



Betreff: **Niederschrift über die Anliegerversammlung zum Ausbau der Massonneustraße zwischen der Straße „Zu den Alstätten“ und der „Gantweger Straße“**

Ort: **Saal des Kulturzentrums „Alte Landwirtschaftsschule“, Darfelder Straße 12, 48727 Billerbeck**

Zeit: **Montag, 08. Februar 2010, 19.00 Uhr bis 22.00 Uhr**

Teilnehmer: Herr Bach, Hydro-Ingenieure GmbH Osnabrück
 Herr Bartke, Hydro-Ingenieure GmbH Osnabrück
 Herr Mollenhauer, Stadt Billerbeck
 Herr Hoffmann, Stadt Billerbeck
 Frau Greving, Stadt Billerbeck
 Anlieger der Massonneustraße bzw. Ratsmitglieder laut beiliegender Anwesenheitsliste (Anlage 1)

Herr Mollenhauer begrüßt die Anlieger sowie die anwesenden Ratsmitglieder und stellt die Vertreter der Stadt Billerbeck sowie der Hydro-Ingenieure GmbH vor. Anschließend skizziert er die Entwicklung der Massonneustraße von einer einseitig anbaubaren Straße am Stadtrand zu einer beidseitig anbaubaren Straße, von der noch weitere Anliegerstraßen abzweigen. Gleichzeitig verweist er auf die große Breite des Straßenflurstücks und die daraus für die Planung resultierenden Besonderheiten.

Des Weiteren erläutert Herr Mollenhauer den Zeitplan hinsichtlich des Ausbaus, der vermutlich in 2010 erfolgen soll, sofern mit Verabschiedung des Haushalts 2010 die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Es wäre allerdings auch denkbar, dass sich die Maßnahme über 2 Haushaltsjahre erstreckt. Anschließend erläutert Herr Mollenhauer den geplanten Ablauf der heutigen Veranstaltung und übergibt das Wort an Frau Greving zur Vorstellung der beitragsrechtlichen Situation.

Frau Greving erläutert anhand der als Anlage 2 beigefügten Powerpointpräsentation die Ermittlung der von den Anliegern für den geplanten Ausbau voraussichtlich zu entrichtenden Beiträge. Dabei wird zunächst auf die in der Vergangenheit erfolgten Ausbaumaßnahmen und die dafür bereits gezahlten Beiträge eingegangen, um zu verdeutlichen, warum die Entscheidung für die Abrechnung des westlichen Gehweges nach den Vorschriften des BauGB und der übrigen Teileinrichtungen nach dem KAG erfolgt ist. Anschließend wird die Berechnung der Veranlagungsflächen skizziert und anhand eines Beispiels verdeutlicht. Die aufgrund der Kostenschätzung der Hydro-Ingenieure vorläufig kalkulierten Beitragssätze werden den Anliegern mitgeteilt mit dem Hinweis, dass sich z. B. aufgrund einer geänderten Planung oder des Ausschreibungsergebnisses Abweichungen ergeben können. Den Anliegern wird angeboten, die auf die jeweiligen Grundstücke entfallenden Beiträge in einem

persönlichen Gespräch zu erfragen. Sofern Schwierigkeiten bei der Entrichtung der Beiträge entstehen sollten, wird auf eine mögliche Zahlungserleichterung in Form einer Ratenzahlung oder Stundung unter Zahlung von Verzugszinsen hingewiesen, wobei diese Entscheidung allerdings durch den Fachbereich Finanzen zu treffen ist und entsprechende Unterlagen vorzulegen sind.

Anschließend werden Verständnisfragen der Anlieger geklärt und Wortmeldungen entgegen genommen.

Herr Keller verweist auf eine Bescheinigung der Stadt Billerbeck aus den 60er Jahren, womit erklärt wurde, dass die Straße hergestellt ist und keine weiteren Beiträge anfallen werden. Herr Mollenhauer erläutert, dass der vorhandene Straßenausbau auch dieser erstmaligen Herstellung entsprochen habe und dieses auch bei der aktuellen Beitragskalkulation und der Entscheidung für die Abrechnung nach dem KAG berücksichtigt worden sei. Allerdings gibt er zu bedenken, dass die Bescheinigung vermutlich zu Zeiten ausgestellt wurde, als das Kommunalabgabengesetz noch nicht existierte. Durch das KAG bestehe jetzt allerdings die Möglichkeit bzw. die Verpflichtung, für Erneuerungen, Verbesserungen etc. Straßenausbaubeiträge zu erheben.

Herr Genau bezieht sich auf die Klagen der Anlieger in den 80er Jahren gegen die Beitragserhebung für den Ausbau der Massonneustraße zwischen der Osterwicker Straße und der Straße Zu den Alstätten. Hier sei entschieden worden, dass nach dem damaligen BBauG abzurechnen sei. Herr Mollenhauer bestätigt dieses und weist darauf hin, dass diese Rechtsprechung berücksichtigt worden sei und deshalb auch über eine Abrechnung nach dem BauGB nachgedacht wurde. Hier hat man sich allerdings zugunsten des Vertrauensschutzes der Anlieger dafür entschieden, die Bestandskraft der Bescheide aus den 60er Jahren anzuerkennen und somit heute größtenteils nach dem KAG abzurechnen. Falls allerdings aufgrund einer Klage gegen die zukünftigen Bescheide das Gericht die Angelegenheit überprüft, könnte es durchaus sein, dass die Stadt Billerbeck aufgefordert wird, die gesamte Maßnahme nach dem BauGB abzurechnen.

Weitere Fragen zur Abrechnung in den 60er Jahren, z. B. von Herrn Frerick hinsichtlich der Abrechnungseinheit Zu den Alstätten, den Bankbürgschaften und der Widmung werden ebenfalls durch Herrn Mollenhauer beantwortet.

Frau Möllenbeck-Grützner erkundigt sich, wer festlegt, dass es sich bei der Massonneustraße um eine „Sammelstraße“ handelt. Herr Mollenhauer erläutert, dass die beitragsrechtliche Qualifizierung als Haupterschließungsstraße sich aufgrund der Nutzung / Funktion der Anlage ergibt.

Da zunächst keine weiteren Fragen vorliegen, schließt sich der Vortrag von Herrn Bach an.

