



# NIEDERSCHRIFT

über die 5. Sitzung des Planungs-, Umwelt- und Klimaausschusses der Stadt Wassenberg am  
24.08.2022

## Anwesend sind:

### Vorsitzende/r

Stadtverordneter Jöris, Steffen, Dr. CDU

### a) vom Ausschuss

Stadtverordneter Albrecht, Hans-Josef CDU

Stadtverordneter Gehr, Mario WFW

Stadtverordneter Heinen, Volker CDU Vertretung für Herrn  
Christoph Jansen

sachkundiger Bürger Hendelkens, Dominik SPD

Stadtverordneter Jans, Werner CDU

sachkundiger Bürger Jansen, Dieter CDU

sachkundiger Bürger Just, Tim CDU

Stadtverordneter Lang, Thomas Bündnis 90/

Die Grünen

sachkundiger Bürger Lemme, Frank Bündnis 90/

Die Grünen

sachkundige Bürgerin Mielczarek, Julia WFW

Stadtverordneter Müller-Holtkamp, Sven FDP Vertretung für Frau Dr.  
med. Susanne Beckers

Stadtverordneter Peters, Rainer CDU

sachkundiger Bürger Poniewas, Ricardo CDU

Stadtverordneter Rudolf, Jonas SPD Vertretung für Frau  
Natalie Krings

Stadtverordnete Seidl, Robert Bündnis 90/

Die Grünen

Stadtverordneter Steinhage, Jan Krethi&Plethi/

Die Linke

sachkundiger Bürger Windeln, Lars CDU

### außerdem sind anwesend

Dipl.-Ing. Mesenholl, Wolfgang, Dipl.-Ing.

### b) von der Verwaltung

Stadtkämmerer Darius, Willibert

Stadtoberinspektor Fuhrmann, Torsten

Bürgermeister Maurer, Marcel CDU

Fachbereichsleiter Schlebusch, Christian

Verwaltungsmitarbeiterin Schranz, Sarah

# Tagesordnung

## I. Öffentlicher Teil

1. Genehmigung der Sitzungsniederschrift vom 17.03.2022
2. Verkehrskonzept Wassenberg-Innenstadt u. a. (integriertes Verkehrs- und Radwegekonzept);  
hier: Maßnahmenteil II BV/FB5/002/2022/2

Ausschussvorsitzender Dr. Steffen Jöris eröffnet die 5. Sitzung des Planungs-, Umwelt- und Klimaausschusses der Stadt Wassenberg und begrüßt die Mitglieder des Ausschusses, die Mitarbeiter der Verwaltung, die Vertreterinnen und Vertreter der Presse sowie die Zuhörer.

Gegen Form, Frist und Inhalt der Einladung zur heutigen Ausschusssitzung werden keine Einwendungen erhoben.

Der Ausschussvorsitzende stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses gemäß §10 der Geschäftsordnung des Rates fest.

## I. Öffentlicher Teil

<b>Zu TOP 1. Genehmigung der Sitzungsniederschrift vom 17.03.2022</b>
---

**Gegen die Abfassung der Niederschrift über die 4. Sitzung des Planungs-, Umwelt- und Klimaausschusses am 17.03.2022 werden keine Bedenken erhoben.**

<b>Zu TOP 2. Verkehrskonzept Wassenberg-Innenstadt u. a. (integriertes Verkehrs- und Radwegekonzept); hier: Maßnahmenteil II Vorlage: BV/FB5/002/2022/2</b>
---

### Sachverhalt:

Einleitend berichtet die Verwaltung über den Stand der Umsetzung des Maßnahmenteils I wie folgt:

1. Der Umbau der Kreuzung Rurtalstraße/L117 mit Einrichtung einer eigenen Linksabbiegespur durch eine Verkleinerung der Verkehrsinsel und Umbau der vorhandenen Lichtsignalanlage ist abgeschlossen.
2. Auf der unteren Graf-Gerhard-Str. wurde der einzelne Stellplatz vor der Busschleuse (aus Richtung Heinsberg kommend auf der rechten Seite) zwischenzeitlich entfernt und die Teilfläche in die Fahrbahn integriert, damit ein

wartender Gelenkbus des ÖPNV den Verkehrsabfluss im Bereich des Kreisels Brühlstraße/Heinsberger Straße erleichtert.

