

Bürgerinitiative pro ZOB

Wer wir sind und was wir wollen

Inhalt

Wie kam es zu unserer Gründung?
Autozentrierte Verkehrspolitik
Der ZOB. Vom Vorbild zum Provisorium
Begegnungsfläche als Frequenzbringer
Handel und Konkurrenz
Mit den Bürgern – von Beginn an
Unsere Forderungen

Wie kam es zu unserer Gründung?

Die Planungen um das Westertor in Lübbecke laufen bereits seit einigen Jahren. Der Rat und die Verwaltung der Stadt hatten sich lange Zeit mit der Suche nach Investoren um eine Neugestaltung und Aufwertung der westlichen Innenstadt bemüht. Nach einigen Fehlschlägen fand sich der Investor HBB, mit dem die Planungen nun beinahe abgeschlossen sind.

Während in den letzten Jahren kaum Diskussionen um das Westertor-Projekt stattfanden und diese vornehmlich auf den Rat beschränkt blieben, kam im Laufe des Jahres 2019 auch eine breitere öffentliche Diskussion auf. Einige von uns sahen dem Projekt eher wohlwollend entgegen und warteten auf Details. Andere waren von Beginn an eher skeptisch, ob ein neues Einkaufszentrum eine gute Lösung wäre, um den Handel im Bereich Fußgängerzone zu stärken und die Attraktivität der Innenstadt zu erhöhen. Da es aber in der Stadt viele Fürsprecher für das Projekt gab, ließen sie die Planungen weiter voranschreiten, ohne sich einzubringen – zum Teil mit der Hoffnung, durch konkretere Planungsdetails doch noch von dem Projekt überzeugt zu werden.

Die ersten deutlichen Zweifel, ob Zusehen die richtige Verhaltensweise ist, kam Vielen von uns in dem Moment, als die Einzelhandelspartner vorgestellt wurden, die als „Frequenzbringer“ ins Westertor einziehen sollen: Edeka, Woolworth und die bereits jetzt in der Langen Straße ansässigen Marken Rossmann und K+K Schuhcenter. Würden sie Menschen in die Innenstadt locken? Wer gehofft hatte, eine ansprechende Mischung von Händlern könnte dem Westertor-Projekt Überzeugungskraft verleihen, war mit dieser Nachricht ernüchtert und enttäuscht. Die Zweifel wuchsen, als gerade in den letzten Monaten viele mit dem Einkaufszentrum verbundene Konsequenzen für Lübbecke – auch wenn diese zum Teil bereits frühzeitig in Planungsunterlagen aufgeführt waren – scheinbar ins öffentliche Bewusstsein rückten. Dies betrifft vor

allem das Thema Pkw-Parkplätze und die Verlegung des ZOB. Gerade letzteres mit all seinen Folgen hat bei vielen KritikerInnen ein „Jetzt reicht's!“ ausgelöst und dazu geführt, sich zusammenzuschließen.

So gründeten wir am 26. Oktober 2019 die Bürgerinitiative pro ZOB als einen überparteilichen Zusammenschluss von Bürgerinnen und Bürgern aus ganz unterschiedlichen stadtgesellschaftlichen Kontexten. Uns eint der Wunsch nach einer nachhaltigen Entwicklung der Stadt Lübbecke und ihrer Innenstadt. Wir wollen, dass Geschäftsleute im Bereich Fußgängerzone und am Markt genauso von der Entwicklung profitieren wie Bürgerinnen und Bürger unterschiedlichen Alters und unterschiedlicher Interessen. Wir wollen dazu beitragen, Lübbecke zu einer Stadt zu machen, die eine hohe Aufenthalts- und Lebensqualität für alle ihre Bürgerinnen und Bürger sowie ihre Gäste hat. Das Westertor-Projekt halten wir jedoch weder für die Händler noch für die Einwohner für einen nachhaltigen Gewinn, auch wenn die Optik ansprechend ist und wir auch mit der Stadtverwaltung und dem Rat übereinstimmen, dass das Areal um die Deerberg-Immobilie nicht bleiben kann, wie es ist.

Im Folgenden möchten wir unsere zentralen Positionen vorstellen.

