In dem Arbeitskreis zum Nahverkehrsplan (NVP) sei die Maßnahme erörtert worden. In dem Zuge habe sie signalisiert, in der Fassung nicht zuzustimmen ohne sie vorher in der Fraktion beraten zu haben. Die SPD-Fraktion favorisiere die in der letzten Sitzung eingebrachte Variante B, weil man die Meinung vertrete, dass damit drei angeregte Maßnahmen aus dem Verfahren des NVP abgedeckt würden.

Herr **Kranefeld** stellte klar, nicht der Beratungsbedarf der SPD habe zu Unmut geführt, sondern weil kurzfristig ohne vorherige Kontaktaufnahme bzw. ohne schriftliche Darlegung eine andere Variante im Ausschuss mit dem Ziel zur Disposition gestellt worden sei, diese zu beschließen. Da vorher in anderer Weise im interfraktionellen Arbeitskreis gearbeitet worden sei, treffe die Art der Wendung nicht auf Zustimmung. Neben dem stilistischen Teil habe er sich aber auch noch mit den Inhalten befasst. Beide Schleifen seien vorher in der Ursprungsfassung des NVP enthalten gewesen. Insofern erkenne er für beide eine Berechtigung. Daher müsse nun im Abwägungsprozess geklärt werden, für welche Alternative und aus welchen Gründen man sich dafür aussprechen möchte. Er vertrete die Auffassung, bei der Ursprungsvariante zu bleiben. Für ein Umschwenken müsste eine neue Lösung deutlich besser sein, als die alte. Das sehe er hier nicht. Vielmehr habe er die Sorge, dass ein Wohngebiet, das nicht so dicht besiedelt, aber bis dato sehr schlecht angeschlossen sei, zukünftig bei der ÖPNV-Anbindung auf dem „Trockenen“ verbleibe. Die Buslinie 384 führe nur einmal pro Stunde. Das Argument U-Bahn-Linie treffe in gleicher Weise auf den Haverkamp zu. Dort führe aber eine Buslinie in den Hauptzeiten im 10-Minuten-Takt, in den Nebenzeiten auch noch alle 20 Minuten. Durch einen neuen ÖPNV-Anschluss würden nach seiner Einschätzung auch neue Kunden generiert. Im Vergleich der Schleifenfahrten erkenne er eine deutliche Diskrepanz in der Anzahl. Er habe auch nicht die Sorge, dass ein Anschluss des Haverkamps an das Nahversorgungszentrum gefährdet sei. Mit einem einfachen Umstieg befinde man sich auf der Linie 392, die daran angebunden werde.

Herr **Kurth** skizzierte den langen und teilweise streitigen Weg, der beschritten worden sei. Verfolgt worden sei das Ziel der Anbindung des mittlerweile gut erschlossenen Baugebietes Hafen Graf Bismarck. Dabei sei die Diskussion auch unter guter Beteiligung der Anwohner geführt worden. Zwischen den Fraktionen sei hinsichtlich einer Absprache über Lösungsoptionen ein breiter Konsens erreicht

worden, der am 19. September 2019 in die Sitzung des VBL gemündet sei. Dort habe der Prozess dann einen anderen Verlauf genommen. Die Verwaltung habe auf Wunsch der SPD-Fraktion eine abgewandelte Variante entwickelt und empfehle diese auch. Beim Blick auf die Sachebene stelle er fest, dass bei der Variante A die Vorteile überwiegen. Bei der Variante B seien deutlich mehr Nachteile aufgeführt worden. Beide Aspekte könnte man gewichten. Zudem sei die Variante A günstiger. Dabei handle es sich um den Vorschlag, den alle gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Verwaltung und Politik sowie BOGESTRA entwickelt und abgestimmt hätten. Erst anschließend seien Interessen eines SPD-Stadtverordneten ins Spiel gebracht worden. Die CDU vertrete aber die Gesamtinteressen. In der Abwägung dieser komme man zu dem Ergebnis, dass die Variante A die bessere sei. Entsprechend werde das Abstimmungsverhalten ausfallen.

Herr **Kranefeld** erklärte, er sei immer bemüht, einen Mittelweg zu finden. Vorgelegt worden sei ein Variantenbeschluss, bei dem er bei seiner angekündigten Entscheidung bleibe. Dennoch glaube er, zukünftig die Möglichkeit verfolgen zu können, einen besseren Anschluss für den Haverkamp durch Verstetigung der Buslinie 382 zu bewirken. Er würde sich der Idee nicht verschließen, die Linie zukünftig bis nach Bismarck in den Haverkamp durchfahren zu lassen. Diese Betrachtung sei aber losgelöst von der in Rede stehenden Entscheidung.

Herr **Heinberg** schlug vor, zunächst über die Variante A abstimmen zu lassen. Sollte sich keine Mehrheit dafür aussprechen, schliesse sich die Abstimmung über Variante B an.

Herr **Leichtweis** trat dafür ein umgekehrt vorzugehen, weil die Verwaltung die Variante B favorisiere.

Herr **Heinberg** zeigte nochmals die Gründe auf, die aus seiner Sicht eine Abwägungsentscheidung zu Gunsten der Variante A dokumentierten. Vor diesem Hintergrund verbleibe es bei der von ihm vorgeschlagenen Verfahrensweise.

Sodann wurde in der Abstimmung die Variante A mehrheitlich bei 8 Gegenstimmen der SPD sowie 5 Ja-Stimmen von CDU, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und FAG abgelehnt.

Der Variante B wurde nachfolgend mehrheitlich bei 4 Gegenstimmen von CDU und Bündnis 90/DIE GRÜNEN zugestimmt.

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 4

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.: 14-20/8001

Programmplanung Radverkehr 2019/2020

Beschlusstext:

Die Programmplanung wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die aufgelisteten Maßnahmen sind als Basis für die weitere Bearbeitung und Umsetzung durch die Verwaltung zu nehmen.

Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt, dass der Haushaltssanierungsplan 2020 und 2021 von der Bezirksregierung genehmigt wird.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig zugestimmt bei 3 Enthaltungen (CDU)

Erläuterungen:

Herr **Föcking** stellte die Programmplanung im Wege einer PowerPoint-Präsentation vor.

Herr **Heinberg** begrüßte, die Vorlage in der nötigen Tiefe noch einmal erläutert bekommen zu haben.

Herr **Kranefeld** machte darauf aufmerksam, dass in der Vergangenheit zur Verfügung gestellte Mittel gar nicht in vollem Umfang ausgeschöpft worden seien. Obwohl seine Fraktion immer wieder erinnert habe, die Mittel einzusetzen, sei das Ergebnis ernüchternd gewesen. Zwei Aspekte spielten bei der Problematik Radverkehr eine Rolle. Der harte Standortfaktor sei aus seiner Sicht die Radverkehrsanlage. Wenn eine solche nicht vernünftig ausgebaut sei, werde das Radwegenetz nicht genutzt. In der Vergangenheit habe die Verwaltung zu sehr auf Schutzstreifen gesetzt. Das sei aber mehr Kosmetik als substanziell. Oft verdiene ein Schutzstreifen nicht seinen Namen. Beispiele seien die De-la-Chevallerie-Straße oder die Devesestraße. Um Leute mit dem Rad auf die Straße zu bekommen, müssten die Dinge geändert werden. Weiche Standortfaktoren wie die genannte App, Ladestationen, Förderung von Lastenfahrrädern oder Anpassung der Beschilderung hätten auch ihre Berechtigung, fielen aber nicht so stark ins Gewicht. Bei der Aufzählung der Maßnahmen vermisste er richtige Neuerungen. In erster Linie sollte das Radwegenetz erst einmal geschlossen werden. Hier würden aber Sanierungsmaßnahmen bestehender Radwege vorgestellt. Vor diesem Hintergrund sollte die Verwaltung die Frage nach dem Mehr- bzw. Neuwert beantworten. Trotz seiner kritischen Anmerkungen stelle das Planungskonzept aber auch einen kleinen Schritt in die richtige Richtung dar.

Frau **Schneegans** relativierte die Kritik ihres Vorredners. Bekannt sei, dass in der zuständigen Fachdienststelle lange Zeit personelle Probleme bestanden hätten. Gerne hätten sicher alle den Wunsch erfüllt und mehr Geld für den Radwegeausbau ausgegeben. Dazu müssten Planer und Mitarbeiter für die Umsetzung zur Verfügung stehen. Mit der nun vorgelegten Planung werde nach ihrer Auffassung ein guter Weg beschritten. Einzelne Maßnahmen dieser Arbeitsgrundlage würden sicher in den kommenden Jahren noch Gegenstand der Beratungen u.a. im Rahmen des Mobilitätsgutachtens sein. Hinsichtlich der Sanierung von Radwegen möge die Verwaltung auch jene aufnehmen, die in der Baulast von Straßen.NRW stünden. Hier hinke man ebenfalls hinterher, auch handle es sich nicht um die kürzesten Stecken. Der Landesbetrieb werde zwischen Bund und Land aufgeteilt, das bedeute aber nicht unbedingt eine schnellere Umsetzung solcher Maßnahmen. Nach einer Mitteilung sollte zum Ende des Jahres der Antrag auf Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft „Fußgänger- und Fahrradfreundliche Stadt“ gestellt werden. Hier sollte mitgeteilt werden, wie der Stand der Dinge sei.

