

**Billerbecker Straße:**

- **Verbesserung der Rad- und Fußwegführung**
- **Leitungsverlegung der Stadtwerke**



**05.02.2010**

---

## **Protokoll der Bürgerversammlung am 02. Februar 2010 im Sitzungssaal des Rathauses**

### **Teilnehmer:**

lt. beiliegender Teilnehmerliste

von der Stadt Coesfeld

Thomas Backes, 1. Beigeordneter  
Ludger Schmitz (Fachbereich 60)  
Holger Ludorf (Fachbereich 60)

von den Stadtwerken Coesfeld

Heinz Weißendorf  
Hubert Meinker  
Bernhard Büning

**Beginn:** 18.30 Uhr

### **1. Verbesserung der Rad- und Fußwegführung: Herleitung und Vorstellung der Planung**

Herr Backes begrüßt die erschienenen Bürgerinnen und Bürger und führt in das Thema ein. Er erläutert, dass die Rad- und Fußwegführung entlang der Billerbecker Straße schon sehr lange im Blickpunkt stehe. Bereits im Radwegkonzept aus dem 1998 seien die Schwachpunkte aufgezeigt und notwendige Verbesserungen erläutert worden. Herr Backes benennt die wesentlichen Bereiche, in denen es immer wieder Probleme mit der Sicherheit gibt:

- die Kreuzung Billerbecker Straße/Friedrich-Ebert-Straße
- die unübersichtliche Übereckführung zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Loddeallee
- die Einmündungen der Bergallee und der Abt-Molitor-Straße
- die schlechten Sichtbeziehungen im Bereich der Fegetasche
- die Eingangsbereiche der beiden angrenzenden Friedhöfe

Hier knüpft Herr Ludorf an, der die Problembereiche noch einmal im Detail vorstellt. Neben den genannten Punkten gehört hierzu auch die nicht ausreichende Breite der von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam genutzten Fläche. Anschließend erläutert er die rechtlichen Grundlagen, die sich mit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Herbst 2009 vor allem in Bezug auf den Radverkehr deutlich verändert haben. Als Schlussfolgerung lassen sich die drei folgenden Punkte festhalten:

- Die Voraussetzungen für die Anordnung eines benutzungspflichtigen Radweges liegen nicht vor.
- Die gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern ist nicht zulässig (benutzungspflichtiger Radweg) bzw. nicht zu empfehlen (nicht benutzungspflichtiger Radweg).
- Die Anordnung der Benutzungspflicht oder eines Benutzungsrechtes für den linken Radweg ist nicht zulässig.

Zieht man die Bestimmungen der StVO und der zugehörigen Richtlinien (hier: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RAST 06) zu Rate, so ist der Radverkehr bei der vorliegenden Verkehrssituation mit den Eckwerten

- zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
- mittlere Verkehrsstärke: 400 bis 740 Kraftfahrzeugen je Stunde
- Schwerlastanteil unter 6%

im Mischverkehr gemeinsam mit den Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn zu führen. Darüber hinaus gibt die RAST 06 die Möglichkeit, Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn zu markieren, wenn der Mischverkehr auf der Fahrbahn zwar verträglich ist, dem Radverkehr aber aus Gründen der Verkehrssicherheit eine eigene Fläche zugeordnet werden soll. Als Beispiel für einen solchen Schutzstreifen wurde ein Foto der Daruper Straße gezeigt. Aufgrund der Bedeutung der Billerbecker Straße als Haupttradwegeverbindung und als Schulweg hält die Verwaltung daher die Führung der Radfahrer auf einem auf der Fahrbahn markierten Schutzstreifen, der von Kraftfahrzeugen im Ausnahmefall überfahren werden darf, für die richtige Lösung.

