



**Bebauungsplan Nr. 73A, 6.Änderung (VEP Nr. 13) für den Bereich
Berliner Str. / Hochdahler Straße / Mittelstraße (Reichshof)**

Protokoll der Moderationsveranstaltung vom 22.04.2010 für die zur Diskussion stehenden Erschließungsvarianten

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Hilden hat am 18.03.2009 den Beschluss zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 73A, 6. Änderung (VEP Nr. 13) und zur Aufstellung der 48. Flächennutzungsplanänderung gefasst.

Ende April 2009 wurde die zum Bebauungsplan-Verfahren gehörende Bürgeranhörung durchgeführt.

Ebenfalls wurde im Zeitraum März/April 2009 die erste Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange durchgeführt.

Aufgrund dessen entspann sich u.a. eine Diskussion über die verkehrliche Situation, die in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses im August 2009 mit gleich mehreren Sitzungsvorlagen (61/295, 61/296, 61/297) diskutiert wurde.

Problematisiert wurde dabei insbesondere die Frage, ob die Mühlenstraße geeignet ist, den zusätzlichen Kfz-Verkehr, der sich aus dem Projekt ergibt, aufzunehmen oder ob es nicht andere Varianten gibt, die insgesamt weniger Probleme mit sich bringen.

Besonders umstritten in der Diskussion ist die Frage der Erschließung des Areals und insbesondere der dort geplanten privaten Tiefgarage.

Der Stadtentwicklungsausschuss hat daher zu dieser Thematik in seiner Sitzung am 24.03.2010 beschlossen, ein Moderationsverfahren zwischen den Anliegern der Mühlenstraße, dem Vorhabenträger für den „Neuen Reichshof“ (Reichshof Hilden GmbH), der Katholischen Kirchengemeinde St. Jacobus und der Stadt Hilden durchzuführen.

Unter der Moderation von Alt-Bürgermeister Günter Scheib sollten die jeweiligen Interessensvertreter öffentlich die Vor- und Nachteile der verschiedenen Erschließungsvarianten erörtern.

Als Vertreter der Anlieger waren anwesend:

Frau Jahrstorfer, Frau Lipken-Simon, Herr Czock, als Verkehrsgutachter

Für den Vorhabenträger:

Herr Dr. Bogatzki, Herr Drewnowski, Verkehrsgutachter des Büro IGS aus Neuss

Für die Kirchengemeinde St. Jacobus:

Herr Pfarrer Hennes

Für die Stadt Hilden:

Bürgermeister Thiele der an der Diskussion teilnahm, sowie Herr Groll, Herr Mittmann und Herr Oreskovic, als Mitglieder der Verwaltung für Sach- und Fachfragen.

Zu dem Termin waren als Ratsvertreter erschienen:

Herr Burchartz, Herr Bommermann, Herr Reffgen, Herr Horzella, Herr Corbat, Herr Schreier, Herr Schlottmann, Frau Barata, Herr Schnatenberg, Herr Bartel, Herr Weinrich, Herr Scholz (als sachkundiger Bürger)

Ebenfalls anwesend waren Herr Füge vom Planungsbüro ISR und Herr Gemeiner (Architekt)

Herr Scheib eröffnete die Sitzung um 19:00 Uhr und bat die Teilnehmer der Diskussionsrunde sich kurz vorzustellen und verdeutlichte außerdem noch mal das Ziel der Veranstaltung, nämlich am heutigen Abend einen Konsens bzgl. der Erschließung der geplanten privaten Tiefgarage zu erreichen. Das Gesamtprojekt selbst, betonte Herr Scheib eindringlich, stehe nicht zur Diskussion.

Daraufhin wurde Herr Groll um einen kurzen Planungs- und Sachstandsbericht zum Verfahren gebeten.

Nach Beendigung seiner Ausführungen übergab Herr Scheib das Wort an die Diskussionsrunde.

