

[REDACTED]

[REDACTED]

Stadt Bielefeld
Bauamt

33597 Bielefeld

Bielefeld, 28.11.2011

Bebauungsplan Nr. II/1/57.00 „Albert-Schweitzer-Straße“

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

zu der o.g. Bauleitplanung nehmen wir gem. § 3 Abs. 2 BauGB wie folgt Stellung:

1. Der Begründung zur (Neu-)Aufstellung des o.g. BPlanes entnehmen wir, dass es sich hierbei zugleich um eine Teiländerung des BPlans Nr. II/1/27.00 handelt. Dieser BPlan ist bzw. war wesentlicher Bestandteil eines übergeordneten Planungskonzeptes zu einer verkehrlich und städtebaulich adäquaten Erschließung des Bielefelder Westens (insbesondere des „Großraums Dornberg“, der Universität und künftig auch des „Hochschulcampus Nord“) sowie des westlichen Umlandes im Anschluss an die B 61n („Ostwestfalendamm“/OWD) durch neue, zum Straßennetz II. Ordnung (örtliche und überörtliche Hauptverkehrsstraßen) gehörende Verkehrsstraßen. Bei einer Änderung dieses BPlanes sind also nicht nur die Grundzüge der Planung betroffen, es stehen auch alle BPläne, durch deren Neuaufstellung der BPlan Nr. II/1/27.00 (*peu à peu*) bereits geändert worden ist und geändert werden soll, in einem engen sachlichen und räumlichen Zusammenhang. Angesichts dessen geht es u.E. nicht an, diese (Einzel-)BPläne schlicht als „Bebauungspläne der Innenentwicklung“ zu deklarieren und sie im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB aufzustellen. Wir halten die sachliche, räumliche und zeitliche ‚Fragmentierung‘ der Bauleitplanung zur Änderung des BPlans Nr. II/1/27.00, wozu auch die Neuaufstellung des o.g. Bebauungsplans Nr. II/1/57.00 gehört, für eine Umgehung von § 13 a Abs. 1 S. 2 Ziffer 1 BauGB.

Darüber hinaus halten wir die ‚isolierte‘ Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/1/57.00 insofern für unzulässig und damit für rechtswidrig, als sie Bestandteil des seit ca. 10 Jahren praktizierten salopp als „Salamitaktik“ zu charakterisierenden Verfahrens der sachlich und zeitlich ‚fragmentierten‘ (Neu-)Aufstellung einer Mehrzahl von Bauleitplänen (Bebauungspläne, FNP) mit dem Ziel der Änderung des o.g. übergeordneten Planungskonzeptes zur verkehrlichen Erschließung des Bielefelder Westens und des westlichen Umlandes im Anschluss an die B 61/OWD ist. Dies gilt gleichermaßen auch schon für die Neuaufstellung der BPläne Nr. II/1/12.00 und Nr. II/1/47.00 Teilpläne 1 und 2, wodurch – wie uns erst jetzt klar wird – der o.g. BPlan Nr. II/1/27.00 teilweise geändert wird, sowie insbesonde-

re für die 140. Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) von 2006, die wir wiederholt moniert haben.

2. Die Neuaufstellung des BPlans Nr. II/1/57.00 kann nur in diesem Kontext adäquat beurteilt werden, da diese Bestandteil der skizzierten Verfahrensweise („Salami-taktik“) ist. Zunächst sehen wir darin allgemein einen Verstoß gegen § 1 Abs 3 S. 1 BauGB. Das haben wir in der Vergangenheit wiederholt geltend gemacht. So haben wir u.a. in unserer Stellungnahme v. 13.11.2005 zur 140. Änderung des Flächennutzungsplanes unter Pkt. 2.1. darauf hingewiesen, dass nach dieser Vorschrift die Gemeinden die Bauleitpläne aufzustellen, aufzuheben und zu ändern haben, „sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist“ und dass sich in diesem Fall aus § 1 Abs. 1 und 3 BauGB unmittelbar **„die Verpflichtung zur Planung (Gebot positiver Planung) und damit das Verbot ergibt, die geordnete städtebauliche Entwicklung ausschließlich durch fallweise Einzelentscheidungen zu verwirklichen“** (Battis/Krautzberger/Löhr, BauGB, 8. Aufl. 2002, § 1 Rn. 17; unsere Hervorhebung).