Autozentrierte Verkehrspolitik

Zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung gehört unseres Erachtens auch eine zukunftssträchtige Verkehrspolitik. Aktuell passiert auf diesem Gebiet bundesweit sehr viel, dabei geht es im Wesentlichen um die Ausweitung des ÖPNV und die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur. Die verbreitete Einschätzung, dass es in ländlichen Räumen wie unseren ohne Autos nicht gehen wird, teilen wir. Generell gilt aber auch hier, dass sich mit einer entsprechenden und konsequenten Verkehrsplanung der Anteil alternativer Fortbewegungsmittel wie Bus und Bahn, Fahrrad und zu Fuß deutlich erhöhen ließe. Gerade in unserer ländlichen und leicht bergigen Region sehen wir außerdem noch weitaus mehr Potenzial für E-Bikes und Pedelecs, die immer beliebter werden. Um alternative Fortbewegungsmittel zu fördern, braucht es eine entsprechende Infrastruktur auch in unserer Region, doch Konzepte dafür vermissen wir derzeit. Das gilt vor allem im Zusammenhang mit den Maßnahmen, die beim Westertorprojekt angedacht sind.

Bei der Konzeption des Einkaufszentrums mit einem Lebensmittelmarkt als Ankermieter setzt man aber offenbar vor allem auf Kunden, die mit dem Auto anreisen, ein Konzept, das für Innenstädte nicht sinnvoll ist. Zugleich reißt man ein Parkhaus mit 250 Plätzen ab, so dass ein Parkplatzproblem entsteht. Die Fläche vor dem Westertor reicht Vorhersagen gemäß bestenfalls für die dort Einkaufenden und wird mit einer Begrenzung auf 90 Minuten kostenfreies Parken auch nur von diesen genutzt werden. Diese Parkdauerregelung konterkariert aber die Behauptung von einem Frequenzbringer, denn ein aus Anlass des Einkaufs im Westertor getätigter Gang durch die Lange Straße wird dadurch unwahrscheinlicher.

Auch die bereits im Bau befindliche Parkpalette vor dem Kreishaus kann den Parkraumangel nicht ausgleichen. Bei der Planung der Parkflächen wurde außerdem auf die diversen Anliegerstraßen zurückgegriffen, hier vorliegende Parkplätze also mitgezählt. Für die Anlieger kann das bedeuten, dass sie zukünftig erst nach Geschäftsschluss zuhause parken können. Offenbar sollen auch die sonst im Parkhaus untergebrachten Dauerparker auf die Parkfläche an der Grundschule Im Kleinen Feld ausweichen, die man auf 50 Plätze erweitern will. Eventuell soll zudem ein Teil des bisherigen Grundschul-Sportplatzes, der trotz Forderungen der Eltern schon seit Jahren nicht gepflegt wurde und dadurch zur Unbrauchbarkeit verfallen ist, mit weiteren 50 Parkplätzen für Dauerparker überbaut werden. Lediglich die Lehrer werden in diesem Parkkonzept noch berücksichtigt. Parkraum für Eltern, um ihre Kinder abzuholen oder zu bringen, ist nicht geplant. Wir begrüßen zwar sehr, wenn Kinder und Jugendliche statt mit elterlichem Auto mit dem Öffentlichen Nahverkehr, dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule kommen. Uns fehlen hier aber vernünftige Konzepte, wie das bewerkstelligt werden soll – z.B. durch den Einsatz der Aktion „Laufbus“ des VCD. Die Konsequenz wäre: Es kommt die übliche Menge Eltern im Pkw zu Stoßzeiten und verstopft die Straße, weil sie nirgends stehen können. Das führt zu einem Verkehrschaos und damit zu einer erhöhten Gefahrensituation direkt an der Grundschule. Das wiederum wird noch mehr Eltern davon abhalten, ihre Kinder eigenständig zur Schule gehen oder fahren zu lassen.

Auch die weiteren Verkehrsplanungen und bisherigen Umsetzungen zeigen leider, dass fast nur an den Autoverkehr gedacht wird. Die Kreisverkehre sind zwar von der Idee her, dass die Radler die Straße nutzen, sicherer als der Schmidt-Kreisel an der Osnabrücker Straße (wobei diese Regelung für unsichere Fahrradfahrer ein Problem darstellt). Aber die Vorfahrt ist ungeklärt an der Stelle, wo die Radfahrer vom Radstreifen auf die Fahrbahn wechseln. In der Bahnhofstraße werden Radler genötigt, verkehrswidrig auf den Gehweg zu wechseln und damit Fußgänger zu gefährden. Statt eines großzügigeren Fahrradwegs wurden hier zudem Parkbuchten angelegt, die bis kurz vor den Kreisverkehr gehen und die Fahrtüren öffnen sich direkt auf den Radstreifen. Der Niederwall, der durch die Zufahrt zum Westertor stärker als bisher frequentiert werden wird, ist nicht breiter geplant als sonst. Für eine angemessen breite Fahrradspur wurde also erneut kein Platz vorgesehen. Eine Forderung an den Investor, dass ein Teil des Westertor-Parkplatzes für Fahrradstellplätze vorgesehen sein muss, wurde unseres Wissens nicht gestellt und spräche auch gegen die Praxis, jede Freifläche als Pkw-Parkplatz zu nutzen. Nicht zuletzt gefährden die geplanten Bushaltestellen Radfahrer und Fußgänger gleichermaßen. Zukünftige Unfälle jedoch werden die Betroffenen und die Busfahrer ausbaden müssen – nicht die Planer des neuen verkleinerten „ZOB“.

