

E-Mail an den Rat der Stadt Bochum

Betr.: Verfahren 56 BO (RFNP) Aufstellungsbeschluss
Satzungsbeschlüsse Bebauungsplanverfahren 964 I u. II

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir hatten Sie als **Initiative Schlosspark** mit dem unten noch einmal beigefügten Schreiben vom 11.9.2023 auf unsere Bedenken zum oben genannten Aufstellungsbeschluss sowie den beiden Satzungsbeschlüssen aufmerksam gemacht.

Die Sitzung der Bezirksvertretung Südwest am 13.09.2023 sowie die Vorstellung des Projektes durch zwei Vertreter der Stadt haben unsere Bedenken nicht nur bestätigt, sondern bestärkt.

Die formalen und materiellen Bedenken, die wir in oben genannten Stellungnahmen angesprochen haben, konnten nicht ausgeräumt werden, insbesondere die mangelhafte Erfassung und Bewertung des zu erwartenden Verkehrsgeschehens sowohl an der Kreuzung zur Hattinger Straße, wie auch insbesondere in der Schloßstraße selbst, lassen eine Vielzahl von Aspekten weiterhin offen, beginnend mit der Frage, ob und in welcher Form überhaupt das ergänzende Verkehrsgutachten methodisch die Beziehungen der Verkehrsteilnehmergruppen zueinander berücksichtigt und bewertet. Unseres Erachtens tut es dies nicht, da das im Verkehrsgutachten angewendete Verfahren der „Addition kritischer Fahrzeugströme AKF nach Gleue“, explizit Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Phasen ausschließt.

Wir bitten zudem, noch einmal ein genaues Augenmerk auf die für die Bebauung vorgesehenen massiven Baukörper zu werfen, die unsere Ursprungsbedenken zu 100 % bestätigen! Angesichts der Erlaubnis der Installation von Photovoltaikanlagen können und werden sich Gebäude noch einmal um bis zu dreieinhalb Metern erhöhen! In der Sitzung der Bezirksvertretung Südwest war den Anwesenden angesichts der nun öffentlich gezeigten Bilder mindestens Erstaunen, aber auch tw. Fassungslosigkeit anzusehen.

Aus den ebenfalls in unseren Stellungnahmen genannten Gründen sind alle drei Beschlussvorlagen angesichts der verbliebenen formalen und materiellen Fragestellungen nicht beschlussreif.

Offen bleibt dabei insbesondere die Frage, wieso die Verwaltung den Rat der Stadt in die Situation bringt, über einen Bebauungsplan beschließen zu müssen, dessen materiellrechtliche Voraussetzungen infolge anderslautender Regelungen im RFNP heute überhaupt nicht gegeben sind und die die Stadt selbst in einem möglicherweise noch jahrelang dauernden Verfahren (56 BO) erst schaffen will. Dies erfolgt offenbar nach dem Prinzip Hoffnung bzgl. des Grundsatzes „Wo kein Kläger, da kein Richter“.

Sollte es dennoch zu einer Abstimmung zu den genannten drei Beschlusspunkten kommen, so wäre angesichts der uns bekannten innerparteilichen Diskussionen und im Sinne der Sache der Fraktionszwang in den Abstimmungen ausdrücklich aufzuheben.

Wir bitten wiederum höflich um Weiterleitung dieses Schreibens an die Damen und Herren in Ihren Parteien und Fraktionen – danke vorab!

Für die **Initiative Schloßpark**

Björn Echternach Kai Krämer Herbert Freudenberg

Initiative Schloßpark

Stellungnahme

Satzungsbeschlüsse Bebauungsplanverfahren 964I und II Schloßstr. Ost und West RFNP-Änderungsverfahren 56 BO Schloßstr. West (RFNP) – Aufstellungsbeschuß

