



NIEDERSCHRIFT

Gremium	Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss
Sitzungsnummer	UVE/019/2023
Datum	Dienstag, den 04.07.2023
Sitzungsbeginn	18:05 Uhr
Sitzungsende	19:40 Uhr
Sitzungsort	Plenarsaal des Neuen Rathauses (1. OG)

Anwesend:

vom Gremium

Dr. Barbara Greis	Ausschussvorsitzende	Bündnis 90/Die Grünen
Dr. Ulrike Göttlicher-Göbel	Stadtverordnete	SPD
Hans Litzinger	Stadtverordneter	SPD
Eva Struhalla	Stadtverordnete	SPD
Katja Groß	Stadtverordnete	CDU
Akop Voskanian	Stadtverordneter	CDU
Petra Strehlau	Stadtverordnete	Bündnis 90/Die Grünen
Dunja Boch	Fraktionsvorsitzende	FW
Sven Ringsdorf	Stadtverordneter	FDP; i.V.f. Stve. Genzel (bis 18:55 Uhr)
Hans-Jürgen Schupp	Stadtverordneter	AfD
Dominic Harapat	Stadtverordneter	Die FRAKTION; i.V.f. Stve. Dubiel

vom Magistrat

Norbert Kortlüke	Stadtrat
------------------	----------

von der Verwaltung

Manfred Schieche	Koordinationsbüro Mobilitätswende Amt für Stadtentwicklung
Grischa Wunderlich	

vom Büro der Stadtverordnetenversammlung

Herr Schäfer, als Schriftführer
Frau John

außerdem waren anwesend

Stv. Schaus, DIE LINKE
Herr Strack, Büro StadtVerkehr, Hilden, zu TOP 2
Frau Höblich, Planungsbüro Firu, Koblenz, zu TOP 5

entschuldigt fehlte

Stve. Schön, CDU-Fraktion

AV Dr. G r e i s eröffnete die Sitzung, begrüßte die Anwesenden und stellte fest, dass gegen die Form und Frist der Einladung keine Einwendungen erhoben wurden und dass der Ausschuss mit 11 Mitgliedern beschlussfähig ist.

Die Ausschussmitglieder bestätigten einstimmig die nachstehende

Tagesordnung:

- 1 Mitteilungen, Anfragen, Niederschrift vom 06.06.2023**
- 2 Neufassung des Nahverkehrsplans für die Stadt Wetzlar
Vorlage: 0739/23 - I/266**
- 3 Nachtragshaushalt 2023**
- 4 Bauleitplanung der Stadt Wetzlar, Kernstadt
81. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich "Wohn- und
Gewerbepark Westend - Teilbereich West" - Einleitungsbeschluss
Vorlage: 0833/23 - I/273**
- 5 Bebauungsplan Nr. 279 „Wohn- und Gewerbepark Westend – Teilbereich
West“, Wetzlar Kernstadt, Entwurfsbeschluss
Vorlage: 0832/23 - I/272**
- 6 Kampagne gegen die Verschmutzung von Straßen und Wegen
im Stadtgebiet durch Zigarettenstummel
Vorlage: 0809/23 - I/259**
- 7 Uferpromenade Lahngärten – Sachstand, geplanter Beginn von Arbeiten
(Provisorium und Außenterrasse)
Vorlage: 0816/23 - I/265
Mitteilungsvorlage**
- 8 Verschiedenes**

Zu 1 Mitteilungen, Anfragen, Niederschrift vom 06.06.2023

Mitteilungen

Red. Anm.: Die nachfolgende Mitteilung wurde im Auftrag von StR Kortlüke nachträglich zu Protokoll gegeben

Neue Abfallbehälter im Stadtgebiet

(Anfrage der Stv. Viehmann aus der UVE-Sitzung vom 06.06.2023)

Stellungnahme des Eigenbetriebes Stadtreinigung:

"Für die Aufstellung stationärer Abfallbehälter im öffentlichen Verkehrsraum ist grundsätzlich das Tiefbauamt der Stadt Wetzlar zuständig. Im dortigen Haushalt sind für die Aufstellung weiterer Behälter, so wie sie bereits in der Bahnhofstraße stehen (inkl. Zigaretteneinwurf), 20.000 € vorgesehen. Das Tiefbauamt wird ein aktuelles Angebot für die Behälter gleichen Typs einholen. Die Anzahl wird entsprechend an das vorhandene Budget angepasst.

