

„Wohnen mit Weitblick“

Kritische Anmerkungen des Bürgerkreises gegenüber dem OR (Ortsrat) Nikolausberg und der Stadt Göttingen zum geplanten Bauprojekt „Wohnen mit Weitblick“
(Verfasser: E. Langkeit)

4. „Innen vor außen“ und „Stadt der kurzen Wege“

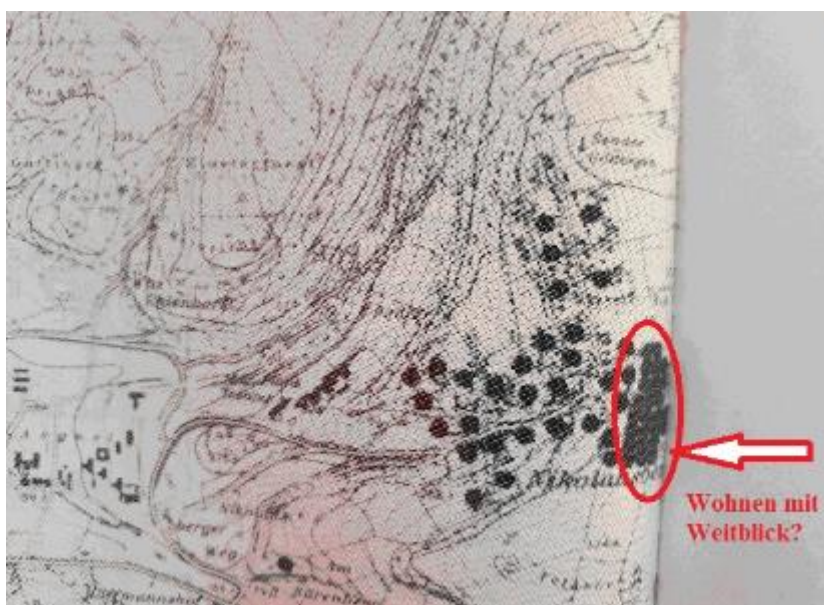
Zwei wichtige Mottos der Stadt Göttingen beim Wohnungsbau sind die Slogans "**Innen vor außen**" und "**Stadt der kurzen Wege**".

Ziele hierbei sind u. A., den städtischen Flächenverbrauch und den motorisierten Individualverkehr möglichst gering zu halten.

Anwendung dieser städtebaulichen Prinzipien auf Nikolausberg:

Wenn man diese beiden Slogans ernst nimmt, ist es unverständlich, wieso der Ortsrat Nikolausberg nicht widersprochen hat, als die Stadt Göttingen, trotz der von ihr selbst aufgestellten Mottos beim Bau neuer Wohnungen den Bereich "**Auf der Lieth**" als Baugebiet vorschlug?

Schließlich haben Nikolausberger schon während der Bürgerforen zum neuen Flächennutzungsplanes (z. B. in Herberhausen und in Nikolausberg) immer wieder auf den städtebaulichen Fehler (besonders, was die Verkehrssituation angeht) bei den ausgewiesenen Flächen Eschenbreite 2 und Auf der Lieth hingewiesen. Nikolausberg ist durch seine Neubaugebiete seit 1964 in der Einwohnerzahl um das 4,5-fache gestiegen, während andere Vororte wie Herberhausen, Roringen und z.B. Weende nur um den Faktor 1,8 bis 2 in der Einwohnerzahl zugenommen haben. Anders ausgedrückt: In Nikolausberg vor 1964: **10 Ew.**, aktuell: **45 Ew.**. In den anderen Ortsteilen vorher **10 Ew.** jetzt **18 bis 20 Ew.** Zu dem Zeitpunkt als der neue Flächennutzungsplan den Bürgern vorgestellt wurde, war seit vielen Jahrzehnten bekannt, wie hoch verdichtet die Bevölkerung „Auf der Lieth“ mit ihren Zubringerstraßen lebt(e) (siehe untere Karte), vielleicht aber nicht bei den „Fachleuten“ des Planungsbüros für den neuen Flächennutzungsplan!!