I. Zusammenfassung

1. Es kann festgehalten werden, dass u. a.
 - eine Ablösung der bislang im RFNP vorhandenen Festsetzungen für das Bebauungsplangebiet weiter offen ist und ein konkreter Zeitplan hierfür offenbar fehlt,
 - der Naturschutzbeirat die vorgesehenen Änderungen des RFNP (hier: Aufstellungsbeschuß) zum jetzigen Zeitpunkt nicht mitträgt,
 - diverse und erhebliche Verfahrensmängel vorliegen (s.u.),
 - den politischen Gremien durch die überraschende Vorlage des Verkehrsgutachtens und die Vorverlegung der Sitzungstermine notwendige Zeit für eine Durchsicht und Bewertung der Ergebnisse des Gutachtens und der sonstigen Unterlagen genommen wird,
 - das überarbeitete Verkehrsgutachten nicht die geforderte Untersuchung der Einflüsse der jeweiligen Verkehrsteilnehmer aufeinander darstellt, sondern primär - wie im vorherigen Gutachten auch – lediglich die einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen beziehungslos zueinander betrachtet,
 - das Verkehrsgutachten nicht öffentlich ausgelegt wurde,
 - insbesondere die Ergebnisse der Überprüfung des Handlungskonzeptes Wohnen noch nicht bekannt sind,
 - (prognostische) Aussagen zu Beginn, Länge, Konzept und Beherrschbarkeit der zu erwartenden Auswirkungen der mehrjährigen Baustellenphase(n) fehlen,
 - sich die Bezirksvertretung Südwest bislang nicht dazu erklärt hat, ob sie an ihrer bisherigen Vorgabe, die Bebauung auf insg. 220 Wohneinheiten zu begrenzen, festhält.
2. Es besteht gerade auch infolge der nun vorgenommenen Trennung in zwei Bebauungsplanverfahren weiterhin für die politischen Gremien die Möglichkeit, eine **angemessene Anpassung der Projektziele** an die Bedürfnisse von Bürgern und Bürgerinnen, Umwelt und Klima sowie die Leistungsfähigkeit Weitmars und seiner Schloßstr. einzufordern.

Die Bezirksvertretung Südwest muss dabei im Rahmen des jetzt angeführten Beteiligungsverfahrens auch gegenüber der von ihr vertretenen Öffentlichkeit deutlich Stellung dazu beziehen, ob sie noch zu ihrer **Ursprungsforderung nach Reduzierung des Bebauungsplanverfahrens auf eine Planzahl von 220 Wohneinheiten** steht. Sollte dies nicht mehr der Fall sein, so hat sie darzulegen, aus welchen durchgreifenden inhaltlichen Gründen dies so ist.
3. Die Initiative Schlosspark hat zuletzt wiederholt beschrieben, dass insbesondere ein **Verzicht auf die Bebauung westlich der Schloßstraße, die in städtischer Verantwortung liegt**, beginnend mit der Baustellenphase eine erhebliche Entspannung der Verkehrs- und Emissionssituation in und an der Schloßstraße bringen kann. Dies kommt der dort vorhandenen, besonders schützenswerten Flora und Fauna zugute und stärkt die Erholungsfunktion der Friedhofsflächen. Die Hattinger Str. würde gleichfalls entlastet.
4. Forderungen insb. nach einer Erweiterung **der Möglichkeiten für Betreutes Wohnen, der Schaffung von seniorenrechtlichem Wohnraum, Alters- und Pflegeeinrichtungen etc.** waren bislang im Bebauungsplanverfahren nicht zu vernehmen - angesichts der beteiligten Interessensträger leider kein Wunder. Gerade solche Einrichtungen aber helfen, Wohnraum, der an anderer Stelle - für jüngeres Publikum - benötigt wird, frei zu machen. Aktuelles Stichwort: Wohnungstausch!

5. Auch angesichts der insbesondere rechtlichen und qualitativen Mängel sollte die Bezirksvertretung die Empfehlung geben, die Satzungsbeschlüsse von der Tagesordnung der nächsten Ratssitzung zu nehmen, die formalen Mängel abzustellen und **eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung (Auslegung)** zu den beiden Bebauungsplanverfahren einzufordern, s. o.
6. In diesem Zusammenhang scheint auch die **Durchführung einer Bürgerversammlung** mit Aussprache als sinnvoller Schritt, der nicht zuletzt auch einem direkten Austausch mit den Investoren und insb. den Gutachterstellern Ambrosius/Blanke (abvi) dienen könnte.
7. Angesichts der verbleibenden Sachfragen zu den Bebauungsplanverfahren sollte sich die Bezirksvertretung auch gegen die Fassung eines **Aufstellungsbeschlusses im Verfahren 56 BO** zum jetzigen Zeitpunkt aussprechen.

II. Bebauungsplanverfahren 964 I und II: formale Gesichtspunkte

1. Fehlende Neuaufstellung der Bebauungsplanverfahren

Die **Initiative Schlosspark** hatte in ihrer letzten Stellungnahme darauf hingewiesen, dass bei der bloßen „Teilung“ der in Rede stehenden Bebauungsplanverfahren rechtlich nicht bleiben kann, sondern **beide Bebauungsplanverfahren (964 I u. II) konkret einer Neuaufstellung** bedürfen. Dies bestreitet die Verwaltung nunmehr ausdrücklich, allerdings ohne dies zu begründen. Dies sollte hinterfragt werden.