Bei der Standplatzsuche unterstützen wir selbstverständlich das Tiefbauamt, da wir die Behälter dann auch später leeren werden. Voraussichtlich geht es um die Bereiche Bahnhofsvorplatz, Karl-Kellner-Ring und Langgasse.

Ein genauer Zeitpunkt, wann die nächsten Behälter aufgestellt werden, kann aktuell noch nicht festgelegt werden."

Verstärkung der Schülertransporte zur Theodor-Heuss-Schule

(Anfrage der AV Dr. Greis aus der UVE-Sitzung vom 06.06.2023)

StR K o r t l ü k e bezog sich auf die o. g. Anfrage der AV Dr. Greis bezüglich der Finanzierung des Schülerverkehrs zur Theodor-Heuss-Schule und verlas die Antwort des Fachamtes:

„In dem Artikel war nicht von 40.000 € die Rede. Genannt wurde die von uns auch der Presse mitgeteilte Höhe der Kosten für zusätzliche Verkehrsleistungen im Stadtbusverkehr von weniger als 10.000 €/Jahr. Da es sich um Leistungen handelt, die die Stadt Wetzlar bei dem beauftragten Verkehrsunternehmen bestellt, bezahlt die Stadt Wetzlar den hierdurch entstehenden zusätzlichen Aufwand. Da der Aufwand durch den Schulträger Lahn-Dill-Kreis durch dessen Standortentscheidung entsteht, wurde mit dem Schulträger vereinbart, dass die Stadt Wetzlar einen Zuschuss in gleicher Höhe vom Lahn-Dill-Kreis erhält. Über zusätzliche Kosten, die der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH als Aufgabenträgerorganisation für den Lahn-Dill-Kreis auf den von dort beauftragten Linien entsteht, liegen uns keine Informationen vor.“

Erste Satzung zur Änderung der Parkgebührenordnung zur Erhebung von Parkgebühren - Vergleich der Höhe der Parkgebühren in verschiedenen Städten
(Anfrage des Stv. Schaus aus der UVE-Sitzung vom 06.06.2023)

StR K o r t l ü k e ging auf die o. g. Anfrage des Stv. Schaus ein, die das Thema „Parkgebühren anderer vergleichbarer Städte“ beinhalte. Es sollte ein Übersichtsvergleich an gestellt werden (Red. Anm.: Die ausführliche Beantwortung durch das Fachamt ist dem Protokoll als Anlage beigefügt).

Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in der Stadt Wetzlar
Bordsteinabsenkung an der Bushaltestelle “Am Sturzkopf”
(Anfrage der Stv. Strehlau aus der UVE-Sitzung vom 06.06.2023)

Zu der o. g. Anfrage verlas StR K o r t l ü k e die Stellungnahme des Fachamtes:

“Im Bereich der Bushaltestelle ‘Am Sturzkopf’ handelt es sich um eine Baumaßnahme der enwag. Eine Absenkung des Bordsteins ist in diesem Zuge nicht vorgesehen. Eine Fußgängerquerung sollte nur dort angeboten werden, wo ein sicheres Queren ermöglicht werden kann. Eine reine Bordsteinabsenkung ist hier nicht zielführend, da die Sicht auf querende Fußgänger durch die parkenden Pkw’s beeinträchtigt wird. Eine Fußgängerquerung der Straße ‘Am Sturzkopf’ sollte in Verbindung einer Fahrbahneinengung und dem dadurch folgenden Entfall von 1-2 Stellplätzen erfolgen.“

Anfragen

Es lagen keine Anfragen vor.

