Fußgängerbrücke Annen/Analyse der Vorteile und Nachteile

Zu beurteilender Sachverhalt:

Baurechtliche Situation (siehe Ende des Papiers):

Grundlage für die Planung der Brücke war der alte B-Plan 100.

Dieser B-Plan ist von der Verwaltung im Zusammenhang mit dem alten Projekt Westfeldstraße (dieses Projekt sah den Bau von „verdichteten" Sozialwohnungen im nördlichen Bereich des B-Plans vor) als „schwebend nichtig" betrachtet worden (auf der Basis dieser Einschätzung sollte das Projekt im Rahmen des § 34 Bundesbaugesetz abgewickelt werden. Dagegen und gegen die verdichtete Bauweise formierte sich 1999 erfolgreich eine Initiative. Faktisch gilt er nicht mehr.

Zur Abwicklung des neuen Projekts Westfeldstraße ist der B-Plan geteilt worden (nördlicher, südlicher Teil). Für den nördlichen Teil wird ein neuer B-Plan erarbeitet, der noch nicht endgültig beschlossen ist (Aufstellungsbeschluß Vorlage 146 aus 2000).

Die Reife des notwendigen B-Plan Verfahrens für den südlichen Teil, zu dem die Brücke, der Böllinghaus-Bau und das ehemalige Kadler-Gelände gehören, ist mir nicht bekannt. Mir sind aber weder ein Aufstellungsbeschluß noch irgendwelche förmliche Beteiligungsverfahren bekannt (siehe dazu aktuelle Notiz unten).

Frage: Auf welcher baurechtlichen Grundlage sollen Böllinghaus-Bau, Brückenbau und Bebauung des ehemaligen Kadler-Geländes erfolgen?

Notiz 9.11.01:

Die baurechtliche Situation stellt sich wie folgt dar:

- Für den südlichen Teil des ehem. B-Plans 100 besteht kein gültiger Bebauungsplan (B-Plan 100 „schwebend nichtig").

- Die Verwaltung ist nach Auskunft des Planungsamtsleiters nicht mehr in der Lage, ein ordentliches Bauleitplanverfahren (Aufstellungsbeschluß Bebauungsplan, Erarbeitung, Bürgerbeteiligung, abschließender Beschluß) abzuschließen, wenn die Fristen für die Abrufung der Fördermittel für die Brücke eingehalten werden sollen.

- Die Verwaltung beabsichtigt deshalb, den Brückenbau auf der Basis des § 125 Bundesbaugesetz abzuwickeln. Eine nach Einschätzung Fachkundiger höchst ungewöhnliche planungsrechtliche Grundlage für ein Projekt dieser Größenordnung. Es bleibt zu prüfen, welche rechtlichen Handhaben gegen das Verfahren bestehen.

Notiz 9.12.01:

- Der RA vermutet, die Nichtaufstellung eines B-Plans im südlichen Teil des ehem. B-Plans 100 nach dessen Nichtigkeit hänge damit zusammen, daß keine „einschränkenden" Vorgaben für das Ostermann-Dreieck (jetzt Böllinghaus-Projekt) gemacht werden sollten.

Radfahrer- und Fußgängerbrücke Annen (Zweite, korrigierte und erweiterte Fassung)

”Witten leidet unter Planlosigkeit. Weder Politik noch Verwaltung haben klare Vorstellungen, in welche Richtung und wie sich unsere Stadt in Zukunft entwickeln soll. Die Folge sind willkürliche und unabgestimmte Entscheidungen, die im Ergebnis niemanden befriedigen. Auswirkungen: Entscheidungen und Projekte können nicht hinreichend mit den Bürgerinnen und Bürgern abgestimmt werden - Projekte werden nach dem ”Ortsvereins-Zugriffs-” und ”Bürgermeister-Abnick-Prinzip” über den kurzen Dienstweg auf den Weg gebracht - Zu oft wird Bürger- mit kurzsichtiger Investorenfreundlichkeit verwechselt - übergreifende Gesichtspunkte einer am Gesamtwohl der Stadt orientierten Planung fallen unter den Tisch. Auf Grund der Planlosigkeit sind Fehlplanungen und -entscheidungen in den vergangenen Jahren immer dichter geworden. ... Dadurch haben sich die Entwicklungsspielräume verengt. Vor diesem Hintergrund - und weil Witten in der Städtekonkurrenz immer stärker zurückzufallen droht - ist ein Kurswechsel in der Stadtentwicklung und Planungskultur dringend notwendig. Folgende Aufgaben müssen unmittelbar angegangen werden:
- Genaue und ehrliche Bestandsaufnahme, die den Mut hat, Schwachstellen zu benennen. Klare Diagnose ist besser als Schönfärberei.
- Entwicklung von Lösungsstrategien und deren zügige Umsetzung auf der Basis klarer und abgestimmter Zielvorstellungen. Der Wittener Schlendrian muß aufhören.
- Schnelle Erarbeitung von tragfähigen und verbindlichen Leitlinien für die Stadtentwicklung gemeinsam mit BürgerInnen und Rat.
- Ausgehend von diesen Leitlinien ergänzende und vertiefende Erarbeitung von Rahmenplänen für die Innenstadt und die Stadtteile.”