2. Fehlende Öffentlichkeitsbeteiligung bzgl. des vorgelegten Verkehrsgutachtens

Die Bezirksvertretung soll auf der Grundlage des „überarbeiteten“ Verkehrsgutachtens entscheiden, welches bislang allerdings der Öffentlichkeit im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung nicht zur Verfügung gestellt wurde. Damit hatte die Öffentlichkeit also keine Gelegenheit, hierzu in einem **formalisierten Verfahren (Auslegung)** Stellung zu nehmen. Rechtlich sind sonstige Kenntnisnahmen und hierdurch ggfs. veranlasste Stellungnahmen aber irrelevant.

Diese Situation stellt eine schwere **Verletzung der dem betroffenen Bürger gesetzlich zustehenden Rechte dar**, die umso schwerer wiegt, als die zukünftigen Verkehrsauswirkungen eine der wesentlichsten und damit entscheidungserheblichen materiellen Aspekte darstellen, die zur Unwirksamkeit der als Satzung zu beschließenden Bebauungspläne führen wird.

Dies bedeutet zugleich eine **Verletzung der Rechte der Bezirksvertretung**, der hierdurch die Möglichkeit genommen wird, in Kenntnis formal eingegangener Stellungnahmen zu entscheiden.

3. Nicht angemessene Auslegungsfristen

Die **Initiative Schlosspark** hatte schon im Mai deutlich gerügt, dass die sich überlappenden Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum überarbeiteten Entwurf des Bebauungsplanes sowie anschließend seiner Teilung **angesichts der materiellen Fülle und dieses höchst ungewöhnlichen Verfahrensschritts unter Berücksichtigung der hierzu verfügbaren verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung als jeweils zu kurz bemessen darstellen**.

Auch dies stellt eine erhebliche Verletzung der Rechte der betroffenen Bürger dar.

4. Trennung in „wesentliche und unwesentliche“ Stellungnahmen

Die in den Unterlagen enthaltene Bewertung fasst die schriftlichen Eingaben der Bürger und Bürgerinnen zusammen. Dabei werden nach dem Wortlaut der Unterlage lediglich die wesentlichen Stellungnahmen bewertet, wobei unklar bleibt, was **wesentliche von**

unwesentlichen Stellungnahmen unterscheidet und aufgrund welcher Kriterien hierbei differenziert wird.

Bsp.: So vermisst unserer Kenntnis nach z. B. ein Einreicher eine Behandlung des Vorschlages, die Trauerhalle zu einer Kita umzubauen und die davor liegenden Flächen unter Beibehaltung des schützenswerten Baumbestandes für die Kita zu nutzen. In eine ähnliche Richtung zielte der Vorschlag der Initiative Schlosspark bzw. deren Hinweis, vor dem Hintergrund der Alterungsthematik in Weimar Mitte und des Bedarfs an Wohnraum insbesondere für ältere, gegebenenfalls auch pflegebedürftige Personen alternativ den Bau eines Pflege- bzw. Altersheims bzw. einer Seniorenresidenz vor Ort zu prüfen.

Hierin liegt ebenfalls ein wesentlicher Verfahrensmangel, der zugleich die Rechte der Bezirksvertretung berührt.

5. Auswirkungen: Betrachtungshorizonte

Die zur Verfügung gestellten Unterlagen betonen an diversen Stellen, dass es trotz der rechtlichen und tatsächlichen Trennung des bisherigen einheitlichen Bebauungsplanverfahrens bei einer gemeinsamen Betrachtung der Auswirkungen der Verfahren bleibe.

Im Hinblick darauf, dass beide Verfahren nunmehr getrennte rechtliche Schicksale haben werden, mangelt es in der Darstellung an einer konkreten und nachvollziehbaren **zusätzlichen Darstellung**, welche qualitativen und insb. quantitativen Auswirkungen nun aus welchem Bebauungsplangebiet konkret resultieren, Bsp.: Verkehrsbelastungen. Ökopunkte-Defizit. Dies im Einzelnen aus den vorhandenen Unterlagen – soweit denn möglich – herauszufiltern, ist nicht Aufgabe der politischen Gremien oder des Bürgers. Es obliegt dem Informationsgeber, dies in einer entspr. geordneten und nachvollziehbaren Form darzustellen.

Auch insofern liegt ein Verfahrensmangel vor.

III. Bebauungsplanverfahren 964 I und II: materielle Gesichtspunkte

1. Fehlende Vereinbarkeit mit dem RFNP

Nachdem die **Initiative Schlosspark** und andere interessierte Kreise seit der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung und damit seit Jahren immer wieder darauf hingewiesen haben, dass die bestehenden Planungen gegen die Festsetzungen des Regionalen Flächennutzungsplanes verstoßen, ist nach 2 ½ Jahren auch die städtische Verwaltung - nun auch erstmals öffentlich - zu der Einsicht gelangt, dass **eine maßgebliche Voraussetzung für die Schaffung eines Bebauungsplans schlicht nicht gegeben ist.**

Diese Vorgehensweise erinnert stark an die Durchführung des Bebauungsplanverfahrens 1013 Feuerwache Hattinger Str., bei der die Verwaltung versucht hatte, das Bebauungsplanverfahren im Beschleunigten Verfahren durchzuführen und erst auf unsere Hinweise hin recht kleinlaut die Verfahrensart wechseln musste.