Niederschrift vom 06.06.2023

Die Niederschrift wurde ohne Wortmeldungen einstimmig genehmigt.

Zu 2 Neufassung des Nahverkehrsplans für die Stadt Wetzlar
Vorlage: 0739/23 - I/266

StR K o r t l ü k e führte in die Thematik ein und erläuterte den Antrag. Er freue sich, eine Neufassung des Nahverkehrsplanes (NVP) vorstellen zu können und ging kurz auf das aufwändige Aufstellungsverfahren (ca. 6 Jahre) ein. Die Neufassung bedeute u. a. eine erhebliche Verbesserung des ÖPNV, aufgebaut in unterschiedlichen Modulen. Einzelne Module sollten in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Zunächst werde noch im August das Gespräch mit dem Geschäftsführer der Wetzlarer Verkehrsbetriebe geführt, was auch mit dem anstehenden Fahrplanwechsel 2024 korrespondiere.

Sodann stellte Herr **S t r a c k** vom Büro StadtVerkehr anhand eines Power-Point-Vortrages die wesentlichen Inhalte, Ergebnisse, Maßnahmen und Priorisierungen des NVP vor. Er ging auf die Zeitschiene zur Erstellung, die Ziele, den Ablauf und das Vorgehen, die Beteiligungsverfahren (Bürger, Arbeitskreis, Politik) und die Inhalte der einzelnen Module inkl. Bewertung der Maßnahmenwirkung ein (Red. Anm.: Der Vortrag ist diesem Protokoll als Anlage beigefügt).

Stv. **R i n g s d o r f** erkundigte sich nach Ausbaumöglichkeiten des Radverkehrs (derzeit rund 6 %) aufgrund der topographisch ungünstigen Situation des Stadtgebietes. Herr **S t r a c k** verwies in diesem Zusammenhang auf mehrere Ansätze und ging beispielhaft auf den Ausbau von Bushaltestellen ein. Es könnten Radabstellmöglichkeiten in Form von Mobilstationen installiert werden, um den Radverkehr mit dem ÖPNV zu kombinieren. Er sehe in den verschiedenen Maßnahmen eine mögliche Steigerung des Radverkehrs auf bis zu 10 - 15 %.

FrkV **B o c h** fragte nach der Berücksichtigung der Belange der Stadtteile und Ortsbezirke, insbesondere, wie der Ortsbezirk Büblingshausen einbezogen worden sei. StR **K o r t l ü k e** führte aus, dass für Büblingshausen zwar kein Ortsbeirat bzw. Stadtteilbeirat existiere, jedoch im Rahmen des offenen Beteiligungsverfahrens (u. a. Online-Befragung) jeder die Möglichkeit zur Stellungnahme gehabt habe; er sehe hier keine Benachteiligung.

Stv. **S c h a u s** erbat Auskunft, inwieweit die Auswirkungen des Deutschland-Tickets (49 €) Einfluss auf die Erarbeitung des Plans gehabt hätten. Herr **S t r a c k** äußerte dazu, dass man aufgrund der Kürze der Einführung hier noch keine verlässlichen Aussagen bezüglich der Nutzung des ÖPNV treffen könne; er sehe jedoch zunächst keine erhöhte Nachfrage. Die Frage von Stv. **S c h a u s**, wie viele Rückläufe (von Bürgern) es im Rahmen des Bürgerbeteiligungsverfahrens gegeben habe, beantwortete Herr **S t r a c k** mit 40 Rückmeldungen, die auch entsprechend eingearbeitet worden seien.

Stv. **V o s k a n i a n** interessierte sich für die aufgeführten Hinweise und Anmerkungen und ob diese entsprechend weiterbearbeitet worden seien. Dazu berichtete Herr **S c h i e c h e**, dass diese Hinweise berücksichtigt würden. Bei Buslinien, die andere Träger betreffen, würden diese entsprechend weitergegeben. Er verwies hier noch einmal auf die enge und konstruktive überregionale Zusammenarbeit.

