

Sitzungsvorlage

für den **Rat der Stadt Billerbeck**

Datum: 09.02.2006

TOP: 2.2 öffentlich

Betr.: Entscheidung gemäß § 26 Abs. 6 Sätze 2 und 3 GO NRW über die Frage, ob dem Bürgerbegehren "proBaum" entsprochen wird

Bezug:

Höhe der tatsächl./voraussichtlichen **Kosten:**

Finanzierung durch Mittel bei der HHSt.:
Über-/außerplanmäßige Ausgabe in Höhe von Euro:
Finanzierungs-/Deckungsvorschlag:

Beschlussvorschlag:
Es ist darüber zu entscheiden, ob dem Bürgerbegehren entsprochen wird.

Sachverhalt:

Unter der Voraussetzung, dass die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens festgestellt wurde, hat der Rat gemäß § 26 Abs. 6 Sätze 2 und 3 GO NRW zu entscheiden, ob er dem Bürgerbegehren entsprechen will. Entspricht er ihm, so unterbleibt ein Bürgerentscheid. Entspricht der Rat ihm nicht, so ist innerhalb von drei Monaten ein Bürgerentscheid herbeizuführen.

Gemäß § 26 Abs. 6 Satz 4 GO NRW soll Vertretern des Bürgerbegehrens Gelegenheit gegeben werden, den Antrag in der Sitzung des Rates zu erläutern. Seitens der Verwaltung werden die Vertreter des Bürgerbegehrens entsprechend informiert und zur Ratssitzung eingeladen.

Als Grundlage für eine Entscheidung, ob dem Bürgerbegehren entsprochen werden soll, wird hiermit aus Sicht der Verwaltung nochmals die Sachlage aus heutiger Sicht dargestellt.

Aufgrund des schlechten Zustandes des nördlichen Gehweges an der Beerlager Straße sah die im Stadtentwicklungs- und Bauausschuss vorgestellte Planung vor, an der Grundstücksgrenze der Anlieger einen neuen Gehweg mit einer Breite von ca. 2,50 m anzulegen. Parallel angestellte Überlegungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer in Abstimmung mit dem Landesbetrieb ergaben damals, dass auf der heutigen Fahrbahn mit einer Breite von ca. 7,50 m beidseitig Angebotsstreifen für Radfahrer markiert werden könnten.

Diese Planüberlegungen wurden den Anliegern vorgestellt. Diese sprachen sich vom Grundsatz her nicht gegen die Erneuerung des Gehweges aus und akzeptierten

auch die Anlegung von Angebotsstreifen für Radfahrer unter der Voraussetzung, dass ein Be- und Entladen im Bereich dieser Streifen weiterhin möglich sein sollte. Dieses wäre nach einer bereits erfolgten Prüfung durch Beschilderung regelbar. Die Anlieger sahen jedoch einvernehmlich die Gefahr, dass auch ein neuer Gehweg in absehbarer Zeit wieder durch die Platanen beschädigt würde. Die Platanen würden bereits heute erhebliche Schäden an Gehweg, Straße und den Grundstücken verursachen und daher sollte überlegt werden, ob dann nicht eine umfassendere Lösung angestrebt werden sollte, bei der die vorhandenen Platanen beseitigt würden.

Verwaltungsseitig wurden in einer Sitzungsvorlage über das Ergebnis der Bürgerbeteiligung unterschiedliche Alternativen dargestellt, die sich bei einer Aufgabe der Platanen ergeben könnten. Auf die Sitzungsvorlage zu TOP 5 ö. S. des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses vom 25. Oktober 2005 wird verwiesen.

Nach den Beratungen und der Ankündigung des Bürgerbegehrens wurden weitere Überlegungen angestellt bzw. die früheren Alternativen konkretisiert. Eine fachliche Aussage des „Grundstücksnachbarn“ Landesbetrieb wurde eingeholt.

Entsprechend der o. a. Sitzungsvorlage stellen sich die denkbaren Alternativen danach wie folgt dar:

Die Alternativen sind in der Anlage als Schnitte an jeweils 2 Punkten der Beerlager Straße dargestellt. Die Lage der Schnitte ist auf dem beigefügten Lageplan dargestellt.