In Ansehung des o.g. übergeordneten Verkehrskonzeptes zur Erschließung des Bielefelder Westens und des westlichen Umlandes im Anschluss an die B 61n/OWD tritt, um es zu wiederholen, seit etwa 10 Jahren an die Stelle **einer** für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlichen **Gesamtplanung** eine Vielzahl fallweiser Einzelentscheidungen, wozu, wie gesagt, auch die Neuaufstellung des BPlans Nr. II/1/57.00 gehört. Auf diese Weise („Salamitaktik“) soll das alte (sachgerechte und rechtmäßige) Erschließungskonzept sukzessive aufgehoben werden, ohne dass dieses durch ein konsistentes verkehrlich und städtebaulich adäquates Gesamtkonzept ersetzt wird.

Wir haben das bereits in einem Schreiben v. 12.11.2008 dargelegt, in dem wir ausführlich und detailliert auf die Beschlussvorlage zur 140. FNP-Änderung eingegangen sind, soweit es um die innerstädtische Westanbindung des OWD durch den West-Ast (L 785n) und die Querspange Albert-Schweitzer-Straße geht. Das (unbestreitbare) Ergebnis war, dass die dort für eine Streichung des West-Astes und der Querspange Albert-Schweitzer-Straße vorgebrachte Begründung in **jeder** Hinsicht unzutreffend und offensichtlich rein (kommunal-)politisch motiviert ist und eine planerische Abwägung großenteils gar nicht bzw. in völlig unzureichender Weise stattgefunden hat. Die in diesem Zusammenhang immer wieder zitierte Stadtbahnlinie 4 („Unilinie“) **kann** kein ‚Ersatz‘ für die im bisherigen Planungskonzept vorgesehenen Verkehrsstraßen (West-Ast/L 785n, Querspange Albert-Schweitzer-Straße) sein – umso weniger nach dem nach offizieller Diktion „verkehrsberuhigten“ Rück- und Umbau der Stapenhorststraße. Sie ist nicht einmal eine **planerische** Alternative dazu, weil sie neben – und nicht: alternativ zu – diesen Straßen schon in der ‚alten‘ Planung enthalten ist und ihr Ausbau über die Darstellung dort nicht hinausgeht, sondern eher dahinter zurückbleibt; sie stellt gemessen an der ‚alten‘ Planung also weder ein „Aliud“ noch auch nur ein „Plus“ dar.

Wir fügen eine gekürzte und z.T. überarbeitete Fassung des vorgenannten Schreibens als **Anlage 1** bei, die wir ausdrücklich zum Gegenstand der vorliegenden Stellungnahme machen.

3. Die monierte Verfahrensweise – und damit auch die Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/1/57.00 als deren Bestandteil – verstößt aber nicht nur allgemein gegen § 1 Abs 3 S. 1 BauGB (s.o), sie ist im Besonderen auch deshalb rechtswidrig, weil sie eine (bewusste) Umgehung des im vorliegenden Fall gesetzlich vorgeschriebenen Planungsverfahrens darstellt, nämlich einer Planfeststellung nach §

17 ff. FStrG bzw. § 37 ff. LStrG NW oder ggf. einer **gleichzeitigen** Änderung bzw. Neuaufstellung der insoweit maßgeblichen Bauleitpläne (FNP und BPläne). Wir begründen das ausführlich und detailliert in dem als **Anlage 2** beigefügten Schriftstück, das wir gleichfalls ausdrücklich zum Gegenstand der vorliegenden Stellungnahme machen. Hierbei handelt es sich um den gekürzten und teilweise überarbeiteten Text unserer Petition an den nordrhein-westfälischen Landtag vom 29.06.2009.

Wenn es auf S. 124 in der Beschlussvorlage Drucksachen-Nr. 7048/2004-2009, gemäß der der Stadtrat der Stadt Bielefeld unsere Stellungnahme gem. § 3 Abs. 2 BauGB vom 23.12.2008 zum BPlan Nr. II/G20 und zur 200. Änderung des FNP „Hochschulcampus Nord“ zurückgewiesen hat, lapidar heißt: *„Spätestens seit dem abschließenden Beschluss des Rates der Stadt zur 140. Änderung des Flächennutzungsplans [...] am 30.03.2006 sowie den Satzungsbeschlüssen [...] zu den Teilplänen I und II des Bebauungsplans Nr. II/1/47.00 [...] ist der Bau einer Verbindungsstraße bestehend aus einem Westast des OWD und einer Querspange Albert-Schweitzer-Straße nicht mehr Zielsetzung der Stadtentwicklung in Bielefeld; eine Rücknahme der geänderten Zielsetzung ist nicht beabsichtigt“*, so ist das nichts anderes als der Ausdruck für die (bewusste) Weigerung, die insoweit erforderliche planerische Abwägung im Rahmen eines hier gesetzlich vorgeschriebenen Planungsverfahrens auszuüben. Zur Begründung verweisen wir auf die *Anlage 2* und wiederholen hier nur die u.E. wesentlichen Argumente:

- 3.1. In *Anlage 2* (S. 3 ff.) legen wir dar, dass besagte Weigerung bereits bis in das Jahr 1985 zurückreicht. In diesem Jahr wurde der kommunalpolitische Beschluss gefasst, den 3. Bauabschnitt (3. BA) der B 61n/OWD (nördlich der Jöllenbecker Straße) zunächst ohne West-Ast in Richtung Nordosten weiterzubauen mit dem Ziel, den Bau der Ost-Achse/B 66n „vorzuziehen“. Die Option für einen „späteren“ Anschluss „einer“ L 785n wurde jedoch ausdrücklich offengehalten; der Wortführer der SPD im Planungsausschuss lehnte lt. Bericht im *Westfalenblatt* vom 6.2.1985 seinerzeit die konkrete Behandlung dieses Themas allerdings ausdrücklich ab: *„Der West-Ast interessiert uns heute nicht“ [...]. Eine Diskussion über die Verkehrserschließung des Bielefelder Westens lehnte er ab: „Wir haben dafür ohnehin keine konkreten Schritte anzubieten.“*

Es steht außer Zweifel, dass dieser rein kommunalpolitisch motivierte Beschluss von 1985 nicht nur kein rechtmäßiges Verfahren für die Änderung der Trasse des 3. BA/OWD, sondern auch eine eklatante Missachtung des planerischen Abwägungsgebots als zentralem Gebot rechtsstaatlicher Planung darstellt (s. *Anlage 2*, S. 4). Damit aber steht auch außer Frage, dass der 1985 allein auf der Basis des o.g. Beschlusses von 1985 begonnene und von den rechtsgültigen bauleitplanerischen Festsetzungen abweichende Bau des 3. BA der B 61n (inklusive „Ostwestfalentunnel“ und „Überflieger“) „schwarz“, also ohne Rechtsgrundlage erfolgt ist (mit der Folge, dass der OWD dadurch insgesamt zu einem „Schwarzbau“ wird! s. *Anlage 2*, S. 6).

Nur soweit der o.g. kommunalpolitische Beschluss die Option für einen „späteren“ Anschluss „einer“ L 785n an den OWD offen gehalten hat, kann ihm eine „materielle“ Rechtmäßigkeit attestiert werden. Ausgerechnet diese wurde aber durch die 1992 und 1993 nachgeschobenen „Bebauungspläne“, nämlich die 1. Änderung des BPlans II/3/47.02 („Süd-West“) von 1993 und die Änderung des BPlans II/3/47.04 („Kamphof“) von 1992, zunichte gemacht. Man **muss** beide BPläne als von Anfang an null und nichtig bezeichnen. Diese haben lediglich einen Pro-forma-Charakter; auf „neudeutsch“ kann man sie auch als *Fake*, als

bloße Simulation einer BPlan-Änderung bezeichnen. Sie sind weder formell noch materiell geeignet, das im vorliegenden Fall vorgeschriebene Planungsverfahren zu ersetzen.

Tatsächlich war die Frage der Verkehrserschließung des Bielefelder Westens und des westlichen Umlandes im Anschluss an die B 61n/OWD kein (Abwägungs-)Gegenstand bei der Aufstellung der beiden vorgenannten „BPläne“; es wurden hierzu auch keine konkreten verbindlichen Festsetzungen getroffen. (Wir gehen davon aus, dass auf diese Weise von vornherein insbesondere ein – ohne jeden Zweifel erfolgreicher – Antrag nach § 47 VwGO verhindert werden sollte.)

- 3.2. Bekanntlich wird die Verkehrserschließung des Bielefelder Westens im Anschluss an den OWD (und den „Überflieger“) durch den 1994 ausgebauten Verkehrsknotenpunkt B 61n (OWD)/Jöllenbecker Straße (L 783n)/Weststraße als Bestandteil des Verkehrsstraßenkreuzes B 61n/L 783n bewerkstelligt. Dadurch werden westliche Ziel- und Quellverkehre vom und zum OWD/B 61n **gezielt und systematisch** in die West-/Schloßhofstraße gelenkt, womit diesem Straßenzug Ersatzfunktion für den West-Ast zukommt.