Zum Thema „Citybus“ und dessen Integration in die Stadtteilbuslinien interessierte Stv. **V o s k a n i a n**, wie sich dies auf den Tarif (derzeit 50 Cent) auswirken werde. StR **K o r t l ü k e** legte dar, dass es sich derzeit um einen Vorschlag im NVP handle und man dies in der Zukunft genauer betrachten und diskutieren werde. Er sehe hier auch einen engen Zusammenhang mit dem Rahmenplan Altstadt. Er, als zuständiger Dezernent, sehe eher Vorteile einer Einbindung in den RMV-Tarif, u. a. auch, da derzeit die RMV-Kunden mit Flatrate (80 %) bei Nutzung des Citybusses doppelt zahlen müssten.

Stv. **V o s k a n i a n** wollte die Gründe wissen, warum derzeit im NVP keine Kurzstreckentarife angeboten würden. Herr **S c h i e c h e** berichtete von den Erfahrungen und Schwierigkeiten anderer Sonderstatusstädte, wovon lediglich die Stadt Hanau einen Kurzstreckentarif (1.500 m oder max. 4 Haltestellen) anbiete.

Er sehe hier außerdem eine Förderung von Gelegenheitsnutzern des ÖPNV und vertrete die Auffassung, dass eher Stammkunden/Vielfahrer (z. B. Inhaber von Schüler-, Senioren- und Monatstickets) von Förderungen und Rabattierungen profitieren sollten. Auch die Ertragsausfälle von rund einer halben Mio. € sprächen aus Fachsicht gegen die Einführung von Kurzstreckentarifen. StR K o r t l ü k e bekräftigte die Aussagen von Herrn Schieche, sagte aber zu, es als politisches Thema mitzunehmen (Prüfauftrag). Allerdings müsse ein möglicher Kurzstreckentarif mit dem RMV verhandelt werden. Stv. R i n g s d o r f hielt den Kurzstreckentarif ebenfalls für wichtig, gerade auch, um Gelegenheitsfahrgäste gewinnen zu können.

StR K o r t l ü k e zeigte die Entwicklung der letzten drei Jahre auf; so würden - bedingt durch die Corona-Pandemie - viel mehr Fahrräder genutzt werden. Entsprechend werde man das Augenmerk im Rahmen des Radwegekonzeptes auf den Ausbau der Fahrradrouten legen.

Auf die Frage von FrkV B o c h nach dem im Modul 2 genannten „Fahrtenangebot der Linie 10 an Sonntagen“ (Taktung), hier insbesondere das Problem der Überschneidung mit Linie 185, antwortete Herr S c h i e c h e, dass das Thema im Rahmen der Nr. 1 der Maßnahmen (Überplanung des Gesamtfahrplans) insgesamt überarbeitet werden müsse. Hier seien mehrere Maßnahmen zu betrachten und in diesem Zusammenhang bedürfe es einer planerischen Anpassung. Problemstellung sei, dass in eine Richtung die Linien 10 und 185 quasi parallel fahren würden, in die andere Richtung mit sinnvollen Abständen. Er zeigte hier einige Möglichkeiten der Lösung, aber auch deren Vor- und Nachteile (Abstimmung, Standzeit an der Endhaltestelle Schulstraße Steindorf, Kosten) auf.

Mit Bezug auf den Altstadtrahmenplan und die gewünschte Steigerung der Anzahl der Radtouristen in der Altstadt machte Stv. L i t z i n g e r darauf aufmerksam, dass durch die Einbindung des Citybusses in den RMV-Tarif eine Benachteiligung der Radtouristen entstehe. Stv. S t r u h a l l a merkte an, dass der Rahmenplan Altstadt auch dazu genutzt werden solle, das Gesamtkonzept des Citybusses neu zu bewerten (Stichworte: Tarif, Fahrzeuge, Linienführung, Haltestellen), um so alle Nutzergruppen adäquat einbeziehen zu können. Sie sehe hier einen engen Zusammenhang zwischen einem Gesamt-Mobilisierungskonzept, dem Parkraumkonzept und dem Rahmenplan Altstadt. Der NVP stelle für sie eine Schlüsselmaßnahme für die Altstadt dar.

