

# BEZIRKSVERTRETUNG SENNESTADT

Auszug  
aus der nichtunterzeichneten Niederschrift  
der Sitzung vom 05.05.2022

---

Zu Punkt 12  
(öffentlich)

**Umbau des Knotenpunktes**  
**L 756 – Paderborner Straße / L 787 – Verler Straße / L 787 – Lämershagener Straße (Eikelmannkreuzung) in BI-Sennestadt,**  
**hier: Planungsstand und Rückmeldung vom Landesbetrieb**  
**Straßen.NRW**

Beratungsgrundlage:  
Drucksache: 3825/2020-2025

Herr Nockemann begrüßt Herrn John und Herrn Homann vom Amt für Verkehr und erklärt, dass er bislang Informationen zum weiteren Verfahren vermisst habe.

Herr Homann und Herr John vom Amt für Verkehr berichten zur Vorlage: Herr Homann erklärt, dass der Plan – in der Vorlage habe es noch „wird erarbeitet“ geheißen – heute vorgestellt werden könne. Er mache darauf aufmerksam, dass die Überschrift „Ohne Stadtbahn“ im erschienenen NW-Artikel bedeute, dass die Darstellung ohne Stadtbahn erfolgt sei, da der Ausbau der Eikelmann-Kreuzung faktisch nichts mit der Stadtbahn zu tun habe.

Die Umplanung der Eikelmann-Kreuzung konterkariere keine spätere Stadtbahn. Zu den Inhalten wolle er auf das Verlesen verzichten, da dies viel zu umfangreich sei. Es sei nun zwei Jahre weitergeplant worden und der Stand der Planungen könne am Plan 2/2021 erläutert werden. Die Planungen beinhalteten die Vorgaben des Stadtentwicklungsausschusses. So sei nun die Verlängerung des Radwegs und eine Dreiecksinsel im Bereich zwischen der A2 und Verler Straße am Knoten vorgesehen. In der Darstellung sei auch eine Haltestelle „Industriestraße“ der Stadtbahn zu sehen. Die Haltestelle und Querung Paderborner Straße seien nun nicht in der Planung. Die Haltelinien seien nach vorne gezogen worden. Herr Homann richtet die Frage an die Bezirksvertretung, wie diese zum Stand der Planung stehe und ob diese noch zeitgemäß sei. Die Informationsvorlage solle bei positivem Votum dem weiteren Vorgehen und als Grundlage dienen, sobald die Gespräche erneut aufgenommen würden. Für die Realisierung der Dreiecksinsel sei mehr Grunderwerb erforderlich. Gelingt dies nicht, so sei man wieder bei der alten Lösung mit einem „normalen“ Knotenpunkt. Die Stadtbahn-Planung laufe parallel weiter. Ohne diese wäre ein gesamter Knotenumbau nicht notwendig. Statt eines Umbaus reiche dann die Erüchtigung.

Herr Fleht fragt, ob ein Verzicht auf die Realisierung der Dreiecksinsel Auswirkungen auf die Querung für die Stadtbahn haben würde. Ihm erschließe

sich nicht, warum auf die Darstellung der Stadtbahn verzichtet worden sei und fragt, welcher Plan Straßen.NRW vorgestellt worden sei.

Herr Homann erläutert, dass beim Verzicht auf die Dreiecksinsel eine Querung anzulegen sei. Dies habe funktionale Gründe. Ferner weist er auf die Darstellung der Haltelinie hin. Mit Stadtbahn verlief die Haltelinie weiter hinten. Straßen.NRW setze ohne Stadtbahn ausschließlich auf die Leistungsfähigkeit und die Räumzeiten der Kreuzung.

Herr Sprungmann betont, dass die Dreiecksinsel die Planungen wegen des notwendigen Grunderwerbs erschwere. Er sei gegen eine Verzögerung aufgrund von Zusatzwünschen. Für ihn sei die Realisierung einer Dreiecksinsel ein Zusatzwunsch, der eine Verzögerung bedeuten würde. Ferner sehe er einen zusätzlichen Gefahrenpunkt. Seines Erachtens sei dies auch anders von der Nordseite lösbar. Er befürworte die Umsetzung nach dem Plan von Straßen.NRW, um nicht nochmals drei weitere Jahre zu verschenken.

Herr Müller bekräftigt, dass die Planung von Strassen.NRW quasi umgesetzt werden müsse. Eine Dreiecksinsel sei nicht unbedingt erforderlich. Sollte Strassen.NRW mit einer solchen planen, sollte dies nicht zwingend wieder geändert werden. Das würde auch wieder eine Verzögerung der Maßnahme nach sich ziehen. Man solle sich seines Erachtens auf den alten Plan fokussieren. Sehe der Stadtentwicklungsausschuss die Ertüchtigung des Knotens ohne Dreiecksinsel, so wäre dies in Ordnung.