Der ZOB. Vom Vorbild zum Provisorium

Womit wir bei der wohl gewichtigsten und gravierendsten Fehlentwicklung sind, welche die Stadt zugunsten des Projekts Westertor den Einwohnern auferlegen will: Die Verlegung und Verkleinerung des ZOB und damit die Degradierung von einem ZENTRALEN Omnibus-Bahnhof zu einem Teil eines nun dezentral angelegten Busbahnhofs.

Der bisherige ZOB wurde 2011 erbaut und mit Landesmitteln gefördert. Entgegen der häufig vorgebrachten Argumentation, er sei für den Schülerverkehr geplant worden, war das damalige Ziel u.a. laut früherem Bürgermeister, ihn speziell für Ältere und Mobilitätsbeeinträchtigte zu gestalten. Dementsprechend vorbildlich ist er: Er ist gut gebaut und gut zugänglich – gerade auch von der Fußgängerzone. Es gibt Unterstellmöglichkeiten und Informationskästen. Er ist behindertengerecht und es wurden schon damals die heute verpflichtenden taktilen Leitstreifen für Blinde angelegt. Der ZOB ist gerade für eine kleineren Stadt wie Lübbecke vorbildlich, wie auch eine Begutachtung des VCD ergeben hat.

Der Aufgabe eines ZOB, das Umsteigen zwischen möglichst allen Linien sicher und komfortabel zu gewährleisten, wird er problemlos gerecht. Zum einen weil keine parkenden Autos oder gar eine Straße den Zugang behindern, d.h. es kann – auch wenn es mal hektisch wird – gefahrlos umgestiegen werden. Etwa stündlich treffen sich hier derzeit bis zu neun Linien für den Umstieg. Dieses System setzt voraus, dass jede Linie einen eigenen Haltepunkt hat, da sich alle Linien gleichzeitig zwischen X:20 und X:30 Uhr am ZOB treffen. Mit der weiteren Verlegung diverser Linien und Haltestellen auf andere Standorte in der Stadt wird diese Funktion nicht nur weiter eingeschränkt. Zudem wird das sogenannte „Rendezvousystem“ in den zukünftigen Planungen gefährlicher gestaltet: Die „Verlegung“ des ZOB nach Norden führt dazu, dass der Niederwall mitten durch den neuen „ZOB“ verläuft und die Haltestellen beengt sein werden. Wenn sich hier stündlich noch ein Teil der Linien trifft, werden die Busse in den Haltebuchten stehen und viele Passagier müssen über den dann zwischen den Bushaltestellen angelegten Zebrastreifen den Niederwall queren. Sie tauchen also aus Sicht der Autofahrer plötzlich hinter den Bussen auf, da sie durch die Höhe der Busse schlecht frühzeitig erkennbar sind. Das Ein- und Aussteigen, das Umsteigen und das Queren werden damit deutlich gefährlicher, was insbesondere im Hinblick auf die wachsende Zahl älterer und damit vermehrt seh- und gehbehinderter Menschen nicht vorausschauend ist.

Aber nicht nur das: Der jetzige ZOB hätte auch ausreichend Potential, eine Verkehrswende mit einem erhöhten Fahrgastaufkommen, einer verbesserten Taktung und zusätzlichen Linien zu gewährleisten. Zwar könnte ein erwünschtes Plus von 30% bei den Schülernutzungszahlen bewerkstelligt werden, allerdings vor allem deshalb, weil diese Buslinien an die Rahdener Straße verlegt werden bzw. schon längst verlegt wurden. Eine künftige Ausweitung der Linien dürfte schnell an der nicht erweiterbaren Anlage von lediglich acht Haltestellen rechts und links des Niederwalls scheitern.