Herr Bach erläutert anhand einer Powerpointpräsentation die möglichen Ausbauvarianten. Dabei geht er zunächst auf die örtlichen Gegebenheiten und die Ausgangssituation ein, die bei der Planung zu berücksichtigen sind (Lage der Versorgungsleitungen, Bedeutung der Verkehrsfunktion der Massonneustraße etc.) und dokumentiert den derzeitigen Zustand der Straße anhand von Fotos. Anschließend erläutert er die technischen Standards, die bei der Planung zu berücksichtigen sind. Insgesamt werden durch das Ingenieurbüro in Absprache mit der Stadt Billerbeck drei Ausbauvarianten vorgeschlagen, wobei eine asphaltierte Fahrbahn, gepflasterte Gehwege, Beleuchtungen und Entwässerungseinrichtungen sowie Grünstreifen bei allen Varianten vorhanden sind. Es wird ein Ausbau im Trennsystem favorisiert. Unterschiede bestehen allerdings in der Anordnung der Grünstreifen:

1. Grünstreifen in der Fahrbahnmitte
2. einseitiger Grünstreifen
3. Grünstreifen auf beiden Straßenseiten („Alleecharakter“)

Herr Bach unterstreicht, dass großzügige Grünstreifen geplant wurden, um trotz der breiten Straßenfläche Verkehrsberuhigungen zu erzielen und die Kosten zu reduzieren. Die Gesamtkosten belaufen sich für die vorgeschlagene Planung auf geschätzte 525.000 €. Für die Bauausführung werden planmäßig 4-5 Monate veranschlagt.

Im Anschluss an die Ausführungen von Herrn Bach schließt sich eine angeregte Diskussion über die vorgeschlagene Planung an. Da die zahlreichen Wortmeldungen der Anlieger teilweise gleichen Inhalts waren und zur Unterstützung der Vorredner erfolgten, wird hier darauf verzichtet, jede einzelne Wortmeldung wiederzugeben, sofern sie inhaltlich bereits vorgetragen wurde.

Frau Möllenbeck Grützner äußert massive Bedenken hinsichtlich der vorgeschlagenen Fahrbahnbreite von 5,50 m, die gewählt worden sei, um einen Begegnungsverkehr zwischen zwei Lkw zu ermöglichen. Es bestehe die Befürchtung, dass die Massonneustraße zu einer „kleinen Umgehungsstraße“ ausgebaut würde und dieses bewusst veranlasst würde. Herr Bach entgegnet, dass eine Haupterschließungsstraße diese Fahrbahnbreite vorgebe und erfordere und verweist darauf, dass generell eine Erlaubnis für Lkw bestehe, Haupterschließungsstraßen auch zu befahren.

Frau Feld unterstützt die Bedenken von Frau Möllenbeck Grützner und erkundigt sich, wer die Festlegung Haupterschließungsstraße getroffen habe. Nach ihrer Ansicht handele es sich um eine Wohnsammelstraße, die von der Nachbarschaft und vor allem von den Kindern gefahrlos genutzt werden solle, so dass eine Fahrbahnbreite von 5,50 m nicht erforderlich sei. Herr Mollenhauer erläutert, dass diese Fahrbahnbreite in den meisten Billerbecker Wohngebieten Standard sei. Wie bereits erläutert ergebe sich die Qualifizierung als Haupterschließungsanlage aus der Nutzung und der Funktion der Straße. Eine Entscheidung sei durch den entsprechenden Ausschuss zu treffen, dort werde auch über die Anregungen der Anlieger beraten werden.

Frau Feld erkundigt sich, ob denn die Nutzung der Straße durch den überregionalen Durchgangsverkehr (z. B. von Steinfurt nach Coesfeld) gewünscht sei. Sie weist außerdem darauf hin, dass der erste Abschnitt der geplanten Umgehungsstraße aus Richtung Coesfeld nach ihrem Kenntnisstand im Kreisverkehr Osterwicker Straße endet und daher befürchtet wird, dass die Massonneustraße dann noch verstärkter von Lkw etc. befahren werde, um den Anschluss an die K 13 n zu erhalten. Sie bezieht sich auf die Entwurfsplanung der Hydro-Ingenieure und erklärt, dass diese den Eindruck erwecke, dass insbesondere die Fahrbahnquerschnitte bewusst zugunsten des Durchgangsverkehrs gewählt wurden. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung seien ihr in zu geringem Umfang vorhanden. Ihre Aussage wird durch den Applaus der Anlieger unterstützt.

Herr Mollenhauer entgegnet, dass es eine Entscheidung der Politik sei, Verkehrsschilder mit dem Verbot der Durchfahrt für Lkw aufzustellen. Des Weiteren sei es gerade ein Anliegen der jetzigen Planung, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bereits durch die Baumaßnahme (Sinussteine, versetzte Fahrbahn, Einengungen) zu verwirklichen und nicht erst später durch das Aufstellen von Blumenkübeln etc.. Herr Bach unterstreicht, dass das erläuterte Trennsystem gerade zum Schutz der Fußgänger gewählt wurde. Die Fahrbahnbreite sei bewusst etwas breiter, damit der Begegnungsverkehr nicht auf die Gehwege ausweichen müsste. Außerdem ergänzt er zu seinen bisherigen Ausführungen,

dass viele Verschwenkungen innerhalb der Fahrbahn sowie Aufpflasterungen geplant seien, die verkehrsberuhigend wirkten.

Frau Möllenbeck Grützner trägt vor, dass ihrer Meinung nach vermutlich zu Gunsten der breiten Fahrbahn die Gehwege zu schmal geplant seien. Herr Bach erläutert, dass gerade die Mindestbreite für die ungehinderte Nutzung des Gehweges durch Mütter mit Kindern und Kinderwagen bei der Planung berücksichtigt wurde.

Herr Pernhorst erkundigt sich nach dem vorgeschriebenen Tempolimit. Herr Mollenhauer erläutert, dass weiterhin eine Tempo-30-Zone vorgesehen sei, eine Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen sei nicht vorgesehen.

Frau Hövener erkundigt sich nach den Anschlüssen des ausgebauten Teilstücks an die Straße Zu den Alstätten bzw. die Gantweger Straße. Herr Bach erklärt, dass im Bereich Gantweger Straße eventuell eine Aufpflasterung sowie ein Baumtor vorgesehen seien, die ebenfalls verkehrsberuhigend wirken sollen. Zudem weist er darauf hin, dass in Tempo-30-Zonen generell das Parken auf der Fahrbahn erlaubt sei, sofern keine Behinderung entsteht. Hierdurch werde ebenfalls zur Verkehrsberuhigung beigetragen. Im Bereich Zu den Alstätten sei eine Aufpflasterung in der Fahrbahnmitte vorgesehen, die allerdings überfahrbar sei.