Herr Czock eröffnete seinen Beitrag indem er auf 4 Schwerpunkte der Diskussion hinwies:

1. Nutzung der Tiefgarage
2. Bewertung der Varianten
3. Die Belastungsqualität der Mühlenstraße - wie viel verträgt die Mühlenstraße an zusätzlichem Verkehr
4. Wie realistisch sind Verkehrsprognosen wirklich

Frau Lipke-Simon richtete ihr Frage direkt an Herrn Bogatzki, ob das Projekt bei einer Erschließung nur über die Hochdahler Straße denn „gestorben“ wäre, wie von Herrn Bogatzki in einem Interview geäußert wurde.

Herr Bogatzki erwiderte hierzu, dass man ihn von der vorgeschlagenen Alternativlösung überzeugen solle und man dadurch vielleicht auf einen gemeinsamen Nenner kommen könnte.

Frau Lipke-Simon verwies auf die Sorgen der Anwohner Mühlenstraße, die sie im Folgenden aufzählte:

- die Engstellen in der Mühlenstraße ermöglichen kein Aneinandervorbeifahren, was zu Rückstaus führen würde.
- Die Mühlenstraße kann nicht mehr Verkehr vertragen
- Sie wollte wissen, ob die geplante Tiefgarage wirklich nur privat genutzt werden würde und wie das kontrolliert werden soll?
- Sie verwies auf die unterschiedlichen Aussagen bzgl. der Stellplätze in der Tiefgarage, mal wäre von 150 die Rede, dann wieder von 120. Wie hoch wäre denn nun die tatsächliche Größenordnung?
- Die Wunschvorstellung der Anwohner wäre die Variante III (Ein- und Ausfahrt komplett über die Hochdahler Straße), sie würden als Kompromisslösung die Variante VII akzeptieren, bei Einfahrt über die Hochdahler Straße und Ausfahrt teilweise über die Mühlenstraße und Hochdahler Straße.

Im Weiteren verwies **Frau Lipke-Simon** auf die in der Mühlenstraße gestaltbare Verkehrsfläche, die mit 12 m doch sehr gering ist und wenig Spielraum für Erweiterungsmöglichkeiten bietet und wollte wissen, ob die Mühlenstraße umgebaut werden soll.

Herr Drewnowski erklärte zum letzten Punkt, dass der Querschnitt der Mühlenstraße erhalten bleibt, die punktuellen Engstellen von 4,00 m, wie sie jetzt

bereits schon bestehen, ebenso erhalten bleiben, es vereinzelte Engstellen gibt, die eine Breite von 4,80 m haben und somit der Begegnungsverkehr Pkw/Pkw gewährleistet ist. An einen Umbau sei nicht gedacht.

Herr Scheib wies an dieser Stelle deutlich darauf hin, dass daher keine Benachteiligungen durch Erschließungsgebühren für die Anwohner entstehen werden.

Herr Czock übernahm das Wort und ging erneut auf die geplante rein private Nutzung der Tiefgarage ein. Er wollte wissen, wie man garantieren will, dass die zunächst privat genutzte Tiefgarage nicht doch irgendwann mal öffentlich genutzt wird, weil z.B. die gewerblichen Nutzungen nicht mehr florieren und man dann aus wirtschaftlichen Gründen letztlich doch die Tiefgarage der Öffentlichkeit freigibt. Wo sollen die Besucher und Kunden der gewerblichen Nutzungen parken, wenn das Projekt realisiert wurde?

Hierzu erwiderte **Herr Bogatzki**, dass es eine rein private Tiefgarage wird, die hauptsächlich von den im Projekt angesiedelten Wohnungen genutzt wird und hier auch kein Einkaufszentrum entstehen wird und keine großen Büroflächen geplant sind. Ziel ist es, dass Projekt als Investitionsobjekt zu behalten und zu vermieten.

Geplant sind ca. 10.000 qm für Wohnnutzung, 1.800 qm für gewerbliche Nutzung/inkl. Gastronomie und ca. 300 qm für Büronutzung.

Des Weiteren machte **Herr Bogatzki** deutlich, dass es ein generelles Parkplatzproblem in diesem Bereich gibt, es aber nicht seine Aufgabe ist, dieses Problem zu lösen.