3. Für eine mindestens sechsmonatige Testphase wird die Haupterschließungsstraße „Forster Weg“ ab 22.08.2022 als unechte Einbahnstraße ausgewiesen. Diese Testphase wird gleichzeitig wissenschaftlich begleitet, um die sich aus dieser Maßnahme ergebenden veränderten Verkehrsströme (z. B. Auswirkungen auf den Patersgraben und die untere Graf-Gerhard-Str.) bewerten zu können.  
Sollte sich diese Maßnahme nach Ablauf der Testphase als ungeeignet erweisen, wird gem. dem Beschluss des Rates vom 07.04.2022 eine gleichlange Testphase mit einer Ausweisung der Straße „An der Haag“ als unechte Einbahnstraße und einer gleichzeitigen Schließung der rückwärtigen Zufahrt des Rathausgrundstücks mittels versenkbarer Poller (erforderlich für Feuerwehreinsätze) vorgenommen und auch diese Testphase wissenschaftlich begleitet.  
Bis zu einer abschließenden Bewertung dieser Varianten bleibt die im Konzept enthaltene Variante mit einer „zwangsweisen“ Führung des Verkehrs auf der unteren Burgstraße Richtung Rurtalstraße ausgesetzt.
4. Der Bau des „Mini-Kreisverkehrs“ mit Anrampungen an den Fußgängerüberwegen im Bereich der abknickenden Vorfahrt Roermonder Straße/Rurtalstraße steht noch aus. Diese Teilmaßnahme ist Bestandteil des Ausbaues der Bahnhofstraße. Dem Bauausschuss wird das noch zu beschließende Bauprogramm mit entsprechenden Baukostenschätzungen nach Durchführung der noch ausstehenden Grundstückseigentümerinformationsveranstaltung vorgelegt.
5. Eine Änderung der Vorwegweiser auf der B 221 (aus Richtung Heinsberg kommend) und auf der L 117 dahingehend, dass diese den Hinweis auf die Streckenführung Richtung Wegberg und Erkelenz über die B 221 erhalten sollen (der auf den Vorwegweisern enthaltene Hinweis Kleve ist aus Sicht der Verwaltung völlig unzureichend) lehnt das Straßenverkehrsamt des Kreises Heinsberg ebenso ab wie die Forderung, auf der Heinsberger Straße nach dem Kreuzungsbereich L 117/Heinsberger Straße wiederholend nochmals das Verkehrszeichen 253 „Lkw-Durchfahrtsverbot“ errichten zu dürfen, damit die Lkw-Durchfahrten auf der Heinsberger Straße und nachfolgend der Graf-Gerhard-Str. auf bloße Anliegerverkehre beschränkt werden.
6. Die punktuell notwendige Verbreiterung des vorhandenen Waldweges (ab Bahntrassenweg bis Einmündung Unter den Eichen/Im Junkerbruch) zur Gewährleistung einer durchgängigen Radwegeverbindung Pontorsonplatz/Naturparktor und Innenstadt mit dem Ortsteil Birgelen über die verkehrssarmen Straßen „Unter den Eichen“ und „Im Junkerbruch“ wird bis Ende 2022 ausgeführt.

Ausgehend von dem Beschluss des Planungs-, Umwelt- und Klimaausschusses vom 20.01.2022 beinhaltet diese Beschlussvorlage nunmehr den **Maßnahmenteil II** des „Verkehrskonzeptes Innenstadt der Stadt Wassenberg“.

Zu den im Beschlussvorschlag aufgeführten Maßnahmen erfolgen nachstehend noch die ergänzenden Erläuterungen:

#### **Klosterstraße – An der Windmühle – Kurze Straße**

##### **1. Ergebnisse der Verkehrserhebungen**

- a. Die absoluten Verkehrsmengen in der Relation Klosterstraße bis Kurze Straße sind unkritisch. Es bilden sich jedoch teilweise Fahrzeugpuls, die ein höheres Verkehrsaufkommen suggerieren.
- b. Die durchschnittliche Geschwindigkeit ist zwar nur leicht überhöht, jedoch gibt es nicht seltene Einzelfälle mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit. Insbesondere der Geschwindigkeitsunterschied von einzeln fahrenden Fahrzeugen birgt hier Gefahren. Engstellen bewirken bei schwachem Fahrzeugaufkommen eher Beschleunigungen als Geschwindigkeitsdämpfungen.

**Fazit und Maßnahmen:** Unter dem Respekt, dass politisch ein Durchfahrtsverbot für die Klosterstraße nicht erwünscht ist, wird vorgeschlagen, das Geschwindigkeitsniveau an 3 Stellen durch Maßnahmen zu reduzieren.

Neben Einengungen und Vorfahrtregelungen sind vor allem Aufhöhungen in Asphaltbauweise zur Geschwindigkeitsdämpfung geeignet. An drei Stellen

- Einengung im Bereich der Ortseinfahrt Ost nach Wassenberg Mitte
- Bereich des Dreiecksplatzes An der Windmühle
- Bereich Einmündung Berliner Allee

sollen Fahrbahnaufhöhungen mit Rampen erfolgen. An diesen Stellen soll rechts vor links gelten und die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden.

Im Bereich An der Windmühle sind Gehwege und Fahrbahnquerungen neu zu ordnen.

Der Radverkehr kann in dem Abschnitt Ortsausgang Myhl bis Berliner Straße den parallelen Fußweg mitnutzen (Radfahrer frei, kein Benutzungszwang).

## **2. Ausbau Kurze Straße**

Der Ausbau Kurze Straße soll wie bereits politisch vorgestellt erfolgen. Ergänzend wird eine Ausweisung als Fahrradstraße vorgeschlagen. Der geplante Ausbau unterstützt die damit verbundene Vorfahrtsregelung. In der zusätzlich eingeplanten Aufhöhung des Einmündungsbereichs Berliner Allee erfolgt eine Verziehung der Radverkehrsführung auf die Nebenanlage. Die Verziehung wird in rot mit weißer Blockmarkierung verdeutlicht.

## **3. Markierung und Neuordnung Klosterstraße**

Analog zur Kurze Straße soll auch die Klosterstraße (im Stadtteil Myhl) als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Auch hier wird mit der Ausweisung die vorhandene Vorfahrtsregelung (Hochfeldstraße) beibehalten. Die vorhandene Fahrbahnaufhöhung entspricht ebenfalls den Anforderungen. Am Ortsausgang Myhl erfolgt eine Verziehung der Radverkehrsführung auf die Nebenanlage. Die Verziehung wird auch hier in rot mit weißer Blockmarkierung verdeutlicht. Zusätzlich werden hier zwei Rampen vorgeschlagen.

