

Westertor-Antwort der Stadt: Bürger waren immer beteiligt

Lübbecke - 11. Nov. 2019



Pünktlich wie erbeten hat die Stadt Lübbecke am 11. November 2019 den Fragenkatalog des Interessenkreises pro ZOB zu fünf Aspekten des Innenstadtprojektes „Westertor“ und der damit verbundenen – und massiv kritisierten – Verlegung des Busbahnhofes beantwortet. Die Fragen vom 21. Oktober 2019 wurden wie folgt beantwortet:

1. Alternativplanungen zum Westertor

Mit einem Plan B in der Tasche ließen sich Verhandlungen mit dem Investor leichter führen, da man im Falle abweichender Interessen eine Alternative hätte. Momentan ist unser Eindruck, dass für das Projekt Westertor nicht nur sehr viel, sondern zu viel in die Waagschale geworfen wurde und wird.

• 1.1. Existieren Alternativplanungen zum Westertorprojekt? Falls ja, welche? Falls nein, warum nicht?

Antwort Stadt Lübbecke: Nach dem Scheitern des letzten Versuches zu einer Entwicklung haben vier Investoren ihre Ideen zur Vitalisierung des Deerberg-Geländes vorgestellt. Es gab also nicht nur einen „Plan A“ und einen „Plan B“, sondern darüber hinaus auch noch die Pläne C und D. Aus diesem Wettbewerb ist die HBB als Gewinnerin hervorgegangen, weil ihr Entwurf der in jeder Hinsicht überzeugendste war. Der Rat der Stadt Lübbecke hat sich mit überwältigender Mehrheit dafür entschieden, einzig diesen Entwurf planerisch voranzutreiben – und damit die übrigen Planungen verworfen.

Die gegenwärtig einzig realistische Alternative zum Westertor bestünde darin, bis auf Weiteres alles so zu lassen wie es ist: eine weitgehend leer stehende Kaufhausbrache und ein Parkhaus, das im Umfang von 2,5 Millionen Euro dringend sanierungsbedürftig ist – Kosten, die dann wohl die Stadt Lübbecke und damit ihre Bürger tragen müssten.

Die Vorstellung, das Westertor ohne die Anlage ebenerdiger Stellplatzflächen im direkten Marktumfeld zu realisieren, ist aus Sicht der Stadtverwaltung ebenso realitätsfremd wie die, parallele Verhandlungen mit mehreren Investoren zu verschiedenen Projektentwürfen zu führen. Wie sollte etwa ein Investor die für seine Projektfinanzierung erforderlichen Mietverträge zum Abschluss bringen, wenn sich die Kommune einen „Plan B“ mit einem anderen Projektentwickler vorbehält?

• 1.2. Warum sind die Auswirkungen des Projekts Westertor auf z.B. die Infrastruktur nicht frühzeitig benannt worden?

In den allermeisten Aspekten des Projekts unterscheidet sich der aktuelle Stand nur unwesentlich von den ersten Entwürfen. Änderungen in Bezug z.B. auf infrastrukturelle Anforderungen hat es im Verlauf der Planungsentwicklung nicht gegeben. Bereits in den ersten Projektzeichnungen und Präsentationen war etwa die Verlegung des ZOB an den Niederwall vorgesehen. Das wurde im Übrigen auch stets so kommuniziert.

• **1.3. Seit wann sind Ihnen die Auswirkungen in den Detailplanungen bekannt?**

s.o.

Wir gewinnen den Eindruck, dass das Projekt reibungs- und protestlos durchgebracht werden sollte, mit schönen Bildern zum Westertor, ohne die Folgen für die Einwohner zu benennen, die sich uns allen erst nach und nach auftun.

• **1.4. Warum wurde ein derart großes Projekt wie der Beschluss über die Zukunft der Deerberg-Immobilie und der westlichen Innenstadt nicht von Beginn an unter Beteiligung der BürgerInnen geplant?**

Wurde es. Neben den Bürgerinformationsveranstaltungen, bei denen Fragen gestellt und Anregungen ausgetauscht werden konnten, hat das Projekt den Weg der frühzeitigen Offenlage und Beteiligung durchlaufen, bei der unter anderem die gesamte Bürgerschaft aufgerufen war, ihre Einwände und Anregungen einzubringen. Daran haben sich auch zahlreiche Bürger beteiligt. Ihre Stellungnahmen sind ohne Ausnahme in den Abwägungsbeschluss eingeflossen.