Herr Schumacher merkt an, dass er den Bau einer Dreiecksinsel insbesondere für Radfahrer nicht für die optimale Lösung halte. Seines Erachtens sei genug Platz für einen Radweg und die Stadtbahn.

Herr Homann weist darauf hin, dass für die Stadtbahn ohnehin grundsätzlich Grunderwerb nötig sei.

Frau Biermann fragt, wo der Verkehr halte, sofern die Dreiecksinsel realisiert würde. Sie sehe Probleme wegen der LKWs, die täglich das Industriegebiet verließen bzw. ansteuerten.

Eine Querung für Radfahrer bedeute ein Verlassen der Vereinbarung.

Herr Nockemann stellt fest, dass es sich um eine Infovorlage handle und fragt, ob die Bezirksvertretung zusätzlich einen Beschluss fassen könne.

Herr Müller stellt fest, dass die Bezirksvertretung seiner Wahrnehmung nach auf eine Dreiecksinsel verzichten könne. Sollte dies aber zur Verlängerung des Verfahrens führen, so solle die Planung lieber mit Dreiecksinsel fortgeführt werden.

Herr Sprungmann stimmt dem nicht grundsätzlich zu.

Herr Schumacher erklärt, dass die Stadtbahn Priorität habe. Hierfür werde viel Grunderwerb notwendig sein. Es wäre fatal, wenn mit Realisierung einer Dreiecksinsel kein Grunderwerb für die Stadtbahn mehr möglich wäre. Seine Einschätzung sei, dass dies die meisten so sähen.

Frau Biermann betont, dass eine Dreiecksinsel nicht benötigt werde.

Herr Homann erklärt, dass man heute auf ein Votum für oder gegen den Ausbau des Knotenpunktes hoffe, welches dann als weitere Arbeitsgrundlage diene. Dann könne man z. B. für eine Dreiecksinsel Grunderwerbsmöglichkeiten prüfen. Wenn der freihändige Grunderwerb scheitere, könne auf alte Planungen zurückgegriffen werden.

Herr Sprungmann merkt an, dass Strassen.NRW offenbar auf alte Planungen setze. Die Bezirksvertretung sei wegen der doppelten Querung nicht unbedingt für eine Dreiecksinsel.

Herr Homann weist darauf hin, dass die Dreiecksinsel im Moment der geltende Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses sei und könnte nach Rücksprache mit Straßen NRW realisiert werden.

Herr Sprungmann erklärt, dass er den Beschluss sehen wolle.

Herr Homann verweist diesbezüglich auf die Drucksachenummer 9385/2014-2020.

Herr Nockemann erklärt, dass die Bezirksvertretung nur ein Signal geben könne. Man sei sich einig, dass die Kreuzung ertüchtigt werden müsse, da der aktuelle Zustand kein Maßstab mehr sei.

Herr Sprungmann fordert, dass die Priorisierung so zu legen ist, dass der alte Plan umgesetzt werde und eine Dreiecksinsel nur realisiert werde, wenn diese unbedingt notwendig sei.

Die Bezirksvertretung Sennestadt möchte einen möglichst zügigen Ausbau der Kreuzung und kann deshalb bis zur Umsetzung der Linie 1 auf den Überweg zwischen zukünftiger Stadtbahnhaltestelle und Einkaufszentrum verzichten. Außerdem hält die Bezirksvertretung die zusätzliche Verkehrsinsel zum Abbiegen aus der Paderborner Straße in die Verler Straße aus folgenden Gründen für überflüssig:

1. Dadurch werden umfangreich zusätzliche Flächen versiegelt.
2. Es entsteht eine zusätzliche Querung für Fußgänger und Radfahrer, die zusätzliche Gefahren bringen.
3. Der nötige zusätzliche Grunderwerb wird das Verfahren zusätzlich erschweren und erneut verzögern.

#### **Beschluss:**

**Die Bezirksvertretung Sennestadt bittet die Verwaltung den Umbau des Knotenpunktes L756 – Paderborner Straße/L787 – Verler Straße/L787 – Lämershagener Straße (Eikelmankreuzung) entsprechend der früheren mit Straßen.NRW abgestimmten Planungen zeitnah vorzunehmen.**

**Nur bei absoluter Notwendigkeit soll eine Dreiecksinsel berücksichtigt werden.**

- einstimmig beschlossen -

-.-.-

163 Bezirksamt Sennestadt, 20.06.2022, 51-5654

An 660.22

zur Kenntnis und ggf. weiteren Veranlassung.  
i. A.

Fechner

.