Herr **Kurth** betonte, sowohl aus dem Vortrag, wie auch aus der Vorlage sei zu erkennen, dass die Verwaltung viel Herzblut hineingesteckt habe, auch wenn noch nicht alles schlüssig erscheine. Im Sommer sei mit großer Mehrheit im Rat der Klimanotstand beschlossen worden. Teil dieses Beschlusses sei, dass das Beratungsverfahren bei Themen mit entsprechender Relevanz angepasst werde.

U.a. sollte auch eine stärkere Einbindung der Mitglieder des Ausschusses für Umwelt und Klimaschutz (AUK) erfolgen. Insofern frage er, warum nicht eine andere Beratungsfolge gewählt worden sei. Auch eine Klimafolgeneinschätzung vermisse er in der Vorlage. An der einen oder anderen Stelle sei nicht greifbar, was heute beschlossen werden solle. Die Aussage des Stadtbaurates in der CDU-Fraktions-sitzung habe er so verstanden, dass noch Vorlagen für bestimmte Maßnahmen folgen würden, für andere jedoch nicht. Hierzu wünsche er eine Konkretisierung. Das Sofortprogramm „Mängelbeseitigung“ sei grundsätzlich sehr zu begrüßen, jedoch sei nicht vorstellbar, dass die veranschlagten Mittel von 100.000 € dazu ausreichen. Unter Berücksichtigung dieses Aspekts habe man die Erwartung, dass betroffene politische Gremien im Sinne einer Priorisierung beteiligt würden. Zu den (Car)Bike-Ports habe er gehört, dass sie sich in anderen Städten nicht durchgesetzt hätten und bereits wieder entfernt würden. Aufgrund des hohen Parkdrucks in verschiedenen Bereichen der Stadt könnte sich die Aufstellung als kontraproduktiv erweisen. Möglicherweise wäre es wie bei DeinRadSchloss besser, auf ein einheitliches Angebot zu setzen. Auch bei der Mobilstation Marktplatz Buer sei er nicht überzeugt, dass diese Maßnahme mit 150.000 € Kosten die richtige für diesen Standort sei und die Mittel ggf. besser für andere Maßnahmen geeignet wären. Die Einräumung einer Sonderfahrerlaubnis für Lastfahrräder in Fußgängerzonen werde von der CDU-Fraktion ebenfalls kritisch gesehen. Fußgänger müssten weiter die Gewissheit haben, in diesen Zonen keine Konflikte mit Fahrrädern erwarten zu müssen.

Herr **Harter** ging auf die angesprochenen formalen Fragestellungen ein. Das Verfahren zur Berücksichtigung des Beschlusses zum Klimanotstand sei im AUK besprochen und nachfolgend im Ältestenrat abgestimmt worden. Zu dieser Zeit sei klar gewesen, dass bereits einige Vorlagen der Verwaltung in der Erstellung gewesen seien, was eine Umstellung erschwert hätte. Ebenso sei verbreitet worden, dass im Klimabeirat beraten werden sollte, in welcher Art und Weise die Umsetzung erfolgen solle. Dieser habe sich in der letzten Woche damit beschäftigt. Nach seinen Informationen aus dem Ältestenrat sei festgelegt worden, dass für die Zeit ab 1.1.2020 eine Experimentierphase für die Zeit eines halben Jahres starte. Damit werde deutlich, warum die verabredeten Spielregeln in dieser Vorlage noch keine Berücksichtigung gefunden hätten.

Herr **Föcking** bestätigte, dass die Basis des Handelns auch für die Verwaltung ein vernünftiges Radwegenetz in der Stadt sei. Dieses sei aus seiner Sicht nicht schlecht. Grundlage sei das Netz aus 2012, das dahingehend analysiert worden sei, welche Maßnahmen kurzfristig realisiert werden könnten, bevor es zu einer Fortschreibung im Zusammenhang mit dem Masterplan Mobilität komme. Bei dem Programmpaket handle es sich noch nicht um ein neues Radverkehrskonzept, sondern es diene der Umsetzung verschiedener Maßnahmen. Der städtische Radverkehrsbeauftragte könne krankheitsbedingt nicht an der Sitzung teilnehmen, gleichwohl könne er die gewünschte Information zum Thema Arbeitsgemeinschaft geben. Das Ziel werde verfolgt, die erforderlichen Kriterien für einen Beitritt zu erfüllen. Der Prozess werde aber noch Zeit in Anspruch nehmen. Die Vorlage sei nicht mit der heißen Nadel gestrickt, auch wenn sie zügig erarbeitet worden sei. Nachdem die personellen und inhaltlich organisatorischen Ressourcen geschaffen worden seien, habe man versucht, noch in diesem Jahr mit den zur Verfügung stehenden Mitteln das eine oder andere umzusetzen. Jede Maßnahme habe nach seiner Einschätzung Sinn und Verstand und verdiene es, umgesetzt zu werden. Zu einzelnen Punkten würden noch Beschlussvorlagen in die politischen Gremien

eingebraucht. Jedoch gebe es Maßnahmen wie die der Öffentlichkeitsarbeit, die mit den vorhandenen Mitteln in Angriff genommen würden, ohne nochmals einen Ausschuss zu beschäftigen. Mit der erfolgten Bestandsaufnahme würden nach Beschlussfassung entsprechende Aufträge vergeben. Inwieweit die Mittel von 100.000 € zur Mängelbeseitigung ausreichen, bleibe abzuwarten. Die beiden Nord-Süd-Routen habe man abgefahren, um bauliche Mängel zu identifizieren und die Kosten zu kalkulieren. Die Meldungen auf der Mängel-App hätten noch nicht den Umfang erreicht, dass bereits jetzt eine Aussage getroffen werden könne, ob der Betrag ausreichen werde. Aktuell betrachte man den Ansatz als realistische „Hausnummer“. Die (Car)BikePorts würden als Möglichkeit gesehen, relativ schnell und öffentlichkeitswirksam das Thema Radabstellanlagen im öffentlichen Raum zu präsentieren. Beabsichtigt sei eine zeitnahe Umsetzung, um spätestens im Frühjahr nächsten Jahres Radfahrern neben den üblichen weitere gesicherte Abstellanlagen zu bieten. Die Information, an welchen Standorten die Maßnahmen geplant würden, werde gegeben. Zu den Fahrradbügeln existiere noch eine Sonderhaushaltsstelle. Hierzu erhoffe man sich zeitnahe Hinweise zu geeigneten Standorten durch die Bürger. Größeren erneuten Beratungsbedarf erkenne er dazu nicht. Die Situation stelle sich in ähnlicher Weise bei dem „Dein RadSchloss-Angebot“ dar. Dort, wo eine Notwendigkeit erkannt werde, solle die Maßnahme direkt umgesetzt werden. Für die Einrichtung der Mobilstation Marktplatz Buer solle nicht der gesamte Bereich reserviert werden. Vielmehr solle das Angebot in die Gesamtplanung integriert werden. In einem Randbereich sei eine Überdachung geplant, dort solle sich auch das Thema Radverkehr wiederfinden. Entsprechende Informationen sowie eine Beschlussvorlage hinsichtlich der Umgestaltung sollen dem Ausschuss dazu zur Verfügung gestellt werden. Die Fortsetzung des Ausbauprogramms Radverkehrsanlagen sei bereits Gegenstand der Haushaltberatungen gewesen. Häufig seien sie Bestandteil von Straßenbaumaßnahmen. Hinzu kämen Sanierungsmaßnahmen wie z.B. in der Bramkampstraße oder Auf dem Bettau. Auch mit Straßen.NRW sei man in erfolversprechenden Gesprächen hinsichtlich der Durchführung erforderlicher Maßnahmen. Hier sei man aber tatsächlich auf die Zustimmung des Baulastträgers angewiesen. Umbeschilderungen bei der Ausweisung von Fahrradstraßen zähle er zum laufenden Geschäft der Verwaltung.