Das nun erstmals in der politischen Information angesprochene erforderliche **Herbeiführen eines Einvernehmens mit dem RVR zur Ermöglichung einer Wohnbebauung** war offensichtlich bislang **nicht erfolgreich**, warum, bleibt indes offen.

Offen bleibt dabei auch, ob überhaupt und unter welchen Voraussetzungen das avisierte entspr. **Antragsverfahren**, dass ersatzweise zu einem späteren Zeitpunkt seitens der Stadt initiiert werden soll, erfolgreich sein kann, vergleiche hierzu die sprachlich kaum zu verstehenden Ausführungen auf S. 20 der Anlage 2 der Beschlussvorlage 56 BO.

Angesichts der zuletzt „prognostizierten“ Baubeginne „irgendwann zwischen 2024 und 2028“ bedarf es hier dringend eines konkreten **„zeitlichen Fahrplans“**.

2. Überprüfung des Handlungskonzeptes Wohnen

Die Ergebnisse liegen nicht vor, die für eine aktuelle und qualitative Beurteilung des Wohnbedarfs und damit der Notwendigkeit der Inanspruchnahme von (Grün-)Flächen erforderlich sind: die Verwaltung beruft sich materiell in ihren Unterlagen mehrfach auf einen bestehenden Bedarf an Wohnraum und in diesem Zusammenhang auf das Handlungskonzept Wohnen aus dem Jahre 2017 sowie die hierfür gewonnenen (damaligen) Erkenntnisse – **die aber gerade** – öffentlich stark beworben - **auf ihre Aktualität/Aussagen hin überprüft werden.**

Umso schlimmer ist, und auch hierauf hatten wir hingewiesen, dass durch die willkürliche Nicht-einbeziehung begonnener Bebauungsplanverfahren in die Überprüfung **hinsichtlich der Zulässigkeit der Inanspruchnahme von Grünflächen für eine Bebauung unzulässig zwischen Verfahren mit und ohne Aufstellungsbeschluss differenziert wird.**

3. Verkehrsgutachten

- a) Mit Erstellungsdatum vom **22.08.2023 (!)** liegt nunmehr und völlig überraschend eine Ergänzung der Verkehrsuntersuchung vor. Das passierte so überraschend, dass in der Sitzung des Naturschutzbeirates am 31. August in den dort vorgelegten Informationsunterlagen hierzu nicht informiert wurde; deren Aussagen bezogen sich noch auf das Ursprungsgutachten.

Planerisch ist die Kfz-seitige Erschließung über die Schloßstraße mit Anbindung an den Knotenpunkt Hattinger Straße vorgesehen. **Prüfungsauftrag ist demgemäß die „Klärung der grundsätzlichen verkehrstechnischen Machbarkeit des Vorhabens“.** Dies greift zu kurz, siehe hierzu noch unten.

Wie oben schon unter II. angemerkt, nimmt das Gutachten – wie das Ursprungsgutachten auch - eine gemeinsame Betrachtung beider Bebauungsplanverfahren und deren Auswirkungen vor. Was demgemäß in formaler Hinsicht fehlt, ist eine **gesonderte zusätzliche Darstellung** der verkehrsseitigen Auswirkungen eines jeden einzelnen der beiden Bebauungsplanverfahren, s. o.

Anm.: Es hinterlässt zudem einen schalen Beigeschmack, wenn auf Seite 2, Zif. 1 des Gutachtens ausgeführt wird, dass „*die Untersuchungsergebnisse der erneuten Überprüfung mit den Fachämtern der Stadt mehrfach abgestimmt ... und in der abschließenden Version mit Schreiben vom 16. Februar 2023 übergeben*“ wurden. Das Vertrauen in die Unabhängigkeit einer gutachterlichen Stellungnahme ist erschüttert, wenn diese Stellungnahme selbst davon spricht, dass nicht nur Parameter und Vorgehensweise, sondern auch die **Untersuchungsergebnisse - also Bewertungen - mit Interessenträgern abgestimmt** worden sind.

