

Niederschrift über die 2. Bürgerversammlung zum Wohnprojekt Schulstraße

Stadtbezirk:

Münster-Mitte

Anlass:

Vorstellung des überarbeiteten städtebaulichen Konzepts zum Bauvorhaben „Junges Quartier für das Wohnen im Alter“ an der Schulstraße

Zeit:

11.10.2007, 18.00 Uhr

Ort:

Pascal-Gymnasium, Uppenkampstiege, Münster

Teilnehmer:

ca. 130 Bürgerinnen und Bürger

Leitung der Bürgeranhörung:

Herr Fischer-Baumeister,
Bezirksvorsteher

Vertreter der Verwaltung:

Herr Schowe, Frau Voss-Schiffmann, Herr Bewernitz,
Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung

Der Bezirksvorsteher des Stadtbezirkes Münster-Mitte, Herr Fischer-Baumeister, begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger, erläutert Anlass und Ablauf der Veranstaltung und stellt die Beteiligten vor. Der Abend diene der weiteren Information der Bürgerschaft über den aktuellen Stand der Planung und über die Veränderungen, die sich aus den Anregungen der Bürgerinnen und Bürger sowie aus der Politik in der Planung ergeben hätten. Nach der Vorstellung der Inhalte gebe es die Möglichkeit, ausführlich Fragen zu stellen und die Inhalte zu erörtern. Herr Fischer-Baumeister wies darauf hin, dass eine Videopräsentation der Bürgerinitiative nicht möglich sowie Bild- und Tonaufzeichnungen untersagt seien. Es handele sich um eine Veranstaltung der Stadtverwaltung. Eine vorherige Klärung des Anliegens mit der Verwaltung sei auch nicht erfolgt.

Herr Schowe erläutert daraufhin den weiteren Ablauf des Abends und geht zu Beginn zunächst auf grundlegende Aspekte ein. Ziel der Bürgerinformation sei auch die Klarstellung von Planungsinhalten, die in der Öffentlichkeit zum Teil unzutreffend eingesetzt worden seien.

Hierzu zähle insbesondere die Frage nach der Anzahl der Wohnungen. Eine maximale oder erwünschte Anzahl von 60 Wohnungen sei nie im Gespräch gewesen, die Zahl der Wohnungen der 29 Wettbewerbsarbeiten lag zwischen 54 bis 140 Wohnungen. Im Übrigen sah der aus dem Wettbewerb als Sieger hervorgegangene Entwurf 60 Wohnungen auf fast derselben Bruttogeschossfläche (BGF: 12.000m²) vor, auf der die aktuelle Planung 115 Wohnungen unterbringe (BGF: 14.500m²).

Die Vorstellung des Entwurfs des Architekturbüros Berg in der Bürgerversammlung vom 12.06.07 zeigte erste Annäherungen an die Fragen zu Grundrissen, Zugängen und der Frage der Tiefgaragenzufahrt(en), in der ein dezentrales Konzept verfolgt wurde. Dies sei die einzige Stelle, die nicht mit der Wettbewerbsauslobung übereinstimme, denn dort wurde eine zentrale Tiefgarage mit einer Zufahrt von der Grevener Straße vorgesehen. Die Entscheidung für eine dezentrale Lösung sei aus verschiedenen Gründen gefallen: Zunächst stelle bei einer großen, zentralen Tiefgarage die Erreichbarkeit der Zufahrt ein Problem dar, da nur von rechts hinein und nach rechts hinaus gefahren werden könne. Vom Ring kommende Nutzer beispielsweise seien gezwungen erhebliche Umwege von mehreren 100 m zu fahren, um die Tiefgarage zu erreichen. Kleinere, den Wohngebäuden klar zugeordnete Tiefgaragen erhöhten aus Nutzersicht ihren Gebrauchswert, da sie übersichtlicher seien und dezentrale Zugänge zu den Gebäuden ermöglichten, so dass u.a. die Entstehung von Angsträumen verringert werde.

Anhand von Schnittzeichnungen macht Herr Schowe deutlich, dass die Höhenentwicklung der Neubebauung sich an der in der Umgebung vorhandenen Bebauung orientiere und sie nicht überschreite. Auch die geplante Dichte der Bebauung sei mit den im Quartier vorhandenen Strukturen verträglich.