Herr **Kranefeld** ging auf verschiedene Redebeiträge ein. Ihm sei bewusst, dass die Gelder aufgrund der unzureichenden Personallage nicht verwendet worden seien. Jedoch hätte die Verwaltung durchaus früher mit der „Umschichtung“ reagieren können. Die getroffene Maßnahme begrüße er ausdrücklich, verbunden mit dem Wunsch, dass damit eine dauerhafte Lösung gefunden worden sei. Die Zulieferung mit Lastenfahrrädern auf der letzten Meile werde mit entsprechenden Lieferzeiten geregelt. Das Gefährdungspotential sehe er bei einem Transporter höher als bei einem gepackten Lastenrad, das ohnehin keine große Geschwindigkeit entfalten könne. Bezüglich der Lücken im Radwegenetz, der Art der Radverkehrsanlagen sowie der Sanierungsprobleme habe er in der letzten Sitzung eine Anfrage gehalten, die noch nicht beantwortet sei. Ggf. könne die Verwaltung zumindest zu den Lücken im Netz eine Antwort geben. Durch das Sanieren im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße (KSS) werde der Neubau einer richtigen Nord-Süd-Radverbindung nicht ersetzt. Ein weiteres Problem sehe er darin, dass der Hauptbahnhof nicht ausreichend erschlossen sei. Allein die Weberstraße reiche für eine flächendeckende Entwicklung nicht aus.

Herr **Akyol** bemerkte, aus seiner Erinnerung heraus hätten die Grünen schon seit mehr als 10 Jahren das Thema Radfahren und Radwegenetz als Hauptthema in die Beratungen eingebracht und immer wieder nachgehakt. Das Argument des fehlenden Personals habe ihn daher nie überzeugt. Vielmehr liege der Grund in einer fehlenden Priorisierung der Verwaltung, aber auch der Mehrheitsfraktion. Im Rahmen einer Veranstaltung habe man wiederholt nachgefragt, ob externe Stellen eingebunden worden seien, um den Ausbau voranzutreiben und die Mittel auszu-schöpfen. Eine Antwort sei nur pauschal und unkonkret gegeben worden. Unabhängig von der Klimaproblematik könne man froh über die Beharrlichkeit der Grünen sein. Ausdrücklich stimme er dem Eindruck hinsichtlich des Schutzstreifens auf der De-la-Chevalerie-Straße zu. Dieser führe eher zu Verunsicherung und damit zu einer Gefährdung. In der Bezirksvertretung Gelsenkirchen-Nord habe die Verwaltung eine hervorragende Umsetzung gelobt, die Wahrnehmung des ADFC und seine eigene stünden aber konträr dazu. 90 % der Autofahrer führen über die Begrenzung des Schutzstreifens, selbst die Fahrer der BOGESTRA-Busse hielten sich nicht daran. Im Winter bei oft schlechter Sicht und Dunkelheit sei die Situation noch gefährlicher und könne nicht zur Nutzung empfohlen werden. Notwendig sei ein sicherer Fahrradweg. Eine Strategie dahin könnte der Rückbau der De-la-Chevalerie-Straße und der Ausbau des Buerschen Rings sein. Am Ende der Vorlage vermisste er das Kostenblatt, das üblicherweise beigefügt und dem wichtige Informationen zu entnehmen seien.

Herr **Leichtweis** berichtete aus dem Klimabeirat. Dort sei das Verfahren in gleicher Weise wie heute von der Verwaltung vorgestellt und von allen Mitgliedern einstimmig zustimmend zur Kenntnis genommen worden. Die Auswirkungen auf Klima und Klimaanpassung würden demnach ab dem ersten Sitzungszyklus 2020 in den Vorlagen entsprechend dargestellt.

Herr **Hundt** schloss sich dem Redebeitrag von Herrn Akyol bzgl. des Schutzstreifens an der De-la-Chevalerie-Straße inhaltlich an. Diese Maßnahme erwecke den Eindruck, nicht zu Ende gedacht worden zu sein. Bei der Ankündigung der Markierung in einer der vergangenen Sitzungen habe die Verwaltung zudem ausgeführt, dass die Schutzstreifen überfahren werden dürften. Im Zuge der Diskussion habe er darauf hingewiesen, dass diese Sichtweise falsch sei, ein Überfahren sei nur im Notfall gestattet. Anhand eines Fotos in der WAZ werde deutlich, dass eine Notwendigkeit zur Mängelbehebung bestehe. Der neue Flüsterasphalt sei bereits wieder ein Flickenteppich, nachdem er im Zuge der Aufbringung der Markierung aufgefräst worden sei. Das sollte in Zukunft vermieden werden und sei auch nicht Zielsetzung der Politik gewesen.

Herr **Kurth** vertrat die Auffassung, hinsichtlich der Markierung sei eigentlich alles gesagt worden. Nach seiner Wahrnehmung habe man sich aufgrund der kontroversen Diskussion auf eine Probephase verständigt. Der Versuch halte nach seinem Verständnis der Realität nicht stand. Aus der Beratung des Ältestenrates könne er sich an die Verabredung einer Probephase zum Klimanotstand erinnern, nicht jedoch an die zeitliche Festlegung. Im Umgang damit hätte er sich unabhängig davon mehr Fingerspitzengefühl in dem Sinne gewünscht, eine Vorlage als Probe zu nehmen, um nach der Beratung beurteilen zu können, ob eine „Nachschärfung“ vonnöten sei. Alternativ hätte man aufgrund der Wichtigkeit diese Vorlage auch noch drei Monate schieben können, um die Bewertung an einem konkreten Beispiel vornehmen zu können. Aus Sicht der CDU-Fraktion bestünde auch bei den kleineren

Maßnahmen wie den (Car)BikePorts noch Diskussionsbedarf. Ebenso könne er sich vorstellen, dass es bei den Lastenrädern oder bestimmten Baumaßnahmen mehr Beteiligungsmöglichkeiten für die Politik gebe. Da mit dem Beschluss auch viele gute Maßnahmen verbunden seien, werde seine Fraktion nicht dagegen stimmen, sich aber enthalten.

Herr **Kranefeld** vermisste eine Antwort auf seine Frage zu den Mitteln. Konkret wünsche er zu erfahren, welcher Teil von den 1,4 Mio. € für den Radwegeneubau geplant sei. Instandhaltungsmaßnahmen ordne er als Augenwischerei ein.

Herr **Harter** vermutete, dass von unterschiedlichen Auffassungen ausgegangen werde. Die Verwaltung vertrete die Meinung, dass ein Radwegenetz existiere, das aber sicherlich ausbaubedürftig sei. In einer der letzten Sitzungen sei ausgeführt worden, dass derzeit noch Netzlücken von 83,5 km bestünden. Insgesamt umfasse das Radwegenetz 404 km, davon lägen Radverkehrsanlagen über 108 km im Seitenbereich. Tempo-30-Zonen, in denen über Radwegeführung nicht nachgedacht werden müsse, nähmen 76 km in Anspruch. Dazu gebe es eigenständige Radverkehrsanlagen und Wirtschaftswege von 129 km, Schutzstreifen von 6,5 km und Radfahrstreifen von 1 km. Die Zahlen seien im Rahmen einer Präsentation den Mitgliedern des Ausschusses ausführlich vorgestellt worden. Auch eine Unterhaltung und Verbesserung von schlechten Zuständen an Radverkehrsanlagen sei eine sinnvolle Investition. Hier gehe es nicht ausschließlich um konsumtive Ausgaben. Immer hänge eine Maßnahme auch davon ab, wie umfangreich eine Sanierung erfolgen müsse. In der Diskussion werde der Eindruck erweckt, man komme mit dem Rad nirgendwo hin. Dem könne er nur widersprechen. Wenn es um die Nord-Süd-Verbindung über die KSS gehe, könne er die Argumentation noch verstehen, jedoch gebe es alternativ eine mit 9,7 km Länge nur unwesentlich längere attraktive Radwegeverbindung von Norden nach Süden. Diese sei nicht so bekannt und an der einen oder anderen Stelle gebe es auch Ausbesserungsbedarf. Vor diesem Hintergrund mache es Sinn, die Straßen und Wege entsprechend zu unterhalten, um attraktiv fahren zu können. Wie in der Vorlage ausgeführt, gebe es dazu noch ein Kommunikationsdefizit, an dessen Beseitigung gearbeitet werde. Das Ziel, die noch bestehenden Netzlücken zu schließen, werde aber unabhängig davon weiter verfolgt. Die Arbeiten daran sollen auch intensiver als in der Vergangenheit ausgeführt werden. Die Schutzstreifen stellten ein Hilfsmittel dar, um den Status auf der Straße für den Radfahrer zu verbessern. Die Situation auf der De-la-Chevallerie-Straße sei sicher nicht optimal. Auch er beobachte, dass Fahrzeuge den Radfahrstreifen beführen. Selbst habe er das auch schon machen müssen, wenn das Fahrzeug links nicht weit genug auf der linken Seite gefahren sei. Die Ideallösung sehe anders aus. Dazu müsse dafür Sorge getragen werden, die Durchgangsverkehre aus der De-la-Chevallerie-Straße herauszuhalten. Wenn stattdessen der Ring nach Ausbaumaßnahmen stärker genutzt würde, könne man Überlegungen anstellen, eine Fahrspur herauszunehmen und einen ordentlichen Radweg zu bauen. Wenn das bereits jetzt mehrheitlicher Wunsch sei, würde sich die Verwaltung nicht gegen eine Umsetzung sträuben. In diesem Falle erwarte er allerdings, dass sich der Ausschuss massiv mit dem zu erwartenden Verkehrschaos zu beschäftigen habe. Vor dem Hintergrund eines solchen Szenarios habe die Verwaltung ja seinerzeit den realitätsbezogenen Vorschlag als Zwischenlösung unterbreitet. Neben dem Überfahren des Schutzstreifens habe er auch festgestellt, dass auf Radfahrer Rücksicht genommen und ordentlich Abstand gehalten werde. Das Überholen geschehe in der Regel einspurig. Die Schutzwirkung des Streifens halte er für größer

als bei einer Fahrt ohne Schutzstreifen. Zuletzt habe er Gelegenheit gehabt, den Verkehr in London zu erleben. Dort finde man bei massivem Verkehr keine solchen Schutzmaßnahmen, zumuten möchte er das niemandem.