Frau Nagorsnik-Höing erkundigt sich erneut, wer den Straßentyp definiert, Herr Mollenhauer verweist wieder auf die Funktion der Straße, wonach sich dieser ergebe. Ein „Abschließen“ der Straße z. B. durch Poller sei aufgrund der Lage der Massonneaustraße und der angrenzenden weiteren Anliegerstraßen nach seiner Auffassung nicht möglich und würde zu Mehrbelastungen anderer Erschließungsstraßen führen.

Herr Grützner unterstreicht nochmals, dass die Fahrbahn verkleinert werden sollte, da die zahlreichen Straßeneinmündungen zur Begegnung der Lkw ausreichen. Zudem sollte generell der Lkw-Verkehr verboten werden. Herr Hoffmann gibt zu Bedenken, dass eine schmalere Fahrbahn zu einer erhöhten Beanspruchung dieses Bereichs führe und somit auch eine kürzere Haltbarkeit verursache.

Frau Möllenbeck Grützner erkundigt sich nach der weiteren „Verarbeitung“ der vorgebrachten Bedenken und der weiteren Beteiligung der Anlieger. Es wird erläutert, dass die Äußerungen in die Niederschrift aufgenommen werden und diese den politischen Gremien bei den weiteren Beratungen vorgelegt wird. Es wird vereinbart, die schriftlich formulierten Anträge der Anlieger als Anlage zur Niederschrift zu nehmen (Anlage 3).

Herr Koslowski-Feld unterstreicht nochmals die Bitte der Anlieger, dass alle Anregungen / Bedenken in Ruhe gewürdigt werden sollen und regt an, einen zweiten Termin für eine Anliegerversammlung anzuberaumen, der vor der Entscheidung durch die Politik stattfinden soll.

Frau Möllenbeck Grützner äußert den Wunsch, an der Sitzung der entsprechenden politischen Gremien mit Rederecht teilnehmen zu können. Dieses wird von Herrn Mollenhauer als schwierig angesehen. Er unterbreitet daher den Vorschlag, die Planung im Vorfeld gemeinsam vorzubereiten. Auch Herr Bach unterstützt diesen Vorschlag und bietet an, die Anregungen der Anlieger in den Planungsentwurf einzuarbeiten und dann gegebenenfalls eine erneute Anliegerversammlung durchzuführen. Herr Mollenhauer ergänzt, dass kein Zeitdruck hinsichtlich des Ausbaus bestehe und schlägt vor, dass die Anlieger „Sprecher“ benennen sollten, die dann die Interessen der Mehrheit der Anlieger

vertreten und gegenüber der Stadt in einem gemeinsamen Arbeitsgespräch mit den Hydro-Ingenieuren formulieren.

Frau Feld und Frau Möllenbeck Grützner erklären daraufhin, dass sie ein Treffen aller Anlieger (Anlieger der Sackgasse wurden versehentlich nicht angesprochen) organisiert hatten. Hierzu seien ca. 25 Anlieger erschienen, die gemeinsamen Ergebnisse hat man schriftlich fixiert (siehe Anlage 3).

Herr Mollenhauer fasst zusammen, dass der Tenor der Anregungen der Anlieger, dass die Fahrbahnbreite als zu groß angesehen werde und große Bedenken bestehen, dass die Massonneustraße zu einer Durchgangsstraße mutiere, angekommen sei. Er schlägt daher nochmals vor, dass ein Treffen mit den Sprechern stattfinden sollte, da eine Klärung von Detailfragen zum Ausbau in einem zu großen Rahmen nicht effektiv sei. Er werde dem Ausschuss mitteilen, wie weiter vorgegangen werde und dass eine zweite Anliegerversammlung gewünscht sei.

Frau Feld formuliert nochmals die Bedenken / Anregungen der Anlieger, die der Anlage 3 zu entnehmen sind und im Wesentlichen folgende Punkte betreffen:

- der vorhandene Durchgangsverkehr soll unterbunden werden
- die Massonneustraße soll keine Verbindung zwischen geplanter Umgehung und K 13 n werden
- Fahrbahnbreite 5,50 m ist nicht erforderlich
- die besondere Lage der Massonneustraße (Verbindung Osterwicker Straße / Darfelder Straße) soll berücksichtigt werden
- Verkehrsberuhigung durch parkende Autos ist nicht ausreichend
- Kosten sind zu minimieren
- Stärkung der Aufenthaltsfunktion im Straßenraum
- größere Berücksichtigung der Belange der Fußgänger, breitere Gehwege
- weitere gestalterische Ausstattung der Straße, z. B. Bank im Bereich der Weiden
- bessere Übergangsmöglichkeiten für Fußgänger in der „Längsrichtung“ der Massonneustraße (Richtung Gantweger Straße und Zu den Alstätten)
- Ausschluss der Variante „Mittelstreifen“
- evtl. Anlegung von Parkbuchten

Herr Bach bedankt sich für die vielen Anregungen von Frau Feld und schlägt erneut vor, diese in die Planungen einfließen zu lassen. Es wird vereinbart, dass Frau Feld als Ansprechpartnerin für die Anlieger auftritt.

Es wird übereinstimmend festgestellt, dass die Variante mit dem Grünstreifen in der Fahrbahnmitte nicht von den Anliegern gewollt sei und verworfen werden könnte.

Herr Große Gehling äußert, dass grundsätzlich beidseitige Grünstreifen mit einer relativ niedrigen Bepflanzung favorisiert werden.

Herr Vier erklärt, dass er eine Photovoltaikanlage plant und daher Bedenken gegenüber einer Bepflanzung mit einem Baum im entsprechenden Bereich hat. Auch Herr Koslowski-Feld unterstreicht, dass er eine Berücksichtigung der Bedürfnisse der Anlieger, insbesondere auch der Einzelbedürfnisse, wünscht. Herr Hoffmann entgegnet, dass auch während der Baumaßnahme vor Ort noch Details besprochen werden können und Änderungen möglich sind.

Auch Herr Pernhost bittet darum, hinsichtlich seines unbebauten Grundstücks es sich momentan noch offen halten zu dürfen, auf welcher Seite er die Zufahrt anlegt.

Frau Pliete erkundigt sich, ob Absenkungen in den Bereichen der Grundstückszufahrten erfolgen. Herr Mollenhauer entgegnet, dass dieses bei den vorgeschlagenen Rundborden nicht erforderlich sei, da diese bequem überfahren werden können.

Auf die Nachfrage von Herrn Rensing, ob es eine Planung für den Ausbau des weiteren Verlaufs der Massonneustraße bis zur Darfelder Straße gebe, entgegnet Herr Mollenhauer, dass dafür keine Planungen existieren, es seien auch keine Gelder anderer Fördertöpfe dafür vorhanden.