StR K o r t l ü k e bestätigte die Aufnahme der gemachten Anregungen und betonte, dass genügend Zeit vorhanden sei, diese einzuarbeiten.

Zu den Zeitplänen des Citybusses fragte Stv. S c h a u s, ob diese auch alternativ betrachtet worden seien und nicht nur das Käuferinteresse im Vordergrund stehe. Insbesondere schlug er hier ein mögliches Angebot in den Abendstunden vor, das dazu genutzt werden könnte, kulturelle Veranstaltungen (Stadthalle, Rosengärtchen) zu besuchen. Herr S t r a c k zeigte verschiedene Alternativ-Prüfungen und deren Hürden auf. Eine Verlängerung in die Abendstunden sei möglich, jedoch sei dazu eine Kosten-Nutzen-Analyse vonnöten, was allerdings über die Inhalte des NVP hinausgehe. Auf die weitere Frage von Stv. S c h a u s, warum die Linien 17 und 18 keine Weiterführung, z. B. nach Dutenhofen, vorsähen, antwortete Herr S t r a c k, dass dies in einem zukünftigen NVP zu prüfen wäre, insbesondere wie hoch sich die Nachfrage darstellen würde.

Herr **S c h i e c h e** bekräftigte das und sah auch ein erhebliches Entwicklungspotenzial im „Osten von Wetzlar“. In diesem Zusammenhang zeigte er einige mögliche Bedarfe und Maßnahmen auf.

StR **K o r t l ü k e** führte aus, er erkenne derzeit keine priorisierte Notwendigkeit zur Ausweitung der Fahrpläne des Citybusses, er sehe eher Bedarf an der Ausweitung und Verlängerung der Fahrten der Linienbusse in die Stadtteile.

Stv. **V o s k a n i a n** merkte an, dass er in dem Kurzstreckentarif ein ergänzendes Angebot sehe und dass man sich nicht nur auf die Förderung von Stammkunden konzentrieren solle. Er bat um Prüfung der Einführung eines Kurzstreckentarifs. Weiterhin erkundigte er sich nach dem zeitlichen Ablauf der Überplanung und nach der Zusammensetzung der angesetzten Kosten (120 - 140.000 €) des Jobtickets der Stadtverwaltung Wetzlar. StR **K o r t l ü k e** befasste sich zunächst mit der Frage nach dem zeitlichen Ablauf und ging auf die Schwierigkeiten bei der Überplanung aller Linien ein (spezielle Software). Derzeit liege keine konkrete zeitliche Planung vor. Auf die Frage nach der Zusammensetzung der Kosten für das Jobticket führte er aus, dass man sich ursprünglich an dem normalen RMV-Jobticket orientiert habe. Durch die Entwicklungen im Bereich 49 €-Ticket solle dies jedoch erneut geprüft werden, u. a. durch eine Befragung der Bedarfe der Belegschaft.

FrkV **B o c h** schlug noch einmal den Bogen zu den Problematiken der Linie 10 und verwies auf die Umplanung der Haltestelle an der Schule, insbesondere, ob hier eine längere Standzeit berücksichtigt werde, da die Verkehrssituation (Stichwort Andienungsverkehr) nicht glücklich sei. Herr **S c h i e c h e** entgegnete, dass eine Viertelstunde Standzeit nicht vorteilhaft sei und dass derzeit keine Probleme mit dem Andienungsverkehr der Schüler bestünden. Insgesamt bedürfe es allerdings einer detaillierten Betrachtung, wie man konkret weiter vorgehe, auch im Zusammenhang mit dem barrierefreien Umbau.