(Aus: Klaus Riepe: Programm für die Bürgermeisterwahl 1999)

Verantwortlich für die Planung von Annen-Mitte:

Politisch allein verantwortlich wegen absoluter Mehrheit bis 1999:

SPD, bis 1999 als ehrenamtlicher Bürgermeister Herr Klaus Lohmann, seit 1999 als hauptamtlicher Bürgermeister Herr Klaus Lohmann

Stadtbauräte:

Bis 1998 Herr Dorsch, ab 1998 Herr Oedinger

Planungsamtsleiter:

Bis 2000 Herr Geiß, ab 2000 kommissarisch Herr Bültmann, ab 2001 Herr Bültmann

Verantwortliche Stadtplaner im Planungsamt:

Bis 2000 Herr Schoppe, ab 2000 Frau Brand

Verkehrsplanung:

Herr Müller-Görnemann

Geschichte:

Bis ca. 1980:

Die bis zu diesem Jahr geltende Planung der Stadt Witten geht davon aus, das Verkehrsproblem Bahnübergang Annen-Nord durch den Bau einer Hochstraße zu lösen. Bürgeranhörungen zum neuen B-Plan 100 finden nach Auskunft des Planungsamts in 1978 statt (wahrscheinlich die letzten vollwertigen Bürgeranhörigen im Gebiet des B-Plans 100; danach ist - wie in Witten üblich - mit Korrekturen des Flächennutzungsplans (aus 1976) gearbeitet worden).

1980/82:

Der neue Bebauungsplan (B-Plan) 100 gibt die Hochstraße auf. Er setzt auf zwei Lösungsvarianten: Unterführung der Bahngleise über eine verlängerte Westfalenstraße oder über die Straße Im Rohr (Diese Veränderung der Planung wird in der Vorlage für den Beschwerdeausschuß vom 22.9.1998 kurz skizziert).

Ab ca. 1987:

Das Unternehmen Ostermann entscheidet sich für eine Verlagerung seines Möbelhauses ins Rüdinghauser Feld (das neue Haus wird 1992 eröffnet). Der Stadt ist klar, daß damit auf den Stadtteil Annen ein großes Problem zukommt, das sowohl Chancen als auch Risiken beinhaltet. Um Grundlagen für eine angemessene Planung zu bekommen, gibt sie zwei Gutachten in Auftrag: ein Gutachten zu den wirtschaftlichen Aspekten der Verlagerung (Büro Danneberg, Vorlage 999 aus 1991) und ein städtebauliches Gutachten (Büro Goerner) (zu den Ergebnissen dieses Gutachtens siehe Vorlage 1075 vom 25.2.1992). Das städtebauliche Gutachten beinhaltet Vorschläge zur Entwicklung der frei werdenden Ostermann-Flächen und ihres Umfelds und zur Lösung des Verkehrsproblems Bahnübergang Annen-Nord. Es schlägt die Schließung des Bahnübergangs, die Führung des Kfz-Verkehrs über die Straße Im Rohr und den Bau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke vor.

Vor diesem Hintergrund verpflichtet sich das Unternehmen Ostermann, einen von ihm finanzierten Architektenwettbewerb in Auftrag zu geben (der vom Architekturbüro bap gewonnen wird). Parallel dazu werden von der Stadt (Verwaltung und Rat) Entscheidungen zur Lösung des Verkehrsproblems vorbereitet und getroffen (s.u.). Diese Initiativen zur Entwicklung von Annen-Mitte stoßen auf gleichzeitige Planungen der DB zum Ausbau der S-Bahn (S 5), so daß zu diesem Zeitpunkt relativ kurzfristige Lösungen (bis 1995) möglich scheinen, bei denen auch finanziell Initiativen der Stadt und der DB ineinander greifen.

In der Folgezeit werden die Ergebnisse des Goerner-Gutachtens und des Architektenwettbewerbs bei Entwicklung der frei werdenden Ostermann-Flächen nicht realisiert (s.u.: Chronologie Ostermann-Gelände). Auch beim Ausbau der S-Bahn und der Lösung der Verkehrsprobleme ergeben sich keine Fortschritte.