Herr Frerick gibt noch zu bedenken, dass die geplante Auspflasterung im Bereich der Kreuzung Zu den Alstätten zu gering sei.

Herr Ahlers fragt nach, ob eine „Funktionsänderung“ in eine Anliegerstraße zu erhöhten Beiträgen führen könnte. Dieses wird grundsätzlich bejaht.

Nachdem keine weiteren Fragen gestellt werden und die Anlieger sich mit der weiteren Vorgehensweise (Treffen einer Arbeitsgruppe mit von den Anliegern zu bestimmenden Sprechern, Ansprechpartnerin für die Stadt Billerbeck ist Frau Feld, erneute Anliegerversammlung mit Vorstellung der geänderten Planung) einverstanden erklärt haben, bedankt Herr Mollenhauer sich für das Engagement und die konstruktive Mitarbeit der Anlieger und schließt die Versammlung.

Billerbeck, 10.02.2010

i. A.

Jutta Greving

Anlage 3

zur Niederschrift über die Anliegerversammlung zum Ausbau der Massonneustraße zwischen der Straße „Zu den Alstätten“ und der „Gantweger Straße“

Ergebnisprotokoll der Versammlung der Anwohner der Massonneustraße am 07.02.2010

Wir haben uns mit dem Vorentwurf zum geplanten Umbau der Massonneustraße befasst. Dabei sind wir zu folgenden Ergebnissen gekommen.

Konsens bestand zu folgenden Punkten:

- die Massonneustraße soll für den bereits vorhandenen Durchgangsverkehr durch verkehrsberuhigende Maßnahmen unattraktiv gemacht werden.
- Wir haben Sorge, dass sich der Durchgangsverkehr in der Massonneustraße durch das neu hinzu kommende Baugebiete an der Osterwicker Straße in Zukunft noch weiter verstärken wird.
- Besonders beunruhigt sind wir durch die mögliche Fertigstellung des westlichen Teils der Umgehungsstraße K13n bei Nichtfertigstellung des Anschlusses im Bereich Gantweg bis zur Darfelder Straße. (Gibt es diesbezüglich ein Konzept zur Lenkung des Verkehrs für diesen Fall?)
- Vor diesem Hintergrund aber auch im Vergleich mit Straßen in der Umgebung (Zu den Alstätten, Verlängerung der Massonneustraße und über die Massonneustraße hinaus Richtung Coesfeld) halten die meisten von uns eine Regelfahrbahnbreite von 5,50 m für überdimensioniert, und möchten durch bauliche Maßnahmen sicher stellen, dass auch in Zukunft kein weiterer überregionaler Durchgangsverkehr die Massonneustraße als Abkürzung benutzt. (Fahrbahnbreite so gering wie möglich und so breit wie unbedingt nötig)
- Verkehrsberuhigung durch parkende Autos stellt in Zusammenhang mit der geplanten Fahrbahnbreite von 5,50 m für die Mehrheit kein ausreichendes Mittel dar.
- Wir machen uns Sorgen um die Kosten, die durch den Umbau auf uns zukommen werden. Wir sehen den Vorentwurf als Bemühen der Verwaltung, die Kosten so gering wie möglich zu halten, - was wir natürlich begrüßen.
- Bei diesem Versuch sind nach unseren Erfahrungen mit der konkreten Situation die Belange der Fußgänger und der Anwohner bezüglich ihrer Nutzungsansprüche an die Straße nicht hinreichend berücksichtigt.
- Es gibt über die gesamte Länge der Straße gleichmäßig verteilt zu wenig sichere Parkflächen im öffentlichen Raum
- Viele möchten breitere (2,00 m – 2,50 m) Gehwege und mehr Sicherheit auf den Gehwegen durch Hochborde, bzw. Grünstreifen als Sicherheitszone zwischen Gehwegen und Fahrbahn.
- Die Mehrheit bevorzugt das geregelte Parken in Parkstreifen oder Parkbuchten in Kombination mit Baumpflanzungen, weil es den KFZ-Verkehr im Straßenbild weniger dominant erscheinen lässt und übersichtlicher und sicherer ist.
- Gleichzeitig stellt sich die Frage nach der Erhöhung der Kosten durch solche Maßnahmen. Wir benötigen hierzu mehr Detailinformationen und differenzierte Kostenvergleiche, um abschließend beurteilen zu können, welche Variante nach

**Anwohner der Massonneustrasse / Billerbeck im Bereich zwischen den
Strassen
„Zu den Alstätten“ und „ Gantweger Strasse“**

An den Rat der Stadt Billerbeck
- Stadtentwicklungs- und Bauausschuss -

Billerbeck, 07.02.2010

Ausbau der Massonneustrasse zwischen der Strasse „Zu den Alstätten“ und der
„Gantweger Strasse“

**Antrag der Anwohner über eine qualifizierte und aktive Beteiligung der
Anwohner in folgenden Punkten:**

- Die Anwohner wünschen ausdrücklich, dass in der Bürgeranhörung vom 08.02.2010 keine endgültigen Entscheidungen über den Ausbau des angegebenen Strassenabschnittes getroffen werden.
- Die Anwohner stellen den Antrag an den entsprechenden Stadtentwicklungs- und Bauausschusssitzungen teilzunehmen und dort das Rederecht zu erhalten, in denen der Ausbau des angegebenen Strassenabschnittes zur Sprache kommt. Es besteht der ausdrückliche Wunsch die Möglichkeit zu bekommen die Sicht der Anwohner dort konstruktiv darstellen zu können.
- Weiterhin besteht der ausdrückliche Wunsch gegebenenfalls eine zweite Bürgerversammlung einzuberufen, um Änderungen im Plan und dessen Konsequenzen neu zu besprechen.
- Wir wünschen, dass alle von den Anwohnern eingereichten Unterlagen, die am 08.02.2010 und/oder später vorgelegt und erklärt wurden oder werden, dem Protokoll beigelegt werden.