Herr Schowe weist darauf hin, dass seit Juni verschiedene Aspekte der Planung intensiv geprüft würden und nennt die wichtigsten Punkte, die die Fraktionen nach der Sitzung des Planungsausschusses am 23.08.07 durch die Verwaltung bearbeitet sehen wollten. Hierzu zählten:

- die Erstellung eines Verkehrsgutachtens,
- die Stellung der Baukörper,
- die Prüfung des Baukörpers am Spielplatz,
- die Sicherstellung der Unterbringung von sechs behindertengerechten Wohnungen sowie
- die Sicherstellung einer intensiven Bürgerbeteiligung.

Alle Punkte seien durch die Verwaltung bearbeitet worden, die Ergebnisse würden im Folgenden präsentiert.

Der Bürgerantrag nach § 24 Gemeindeordnung des Landes Nordrhein-Westfalen (GO NW) vom 24.08.07 fordere,

- ein Bebauungsplanverfahren,
- eine Beschränkung der Anzahl der Wohnungen auf 60,
- eine zentrale Tiefgarage mit Zufahrt von der Grevener Straße,
- einen Erhalt des alten Baumbestandes und
- eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger.

Auch diese Punkte seien gründlich untersucht worden, zur Klärung der Frage nach der Planerfordernis sei ein externes Rechtsgutachten in Auftrag gegeben worden, dessen Ergebnis nächste Woche rechtzeitig zur Sitzung des Planungsausschusses vorliegen werde. Nach den bereits vorliegenden Informationen unterstütze das Gutachten die Meinung der Stadtverwaltung, dass ein Bebauungsplan nicht erforderlich sei, die Begründung dafür sei in der nächsten Woche verfügbar. Herr Schowe erklärt, dass nach der letzten Sitzung des Planungsausschusses die Fraktionen Meinungsbilder abgeben hätten. Dabei habe es bis dato keine weiteren Anregungen von Seiten der CDU / FDP gegeben. Die SPD rege ein Rechtsgutachten, die Prüfung, ob die Verlegung einer weiteren Tiefgaragenzufahrt in die Grevener Straße möglich sei, sowie eine Überprüfung der Baukörper in der Altumstraße an. Von den Bündnis 90/Die Grünen/GAL werde ein externes Verkehrsgutachten, ein Bebauungsplanverfahren sowie eine Sicherung der Qualitäten des Projektes erwartet.

Im Anschluss an diese Einführung stellt Frau Voss-Schiffmann den aktuellen Stand der Planung vor und orientiert sich dabei insbesondere an den Aspekten Zahl der Wohnungen, Bruttogeschossfläche, Verkehr und Planerfordernis. Sie beginnt mit der Aufteilung der Parkplätze und erläutert die zukünftige Aufteilung der oberirdischen und der in die Tiefgaragen verlegten Stellplätze. Alle heute vorhandenen Stellplätze blieben demzufolge erhalten, die Zahl der für das Projekt erforderlichen Stellplätze sei ebenfalls untergebracht. Ausschließlich das wilde Parken auf dem ehemaligen Schulhof entfalle ersatzlos.

Dann geht Frau Voss-Schiffmann auf die Verkehrsuntersuchung ein, deren Grundlage eine Bestandsermittlung per Handzählung sei. Die zur Hochrechnung verwendeten Daten seien für Münster statistisch abgesichert, das Vorgehen entspreche der guten Praxis. Ausgegangen wurde bei der Untersuchung von einem „worst case“-Szenario, d.h. der vom Projekt zu erwartende Verkehr sei zu dem heute bestehenden hinzugerechnet worden, ohne z.B. den Entfall der wilden Parkplätze als entlastenden Effekt zu berücksichtigen. Im Ergebnis komme die Untersuchung zu dem Schluss, dass mit einer zusätzlichen Belastung von maximal 40 KFZ in der Spitzenstunde zu rechnen sei, die in den vorhandenen Straßen gut zu bewältigen sei.

Herr Schowe ergänzt die einzelnen Annahmen der Verkehrsuntersuchung und erläutert ihr Zustandekommen. Grundlage der Berechnung seien 115 neue Wohnungen, die typische Belegung in Münster läge bei 1,9 Personen pro Wohnung, somit kämen ca. 219 neue Bewohnern in das Quartier. Durchschnittlich lege eine Person 3,5 Wege pro Tag zurück, insgesamt also 767 Wege am Tag. Davon würden 32% mit dem KFZ zurückgelegt, 68% der Wege auf andere Art bewältigt. Zu den mit dem KFZ zurückgelegten 246 Wegen würden Aufschläge für Besucher- und Lieferverkehr sowie für die Spitzenstunde addiert, so dass man in der Spitzenstunde schließlich mit einem zusätzlichen Verkehr von maximal 40 KFZ rechnen müsse.