Sein erklärtes Ziel ist es, Wohnen in der Innenstadt grundsätzlich zu ermöglichen. Dem letzten Planungsstand nach sind 120 Stellplätze geplant, wovon 80% allein als Doppelparker geplant seien und Doppelparker grundsätzlich nicht in öffentliche Tiefgaragen zur Anwendung kommen.

Herr Bogatzki verdeutlichte noch mal, dass kein öffentliches Parkhaus geplant ist. Es wird die kleinste mögliche Tiefgarage für dieses Projekt angeboten.

Es sei auch insbesondere darauf zu hinzuweisen, wie viel durch das Projekt an Parkverkehr eingespart wird, da dieser Bereich nur noch gezielt angefahren wird und nicht mehr wie bisher durch Parksuchverkehr, wo Autofahrer hoffen, hier noch einen freien Parkplatz auf dem Grundstück zu bekommen.

Vorgesehen sind 80-90% der Doppelparker für das Projekt und der Rest für kirchliche Nutzungen.

An dieser Stelle wollte **Frau Jahrstorfer** wissen, wie die Kirchenbesucher die Tiefgarage anfahren sollen, ihr kommt das alles sehr vage vor und unglaubwürdig.

Herr Bogatzki antwortete direkt hierzu, indem er anmerkte, dass das hier nicht die Frage ist, sondern ob die Planung den Verkehr bewältigen kann und dass Stellplätze nun mal für das Projekt geschaffen werden müssen. Bezgl. der Kontrolle der Kirchenbesucher, gäbe es technische Lösungen, die er nicht im Detail erläuterte

Frau Jahrstorfer wollte wissen, wie die 20-30 vorgesehenen Parkplätze für die Kirche verkehrlich abgewickelt werden sollen. Das hier geschaffene Parkplatzangebot stelle auch einen Parkanreiz für Innenstadtbesucher da und erhöhe damit den Parksuchverkehr in der Mühlenstraße.

Herr Scheib ergriff das Wort und machte noch mal deutlich worauf es letztlich ankommt: wie die Autos rein und wieder raus kommen sollen.

Hierzu übernahm **Herr Czock** das Wort und erklärte, dass hierzu Verkehrserzeugungsmodelle erstellt werden müssen, aus denen sich entsprechende Wahrscheinlichkeiten hinsichtlich der Verkehre ableiten lassen.

Er kritisierte, dass es keine seriöse Datengrundlage gibt, da z.B. die Spitzenstundenbelastung am Nachmittag entscheidend ist und vergleichbare Zahlen nicht erkennbar sind im Verkehrsgutachten zum Projekt. Die dort dargestellten Prognosezahlen, können, müssen aber nicht stimmen.

Herr Pfarrer Hennes gab zur Kenntnis, dass eine genaue Regelung der Tiefgaragennutzung noch unklar ist, aber schon jetzt gegenüber dem heutigen Zustand von einem geringeren Parksuchverkehr auszugehen ist, nach Realisierung des Projektes.

Er wies auf folgende Gründe hin:

- weniger Park- und Parksuchverkehr wegen dem Wegfall der heutigen Parkplatzfläche, die u.a. durch die noch ansässigen ausländischen Vereine – insbesondere am Wochenende und in den Abendstunden genutzt werden. Die bisher stattfindenden Veranstaltungen und Lieferverkehre dieser Vereine fallen weg und sorgen für mehr Ruhe innerhalb des Umfeldes

Herr Drewnowski übernahm das Wort und machte deutlich, dass Herr Czock nur insofern recht hat, dass die Nutzer der Tiefgarage entscheidend sind für die Belastung der Mühlenstraße und dass die Tiefgarage keinen öffentlichen Charakter bekommen darf und der Zugang entsprechend geregelt werden muss. Seiner Berechnung nach erzeugt eine Wohneinheit 4,4 Stellplatzwechsel pro Tag. Durch die Reduzierung der bisherigen Nutzungen und 250 neuen Fahrzeugbewegungen ergeben sich insgesamt 760 Verkehrsbewegungen am Tag.