Wir wünschen uns allen ein gutes Gelingen und gute Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen

Billerbeck, 07.02.2010

Anregungen und Bedenken zum Planungsentwurf Umbau der Massonneauststraße zwischen den Straßen Zu den Altstätten und Gantweger Straße

Unterzeichner

Name, Vorname	Adresse in 48727 Billerbeck	Unterschrift	Datum
Niedhof, Christel	Massonneaust. 51	C. Niedhof	07.02.10
AB, Lisa	Massonneaust. 60	L. AB	7.2.10
Ahrens, Petra	Massonneaust. 54	P. Ahrens	07.02.10
Höing, Georg	Massonneaust. 65	G. Höing	8.2.10
Nagorsnik-Höing, M.	"	M. Nagorsnik-Höing	7.2.10
Kolman, Ella	" 51a	E. Kolman	"
Gera, Kurt	" 85	K. Gera	"
Ballmann, Olona	" 60	O. Ballmann	7.2.10
Rensing, Janine	" 87	J. Rensing	7.2.10
Große Götling, Jürg	Braunweg 37	J. Große Götling	07.2.10
Martin, Theresia	Massonneaust. 60	T. Martin	7.2.10
Anette Möllerbach-Grünzow	Massonneaust. 44	A. Möllerbach-Grünzow	07.02.10
Annette HÖVENER	MASSONNEAU 59	A. Hövener	7.2.10
Rechtild Schenke	Massonneaust. 53	R. Schenke	7.2.10
Junker, Schenke	"	S. Junker	7.2.10
Fam. Maubert	Massonneaust. 55	F. Maubert	7.2.10
Elke Schröder	Massonneaust. 57	E. Schröder	07.02.10
Alexis Freylich	" 82	A. Freylich	7.2.10
Bernhard Schröder	Massonneaust. 57	B. Schröder	07.02.10
Michaela Klose	Massonneaust. 55	M. Klose	7.02.10
Klose, Reinhold	Massonneaust. 55	R. Klose	07.02.10
Vier, Dieter	Massonneaust. 63	D. Vier	07.02.10
Felix Lobe	Massonneaust. 52	F. Lobe	07.2.10
Keller, Paul	Massonneaust. 48	P. Keller	08.02.10
Götzner, Martin	Massonneaust. 44	M. Götzner	08.02.10
Kosowski, Wolfgang	Massonneaust. 57	W. Kosowski	8.02.10

Anwohner der Massonneustraße
c/o.
Lioba Feld
Massonneastr. 52
48727 Billerbeck

Anette Möllenbeck Grützner
Massonneastr. 44
48727 Billerbeck

08.02.2010

Bürgerantrag an die Stadt Billerbeck

Anregungen und Bedenken zum Planungsentwurf *Umbau der Massonneustraße zwischen den Straßen Zu den Altstätten und Gantweger Straße*

Die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner stellen den Antrag, dass die uns vorgelegten Planungsentwürfe zum Ausbau der Massonneustraße in Billerbeck als erste Diskussionsgrundlage behandelt werden und weitere Konkretisierungen und Veränderungen nur unter Berücksichtigung nachfolgender *Forderungen*, *Ziele* und deren *Begründung* vorgenommen werden.

Forderungen

- Prozessorientierte Bürgerbeteiligung
- qualifizierte Beteiligung von Betroffenen bei der Erhebung von Entwurfsgrundlagen
- Einrichtung eines Runden Tisches, um von der Stadt formulierte Planungsbedarfe mit den Planungsbedürfnissen der Anwohner durch eine kooperative Planungsbeteiligung zu verknüpfen
- Beschlussfassung zur Planung in den Gremien erst nach hinreichender qualitativer Beteiligung von Anwohnern unter Berücksichtigung gemeinsam formulierter, konkretisierter und geprüfter Planungsvorgaben

Ziele und Maßnahmen

- dauerhafte Verhinderung von überregionalem Durchgangsverkehr
- dauerhafte Verhinderung von LKW-Verkehr (abgesehen von gelegentlich notwendigem LKW - Verkehr wie Müllfahrzeuge, Feuerwehr, Zulieferung für die Anwohner der Straße z.B. bei Umzug, Umbau,...)
- wirksame Verringerung des regionalen gebietsfremden Durchgangsverkehrs
- wirksame Verringerung der Durchfahrtsgeschwindigkeit
- Erhaltung und Steigerung der sozialen Brauchbarkeit und der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Straßenraumes
- Verbesserung des baulichen Zustandes der Straße und des vorhandenen Gehwegs
- Schaffung eines zweiten Gehweges auf der später angebauten Straßenseite
- Minimierung der Kosten für Erstellung, Erhaltung und Pflege der Straße
- Minimierung der Fahrbahnbreiten auf das jeweils erforderliche Mindestmaß zur dauerhaften und wirksamen Verhinderung von Überregionalem Durchgangsverkehr, unnötigem LKW-Verkehr und Gebietsfremdem Durchgangsverkehr sowie zur Verringerung der Durchfahrtsgeschwindigkeit
- Erhalt und Aufwertung städtebaulich markanter Punkte zum Wohl der Allgemeinheit (Weide und Birken an den Kreuzungsbereichen Zu den Altstätten und zum Gantweg)
- Verbesserung der Sicherheit der Fußgänger in den Anschlußbereichen der Gehwege an den Kreuzungen quer und längs zur Massonneustraße

- Erhaltung der Übersichtlichkeit des Straßenraumes
- Vermeidung von unnötiger zusätzlicher Lärmbelästigung durch verkehrsberuhigende Maßnahmen (z.B. Aufpflasterungen, Bodenschwellen)
- Verbesserung der Situation für Fußgänger durch ausreichend breite Gehwege 2,5 m
- Fassung und Gestaltung des weiten Straßenraumes durch pflegeleichte Grünpflanzungen unter Berücksichtigung der zukünftigen Nutzungsmöglichkeit der Dachflächen für Photovoltaikanlagen und unter Berücksichtigung des vorhandenen Baumbestandes im öffentlichen und privaten Straßenraum
- Bildung von Abschnitten zur optischen Verringerung der Länge der Straße
- Schaffung von ausreichenden Parkflächen im öffentlichen Raum in Verbindung mit Baumpflanzungen und Parkbuchten über die gesamte auszubauende Länge der Straße
- Trennung von Gehweg und Fahrbahn zur Erhöhung der Sicherheit des längslaufenden Fußgängerverkehrs durch pflegeleichte Grünstreifen und Hochborde

Begründung

Die **Massonneustraße** ist auf Grund ihrer geschichtlichen Entwicklung und den zahlreichen unterschiedlichen Nutzungsansprüchen, die auf ihr lasten, nicht eindeutig einzuordnen. Sie liegt von ihrer Charakterisierung und den typischen Randbedingungen und Anforderungen (nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 06) **zwischen Wohnweg, Wohnstraße und Sammelstraße**.

Abgesehen vom oberen Teil zwischen dem Gantweg und der Darfelderstraße, der nicht Gegenstand der o.g. Umbaumaßnahme ist, liegt sie in einem reinen Wohngebiet. Gleichzeitig wird sie durch **gebietsfremden** und **überregionalen Durchgangsverkehr** belastet.

Darüber hinaus ist zu erwarten, dass die mögliche Fertigstellung der westlichen Entlastungsstraße **K13n** den **Druck auf das Wohngebiet** durch überregionalen Durchgangsverkehr in absehbarer Zukunft noch **drastisch verstärken** wird.