Aufgrund zahlreicher Wortmeldungen und Zwischenrufe schlägt Herr Fischer-Baumeister vor, die Vorstellung der überarbeiteten Planung an dieser Stelle zu unterbrechen und die Diskussion zum Thema Verkehr direkt zu eröffnen. Er bittet die Anwesenden, Fragen zu stellen und ihre Meinungen zu äußern.

Von wie vielen PKW geht die Verwaltung pro Tag und pro Neubauwohnung aus?

Herr Schowe antwortet, dass pro Neubauwohnung mit einem PKW gerechnet werde, hinzu kämen weitere ca. 30 Stellplätze als Angebot für das Quartier (Quartiersgarage)..

Im Quartier herrsche bereits jetzt ein hoher Parkdruck, der durch das Kino Schlosstheater und temporäre Veranstaltungen wie dem Send noch zusätzlich erhöhen werde. Für die Bewohner sei es abends kaum möglich einen Parkplatz zu finden. Die Situation sei durch die vielen parkenden Autos, für die Müllabfuhr oder bei etwaigen Einsätzen der Feuerwehr heute schon schwierig.

Ist in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt, dass das Postmonopol bald fallen werde? Wenn demnächst viele Anbieter die Zustellung übernehmen, werde der Verkehr im Gebiet sicherlich zunehmen.

Herr Schowe erwidert, dass diese Frage im Rahmen der Untersuchung nicht berücksichtigt wurde, da die Entwicklung nicht abzusehen sei. Es gebe beispielsweise auch Packstationen, die ebenfalls einen Einfluss auf die Verkehrsmenge hätten.

Die Untersuchung gehe von einem KFZ-Anteil von 32% aus, der modal split für die gesamte Stadt Münster läge aber bei ca. 42%. Auf welcher Grundlage wurde die kleinere Zahl verwendet?

Herr Schowe erläutert, dass der KFZ-Anteil in den einzelnen Stadtgebieten schwanke. Aber auch wenn man die Zahl für die Gesamtstadt nähme, schließe sie auf das Ergebnis nicht durch. Bei einer Straßenbreite von 4,50 m läge in der Schulstraße die Belastungsgrenze sogar bei bis zu 400 KFZ/h. Die Prognose bleibe mit rund 160 KFZ/h deutlich unter dieser Zahl.

In einer Veranstaltung der Stadt zum Kreuzviertel im Jahr 2000 sei bereits damals von einem hohen Parkdruck im Quartier gesprochen worden (3% tagsüber, 7% abends höher). Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen seien insgesamt erfolgreich, aber der Individualverkehr nehme wieder zu, und das sei im Quartier zu spüren. Wie stellt sich die Stadt die Organisation des Verkehrs vor diesem Hintergrund vor, wenn nicht die Belange der Investoren, sondern die der Bewohner an erster Stelle stünden?

Das Kreuzviertel sei geprägt von oberirdischem Parken, Tiefgaragen gebe es so gut wie gar nicht. Der geplante Bau von Tiefgaragen verleihe dem Quartier den Charakter eines „Bunkerviertels“ und werde im Kreuzviertel selbst, letztendlich aber auch in der Gesamtstadt, zu einem Verlust von Lebensqualität führen.

Herr Schowe nennt die für alle Neubauprojekte geltende Vorgabe, dass die Stellplätze auf dem Grundstück des Vorhabens selbst untergebracht werden müssen. Durch das Projekt entstehe also kein zusätzlicher oberirdischer Parkdruck.

Eine zentrale, große Tiefgarage mag ein Angstraum sein, da aber ein adäquates Angebot an Stellplätzen oberirdisch gar nicht vorhanden sei, werde die zentrale Tiefgarage zwangsläufig angenommen werden.