- b) Die **Kernaussagen** des ergänzenden Gutachtens (S. 8+9) lauten - unter Zugrundelegung von Prämissen in der Verkehrsführung - nunmehr wie folgt:

- *„Die detaillierten Leistungsfähigkeitsberechnungen verdeutlichen, dass in den beiden Fahrrichtungen der Hattinger Straße und auch im kombinierten Geradeaus-/Rechtsabbiegestrom der südlichen Zufahrt Schloßstraße sowohl in der Analyse als auch in der Prognose mit den zugrunde gelegten Grünzeiten zumindest gute Verkehrsqualitäten (Stufe B) gewährleistet werden können.*
- *Für den Linkseinbiegestrom der südlichen Zufahrt Schloßstraße weisen die Berechnungen in der Morgenspitze eine Zunahme der mittleren Wartezeit von ca. 33 sec/Fz auf ca. 52 sec/Fz auf, verbunden mit einer Verschlechterung der Verkehrsqualität von der Stufe B in die Stufe D. In der Nachmittagspitze wird sich die mittlere Wartezeit ebenfalls erhöhen, von ca. 45 sec/Fz in der Analyse auf ca. 63 sec/Fz in der Prognose, mit einer Verschlechterung der Verkehrsqualität von der Stufe C in die Stufe D.*

- *In der nördlichen Zufahrt Schloßstraße sind durch die Zusatzverkehre des geplanten Vorhabens sowohl in der Morgenspitze als auch in der Nachmittagsspitze deutliche Verkehrszunahmen und somit zumindest in der Morgenspitze spürbare Zunahmen der mittleren Wartezeit zu erwarten. In der Morgenspitze erhöht sich die mittlere Wartezeit von 29 sec/Fz (Stufe B) auf ca. 40 sec/Fz (Stufe C); in der Nachmittagsspitze fällt die Zunahme der mittleren Wartezeit von ca. 29 sec/Fz (Stufe B) auf ca. 34 sec/Fz (Stufe B) relativ moderat aus.*
- *In der verkehrstechnischen Gesamtbetrachtung führen die zugrunde gelegten Zusatzverkehre in den Nebenrichtungen durchaus zu spürbaren Veränderungen der Verkehrsqualität gegenüber der bestehenden Verkehrssituation.*
- *Der Knotenpunkt Hattinger Straße / Schloßstraße ist dennoch auch unter den Prognose-Verkehrsbelastungen als grundsätzlich ausreichend leistungsfähig einzustufen.“;*

Zur Erinnerung: eine **Verkehrsqualität Stufe D** (zweiter Spiegelstrich oben) bedeutet: Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil. **Stufe E** markiert demgegenüber die Kapazitätsgrenze einer Straße.

- c) **Das Gutachten beruft sich auf Verkehrszählungen an zwei Tagen**, und zwar am 26.11.2019 sowie am 16. März 2023. Die im Gutachtentext zugrunde gelegten Messungen beziehen sich jew. auf **eine Stunde vor- und nachmittags mit 1/4stündiger Versetzung** = Zeiten der Maximalbelastung.

Eine Berücksichtigung des **Verkehrs zwischen 9:00 und 15:00 Uhr**, da insoweit als zähltechnisch irrelevant erachtet, erfolgte indes nicht. Gleichfalls fehlt eine Erhebung von Daten des **nächtlichen Verkehrs** von **Wochenenden** bzw. aus **Veranstaltungen** im nahegelegenen Schlosspark bzw. Museum etc.

Anm.: das sind allerdings Aspekte u. a. des Anwohnerschutzes und der Lebensqualität!

- d) **Prognostisch** erhöhen sich am Knotenpunkt die Verkehrsbewegungen (auf der Grundlage der Verkehrszählung) in den dort genannten beiden Tagesstunden (!) in der Morgenspitze um 17,6% oder 238 Kfz und 11,6 % bzw. 196 Krafffahrzeuge in der Nachmittagsspitze, vgl. Zif. 4 S. 6 des Gutachtens.

Als **Tagesgesamtbelastung** ergibt sich ein signifikantes **zusätzliches** (!) prognostisches **Aufkommen für die Schloßstr. von 1.015 Kfz/Tag**, aufgeteilt nach Nutzergruppen:

- 733 Kfz/Tag Bewohnerverkehr
- 49 Kfz/Tag Besucherverkehr
- 93 Kfz/Tag Wirtschaftsverkehr
- 12 Kfz/Tag Kita Beschäftigtenverkehr
- 128 Kfz/Tag Kita Hol-/Bringverkehr.

Die Gesamtzahl der **Verkehrsbewegungen** aufgrund der geplanten 310 Wohnungen pro Tag (Fußgänger, Fahrrad, Auto, ÖVNP) wird mit 3.255 ermittelt.