Quelle: Die Entwicklung der Göttinger Innenstadt Planungsleitbild 1988, Ausschnitt aus Karte: Verteilung der Einwohner in der Stadt Göttingen 1974

Nikolausberg hat zurzeit etwa 3700 Ew. Sollten immer weitere Baugebiete in den Randlagen des Ortes ausgewiesen werden, dann wird sich die Frage nach weiteren Dienstleistern stellen. Die bereits vor Ort befindlichen Dienstleister werden Konkurrenz von Dienstleistern gleicher Branchen hier oben bekommen, weitere Dienstleister anderer Branchen werden hinzukommen, weil bei steigender Einwohnerzahl, diese versuchen werden, sich in Nikolausberg niederzulassen. Mehr Dienstleister nähmen Einfluss auf die Kommunal-, Stadtpolitik, weil sie mehr Einwohner / Kunden /Patienten im Ort haben möchten, neue Wohngebiete in Nikolausberg würden ausgewiesen usw..

-Dies wäre eine Entwicklungspirale ohne Plan und ohne Ende! -

-Seelenlose Satellitenstädte gab / gibt es schon genug! -

-Gesichtslose Betonklötze und auf Gewinn maximierte Wohnzweckbauten hätten beinahe das ganze Ortsbild von Nikolausberg überprägt! -

Im Planungsleitbild von Lucy Hillebrand (Ende der 1960er Jahre) wurde im Rahmen einer Nordoststadt eine Größenordnung für Nikolausberg von 20.000 Ew. angestrebt.

Hier eine Skizze aus dem Planungsleitbild Nikolausberg, Heft 7 (links hinten die Nikolausberger Kirche):



Sollte dies heimlich in einigen Köpfen der im Ortsrat vertretenen Parteien immer noch das erklärte Ziel sein, dann würden alle diese Veränderungen (Neubürger, weitere Dienstleister) die Verkehrsinfrastruktur, insbesondere Ulrideshuserstraße, In der Worth, Am Schlehdorn, Auf der Lieth, Hölleweg etc. in unzumutbarer Weise noch stärker belasten.

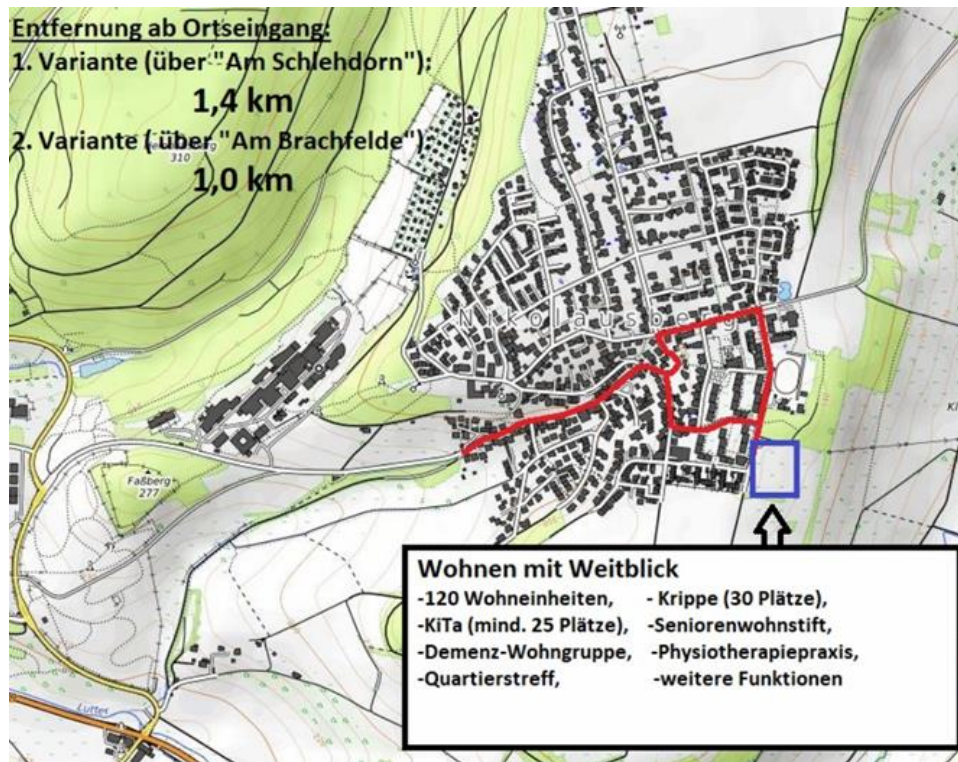
Die tatsächliche Entwicklung Nikolausbergs in den letzten 50 Jahren ist verkehrstechnisch rückschrittlicher als in der Verkehrsplanung von Lucy Hildebrand. Sie hatte zumindest **vier** Erschließungsstraßen für Nikolausberg bei einem Motorisierungsgrad, der um 1970 bei ca. 220 Pkw/1000 Ew. um mindestens 50% geringer war als heute (vgl. https://www.diw.de/sixcms/detail.php?id=diw_01.c.94284.de, S.9 Abb. 2 – 1), d.h. dass bei geplanten 20.000 Ew. rechnerisch für 5000 Ew. eine Erschließungsstraße vorgesehen war, allerdings nur für 1100 Pkw, heute gibt es aber in Nikolausberg schon über 1800 Kfz, die nur die **eine Erschließungsstraße** benutzen können (um ca. 39% höhere Kfz-Zahl als im Planungsleitbild Nikolausberg von L. Hildebrand.).