Herr **Kurth** machte deutlich, dass die CDU einen einspurigen Rückbau der De-la-Chevallerie-Straße nicht befürworte. Vielmehr werde ein baulich getrennter Radweg neben den zwei Fahrspuren benötigt.

Herr **Hundt** schloss sich seinem Vorredner an. Zudem fordere er zur Sicherheit der Radfahrer den Rückbau der Maßnahme. Über Erfahrungen verfüge derjenige, der in der Stadt lebe und hier das Rad nutze. Das Benutzen des Schutzstreifens sehe er ausgesprochen kritisch, auch vor dem Hintergrund eines selbst erlebten Sturzes. Vor kurzer Zeit habe man in der Stadt einen Verkehrstoten beklagen müssen, dabei habe es sich um einen Radfahrer gehandelt. Mit der Fahrt auf der De-la-Chevallerie-Straße sei eine große Gefahr verbunden.

Herr **Kranefeld** ermahnte seinen Vorredner, unbedachte Redebeiträge zu unterlassen. Die Verknüpfung zu der Situation mit dem Verkehrstoten herzustellen, halte er für gefährlich und unseriös. Im Gegensatz zu Herrn Hundt könne er sich vorstellen, wie es zu der tragischen Situation gekommen sei.

Herr **Stappert** ergriff an diese Stelle das Wort und erklärte, jährlich ca. 6.000 km auf dem Rad zurückzulegen, viele davon auch in Gelsenkirchen. So sei ihm auch der blaue Schutzstreifen nicht fremd. Bei seinen häufigen Fahrten sei er bisher nicht einmal von einem Autofahrer bedrängt worden. Auch wenn nicht auszuschließen sei, dass Autofahrer den Schutzstreifen überführen, habe er die Erfahrung gemacht, dort stets respektiert worden zu sein.

Herr **Akyol** erinnerte an die Beantwortung seiner Frage zum fehlenden Kostenblatt. Ggf. sei auch möglich, die Aufschlüsselung nachzureichen. Die Ausführungen der Verwaltung zu den links fahrenden Autos deuteten darauf hin, dass das Konzept nicht funktioniere. Er selbst habe nicht erlebt, dass neben ihm als Radfahrer noch zwei Autos gleichzeitig führen.

Herr **Harter** stellte fest, das Konzept funktioniere schon, nur verhielten sich viele Autofahrer ignorant. Sie führen nicht weit genug nach links an die Mittelinsel. In anderen Städten, auch in der Stadt, in der er wohne, gebe es im Übrigen ähnliche Verkehrsführungen. Dabei habe er bei seinen häufigen Fahrten die gleichen Erfahrungen gemacht wie die von Herr Stappert geschilderten. Insofern verwehre er sich unabhängig davon, in Gelsenkirchen zu wohnen oder nicht gegen die erhobenen Vorwürfe. Ohne die Information, wie viel und wo er Fahrrad fahre, verbitte er sich die gemachten Aussagen. Seine Schilderungen resultierten aus den eigenen Erfahrungen und den vor Ort gemachten Beobachtungen. Die Frage nach dem Kostenblatt sei berechtigt, weil es bei Beschlussvorlagen übliche Praxis sei. Hier finde man ein Bündel an Maßnahmen aus unterschiedlichen Haushaltsansätzen. Das habe man nicht alles auf das Kostenblatt bringen können. Die Kämmerei sei damit einverstanden gewesen, weil die Kosten explizit bei den einzelnen Maßnahmen aufgeführt worden seien.

Herr **Hundt** entschuldigte sich für die Verknüpfung mit dem Verkehrsunfall. Seine Absicht habe darin gelegen, für die Situation zu sensibilisieren. Nach den Beiträgen

der Verwaltung würden aber nur gute Erfahrungen gemacht. Die Diskussion könne insofern auch beendet werden.

Herr **Kranefeld** verdeutlichte nochmals, dass nicht die Planung, sondern das Verhalten darauf entscheidend sei. Auch auf der Devesestraße gebe es ausreichend Platz für zwei Fahrzeuge nebeneinander, jedoch führen auch dort viele konsequent über den Streifen. Weil es schwer sei, ein anderes Verhalten herbeizuführen, müsse das Ziel verfolgt werden, so schnell wie möglich eine bessere Lösung zu finden.

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 5

Sitzungsdatum: 14.11.2019

Drucksache Nr.: 14-20/7941

Sicherheit im öffentlichen Raum – Zufahrtsschutz im Bereich der Hochstraße

Beschlusstext:

Die Verwaltung wird beauftragt, Zufahrtssperren im Einfahrtsbereich der Hochstraße zu errichten.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig zugestimmt

Erläuterungen:

Herr **Kranefeld** hatte die Vorlage so verstanden, dass es eine Verkleidung der eigentlichen Sicherungsmaßnahme gebe. Bei einem Aufprall könne es zu einer Streuung von Gegenständen über 15 m kommen. Hier stelle sich die Frage, ob es unabhängig von der Optik notwendig sei, eine solche Verkleidung anzubringen. Auch wünsche er Auskunft, ob bei einer Lösung ohne Verkleidung eine Streuung auszuschließen sei. Die Außengastronomie stelle eine gewisse Attraktivität im Bereich einer Fußgängerzone dar und wäre bei einer solchen Maßnahme entsprechend beeinträchtigt. Über die Lösung am Heinrich-König-Platz sei nach seiner Erinnerung nicht abgestimmt worden. Zur der unterschiedlichen Verfahrensweise bitte er um ergänzende Ausführungen.

Herr **Kurth** stellte die Frage, ob die zwingende Notwendigkeit bestünde, eine fest installierte bauliche Sicherung zu errichten. Nach seinem Kenntnisstand gebe es auch mobile Lösungen. Über den optischen Eindruck habe die Bezirksvertretung Gelsenkirchen-Nord bereits ausführlich diskutiert. Die Hochstraße werde in dem Bereich auch mit LKW u.a. zur Anlieferung der Geschäfte befahren. Er frage, ob sichergestellt sei, dass dies auch mit der Sperre weiter möglich sei.

Herr **Harter** machte ergänzende Ausführungen zur Verkleidung und erläuterte den Unterschied am Heinrich-König-Platz mit dem Umstand, dass die Kosten dort unter der Wertgrenze lägen, die einen Beschluss erfordere. Insofern liege dort ein laufendes Geschäft der Verwaltung vor. Die fest installierte Einrichtung habe die Polizei vorgegeben. Der Innenminister habe alle Polizeibehörden aufgefordert, auf die Kommunen zuzugehen und die Gefahrenlage zu analysieren. Im Ergebnis seien die beiden Standorte als sicherheitsrelevante Bereiche identifiziert worden. Nachdrücklich sei man aufgefordert worden, nachhaltige Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen. Die Frage der Streuung habe weniger mit der Verkleidung zu tun. Diese werde maßgeblich von dem aufprallenden Fahrzeug ausgelöst, sodass als Folge Fahrzeugteile durch die Gegend flögen. Die Schleppkurven für Feuerwehr- und

Müllfahrzeuge seien in der Vorlage dargestellt. Nach seinem Kenntnisstand beführen keine größeren Fahrzeuge als diese die Hochstraße, sodass davon auszugehen sei, dass einer Anlieferung nichts entgegenstehe. Mit einem Sattelschlepper würde das nicht mehr gehen.

Herr **Akyol** hatte bei Betrachtung der Bilder den Eindruck, dass Fahrzeuge an den Rändern vorbeikämen. Dies könnte aus seiner Sicht eine Gefahr für die Hochstraße darstellen. Vorstellbar sei, diese so zu versetzen, dass das nicht möglich sei.

Herr **Harter** stellte fest, die Möglichkeit des Befahrens z.B. der Feuerwehr oder des Müllfahrzeugs solle ja bestehen. Dazu diene auch die versetzte Anordnung. Entscheidend sei, mit welcher Geschwindigkeit das geschehe. Diese könne an dieser Stelle nur noch sehr reduziert sein.