2. Funktionsfähigkeit eines kleineren „ZOB“

• **2.1. Wurde die Eignung der Lage des zukünftigen „ZOB“ begutachtet, wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?**

Wie Sie den entsprechenden Gutachten und dem Abwägungsbeschluss entnehmen können, wurde die Eignung in jeder Hinsicht geprüft. Mit positivem Ausgang.

• **2.2. Sind Alternativen zur aktuell geplanten Lage geprüft, wie es bei derartigen zentralen, städtebaulichen Planverfahren üblich ist? Wenn ja, mit welchem Ergebnis, falls nein, warum nicht?**

Wie Sie den entsprechenden Gutachten und dem Abwägungsbeschluss entnehmen können, wurden dazu drei Alternativen an zwei Standorten geprüft: Am Niederwall in Höhe Agentur für Arbeit/Gänsemarkt, auf dem Gänsemarkt selbst und am Bahnhof. Ergebnis: Innerstädtisch fehlt der Platz, wenn man keine Parkplätze verlieren möchte. Außerdem sollen die Busse zwischen den beiden Kreiseln halten, um bei Bedarf die Fahrtrichtung problemlos ändern zu können. Auf Höhe des Gänsemarktes müsste man zudem stark in private Grundstücke eingreifen und es würde ein nicht verkraftbarer Verkehrsdruck auf die Blasekreuzung erzeugt. Ein Standort am Bahnhof ist aus Gründen betrieblicher Abläufe, der Fahrgastfreundlichkeit und der fußläufigen Anbindung der Innenstadt keine gangbare Alternative.

Die Stadt bezieht sich dazu auf ein Gutachten aus 2006, welches die Lage des heutigen ZOBs und Alternativlagen bewertet. Das damalige Ergebnis: Der ZOB am Papendiek sei die sicherste, verkehrstechnisch und finanziell günstigste Lösung. Auf dieser Basis wurde 2011/12 der ZOB am Papendiek ausgebaut.

Begutachtet wurde also die aktuelle Lage des ZOB am Papendiek, nicht die Restvariante entlang des Niederwalls, die nun geplant ist. Ob diese als beste Variante aus der Untersuchung hervorgegangen wäre, erscheint uns fragwürdig.

Den Planungen liegen aktuelle Gutachten aus den Jahren 2017 und 2019 zugrunde – die auch den Entwicklungen der Lübbecker Schullandschaft (Schließung der Realschule, Standort der Stadtschule am Wiehenweg) und deren Auswirkungen auf das Busverkehrsaufkommen Rechnung tragen.

• **2.3. Würden Sie nach der geplanten Verkleinerung des ZOB und der Verlegung diverser Buslinien an andere Orte noch von einem ZOB, also einem ZENTRALEN Omnibus-Bahnhof, sprechen?**

Ja. Der neue ZOB wird acht Haltebuchten aufweisen – und damit einer der größeren Busbahnhöfe in Kommunen in unserer Größenordnung sein. Auch an seiner Zentralität wird sich wenig ändern: Der Mittelpunkt des neuen ZOB wandert gegenüber dem des bisherigen um ganze 24 Meter Richtung Nordwesten.

• **2.4. Wie soll die verkleinerte Variante des „ZOB“ Herausforderungen bewältigen, die sich künftig ergeben beim Ausbau des ÖPNV, im Rahmen der auch im ländlichen Raum zu erwartenden Verkehrswende, mit größerem Andrang von Buslinien und verkürzten Taktzeiten?**

Sowohl die mit der Planung befassten Verkehrsingenieure als auch die regionale ÖPNV-Gesellschaft gehen mit uns davon aus, dass der neue ZOB selbst unter der Annahme, dass der Öffentliche Personennahverkehr auch im ländlichen Raum zukünftig eine positive Entwicklung nehmen wird, reibungslos funktionieren wird.