Auf eine mögliche Verkehrswende zu verweisen, die diese Entwicklung abschwächen oder verhindern könnte, ist für uns aus heutiger Sicht völlig abwegig:

Es bleibt auf absehbare Zeit bei einer Erschließungsstraße und weiter steigendem Motorisierungsgrad!!!

Da die Stadt Göttingen den Stellplatzschlüssel auf 0,7 Plätze pro WE im öffentlichen Raum gesenkt hat, kann man sich bei einer Realisierung des Bauprojektes „Wohnen mit Weitblick“ gut vorstellen, welche Verhältnisse dann beim Parksuchverkehr und illegalem Parken rund um das neue Bauprojekt herrschen würden! Zumal die Stadt Göttingen seit über 33 Jahren im Bereich „Auf der Lieth“ keine Lösung für den ruhenden und den (dort z. T. noch) fließenden Verkehr gefunden hat oder finden wollte, obwohl diese Situation genauso lange bei der Stadt Göttingen bekannt ist. Auch bei einer weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebotes kann man die Bürger nicht zwingen, den Bus zu nehmen (z.B. Schichtdienst im Weender Krankenhaus oder in der Uni-Klinik, Wocheneinkäufe bei REAL / Gewerbegebiet in Weende etc.). Carsharing und andere Mobilitätsangebote sind für viele Bürger (vor allem Ältere) zu komplex und schwerfällig.

Die Mehrheit der Kommunalpolitiker der Stadt Göttingen sehen eine „**Stadt der kurzen Wege**“ und das Prinzip „**Innen vor außen**“ als verbindlich an. Sie sollten deshalb zur Kenntnis nehmen, dass das Areal „Auf der Lieth“ in einer Höhe von 330m (Göttingen 150m) ca. 6 km vom Stadtzentrum entfernt liegt. Diese Distanz wird eben nicht fußläufig oder per Fahrrad (vor allem nicht im Herbst, Frühling Winter bei schlechtem Wetter) mal so eben überwunden. Der heutige Motorisierungsgrad der Einwohner von Nikolausberg liegt auch deshalb höher als in der Göttinger Kernstadt und ist in den letzten 3 Jahrzehnten um ca. 30% gestiegen. Der gesamte Verkehr des neuen Baugebietes „Auf der Lieth“ müsste bei Realisierung also durch den ganzen Ortsteil, dabei zuletzt durch ein hoch verdichtetes Quartier, um schließlich das von der Stadt abgewandte „Areal“ zu erreichen und wieder zu verlassen (eine Erschließungsstraße!).