Im Anschluss erläuterte Herr Ludorf die Planung, die grundsätzlich einen beidseitigen Schutzstreifen zwischen der Kreuzung Billerbecker Straße/Friedrich-Ebert-Straße und dem Verbindungsweg zur Osterwicker Straße südlich der Sitterstiege vorsieht. Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg wird aufgehoben, die Fläche würde in Zukunft alleine den Fußgängern und Rad fahrenden Kleinkindern zur Verfügung stehen. Das Parken am Fahrbahnrand ist im Bereich eines markierten Schutzstreifens nicht zulässig. Die heute vorhandenen Abstellmöglichkeiten entlang der Billerbecker Straße gegenüber dem Friedhof würden somit wegfallen. Darüber hinaus wurden die Bereiche vorgestellt, für die weitergehenden Maßnahmen geplant sind:

- Überleitung des von auswärts kommenden baulich angelegten Radweges auf die Fahrbahn in Höhe des Verbindungsweges zur Osterwicker Straße.
- Überleitung des stadtauswärts führenden Schutzstreifens gegenüber dem Verbindungsweg auf den vorhandenen Geh-/Radweg.
- Bau von zwei Mittelinseln beiderseits der Einmündung Bergallee.
- Direkte Führung der in der Verbindung Billerbecker Straße – Loddeallee fahrenden Radfahrer über die Kreuzung mit der Friedrich-Ebert-Straße. Vor der Lichtsignalanlage können sich die Radfahrer in vorgezogenen Aufstelltaschen sicher vor dem Kfz-Verkehr aufstellen.

Mit einem Blick auf die zukünftige Verkehrsführung wurden die Veränderungen für die einzelnen Verkehrsteilnehmer bewertet. Dabei ergeben sich insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer deutliche Verbesserungen:

- Eine sichere, für die Verkehrssituation angemessene und komfortable Führung des Radverkehrs.
- Wegfall der Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern im Längsverkehr (entlang der Billerbecker Straße), deutliche Verbesserung für Fußgänger, die sich ungestört auf dem Gehweg bewegen können.
- Weniger Konflikte für kleine Schulkinder, die sich zukünftig alleine mit den Fußgängern auf dem Gehweg bewegen.

Aber auch für den fließenden Kfz-Verkehr ergeben sich eher Vorteile, da durch den Wegfall der Abstellmöglichkeiten am Fahrbahnrand ein stetiger Verkehrsfluss gewährleistet ist. Die Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr wurden näher beleuchtet. Betroffen hiervon sind Anlieger bzw. deren Besucher, Friedhofsbesucher, die den Friedhof zur Grabpflege aufsuchen und Gäste von Beerdigungen. Als Stichpunkte können genannt werden:

- Wegfall eines ca. 180 m langen Streifens entlang der Billerbecker Straße als Parkmöglichkeit.
- In diesem Bereich werden in der Regel zwischen 1 und 5 Fahrzeuge abgestellt. Einige der Fahrzeuge können den Anliegergrundstücken zugeordnet werden.
- Die Betroffenheit der Anlieger ist zu relativieren, da sie verpflichtet sind, Stellplätze auf ihrem eigenen Grundstück in ausreichender Anzahl anzulegen. (Herr Backes ergänzte, dass alle Grundstücke mit einer Ausnahme die Möglichkeit bieten, ausreichende Stellplätze anzulegen. Die Ausnahme bildet das Mehrfamilienhaus gegenüber dem Friedhofseingang.)

- Friedhofsbesucher, die ein Grab in der Nähe der Billerbecker Straße aufsuchen wollen und nun auf dem Parkplatz an der Abt-Molitor-Straße parken, müssen höchstens 240 m zusätzlich zurücklegen.
- Vorgestellt wurden Möglichkeiten, die Verdrängung des ruhenden Verkehrs aufzufangen:
  - Bau von 8 Stellplätzen am Fahrbahnrand zwischen Bergallee und Friedhof
  - Ordnen des ruhenden Verkehrs durch Markieren von Stellplätzen auf der Abt-Molitor-Straße. Gleichzeitig könnte von der Abt-Molitor-Straße ein zusätzlicher Friedhofseingang geschaffen werden, um die notwendigen Wege der Besucher zu minimieren. Erste Gespräche mit der Zentralrendantur wurden bereits geführt.
- Das Verkehrsgeschehen rund um eine große Beerdigung ist völlig unabhängig von Maßnahmen auf der Billerbecker Straße. Hier spielt sich alles rund um den Parkplatz an der Abt-Molitor-Straße ab. Untersuchungen haben gezeigt, dass auch für einen solchen Fall in Zukunft weiterhin genügend Stellplätze zur Verfügung stehen.