Durch den detaillierten **Vorentwurf** seitens der Verwaltung mit seinen drei alternativen Ausbauvarianten liegt uns eine erste **Diskussionsgrundlage** vor, um mögliche positive und negative Auswirkungen von bevorstehenden Veränderungen in unserer Straße zu beurteilen.

Wir haben den Vorentwurf studiert und festgestellt, dass wir die vorliegende umfangreiche Planung der Verwaltung in Zusammenarbeit mit dem Osnabrücker Planungsbüro Hydro-Ingenieure aus unserer Sicht und unserer langjährigen Erfahrung mit der konkreten Situation dringend ergänzen müssen, damit die Wohnqualität unserer Straße erhalten bzw. verbessert werden kann.

Wir befürchten eine weitere Belastung des Wohngebietes durch zunehmenden gebietsfremden Verkehr, den der geplante Ausbau nach dem derzeitigen Vorentwurf nach sich ziehen könnte (Verbreiterung der Fahrbahn von 4,20 m auf 5,50 m, für durchfahrenden Kfz-Verkehr einladende Eingangssituationen an den Kreuzungen Massonneustraße / Zu den Alstätten und Massonneustraße / Gantweg bzw. Gantweger Straße.)

1. Verkehrliche Merkmale

1.1 Verkehrliche Merkmale: KFZ-Verkehr

1.1.1 Erschließungsfunktion

Als **Wohnweg und Wohnstraße** dient sie der Erschließung der anliegenden Grundstücke.

Als **Sammelstraße** führt sie einen Teil des Verkehrs der angrenzenden Wohnstraßen Kolpingstraße, Brunnenweg und Kohkamp zum Gantweg und zur Gantweger Straße, bzw. zur Straße Zu den Alstätten. In ihren Verlängerungen führt sie den Verkehr aus den angrenzenden Wohnstraßen zur Osterwicker bzw. Darfelder Straße.

Ursprünglich als reine einseitig angebaute Anwohnerstraße im Zusammenhang mit dem 1962 erschlossenen Wohnbaugebiet Zu den Alstätten geplant, führt sie neuerdings einen Teil des Verkehrs aus dem neuen Baugebiet Am Sandbrink aus der Ludger Hölker Straße zu den eben erwähnten übergeordneten Straßen. Im unteren Bereich der Massonneustraße waren bereits die Baugebiete Brockmannweg und Kettelerstraße hinzugekommen.

1.1.2 Verbindungsfunktion und Verkehrsbelastung

Durch den Ausbau des unteren Teils der Massonneustraße wurde sie zu einer **Verbindungsstraße** zwischen Darfelderstraße und Osterwicker Straße an einem Punkt, der zudem eine direkte Verbindung nach Coesfeld darstellt.

Damit begann die **Belastung des Wohngebietes durch überregionalen Verkehr**, obwohl durch bauliche Elemente eine Beruhigung des Verkehrs beabsichtigt war.

Durch **Erschließung weiterer Baugebiete** im Norden der Stadt und den Bau der **Umgehungsstraße K13** wuchs die Belastung des Gebietes durch gebietsfremden und überregionalen Durchgangsverkehr. (Coesfeld – Steinfurt) Diese Tendenz wird durch das jüngst erschlossenen Baugebiete „Am Sandbrink“ noch weiter verstärkt.

Eine mögliche **Fertigstellung der westlichen Entlastungsstraße K 13n** in naher oder ferner Zukunft, zumal bei wahrscheinlicher gleichzeitiger Nichtfertigstellung des Anschlußteils über den Gantweg bis zur Darfelder Straße **könnte dramatische Auswirkungen für die Anwohner der gesamten Massonneustraße und der angrenzenden Baugebiete haben. Dies gilt es zu verhindern!**

Nachdem die zahlreichen **Baumaßnahmen** auf der und um die Massonneustraße nun weitgehend **abgeschlossen** sind und eine relative Ruhe (keine weitere Belastung durch Baufahrzeuge) eingeleitet ist, kann man jetzt eine **Bestandsaufnahme der tatsächlichen Verkehrsbelastung** machen, die notwendigen und gewollten von den überflüssigen und unerwünschten Verkehrsflüssen trennen und **Konzepte zur Beruhigung des Gebietes entwickeln.**

1.2. Verkehrliche Merkmale: Fußgängerverkehr, Radverkehr

1.2.1 Erschließungsfunktion und Verbindungsfunktion

Der Massonneustraße kommt eine **bedeutende Rolle als Erschließungs- und Verbindungsstraße für Fußgänger und Radfahrer aus der Straße und den angrenzenden Baugebieten** zu. Eltern und Großeltern gehen mit ihren kleinen Kindern zum Kindergarten oder zu den Tieren der nahegelegenen Bauernhöfe am Gantweg und dem oberen Teil der Massonneustraße, Schulkinder gehen gemeinsam zur Schule, zum Bus oder zum Zug, Bewohner aller Altersgruppen nutzen die Straße auf ihrem Weg zum Supermarkt, zur Kirche, zum Freibad, in die Stadt, zum alten und zum neuen Friedhof, zur Bushaltestelle oder zum Bahnhof. Die Straße wird täglich von Spaziergängern mit Kindern und Hunden, von Joggern und Nordic-walkern genutzt und besonders an den Wochenenden trifft man hier Touristen und einheimische Spaziergänger, die den Gantweg und das Waldgebiet an der Weißenburg zur Naherholung nutzen. Radfahrer kreuzen die Straße auf ihren Radwanderwegen an der Straße Zu den Alstätten und am Gantweg.

1.3 Verkehrliche Merkmale: Ruhender Verkehr

Die Menschen in der Massonneustraße sind kommunikativ. Familien mit zwei und mehr Kindern sind keine Seltenheit und **es gibt an allen Stellen der Straße im Jahresverlauf rege Besuchstätigkeiten** von Freunden, Bekannten und weggezogenen Familienmitgliedern, die einen **erhöhten Bedarf an Stellplätzen für den Ruhenden Verkehr auch außerhalb der privaten Grundstücke** nach sich ziehen. Außerdem gibt es eine Reihe von Grundstücken mit sehr tiefen Auffahrten, auf denen zwei Pkws Platz finden. Im Verlauf des Tages erweist es sich dabei als praktisch, wenn ein Wagen vorübergehend auf einem anderen Stellplatz abgestellt werden kann, um unnötiges Rangieren zu ersparen.