Herr Schowe stellt klar, dass aus Nutzersicht eine zentrale Tiefgarage weniger attraktiv sei als mehrere kleine, übersichtliche und klar den Gebäuden zugeordnete Tiefgaragen. Die Erreichbarkeit spiele dabei eine sehr große Rolle. Lange An- und Abfahrtswege sowie die geringere Attraktivität der zentralen Tiefgarage führen letztendlich sogar zu einer Zunahme des Verkehrs im Quartier, weil zunächst oberirdisch in Gebäudenähe ein Parkplatz gesucht werde. Die im Projekt besonders angesprochene Zielgruppe älterer Menschen und von Menschen mit Behinderungen reagiere darauf besonders sensibel. Auch ihre Bedürfnisse müssten Berücksichtigung finden.

Wie wird der Verkehr in der Bauphase organisiert?

Herr Schowe erklärt, dass es ein Baustellenkonzept zurzeit noch nicht gebe. Es werde jedoch rechtzeitig eines erstellt werden. Natürlich müsse man in der Bauphase, in einer sich verändernden Stadt, mit Einschränkungen und Belästigungen rechnen, die ein verantwortungsvoller Bauherr durch entsprechende Planung so gering wie möglich halten würde.

Am Knotenpunkt Lazarettstraße/Steinfurter Straße komme es durch kurze Grünphasen bereits jetzt morgens zu langen Rückstaus in der Lazarettstraße und in der Schulstraße. Diese Situation verschärfe sich noch, wenn mehr Verkehr im Quartier entsteht.

Herr Schowe antwortet, dass ein Mehr von max. 40 KFZ in der Spitzenstunde keine problematische Zunahme sei. Außerdem werde der Verkehr auch über andere Straßen abfließen können, nicht nur über den Knotenpunkt Lazarettstraße/Steinfurter Straße, sondern auch in Richtung Melchersstraße.

Insgesamt sei die Planung für die Neubebauung viel zu dicht, die daraus resultierende Verkehrszunahme sei unzumutbar, die Problematik werde nicht ernst genommen.

Wie sieht die weitere Konzeption zur Abwicklung des Verkehrs aus? Letztendlich gehe der ganze Verkehr doch über die Schulstraße.

Herr Schowe stellt klar, dass die aktuell vorhandene Verkehrsführung bestehen bleibe.

Die Schulstraße sei in Höhe „Mutter Birken“ heute schon eine Engstelle. Die Verkehrssituation an dieser Stelle sei besonders abends schwierig, eine weitere Zunahme wäre unzumutbar. Statistisch sei dies vielleicht möglich, praktisch aber nicht.

Eine Verkehrszählung per Hand und statistische Daten mögen Ergebnisse bringen, aber die Realität sehe anders aus. Eine Tiefgarage, erschlossen von der Grevenener Straße nähme den Verkehr aus dem Quartier.

Herr Schowe betont, dass in einer Tempo-30-Zone bei einer Fahrbahnbreite in der Schulstraße von 4,50 m auch Begegnungsverkehre bei angepasster Geschwindigkeit problemlos möglich seien. Die Zählung per Hand und die statistischen Parameter entsprächen der Praxis und würden auch von externen Gutachtern nicht anders angewandt. Eine ausschließliche Zu- und Abfahrt der Tiefgarage an der Grevenener Straße bedeute für die Nutzer weite Umwege und mache die Tiefgarage unpraktisch. Erst dadurch komme es aufgrund fehlender Akzeptanz zu einem erhöhten Parkdruck im Quartier.

Was passiert, wenn das Verkehrskonzept nicht funktioniert? Ist auch über andere Alternativen nachgedacht worden? Beispielsweise könne man an der Grevenener Straße auf der Fläche der ehemaligen Tankstelle ein Parkhaus errichten.

Methodik und Vorgehen der Verwaltung gingen am Ziel vorbei. Angsträume existierten nicht, es gebe genügend funktionierende große Tiefgaragen wie z.B. in Kinderhaus, wo auch eine Tiefgarage für 100 oder mehr Wohnungen gebaut worden sei.

Es gehe nicht nur um die Verkehrsmenge, sondern auch um den Verkehrsdruck. Und da habe das vorliegende Konzept kein Ventil zur Steuerung geschaffen.

Herr Schowe antwortet: Die grundsätzliche Frage bleibt, ob das Mehr an Verkehr im Quartier zu bewältigen ist. Analyse und Prognose bejahen diese Frage.

Ist die Erschließung des Quartiers über die Grevenener Straße möglich?