In den Spitzenzeiten bedeutet dies **209 inkl. Kita** (gem. Tabelle 1, S. 4 **nur 194?**) **zusätzliche KFZ-Bewegungen binnen einer Stunde** (!) in der Schloßstr:

	7.00 - 8.00 Uhr		16.00 - 17.00 Uhr	
	Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr
Fußgänger	2	71	42	13
Radfahrer	-	13	7	2
MIV-Nutzer	6	177	105	32
ÖV-Nutzer	1	39	23	7
Summe	9	300	177	54

Im Ergebnis indes bleibt es letztlich - mit deutlichen Abstrichen - bei der Beurteilung aus dem Vorgängergutachten:

- spürbare Veränderungen der Verkehrsqualität auf der Hattinger Str.,
- weiterhin jedoch eine jedenfalls „grundsätzlich“ (??) ausreichende Leistungsfähigkeit,

vgl. S. 9 a.a.O.

- e) Um es noch einmal vor Augen zu führen: eine Kreuzung, eine Hauptverkehrsstr., vier Fahrtrichtungen, beengte Flächenverhältnisse, enge Straßenführungen, vier Zebrastreifen, vier Ampeln, vier Bushaltestellen, zwei Straßenbahnhaltestellen (zus. Ampel-Sonderschaltung), ein bevorrechtigter Radweg, Parkplätze, Tankstelle, Anlieferungen/Beladungen, kreuzende Radfahrer, Fußgänger aller Altersgruppen, Feuer- und Rettungswache (zus. Ampel-Sonderschaltung), Hanglage in der Schloßstr. (verlangsamtes Anfahren von Kfz., insb. von Lkw., aber auch Radfahrern) und zuletzt die fehlende zweite Ausfahrt bestimmen als Rahmenbedingungen den Kreuzungsraum.

Das Zusammenspiel dieser Rahmenbedingungen unter gebührender Berücksichtigung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmergruppen - und nicht die primäre Überprüfung, innerhalb welcher Ampelphasen und Zeitfenster der Kfz Verkehr akzeptabel fließen kann - war dem Grunde nach Untersuchungsgegenstand. Das ergänzende Verkehrsgutachten, wie das Vorgängergutachten auch, stellen jedoch die einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen eher beziehungslos zueinander dar.

Um die Problematik mit einem Beispiel zu verdeutlichen:

Bei einem Quellverkehr in der Morgenspitze von 209 Kfz/h, einem Ampelintervall von 90 Sekunden, einer Grünphase von 25 Sekunden sowie einer unterstellten durchschnittlichen Ankunftszeit an der Ampel von rund 17,2 Sekunden haben pro Ampelphase im Mittel sechs Kraftfahrzeuge die Möglichkeit, die Schloßstraße zu verlassen. Das ist beim Anfahren am Hang - wie in der Schloßstraße - schon für sich betrachtet eine Herausforderung.

Dabei handelt es sich um eine idealtypische Situation, die außer Betracht lässt, dass weitere Personengruppen im Bereich der Kreuzung vorhanden sind und diese als Verkehrsteilnehmer überqueren wollen. Hier aber finden eine jede idealtypische Betrachtung und jedes Berechnungsmodell erfahrungsgemäß während der Grünphase sehr schnell ihre Grenzen: dies mit dem ersten unaufmerksamen oder unentschlossenen Kraftfahrer, Fußgänger (Rollator-Nutzer, Kind, Schüler), Fahrradfahrer und mit jedem Haltestellenstopp des ÖPNV, jedem langsam anfahrenden Lkw, bei Dunkelheit, Nässe, Glätte.

Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um (zukünftig) hauptsächlich elektrisch betriebene Fahrzeuge oder solche mit Verbrenner-Motor handelt.

Das führt dann in der Praxis (immer wieder) zu Situationen wie der folgenden, in der sich heute schon der ÖPNV bis in die Kreuzung hinein- und über Ampelphasen hinausreichend selbst blockiert:



Deshalb kann eine Untersuchung wie die vorliegende nur ein Einstieg in eine umfassende qualitative Beurteilung dessen was geht und nicht mehr funktioniert, dienen. Schon gar nicht stellt sie – Ideen allenfalls anreißend und mit ihnen spielend - das immer wieder verlangte **Verkehrskonzept** dar.

Im Ergebnis nicht verwendbar ist schließlich die Bewertung der potentiellen **Folgen der neu einzurichtenden Feuer- und Rettungswache**: es bedarf hier gar nicht einmal eines Gutachtens um festzustellen, dass sich durch einen Stop des Verkehrs insbesondere zu Zeiten des Berufsverkehrs gravierende Störungen des Verkehrsflusses ergeben und das Auflösen eines Staus auch unter Berücksichtigung der bevorrechtigten Straßenbahnen etc. erheblich erschwert wird.