Darüber hinaus kommt es bei großen Beerdigungen am neuen Friedhof immer wieder zu einer **Belastung des Parkraumangebotes der Massonneustraße durch Gebietsfremden Verkehr**. Bisher bot die multifunktionale Grün-/Schotterfläche der Massonneustraße ausreichenden Parkraum für alle Gelegenheiten. Da sich die Parkflächen durch den Umbau drastisch reduzieren werden, ist ein **erhöhter Bedarf an Parkplätzen am neuen Friedhof zu erwarten**.

2. Städtebauliche Merkmale

2.1 Gebietscharakter

2.1.1 Historische Entwicklung

Der genannte Bereich der Massonneustraße wurde als Ganzes nicht so geplant und bebaut, wie wir ihn heute vorfinden. **Zunächst war eine Wohnbebauung nur an der zur Stadt zeigenden Straßenseite geplant**. Die gegenüberliegende Seite wurde als Weide (und Sandgrube für das Baugebiet) genutzt (Bauer Brinkmann) und war durch eine Pappelreihe und einen Wassergraben von der Straße getrennt.

Als die ersten Häuser 1962/63 hier gebaut wurden, gab es lediglich einen unbefestigten Feldweg, der von der Osterwickerstraße bis zur Darfelderstraße führte. Die Straße und

der Bürgersteig wurden 1964 oder 1965 in den Abmessungen fertig gestellt, wie wir sie heute noch vorfinden. (Fahrbahnbreite ca. 4.20 m, Bürgersteig ca. 1.75 m breit). Die Abrechnungen eines „Erschließungsbeitrages für eine endgültig hergestellte Erschließungsanlage“ erfolgten mit den Anwohnern der ursprünglich geplanten Wohnbebauung 1965. **Die Straße war zur Erschließung des Wohngebietes „Zu den Allstätten“ gedacht. Sie bildete die einseitig bebaute Ortsgrenze.** Über die Weide auf der gegenüberliegenden Seite führten Hochspannungsleitungen. Aus diesem Grund war die Weide auch für die Zukunft ursprünglich nicht als Baugebiet vorgesehen. Die Parzellen 565, 566 und 226 waren anfangs unbebautes sumpfiges Land mit einem großen Naturteich.

Nach einigen Jahren wurde ein Teil der Pappelreihe abgeholzt. **Erste Grundstücke auf der westlichen Straßenseite wurden erschlossen und bebaut.** Die Grundstücke befanden sich auf dem Gebiet, das ehemals Weide gewesen ist. Der Bereich zwischen den Grundstücken und der Straße (wo früher Pappeln und Wassergraben waren) ist seither eine multifunktional genutzte Fläche, die zum Teil von den Anwohnern gepflegt und sowohl von ihnen und ihren Besuchern als Parkfläche als auch von anderen bei Bedarf als Parkfläche für Baufahrzeuge und als Lagerplatz für Baumaterialien usw. genutzt wird.

Die Hochspannungsleitung wurde in die Erde verlegt die restlichen Pappeln wurde abgeholzt und es wurden weitere Grundstücke an der westlichen Seite der Massonneustraße erschlossen und bebaut.

2.1.2 Städtebauliches Leitbild

Bei der Bebauung handelt es sich um **freistehende der Straße zugewandte Einfamilienhäuser.** In den letzten Jahren sind **einige wenige der Straße ebenfalls zugewandte Doppelhäuser** hinzu gekommen. Es war den Anwohnern ausdrücklich untersagt, die Grundstücke durch hohe Zäune oder undurchsichtige Hecken von der Straße abzuschotten! Sichtkontakte sollten gewährleistet sein. Die Vorgärten gehören dadurch bis auf wenige Ausnahmen optisch zum Straßenraum.

2.1.3 Umfeldnutzungen und Aufenthalt

Dies fördert die Übersichtlichkeit und **Sicherheit des Wohngebietes**, die **Kommunikation unter den Nachbarn** und es unterstützt die **Nutzung des öffentlichen Raumes als Aufenthaltsbereich**, was sich unter anderem darin zeigt, dass sich in zahlreichen Vorgärten der Massonneustraße Sitzbänke neben der Haustür befinden.

Die mittlerweile in einem jahrzehntelangen Prozess bis auf wenige Baulücken beidseitig angebaute **Straße liegt nun im wesentlichen in einem reinen Wohngebiet.** Sie ist Wohnstätte für eine gemischte **Bevölkerung aus allen Generationen.** Gewachsene **nachbarschaftliche Kontakte und Begegnungen auf der Straße** spielen eine wichtige Rolle für die Lebensqualität der Anwohner. Es werden Feste vor der Haustür gefeiert, Jugendliche Anwohner treffen sich mit ihren Freunden und alte und junge Bewohner plauschen miteinander bei zufälligen Begegnungen auf der Straße. Im Sommer verbindet die Arbeit in den Vorgärten und im Winter das Schnee-Räumen die Nachbarn.

Diese Qualitäten gilt es unbedingt zu erhalten bzw. zu verbessern.

Eine **Begrünung der Straße** durch Bäume und Grünflächen begrüßen wir grundsätzlich. Sie dient der Gestaltung und Fassung des breiten Straßenraumes, der Verringerung der Versiegelung von Grund und Boden und sie kann an markanten städtebaulichen Punkten, wie etwa der Einfahrt in das neue Baugebiet am Sandbrink, einen neuen Akzent setzen. Allerdings sind die Anwohner der Straße mit der **Pflege** ihrer Gärten und Vorgärten und dem Sauber- Halten und Räumen der Gehwege hinreichend beschäftigt, so dass eine **zusätzliche Belastung** diesbezüglich **in Grenzen gehalten werden sollte**. Auch ist durch eine geeignete Auswahl und Platzierung von Bäumen sicher zu stellen, dass eine **künftige Nutzung der Dachflächen** mit **Photovoltaikanlagen** durch Neupflanzungen nicht beeinträchtigt wird. Der uns vorliegende Planungsentwurf muss daraufhin überprüft werden.

Derzeit bietet die Massonneustraße neben allen unumstrittenen Mängeln für die Anwohner den **Vorteil**, dass sie **übersichtlich** ist und dass es im multifunktional genutzten Grün- und Schotterstreifen **hinreichenden Parkraum** für alle Gelegenheiten gibt.

Diese Vorteile werden durch den Vorentwurf in weiten Teilen durch breite u. U. aufwändig zu pflegende Grünstreifen, große Bäume (Laub und Verschattung) wenig Parkraum im unübersichtlichen Straßenraum eingeschränkt:

Neu zu errichtende Grünflächen und Flächen für den ruhenden Verkehr sollten daher die Übersichtlichkeit und Sicherheit der Straße erhalten und verbessern und ein ausreichendes Angebot an Parkplätzen für die zahlreichen Besucher der Anwohner auf der gesamten Länge der Straße bieten.