Herr **Kranefeld** erkundigte sich, warum dem Ausschuss nicht verschiedene Varianten zur Verfügung gestellt worden seien. Mangels Darstellung von Alternativen falle eine Entscheidung schwer.

Frau **Schmalenstroer** ging auf unterschiedliche Möglichkeiten der Gestaltung der Barrieren ein. Dabei sei das Ziel verfolgt worden, keine Aufenthaltsfunktion zu verstetigen. Man habe darauf achten müssen, keine Elemente wie z.B. Bänke zu wählen, die Personen anzögen. Deshalb sei die Wahl auf reine Barrieren mit Blumenkübeln als Verkleidung gefallen. Die Barrieren seien so gewählt, dass der Einfahrtsbereich von der Bredestraße direkt in die Hochstraße unterbunden werde. Um festzustellen, dass Einsatzfahrzeuge tatsächlich in die Hochstraße einfahren können, seien Fahrproben durchgeführt worden. In gleicher Weise sei am Heinrich-König-Platz verfahren worden. Anders als in Buer sei aufgrund der örtlichen Anordnung der Barrieren die Einfahrt dort so möglich, dass auch unter Berücksichtigung des Trümmerschattens keine Einschränkungen für Veranstaltungen entstünden.

Herr **Kranefeld** interessierte sich für die Auskunft, ob die Gastronomen bereits informiert worden seien.

Frau **Schmalenstroer** erklärte, betroffen seien die Gastronomiebetriebe im oberen Bereich der Hochstraße. Bisher habe man Sondernutzungserlaubnisse erteilt, die sich auf den zeitlichen Bereich bis Ende des Jahres bezögen. Mit dem zurzeit stattfindenden Aufbau des Weihnachtsmarktes samt mobiler Barrieren würden für dieses Jahr keine Einschränkungen gesehen. Die Buden würden so platziert, dass der zu beachtende Trümmerschatten frei bleibe. Im nächsten Jahr werde man die aufgrund der Trümmerschatten freizuhaltenden Flächen bei der Erteilung der Sondernutzungserlaubnisse entsprechend berücksichtigen.

Beschlussempfehlung an den Rat der Stadt:

Der Rat der Stadt beschließt den Durchführungsplan zum Landschaftsplan. Darin werden die Maßnahmen festgelegt, die über einen Zeitraum von 6 Jahren mit Hilfe von Fördermitteln durchgeführt werden sollen.

Entsprechend ist der Durchführungsplan die Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln bei der Bewilligungsbehörde nach den gültigen Förderrichtlinien.

Die Durchführung der Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt, dass zum Zeitpunkt ihrer vorgesehenen Umsetzung die Flächenverfügbarkeit gegeben ist und die finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig zugestimmt

Erläuterungen:

./.

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 7

Sitzungsdatum: 14.11.2019

Drucksache Nr.: 14-20/7860

Nutzungs- und Entgeltordnung für das Hans-Sachs-Haus
- Anpassung der Entgelte -

Beschlussempfehlung an den Rat der Stadt:

Die als Anlage beigefügte Nutzungs- und Entgeltordnung wird beschlossen.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig zugestimmt

Erläuterungen:

./.

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 8

Sitzungsdatum: 14.11.2019

Drucksache Nr.: 14-20/7856

Erlass der Verordnung der Stadt Gelsenkirchen über die Festsetzung von Beförderungsentgelten und -bedingungen für den Gelegenheitsverkehr mit Taxis (Taxitarifordnung);
hier: Erhöhung der Beförderungstarife

Beschlussempfehlung an den Rat der Stadt:

Die beigefügte Verordnung der Stadt Gelsenkirchen über die Festsetzung von Beförderungsentgelten und -bedingungen für den Gelegenheitsverkehr mit Taxis wird hiermit beschlossen.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig zugestimmt

Erläuterungen:

Frau **Kutzborski** erkundigte sich nach Berichten über emissionsarme Fahrzeuge und die entsprechende Quotierung.

Herr **Leese** führte aus, dazu gebe es keinen Bericht. Bekannt sei ihm aber, dass ein Unternehmen in Gelsenkirchen sehr stark auf das Modell Prius, also ein Elektro-Hybrid-Fahrzeug setze. Förderungen könnten nach dem Personenbeförderungsgesetz nicht berücksichtigt werden. Die Verwaltung werde nicht immer informiert, ob emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kämen.

Frau **Schneegans** ging auf den Vergleich mit anderen Städten ein. Sie vermute, dass die Angaben in Klammern auf die letzte Erhöhung hinwiesen. Nach ihren Informationen habe es auch in 2019 Erhöhungen gegeben. Zudem wünsche sie zu erfahren, warum Gelsenkirchen im Gegensatz zu anderen Städten eine Aufteilung in 5 km-Schritten vornehme. Möglicherweise liege der Grund darin, dass hier weniger Kurzstrecken gefahren würden. Von Interesse sei auch die Information, wie viele Konzessionen in Gelsenkirchen ausgegeben worden seien. Hierzu stelle sich die Frage, ob ggf. durch Reduzierung nachgebessert werden müsse. Taxiunternehmen seien gebunden und müssten gewisse Aufgaben erfüllen wie z.B. das Vorhalten von Fahrzeugen für eine bestimmte Anzahl von Stunden. Mit der Umsetzung der Einhaltung des Mindestlohns ergäben sich weitere Probleme.

Herr **Leese** bestätigte, dass die Jahreszahlen in der Vorlage nicht ganz korrekt seien. Die Städte Essen und Bottrop führen aktuell mit einem Tarif aus dem Jahr 2015, Herne mit einem aus 2019. Die Angaben seien mit der Generaldirektion in Köln verifiziert worden. Die angegebenen Werte in der Vorlage seien korrekt.

Herr **Heinberg** empfahl, die fehlerhaften Jahreszahlen bis zur Ratssitzung redaktionell anzupassen.

Herr **Leese** sagte zu, eine korrigierte Fassung zur Ratssitzung zur Verfügung zu stellen. Die Zahl der Taxigenehmigungen in Gelsenkirchen liege bei ca. 150. Die genaue Zahl könne er zur Niederschrift nachreichen.

Hinweis der Verwaltung zur Niederschrift:
In Gelsenkirchen sind 135 Taxis genehmigt.

Herr **Kurth** interessierte sich dafür, wie eine Diskussion geführt werde, die in einer Preiserhöhung von ca. 6 % münde. Nicht alle Argumente wie emissionsarme Fahrzeuge oder Mindestlohn spiegelten sich im Preis wider.

Herr **Leese** führte aus, er habe Kontakt zu den Taxiunternehmen. Der Hergang einer Tarifierhöhung resultiere zunächst aus der Einigung unter den Gelsenkirchener Taxiunternehmen. Ein entsprechender Antrag werde bei der Stadt Gelsenkirchen gestellt. Dieser werde zur Anhörung an die Verbände und die IHK gegeben. Die Gremien hätten insgesamt der Erhöhung zugestimmt, sodass das Ergebnis wie in der Vorlage dargestellt zum Beschluss vorgelegt werde.

Frau **Schneegans** fragte, ob es Kontrollen zur Einhaltung des Mindestlohns gebe.

Herr **Leese** wies darauf hin, dass die Kontrolle des Mindestlohns durch die Zollverwaltung, konkret die Finanzkontrolle Schwarzarbeit mit Dienststandort Gelsenkirchen zu erfolgen habe. Diese informiere nicht immer über ihre

Maßnahmen, jedoch wisse er, dass der Mindestlohn in Gelsenkirchen anlassbezogen überprüft werde.

Frau **Schneegans** stellte nochmals die Frage nach einer Reduzierung der Anzahl der Konzessionen.

Herr **Leese** bemerkte, das sei ein rechtliches Problem. Die Stadt könne nicht einfach festlegen, dass weniger Genehmigungen ausreichen. Die Vorgabe des Personenbeförderungsgesetzes bedinge, dass kein Konkurrenzschutz durch die Behörde stattfinden dürfe. Eine Versagung sei nur gerechtfertigt, wenn die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes durch die zusätzliche Genehmigung bedroht sei. Zu dieser Thematik existierten zahlreiche Gerichtsentscheidungen. Ein Beweis sei in der Regel kaum zu führen.