Stve. Dr. **G ö t t l i c h e r - G ö b e l** stellte klar, dass es sich bei dem vorliegenden NVP um Vorschläge des Planers handle, in Zusammenarbeit mit der Verwaltung. Sie gab zu bedenken, dass das Ganze noch einmal hinsichtlich Haltestellendichte, Ausgestaltung u. ä. überdacht werden müsse, insbesondere unter Einbeziehung aller Beteiligten bei der Aufstellung des Altstadttrahmenplans.

Der Nachfrage von Stv. **H a r a p a t** nach der Möglichkeit der Installation einer Seilbahn, die sich aufgrund der Topographie der Stadt Wetzlar eignen würde, entgegnete Herr **S t r a c k** mit der relativen Unattraktivität einer Seilbahn aufgrund der wenigen und starren Einstiegs- und Ausstiegspunkte.

Stve. **S t r e h l a u** erkundigte sich nach der Anbindung des Dillfeldes an die Linienführung, woraufhin StR **K o r t l ü k e** bestätigte, dass ein diesbezüglicher Prüfauftrag vorliege.

Abstimmungsergebnis:			
Anwesende Gremiumsmitglieder	10	Nein-Stimmen	0
Ja-Stimmen	6	Enthaltungen	4

Zu 3 Nachtragshaushalt 2023

AV Dr. G r e i s gab zunächst die Möglichkeit, Fragen und Anmerkungen zum allgemeinen Teil des Nachtrages 2023 zu äußern.

Seiten 19 und 21 (Landeszuschuss Photovoltaik Neues Rathaus)

Stv. V o s k a n i a n fragte hier nach den Darstellungen bezüglich des Landeszuschusses für die Photovoltaikanlage am Neuen Rathaus und an welcher Stelle die Auszahlungen veranschlagt seien. StR K o r t l ü k e sagte Beantwortung im Bauausschuss zu.

AV Dr. Greis rief die den Ausschuss betreffenden Produktbereiche einzeln auf.

Produktbereich 12 - Seite 26 (Umbau Knotenpunkt Klinikum Wetzlar)

Stve. S t r e h l a u fragte nach der Notwendigkeit des Baus eines Kreisverkehrs am Klinikum Wetzlar. StR K o r t l ü k e antwortete, dass es sich um eine Absetzung der Mittel handele, da derzeit kein vom Lahn-Dill-Kreis getriebener Handlungsbedarf bestehe.

Zum Investitionsprogramm und zu der Änderungsliste des Magistrates lagen keine weiteren Wortmeldungen vor.

Der Ausschuss nahm den Nachtragshaushaltsplan 2023 zur Kenntnis.

Zu 4 Bauleitplanung der Stadt Wetzlar, Kernstadt 81. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich "Wohn- und Gewerbepark Westend - Teilbereich West" - Einleitungsbeschluss Vorlage: 0833/23 - I/273

(gemeinsame Beratung mit TOP 5)

Stv. V o s k a n i a n bezog sich auf die beschlossene Veränderungssperre und erklärte, warum damals seitens der CDU-Fraktion dagegen gestimmt worden sei (Stichwort Erweiterung Lidl-Markt bei der Entwicklung des Westends). Er wollte wissen, warum dem Lidl-Markt jetzt die Möglichkeit einer Vergrößerung der Verkaufsfläche (1.300 m²) eingeräumt werde und ob dieser Spielraum auch so kommuniziert worden sei. Herr W u n d e r l i c h stellte als Grundlage ein Einzelhandelsgutachten heraus, auf das man sich bezogen habe. Die Nachfrage, ob dies mit Lidl kommuniziert worden sei, bejahte er.

Stve. S t r e h l a u lobte die Planung und hier insbesondere den umfassenden Beteiligungsprozess. Ihre Frage nach der Wohnungsbereitstellung lediglich für Betriebsleiter oder Angestellte wurde mit der Ausnahmeregelung in Gewerbegebieten begründet.

Für Stve. Dr. G ö t t l i c h e r - G ö b e l stellte der B-Plan-Prozess eine „Muster-Aufstellung“ dar, die über das übliche Maß hinausgehe und alle Belange berücksichtige, was zu einer Umsetzung positiver ökologischer Aspekte führe. Sie lobte an dieser Stelle ausdrücklich das Ergebnis von Verwaltung und Magistrat.