• **2.5. Ist bei einer Ausweitung des ÖPNV eine weitere Dezentralisierung von Haltestellen in der Stadt geplant?**

Den Löwenanteil des ÖPNV im ländlichen Raum machen die Schülerverkehre aus. Daran wird sich nach übereinstimmender Auffassung aller Experten auf absehbare Zeit wenig ändern. Wie inzwischen bekannt sein dürfte, sehen die Planungen der Stadt Lübbecke vor, den Schulbusverkehr künftig insofern zu dezentralisieren, dass er zum Teil an die Rahdener Straße vor dem Berufskolleg und die Haltestellen an der Gehlenbecker Straße bzw. am Gänsemarkt verlagert wird. Für das übrige Busverkehrsaufkommen ist keine Dezentralisierung geplant. Acht Bushaltebuchten stellen eine mehr als ausreichende Kapazität dar.

• **2.6. Wo sollen zukünftig neue Linien halten, und wo sollen Busse aufgrund gesteigerter Taktzahlen losfahren, wenn der neue „ZOB“ auf lediglich acht Haltestellen begrenzt ist und laut Aussage der Stadt „keine stillen Reserven“ eingeplant sind?**

s.o.

• **2.7. Wie planen Sie bei einer Ausweitung der Fahrgastzahlen die Sicherheit am neuen „ZOB“ zu gewährleisten, der aus unserer Sicht durch die Gruppierung um den Niederwall herum verkehrsunsicher geplant ist?**

Aus unserer Sicht besteht kein Anlass zu vermuten, dass der neue ZOB weniger sicher werden wird als der gegenwärtige. Das betrifft sowohl die Wegebeziehungen als auch die Größe, Anordnung und Ausstattung der Aufstellflächen.



3. Verkehrsplanung: Fokus auf Autoverkehr

• **3.1. Bisherige Planungen scheinen den Fokus auf den Autoverkehr zu festigen. Existieren Pläne, den ange-dachten Umbau in zumindest einigen Aspekten im Sinne einer kommenden Verkehrswende zu gestalten, also für einen Ausbau des ÖPNV und zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs? Wenn ja, wie sehen sie aus?**

Wie Sie den entsprechenden Gutachten sowie dem Abwägungsbeschluss entnehmen können, berücksichtigen die Planungen **sämtliche** Verkehrsarten und -teilnehmer, sprich: PKW-, Bus- und Lastverkehr, Radfahrer und Fußgänger sowie die besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen. Die Gutachten basieren auf harten Zahlen zu den jeweiligen Verkehrsaufkommen und stützen sich in der Projektion der zukünftig erforderlichen Kapazitäten auf belastbare Vergleichsdaten.

- **3.2. Wie groß sind die Flächen, die in der Stadt in Folge des Westertorprojekts für Pkw-Stellflächen genutzt werden; um wie viele PKW-Stellflächen handelt es sich und wo befinden sie sich?**

Wie Sie den Planzeichnungen entnehmen können, werden auf dem Gelände des derzeitigen ZOB rund 140 PKW-Stellflächen entstehen. Darüber hinaus werden an der im Bau befindliche Parkpalette Weingarten nach Fertigstellung rund 160 Stellplätze zur Verfügung stehen. Dazu kommen die Angebote am Gänsemarkt und im Parkhaus Ost. Geplant ist ferner, die Pacht des Parkplatzes an der Königsmühle noch einmal zu verlängern.

- **3.3. Wo sind die bisherigen Abstellflächen für Fahrräder vorgesehen? Um wie viele handelt es sich (getrennt in überdacht/nicht überdacht)?**

Sowohl direkt vor dem Lebensmittelmarkt im Westertor als auch im Bereich des neuen ZOB sind Fahrradstellplätze vorgesehen. Die genau Anzahl und Ausführung(en) sind Gegenstand der Ausführungsplanung.

- **3.4. Wie sollen geh- und sehbeeinträchtigte Menschen und Kinder zukünftig den am Niederwall beidseitig geführten Busbahnhof sicher nutzen können, wenn die Ampel über den Niederwall entfällt und lediglich durch eine Querung ersetzt werden soll?**

Wie bei allen Straßenbauprojekten werden auch am Niederwall die gesetzlich festgeschriebenen Standards für Verkehrssicherheit eins zu eins umgesetzt werden.