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 9

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.: 14-20/7944

Qualitätsstandards im Öffentlichen Personennahverkehr - Qualitätsberichte 2018 der BOGESTRA AG und der Vestische Straßenbahnen GmbH

Erläuterungen:

Herr **Kranefeld** stellte große Unterschiede in der Wahrnehmung zwischen dem Ergebnis der BOGESTRA und den Erwartungen der Kunden bezogen auf Anschlüsse, Sauberkeit und Komfort fest. Persönlich teile er die Einschätzung der Kunden in weiten Teilen. Durch eigene Beobachtung erkenne er erheblichen Nachholbedarf. Der Punkt Sicherheit werde bei der Kundenbefragung nicht einmal thematisiert. Das halte er nicht für zielführend, weil alle das Interesse hätten, dass der ÖPNV flächendeckend angenommen werde. Wer sich aber nicht sicher fühle, werde ihn nicht nutzen. Ziel müsse sein, den ÖPNV noch mehr in die Mitte der Gesellschaft zu verankern. Dazu sollte dieser Aspekt zukünftig in der Kundenbefragung aufgeführt werden. Bei beiden Verkehrsbetrieben interessiere nicht nur die Kundenzufriedenheit im Bereich der Anschlussgarantie, sondern auch, wie die Anschlüsse selbst im Alltag, also nicht nur in den Abendstunden, bewertet würden. Die Vestische habe den Bereich Sicherheit mit aufgeführt. Zudem habe das Unternehmen erklärt, verstärkt auf Sicherheitspersonal mit verschiedenen Funktionen zu setzen. Dazu würden ihn die Erfahrungen interessieren. Die Sicherheit in den Abendstunden gebe ein noch schlechteres Bild als am Tage ab, weil zu dieser Zeit viel weniger Sozialkontrolle an den Haltestellen und in den Fahrzeugen stattfinde. Vor diesem Hintergrund wäre er zufriedener mit einer Trennung im Einzelnen.

Herr **Ziolkowski**, BOGESTRA, machte darauf aufmerksam, dass die Qualitätswerte im Nahverkehrsplan (NVP) vereinbart und entsprechend erfasst worden seien. Der Unterschied liege zwischen objektiver Messung und der Wahrnehmung von Kunden. Erstere erfolge z.B. über Testkäufe, um die Freundlichkeit und die Kompetenz des Personals anhand von Fragen zu ermitteln. Anschließend erfolge eine Beurteilung, bei der auch Aspekte wie Freundlichkeit, Gepflegtheit oder Sauberkeit berücksichtigt würden. Die Werte bei der subjektiven Messung durch Kundenbefragung lägen erfahrungsgemäß immer etwas niedriger. Selten äußerten sich Kunden voll zufrieden. Die garantierten Anschlüsse würden alle erfasst. Der Tester führe bei allen

60 Anschlüssen mit, vornehmlich im Abendbereich. Wenn ein Anschluss gefährdet sei, müsse der Fahrer eine entsprechende Ansage machen. Wenn sich Fahrgäste meldeten, dass sie auf den Anschluss angewiesen seien, erfolge eine Meldung an die Leitstelle. Von dort werde geregelt, dass das Anschlussfahrzeug warte oder ein Taxi bestellt werde. Die Überprüfung der Anschlüsse auf Pünktlichkeit könne auch mit Hilfe des ITCS-Systems durchgeführt werden. Vereinbart gemäß NVP seien aber die garantierten Anschlüsse, weil die Taktfolge in den Abendstunden geringer sei. Das Thema Sicherheit als objektive Messung sei als Zielwert nicht vereinbart worden, er nehme aber die Anregung, das Thema der Sicherheit in den Qualitätsbericht aufzunehmen, gerne für das nächste Jahr auf.

Herr **Pulina**, Vestische, erklärte, bezogen auf das Thema Sicherheit seien vier Präventionsteams seit einem Jahr aktiv. Gerade in den Abendstunden würde auf diese Weise das Fahrpersonal, aber auch die Fahrgäste unterstützt. Das auf zwei Jahre ausgelegte Szenario sei nach bisherigen Erkenntnissen sehr erfolgreich und medial begleitet worden. Die Teams griffen kurzfristig in präventiver Art und Weise ein, wenn Gefahr im Verzug sei. Die ohnehin niedrige Zahl an Delikten sei weiter zurückgegangen. Das Fahrpersonal fühle sich deutlich sicherer. Die Reaktionszeit sei erheblich kürzer im Vergleich zur Notwendigkeit, die Polizei rufen zu müssen. Nach zwei Jahren werde ein endgültiges Fazit gezogen, jedoch könne man sich bereits jetzt gut vorstellen, die Maßnahme auszuweiten.

Frau **Fries**, Vestische, führte aus, dass beim Testkundenverfahren das ganze Jahr geprüft werde. Dabei würden auch Kunden befragt, die den ÖPNV selten nutzen. Dieser Personenkreis beurteile anders als die Kunden, die regelmäßig fahren. Das trage zu dem niedrigeren Wert bei der Kundenbefragung bei. Getestet würde die Einhaltung der Anschlüsse, nicht nur die garantierten, sondern intern auch noch weitere wichtige Anschlüsse. Die Erfahrung zeige, der Kunde bewerte gar nicht die Einhaltung, sondern die Wünsche nach zusätzlichen Anschlüssen. Eine Vergleichbarkeit sei dadurch schwer, weil andere Dinge in die Bewertung einfließen.

Frau **Fries**, Vestische, ging auf das objektive Testkundenverfahren zur Qualitätsmessung ein, welches über das ganze Jahr durchgeführt werde. Die Testkunden bewerteten auch die Einhaltung von Anschlüssen, und zwar nicht nur die garantierten, sondern für interne Zwecke auch noch weitere wichtige Anschlüsse. Außerdem werde alle zwei Jahre das subjektive Messinstrument des Kundenbarometers durchgeführt. Auch hier werde das Kriterium „Anschlüsse“ bewertet. Erfahrungsgemäß flößen dabei jedoch oft nicht die Bewertungen der Einhaltung, sondern vor allem auch Wünsche nach zusätzlichen Anschlüssen ein. Daher seien die beiden Werte nur sehr eingeschränkt vergleichbar. Im Kundenbarometer würden auch Kunden befragt, die nur selten den ÖPNV nutzten. Diese „Seltennutzer“ gäben schlechtere Bewertungen ab, als die Oft- oder Gelegenheitsnutzer. Über eine kostenintensivere Vor-Ort-Rekrutierung anstelle der telefonischen könne die Stichprobe hinsichtlich des befragten Personenkreises beeinflusst werden. Ansonsten bilde das Ergebnis eher eine Image-Note ab.

Herr **Kranefeld** stellte fest, dass im letzten Punkt der Gesamtübersicht entgegen seines ersten Wortbeitrages doch das Thema Sicherheit bei der BOGESTRA aufgegriffen werde. Zu begrüßen seien die guten Erfahrungen der Vestischen mit dem Sicherheitspersonal. Zu wünschen sei daher eine Fortführung bzw. ein Ausbau der Maßnahme.

Herr **Ziolkowski** präzisierte, dass bei der Kundenzufriedenheit der Aspekt Sicherheit gemessen werde, erfasst würde allerdings nicht mehr die Anzahl der Vorfälle.

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 10

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.: 14-20/7975

Markierung eines Radfahrstreifens für Radfahrende auf der Hans-Böckler-Allee

Erläuterungen:

Herr **Akyol** vermisste in dieser Vorlage eine Kostenaufstellung und wünschte dazu eine Begründung.

Herr **Kranefeld** hielt die Thematik passend zur bereits geführten Diskussion. Hier werde Bezug genommen auf die Abstimmung in der Bezirksvertretung Gelsenkirchen-Mitte (BV Mitte). Diese habe eine solche Maßnahme jedoch nicht abgestimmt. Vor diesem Hintergrund sei nicht nachzuvollziehen, warum es sich um eine Mitteilungsvorlage handle. Beabsichtigt sei die Schaffung eines Radfahrstreifens auf einer großen und vielbefahrenen Straße. Vermutlich geschehe das aus Kostengründen. Auch wenn ein Radfahrstreifen nicht überfahren werden dürfe, hätte er sich hier eine bauliche Lösung gewünscht, um den Schutz noch zu erhöhen. Platz sei ausreichend vorhanden.

Herr **Föcking** ging zunächst auf planerische Aspekte ein. In dem Bereich würden vier Haltestellen niederflurgerecht ausgebaut. Auf der dahinterliegenden Fläche wäre nicht mehr ausreichend Platz, einen gesonderten Radweg zu führen. In diesem Einzelfall sei daher abgewogen worden mit dem Ergebnis, zum Lückenschluss einen Radfahrstreifen auf der Straße zwischen den vorhandenen Anschlüssen einzurichten. Vor und hinter den Haltestellen würden zudem gesetzlich vorgegebene Schutzstreifen geschaffen.

Herr **Harter** ergänzte, bei Mitteilungsvorlagen sei es nicht üblich, ein Kostenblatt beizufügen. Die zugrundeliegende Beschlussvorlage mit Kostenfreigabe sei im April dieses Jahres beschlossen worden. Hier werde daher nur mitgeteilt, wie die Maßnahme im Detail aussehe.