1991:

Ausgangspunkt für die Planung der Brücke ist die Planung der DB, im Zuge des Programms zur Beseitigung niveaugleicher Bahnübergänge, der Modernisierung von S-Bahn-Haltepunkten und Taktbeschleunigung den Bahnübergang Annen-Nord zu beseitigen. Im Zuge dieser Planung entstand für die Stadt Witten im Jahr 1991 Handlungsbedarf (Vorlage 743 aus 1991). Eine Vorentscheidung zum Bau der Brücke erfolgt 1991 (Vorlage 896 aus 1991): Gemäß der Vorlage soll der Bau der Brücke in 1995 erfolgen (geschätzte Gesamtkosten zum damaligen Zeitpunkt: ca. 3 Mio.). Hinweis: 1991 ist das letzte Jahr, in dem der Haushalt der Stadt Witten einen Überschuß aufwies.

Danach erfolgt die Ausschreibung eines Architektenwettbewerbs für die Brücke. Sieger des Wettbewerbs ist das Büro Polonyi..

1993:

1993 geht die Stadtverwaltung davon aus, daß der Bahnübergang 1995 geschlossen werden soll (Vorlage 1415 vom 6.1.1993). In Reaktion auf die erwartete Schließung werden u.a. folgende Maßnahmen als Rahmenkonzept von der Verwaltung vorgeschlagen und von den zuständigen Gremien beschlossen: Schließung des Bahnübergangs einschließlich begleitender Modernisierung des S-Bahn-Haltepunkts Annen-Nord, Führung des Kfz-Verkehrs durch die Straße Im Rohr, ergänzende Maßnahmen (ÖPNV). Die Prognose der Verwaltung bzgl. der Schließung des Bahnübergangs trifft nicht zu.

1996:

1996 wird der Ausbau der Brücke (zusammen mit Westfalenstraße und Buswendeschleife) am 14.11.96 im PSA beschlossen (Vorlage 680). Erneute Prognose: Die Vorlage geht von einem Baubeginn im letzten Jahresviertel 1997 aus.

1998/99:

Auf der Basis der Beschlüsse von 1991 und 1993 werden nach Auskunft von Verkehrsplaner Müller-Görnemann (Planungsstammtisch Annen 25.10.2001) 1998/99 der Förderantrag zur Bezuschussung des Brückenbaus und damit zusammen hängender Maßnahmen (Buswendeplatz) beim Land gestellt und weitere planerische Vorleistungen erbracht (Grundstücksangelegenheiten, Planung zur Veränderung der Buslinien etc.).

1998:

In 1998 beantragt die Initiative Pro Witten im Beschwerdeausschuß der Stadt die Beendigung aller Planungen zur Schließung des Bahnübergangs Annen-Nord. Dieser Antrag wird abgelehnt (Vorlage der Verwaltung für den Beschwerdeausschuß vom 22.9.1998).

2000:

In 2000 werden die Zuschußmittel für die Brücke vom Land bewilligt.

2001:

Im Zuge der Haushaltsverabschiedung für das Jahr 2001 beschließt der Rat die Bereitstellung der Mittel (städtischer Eigenanteil: 500.000 DM) für den Bau der Brücke. Hinweis: In 2001 betrug das (geschönte) Haushaltsdefizit ca. 140 Mio. Der Haushalt 2001 wird erst im Dezember 2001 genehmigt.

2001/2002:

In den am 18.11.2001 verabschiedeten Haushalt für 2002 werden die Mittel für den Bau der Brücke erneut eingestellt. Dieser Haushalt wird nicht genehmigt. Bei der Beratung über den Haushalt 2003 wird ein Antrag, das Brückenbauprojekt zu streichen, mit knapper Mehrheit (27 zu 25) abgelehnt.

Kommentar:

Der Förderantrag ist 1998/99, also ca. 7 Jahre nach den ersten Planungen, gestellt worden. Aller Wahrscheinlichkeit nach werden die planerischen Ausgangsdaten, die dem Förderantrag zugrunde liegen, auf das städtebauliche Gutachten von 1990 und das Rahmenkonzept von 1993 zurückgehen.

Festzuhalten bleibt: Die für 1995 und dann wieder für 1997 prognostozierte Schließung des Bahnübergangs ist bis jetzt nicht erfolgt. Nach Auskunft des Stadtbaurats (2001) ist eine Schließung des Bahnübergangs in frühestens 10 bis 12 Jahren, wenn überhaupt, zu erwarten.

Abwägung:

Die Bedeutung der Brücke für den Stadtteil Annen hat sich gegenüber der ursprünglichen Planung vollkommen verändert.

Ursprünglich war die Brücke als flankierende Maßnahme zu einer umfassenden Erneuerung des S-Bahn-Haltepunkts und einer Verbesserung der verkehrlichen Situation in seinem Umfeld (Bahnübergang) gedacht (siehe dazu Vorlage 896).