### **Radwegeführung Brühlstraße / Jülicher Straße**

#### **Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnitts / Führung des Radverkehrs**

Die derzeit ca. 7,0 m breite Fahrbahn der Brühlstraße wird neu aufgeteilt. In Richtung Stadtmitte wird ein 1,5 m breiter Schutzstreifen markiert. Auf eine Mittelmarkierung für die verbleibende 5,5 m breite Fahrbahn wird verzichtet. Der aus Richtung Stadtmitte kommende Radverkehr wird auf dem vorhandenen 2,5m breiten bituminös befestigten Streifen auf der Nebenanlage geführt.

#### **Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnitts / Führung des Radverkehrs**

Die Kreuzung Brühlstraße, Weiler Straße, Jülicher Straße, Ackerstraße wird aufgehöhht. Die bestehende Vorfahrtsregelung wird beibehalten.

### **Radwegeführung Weilerstraße**

#### **Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnitts / Führung des Radverkehrs**

Die Fahrbahnbreite der Weilerstraße wird zugunsten der Anlage eines gemeinsamen Geh-Radweges auf der Südseite um 0,50 m auf 6,50 m verschmälert. Dazu ist die südliche Rinnen- und Bordanlage neu zu erstellen. Der Geh-Radweg erhält eine Breite von ca. 3,5 m. In den Zufahrten wird der Radweg rot eingefärbt und mit Signets versehen. Es wird vorgeschlagen auf die östliche Ausfahrt von EDEKA zu verzichten. Die Zufahrten können weiterhin von der Weilerstraße und Jülicher Straße aus erfolgen, die Ausfahrt erfolgt nur zur Jülicher Straße.

Im Eckausrundungsbereich der Weiler Straße zur L117 soll die Nebenanlage im Bereich des Schaltschrankes erweitert werden. Es sollte geprüft werden, ob der dort vorhandene Schaltschrank ggf. versetzt werden kann.

## **Ausführungen zu planfreien Querungen der L117 für FG und RF im Bereich Weilerstraße**

### **1. Prüfung der Notwendigkeit einer zusätzlichen planfreien Querung der L117**

- a. Zurzeit konfliktfreie, LSA-gesicherte, weitestgehend barrierefreie Querung der Hauptrichtungen L117 und Weiler Straße für Radfahrer und Fußgänger
- b. Weitere lichtsignalgesicherte Querungen sind am Knoten L117 / Heinsberger Straße und L117 / Grüner Weg vorhanden
- c. Querung der freilaufenden Rechtsabbiegespuren augenscheinlich unproblematisch.
- d. Wartezeiten durch vorgegebene Umlaufzeiten im Mittel ca. 40 sec., im ungünstigsten Fall ca. 80 sec. Diese Wartezeiten sind zumutbar. Die Grünzeiten sind ausreichend lang.
- e. Unauffällige Unfallsituation

**Aus verkehrlicher und sicherheitstechnischer Sicht besteht keine Notwendigkeit, eine zusätzliche planfreie Querung zu schaffen.**

**Darüber hinaus bietet die Lichtsignaltechnik noch Anpassungs- und Erweiterungs-möglichkeiten hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Absicherung bei ggf. steigendem Bedarf (zum Beispiel bei höherem Aufkommen von FG und RF bei Veranstaltungen).**

### **2. Technische Prüfung Machbarkeit einer Brückenlösung (Lageplan, Quer- und Längsschnitt), Anlage 5**

- a. Breite der Wegeanlage: 3,50 m
- b. Höhendifferenz L117–Brückenbelag: 4,5m Lichtraum + 0,80 m Konstruktion = 5,30 m
- c. Rampenlängen: unter Berücksichtigung Bedingungen der Barrierefreiheit ca. 100 m
- d. Querschnittsbreite am Dammfuß vor dem Widerlager: ca. 22,50 m

Der skizzenhafte Entwurf im Lageplan mit diesen Rahmenbedingungen zeigt:

- Auf der Nordseite wird für die Wegeföhrung und Rampe eine Fläche von ca. 2.300 qm benötigt.
- Die Bröckenlänge betrögt min. ca. 19,0 m bei nahezu rechtwinkliger Querung der L117.
- Das Bröckenbauwerk muss auch den Radweg überspannen, da ansonsten der vorhandene Radweg unterbrochen wörd.
- Die Rampe auf der Södseite muss ebenfalls ca. 100 m lang sein. Daher ist zur Abwicklung mindestens eine Kehre erforderlich. Trotz eng geföhrter Trasse mit beidseitigen Stötzwandkonstruktionen greift die Lage der Rampe weit in das neue Sportgelönde ein. Entlang der L117 müssn 6 Alleeböume weichen.
- Neben dem eigentlichen Bröckenbauwerk mit Widerlagern und Bauwerksflögelrn werden noch ca. 200 m Stötzwandkonstruktionen (bis zu 5,3 m H6he) und ca. 420 m Gelönder (1,20 m hoch) erforderlich.
- Eine schrögere Bröckenlage wörd das Problem mit der fehlenden Rampenlänge noch zusätzlich verschörfen.
- Die vorhandenen Radwege müssn im Bereich der unteren Rampe teilweise verlegt und angepasst werden.
- Die neuen Wegebeziehungen föhren insbesondere wegen der langen Rampen zu erheblichen Umwegen / Mehrweglängen. Daher ist zweifelhaft, ob sie überhaupt angenommen wördn.

