

KREISSTADT METTMANN Der Bürgermeister		Fraktionsantrag		Drucksachennummer 218/2017	
Verwaltungs- und Bürgerservice, Recht und Ordnung		öffentlich		☒	
Surmann, Reiner		nicht öffentlich		☐	

Gremium:	TOP-NR:	Datum:
Rat der Kreisstadt Mettmann	5.a	04.07.2017

Fraktionsanträge
 Antrag der Fraktion BfM vom 06.06.2017 auf Durchführung eines Ratsbürgerentscheides

<u>Finanzielle Auswirkungen</u>	Ja
Kosten	Ca. 65.000 €
Produkt	02.02.03
Haushaltsjahr	2017
Folgekosten	
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung	☐ ja ☒ nein
Deckungsvorschlag	

Anmerkung der Stadtkämmerin:

UMWELTBELANGE werden besonders berührt im Bereich:

☐ Abfall	☐ Wasserhaushalt	☐ Klima
☐ Boden	☐ Natur- und Artenschutz	☐ Emissionen / Immissionen

BESCHLUSSVORSCHLAG

 Nach dem Ergebnis der Beratungen.

<u>Abstimmungsergebnis:</u>			
	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU			
SPD			
Die Grünen			
FDP			
UBWG			
Piraten/Linke			
BfM			
Fraktionslose Mitglieder			
Bürgermeister			

Verwaltungserläuterung:

Nach § 26 Abs. 1 Satz 2 und 3 GO NRW besteht die Möglichkeit der Durchführung eines sog. Ratsbürgerentscheides. Danach kann der Rat mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der gesetzlichen Zahl der Mitglieder beschließen, dass über eine Angelegenheit der Gemeinde ein Bürgerentscheid stattfindet. Der Bürgermeister ist dabei zu berücksichtigen (vgl. § 40 Abs. 2 Satz 2 GO NRW). Somit sind $45 \times \frac{2}{3} = 30$ Stimmen erforderlich. Aufgrund der gesetzlichen Regelung des § 26 Abs. 2 Satz 3 GO NRW ist auch sichergestellt, dass für einen Ratsbürgerentscheid die gleichen Regeln wie für einen von den Bürgern initiiertes Bürgerbegehren gelten. So darf in einem Ratsbürgerentscheid nur über solche Angelegenheiten abgestimmt werden, die auch einem Bürgerbegehren zugänglich sind. Insoweit greift der Ausschlusskatalog des § 26 Abs. 5 GO NRW. Auch die Vorgaben der Verordnung zur Durchführung eines Bürgerentscheids sind anzuwenden (Bürgerentscheid-DVO). Die Notwendigkeit einer ansonsten üblichen Kostenschätzung der Verwaltung besteht beim Ratsbürgerentscheid nicht, weil § 26 Abs. 1 Satz 3 GO NRW nicht auf die Regelung in Abs. 2 Satz 5 und 6 verweist. Ein Ratsbürgerentscheid untersteht – wie jeder Ratsbeschluss – dem geltenden Recht. Die Grenze des gemeindlichen Handelns markiert in NRW der in § 75 Abs. 1 Satz 2 GO NRW verankerte haushaltsrechtliche Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Die Kosten für die Durchführung des Bürgerentscheides sind mit ca. 65.000,- Euro zu beziffern (Portokosten für Briefabstimmung mit Info-Heft bei ca. 32.000 Abstimmungsberechtigte, Rücksendepporto, Druckkosten, Schulungskosten, Kosten der Wahlvorstände pp, zusätzliches Personal). Es steht im Ermessen des Rates, ob er einen Ratsbürgerentscheid durchführen lassen möchte. Im Rahmen dieser Entscheidungsfindung sollte der Rat auch die Sinnhaftigkeit einer solchen Entscheidung überlegen. Ob die von der antragstellenden Fraktion bezweckte noch aktivere Teilnahme der Bürgerschaft in wichtigen Themen zu einer kommunalpolitischen Befriedung vor Ort führen kann, mag bezweifelt werden. Der Weg über den Ratsbürgerentscheid kann nämlich – weil er eine erhebliche Abkehr von dem System der repräsentativen Demokratie ist – auch das Vertrauen der Bürgerschaft in den Rat im Hinblick auf Sachkompetenz und Verantwortungsbereitschaft erheblich beeinträchtigen. Das wäre der Akzeptanz des Systems der repräsentativen Demokratie wenig förderlich.