Wenn die Maßnahme jetzt - Äußerung des Stadtbaurats 2001: Die Schließung des Bahnübergangs sei u.U. nicht mehr notwendig - aus dem Gesamtkonzept ausgekoppelt wird, stimmen weder

- die planerischen Grundlagen

- noch - darauf aufbauend - die Kosten/Nutzen-Relationen.

Was als flankierende Maßnahme zu einer erwarteten Schließung des Bahnübergangs noch einen relativen Sinn hatte, muß jetzt von der Verwaltung ad hoc als Einzelbauwerk begründet werden. Die Begründung zeigt, daß der städtebauliche Sinn vollkommen unklar ist. Die Verwaltung ersetzt aktuell in ihrer Argumentation Stadtplanung durch Rechtfertigungsplanung..

Sehen wir uns die wichtigsten Begründungen im Einzelnen an.

Die Brücke verbindet den nördlichen und südlichen Teil Annens (Stadtplanerin Frau Brand im Bürgerinfo)	- Unterstellt, der Bahnübergang wird nicht geschlossen, stellt dieser die organische Verbindung her und wird sie auch weiterhin herstellen. Diese Verbindung weist Nachteile auf: Nachteil 1: Autoverkehr. Dieser Nachteil wird durch die Brücke nicht beseitigt. Nachteil 2: Fußgänger und Radfahrer: Schranken und ”Pißrinne”. Es kann unterstellt werden, daß ein großer Teil der Fußgänger und Radfahrer motiviert an dieser Stelle den Bahnübergang quert (Ziele an der Stockumer-, Annen- oder Bebelstr., Post an der Friedrich-Ebert-Str. etc.).

	Es werden also nicht 1500 Menschen statt über den Bahnübergang über die Brücke pendeln, wie die Verwaltung in ihrem Bürgerinfo suggeriert, sondern nur der geringe Teil, der jetzt den Bahnübergang als Umweg empfindet. Unterstellt, es bleiben von den 1500 Menschen 200 Fußgänger und Radler (wegen der nicht unerheblichen Unbequemlichkeiten der Brückenzuführung) für die Brücke übrig, lohnt sich der finanzielle Aufwand für die Brücke und sind nicht Verbesserungen am Bahnübergang für diese Gruppe vordringlicher? Stichwort Umweg: Die Stadt spricht von einem Umweg bis zu 500m. Unterstellt, daß der Umweg für später brückennahe Wohnbereiche im Schnitt eher bei 100 bis 200m liegen wird: Lohnt sich der Einsatz von 5 Mio.? Stichwort Radler: Der Weg von Süd nach Nord führt ins Wohngebiet, andersherum zum rheinischen Esel. Für eine kleine Gruppe von Radlern ergibt die Brücke also einen zusätzlichen Nutzen. Lohnt sich der Aufwand? Unterstellt, der Bahnübergang wird geschlossen: Dann wird an der Stelle des bisherigen Bahnübergangs nach geltender Planung eine attraktive Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Annen -Süd und -Nord entstehen. Warum dann die Brücke? Zudem: Wenn der Übergang geschlossen würde, wäre das jetzt für die Brücke hinausgeworfene Geld dringend nötig für den städtischen Eigenanteil kompensierender Maßnahmen (z.B. für die genannte Verbindung, aber auch, um eine Lösung für den Pkw-Verkehr zu finanzieren).

Die Brücke schafft einen verbesserten Zugang zur S-Bahn (Stadtplanerin Frau Brand im Bürgerinfo)	Abgesehen davon, daß der alte schlechte Zugang zur S-Bahn offensichtlich ohne Verbesserungen erhalten bleibt, wird der neue Zugang über die Brücke für potentielle Nutzer nicht unerhebliche Hindernisse aufweisen (Rampen, Treppen. Aufzüge). Der alte Zugang wird daher von einem großen Teil der

	Nutzer trotz seines maroden Zustands auch weiterhin genutzt werden.

	Tatsächlich ergibt sich durch die Brücke nur für eine einzige Nutzergruppe ein eindeutiger Vorteil: für Behinderte. Allerdings wird diesen durch die Brückenlösung der Zugang zum Bahnsteig erheblich erschwert (Aufzüge, Rampen). Auch hier stellt sich die Frage, ob sich nicht billigere und bessere Alternativen finden lassen.

Die Brücke schafft Wachstumseffekte (Stadtplanerin Frau Brand im Bürgerinfo)	Dieses Argument ist vollkommen rätselhaft. Wieso soll die Umleitung von ca. 200 Fußgängern und Radfahrern und die Schaffung eines zweiten, schwer zugänglichen Zugangs zur S-Bahn Wachstumseffekte erzeugen? Eher ist doch eine weiteres Abziehen von Kunden vom Einzelhandelsbereich Annenstr. und Bebelstr. und damit ein wachstumsmindernder Effekt zu erwarten.