Herr **Kranefeld** berichtete über Möglichkeiten, einen Radfahrstreifen baulich zu schützen, ohne einen gesonderten Radweg zu bauen. Bei dem hohen Verkehrsaufkommen habe er die Befürchtung, dass das Einfädeln nicht gut funktioniere. Er sei überzeugt, dass es Lösungen gebe, den Anfangsbereich eines Radfahrstreifens von der Fahrbahn baulich zu trennen, ohne dass die Haltestellen in Mitleidenschaft gezogen würden. Erkennen könne er nicht, dass die BV Mitte über diese Maßnahme entschieden habe. Dort sei es um einen anderen Bereich gegangen, nur am Rande habe man sich mit diesem Aspekt beschäftigt.

Herr **Harter** entgegnete, die BV Mitte habe genau diesen Beschluss gefasst, nämlich die beidseitige Sanierung der Geh- und Radwege auf der Hans-Böckler-Allee zwischen Boniverstraße und Fürstinnenstraße. Darin enthalten sei ein 10%iger Anteil an Radwegen gemäß der Straßenbaubeitragssatzung. Die Kritik könne er insofern nicht verstehen. Mit der Vorlage heute werde mitgeteilt, wie die Ausführung im Detail

erfolge. Diese sei auch mit der Arbeitsgemeinschaft der Gelsenkirchener Behindertenverbände und Selbsthilfegruppen (AGB) abgestimmt worden.

Herr **Kranefeld** sah einen Unterschied zwischen der Sanierung eines vorhandenen Radweges auf der Hans-Böckler-Allee und einer zusätzlichen Einrichtung eines Radfahrstreifens. Über letzteres sei in der BV Mitte nicht befunden worden. Dieser Teilaspekt sei aus seiner Sicht weitergehend und müsste entsprechend beschlossen werden. Zudem sei die Art und Weise der Umsetzung wie bereits erwähnt zum Schutz der Radfahrer nicht ausreichend.

Herr **Leichtweis** gab den Hinweis, dass die BV Mitte auch diese Mitteilungsvorlage zur Beratung erhalten habe. Nach seiner Erkenntnis habe es zu dem angesprochenen Sachverhalt dort keine Nachfrage gegeben. Daher müsse man davon ausgehen, dass die Mitglieder der BV Mitte die ergänzende Vorlage als passend zum getroffenen Beschluss bewerteten.

Herr **Kranefeld** blieb bei seiner Argumentation.

Herr **Heinberg** erkannte ein schwer aufzulösendes „Wahrnehmungsdilemma“. In der Demokratie könne man das am besten über Beschlüsse regeln. Wenn also ein Mitglied die Meinung vertrete, dass etwas verändert werden müsse, empfehle er, einen entsprechenden Antrag zu stellen. Auch ihm sei von den Vertretern der CDU-Fraktion in der BV Mitte nichts signalisiert worden, was die Einschätzung von Herrn Kranefeld stützen würde.

Herr **Kranefeld** stellte sodann den Antrag, dass die Verwaltung weitergehend über die reine Sanierung der Radwege auf der Hans-Böckler-Allee hinaus auch die weiterführende Einrichtung des Radfahrstreifens der BV Mitte und dem VBL unter Hinzunahme der Möglichkeit der baulichen Trennung zum Beschluss vorlegt.

Herr **Akyol** bemerkte, im Verfahren sei durch seinen Vorredner ein Fehler erkannt worden.

Herr **Heinberg** stellte fest, dass andere einen solchen Fehler nicht sähen. In diesem Fall sei dessen Wahrnehmung dann als persönliches Schicksal zu betrachten.

Herr **Akyol** regte an, den Oberbürgermeister anzuschreiben zwecks Prüfung der Rechtmäßigkeit durch die Juristen. Die Abstimmung darüber, ob die subjektive Wahrnehmung eines Fehlers richtig oder falsch sei, halte er nicht für zielführend.

Herr **Heinberg** betonte, er bewege sich als Ausschussvorsitzender im Rahmen der gemeinsam vereinbarten „Spielregeln“. Aus seiner Sicht werde dem Antragsteller eine sehr großzügige Auslegung zugestanden. Dies halte er für eine große demokratische Geste. In der Folge könne Herr Kranefeld nach eigenem Ermessen andere Schritte überlegen.

Der Antrag wurde in der folgenden Abstimmung bei 1 Ja-Stimme (Bündnis 90/DIE GRÜNEN) mehrheitlich abgelehnt.

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 11

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.:

Berichte zu den nutzerorientierten Energiesparprojekten

Erläuterungen:

Die Berichte unter TOP 11.1 – 11.3 wurden zur Kenntnis genommen.

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 11.1

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.: 14-20/8003

Bericht zum Projekt: "Klimaschutz macht Schule"

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 11.2

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.: 14-20/7992

Bericht zum Projekt: "Energieeinsparen in der Stadtverwaltung Gelsenkirchen"

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 11.3

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.: 14-20/8037

Energiesparprojekt in den Tageseinrichtungen für Kinder von GeKita
- Jahresbericht 2018 von „e & u energiebüro“-

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 12

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.: 14-20/7898

Hilfe bei der Suche von Grundstücken für den Neubau von stationären
Pflegeeinrichtungen
Empfehlung des Ausschusses für Soziales und Arbeit (ASA)

Erläuterungen:

Herr **Dworzak** gab den Hinweis, dass über den Sozialausschuss alle zwei Jahre ein Pflegebericht vorgelegt werde. Darin gebe es auch eine Aussage über die Anzahl der Pflegeplätze in der Stadt. Danach sehe es so aus, dass der Bedarf in Gelsenkirchen abgedeckt werden könne. Zwei Pflegeeinrichtungen befänden sich derzeit noch im Bau, eine in Horst an der ehemaligen Galopprennbahn und eine in Buer an der Westerholter Straße. Ein weiterer Träger, die Arbeiterwohlfahrt (AWO), habe zudem noch die Möglichkeit, ein Pflegeheim zu errichten, weil sie wie andere Träger die Bettenzahl stark abgebaut habe. Die Höchstanzahl an Betten in einer Einrichtung betrage derzeit 80. Die AWO würde das neue Pflegeheim gerne realisieren, jedoch stehe aktuell offenbar kein geeignetes Grundstück zur Verfügung. Gespräche mit der Verwaltung dazu hätten bereits stattgefunden. Vor diesem Hintergrund sei die Idee entstanden, hier im Fachausschuss für Liegenschaften zu bitten, bei der Suche nach einem Grundstück behilflich zu sein. Vorzugsweise sollte das Grundstück in einem

Stadtteil liegen, in dem die Infrastruktur, jedoch noch kein Pflegeheim vorhanden sei. Infrage käme z.B. der Stadtteil Heßler. Den Hilferuf bitte er an die zuständige Fachverwaltung weiterzugeben in der Hoffnung, dass ein Grundstück identifiziert werde, das den Ansprüchen des Bauträgers und denen des ASA entspräche.

Herr **Heinberg** stellte fest, der Hilferuf habe den Ausschuss erreicht. Versprechen könne er nicht abgeben. Vorschlagen könne er, dass die Geschäftsführung der AWO mit dem Hauptverwaltungsbeamten der Stadt Gelsenkirchen das Gespräch suche.

Herr **Dworzak** bestätigte, dass das bereits geschehen sei.

Herr **Wilms**, Pflegekoordination der Stadt Gelsenkirchen, bestätigte die Möglichkeit der AWO, einen Ersatzbau zu errichten, weil an anderer Stelle Pflegeplätze abgebaut worden seien. Die AWO sei bereits mit seiner Dienststelle und der Wirtschaftsförderung in Gesprächen. Letztere hätten auch schon Grundstücke benannt in Rotthausen im Bereich der Schwarzmühlenstraße und Auf der Reihe. Die Bemühungen beider Dienststellen, Hilfe zu leisten, liefen.

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 13

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.:

Bau-, Verkehrs- und Liegenschaftsangelegenheiten von besonderer Bedeutung

Erläuterungen:

Bau-, Verkehrs- und Liegenschaftsangelegenheiten von besonderer Bedeutung lagen nicht vor.

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 14

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.:

Mitteilungen und Anfragen

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 14.1

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.:

Mitteilungen

Erläuterungen:

Mündliche Mitteilungen wurden nicht gegeben.

Die schriftlichen Mitteilungen unter TOP 14.1.1 – 14.1.7 wurden zur Kenntnis genommen.