Abschließend erläuterte Herr Ludorf das langfristige Ziel, die komplette Kreuzung Billerbecker Straße/Friedrich-Ebert-Straße umzugestalten. Zu den angedachten Maßnahmen gehört unter anderem der Rückbau der Dreiecksinseln. Ziel sind weitere deutliche Verbesserungen für Radfahrer und Fußgänger. Erste Gespräche mit den beteiligten Straßenbausträgern (Kreis Coesfeld, Landesbetrieb Straßenbau NRW) wurden bereits geführt.

## **2. Verbesserung der Rad- und Fußwegführung: Diskussionsergebnisse**

Die anschließende Diskussion lässt sich wie folgt zusammenfassen:

### **Radverkehr/Fußverkehr**

- Eine deutliche Mehrheit der Anwesenden befürwortet die vorgeschlagene Führung der Radfahrer über Schutzstreifen auf der Fahrbahn.
- Einige Teilnehmer äußern die Befürchtung, das Fahren auf der Straße könne zu gefährlich sein. Stattdessen sollte lieber der vorhandene Weg verbreitert werden und in Zukunft weiterhin als gemeinsamer Geh- und Radweg genutzt werden. Hierzu erklärte Herr Ludorf, dass die Befürchtungen zwar nachvollziehbar seien und auch ernst genommen würden. Die Erfahrungen hätten aber gezeigt, dass sie nicht begründet seien. Das Fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn sei für Radfahrer innerhalb der Einsatzgrenzen sogar sicherer, da sie sich ständig im Blickfeld des Kraftfahrers befänden. Voraussetzung für eine ausreichende Verbreiterung des heutigen Weges sei das Entfernen aller Bäume. Dies könne aber vor dem Hintergrund der beschriebenen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs nicht die richtige Lösung sein.
- Von einem Teilnehmer wurde vorgeschlagen, die Radfahrer stadtauswärts weiterhin auf dem heutigen Geh-/Radweg fahren zu lassen und nur stadteinwärts einen Schutzstreifen zu markieren. Dann könne auf der Friedhofsseite geparkt werden. Herr Ludorf erläuterte, dass auch ein einseitiger Schutzstreifen nicht zulässig wäre, wenn gleichzeitig auf der Fahrbahn geparkt wird. Der Begegnungsverkehr Pkw/Pkw wäre in diesem Fall nur unter Nutzung des Schutzstreifens möglich, so dass dieser regelmäßig überfahren würde. Des Weiteren berichtete er, dass die Gesamtmaßnahme mit mehreren Varianten im Arbeitskreis Nahmobilität diskutiert wurde. Dieser sprach sich für eine eindeutige Trennung von Fußgängern und Radfahrern und damit für beidseitige Schutzstreifen und reine Gehwege aus.
- Im Laufe der Veranstaltung wurde die Ansicht des Arbeitskreises Nahmobilität von mehreren Teilnehmern untermauert. Diese sprachen sich ausdrücklich für eine klare, durchgängige Lösung mit Schutzstreifen in beiden Fahrtrichtungen und einem reinen Fußweg vor dem Friedhof aus.
- Angeregt wurde, die Radwegeverbindung von der Stadtwaldallee zur Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Amtsgericht in jedem Fall auch nach einem Umbau der Kreuzung weiter zuzulassen.
- Kontrovers diskutiert wurde die Frage, ob die Führung auf der Fahrbahn zwischen Wallanlage und Friedrich-Ebert-Straße von den Radfahrern akzeptiert würde. Ein Teil der Anwe-

senden war der Ansicht, dies sei die sicherste und klarste Lösung. Der andere Teil der Anwesenden vertrat die Meinung, die Radfahrer würden weiterhin die Wege hinter dem Bordstein nutzen, da das Fahren auf der Loddeallee zu unkomfortabel sei (grobes Kopfsteinpflaster). Von der Wallanlage kommend sollten die Radfahrer zunächst wie heute auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt und erst direkt vor der Ampel in die Aufstelltasche geleitet werden. Die Verwaltung wandte ein, dass die Fahrbahn bis zur Wallanlage mit einer Schwarzdecke befestigt sei und daher problemlos auch von Radfahrern befahren werden könne, wird diesen Punkt aber noch einmal untersuchen.