Grundlage für die Innenstadtentlastung ist die von Kreis- und Stadtverwaltung erarbeitete und im Jahr 2005 von Kreistag und Stadtrat beschlossene „Ergänzende Untersuchung zur Innenstadtentlastung der Kreisstadt Mettmann. Diese Verkehrsuntersuchung sah neben dem Bau von Osttangente und Seibelquerspange auch eine Fußgängerzone für die Schwarzbachstraße im Bereich des Jubiläumsplatzes und die Johannes-Flintrop-Straße bis

zur Breite Straße vor. Mit der Realisierung von Osttangente und Seibelquerspange sind mittlerweile die grundlegenden Voraussetzungen zur Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr geschaffen worden. Im Zuge der konkreten Planungen zur Breite Straße und zur Johannes-Flintrop-Straße stellte sich heraus, dass eine vollständige Fußgängerzone wegen des starken Busverkehrs nicht realisiert werden kann. Gleichzeitig zeigte sich aber auch, dass eine alleinige Sperrung der Schwarzbachstraße für den motorisierten Individualverkehr nicht ausreichend ist, die gewünschte nachhaltige Verkehrsentslastung für die Innenstadt zu erreichen, da für den innerstädtischen Durchgangsverkehr die Straßenachse Johannes-Flintrop-Straße – Breite Straße immer die kürzeste Strecke darstellt. Am 17. Juni 2015 wurde das Verkehrskonzept für die Umgestaltung und Verkehrsentslastung der Breite Straße/Johannes-Flintrop-Straße (Süd) und Johannes-Flintrop-Straße (Nord) vom Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt beschlossen. Im Anschluss hat dann eine intensive öffentliche und politische Diskussion stattgefundenen, so dass am 01. September 2016 die Verwaltung eine Bürgerinformationsveranstaltung zu diesem Thema durchgeführt hat und am 21. September 2016 der Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt nach intensiv geführter Beratung den 2015 gefasste Beschluss bestätigt hat.

Der Prozess der Entscheidungsfindung ist somit abgeschlossen. Es wurden politische Beschlüsse gefasst, auf deren Grundlage Ausschreibungen durchgeführt und Aufträge vergeben wurden. Wenn der bereits begonnene Umbau abgeschlossen ist, wird tatsächlich nicht mehr die Möglichkeit bestehen, das hohe PKW-Aufkommen wie zuvor durch die Innenstadt hindurchführen zu können. Die im Rahmen des Ratsbürgerentscheides zur Abstimmung gestellte Frage erweckt bei der Bürgerschaft den Eindruck, es bestünde zum angestrebten Abstimmungstermin im September 2017 immer noch die Möglichkeit einer Beibehaltung der ursprünglichen Verkehrsführung. Das ist irreführend. Der Prozess wurde am 21. September 2016 abgeschlossen und ist seitdem nicht mehr offen. Die in Auftrag gegebenen Umbaumaßnahmen im Bereich der Innenstadt bedingen, dass die bisher vorhandene Verkehrsmenge nicht mehr zu bewältigen ist. Der Verkehrsplaner hat eine maximale Obergrenze von 4.000 Fahrzeugen im Bereich Breite Straße als Höchstmaß der Verträglichkeit abgeschätzt. Er kommt bei seiner Untersuchung zu dem Ergebnis, dass ohne die Netztrennung eine Belastung von 8.000 bis 9.000 Fahrzeugen im zentralen Innenstadtbereich verbleibt. Diese Verkehrsmenge kann in dem umgebauten Straßenraum nicht mehr bewältigt werden. Der Wunsch, den beauftragten Umbau durchzuführen und den Verkehr weiter wie bisher zuzulassen ist daher unrealistisch. Im umgebauten Verkehrsraum kann eine Belastung von maximal 4.000 Kraftfahrzeugen gerade noch abgewickelt werden. Die ohne Netztrennung prognostizierte Verkehrsbelastung liegt mindestens beim doppelten Wert. Dies würde zwangsläufig zur Überbelastung des Verkehrsraums mit starken

Stauerscheinungen in der zentralen Innenstadt und an der Einmündung Breite Straße/Talstraße führen. Schon der Beschluss, den Ratsbürgerentscheid zuzulassen würde die Sinnhaftigkeit der durch den Kreis Mettmann gebauten Osttangente und der durch die Stadt Mettmann gebauten Seibelquerspange in Frage stellen und gefassten Beschlüssen im Kreistag und im Rat zuwiderlaufen. Das von beiden Gebietskörperschaften (Kreis und Stadt) angestrebte Ziel einer Entlastung der verkehrlichen Situation würde konterkariert werden. Städtebauliche Planung würde ad absurdum geführt. Der Stadt droht nicht nur ein Ansehensverlust, sondern ggf. auch Schadensersatz, weil alle vorherigen und aktuellen Baumaßnahmen mit Fördergeldern des Landes NRW bezuschusst worden sind. Hier drohen ggf. Rückforderungen der Zuschussgeber. Darüber hinaus kann nur durch die angestrebte Entlastung der Innenstadt die Einstufung der Innenstadt als Umweltzone mit den bundesrechtlichen Beschränkungen vermieden werden.