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 14.1.1 **Sitzungsdatum:** 14.11.2019
Drucksache Nr.: 14-20/7905

Anfrage des Stadtverordneten Herrn Duran
- Unterführung am Musiktheater hin zur Ebertstraße -

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 14.1.2 **Sitzungsdatum:** 14.11.2019
Drucksache Nr.: 14-20/7946

Anfrage des Stadtverordneten Herrn Siebel
- Haltestelle Hörde Weg -

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 14.1.3 **Sitzungsdatum:** 14.11.2019
Drucksache Nr.: 14-20/7952

Anfrage des Stadtverordneten Herrn Akyol
- 5-Minuten-Takt der Straßenbahnlinie 302 -

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 14.1.4 **Sitzungsdatum:** 14.11.2019
Drucksache Nr.: 14-20/7994

Anfrage des Stadtverordneten Herrn Duran
- Handyparken -

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 14.1.5 **Sitzungsdatum:** 14.11.2019
Drucksache Nr.: 14-20/7996

Anfrage des sachkundigen Bürgers Herrn Kranefeld
- Maßnahmen zur Förderung von Kraftfahrzeugen mit alternativen Antrieben sowie Car-Sharing in Gelsenkirchen -

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 14.1.6 **Sitzungsdatum:** 14.11.2019
Drucksache Nr.: 14-20/8010

Bericht zum Stichtag 30.09.2019 (VB 6)

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 14.1.7 **Sitzungsdatum:** 14.11.2019
Drucksache Nr.: 14-20/8054

Bericht zum Stichtag 30.09.2019 (VB 1)

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 14.2

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.:

Anfragen

Erläuterungen:

Herr **Heinberg** machte darauf aufmerksam, dass nach seinem Kenntnisstand noch nicht alle Anfragen aus dem Kalenderjahr beantwortet worden seien.

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 14.2.1

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.:

Rahmendaten des Radwegenetzes in Gelsenkirchen

Erläuterungen:

Herr **Kranefeld** griff den Aspekt auf und erinnerte an die fehlende Beantwortung seiner Anfrage aus der letzten Sitzung.

Herr **Harter** erklärte, in Bezug auf die Netzlücken und den Status der Radverkehrsanlagen sei umfassend auch im Rahmen eines PowerPoint-Vortrages berichtet worden. Vor diesem Hintergrund hätte er angenommen, dass sich die Anfrage mit dem ordentlichen Tagesordnungspunkt zur Thematik erledigt habe. Wenn die Fragen nicht vollumfänglich abgedeckt worden seien, müssten die Antworten nachgereicht werden.

Herr **Kranefeld** stellte klar, es gehe auch um die Sanierungsbedürftigkeit, nicht nur um die Lückenschlüsse. Auch wünsche er entsprechende Prozentangaben. Insofern erwarte er weiterhin eine schriftliche Antwort.

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 14.2.2

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.:

5-Minuten-Takt der Straßenbahnlinie 302 (Drucksache-Nr. 14-20/7952)

Erläuterungen:

Herr **Akyol** vermisste in der Antwort der Verwaltung die Angabe der konkreten Feinstaubwerte und bat darum, diese noch nachliefern.

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 14.2.3

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.:

Grundstück Aschenbrockallee (Laufende Nr.47 der Prüfaufträge zum Haushaltsaufstellungsverfahren – Drucksache Nr. 14-20/8077)

Erläuterungen:

Herr **Akyol** erklärte, die Verwaltung habe in ihrer Stellungnahme angegeben, dass 5.800 m² Fläche als Ausgleich für Versiegelungsmaßnahmen genutzt werde. Zum Verständnis bitte er hierzu um nähere Erläuterungen.

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 14.2.4

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.:

Maßnahmen zur Förderung von Kraftfahrzeugen mit alternativen Antrieben sowie Car-Sharing in Gelsenkirchen (Bezug: Drucksache Nr. 14-20/7996)

Erläuterungen:

Herr **Kranefeld** vermisste eine Antwort zum vierten Teil seiner Anfrage aus der letzten Sitzung. Gegenstand seien verkehrsbauliche und verkehrslenkende Maßnahmen. Hierzu wünsche er Auskunft, welche sich die Stadt Gelsenkirchen vorstellen könne, um entsprechende Mobilitätsformen zu fördern und ob bereits Maßnahmen eingeleitet oder geplant seien.

Ausschuss für Verkehr, Bauen und Liegenschaften TOP: 14.2.5

Sitzungsdatum: 14.11.2019
Drucksache Nr.:

Busbahnhof Gelsenkirchen-Buer / ZOB Buer

Erläuterungen:

Herr **Hundt** bat bezüglich des ZOB Buer um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wann ist der vollständige Fertigstellungstermin der Baustelle ZOB Buer?
2. Wann werden die provisorischen Wartehäuschen gegen die endgültigen ersetzt? Liefertermin und Montagetermin!
3. Wann wird das Fahrradhäuschen am Rathaus Buer aufgestellt und in Betrieb genommen?
4. Gibt es Lieferprobleme die dem VBL-Ausschuss nicht bekannt sind?

Herr **Heinberg** machte an dieser Stelle darauf aufmerksam, dass dies die letzte Sitzung unter Beteiligung von Herrn Stadtbaurat Martin Harter sei. Sehr gut könne er sich entsinnen, dass 2014 eine Nachfolge für den ehemaligen Stadtdirektor Herrn von der Mühlen gesucht worden sei. Eine Findungskommission habe dem Rat der Stadt schließlich vorgeschlagen, Martin Harter zu wählen. Dienstantritt sei am 1.12.2014 gewesen. Als Ausschussvorsitzender bringe er die Freude über fünf Jahre Zusammenarbeit zum Ausdruck. Der Ausschuss habe ihn immer als kompetenten Gesprächspartner und Verwaltungsfachmann erlebt. Mit großem Engagement habe er die Interessen der Stadt Gelsenkirchen vertreten. Im Namen des Ausschusses danke er herzlich für die geleistete Arbeit und wünsche Glück und Gottes Segen für das neue Wirken in Essen.

Herr **Harter** erklärte, er habe das ähnlich empfunden. Die Arbeit im Ausschuss habe ihm immer Spaß bereitet. Gefreut habe er sich über die intensiven Diskussionen, auch wenn die eine oder andere härtere Auseinandersetzung dabei gewesen sei. Nach seinem Eindruck sei man immer schnell zu einer sachlichen Ebene zurückgekehrt. Für eine Abschiedsrede gebe es noch Gelegenheit bei der kommenden Ratssitzung. Für die verbleibende Zeit dieser Wahlperiode wünsche er persönlich alles Gute und einen möglichst breiten Konsens bei zu treffenden Entscheidungen zum Wohle dieser Stadt. In vielen Bereichen sei man nach seiner Einschätzung auf einem guten Weg. Für das entgegengebrachte Vertrauen bedanke er sich herzlich.

**Anwesenheitsliste für die Niederschrift der 35. Sitzung des Ausschusses für
Verkehr, Bauen und Liegenschaften**

am 14. November 2019

Beginn: 16:00 Uhr

Ende: 19:28 Uhr

Lfd. Nr.	Name, Vorname	An- wesend (x)	Abweichende Anwesenheit	
			Beginn TOP / Uhrzeit	Ende TOP / Uhrzeit
1	Akyol, Ali-Riza, WIN	x		
2	Barek, Helmut, Verkehrswacht	e		
3	Barton, Axel, SPD	x		
4	Becker, Holger, Vestische GmbH	e		
5	Bier, Olaf, SPD	x		
6	Daldrup, Carsten, BOGESTRA	e		
7	Dworzak, Lutz, SPD	x		
8	Fittkau, Ralf, SPD	x		
9	Hansen, Jürgen, parteilos			
10	Hauer, Roland, FAG	x		
11	Heinberg, Wolfgang, CDU	x		
12	Hundt, Ralf Robert, FDP	x		
13	Jannoff, Thorsten, DIE LINKE	e		
14	Kranefeld, Mirco, Bündnis 90/DIE GRÜNEN	x		
15	Kurth, Sascha, CDU	x		
16	Kutzborski, Monika, CDU	x		
17	Leichtweis, Manfred, SPD	x		
18	Pawelzik, Karl-Heinz, AfD	x		
19	Randelli, Roberto, SPD	x		
20	Schneegans, Margret, SPD	x		
21	Siebel, Daniel, SPD	x		
22	Wagner, Susanne, AUF-GE	e		
23	Yilmaz, Gökhan, WIN-IR			
24	Zimmermann, Peter, ADFC	x		

Von der Verwaltung				
25	Föcking, 61/2	x		
26	Zobel, 69/1	x		
27	Zopi, 15/1	x		
28	Leese, 32/5	x		
29	Fiedler, 20/1	x		
30	Schmalenstroer, 32/4	x		
31	Convent, 60/4	x		
32	Wilms, 50/3	x		

Von der Verwaltung				
33	Gäfke, 65/3	x		
34	Holm, 65/4	x		
35	Kalkstein, RL 65	x		
36	Stappert, RL 69 ViA	x		
37	Harter, V6	x		
38	Doerry, Büro V6	x		
39	Wittenbrink, Büro V6 als Schriftführer	x		

Gäste				
40	Ziolkowski, BOGESTRA	x		
41	Pulina, Vestische Straßenbahnen GmbH	x		
42	Fries, Vestische Straßenbahnen GmbH	x		