### **3. Technische Prüfung Machbarkeit einer Tunnellösung (Lageplan, Quer- und Längsschnitt), Anlage 6**

- a. Breite der Wegeanlage: 3,50 m
- b. Höhendifferenz L117 – FOK Tunnel: 3,0m Lichtraum + 1,50 m Konstruktion = 4,50 m
- c. Rampenlängen: unter Berücksichtigung Bedingungen der Barrierefreiheit ca. 85 m
- d. Querschnittsbreite am Einschnittbreite vor dem Widerlager: ca. 19,0 m

Der skizzenhafte Entwurf im Lageplan mit diesen Rahmenbedingungen zeigt:

- Auf der Nordseite wird für die Rampe eine Fläche von ca. 2.490 qm benötigt. Die im Vergleich gr66ere Flöcheninanspruchnahme resultiert aus einer notwendigen Nordwest-verschiebung des Tunnels gegenöber der Bröcke, um die erforderlichen Rampenlänge auf der Södseite bis zum Knotenpunkt Weilerstraße zu erreichen.

- Die Tunnellänge unter der L117 beträgt min. ca. 13,0 m bei nahezu rechtwinkliger Querung der L117.
- Damit der Anschluss an den Radweg der L117 erfolgen kann, muss dieser auf einer Länge von ca. 170 m abgesenkt werden. Die Zusammenführung der Wege (Tunnelstrecke und Radweg längs der L117) erfolgt auf der -1-Ebene.
- Die Absenkung des Radweges auf der Südseite erfordert ein Trogbauwerk auf 170 m Länge. Die Wandhöhen des Troges zur Sportanlage sind dem vorhandenen Damm anzupassen und erreichen im Bereich des Tunnelleingangs Süd Höhen von 6,0 m und mehr. Entlang der Fahrbahn der L117 müssen im Trog- und Tunnelbereich Anprallschutzmaßnahmen (z.B. Gleitschutzwände) vorgesehen werden. Darüber hinaus muss umlaufend ein Geländer mit 0,90 m – 1,20 m Höhe als Absturzsicherung montiert werden. Auch die Tunnelvariante greift zum Teil erheblich in das neue Sportgelände ein. Entlang der L117 müssen min. 10 Alleebäume weichen.
- Eine schräge Kreuzung (Tunnel – L117) ist wegen der Rampenführung auszuschließen.
- Auch bei der Tunnelvariante bedeuten die neuen Wegebeziehungen zum Teil Umwegen / Mehrwegelängen.

**Fazit:**

**Beide Lösungen – Brücke oder Tunnel - setzen gewaltige und kostspielige Konstruktionen voraus. Sie bedeuten auf der Nordseite einen umfangreichen Flächenverbrauch, auf der Südseite das grundsätzliche Problem der Unterbringung der erforderlichen Rampenlängen.**

**Die Brückenlösung bedeutet unzumutbare Eingriffe in vorhandene Infrastrukturen und teilweise kontraproduktive Umweglängen.**

**Die Tunnellösung erfordert neben den deutlichen Eingriffen in die Sportanlage und die Allee der L117 massive Anprallschutzanlagen im Trogbereich entlang der Landesstraße. Auch hier werden Umweglängen provoziert.**

**Beide Lösungen scheiden aus technischer, konstruktiver und wirtschaftlicher Sicht aus; weitere Ausführungen zu einem ohnehin nicht erzielbaren Grunderwerb, einer nicht möglichen Verkleinerung der Sportstätte und dem Eingriff in die Straßenbaulast eines überörtlichen Straßenbaulastträgers erübrigen sich an dieser Stelle.**

**Beide Varianten sind aus Verkehrssicherheitsüberlegungen weder erforderlich noch sinnvoll.**

**In der Sitzung wird der Verkehrsplaner, Herr Dipl.-Ing. Mesenholl, zu den Einzelmaßnahmen des Maßnahmenteils II im Rahmen einer Präsentation die Beschlussvorschläge erläutern.**

**Sachverhalt:**

Einleitend berichtet die Verwaltung über den Stand der Umsetzung des Maßnahmenteils I wie folgt:

7. Der Umbau der Kreuzung Rurtalstraße/L117 mit Einrichtung einer eigenen Linksabbiegespur durch eine Verkleinerung der Verkehrsinsel und Umbau der vorhandenen Lichtsignalanlage ist abgeschlossen.
8. Auf der unteren Graf-Gerhard-Str. wurde der einzelne Stellplatz vor der Busschleuse (aus Richtung Heinsberg kommend auf der rechten Seite) zwischenzeitlich entfernt und die Teilfläche in die Fahrbahn integriert, damit ein wartender Gelenkbus des ÖPNV den Verkehrsabfluss im Bereich des Kreisels Brühlstraße/Heinsberger Straße erleichtert.

9. Für eine mindestens sechsmonatige Testphase wird die Haupteinbahnstraße „Forster Weg“ ab 22.08.2022 als unechte Einbahnstraße ausgewiesen. Diese Testphase wird gleichzeitig wissenschaftlich begleitet, um die sich aus dieser Maßnahme ergebenden veränderten Verkehrsströme (z. B. Auswirkungen auf den Patersgraben und die untere Graf-Gerhard-Str.) bewerten zu können.

Sollte sich diese Maßnahme nach Ablauf der Testphase als ungeeignet erweisen, wird gem. dem Beschluss des Rates vom 07.04.2022 eine gleichlange Testphase mit einer Ausweisung der Straße „An der Haag“ als unechte Einbahnstraße und einer gleichzeitigen Schließung der rückwärtigen Zufahrt des Rathausgrundstücks mittels versenkbarer Poller (erforderlich für Feuerwehreinsätze) vorgenommen und auch diese Testphase wissenschaftlich begleitet.

Bis zu einer abschließenden Bewertung dieser Varianten bleibt die im Konzept enthaltene Variante mit einer „zwangsweisen“ Führung des Verkehrs auf der unteren Burgstraße Richtung Rurtalstraße ausgesetzt.