In *Anlage 2* legen wir des Weiteren dar, dass der Verkehrsknotenpunkt OWD/Jöllenbecker Straße/Weststraße (als Bestandteil des Verkehrsstraßenkreuzes B 61n/ L 783n) überwiegend außerhalb des Geltungsbereichs der beiden vorgenannten BPläne liegt, so dass sie – ungeachtet ihrer Nichtigkeit – schon deshalb von vornherein nicht als Rechtsgrundlage für dessen Bau in Betracht kommen. Für den (Aus-)Bau dieses Verkehrsknotenpunktes existiert also kein, nicht einmal ein rechtswidriger BPlan. Dass er grundsätzlich einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung gem. § 1 BauGB widerspricht, verdeutlicht die Aussage in einer 1984 von der Stadt Bielefeld herausgegebenen Broschüre zum „Ostwestfalendamms“: *„Der provisorische Anschluss des Ostwestfalendamms [...] in Höhe der Weststraße kann ... nur als Zwischenlösung gelten, die in wesentlichen Punkten unbefriedigend ist und nicht auf Dauer bestehen kann“*. Überdies steht er im Widerspruch zum 1988 aufgestellten und vom Land NRW mit mehreren Millionen DM geförderten „Wohnumfeldprogramm Siegfriedplatz und Umgebung“, das insbesondere der lang angekündigten Verkehrsberuhigung des Alten Bielefelder Westens dienen sollte. In der 12-seitigen Informationsbroschüre zu diesem Wohnumfeldprogramm wurde unter „Schwerpunkte der baulichen Maßnahmen im Straßenraum“ an erster Stelle der „Bereich zwischen OWD und ca. Weststraße“ genannt. Der (Aus-)Bau des Verkehrsknotenpunktes B 61n/L 783n/Weststraße ist deshalb ein ‚irreparabler‘ Schwarzbau.

Nach Auskunft von sachkundiger Stelle aus dem Fachbereich Verkehr wurde er durch die – hierfür selbstredend unzuständige – Bezirksvertretung (BZV) BI-Mitte beschlossen. Sinn und Zweck dieses Beschlusses war es, mit dem OWD „an die Schloßhofstraße heranzukommen“, wie ein langjähriges, insbesondere in Planungsangelegenheiten kundiges Mitglied des Stadtrates, des Planungsausschusses und der BZV BI-Mitte bekundet hat. Der (Aus-)Bau des Verkehrsknotenpunktes OWD/Jöllenbecker Straße/Weststraße stellt die politisch konsenterte, aber rechtswidrige Alternative zur Verlängerung der Albert-Schweitzer-Straße dar (s. *Anlage 2*, S. 7 f.).

4. Damit kommen wir wieder auf die *Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/1/57.00 „Albert-Schweitzer-Straße“* zurück, die, wie gesagt, nur vor dem Hinter-

grund oder im Kontext des vorstehend skizzierten Sachverhalts adäquat beurteilt werden kann.

In der amtlichen Begründung zu dieser Bauleitplanung heißt es u.a. „zentrales Planungsziel“ sei die „Neuordnung“ und „Neugestaltung“ des „Straßenraums der Albert-Schweitzer-Straße“ und damit ihre „verkehrliche und stadtgestalterische Abstufung“. An anderer Stelle ist dagegen von einer „städtebauliche[n] und verkehrliche[n] Aufwertung“ die Rede. Auf Seite C 40 heißt es, der geplante Umbau sei eine „Maßnahme, um das Wohnquartier und die städtebauliche Situation entsprechend aufzuwerten“, und auf S. C 28, die „angestrebte weitere Quartierentwicklung“ sei „aus städtebaulicher Sicht unbedingt zu begrüßen“. Nachdem zu Beginn der amtlichen Begründung auf S. C 21 festgestellt wird: „Eine Baugenossenschaft [...] bewirtschaftet im Siedlungsgebiet beidseits der Albert-Schweitzer-Straße einen umfangreichen Wohnungsbestand“, wird gegen Ende auf S. C 43 bekundet: „Aus Sicht der Stadt Bielefeld besitzt das Baugebiet Albert-Schweitzer-Straße eine sehr große Bedeutung. [...] Umbau und Weiterentwicklung der Genossenschaftssiedlung [...] erfolgen ... an einem innerstädtisch idealen Standort.“