Frau Voss-Schiffmann erläutert, dass sie in einem Vorentwurf vor dem Wettbewerb eine Erschließung von der Grevenener Straße ausprobiert habe, allerdings sei sie durch die fachlichen Hinweise der Verkehrsplaner dazu gebracht worden, dieses Konzept zu überdenken und auch sie habe ihre Meinung geändert, da das Projekt mit einem deutlichen Akzent auch auf ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen ausgerichtet sei, müssten sich ihre Bedürfnisse auch im Vorhaben widerspiegeln. Für diese Menschen werde nicht nur eine große, unübersichtliche Tiefgarage als Angstraum empfunden, sie seien in besonderem Maße auch auf Parkplätze in der Nähe ihrer Wohnungen angewiesen.

Prinzipiell sei doch die große Tiefgaragenlösung möglich, ausschlaggebend seien nur die Interessen der Investoren, die die höheren Kosten, die eine große Tiefgarage verursache, vermeiden wollen.

Frau Voss-Schiffmann versichert, dass dieser Aspekt bereits im Vorfeld untersucht wurde und für die Entscheidung nicht relevant gewesen sei.

Herr Fischer-Baumeister bittet um die letzten Wortmeldungen zum Thema Verkehr, damit auch Zeit bleibe für die weiteren Aspekte der Planung, die bisher noch nicht angesprochen wurden.

Durch die dezentrale Lösung werde der Angstraum nur auf die Quartiersstraßen verlagert. Durch das Mehr an Verkehr dort seien die Schul- und Spielwege der Kinder nicht mehr sicher, mehr Unfälle seien die Folge. Gibt es Konzepte, den Verkehrsdruck auf den Straßen zu reduzieren?

Auf welcher Grundlage wird von einem Stellplatz pro Neubauwohnung ausgegangen?

Herr Schowe nennt die Grundlagen für die Berechnung der notwendigen Stellplätze, diese seien in den Wettbewerbsunterlagen sowie der Bauordnung von Nordrhein-Westfalen zu finden. Zu den Stellplätzen der Wohnungen kämen noch die ca. 30 Parkplätze für Besucher hinzu. Beim Thema Angstraum müsse man unterscheiden zwischen der Frage der Verkehrssicherheit und Unfallprophylaxe und der Frage der sozialen bzw. persönlichen Sicherheit, wie sie sich im Angstraum ausdrücke. Beide Fragen berührten ganz verschiedene Themenkomplexe. Die Verkehrssicherheit werde bereits dadurch erhöht, dass eine Tempo-30-Zone im Quartier ausgewiesen sei und diese eine angepasste Fahrweise erfordere, gerade auch bei engeren Querschnitten.

Herr Fischer-Baumeister beendet damit die Diskussion zum Thema Verkehr und bittet um Fragen und Meinungen zu weiteren Themen.

Was bedeutet eine Bruttogeschossfläche von 14.500m², und wie steht diese Zahl im Zusammenhang mit der Anzahl der Wohnungen von 60 bis 120?

Herr Schowe erklärt, die Bruttogeschossfläche (BGF) sei die erzielbare Geschossfläche bei Errichtung eines oder mehrerer Gebäude. In den Wettbewerbsunterlagen wurde die BGF als Zielgröße mit maximal 14.500m² angegeben. Ziehe man von dieser Zahl ca. 20% ab, erhalte man die ungefähre Wohnfläche. In diesem Fall wären das ca. 11.000m², was bei 115 Wohnungen rein rechnerisch einer Wohnfläche pro Wohnung von ca. 90m² entspreche.

Welcher Maßstab für die Ausnutzung wird bei einer Grundstücksfläche von ca. 9.300m² angelegt? Steht der Faktor von 1,6 (die Geschossflächenzahl, GFZ) in Relation zum Bestand im Kreuzviertel? Die Bürgerinitiative rechnet ein Plus von ca. 50% aus.

In den angrenzenden Quartieren wurden GFZ von 0,5 bis 0,9 von der Bürgerinitiative errechnet. Wie kommt die Verwaltung auf die in der Planung vorgesehene Dichte?

Herr Schowe antwortet, dass auch im Bestand des Kreuzviertels die GFZ um die 1,6 betrage, teilweise sogar noch deutlich höher läge. Des Weiteren seien GFZ und BGF als rechnerische Werte bei einem nach § 34 BauGB zu beurteilendem Vorhaben nicht relevant. Hier seien Kriterien wie zum Beispiel die tatsächliche Höhe der geplanten Bebauung, Art und Maß der Nutzung und ihr Einfügen in die nähere Umgebung ausschlaggebend. Die gebotene Einfügung des Neuen in das Bestehende bedeute, dass neue Bauvorhaben sich in die bestehende Struktur einfügen müssen und den Rahmen nicht sprengen dürfen.