10. Der Bau des „Mini-Kreisverkehrs“ mit Anrampungen an den Fußgängerüberwegen im Bereich der abknickenden Vorfahrt Roermonder Straße/Rurtalstraße steht noch aus. Diese Teilmaßnahme ist Bestandteil des Ausbaues der Bahnhofstraße. Dem Bauausschuss wird das noch zu beschließende Bauprogramm mit entsprechenden Baukostenschätzungen nach Durchführung der noch ausstehenden Grundstückseigentümerinformationsveranstaltung vorgelegt.
11. Eine Änderung der Vorwegweiser auf der B 221 (aus Richtung Heinsberg kommend) und auf der L 117 dahingehend, dass diese den Hinweis auf die Streckenführung Richtung Wegberg und Erkelenz über die B 221 erhalten sollen (der auf den Vorwegweisern enthaltene Hinweis Kleve ist aus Sicht der Verwaltung völlig unzureichend) lehnt das Straßenverkehrsamt des Kreises Heinsberg ebenso ab wie die Forderung, auf der Heinsberger Straße nach dem Kreuzungsbereich L 117/Heinsberger Straße wiederholend nochmals das Verkehrszeichen 253 „Lkw-Durchfahrtsverbot“ errichten zu dürfen, damit die Lkw-Durchfahrten auf der Heinsberger Straße und nachfolgend der Graf-Gerhard-Str. auf bloße Anliegerverkehre beschränkt werden.
12. Die punktuell notwendige Verbreiterung des vorhandenen Waldweges (ab Bahntrassenweg bis Einmündung Unter den Eichen/Im Junkerbruch) zur Gewährleistung einer durchgängigen Radwegeverbindung Pontorsonplatz/Naturparktor und Innenstadt mit dem Ortsteil Birgelen über die verkehrsarmen Straßen „Unter den Eichen“ und „Im Junkerbruch“ wird bis Ende 2022 ausgeführt.

Ausgehend von dem Beschluss des Planungs-, Umwelt- und Klimaausschusses vom 20.01.2022 beinhaltet diese Beschlussvorlage nunmehr den **Maßnahmenteil II** des „Verkehrskonzeptes Innenstadt der Stadt Wassenberg“.

Zu den im Beschlussvorschlag aufgeführten Maßnahmen erfolgen nachstehend noch die ergänzenden Erläuterungen:

#### **Klosterstraße – An der Windmühle – Kurze Straße**

#### 4. Ergebnisse der Verkehrserhebungen

- a. Die absoluten Verkehrsmengen in der Relation Klosterstraße bis Kurze Straße sind unkritisch. Es bilden sich jedoch teilweise Fahrzeugpuls, die ein höheres Verkehrsaufkommen suggerieren.
- b. Die durchschnittliche Geschwindigkeit ist zwar nur leicht überhöht, jedoch gibt es nicht seltene Einzelfälle mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit. Insbesondere der Geschwindigkeitsunterschied von einzeln fahrenden Fahrzeugen birgt hier Gefahren. Engstellen bewirken bei schwachem Fahrzeugaufkommen eher Beschleunigungen als Geschwindigkeitsdämpfungen.

**Fazit und Maßnahmen:** Unter dem Respekt, dass politisch ein Durchfahrtsverbot für die Klosterstraße nicht erwünscht ist, wird vorgeschlagen, das Geschwindigkeitsniveau an 3 Stellen durch Maßnahmen zu reduzieren.

Neben Einengungen und Vorfahrtregelungen sind vor allem Aufhöhungen in Asphaltbauweise zur Geschwindigkeitsdämpfung geeignet. An drei Stellen

- Einengung im Bereich der Ortseinfahrt Ost nach Wassenberg Mitte
- Bereich des Dreiecksplatzes An der Windmühle
- Bereich Einmündung Berliner Allee

sollen Fahrbahnaufhöhungen mit Rampen erfolgen. An diesen Stellen soll rechts vor links gelten und die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden.

Im Bereich An der Windmühle sind Gehwege und Fahrbahnquerungen neu zu ordnen.

Der Radverkehr kann in dem Abschnitt Ortsausgang Myhl bis Berliner Straße den parallelen Fußweg mitnutzen (Radfahrer frei, kein Benutzungszwang).

#### 5. Ausbau Kurze Straße

Der Ausbau Kurze Straße soll wie bereits politisch vorgestellt erfolgen. Ergänzend wird eine Ausweisung als Fahrradstraße vorgeschlagen. Der geplante Ausbau unterstützt die damit verbundene Vorfahrtsregelung. In der zusätzlich eingeplanten Aufhöhung des Einmündungsbereichs Berliner Allee erfolgt eine Verziehung der Radverkehrsführung auf die Nebenanlage. Die Verziehung wird in rot mit weißer Blockmarkierung verdeutlicht.

#### 6. Markierung und Neuordnung Klosterstraße

Analog zur Kurze Straße soll auch die Klosterstraße (im Stadtteil Myhl) als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Auch hier wird mit der Ausweisung die vorhandene Vorfahrtsregelung (Hochfeldstraße) beibehalten. Die vorhandene Fahrbahnaufhöhung entspricht ebenfalls den Anforderungen. Am Ortsausgang Myhl erfolgt eine Verziehung der Radverkehrsführung auf die Nebenanlage. Die Verziehung wird auch hier in rot mit weißer Blockmarkierung verdeutlicht. Zusätzlich werden hier zwei Rampen vorgeschlagen.