Angesichts dessen – umso mehr vor dem zuvor skizzierten Sachverhalt! – dürfte hinreichend deutlich sein, worum es bei der „in Abstimmung mit der Baugenossenschaft“ (S. C 34) durchgeführten Neuaufstellung des BPlans Nr. II/1/57.00 und (mehr noch) bei der des BPlans Nr. II/1/12.00 vor etwa sieben Jahren geht: um Klientelpolitik und eine Gefälligkeitsplanung zugunsten der mit Politik und Verwaltung dieser Stadt bestens vernetzten „Freie Scholle eG“. Voraussetzung hierfür aber ist die oben beschriebene, als „Salamitaktik“ bezeichnete Verfahrensweise der sachlich, zeitlich und räumlich ‚fragmentierten‘ (Neu-)Aufstellung einer Mehrzahl von Bauleitplänen mit dem Ziel der Änderung des o.g. übergeordneten Planungskonzeptes zur verkehrlichen Erschließung des Bielefelder Westens und des westlichen Umlandes im Anschluss an die B 61/OWD. Denn das ermöglicht es, die über das jeweilige Planungsgebiet hinausgehenden verkehrlichen Aspekte außer Acht zu lassen.

So heißt es in der amtlichen Begründung (S. C 34), auf der Albert-Schweitzer-Straße würden „teilweise problematische Schleichverkehre aus bzw. in Richtung Nordwesten (Lauestraße-Drögestraße-Schloßhofstraße) beobachtet“, zu deren „Verminderung“ (S. C 35) die geplante „Umgestaltung des Straßenraums“ beitragen solle. Bekanntlich ist die Albert-Schweitzer-Straße mit einem Straßenquerschnitt von 25 m als zum Straßennetz II. Ordnung (örtliche und überörtliche Hauptverkehrsstraßen) gehörende Straße konzipiert und die Art und Weise der anliegenden Bebauung (in relativ großem Abstand und quer zur Fahrbahn) auf diese Verkehrsfunktion abgestimmt.

Im Rahmen der planerischen Abwägung ist also auch über die Frage zu befinden, über welche (weiterhin) zum Straßennetz II. Ordnung gehörende(n) Straße(n) diese „problematischen Schleichverkehre aus bzw. in Richtung Nordwesten“ denn abgewickelt werden sollen bzw. können. Soweit es diese Straße(n) nicht gibt, wäre über den Neubau derartiger Straßen zu befinden. Da es hier insbesondere um Verkehre in und aus Richtung B 61n/OWD geht, kommen insoweit (nur) die in der bisherigen Planung enthaltenen Verkehrsstraßen (West-Ast/L 785n, Querspange Albert-Schweitzer-Straße) in Betracht. Solange es diese Straßen nicht gibt, ist zu prüfen, welche der bestehenden, nicht zum Straßennetz II. Ordnung gehörende(n) Straße(n) besser als die Albert-Schweitzer-Straße geeignet sind, besagte „problematische Schleichverkehre“ aufzunehmen. Da es auch diese (oder auch nur gleich gut geeignete Straßen) nicht gibt, ist darüber zu befinden, welche Folgen

eine „Verminderung“ der „*problematischen Schleichverkehre*“ infolge der geplanten „*Abstufung*“ der Albert-Schweitzer-Straße für jene Straßen hätte und wie diese zu verhindern sind.

Wie wir oben und in Anlage 2 ausgeführt haben, ist der von der (hierfür unzuständigen) BZV BI-Mitte (rechtswidrig) beschlossene (Aus-)Bau des Verkehrsknotenpunktes OWD/Jöllenbecker Straße/Weststraße die (politisch konsentrierte) Alternative zur Verlängerung der Albert-Schweitzer-Straße. Jede (weitere) Maßnahme zur „*Abstufung*“ der Albert-Schweitzer-Straße geht folglich überwiegend zulasten der durch den Alten Bielefelder Westen führenden West- und (inneren) Schloßhofstraße. Deshalb ist im Rahmen der planerischen Abwägung bei der Neuaufstellung des BPlans Nr. II/1/57.00 über folgende von uns bereits unter dem Datum des 21.12.2007 beantragten Maßnahmen zu befinden:

- die Aufhebung der Geradeausspur vom OWD in die Weststraße an der OWD-Abfahrt Jöllenbecker Straße/Weststraße sowie eine drastische Kürzung der Linksabbiegerspur auf der Jöllenbecker Straße (L 783n) stadtauswärts am Knotenpunkt OWD-Abfahrt/Jöllenbecker Straße/Weststraße in Richtung Weststraße
- die Erlaubnis des Parkens auf beiden Straßenseiten der Weststraße (auch) im Bereich zwischen Jöllenbecker Straße und Kreuzung Teichstraße/Schloßhofstraße auf der Fahrbahn in der Weise, dass beidseitig eine Gehwegbreite von (zumindest) 1,50 m verbleibt
- Fahrbahnverengende Maßnahmen auf der oberen Schloßhofstraße zwischen West- und Turmstraße (z.B. durch Grünzungen, die Aufstellung von „Pömpeln“ oder Warnbaken)
- die Änderung der Vorfahrtregelung an der Kreuzung Schloßhofstraße/Turmstraße durch eine Rechts-vor-Links-Regelung (was zugleich eine Maßnahme der Beschleunigung des Busverkehrs wäre)
- die weitestgehende Heraushaltung des Durchgangsverkehrs aus der West- und inneren Schloßhofstraße durch die entsprechende Schaltung der Lichtsignalanlage am Verkehrsknotenpunkt OWD-Abfahrt/Jöllenbecker Straße/Weststraße; Sperrung (zumindest) der oberen Schloßhofstraße für den Durchgangsverkehr in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen.

Zusätzlich sinnvoll und überdies übereinstimmend mit den Darstellungen des FNP wären

- die Änderung der Vorfahrtregelung an der Kreuzung Schloßhofstraße/Siegfriedstraße mit der Siegfriedstraße als Vorfahrtstraße (in Übereinstimmung mit ihrer Darstellung im FNP als Straße III. Ordnung), was u.W. seit etwa einem Jahr der Beschlusslage seitens der BZV BI-Mitte entspricht sowie
- die Erlaubnis des Parkens auf der Schloßhofstraße zwischen Kreuzung Turmstraße und Kreuzung Siegfriedstraße auf zumindest auf einer Seite (wie auf der Arndtstraße), ggf. Einbeziehung dieses Teilstückes in die Tempo-30-Zone.

Im Rahmen des planerischen Ermessens kann die Vornahme dieser Maßnahmen nicht einseitig unter dem Gesichtspunkt der „*Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs*“ zurückgewiesen werden, wie dies – unter fünfmaligem Hinweis darauf – in einem vom 15.01.2009 datierten Bescheid geschehen ist, der uns am 22.09.2010 (kein Tippfehler!) zugegangen ist.

Es geht sicherlich nicht an, auf der einen Seite „die *Umgestaltung des Straßenraums*“ und damit die „*verkehrliche Abstufung*“ der in den 1950/60er Jahren als breite Hauptverkehrsstraße mit begrünem Mittelstreifen angelegten Albert-Schweitzer-Straße als Beitrag zur „*weiteren Quartierentwicklung*“ des Siedlungsgebietes beidseits dieser Straße, in dem „*eine Baugenossenschaft*“ einen „*umfangreichen Wohnungsbestand*“ bewirtschaftet, „*aus städtebaulicher Sicht unbedingt zu begrüßen*“ und auf der anderen Seite durch einen Schwarzbau den Kfz.-Verkehr von der und zur Stadtautobahn B 61n/OWD **gezielt und systematisch** in die vor ca. 100 Jahren gebaute West- und innere Schloßhofstraße, die durch ein hoch verdichtetes Wohngebiet führen und deren Straßenquerschnitt nicht einmal die Hälfte desjenigen der Albert-Schweitzer-Straße beträgt, zu leiten und (im Rahmen der planerischen Abwägung) wirksame Maßnahmen der Verkehrsberuhigung hier unter Hinweis auf die „*Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs*“ abzulehnen. In diesem Fall würden höchst unterschiedliche (politische) Maßstäbe angelegt, die jedenfalls mit einer geordneten und nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und einer gerechten planerischen Abwägung gem. § 1 Abs. 7 BauGB nichts zu tun hätten.

Es kann wohl kaum bestritten werden, dass die oben vorgeschlagenen Maßnahmen, die der Zielsetzung des *Wohnumfeldprogramms Siegfriedplatz und Umgebung* entsprechen, aus städtebaulicher Sicht mindestens ebenso ‚begrüßenswert‘ sind wie die gemäß der Neuaufstellung des BPlans Nr. II/1/57.00 vorgesehene „*Umgestaltung des Straßenraums*“ der Albert-Schweitzer-Straße.

Mit freundlichen Grüßen

2 Anlagen