Abstimmungsergebnis:			
Anwesende Gremiumsmitglieder	10	Nein-Stimmen	0
Ja-Stimmen	10	Enthaltungen	0

**Zu 5 Bebauungsplan Nr. 279 „Wohn- und Gewerbepark Westend – Teilbereich West“, Wetzlar Kernstadt, Entwurfsbeschluss
Vorlage: 0832/23 - I/272**

(gemeinsame Beratung mit TOP 4; Protokollierung s. dort)

Abstimmungsergebnis:			
Anwesende Gremiumsmitglieder	10	Nein-Stimmen	0
Ja-Stimmen	10	Enthaltungen	0

**Zu 6 Kampagne gegen die Verschmutzung von Straßen und Wegen
im Stadtgebiet durch Zigarettenstummel
Vorlage: 0809/23 - I/259**

AV Dr. G r e i s verwies darauf, dass Stv. Harapat diesen Antrag im Geschäftsgang belassen wolle.

**Zu 7 Uferpromenade Lahngärten – Sachstand, geplanter Beginn von Arbeiten
(Provisorium und Außenterrasse)
Vorlage: 0816/23 - I/265
Mitteilungsvorlage**

Stve. S t r u h a l l a erkundigte sich nach dem Standort und dem Zweck der in der Interimslösung genannten 2 m hohen Mauer. StR K o r t l ü k e sagte Beantwortung im Bauausschuss zu.

Der Ausschuss nahm die Vorlage zur Kenntnis.

Zu 8 Verschiedenes

Radwegemarkierung Braunfelser Straße / Höhe TÜV

FrkV **B o c h** schilderte, dass es nach dem Ende des Radfahrerschutzstreifens (stadtauswärts Höhe McDonald's) und nachdem man die Querungshilfe nach links passiert habe, nicht gut erkennbar sei, dass der dortige Gehweg weiter als Radweg genutzt werden könne. Sie schlug vor, an dieser Stelle eine Radwegemarkierung (z. B. Piktogramm) anzubringen. StR **K o r t l ü k e** sagte zu, die Anregung aufzunehmen.

Ampelschaltung für Radfahrer

Stve. **S t r e h l a u** berichtete, sie habe als Radfahrerin des Öfteren das Problem, dass eine rote Ampel nicht auf grün schalte, weil die Induktionsschleife vermutlich nicht auf das Fahrrad reagiere. Sie nannte hier beispielhaft die Ampelanlage in der Friedenstraße in Richtung des ehem. Naturschutzzentrums. Sie fragte an, ob man hier Abhilfe schaffen könne. StR **K o r t l ü k e** sagte Prüfung durch das Fachamt zu.

Braunfelser Straße / Höhe Fa. Vergölst - Nutzung des rechtsseitigen Gehweges durch Radfahrer

FrkV **B o c h** schilderte, dass Radfahrer aus Richtung Innenstadt kommend in Höhe der Fußgängerampel nicht den Radfahrerschutzstreifen, sondern den Gehweg Richtung Einmündung Siegmund-Hiepe-Straße nutzten. Dieser Gehweg sei sehr schmal, so dass es im Kurvenbereich zu gefährlichen Situationen mit entgegenkommenden Fußgängern kommen könne. StR **K o r t l ü k e** sagte zu, den Hinweis an das Ordnungsamt weiterzugeben.

Mähen von Parkflächen

Stv. **V o s k a n i a n** erbat Auskunft, warum beim Mähen von Parkflächen immer ein ungemähter Randstreifen verbleibe und warum man diesen nicht (z. B. mit kleineren Gerätschaften) nachmähen könne. StR **K o r t l ü k e** entgegnete, dass es hier keine Vorgaben gebe.

AV Dr. **G r e i s** schloss die 19. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschusses.

Die Ausschussvorsitzende:

Der Schriftführer:

Dr. **G r e i s**

S c h ä f e r