#### Radwegführung Brühlstraße / Jülicher Straße

##### Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnitts / Führung des Radverkehrs

Die derzeit ca. 7,0 m breite Fahrbahn der Brühlstraße wird neu aufgeteilt. In Richtung Stadtmitte wird ein 1,5 m breiter Schutzstreifen markiert. Auf eine Mittelmarkierung für die verbleibende 5,5



m breite Fahrbahn wird verzichtet. Der aus Richtung Stadtmitte kommende Radverkehr wird auf dem vorhandenen 2,5m breiten bituminös befestigten Streifen auf der Nebenanlage geführt.

### **Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnitts / Führung des Radverkehrs**

Die Kreuzung Brühlstraße, Weiler Straße, Jülicher Straße, Ackerstraße wird aufgehört. Die bestehende Vorfahrtsregelung wird beibehalten.

### **Radwegeführung Weilerstraße**

#### **Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnitts / Führung des Radverkehrs**

Die Fahrbahnbreite der Weilerstraße wird zugunsten der Anlage eines gemeinsamen Geh-Radweges auf der Südseite um 0,50 m auf 6,50 m verschmälert. Dazu ist die südliche Rinnen- und Bordanlage neu zu erstellen. Der Geh-Radweg erhält eine Breite von ca. 3,5 m. In den Zufahrten wird der Radweg rot eingefärbt und mit Signets versehen. Es wird vorgeschlagen auf die östliche Ausfahrt von EDEKA zu verzichten. Die Zufahrten können weiterhin von der Weilerstraße und Jülicher Straße aus erfolgen, die Ausfahrt erfolgt nur zur Jülicher Straße.

Im Eckausrundungsbereich der Weiler Straße zur L117 soll die Nebenanlage im Bereich des Schaltschrankes erweitert werden. Es sollte geprüft werden, ob der dort vorhandene Schaltschrank ggf. versetzt werden kann.

### **Ausführungen zu planfreien Querungen der L117 für FG und RF im Bereich Weilerstraße**

#### **4. Prüfung der Notwendigkeit einer zusätzlichen planfreien Querung der L117**

- a. Zurzeit konfliktfreie, LSA-gesicherte, weitestgehend barrierefreie Querung der Hauptrichtungen L117 und Weiler Straße für Radfahrer und Fußgänger
- b. Weitere lichtsignalgesicherte Querungen sind am Knoten L117 / Heinsberger Straße und L117 / Grüner Weg vorhanden
- c. Querung der freilaufenden Rechtsabbiegespuren augenscheinlich unproblematisch.
- d. Wartezeiten durch vorgegebene Umlaufzeiten im Mittel ca. 40 sec., im ungünstigsten Fall ca. 80 sec. Diese Wartezeiten sind zumutbar. Die Grünzeiten sind ausreichend lang.
- e. Unauffällige Unfallsituation

**Aus verkehrlicher und sicherheitstechnischer Sicht besteht keine Notwendigkeit, eine zusätzliche planfreie Querung zu schaffen.**

**Darüber hinaus bietet die Lichtsignaltechnik noch Anpassungs- und Erweiterungs-möglichkeiten hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Absicherung bei ggf. steigendem Bedarf (zum Beispiel bei höherem Aufkommen von FG und RF bei Veranstaltungen).**

#### **5. Technische Prüfung Machbarkeit einer Brückenlösung (Lageplan, Quer- und Längsschnitt), Anlage 5**

- a. Breite der Wegeanlage: 3,50 m

- b. Höhendifferenz L117–Brückenbelag:  $4,5\text{m Lichtraum} + 0,80\text{ m Konstruktion} = 5,30\text{ m}$
- c. Rampenlängen: unter Berücksichtigung Bedingungen der Barrierefreiheit ca. 100 m
- d. Querschnittsbreite am Dammfuß vor dem Widerlager: ca. 22,50 m

Der skizzenhafte Entwurf im Lageplan mit diesen Rahmenbedingungen zeigt:

- Auf der Nordseite wird für die Wegeführung und Rampe eine Fläche von ca. 2.300 qm benötigt.
- Die Brückenlänge beträgt min. ca. 19,0 m bei nahezu rechtwinkliger Querung der L117.
- Das Brückenbauwerk muss auch den Radweg überspannen, da ansonsten der vorhandene Radweg unterbrochen würde.
- Die Rampe auf der Südseite muss ebenfalls ca. 100 m lang sein. Daher ist zur Abwicklung mindestens eine Kehre erforderlich. Trotz eng geführter Trasse mit beidseitigen Stützwandkonstruktionen greift die Lage der Rampe weit in das neue Sportgelände ein. Entlang der L117 müssen 6 Alleebäume weichen.
- Neben dem eigentlichen Brückenbauwerk mit Widerlagern und Bauwerksflügeln werden noch ca. 200 m Stützwandkonstruktionen (bis zu 5,3 m Höhe) und ca. 420 m Geländer (1,20 m hoch) erforderlich.
- Eine schrägere Brückenlage würde das Problem mit der fehlenden Rampenlänge noch zusätzlich verschärfen.
- Die vorhandenen Radwege müssen im Bereich der unteren Rampe teilweise verlegt und angepasst werden.
- Die neuen Wegebeziehungen führen insbesondere wegen der langen Rampen zu erheblichen Umwegen / Mehrweglängen. Daher ist zweifelhaft, ob sie überhaupt angenommen würden.