Unterschiedliche Entwicklungspläne der Parteien für Nikolausberg würden zu wirklichen Wahlalternativen führen

Aus den soeben aufgeführten Informationen über Nikolausberg, lassen sich allgemeine Wünsche / Bitten für die Stadtverwaltung und die Kommunalpolitiker vor Ort ableiten, wobei explizit ökologische Aspekte (Fauna / Flora / Klimaschutz und Klimavorsorge) hier noch keine Erwähnung finden!

Die Kommunalpolitiker der im Ortsrat Nikolausberg vertretenen Parteien sind von uns Wählern in ihre Funktion gewählt worden und sollten sich uns gegenüber auch in der Verantwortung sehen!

Sie sollten sich jeweils auf nachvollziehbare Entwicklungsziele für Nikolausberg (mit Monitoring) festlegen und mit dem Rat der Stadt und der Stadtverwaltung Entwicklungsvorschläge entwerfen, die nicht nur die Vorgaben im Flächennutzungsplan (FNP) wiedergeben.

Da anzunehmen ist, dass bei dieser Vorgehensweise von den im Ortsrat vertretenen Parteien unterschiedliche Konzepte präsentiert würden, hätten die wahlberechtigten Bürger Nikolausbergs endlich Alternativen im Unterschied zur jetzigen Situation, in der z.B. (noch) alle Parteienvertreter für die Bebauung „Auf der Lieth“ sind.

Oft genug melden sich bei mir Nikolausberger und sagen, dass es keinen Sinn mache, zur Kommunalwahl zu gehen, weil es keine wirkliche Alternative zur „Einheitspartei“ beim Thema Baugebiet „Auf der Lieth“ im Nikolausberger Ortsrat gäbe.

Bei unterschiedlichen Ansätzen der Parteien wären wirkliche Wahlalternativen bei den Kommunalwahlen möglich!

Folgende Fragen zur Entwicklung Nikolausbergs könnten jeweils von den Parteien vor Ort beantwortet werden:

- **Was für ein Ortsteil soll aus Sicht der Partei „X“ aus Nikolausberg kurz-, mittel- und langfristig werden** (z.B. hinsichtlich der Wohnfunktionen (quantitativ / qualitativ) und Versorgungsfunktionen mit Gütern und Diensten)?
- **Welche Gründe sprechen aus Sicht der Partei „X“ für die eigene Argumentation, welche eher dagegen?**
- **In welcher Abfolge sollten die von der Partei „X“ vorgeschlagenen Planungen realisiert werden (mit Begründung)?**
- **Befürwortet die Partei „X“ weiterhin das aktuelle Bauprojekt „Wohnen mit Weitblick“? Warum ja? Warum (in Teilen) nicht mehr?**
- **Was für ein Mobilitätskonzept soll zukünftig für Nikolausberg gelten?**
- **Welche Auswirkungen auf das Zusammenleben der Bürger in Nikolausberg hätten diese o. g. Veränderungen (positive, negative, neutrale)? Wie bewertet die Partei „X“ insgesamt diese Veränderungen?**

Usw.

Zum Schluss sollen allgemeine städtebauliche Vorschläge gegenüber den Kommunalpolitikern und der Stadtverwaltung aufgelistet werden, die die Umsetzung der beiden Prinzipien „**Innen vor außen**“ und „**Stadt der kurzen Wege**“ auf der Ebene der Ortsteile ansprechen.