Bilanzieren wir:

- Städteplanerisch hat der Zahn der Zeit dem Bauprojekt die planerisch-konzeptionelle Grundlage entzogen.

- Sollte der Bahnübergang nicht geschlossen und die Brücke gebaut werden, bleiben die alten Problempunkte (maroder alter Zugang zum S-Bahn-Haltepunkt, ”Pißrinne”) weiter erhalten.

- Statt dessen werden die Annener mit einem Baukörper beglückt, bei dem Kosten und (spekulativer) Nutzen in keinem Verhältnis stehen. Das betrifft insbesondere:

*** die Baukosten: Vorläufiger Kostenansatz: 4,5 Mio. Land, 500.000 Stadt.**

*** die Folgekosten: Nach Berechnungen der Stadtverwaltung 25.000 pro Jahr, realistisch wahrscheinlich 50.000 pro Jahr.**

Fazit:

Das Hauptproblem bei der Argumentation gegen die Brücke liegt darin, daß der unmittelbare Schaden begrenzt ist. Es handelt sich um ein ”Geschenk”, das teuer und überflüssig ist und das im Grunde keiner will, das aber auf der anderen Seite den

Beschenkten auch nicht umbringt. Die Brücke ist kein eindeutiger Schaden wie ein AKW oder die Zerstörung einer Landschaft.

Der Schaden ist im wesentlichen indirekt. Er liegt darin:

- daß erhebliche Mittel gebunden werden, die für andere Maßnahmen der Stadtteilentwicklung Annens dringend notwendig wären - und das bei sich rapide verschlechternden finanziellen Rahmenbedingungen: Zur Illustration: 1992 lag das städtische Haushaltsdefizit bei 23 Mio. DM, heute liegt es kosmetisch geschönt bei 157 Mio. DM.

- daß diese Maßnahme wie schon vorhergehende Infrastrukturmaßnahmen (Westfalenstr., Kreuzung Herdecker-/Annenstr., altes Ostermanngelände) nichts zur Verbesserung der Wohnqualität und einem dringend erforderlichen wirtschaftlichen und sozialen Aufschwung Annens beitragen wird.

- daß die bestehenden Probleme im Bereich des Bahnübergangs, des S-Bahn-Haltepunkts und der Herdecker Str. für einen unübersehbaren Zeitraum sich selbst überlassen werden. Nicht nur dies: Durch Maßnahmen im Umfeld der Brücke - Buswendeplatz, Tankstelle - werden die Verkehrsprobleme mit Sicherheit noch verschärft. Für den Vorteil, den eine minimale Nutzergruppe u.U. haben wird, wird der weiter bestehende und sich vergrößernde Nachteil für den Rest der Annener Bürgerinnen und Bürger in Kauf genommen.

Wahrscheinliche Entwicklung:

Wie ist die wahrscheinliche Entwicklung?

Die Grundstücke ”Ostermann-Dreieck” und ”Kadler-Gelände” werden aus kosmetischen Gründen ohne städtebauliche Abstimmung in Kürze bebaut werden. Die Kommunalwahlen werfen ihre Schatten voraus: Bürgermeister und SPD wollen eine positive Bilanz vorlegen: ”Es bewegt sich ‘was in Annen” - (zurück?).

Nach Beschluß des Rats wird die Brücke gebaut werden, wenn der Beschluß nicht zurückgenommen wird.

Gründe:

- Die Bewilligung der Landeszuschüsse.

- Die oben genannten fragwürdigen Ad-hoc-Begründungen.

- Die Position des Bürgermeisters (”Die Brücke kommt, weil ich es so will”, und: ”Die Stadt würde sich lächerlich machen, wenn sie die Zuschüsse zurückgeben würde”).

- Eine SPD, die blind hinter dem Bürgermeister steht, weil jetzt schon die Weichen für das Ergattern von Ratssitzen gestellt werden.

- Grüne, die sich in ihrer Unfähigkeit und Hilflosigkeit auf eine ausphantasierte Rot-Grün-Zusammenarbeit trimmen und dabei Gott und die Welt über die Klinge springen lassen.

- Eine planende Verwaltung, die 10 Jahre die Veränderung der Welt nicht wahrnimmt und dann blind exekutiert.

- Die Schließung des Bahnübergangs und die Umgehung über die Straße Im Rohr ist schon deshalb unrealistisch, weil bei der finanziellen Situation der Stadt der städtische Eigenanteil für die Maßnahmen nicht aufgebracht werden kann. Auch die DB hat im Augenblick andere Sorgen.