#### **6. Technische Prüfung Machbarkeit einer Tunnellösung (Lageplan, Quer- und Längsschnitt), Anlage 6**

- a. Breite der Wegeanlage: 3,50 m
- b. Höhendifferenz L117 – FOK Tunnel:  $3,0\text{m Lichtraum} + 1,50\text{ m Konstruktion} = 4,50\text{ m}$
- c. Rampenlängen: unter Berücksichtigung Bedingungen der Barrierefreiheit ca. 85 m
- d. Querschnittsbreite am Einschnittbreite vor dem Widerlager: ca. 19,0 m

Der skizzenhafte Entwurf im Lageplan mit diesen Rahmenbedingungen zeigt:

- Auf der Nordseite wird für die Rampe eine Fläche von ca. 2.490 qm benötigt. Die im Vergleich größere Flächeninanspruchnahme resultiert aus einer notwendigen Nordwest-verschiebung des Tunnels gegenüber der Brücke, um die erforderlichen Rampenlänge auf der Südseite bis zum Knotenpunkt Weilerstraße zu erreichen.
- Die Tunnellänge unter der L117 beträgt min. ca. 13,0 m bei nahezu rechtwinkliger Querung der L117.
- Damit der Anschluss an den Radweg der L117 erfolgen kann, muss dieser auf einer Länge von ca. 170 m abgesenkt werden. Die Zusammenführung der Wege (Tunnelstrecke und Radweg längs der L117) erfolgt auf der -1-Ebene.
- Die Absenkung des Radweges auf der Südseite erfordert ein Trogbauwerk auf 170 m Länge. Die Wandhöhen des Troges zur Sportanlage sind dem vorhandenen Damm anzupassen und erreichen im Bereich des Tunnelleingangs Süd Höhen von 6,0 m und mehr. Entlang der Fahrbahn der L117 müssen im Trog- und Tunnelbereich Anprallschutzmaßnahmen (z.B. Gleitschutzwände) vorgesehen werden. Darüber hinaus

muss umlaufend ein Geländer mit 0,90 m – 1,20 m Höhe als Absturzsicherung montiert werden. Auch die Tunnelvariante greift zum Teil erheblich in das neue Sportgelände ein. Entlang der L117 müssen min. 10 Alleebäume weichen.

- Eine schräge Kreuzung (Tunnel – L117) ist wegen der Rampenführung auszuschließen.
- Auch bei der Tunnelvariante bedeuten die neuen Wegebeziehungen zum Teil Umwegen / Mehrwegelängen.

**Fazit:**

**Beide Lösungen – Brücke oder Tunnel - setzen gewaltige und kostspielige Konstruktionen voraus. Sie bedeuten auf der Nordseite einen umfangreichen Flächenverbrauch, auf der Südseite das grundsätzliche Problem der Unterbringung der erforderlichen Rampenlängen.**

**Die Brückenlösung bedeutet unzumutbare Eingriffe in vorhandene Infrastrukturen und teilweise kontraproduktive Umweglängen.**

**Die Tunnellösung erfordert neben den deutlichen Eingriffen in die Sportanlage und die Allee der L117 massive Anprallschutzanlagen im Trogbereich entlang der Landesstraße. Auch hier werden Umweglängen provoziert.**

**Beide Lösungen scheiden aus technischer, konstruktiver und wirtschaftlicher Sicht aus; weitere Ausführungen zu einem ohnehin nicht erzielbaren Grunderwerb, einer nicht möglichen Verkleinerung der Sportstätte und dem Eingriff in die Straßenbaulast eines überörtlichen Straßenbaulastträgers erübrigen sich an dieser Stelle.**

**Beide Varianten sind aus Verkehrssicherheitsüberlegungen weder erforderlich noch sinnvoll.**

**In der Sitzung wird der Verkehrsplaner, Herr Dipl.-Ing. Mesenholl, zu den Einzelmaßnahmen des Maßnahmenteils II im Rahmen einer Präsentation die Beschlussvorschläge erläutern.**

Herr Dipl.-Ing. Mesenholl von der Planungsgruppe MWM, Aachen, stellt den Maßnahmenteil II des Verkehrskonzeptes Wassenberg Innenstadt (integriertes Verkehrs- und Radwegkonzept) ausführlich vor.

Stadtverordneter Peters führt aus, dass das Konzept gut sowie durchdacht sei und in der CDU-Fraktion Zustimmung findet.

Stadtverordneter Lang merkt an, dass die Fußgänger Ampel im Bereich L117/Weilerstraße optimiert werden müsse, da die Radfahrer und Fußgänger dort zu lange Wartezeiten haben.

Stadtkämmerer Darius führt hierzu aus, dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW die Ampelanlage reparieren wird. Derzeit werde auf die entsprechenden Ersatzteile gewartet.

Stadtverordneter Heinen erläutert, dass ein Fahrradstreifen entlang der Brühlstraße Richtung Innenstadt nicht funktionieren werde, da dort immer alles zugeparkt sei.

Hierzu erwidert Stadtkämmerer Darius, dass man klar unterscheiden muss, was gewünscht sei, einen Schutzstreifen für Radfahrer oder einen Parkstreifen für PKW's, die eigentlich auf den Grundstücken abzustellen sind. In diesem Fall liege die Priorität eindeutig beim Schutzstreifen. Dipl.-Ing. Mesenholl ergänzt, dass auch beides möglich sei, sowohl der Schutzstreifen für Radfahrer als auch ein Parkstreifen. Dies sei aufgrund der Breite der Brühlstraße realisierbar, wenn gleichzeitig die Fahrbahn verengt werde.

Alle weiteren Fragen der Anwesenden werden umfassend beantwortet.