- Ein Teilnehmer äußerte die Befürchtung, dass es bei der Einfädelung der Radfahrer in den fließenden Verkehr südlich der Sitterstiege zu Problemen kommen könnte. Eine bessere Lösung sähe er aber nicht. Herr Ludorf verdeutlichte noch einmal, dass durch die Veränderung der Fahrbahnbreite von 5,7 m auf 7 m in diesem Bereich eine sehr elegante und nahezu konfliktfreie Überleitung möglich sei, die weder Pkw-Führer noch Radfahrer in Bedrängnis bringt.
- Die Querungshilfen in Höhe der Bergallee wurden von allen Teilnehmern positiv beurteilt. Allerdings sprach man sich einhellig dafür aus, den Schutzstreifen im Bereich der Mittelinseln auch auf der Ostseite durchzuführen. Herr Ludorf erläuterte, dass die Mittelinseln hierfür schmaler gestaltet werden müssten. Er sagte eine Prüfung dieses Punktes gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßenbau zu.

### **Ruhender Verkehr**

- Eine deutliche Mehrheit der Anwesenden sieht den Wegfall der Parkmöglichkeiten vor dem Friedhof nicht als Problem an. Oberste Priorität müsse eine klare Führung der Radfahrer haben. Die Nachteile für den ruhenden Verkehr seien in Kauf zu nehmen.
- In diesem Zusammenhang wurde angeregt, auch auf die in der Planung vorgesehenen 8 zusätzlichen Stellplätze im Anschluss an die Einmündung der Bergallee zu verzichten. Als Grund wurde die unbefriedigende Führung des Schutzstreifens (kurze Verschwenkung) zwischen Mittelinsel und Stellplätzen genannt. Des Weiteren wurde auf die Konflikte zwischen aussteigenden Autofahrern und Radfahrern hingewiesen. Dieser Vorschlag wurde mehrheitlich befürwortet.
- Ein Anlieger vertrat die Meinung, dass durch die Friedhofsbesucher auf der Billerbecker Straße ein besonderer Platz mit einem sehr eigenen, urbanem Leben entsteht. Dies hänge auch unmittelbar mit den Parkmöglichkeiten zusammen. Hier würden sich Anlieger, Fußgänger und Friedhofsbesucher, die mit dem Auto gekommen sind, treffen und unterhalten. Daher sei es unverzichtbar, auch in Zukunft Stellplätze für Friedhofsbesucher auf der Billerbecker Straße bereitzuhalten.
- Angeregt wurde, den Parkplatz an der Abt-Molitor-Straße zu vergrößern, um auch bei großen Beerdigungen genügend Stellplätze anbieten zu können. Alternativ oder ergänzend könnte die vorhandene Parkbucht entlang der Abt-Molitor-Straße so gestaltet werden, dass sie zum „Schrägparken“ genutzt werden könnte und sich dadurch die Zahl der Stellplätze erhöht. Ebenfalls angeregt wurde, die Gräber entlang der Billerbecker Straße nicht zu belegen, um an dieser Stelle in Zukunft einen Parkstreifen (oder auch einen Radweg) anlegen zu können.
- Von einem Teilnehmer wurde kritisiert, dass einige der auf der Bergallee markierten Stellplätze direkt vor dem Grünstreifen lägen, so dass ein Beifahrer nicht aussteigen könne. Herr Ludorf stellte dar, dass die Markierungen gemeinsam mit der Kreispolizeibehörde und den Anliegern entwickelt wurden. Vorrangiges Ziel war die Verkehrsberuhigung. Hierfür ist ein versetztes Markieren der Stellplätze zwingend erforderlich. Daher wurde entschieden, den geschilderten Nachteil in Kauf zu nehmen. Ein Anlieger der Bergallee berichtete von der Zufriedenheit der Anlieger mit dieser Lösung. Die Verkehrssituation hätte sich deutlich verbessert. Er sprach sich ausdrücklich für die bestehenden Markierungen und gegen das Auspflastern des Grünstreifens aus.