Es ist für uns nicht nachvollziehbar, einen vorbildlichen ZOB im Zeitalter des voranschreitenden Klimawandels und der herannahenden Verkehrswende zu zerstören, um Pkw-Stellflächen Platz zu machen. Gleich, ob nun HBB oder die Stadt Lübbecke die Rückzahlung der Fördersumme an das Land für den jetzigen ZOB bezahlt: Es ist eine absurde, kontraproduktive und rückschrittige Stadtplanung und Verschwendung von Steuermitteln. Die zukünftigen Erweiterungsmaßnahmen für den Busverkehr in Lübbecke, die nötig werden, sobald der ÖPNV bundesweit ausgebaut wird, können Lübbecke spätestens in einigen Jahren vor erneute Probleme stellen. Das ließe sich vermeiden, bliebe der ZOB unangetastet. Vor allem aber gehen die Planungen ausschließlich zu Lasten der nicht motorisierten und damit schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen. Sie sind immer noch Minderheiten, die keine Lobby haben. Die Ersetzung des ZOB durch Bushaltestellen rechts und links des Niederwalls ist sowohl sozial als auch ökologisch unverantwortlich.

Begegnungsfläche als Frequenzbringer

Wir begrüßen es, dass die Stadt aktiv geworden ist, um die wirklich unansehnliche Fläche an der westlichen Fußgängerzone neu zu gestalten. Wir hätten uns aber gewünscht, dass man – ähnlich wie bei der Umgestaltung des Marktplatzes – unter der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern in einem Ideenwettbewerb gemeinsam entwickelt hätte, wie eine solche Fläche aussehen soll und was sie bieten soll. So hätten Jugendliche, Senioren, Berufstätige, Rentner, Gewerbetreibende, Ratsmitglieder und viele weitere Einwohner, kurz: ein Querschnitt aus der Stadtgesellschaft an der Konzeption beteiligt werden können. Hier hätte man Ideen zusammentragen können vom Anlegen parkähnlicher Grünflächen mit Wasserspielen, die zum Entspannen und Verweilen einladen, über Freizeitmöglichkeiten für alle Generationen bis hin zu wünschenswerten ergänzenden gastronomischen Angeboten, die für differenzierten kulinarischen Genuss sorgen – vielleicht auch an Sonntagen.

Einsolcher Ideenwettbewerb setzt Offenheit demgegenüber voraus, was zur Belegung des Arreals dienen könnte. Offenbar hatte die Stadt keinen Zweifel daran, dass lediglich ein Einkaufszentrum zu einer Belebung und Attraktivitätssteigerung der Innenstadt beitragen kann. Vielleicht wären aber auch Begegnungsflächen, Angebote zur Freizeitgestaltung – insbesondere für Kinder und Jugendliche – und zur Erholung eine gute Ergänzung zum bereits bestehenden und verhältnismäßig gut gefächerte Shopping-Angebot ergänzen und stärken.

Die gemeinsam entwickelte Fläche mit einer gut komponierten Mischung für unterschiedliche Nutzungsweisen würde die Bürgerinnen und Bürger emotional und nachhaltig an die Innenstadt binden und damit einen nicht zu unterschätzenden Identifikationsfaktor schaffen. Und auch eine so entwickelte Fläche wäre geeignet, der westlichen Innenstadt ein ansprechendes „Gesicht“ zu verleihen, wie es Rat und Verwaltung richtigerweise wünschen.

Zweifellos muss eine solches Areal finanziert werden und ein Investor wird sich hierfür, wenn überhaupt, schwerer finden. Aber: Warum nicht auch einmal Geld für mehr Lebensqualität ausgeben, die sich nicht nur um Shopping dreht und die dennoch die finanziellen Interessen der Stadt und seiner BewohnerInnen im Blick hat, indem die bisherigen Geschäfte in der Innenstadt gestärkt werden? Zudem stehen mittlerweile mit traditionellen genossenschaftsähnlichen Modellen bis hin zum Crowdfunding unterschiedliche Wege für eine Finanzierung zur Verfügung.