Allgemeine städtebauliche Vorschläge in Bezug auf die Prinzipien: „Innen vor außen“ und „Stadt der kurzen Wege“

1. **Kommunalpolitiker und die Stadtverwaltungen sollten sich nach den selbst aufgestellten Zielen in der Baupolitik (hier: „Innen vor außen“ / „Stadt der kurzen Wege“) richten, da sonst die Glaubwürdigkeit der Politik Schaden nimmt und für die Bürger Stadtstrukturen geschaffen würden, die über Jahrzehnte (wenn nicht sogar über Jahrhunderte) nachteilig wirken könnten.**
2. **Aus Sicht der Stadt hat sich offenbar die Anzahl "benötigter" Wohnungen seit vielen Jahren trotz hoher Bautätigkeit nicht verringert. Es wird Zeit, dass die Stadt (Rat + Verwaltung) angehalten wird, diese "Not" detailliert nachzuweisen und sie im Zusammenhang mit den wesentlich elementarereren Drohungen wie etwa durch den Klimawandel zu bewerten. Die Zeit für Begehrlichkeiten nach mehr "angemessenem" Wohnraum an "erwünschten" Orten ist längst abgelaufen. Die Zeit für Suffizienz ist längst angebrochen. Das zu vermitteln ist Verpflichtung für verantwortungsvolle Politik (Ansätze finden sich im Projekt OptiWohn).**

3. Wenn eine kompakte Stadt (wie oben beschrieben und von der Politik erwünscht) entwickelt werden soll, dann sollten (wenn überhaupt, siehe 2.!) auch entsprechend Bauareale im Bereich der Kernstadt ausgesucht werden, die eine möglichst geringe Reliefenergie (Höhenunterschiede) zum Zentrum haben und nahe an der Kernstadt liegen. Eine nicht erwünschte Zersiedlung nach außen würde dadurch vermieden. Außerdem würde dies eine geringere PKW-Dichte in diesen neuen Ortsteilen zur Folge haben, da der ÖPNV hier wesentlich effizienter eingesetzt werden könnte. Die stärkere Nutzung der nicht motorisierten Verkehrsarten durch die Neubürger wäre durch die geringeren Entfernungen und geringerem Gefälle / Steigungen bei der Wahrnehmung der Daseinsgrundfunktionen eine realistische und praktische Ergänzung zum ÖPNV.

4. *Auch die Kommunalpolitik (Grundgesetz: Artikel 72) muss für die Bürger nach gleichwertigen Lebensverhältnissen streben.*
Solange gravierende Unterschiede bei der relativen Zunahme der Wohneinheiten in Ortsteilen einer Stadt bestehen, sollten auch keine neuen Bauareale in den Ortsteilen, die in den letzten Jahrzehnten bereits erheblich in Vorleistung gegangen sind, ausgewiesen werden, um den Anspruch des Artikels 72 GG zu erfüllen.

5. Wenn unbedingt neue Bauareale, egal in welchem Ortsteil, ausgewiesen werden müssen (vgl. 2.), dann aber nur solche Areale, von denen aus der neu entstehende Verkehr der Neubürger nicht den gesamten Ortskern durchqueren muss, um den sozialen Frieden in den betroffenen Quartieren und die Lebensqualität aller Bürger des Ortsteiles zu erhalten.

6. Wo bereits in vorhandenen Ortsteilen / Quartieren Verkehrsprobleme (fließender / ruhender Verkehr) bestehen, sollten, wenn überhaupt, keine neuen Wohngebiete verkehrstechnisch direkt angeschlossen werden, um den sozialen Frieden in den betroffenen Quartieren und die Lebensqualität aller Bürger des Ortsteiles zu erhalten.

7. Bei einer Einwohnerzahl von mehreren tausend Einwohnern in peripher zur Kernstadt gelegenen Ortsteilen ergeben sich auch zukünftig Möglichkeiten, durch Fluktuation der Einwohner (Wegzüge / Todesfälle) Wohnungen im Geschosswohnungsbau, in Reihenhäusern und Einfamilienhäusern zu mieten oder zu kaufen. Weiterhin gibt es grundsätzlich durch Nachverdichtung und Überbauung Möglichkeiten, z.B. Seniorenwohnanlagen und KiTa / Krippe nach einer Bedarfsanalyse und ortsangepasst zu errichten. Somit wird eine weitere Ausbreitung der Bebauung in die jeweilige Gemarkung vermieden.