- Die Brücke wird also wahrscheinlich als weitgehend sinnloses Restmonument einer 10 Jahre alten weitgehend gescheiterten Planung für die Aufwertung von Annen-Mitte nach der Verlagerung des Möbelhauses Ostermann und für eine Lösung des Verkehrsproblems Bahnübergang Annen-Nord übrig bleiben.

- Bei der Haushaltssituation der Stadt werden die Gelder, die in den Brückenbau fließen, aller Wahrscheinlichkeit nach auf lange Sicht die letzte größere Summe sein, die nach Annen fließen wird. Nach ca. 11 Jahren ist keines der zentralen Probleme Annens gelöst. Im Gegenteil: Nicht nur die wirtschaftliche und soziale, sondern auch die städtebauliche Situation Annens ist schlechter als je zuvor und droht, sich weiter zu verschlechtern.

Herzlichen Glückwunsch!

Anhang:

Chronologie ”Ostermann-Flächen”

1987	**Das Unternehmen Ostermann entschließt sich zur Verlagerung seines Möbelhauses ins Rüdinghauser Feld**
1989 bis 1995	**Danneberg-Gutachten (Kaufkraft etc.), städtebauliches Gutachten (s.o.) und Architektenwettbewerb**
1992	**Eröffnung des neuen Möbelhauses**
ab 1995	**Verlagerung der Restbetriebe von Ostermann (Klick-Markt) auf das zwischenzeitig aquirierte Mannesmanngelände an der Dortmunder Str.**
?	**Nach Freiwerden der Flächen ”Entwicklung” durch einfachste Lösung: Bau einer großen Kiste (Interspar, dann WAL-MART) ohne planerische Abstimmung mit erheblichen negativen Auswirkungen auf Annen (Einzelhandel)**
2001	**Bebauung des ”Ostermann-Dreiecks” mit einem Zweckgebäude als Notlösung (zwei Märkte plus Fitneß) ohne planerische Abstimmung**
?	

Städtische Investitionen im Bereich Annen-Mitte seit ca. 1990

	Maßnahme	Kosten
	Bau der Westfalenstraße	**...?...**
	Ausbau der Kreuzung Annenstr./Westfalenstr,/Herdecker-str.	**...?...**
	Fußgänger- und Radfahrerbrücke	**mindestens 5 Mio.**

Annen-Mitte: Zukunft

Ich möchte zum Schluß auf einige Faktoren hinweisen, die die Situation Annens in Zukunft negativ beeinflussen werden - nicht um schwarz zu malen, sondern um die Dringlichkeit von Gegenmaßnahmen zu betonen.

Das Gestaltungsproblem besteht darin, daß diese Faktoren ”mächtig” sind, also nicht durch ”Hausmittelchen” und symbolische Aktivitäten zum Positiven gewendet werden können.

1. Faktor: Arbeitsplatz- und Kaufkraftverluste

In den 90er Jahren hat Annen gravierende Arbeitsplatzverluste hinnehmen müssen. Diese dauerhaften Verluste verbinden sich jetzt mit dem Auslaufen der sogenannten ”sozialverträglichen Lösungen”, die den Beschäftigten seinerzeit das Ausscheiden versüßt haben.

Nehmen wir die ehemaligen Annener Konzernbetriebe Thyssen und Siemens:

Entwicklung der Arbeitsplätze von 1990 bis 2001

	1990	2001	
Thyssen Annen	1986: **1192** Thyssen: 765 Hüller-Hille: 427	Betrieb eingestellt Arbeitsplätze auf Gelände: ca. **400**	Verlust ca. 800
Siemens Annen	**1800**	statt Siemens Vogt electronic: **1200**	Verlust ca. 600
			Gesamtverlust: ca. **1400 innerhalb von ca. 10 Jahren !**

Diese Einbuße von ca. 1400 Arbeitsplätzen allein bei den Konzernbetrieben hat sich deshalb noch nicht spürbar negativ auf die Kaufkraft ausgewirkt, weil die von Arbeitsplatzverlust Betroffenen bisher durch „sozialverträgliche“ Lösungen und anschließende Verrentung kein wesentlich geringeres Einkommen erzielt haben. Nur: Die Generation der ”Sozialverträglichen” wird in überschaubarem Zeitraum immer stärker als örtlicher Nachfragefaktor vom Markt verschwinden (Alter, Tod). Der Arbeitsplatzverlust der 90er Jahre beginnt erst jetzt (die Arbeitsplätze sind schlicht nicht mehr „im Angebot“), auf die

soziale und wirtschaftliche Situation Annens durch anhaltende Arbeitslosigkeit, Kaufkraftverlust und Verarmung durchzuschlagen.

Die Verluste konnten durch neu geschaffene Arbeitsplätze nicht kompensiert werden. Beispiele: Wullener Feld, Thyssen Gelände.