Frau Lipke-Simon widersprach und merkte an, dass die Gegenrechnung der wegfallenden Verkehre übertrieben sein. Außerdem ist die von Herrn Pfarrer Hennes beschriebene momentane Situation für den Bereich überdramatisiert, da die punktuellen Veranstaltungen nur zum Teil wegfallen, der Parksuchverkehr aber dennoch bleibt und der heutige Parkplatz in der Woche nur wenig ausgelastet ist.

Herr Bogatzki machte erneut deutlich, dass es eine rein privat bewirtschaftete und somit „abgeschlossene“ Tiefgarage wird. Bei Veranstaltungen ist auch weiterhin mit Parksuchverkehr zu rechnen, unabhängig vom Projekt, nur wird es keine Stellplätze wie heute mehr geben und der St.-Jacobus-Platz nicht mehr befahrbar sein. Langfristig werden die bisherigen Parkplatzsuchenden mitbekommen, dass am Ende der Mühlenstraße kein Parkplatz mehr da ist und letztlich nur noch die Leute die Mühlenstraße befahren, die dort wohnen oder einen festen Parkplatz haben.

Frau Jahrstorfer wollte wissen, wie denn gewährleistet werden soll, dass es auch eine rein private Tiefgarage wird und auch bleibt?

Hierzu nahm **Herr Groll** Stellung und machte deutlich, dass es sich um einen Vorhaben- und Erschließungsplan handelt, in dem der Vorhabenträger bzw. Investor sich in einem Durchführungsvertrag dazu verpflichtet wird, hier eine Tiefgarage zur reinen privaten Nutzung entstehen zu errichten. Dies wird im Übrigen auch im Rahmen der Baugenehmigung geprüft.

Dies hielt Herr Scheib nochmals als erste Erkenntnis des Abends fest: es werde sich um eine private Tiefgarage handeln, dies würde auch vertraglich gesichert.

Herr Czock ging anschließend auf die verschiedenen Erschließungsvarianten ein und erklärte hierzu, dass ja letztlich 6 Varianten zur Diskussion stehen würden. Hierbei richtete er seinen Schwerpunkt auf die Variante 3, die eine Erschließung nur über die Hochdahler Straße vorsieht, gab aber auch zu, dass bei dieser Variante das Linksabbiegen auf die Hochdahler Straße problematisch sein wird. Als Alternative hierzu schlug Herr Czock vor, für die Tiefgarage vor, so viele Rampen zu bauen, dass 3 Verkehrsbeziehungen (Hochdahler Straße von Norden und Süden kommend

rein und raus nur in Richtung Süden) kein Problem darstellen und die Mühlenstraße dann lediglich zur Ausfahrt für die Tiefgara-gennutzer, die in Richtung Norden wollen, genutzt werden sollte. Er stellte die Frage, wieso diese Variante in der Verwaltung nicht diskutiert wurde, sondern nur die Varianten 4 und 6, zumal die Variante 3 schließlich auch der Vorschlag der Anwohner der Mühlenstraße war.

Herr Drewnowski schränkte ein, dass die Variante 6 mit Einschränkungen möglich wäre, aber nicht die Ideallösung darstellen würde.

Zu den Äußerungen Herrn Czocks erklärte **Herr Thiele**, dass eine Erleichterung für den Pkw-Verkehr in der Mühlenstraße gleichzeitig eine Belastung für andere, Verkehrsteilnehmer bedeuten würde, wie etwa im Falle der Variante 3, da gerade an dieser Stelle der Hochdahler Straße viele unterschiedliche Ansprüche an den Straßenraum gestellt werden und Behinderungen vermieden werden sollten. Zum Einen sind da die Fußgänger und Radfahrer und nicht zu vergessen die dort bestehende Bushaltestelle. Außerdem lehnt der Landesbetrieb Straße NRW als Baulastträger der Hochdahler Straße eine Aus- und Zufahrt zu einer Tiefgarage an dieser Straße ab. Hinzu kommt, dass bei der Variante der Anwohner der Bau von 3 Rampen erforderlich wäre und damit die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nicht mehr gewährleistet werden kann.