Erschreckend dabei ist aber die lapidare Erkenntnis im Gutachten, wonach sich „ein Stau dann ja auflösen werde“... – ja, sicherlich, aber wie lange dauert das z.B. bei gleichfalls wartendem, aber bevorrechtigtem ÖPNV – zwei wartenden Bussen, einer Straßenbahn während des Berufsverkehrs, gegen 17.00 Uhr? Das sind die Fragen, die interessieren und helfen, die zukünftige Verkehrsqualität einzuschätzen.

- f) **In der Schloßstraße mit dem geplanten Ringstraßencharakter** sind die Auswirkungen dieses erheblichen (KFZ-)Verkehrs und diejenigen der Transport- und Lieferdienste, privater Busunternehmen, der Müllentsorgung, Rettungsdienste etc., insbesondere bei sich begegnenden Fahrzeugen im oberen Bereich der Schloßstraße weiterhin weitgehend unbetrachtet bzw. ungelöst. Wendemöglichkeiten für große Fahrzeuge fehlen nach wie vor.

Es mangelt bislang auch an der - gutachtlich nicht in Auftrag gegebenen - Überprüfung, welche Ausgleichsfunktion eine **zweite Ausfahrt am AHAG Gelände** bieten könnte; unserer Kenntnis nach hat der Eigentümer die Inanspruchnahme seines Grundstückes im Vorfeld jedenfalls nicht abgelehnt – stadt- bzw. investorenseitig ist die Angelegenheit offenbar aber nicht weiterverfolgt worden.

Schließlich sind die **Immissionsbelastungen durch einen explodierenden Kfz-Verkehr** innerhalb der Schloßstraße und dies insbesondere auch im Hinblick auf die Bestandsbebauung (weil als solche ja nicht innerhalb, sondern lediglich unmittelbar angrenzend gelegen ist) – in der Betrachtung vernachlässigt.

Der **Verkehr in Weimar Mitte** und damit auch die Bewohner werden heute schon durch drei aufeinanderfolgende Ampelkreuzungen erheblich belastet, ähnlich belastet ist die Wasserstr. Die Hattinger Str. wird nun zusätzlich und vor Ort zum Teil bis an die Grenze ihrer Belastungsfähigkeit strapaziert: hierbei werden **nachhaltig** Verkehrsflüsse heraufbeschworen, die selbst nach Auffassung der Gutachter situativ nur noch mit „Ach und Krach“ einen geordneten Straßenverkehr zulassen (Bewertung „D“).

g) Es ist also nachzubessern!

Wir hatten als **Initiative Schlosspark** anlässlich der zweiten Auslegung im Bebauungsplanverfahren darum gebeten, vor Erstellung eines überarbeiteten Verkehrsgutachtens mit unseren Einschätzungen der Verhältnisse in Kontakt zu den Gutachtern und sinnvollerweise in einem Ortstermin zu einem Austausch gelangen zu können: eben um die oben aufgeworfenen Fragestellungen und Bedenken gemeinsam zu betrachten, einfließen und sodann bewerten zu lassen.

Hierfür stehen wir weiterhin zur Verfügung.

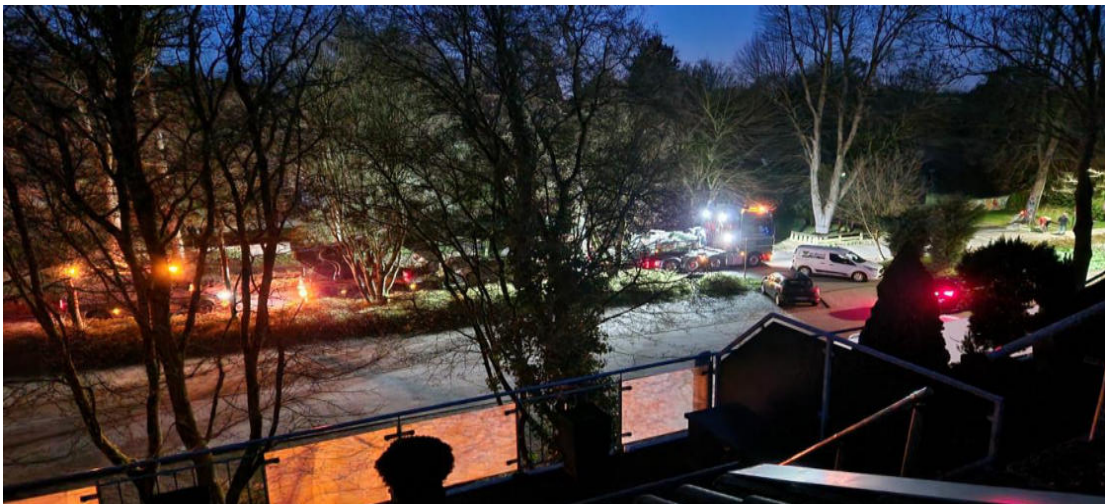
Demgemäß muß es leider bei der Bewertung in unserer vorhergehenden Stellungnahme bleiben, wonach die an der Hattinger Straße gelegene **Kreuzung die denkbar ungünstigste Ausgangslage für die gemeinsame Erschließung beider Bebauungsplangebiete darstellt.**