1. Alternative: Die Platanen werden erhalten, d. h. dem Bürgerbegehren wird entsprochen

Dann kann ein Gehweg mit einer Breite von 2,00 m – 2,50 m direkt an der Grundstücksgrenze neu angelegt werden.

Es wurde überprüft, ob das vorhandene Wurzelwerk die Gehweganlage beeinträchtigt. Dieses ist nicht erkennbar. Sollten allerdings Schäden in den nächsten Jahren auftreten, wird die Stadt Billerbeck die Kosten übernehmen müssen.

Der Landesbetrieb als Eigentümer und Baulastträger für die Fahrbahn und Radwege führt zu der derzeitigen Situation aus seiner Sicht aus, dass es keine Hinweise darauf gebe, dass die Standsicherheit der Platanen angezweifelt werden müsste. Für den Betrieb der L 506 sei daher aktuell keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit erkennbar. Diese Situation könne sich dann ändern, wenn durch bspw. erheblichen Wurzelwurf Aufwölbungen der Fahrbahndecke entstehen. Erkennbar seien z. Z. nur an zwei Stellen in ihrer Lage und Höhe erheblich veränderte Hochborde sowie leichte Aufwölbungen im Randbereich der Fahrbahn an drei Stellen im Stammbereich der Platanen; hier sei anzunehmen, dass das Wurzelwerk der Bäume die Ursache sei. Die Hochbordanlagen unterlägen in Ortsdurchfahrten der Baulast der Städte. Sollten die Schäden erheblich werden, werde der Landesbetrieb diese nachbarrechtlichen Beeinträchtigungen anmahnen und als Baulastträger verpflichtet sein, geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung eines verkehrlichen Zustandes der Fahrbahn einzufordern.

Bezüglich der Fahrbahnbreite führt der Landesbetrieb aus, dass diese nicht verringert werden könne. Bei Anlegung eines Radfahrstreifens auf der Südseite betrage sie nur noch 6,00 m. Eine ansonsten denkbare Verlagerung des Hochbords in den Fahrbahnbereich, um den Platanen mehr Raum zu geben, wird also vom Landesbetrieb abgelehnt.

An seiner Aussage, dass bei Erhalt der Platanen auf der Fahrbahn beidseitig ein Angebotsstreifen für Radfahrer markiert werden könnte, hält der Landesbetrieb nach nochmaliger Prüfung nicht mehr fest. Aufgrund der Aufwölbungen im Fahrbahnbereich sei die Markierung eines Angebotsstreifens auf der Nordseite der Beerlager Straße nicht mehr vertretbar. Er vermittele eine Sicherheit, die nicht gegeben sei, da Fahrradfahrer den Aufwölbungen in den Fahrbahnbereich hinein ausweichen würden. Auf Rückfrage wurde deutlich geäußert, dass auch ein oberflächliches Abfräsen der Oberfläche in den aufgewölbten Bereichen nicht mitgetragen würde.

2. Alternative: Die Platanen werden beseitigt, d. h. dem Bürgerbegehren wird nicht entsprochen

Bei Aufgabe der Platanen sind 3 Alternativen denkbar:

- a) Hier besteht zunächst die Möglichkeit, so zu verfahren wie unter 1. beschrieben. Auf der Fläche zwischen dem neuen Gehweg und dem Hochbord könnten dann neue großkronige Bäume angepflanzt werden. Da Schäden im Bereich der Fahrbahn dann abschließend behoben werden können, wäre die Markierung von Angebotsstreifen für Radfahrer beidseitig möglich.
- b) Unter Beibehaltung des Hochbords besteht auch die Möglichkeit, an der Grundstücksgrenze einen Gehweg anzulegen und daneben einen Radweg. Diese Alternative entspricht dem Beschluss des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses vom 25. Oktober 2005.
 Unter Berücksichtigung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen –ERA 1995– sollte bezüglich des Gehweges eine Breite von mind. 2,0 m eingeplant werden, der Radweg sollte einen Richtwert von 1,60 m nicht unterschreiten. Bei einer Breite von ca. 4,65 m im oberen Bereich (ca. 2/3 der Gesamtlänge) verbleibt dort nach Abzug auch des Hochbords ein Streifen (Schutz- und Grünstreifen) mit einer Breite von gut 90 cm. Bei der Auswahl möglicher Bäume bestehen daher deutliche Einschränkungen. Im unteren Bereich (ca. 1/3 der Gesamtlänge) wird der Streifen immer schmaler, sodass ein Grünstreifen kaum noch angelegt werden kann. Da auch der Raum für einen Sicherheitsstreifen für Radfahrer zuletzt nicht mehr zur Verfügung steht, wäre der Radweg bereits 30 – 50 m vor der Kreuzung auf die Fahrbahn zu führen und könnte dort als Angebotsstreifen zur Kreuzung geführt werden.
 Für diese Lösung würde sprechen, dass insbesondere den schwächeren, unsicheren Radfahrern ein sicheres Fahren auf dem Hochbord ermöglicht wird. Andererseits ist aufgrund des Gefälles von 3 – 4 % das Nebeneinander von Fußgängern und Radfahrern, die eine nicht unerhebliche Geschwindigkeit erreichen können, nicht ungefährlich. Aufgrund der Gefällesituation wäre eine weitere Verringerung der Soll-Mindestbreiten des Gehweges und des Radweges zugunsten einer breiteren Grünstreifens sicherlich kritisch zu sehen.
- c) Als dritte Alternative wäre denkbar, die Hochbordanlage aufzugeben und in Richtung Grundstücksgrenzen zu versetzen. Dann könnte auf dem Hochbord ein Gehweg mit einem Pflanzstreifen angelegt werden. Die Radfahrer könnten auf einem Radfahrstreifen parallel zur Fahrbahn geführt werden.
 Nach Vorabstimmung mit dem Landesbetrieb sieht dieser für die Fahrbahn eine erforderliche Breite von 6,00 m. Dieser Wert liegt zwischen der empfohlenen Breite von 6,50 m und dem Mindestwert von 5,50 m.

Unter Annahme der 6,00 m und zwei Radfahrstreifen von je 1,50 m Breite verbleiben auf dem Hochbord Breiten von insgesamt ca. 3,15 m im oberen Bereich und 2,20 m im unteren Bereich.

Bei dieser Lösung könnten ein Gehweg mit einer Breite von 2,00 m und ein Pflanzstreifen z. B. für eine Hecke mit Einzelbäumen im oberen Bereich angelegt werden. Der Pflanzstreifen würde im unteren Bereich auslaufen. Die Einzelbäume könnten bei stellenweiser Einengung der Gehwege größer gewählt werden als bei der Alternative b).

Diese Lösung mit dem Radfahrstreifen auch an der nördlichen Straßenseite hat den Vorteil, dass insbesondere der Konflikt zwischen Fußgängern und den aufgrund des Gefälles schnelleren Radfahrern vermieden wird. Andererseits bietet er den „schwächeren“ Radfahrern nicht die Sicherheit wie auf dem Hochbord. Zu bedenken ist auch, dass überall überlegt wird die großen Straßenquerschnitte stadtbildverträglicher umzubauen und eine Gliederung vorzunehmen. Die Verbreiterung der Fahrbahn um den Radfahrstreifen (d. h. um 1,50 m) geht genau in die andere Richtung und ist aus städtebaulicher Sicht sicherlich nicht vorteilhaft. Die Empfehlungen der ERA tendieren in Gefällesituationen, wie sie im Bereich der Beerlager Straße vorzufinden sind, eher zu einer Führung der Radfahrer auf dem Fahrbahnniveau.

Zu den Alternativen 2 b) und c) wäre der Landesbetrieb Träger der Straßenbaulast für den Radweg bzw. den Radfahrstreifen. Es wurde von dort geäußert, dass der Landesbetrieb im Interesse einer gemeinsamen Umsetzung der Veränderungen versuchen wird, die erforderlichen Mittel im Jahr 2007 bereitzustellen. Eine verbindliche Zusage besteht noch nicht.

Es ist darüber zu beraten und zu entscheiden, ob dem Bürgerbegehren entsprochen wird.

Sollte dem Bürgerbegehren nicht entsprochen werden und ein Bürgerentscheid nicht erfolgreich sein, so wären die Planungsalternativen 2 a) – c) weiter zu konkretisieren und eine Entscheidung unter Beteiligung des Landesbetriebes im zuständigen Ausschuss herbeizuführen.

i. A.

Gerd Mollenhauer
Fachbereichsleiter

Anlagen:

Lageplan

Querschnitte zu den einzelnen Alternativen