Herr Thiele betonte noch mal, dass es der Verwaltung nicht darum gehe, etwas mit aller Gewalt durchzusetzen, sondern alle Aspekte berücksichtigt werden müssten.

Herr Czock gab an dieser Stelle verwundert zum Ausdruck, wieso auf einmal der Landesbetrieb Straße in die Diskussion gebracht wird, schließlich sei man ja noch im Verfahren.

Herr Thiele erwiderte hierzu, dass der Landesbetrieb Straße in der Regel erst nach einer Entscheidung für eine Variante eine Stellungnahme abgibt und nicht für alle 6 Varianten.

Frau Lipke-Simon konnte nicht verstehen, wieso man nicht vorher den Landesbetrieb Straße beteiligt hat, sie sei verwundert darüber und hatte den Eindruck, dass die Bedenken des Landesbetriebes jetzt als „Totschlag-Argument“ gegen die Variante der Anwohner verwendet wird.

Herr Thiele wies auf die Möglichkeit der Abwägung hin und dass eine Stellungnahme vom Landesbetrieb Straße bereits abgegeben wurde.

In Ergänzung hierzu erklärte **Herr Scheib**, dass der Landesbetrieb Straße im Nachgang zur letzten Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses auf Grund der Diskussionsbeiträge um eine Stellungnahme zum Verkehrsgutachten der IGS und dessen sechs Varianten gebeten wurde. Letztlich entscheidet aber immer noch die Politik und hat immer noch die Möglichkeit, die Bedenken des Landesbetriebes Straße abzuwägen und sich nicht an deren Anregungen und Bedenken zu halten. Dennoch bleibt das Problem des Linksabbiegens auf die Hochdahler Straße.

Frau Jahrstorfer kam erneut auf die Variante 3 zu sprechen und verwies auf das Fabry-Museum und Kieser, wo ebenfalls ein Linksabbiegen nicht möglich ist und warum das hier zum Thema gemacht wird?

Herr Drewnowski übernahm das Wort und erläuterte, dass ein Linksabbiegen während des normalen Tagesverlaufs durchaus möglich ist, allerdings während der Spitzenstunden zwischen 15.00 und 18.30 Uhr ein Problem darstellen wird und dass es während dieser Zeit ein Linksabbiegen insbesondere an der Hochdahler Straße wegen der vielen Straßenraumsprüche (Bushaltestelle, Signalplanung, Angebotsstreifen für Radfahrer) in den Spitzenstunden zu Staubildungen kommen

wird und demnach ein Ausfahren in Richtung Norden so gut wie unmöglich wäre, insbesondere dann, wenn ein Bus dort steht. In Ergänzung erklärte Herr Drewnowski, dass ein Linksabbiegen von der Hochdahler Straße aus in die Tiefgarage ohne eine separate Linksabbiegerspur möglich wäre, allerdings auch nur zur Not, weil es eine private Tiefgarage wird. Wobei auch hier das Problem des haltenden Busses nach wie vor gegeben sein würde.

Herr Scheib regte an, ob man sich denn auf die Variante der Anwohner einigen könnte?

Hierzu betonte **Herr Bogatzki** erneut, dass eine 3 Rampenlösung wie in dieser Variante vorgesehen, aus wirtschaftlichen Gründen nicht in Frage kommt, dadurch das Projekt „kaputt“ gemacht werden würde und keine wirkliche Alternative darstellt. Aus seiner Sicht ist eine Ausfahrt über die Mühlenstraße nach wie vor das attraktivere Angebot für die Tiefgaragennutzer. Eine unvorteilhafte Ausfahrt (auf die Hochdahler Straße) könne man nicht erzwingen.

Als weiteren Grund gegen die Anlieger-Variante verwies Herr Bogatzki auf das städtebauliche Element, dass eine Tiefgaragenzufahrt keinen Gewinn für die Fassaden und Gebäudeabwicklung mit sich bringt.