### **Ampelschaltung**

- Die Ampelschaltung in der Kreuzung Billerbecker Straße/Friedrich-Ebert-Straße wurde als völlig inakzeptabel für Fußgänger und Radfahrer kritisiert.

### **Verbindung Osterwicker Straße – Billerbecker Straße**

- Von einigen Teilnehmern wurde gefordert, die Querspange zwischen Osterwicker Straße und Billerbecker Straße für den Kfz-Verkehr zu sperren. Diese würde häufig als Abkürzung genutzt, um die Ampelanlagen an der Friedrich-Ebert-Straße zu umfahren. Gerade wenn die Radfahrer zukünftig in diesem Bereich auf die Fahrbahn geleitet würden, wäre die Sicherheit der Radfahrer durch das hohe Verkehrsaufkommen gefährdet.
- Herr Ludorf erläuterte, dass die Sperrung der Querverbindungen zwischen Osterwicker Straße und Billerbecker Straße eine Maßnahme des Verkehrsentwicklungsplanes sei, diese aber mit einer sehr niedrigen Priorität versehen wurde.
- Herr Backes berichtete, dass dieses Thema auf Antrag der FDP-Fraktion vor nicht allzu langer Zeit (Ergänzung: in der Sitzung am 24.08.2005) im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen diskutiert wurde. Schließlich zog die FDP-Fraktion den Antrag zurück. Als Gründe wurden seinerzeit genannt:
  - Insgesamt gibt es drei Verbindungswege, die Sperrung eines Weges führt zu einer Verdrängung auf die anderen Wege. Bei den nördlicher gelegenen Wegen gibt es direkte Anlieger, die durch eine Steigerung des Verkehrsaufkommens betroffen wären.
  - Die Sperrung aller drei Verbindungswege führt zu einer Steigerung des innerörtlichen Verkehrsaufkommens und insbesondere zu einer Mehrbelastung der beiden Kreuzungen mit der Friedrich-Ebert-Straße.
- Herr Backes sagte zu, dass die Verwaltung diese Anregung dem Ausschuss im Zusammenhang mit den geplanten Maßnahmen noch einmal zur Beratung vorlegen werde.

### **Sonstige Meinungen/Anregungen**

- Das Geschwindigkeitsniveau auf der Billerbecker Straße ist nach Ansicht eines Anliegers im nördlichen Abschnitt zu hoch. Vorgeschlagen wurde eine Mittelinsel im Bereich der Abt-Molitor-Straße zur Temporeduzierung.
- Die Einmündung der Abt-Molitor-Molitor-Straße wird immer wieder widerrechtlich für Wendemanöver genutzt. Dringend seien Maßnahmen notwendig, mit denen dieses unterbunden werden könne.
- Angefragt wurde, ob auf der Billerbecker Straße eine Tempo 30-Zone eingerichtet werden könne. Herr Ludorf erläuterte, dass dies für die Billerbecker Straße als Landesstraße nicht möglich sei. Herr Schmitz ergänzte, dass auf solchen Straßen nur in Ausnahmefällen beim Vorliegen einer ganz besonderen Gefahrensituation punktuell eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet werden könne.
- Um die Gestaltung der Schutzstreifen zu dokumentieren, wurde während der Präsentation ein Bild der Daruper Straße gezeigt, in der entsprechende Schutzstreifen markiert wurden. Während der Diskussion wurde mehrmals angezweifelt, ob man die Daruper Straße mit der Billerbecker Straße vergleichen könne. Sicher sind beide Straßen in ihrer Funktion und Gestaltung nicht identisch. Mit dem Bild sollte aber auch kein Vergleich gezogen werden, sondern nur die Markierung des Schutzstreifens dokumentiert werden.