Handel und Konkurrenz

Neben stadtplanerischen Überlegungen vermag uns das Westertor-Projekt auch deshalb nicht recht zu überzeugen, weil es unseres Erachtens die Konkurrenz um die Kaufkraft zwischen den Einzelhändlern in Lübbecke verschärft, ohne dass wir bei der Auswahl der neuen Geschäfte im Westertor eine realistische Aussicht auf eine deutliche Erhöhung des Kundenaufkommens sehen können. Edeka scheint uns eine Konkurrenz zum Einkaufszentrum Strubbergstraße mit Marktkauf/Kaufland, Aldi und Lidl zu sein oder dem alteingesessenen Edeka an der Bäckerstraße. Die wachsende Zahl an Anbietern wird, so schätzen wir die Lage ein, sich gegenseitig schwächen, womit erneuter Leerstand zu befürchten ist. Zudem könnte die Verlagerung der Kaufkraft auf den äußersten Westen der Innenstadt zu weiteren negativen Entwicklungen am Areal Marktplatz oder an der östlichen Lange Straße führen.

So werden mit dem geplanten Westertor zwar weitere Einkaufsflächen geschaffen, zugleich aber auch Konkurrenzsituationen. Für die neue Immobilie, für bereits bestehende Leerstände und für kommende Leerstände durch Umzüge bisheriger Händler in das Westertor müssen viele neue Einzelhandelspartner und Gastronomen gefunden werden. Auch wir schätzen es so ein, dass Lübbecke als Einkaufstadt auch für Bewohner umliegender Städte vergleichsweise attraktiv ist. Aber an der Zusammenstellung der Mieter für das Westertor-Projekt durch den Investor HBB wird offenbar, wie schwer es ist, geeignete weitere Händler zu finden. Man rennt auch Lübbecke offenbar nicht „die Bude ein“, so dass mittel- oder langfristig erneut Vermietungsprobleme zu befürchten sind. Wir halten es für sinnvoller, die ansässigen Gewerbetreibenden mit Konzepten zu unterstützen, die keine Konkurrenzsituationen und auch von den Stadtverantwortlichen nicht ausgeschlossene Leerstände bewirken.

Mit den Bürgern – von Beginn an

Die Vorgehensweise bei der Planung des Westertors und die weitere Entwicklung des Projekts haben bei uns Ernüchterung und Sorge ausgelöst. Zu gezwungen wirkt der Versuch, Belebung durch Shopping in die Innenstadt zu bekommen, zu uninspirierend die Geschäftsauswahl, als dass es vielversprechend wirken könnte. Und dafür soll zu viel hergegeben werden. Das Entwicklungspotential in eine nachhaltige Zukunft der Stadt wäre verschenkt.

Der zentrale Einwand, der uns immer wieder entgegenschlägt, ist, der Investor werde abspringen, wenn der ZOB nicht verlegt werde. Was erwartet man mit diesem Einwand von uns? Dass wir unsere Einschätzung über die zu hohen Risiken, unsere alternativen Vorstellungen und unsere Forderung nach mehr Transparenz und Beteiligung für uns behalten und schweigen? Auch wenn wir dem Westertor-Projekt wie eingangs skizziert, überwiegend skeptisch gegenüber stehen, ging es uns nie darum, die jahrelangen Arbeiten von Stadt und Verwaltung zu stören. Aber in den letzten Jahren hat sich im Bewusstsein der Menschen in Deutschland viel hinsichtlich Nachhaltigkeit getan, so dass die Planungen bereits überholt scheinen, bevor sie umgesetzt sind. Und dass die Verhandlungslage so unflexibel ist, dass über eine Veränderung der Bauplanung im Bereich ZOB nicht mehr gesprochen werden kann oder gar darf, haben wir nicht verursacht.

Sollte es zukünftig ähnliche, größere Stadtentwicklungsprojekte in Lübbecke geben, würden wir uns wünschen, dass sie unter Beteiligung der BürgerInnen geschehen. Es geht nicht um Mitentscheid im Detail, aber in der Konzeption. Sie sollen sich einbringen können, um Lübbecke gemäß ihrer Wünsche und Bedürfnisse mit zu gestalten, denn es ist ihre Stadt. So schafft man breite Akzeptanz und Identifikation mit der Stadt.

Unsere Forderungen

- Der ZOB bleibt erhalten.
- Verhandlungen durch die Stadt mit dem Investor HBB über eine Parkraumplanung bei Erhalt des ZOB
- Einführung einer langfristigen und nachhaltigen Stadtentwicklungsplanung unter Einbeziehung vielfältiger Interessengruppen und Kompetenzen von BürgerInnen

Bürgerinitiative [pro ZOB](#), Lübbecke, 3. November 2019

Wer unserer Bürgerinitiative beitreten möchte oder uns unterstützen möchte, schreibe eine formlose Email an info@pro-zob.de.