Herr Scheib fasste die bisherigen Ergebnisse noch mal kurz zusammen:

- es gibt die 3 Rampenlösung der Anwohner (Zufahrt komplett über die Hochdahler Straße, Ausfahrt Richtung Süden auch über die Hochdahler Straße und lediglich die Ausfahrt Richtung Norden über die Mühlenstraße)
- die 2 Rampenlösung (Hochdahler Straße rein, Mühlenstraße raus) Variante 6

In Ergänzung zu Herrn Scheibs Auflistung verwies **Herr Pfarrer Hennes** noch darauf, wenn das „wilde Parken“ zukünftig unterbunden würde, der Begegnungsverkehr in der Mühlenstraße durchaus möglich ist und es nur 3 Engstellen gibt.

Herr Groll nahm Stellung zu den von Herrn Czock in die Diskussion gebrachten Gutachten zu dem Sparkassenneubau in Bezug zur Straße Am Rathaus. Herr Groll erklärte, dass die Gutachten aufeinander abgestimmt wurden und dass es unterschiedliche Tiefgaragennutzungen gibt, darüber hinaus die Gutachter sich untereinander abgestimmt haben. Letztlich ist es so, dass die Ergebnisse aller Gutachten auf Empfehlungen und Richtlinien basieren, sie kein Gesetz darstellen. Es käme immer auf die Einzelfall-Lösung an.

Herr Scheib machte an dieser Stelle noch mal deutlich, dass eine Überlastung der Einmündung Berliner Straße/Am Rathaus bei Realisierung aller 3 Projekte und Zufahrten zu den Tiefgaragen alleine über diese Einmündung (Sparkassenneubau/Altenwohnsitz/Reichshof) zu erwarten ist. Das sei aber nun gar nicht erwünscht.

Herr Groll ergänzte Herr Scheibs Ausführung dahingehend, dass er betonte, dass die geplante Wohnanlage Itterresidenz sich zwar auf den Knoten Berliner Straße/Am Rathaus auswirken würde, nicht aber auf die Straße Am Rathaus oder gar die Mühlenstraße. Durch die anbindung des Sparkassen-Neubaus an die Bismarckstr. Könne die Einmündung am Rathaus/Berliner Str. die Verkehre auch aus dem Projekt Reichshof verkraften.

Herr Czock widersprach an dieser Stelle und erklärte, dass er nicht die 3 Bauvorhaben zusammen sieht und dass das Ingenieurbüro Brenner in seinem Gutachten zum Ausdruck gebracht hätte, dass der Knoten schon jetzt überlastet ist.

Hierzu nahm **Herr Stuhlträger** Stellung und wies noch mal auf das 1. Gutachten von dem Büro Brenner hin, wonach der Knoten deshalb überlastet ist, weil zu dem Zeitpunkt die beiden Parkplätze entlang der Berliner Straße in die Berechnung eingeflossen sind. In der Fortschreibung, dem 2. Gutachten also, erfolgte eine Beurteilung ohne die beiden Parkplätze, demnach seien die Aussagen des Büros Brenner nicht falsch, sondern nur zeitlich nacheinander erfolgt.

Herr Czock widersprach erneut und verwies auf Punkt 5.2 des Gutachtens, wonach das Gutachten vom Bestand bei seiner Analyse ausging, ohne die 3 Projekte zu berücksichtigen. Er wollte wissen, wie viel Verkehr denn die Mühlenstraße tatsächlich vertragen kann, schließlich wäre nicht nur die Fahrbahnbreite der Knackpunkt, sondern auch die zulässige Geschwindigkeit in der als „Verkehrsberuhigter Bereich“ ausgeschilderten Mühlenstraße, wonach hier eine zulässige Geschwindigkeit von max. 10 km/h zulässig ist.