### **3. Leitungsverlegung der Stadtwerke: Vorstellung der Maßnahme**

Im Anschluss an die Diskussion stellte Herr Büning als Vertreter der Stadtwerke die geplante Leitungsverlegung mit den folgenden Eckpunkten vor:

- Anlass:
  - dringender Handlungsbedarf, die Gas- und Wasserleitungen zu sanieren
  - in diesem Zusammenhang werden auch die 10-kV-Leitungen erneuert
  - die Maßnahme erfolgt unter Berücksichtigung der Realisierung des Radwegkonzeptes der Stadt Coesfeld
- Sanierungsbereiche:
  - Beginn: Bereich Burgwall/Loddeallee
  - Ende: Höhe Schaltheus Nord im Bereich Deipe Stegge/Im Nonnenkamp

- Aufteilung in drei Teilabschnitte
  1. Burgwall/Loddealle bis Bergallee
  2. Bergallee bis Verbindungsweg (Wirtschaftsweg) zur Osterwicker Straße
  3. Verbindungsweg zur Osterwicker Straße bis Schaltheus Nord
- Zu verlegende Leitungssysteme, Angaben zum Tiefbau:
  - Gasleitung DN 200/150
  - Wasserleitung DN 150
  - 3 bzw. 4 10 kV-Leitungssysteme
  - erforderliche Grabenbreite: ca. 1,50m
- Beschreibung der Trassen, Erläuterungen zur geplanten Verkehrsführung:
  - Teilabschnitt 1: Burgwall/Loddealle bis Bergallee:
    - Verlegung überwiegend im Geh-/Radweg, stadtauswärts rechts
    - der Kreuzungsbereich Friedrich Ebert Straße/Billerbecker Str. wird im Horizontalbohrverfahren gekreuzt
    - vorgesehen ist eine halbseitige Straßensperrung teilweise mit einer Baustellenampelregelung
    - der Geh- und Radwegverkehr im Kreuzungsbereich der Friedrich-Ebert-Straße bleibt bestehen
  - Teilabschnitt 2: Bergallee bis Verbindungsweg zur Osterwicker Straße
    - Verlegung in der Fahrbahn, stadtauswärts links
    - geplant ist eine Vollsperrung für den Kfz-Verkehr, der Lkw-Verkehr wird weiträumig umgeleitet, Fuß- und Radwegverkehr wird möglich bleiben, ebenso der Anliegerverkehr
  - Teilabschnitt 3: Verbindungsweg zur Osterwicker Straße bis Schaltheus Nord
    - Verlegung der Gas-/Wasserleitungen bis zur Sitterstiege im Gehweg, stadtauswärts rechts
    - Verlegung der 10 kV-Leitungssysteme im Radweg, stadtauswärts links
    - Verkehrsführung: Gas-/Wasserleitung, halbseitige Sperrung, ggf. mit Ampelregelung; 10 kV-Leitungssysteme, ohne Straßensperrung jedoch mit Vollsperrung des Radweges
- Zeitlicher Ablauf:
  - Baubeginn: Voraussichtlich Anfang April 2010
  - Bauzeit: Insgesamt rund 9 Monate

#### **4. Leitungsverlegung der Stadtwerke: Diskussion**

Diskutiert wurde insbesondere die Verkehrsführung während der Bauzeit. Vorgeschlagen wurde unter anderem, die Abt-Molitor-Straße freizugeben (heute: Einbahnstraße in Richtung Bergallee), stattdessen die Billerbecker Straße voll zu sperren und die Bauzeit somit zu verkürzen. Herr Weißendorf erläuterte, dass die Möglichkeit einer Vollsperrung auch von anderen Faktoren abhängt. Genannt wurde hier z.B. die Aufrechterhaltung des Busverkehrs. Alle Maßnahmen der Verkehrsregelung müssten zunächst mit der Kreispolizeibehörde und der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt werden. Oberste Priorität besäße neben der Verkehrssicherheit aber auch eine möglichst kurze Bauzeit. Angesprochen wurde in diesem Zusammenhang noch einmal die Sperrung der Querverbindung zur Osterwicker Straße. Diese könne während der Bauzeit schon einmal getestet werden. Herr Büning erläuterte, dass voraussichtlich eine Einbahnstraßenregelung während der Bauzeit vorgesehen sei, um den Verkehr vor der Baustelle in Richtung Osterwicker Straße abzuführen.

gez. Holger Ludorf