4. Sonderaspekt: Bauphase(n)

Die Arbeiten zur Verlegung einer neuen Wasserleitung durch das Gelände des Schlossparks in Richtung Springorum-Radweg haben zwischenzeitlich einen Vorgeschmack auf das gegeben, was im Rahmen **zweier gegebenenfalls aufeinanderfolgender Baumaßnahmen** an Belastungen auf die Umwelt, den Verkehr und die Bürger Weitmars über lange Zeit zukommen wird.

Wie dies ausschließlich über die schwer zugängliche und räumlich beengte Schloßstraße effektiv und verträglich abgewickelt werden kann, bleibt dabei völlig unerfindlich und ist bislang verwaltungsseitig auch im Rahmen einer ja durchaus schon möglichen **Vorabeinschätzung dessen, was ein Baustellenkonzept hierfür überhaupt leisten könnte, nicht inhaltlich erfasst oder beschrieben worden.**

Angesichts der Besonderheiten der Lage der Bebauungsplangebiete sollte dabei zumindest auch ermittelt und dargestellt werden, ob und wie bei einem Fehlen einer zweiten Zuwegung in das Gelände der Baustellenverkehr überhaupt adäquat abgewickelt werden kann.



Das vorstehende Foto, das anlässlich der Verlegung der neuen Wasserleitung durch den Schlosspark in der Schloßstr. geschossen wurde, gibt einen Vorgeschmack auf das, was der Baustellenverkehr erwarten lässt.

5. Entscheidung im Rahmen einer Güterabwägung

Die mittlerweile bestehende Auseinandersetzung um die Bewertung der Folgen für den Straßenverkehr ist aus Sicht der Öffentlichkeit verwaltungs- und investorenseitig in Argumentation und Darstellung argumentativ leider offenbar geprägt von dem Ziel, unter Inkaufnahme erheblicher qualitativer Einschränkungen für die Natur, vor Ort lebende Bürger sowie den Straßenverkehr eine höchstmögliche Rendite in Form einer höchstmöglichen Zahl verkäuflicher oder zu vermietender Wohneinheiten zu schaffen.

Im Ergebnis muß aber abschließend im Rahmen einer **Güterabwägung** zwischen den Auswirkungen auf die betroffenen Rechtsgüter Klima, Natur und Umwelt, Stadteilinteressen und Anwohnerschutz einerseits und den Erfordernissen des Wohnbedarfs und der finanziellen Kulturförderung (!) andererseits abgewogen werden.

Bei alledem ist insbesondere zu beachten, dass sich das Baugelände infolge seiner besonderen Verkehrslage für **nicht korrigierbare verkehrsseitige Experimente** nicht eignet!

Ein überwiegendes Interesse an der Verfolgung zweier paralleler Bebauungsplanverfahren im vorgesehenen Ausmaß zur Befriedigung der letztgenannten Interessen lässt sich derzeit nicht feststellen. Ein solches kann schließlich auch nicht dadurch begründet werden, dass aktuell ein Interesse daran besteht, den Investor zu halten. Dies gilt umso mehr, als der genaue Umfang des tatsächlichen aktuellen Wohnbaubedarfs – für welche Personengruppen auch immer - zur Zeit nicht feststeht, s. o.

Zu den Bebauungsplanverfahren 964 I u. II liegen im Übrigen unsere **Stellungnahmen aus April und Mai** vor, die sich auch mit den Auswirkungen auf Natur und Umwelt befassen.

IV. Aufstellungsbeschuß 56 BO (RFNP)

Zum Verfahren hatten wir eine schriftliche Stellungnahme für den Naturschutzbeirat abgegeben. Diese ist als Anlage beigefügt. Um deren Kenntnisnahme wird höflich gebeten.

Der Beirat hat unserer Kenntnis nach am 31.08.2023 nicht für die Änderung des RFNP im beantragten Sinne votiert, sondern sich dagegen ausgesprochen. Hier sollte vorab nach den Gründen gefragt werden.

Bochum, den 06.09.2023

Für die **Initiative Schloßpark**

gez. Björn Echternach

gez. Kai Krämer

gez. Herbert Freudenberg