In Zukunft wird die Kompensation von Arbeitsplatzverlusten und die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen noch schwieriger werden, weil die Wegrationalisierung von Arbeitsplätzen weiter gehen wird und neue Gewerbeflächen kaum noch zur Verfügung stehen - auch wegen des extensiven und unrationellen Flächenverbrauchs in der Vergangenheit.

2. Faktor: Entzug von Nutzungen

In den 90er Jahren sind systematisch Nutzungen aus Annen-Mitte abgezogen worden. Beispiele: Ostermann (Möbelhaus, Trends, Klick-Markt), Ansiedlung der Schule Blote-Vogel nicht in der Stadtteilmitte, sondern am Stadtteilrand (Stockumer Str.).

Die Ansiedlung neuer Nutzungen (WAL-MART) haben durch den Verdrängungswettbewerb negative Auswirkungen gehabt. Auch der Ausbau der Privatuni als Campus-Universität hat sich im Vergleich zur Alternative ”stadtteilintegrierte Uni” für Annen-Mitte negativ ausgewirkt.

3. Faktor: Standortkonkurrenz

Annen ist in der Standortkonkurrenz weit zurückgefallen. Die Attraktivierung der umliegenden Städte (einschließlich ihrer Stadtteile) zieht Einwohner und Kunden aus Annen ab. Man vergleiche die Entwicklung Annens nur mit der von Dortmund-Hombruch oder Bochum-Langendreer.

4. Faktor: Veränderte Schwerpunkte der Wittener Stadtentwicklung

Die Stadt Witten hat insgesamt ähnliche Probleme wie Annen. Sie wird sich planerisch in Zukunft auf die Entwicklung der Innenstadt konzentrieren.

5. Faktor: Fördermöglichkeiten

Nachdem in den 90er Jahren Chancen verpaßt worden sind, Fördermittel des Landes auf Annen zu lenken (zum Beispiel Landesprogramm ”Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf”), werden die Fördermöglichkeiten in Zukunft drastisch zurückgehen (EU-Erweiterung, Einschränkung der Landesförderung).

6. Faktor: Abnehmende Effizienz der Wittener Verwaltung

Die zunehmende Führungs-, Perspektiv- und Lustlosigkeit der Wittener planenden Verwaltung läßt erwarten, daß diese Verwaltung vor dem Problem einer (eigentlich notwendigen) abgestimmten Stadtteilplanung eher zurückscheuen wird.

Zusammen mit den Planungsfehlern der Vergangenheit sind diese Faktoren so stark, daß nur ein rasches koordiniertes und zielgerichtetes Vorgehen aller an einer positiven

Entwicklung Annens interessierte Kräfte den zu erwartenden weiteren Verfall zumindest abbremsen könnte.

Nach Lage der Dinge ist aber eher damit zu rechnen, daß die herrschenden Kräfte in Witten (politische Spitze, Verwaltung) Annen als störenden "häßlichen Fleck" immer stärker aus ihrem Bewußtsein verdrängen werden.

Wie kann es in Annen-Mitte weitergehen?

Bilanzieren wir noch einmal:

In den 90er Jahre ergaben sich durch die Verlagerung des Möbelhauses Ostermann und andere Entwicklungen (Schließung von Thyssen-Annen) neben Belastungen Wegfall von Arbeitsplätzen) und Risiken auch viele Möglichkeiten einer positiven Entwicklung, die in entscheidenden Bereichen nicht genutzt worden sind.

Genau besehen, haben sich nach über 10 Jahren erheblicher Veränderungen und Investitionen die Gesamtsituation verschlechtert und die Spielräume verringert.

Anhand der Verlagerung des Möbelhauses Ostermann läßt sich beispielhaft zeigen, wer die Gewinner und Verlierer der 90er Jahre sind.

Gewinner ist auf jeden Fall ein Unternehmen, das eine Verlagerung zu besten Konditionen hat durchführen können. Gewinner sind aber auch ein Bürgermeister und eine SPD, die als Lohn für ihre Zuarbeit die erheblichen Spenden des Unternehmens (SOS: Stadtwerke, Ostermann, Stadtsparkasse: Das Gesamtspendenaufkommen wird bei einem Treffen mit dem Bürgermeister jedes Jahr aufgeteilt!) kontrollieren und verteilen durften.

Verlierer sind alle, die unter dem chaotischen Ergebnis der Verlagerung leiden, die über Steuern die verfehlten Infrastrukturinvestitionen und versteckten Subventionen bezahlt haben (also in gewisser Weise beraubt und geschädigt worden sind) und die, die nicht an der Kompensation über Spenden teilhaben konnten.