Dies kann z. B. durch wechselseitig angeordnete Parkbuchten zwischen kleinwüchsigen Bäumen erfolgen, die über die gesamte Länge der Straße verteilt sind. Auf der jeweils gegenüber liegenden Seite kann der Gehweg zur Erhöhung der Sicherheit des längslaufenden Fußgängerverkehrs durch schmale pflegeleichte Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt werden.

2.1.4 Straßenräumliche Situation

2.1.4.1 Straßenraumquerschnitte

Bei der **vorhandenen Straßenraumbreite von etwa 12,00 m** beträgt die **Fahrbahnbreite** in der derzeitigen Situation ca. **4,20 m**, die lichte Breite zwischen den aufgestellten Betonkübeln liegt bei etwa 3,40 m, der vorhandene **Gehweg hat eine Breite von ca. 1,75 m** und der verbleibende **Grün-/Schotterstreifen ist ca. 6.05 m** breit. Der Abstand der Gebäude der gegenüberliegenden Straßen variiert, da die **Abstände der Gebäude zum öffentlichen Straßenraum** sehr unterschiedlich sind (sie **schwanken zwischen etwa 3.00 m bis zu 7,00 m**). Dies ist bei der Anordnung der zu planenden Grünflächen und Parkbuchten zu berücksichtigen, so dass die Abstände der Wohnhäuser zur Fahrbahn nach Möglichkeit annähernd gleich ausfallen.

Verkehrsgefährdung und Lärmbelästigungen durch überregionalen Durchgangsverkehr, LKW-Verkehr und hohe Geschwindigkeiten würden die in Abschnitt 2.1.3 genannten Qualitäten stark einschränken oder sogar zunichte machen. Fußgänger auf schmalen

Gehwegen, die sich direkt neben breiten zum schnellen Fahren verleitenden Fahrbahnen befinden, sind stark gefährdet.

Eltern und Großeltern mit Säugling im Kinderwagen und Kindergartenkind an der Hand oder auf dem Dreirad bzw. Fahrrad haben schon heute mit den holprigen und mit 1,75 m zu schmalen Gehwegen ihre Probleme, ebenso wie z. B. alte Menschen, mobilitätseingeschränkte Menschen (mit Gehhilfen, Rollstühlen, Rollator) oder Walkerinnen, die auf dem Gehweg nebeneinander die neusten Neuigkeiten austauschen wollen. Zur Zeit bieten die aufgestellten Betonkübel noch einen gewissen Schutz, da sie den fließenden Verkehr in der Regel in der Mitte der Fahrbahn halten.

Das bedeutet: **vorhandene Gehwege dürfen nicht beschnitten sondern sollten erweitert werden, neu zu bauende Gehwege sollten den Empfehlungen für die Mindestbreite von 2,50 m entsprechen! Und die Fahrbahn sollte so schmal wie möglich und so breit wie nötig geplant, und durch einen Sicherheitsgrünstreifen von den Gehwegen getrennt werden.**

Die geplante Fahrbahnbreite von in der Regel 5,50 m in Kombination mit zu schmalen Gehwegen von 1,50 m bzw. 1,75 m, die zum Teil direkt an die Fahrbahn angrenzen, stellt eine Gefahr für den längs laufenden Fußgängerverkehr dar. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen betragen die empfohlene Mindestgehwegbreiten 2,50 m!

Die Gehwege der Massonneustraße werden täglich sowohl von den Anwohnern als auch von den Bewohnern der angrenzenden Baugebiete stark genutzt. Schulkinder, Kindergartenkindern, Eltern und Großeltern mit Kinderwagen und Kleinkind, alte mobilitätsbehinderten Menschen, Spaziergänger mit Hunden, Spaziergänger auf dem Weg zum Naherholungsgebiet, Friedhofsgänger, Walker, Nordic-Walker, Jogger und Touristen sind hier anzutreffen. Darüber hinaus wird der Gehweg von Schulkindern unter 10 Jahren mit dem Fahrrad befahren. Bei einer Straßenraumbreite von ca. 12,00 m sollten die empfohlenen Gehwegbreiten wenigstens auf einer Straßenseite eingehalten werden können.

2.1.4.2 Platzartige Straßenraumaufweitungen und markante Grünelemente

Durch die im Vorentwurf geplanten **Eingangssituationen des umzubauenden Straßenabschnittes der Massonneaustraße** werden die Gehwege bzw. Grünstreifen in diesen Bereichen zu Lasten des Fußgängerraumes und zu Gunsten des durchfahrenden Verkehrs verringert. Dadurch fallen der Planung zwei für das Gebiet **markante städtebauliche Punkte** zum Opfer, die durch eine entsprechende andere Gestaltung zum Wohl aller Bürger aufgewertet werden können:

- der informelle **Treffpunkt an der Weide**, ein idealer Zwischenstopp für Fußgänger auf dem Weg zum neuen Friedhof und
- die **Rast an den Birken** auf dem Weg ins Naherholungsgebiet .

Mittlerweile gibt es mehrere Generationen von Eltern und Großeltern aus den angrenzenden Wohngebieten, die dort mit ihren kleinen Kindern die Tiere der landwirtschaftlichen Betriebe besuchen. Außerdem bietet sich hier für Touristen und Spaziergänger des Ortes eine Rast auf dem Weg von der Weißenburg über den Ludgerusbrunnen bis in die Stadt an.

Statt an diesen Stellen die Räume für Fußgänger zu beschneiden, könnte man die Bereiche zu Gunsten der Fußgänger aufweiten, sichere Übergänge für Fußgänger in Quer- und Längsrichtung zur Massonneaustraße vorsehen und diese nutzen, um den Durchgangsverkehr der Massonneaustraße zu verhindern und die hohen Geschwindigkeiten auf der Straße zu den Alstätten auszubremsen.

Die Gleichzeitigkeit der Tatsachen, dass die Massonneaustraße in einem reinen Wohngebiet liegt und dass ein hoher Druck durch Gebietsfremden Verkehr durch ihre Verbindungsfunktion der Osterwicker- und Darfelderstraße auf ihr lastet, macht eine sorgfältig bedachte Planung ihres Ausbaus unter Einbeziehung der Erfahrungen der Anwohner und ohne zeitlichen Druck dringend erforderlich. Wir bitten Sie deshalb, den beigefügten Antrag über die Parteigrenzen hinaus zu unterstützen und eine konkrete prozessorientierte Beteiligung der Anwohner zu gewährleisten.