Der angelegte Maßstab stimme nicht.

Herr Schowe weist noch einmal darauf hin, dass im Rahmen der Genehmigung nach § 34 BauGB viele relevante Faktoren geprüft würden. In einem Bebauungsplanverfahren könnten dagegen je nach Zielsetzung ganz andere Dichten bzw. Geschosshöhen, auch höhere, festgesetzt werden.

Gerade deswegen sei ein B-Planverfahren notwendig, damit Maßstäbe transparent festgelegt und die Bürgerinnen und Bürger aktiv an der Planung beteiligt werden können. So hätten die Bürgerinnen und Bürger keinen Einfluss.

Herr Schowe erinnert daran, dass eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger doch sehr wohl stattfinde. Alles Gesagte werde protokolliert, in den Planungsprozess aufgenommen und abgewogen – ähnlich wie im B-Planverfahren.

Die Aufstellung eines B-Plans sei aus verschiedenen Gründen geboten: Im Jahr 2000 habe Herr Joksch die Aufstellung eines B-Plans für das Gebiet versprochen. Im Jahr 2005 habe Herr Krause als Abteilungsleiter im Rahmen der Bürgerbeteiligung zu den drei B-Plänen zum Schutz der Innenbereiche zugesagt, dass ein B-Plan für das Schulstraßendreieck aufgestellt werde. Schließlich erfolgte die Wettbewerbsausschreibung auf Basis des § 34, aber mit dem Zusatz, einen B-Plan aufzustellen, wenn es zu Problemen komme. Im Verfahren nach § 34 blieben die Ratsmitglieder zudem außen vor, nur die Verwaltung entscheide. Ein B-Plan sei schließlich nach der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) anfechtbar, eine Planung wie die hier vorgestellte würde vor Gericht wohl nicht durchkommen. Die Frage sei auch, warum nicht bereits 2005 das Gebiet mit in den Geltungsbereich der B-Pläne aufgenommen wurde.

Herr Fischer-Baumeister erwidert, er habe damals ebenfalls die Veranstaltungen zu den genannten B-Planverfahren geleitet und erinnere sich nicht an eine hohe Beteiligung. Es seien zu den Terminen nur jeweils 20 bis 25 Personen erschienen, starken Widerstand habe es nicht gegeben.

Herr Schowe ergänzt, dass die Bürgerversammlungen zum Wohnprojekt an der Schulstraße angeboten würden, weil es Verwaltung und Politik um die Information im Quartier und um die Meinung der Bürgerinnen und Bürger gehe. Auch bei diesem Projekt könne die Politik selbstverständlich steuern und sie nehme die verschiedenen Meinungsäußerungen wahr und berücksichtige sie bei ihren Entscheidungen. Ein B-Plan werde immer dann erforderlich, wenn es keinen Rahmen gebe, der als Maßstab dienen könnte. In diesem Fall gebe es aber einen solchen Rahmen. Im Übrigen waren 2005 noch überhaupt keine konkreten Ziele für die Fläche definiert. Deshalb sei das Grundstück auch nicht in den Geltungsbereich des benachbarten B-Plans aufgenommen worden.

Warum muss diese Freifläche bebaut und damit zerstört werden? Mit dem Projekt werde Wohnqualität vernichtet.

(Anmerkung: Auf eine erneute Darlegung der Ziele und Zwecke wurde verzichtet.)

Herr Fischer-Baumeister regt an, mit der Vorstellung des überarbeiteten Konzepts fortzufahren. Frau Voss-Schiffmann erläutert daraufhin anhand von Planzeichnungen die neue Lage des Baukörpers an der Uppenbergstraße. Da eine Verschiebung des gesamten Komplexes nur zum Wegfall von Stellplätzen, aber nicht gleichzeitig zu einer substanziellen Verbesserung der Situation in der Uppenbergstraße führe, sei das Einrücken der Gebäude entlang der alten Flucht der Uppenbergstraße geprüft worden. Dadurch werde an der Uppenbergstraße der Querschnitt im hinteren Bereich aufgeweitet und könnten zwei alte Bäume erhalten werden. Die Funktion einer „Grünen Lunge“ werde durch die Pflanzung neuer Bäume im Blockinnenbereich unterstützt.