Damit will ich nicht das legitime Interesse eines Unternehmens kritisieren, eine Verlagerung zu besten Konditionen durchführen zu wollen, sondern eine städtische Politik, die sich nicht als Sachwalter städtischer Allgemeininteressen, sondern als Erfüllungsgehilfe starker Privatinteressen versteht ("Wir machen den Weg frei")

Was bleibt nach den 90er Jahren zu tun übrig?

Da angesichts der verpaßten Chancen und der sich verschlechternden Rahmenbedingungen keine großen Sprünge machbar sind, sehe ich folgende Möglichkeiten, die sich im Rahmen einer Schadensvermeidung und Korrektur bewegen:

Weitere Schäden vermeiden!
Fehlinvestitionen verhindern: - Radfahrer- und Fußgängerbrücke - frei werdende Mittel in Annen halten

Weitere Ausdünnung öffentlicher Einrichtungen in Annen verhindern - Adolf-Reichwein-Realschule - Schwedenheim (Jugendzentrum)
Beobachtung der Flächennutzung: - Gewerbeflächen - Wohnbauland - ehem. Thyssen-Gelände - Siemens-Fläche
Konsolidieren!
Verbesserung neuralgischer Punkte: - Bebelstr./Bahnübergang - S-Bahn-Haltepunkt - Annenstr. (Verkehrsberuhigung) - Verkehrsführung (LKW-Verkehr) - Leerstandsmanagement, Bestandspflege und Neuaquisition über Stadtteilmarketing
Vorsichtige Entwicklung: - Stadtteilmarketing (Umsetzung Einzelhandelsgutachten) - Restflächen Ostermann (zwischen WAL-MART und Ostermann-Dreieck, Straßenrand Annenstr.) - Bereich Halde - Bereich Brauckstr. - ehem. Thyssen-Gelände - Siemens Fläche - geplante Gewerbeflächen - Jugendzentrum Annen-Mitte - Uni? - Umwelthygiene (Luftbelastung von Annen-Mitte wegen Tallage)
Korrektur: - Kreuzung Westfalen-, Annen-, Herdeckerstraße

Baurechtliche Situation:

Grundlage für die Planung der Brücke war der alte B-Plan 100.

Dieser B-Plan ist von der Verwaltung im Zusammenhang mit dem alten Projekt Westfeldstraße (dieses Projekt sah den Bau von „verdichteten“ Sozialwohnungen im nördlichen Bereich des B-Plans vor) als schwebend nichtig betrachtet worden (auf der Basis dieser Einschätzung sollte das Projekt im Rahmen des § 34 Bundesbaugesetz abgewickelt werden. Dagegen und gegen die verdichtete Bauweise formierte sich 1999 erfolgreich eine Initiative.). Faktisch gilt er nicht mehr.

Zur Abwicklung des neuen Projekts Westfeldstraße ist der B-Plan geteilt worden (nördlicher, südlicher Teil). Für den nördlichen Teil wird ein neuer B-Plan erarbeitet, der noch nicht endgültig beschlossen ist (Aufstellungsbeschluß Vorlage 146 aus 2000).

Die Reife des notwendigen B-Plan Verfahrens für den südlichen Teil, zu dem die Brücke, der Böllinghaus-Bau und das ehemalige Kadler-Gelände gehören, ist mir nicht bekannt. Mir sind aber weder ein Aufstellungsbeschluß noch irgendwelche förmliche Beteiligungsverfahren bekannt (siehe dazu aktuelle Notiz unten).

Frage: Auf welcher baurechtlichen Grundlage sollen Böllinghaus-Bau, Brückenbau und Bebauung des ehemaligen Kadler-Geländes erfolgen?

Notiz 9.11.01:

Die baurechtliche Situation stellt sich wie folgt dar:

- Für den südlichen Teil des ehem. B-Plans 100 besteht kein gültiger Bebauungsplan (B-Plan 100 schwebend nichtig).

- Die Verwaltung ist nach Auskunft des Planungsamtsleiters nicht mehr in der Lage, ein ordentliches Bauleitplanverfahren (Aufstellungsbeschluß Bebauungsplan, Erarbeitung, Bürgerbeteiligung, abschließender Beschluß) abzuschließen, wenn die Fristen für die Abrufung der Fördermittel für die Brücke eingehalten werden sollen.

- Die Verwaltung beabsichtigt deshalb, den Brückenbau auf der Basis des § 125 Bundesbaugesetz abzuwickeln. Es bleibt zu prüfen, ob dieser § paßt, und wenn nicht, welche rechtlichen Handhaben gegen das Verfahren bestehen.

Klaus Riepe
Beethovenstr. 25
58452 Witten
02302/57782
5.10.2001/26.10.2001/30.10.01/12.11.01

Anlagen:

Die zitierten Vorlagen befinden sich in meinen Händen und können auf Anforderung von Interessierten kopiert werden.