- **3.5. Wo soll der bisherige Taxistand hin?**

An den Niederwall zwischen Busbahnhof und Kreisverkehrsplatz Niederwall/Bahnhofstraße.

- **3.6. Wie sollen am Niederwall in seiner geplanten Gestaltung Radfahrer sicher und komfortabel neben den acht Bushaltestellen fahren können?**

Auf dafür angelegten und nach gesetzlichen Vorgaben gestalteten Radspuren.

- **3.7. Warum wurden die Kreisverkehre vor allem für den Pkw-Verkehr gebaut (abbrechende Radstreifen ohne gesicherte Vorfahrt), dazu Parkbuchten für Autos, deren Türen über die Radstreifen führen?**

Die Kreisverkehrsplätze an Niederwall/Bahnhofstraße sowie Niederwall/Niedertorstraße sind nach dem aktuellen Stand der Gesetze sowie der Empfehlungen zur Ausgestaltung von Radverkehrswegen gebaut.

- **3.8. Ist geplant, „Vorfahrt achten“-Schilder an die Fahrspuren vor den neuen Kreisverkehr zu installieren, um Radfahrern, die vom Radstreifen aus auf die Fahrbahn wechseln müssen, Vorfahrt zu gewähren?**

Nein. Sie würden Verwirrung stiften und damit die Sicherheit des Radverkehrs eher verschlechtern als verbessern.

- **3.9. Wie stellt sich die Stadt die Situation an der Grundschule Im kleinen Feld vor, wenn dort lediglich Dauerparkplätze für Lehrer und Dritte entstehen, jedoch die Kurzzeitparkplätze für Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen, entfallen sollen?**

Die Stadt Lübecke würde es grundsätzlich begrüßen, wenn weniger Kinder als bisher jeden Morgen mit dem Auto zur Schule gebracht würden.

4. Lärmbelastung und Lärmentwicklung

- **4.1. Warum wurde beim Lärmgutachten für die Anlieger des ZOB lediglich die Belastung durch Pkws begutachtet, nicht aber durch die an Bushaltestellen wartenden Menschen: Denn diese halten sich künftig nur wenige Meter vor den Anwohnerhäusern auf. Durch Menschen verursachte Lärmemissionen wirken deutlich belastender für das menschliche Ohr als gleichmäßig aufkommender Verkehrslärm.**

Die Lärmgutachten wurden nach den aktuellen gesetzlich vorgegebenen Standards durchgeführt. Der Gesetzgeber lässt an dieser Stelle keine Spielräume für Interpretationen.

- **4.2. Werden der Niederwall und die Bahnhofstraße in den Lärmaktionsplan der Stadt aufgenommen, da die Lärmtechnische Untersuchung zum Projekt Westertor belegt, dass die Kriterien zur Aufnahme in den Lärmaktionsplan (> 8200 Kraftfahrzeuge pro Tag) für beide Straßen erfüllt sind?**

- **4.3. Welche Maßnahmen sind beim Westertorprojekt geplant, um die Gesundheit der Bürger vor den deutlich zu hohen Lärmbelastungen (Mittelungspegel > 65 dB) zu schützen?**

Sämtliche Aspekte des Immissionsschutzes im Zusammenhang mit dem Projekt Westertor (Luftschadstoffe, Verkehrs- und Gewerbelärm) sind gutachterlich untersucht worden und Gegenstand des Abwägungsbeschlusses. Die schalltechnische Untersuchung ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Zunahme des Lärms bis zu 0,9 dB(A) tags beziehungsweise 0,8 dB(A) nachts betragen wird. Sie liegen damit unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A). Die Anhaltswerte der Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden **nicht** erreicht. Anhaltspunkte für Maßnahmen im Sinne des Lärmaktionsplans ergeben sich aus den Planungen **nicht**.

- **4.4. Wie wird sichergestellt, dass die errechneten Lärmemissionen am Niederwall nach Inbetriebnahme des Westertor-Einkaufszentrums nicht überschritten werden?**

s.o.

- **4.5. Wurden die Öffnungszeiten des Edeka-Marktes (ggf. Mo-Sa 7.00 bis 22.00 Uhr) bei der Aufstellung des Lärmgutachtens berücksichtigt?**

Ja.