Es seien ca. 32 Bäume vorhanden, von denen acht erhalten bleiben sollen. Durch eine bessere Anordnung der Gebäude müssten aber noch weniger Bäume gefällt werden. Ist im Bereich der Altumstraße der Erhalt weiterer Bäume z.B. durch das Einrücken der Gebäude möglich?

Herr Schowe nahm die Anregung auf und wies darauf hin, dass dieser Aspekt im weiteren Planungsverlauf geprüft werde.

Frau Voss-Schiffmann fährt mit der Vorstellung der Planung fort und geht auf den Baukörper am Spielplatz ein. Sie weist darauf hin, dass das Gebäude nicht aus wirtschaftlichen, sondern aus rein städtebaulich motivierten Aspekten an dieser Stelle vorgesehen sei. Der Verzicht auf das Gebäude mache für die Investorengemeinschaft wirtschaftlich gesehen keinen Unterschied, da der Verlust zu Lasten der Stadt gehe. Es entfielen nur ca. 4 Wohnungen. Auch der Vergleich der Baumassen mit und ohne den Baukörper zeige keine signifikante Veränderung. Städtebaulich übernehme der

Baukörper jedoch eine wichtige Funktion indem er für eine Trennung des öffentlichen Bereichs mit dem Spielplatz vom privaten Blockinnenbereich Sorge. Seine Lage an einer öffentlichen Fläche mit dem Spielplatz zeige auch, dass es sich bei dem Gebäude nicht um eine Bebauung im Blockinnenbereich handele. Außerdem gebe es im Kreuzviertel bereits ähnliche Situationen, z.B. im Block Studtstraße/Lazarettstraße, in dessen Innenbereich ein Gebäude ebenfalls einen Spielplatz vom privaten Blockinnenbereich trenne.

Auch in der Altumstraße gebe es zwei erhaltenswerte Bäume. Es solle überprüft werden, ob diese erhalten werden können. Außerdem gebe es zwei weitere Bäume im Innenbereich der Fläche, die erhalten werden sollten und durch die Baukörper im Innenbereich entfielen. Diese Baukörper müssten gerade hinsichtlich des Erhalts der Funktion einer „Grünen Lunge“ überprüft werden.

An der Ulrichstraße mit einem B-Plan vier kleine Gebäude im Blockinnenbereich zugelassen worden, die GFZ läge bei ca. 0,9. Oberbürgermeister Dr. Tillmann habe damals zugesichert, dass es im Kreuzviertel zu keiner weiteren Verdichtung komme. Die aktuelle Planung habe aber eine Dichte, die es sonst im Kreuzviertel nirgendwo gebe.

Frau Voss-Schiffmann erwidert richtig stellend, dass an der Stelle des diskutierten Baukörpers heute kein Baum vorhanden sei. Des Weiteren seien während der Bearbeitung der drei B-Pläne 2005 auch Untersuchungen zur Dichte im Kreuzviertel vorgenommen worden, die teilweise sogar eine GFZ von 2,0 und mehr ergeben hätten. Nur ein Beispiel dafür sei ein Baublock an der Zuhornstraße.

Können die Vorgärten in der Altumstraße erhalten und erweitert werden?

Herr Schowe versichert, dass dies bereits von der Verwaltung geprüft werde.

Tiefgaragen seien immer ein Angstraum, unabhängig von ihrer Größe.

Herr Schowe verweist erneut auf die Bedeutung der Größe und Übersichtlichkeit von Tiefgaragen, die eine wichtige Rolle für die Akzeptanz einer Tiefgarage darstellten. Eine überschaubare Tiefgarage ohne Winkel werde einfach besser angenommen.

Alle Hinweise und Anregungen der Bürger würden von der Verwaltung nur mit Statistiken und Entwürfen vom Reißbrett abgehandelt und nicht entsprechend gewürdigt. Das Vorgehen sei nicht angemessen.

Herr Fischer-Baumeister versichert, dass alle Anregungen ernst genommen und in das Protokoll aufgenommen würden. Er schließt die Veranstaltung um 20.25 Uhr.

(Anmerkung: Die Veranstaltung verlief über weite Strecken in angespannter Atmosphäre.)

gez.

.....
Peter Fischer-Baumeister
Bezirksvorsteher

gez.

.....
Arend Bewernitz
Schriftführer