**Beschluss des Ausschusses: (einstimmig)**

Der Ausschuss empfiehlt dem Rat auf der Grundlage der Beratung in den Sitzungen am 20.01.2022 und 17.03.2022 und unter Berücksichtigung der **Präsentation in dieser Sitzung** sowie den Erläuterungen in dieser Vorlage zu beschließen:

**1. Maßnahmenteil II (Umsetzungsmaßnahme)**

1.1 Auf eine Schließung der Klosterstraße wird verzichtet. Analog zu nachfolgender Ziffer 1.2 soll auch die Klosterstraße (Teilstück innerhalb des Stadtteils Myhl) als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Mit dieser Ausweisung wird die vorhandene Vorfahrtsregelung im Bereich der Hochfeldstraße beibehalten. Die vorhandene Fahrbahnaufhöhung entspricht ebenfalls den Anforderungen. Am Ortsausgang Myhl erfolgt eine Verziehung der Radverkehrsführung auf die Nebenanlage. Die Verziehung wird auch hier in rot mit weißer Blockmarkierung verdeutlicht. Zusätzlich werden zwei Rampen eingebaut (Anlage 1).

Im weiteren Bereich der Klosterstraße sollen zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus **an drei Stellen** (Anlage 2) bauliche Maßnahmen erfolgen, und zwar konkret

- Einengung im Bereich der Ortseinfahrt Ost nach Wassenberg-Mitte,
- Bereich des Dreieckplatzes „An der Windmühle“,
- Bereich Einmündung Berliner Allee

sollen Fahrbahnaufhöhungen mit Rampen erfolgen. An diesen Stellen soll rechts vor links gelten und die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden; zusätzlich sind im Bereich „An der Windmühle“ Gehwege und Fahrbahnquerungen neu zu ordnen.

Der Radverkehr kann in dem Abschnitt Ortsausgang Myhl bis Berliner Allee den parallelen Fußweg mitnutzen (Radfahrer frei, kein Benutzungszwang).

1.2 Die Planung zum Ausbau der „Kurze Straße“ wird zur Kenntnis genommen; der Beschluss zum Bauprogramm dieser Straßenausbaumaßnahme erfolgt in der Bauausschusssitzung, die der noch ausstehenden Grundstückseigentümerinformationsveranstaltung folgt.

1.3 Die derzeit ca. 7,0 m breite Fahrbahn der Brühlstraße wird neu aufgeteilt. In Richtung Stadtmitte wird ein 1,5 m breiter Schutzstreifen markiert. Auf eine Mittelmarkierung für die verbleibende 5,5 m breite Fahrbahn wird verzichtet. Der aus Richtung Stadtmitte kommende Radverkehr wird auf dem vorhandenen 2,5 m breiten bituminös vorhandenen Belag auf der Nebenanlage geführt.

Der Kreuzungsbereich Brühlstraße, Weilerstraße, Jülicher Straße, Ackerstraße wird erhöht und die bestehende Vorfahrtsregelung beibehalten.

1.4 Zu einer Radwegführung Weilerstraße (im Bereich des Stadtteils Wassenberg) wird die Fahrbahnbreite der Weilerstraße zugunsten der Anlage eines gemeinsamen Geh-/Radweges auf der Südseite um 0,50 m auf 6,50 m verschmälert. Dazu wird die südliche Rinnen- und Bordsteinanlage neu erstellt. Der Geh-/Radweg erhält eine Breite von ca. 3,50 m. In den Zufahrten wird der Radweg rot eingefärbt und mit Signets versehen. Auf dem Verhandlungsweg soll zudem erreicht werden, dass der Edeka-Markt auf die östliche Zufahrt verzichtet, da Zufahrten weiterhin von der Weilerstraße und von der Jülicher Straße aus erfolgen können und die Ausfahrt für den östlichen Bereich nur zur Jülicher Straße erfolgen soll.

Im Eckausrundungsbereich der Weilerstraße zur L 117 soll die Nebenanlage im Bereich des dortigen Schaltschrankes erweitert werden, u. U. durch Versetzung des vorhandenen Schaltschrankes (Anlage 4).

### Nachrichtlich:

-----  
1. Die Umgestaltung der Erkelenzer Straße, Teilstück zwischen Kirchstraße und der Einmündungen der Straße „Am Heidehof“ inkl. einer Machbarkeitsstudie für die Radverkehrsführung in der Bergstraße sind Bestandteil des **Maßnahmenteils III des Verkehrskonzeptes**. Unter Berücksichtigung der notwendigen Bearbeitungsschritte geht die Verwaltung von einer Beratung im Frühjahr 2023 aus.

Weiterer Bestandteil des **Maßnahmenteils III** ist der ÖPNV/Stadtbus. Nach Vorlage der Ergebnisse der notwendigen Abstimmungen mit dem Aufgabenträger bzw. nach Vorlage konkreter Planungen der zuständigen, öffentlichen Aufgabenträger erfolgt die Berichterstattung im Fachausschuss. U. U. erfolgt zu diesem Zeitpunkt auch bereits die Beteiligung zur Fortschreibung des Nachverkehrsplanes des Kreises Heinsberg.

2. Zur Anbindung des Stadtgebietes Wassenberg an ein Konzept für Rad-Vorrangrouten und Schnellwege im „Rheinischen Revier“ werden im Rahmen des **Maßnahmenteils IV** rechtzeitig Vorschläge für Linienführungen durch das Stadtgebiet Wassenberg erarbeitet und zu gegebener Zeit dem Fachausschuss vorgelegt.

<b><u>Tagungsort:</u></b>	<b>im Sitzungssaal des Rathauses, Roermonder Straße 25-27, 41849 Wassenberg</b>
<b><u>Beginn:</u></b>	<b>18:30 Uhr</b>
<b><u>Ende:</u></b>	<b>19:45 Uhr</b>
<b>Der Vorsitzende</b>	<b>Schriftführer</b>
<b>Dr. Steffen Jöris</b>	<b>Torsten Fuhrmann</b>