5. Rückbauverpflichtung und Kosten

Von der Verwaltung wird betont, das komplette Westertor-Projekt sei für die Stadt „weitgehend“ kostenneutral, da der Großteil der Kosten vom Investor HBB getragen würde.

Da bislang kein Entwurf des städtebaulichen Vertrags vorliegt, lässt sich diese Aussage derzeit nicht überprüfen. Sie kann aus unserer Sicht auch nur für den Fall eines langfristigen Projekterfolges gelten.

- **5.1. Welche Regelungen treffen Sie für den Fall, sollte schon nach wenigen Jahren das neue Einkaufszentrum nicht mehr so angenommen werden wie gewünscht, wenn sich Mieter mangels Gewinnen aus dem Westertor zurückziehen, somit die Attraktivität sinkt und erneut ein Leerstand entsteht? Viele Einkaufszentren haben dieses Schicksal bereits geteilt, auch in unserer Region (z.B. Minden, Bad Oeynhausen).**

Die Stadt Lübbecke sieht keinen Anlass zu Zweifeln an dem Einzelhandelsgutachten, das dem Projekt Westertor gute Erfolgsaussichten bescheinigt – und überdies von einem positiven Effekt für die gesamte Lübbecke Innenstadt ausgeht.

- **5.2. Haben Sie z.B. im städtebaulichen Vertrag bzw. in der Baugenehmigung**

- eine "Verpflichtung zur Wiederherstellung des vorherigen Zustandes" festgeschrieben, also des Zustandes vor dem ersten Spatenstich, bzw. der ersten Baumfällung,

Nein.

- oder haben Sie eine noch höhere Sicherheit für die Stadt vertraglich vereinbart: die Eintragung einer möglichst erstrangigen Grundschuld in Höhe der voraussichtlichen Abrisskosten zzgl. Wiederaufpflanzungen, sofern HBB Grundeigentümer ist,

- oder eine Bürgschaft der Bank vom Investor für mehr Sicherheit vorliegen?

Insbesondere der Umbau des ZOB ließe sich über eine entsprechende Regelung wieder rückgängig machen, so dass man bei einem Scheitern des Projektes zumindest den ZOB wieder in den jetzigen Zustand versetzen könnte.

s.u.

- **5.3. Wie sind die Eigentumsverhältnisse für die Fläche des Westertors und des Parkplatzes davor geregelt?**

Im Grundstückskauf- und städtebaulichen Vertrag wird geregelt sein, dass die Stadt Lübbecke Eigentümerin der Flächen des gegenwärtigen ZOB bleibt. Das Grundstück, auf dem das Westertor selbst entsteht, wird die HBB kaufen.

• 5.4. Welche Kosten kommen durch das Projekt Westertor darüber hinaus künftig auf die Lübbecker zu?

Die Stadt ist lediglich für die Herstellung der Straßenverkehrsflächen im Bereich des Niederwalls verantwortlich. Außerdem ist gemäß des Entwurfs des städtebaulichen Vertrages eine Beteiligung an den Kosten für die Verlegung der Entwässerungsanlagen in Höhe des Sanierungsvorteils, den die Stadt durch die Herstellung neuer Anlagen erfährt, geplant. Die genauen Kosten können erst nach Abschluss der Verhandlungen zwischen Investorin und Stadt beziffert werden.

• 5.5. Welche über Punkt 5.1. hinausgehenden finanziellen Risiken sind Ihnen schon heute bekannt, die möglicherweise als Kosten auf die Lübbecker zukommen könnten?

Die gegenwärtige Abkühlung der Wirtschaft könnte sich zu einer handfesten Rezession ausweiten. Der Euro als gemeinsame Währung könnte scheitern. Eine Krise des Banken- oder anderer systemrelevanter Wirtschaftssektoren könnten die gesamte Volkswirtschaft in Schieflage bringen, mit möglicherweise ernsthaften Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt und natürlich den privaten Konsum. Davor wäre das Westertor ebenso wenig sicher wie jedes andere Handelsunternehmen.

• 5.6. Sofern Sie zu 5.4. und 5.5. derzeit keine Aussagen treffen können: Bis wann liegen Ihnen dazu verlässliche Daten vor?

Zu 5.4 s.o.

(Text: Bürgermeister Frank Haberbosch)