Herr Drewnowski wies hierzu auf die in der Engstelle vorhandene Breite von 4.00 m hin und **Herr Pfarrer Hennes** betonte erneut, dass es 3 Engstellen im Abstand von ca. 90 m geben würde und der Verkehr sich dort durch gegenseitige Rücksichtnahme selbst regulieren würde.

An dieser Stelle machte **Herr Scheib** einen Schnitt und fasste die bisher geklärten Punkte noch mal zusammen.

- die Tiefgarage wird eine rein private Tiefgarage
- eine 3. Rampe kommt aus wirtschaftlichen Gründen nicht in Frage

Unklar ist noch, welche Variante dem Ausschuss zur Entscheidung vorgelegt wird, da sich 2 Varianten bisher als Favoriten heraus kristallisiert haben, nämlich die Variante 6 und die Variante der Anwohner.

Variante 6 bedeutet:

- Einfahrt über die Hochdahler Straße für alle Richtungen
- sowie die Ausfahrt über die Mühlenstraße.

Variante der Anwohner:

- 3 Rampenlösung
- Zufahrt zur Tiefgarage nur über die Hochdahler Straße (1. Rampe)
- Ausfahrt über die Mühlenstraße Richtung Norden (2. Rampe) und Ausfahrt über die Hochdahler Straße Richtung Süden (3. Rampe)

Herr Czock sprach sich an dieser Stelle für die Anwohner aus und erklärte, dass die Variante der Anwohner das höchste der Gefühle bzgl. des Entgegenkommens wäre und der Kompromiss schließlich von den Betroffenen kommen muss und daher auch nur dieser akzeptiert werden würde.

Herr Pfarrer Hennes ergriff das Wort und sprach sich nicht nur für die Kirche, sondern auch für den Investor für die Variante 6 aus.

Herr Scheib stellte die Frage bzgl. der Lebensqualität, die von einer der anwesenden Bürgerinnen zur Diskussion gestellt wurde und richtete diese dann an Herrn Bogatzki zur Beantwortung weiter.

Herr Bogatzki erklärte, dass die Lebensqualität durch das Projekt dadurch erhöht wird, dass die Mühlenstraße nur noch gezielt angefahren wird und somit der bisher stattfindende Parksuchverkehr zukünftig entfallen würde, da es keine „freien Parkplätze“ mehr geben wird.

Frau Lipke-Simon sprach Herrn Bogatzki direkt an und wollte von ihm wissen, ob er

denn auch zu einem Kompromiss bereit wäre und von der Variante 4 Abstand nehmen würde.

Herr Bogatzki erwiderte hierzu, dass es nicht Aufgabe des Investors sei, den heutigen Verkehr auf der Mühlenstraße zu reduzieren. Er formulierte sein Angebot bzgl. der zukünftigen Erschließung der Tiefgarage dahingehend, dass er einer reinen Zufahrt über die Hochdahler Straße und einer reinen Abfahrt über die Mühlenstraße zustimmen würde.

Hier wollte **Herr Scheib** nun klar wissen, ob das letztlich als Kompromisslösung angesehen werden kann?

Herr Czock gab an dieser Stelle zu verstehen, dass die Anwohner auch mit dieser Variante leben könnten.

Herr Scheib machte deutlich, dass es für den Stadtentwicklungsausschuss gut wäre, wenn es nur einen Kompromiss geben würde, um somit die Entscheidung zu erleichtern, man sich demnach auf die Variante einigen würde: alles über die Hochdahler Straße rein - alles über die Mühlenstraße raus.

Auf konkrete Nachfrage widersprach niemand, dass dies nun den gefundenen Kompromiss darstellt.

Herr Scheib ergänzte: Bezüglich der Parksituation auf der Mühlenstraße bedarf es einer besseren Kontrolle.

Abschließend bedankte Herr Scheib sich für die rege Diskussion bei den Beteiligten und wies darauf hin, dass das Protokoll dieser Veranstaltung als Anlage zur Sitzungsvorlage für die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 5.5.2010 beigefügt wird und den Diskussionsteilnehmern per Mail zugesandt wird.

Die Veranstaltung endete gegen 21.45 Uhr