

Zukünftige Verkehrsführung in der nord-westlichen Innenstadt und im Hengtegebiet

11.11.2010

Werkstattgespräch am 02.11.2010 von 19.00 bis 21.35 Uhr

Teilnehmer:

Lt. beigefügter Anwesenheitsliste

Von der Stadt Coesfeld: Thomas Backes, Hermann Richter, Ludger Schmitz, Holger Ludorf

Moderation: Jens Stachowitz

1. Einführung

Nach einer kurzen Begrüßung der Mitglieder des Arbeitskreises erläuterte Jens Stachowitz, dass die „kleine“ Arbeitsgruppe (in der Folge: Arbeitsgruppe) ihre Arbeit nach zwei konstruktiven Sitzungen erfolgreich abgeschlossen habe. Deutlich habe sich die Arbeitsgruppe für die Umsetzung einer Variante ausgesprochen, die im weiteren Verlauf der Sitzung detailliert vorgestellt werden solle. Gleichfalls habe das Gremium klare Empfehlungen in Bezug auf die so genannten „Kombimaßnahmen“ ausgesprochen. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die unabhängig von der ausgewählten Variante eingesetzt werden können.

2. Erläuterung des Verfahrens: Suchen einer Vorzugsvariante

Anschließend erläuterte Holger Ludorf das Verfahren, mit dem die Arbeitsgruppe zu einem Ergebnis in Bezug auf eine veränderte Verkehrsführung gekommen war und berichtete über den Verlauf der beiden Arbeitsgruppensitzungen am 20.09. und 04.10.2010. Die Ausführungen sollen an dieser Stelle nur in Kurzform wiedergegeben werden. Näheres kann den entsprechenden Protokollen entnommen werden. Zur besseren Übersichtlichkeit wurden Berichte über den Verlauf der Arbeitsgespräche eingerückt, Protokollauszüge sind kursiv dargestellt:

Im **Arbeitsgespräch am 20.09.2010** wurden zunächst Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung vorgestellt und diskutiert. Anschließend wurden die Ziele, die im ersten Werkstattgespräch am 07.09.2010 definiert worden waren, in verschiedene Kategorien eingeteilt:

- Oberstes Ziel: Finden einer gemeinsamen Lösung
- Ziele, die der Bewertung der vorliegenden Entwürfe dienen
- Weitere Ziele, die im Arbeitsgespräch am 04.10.2010 behandelt werden
 - Reduzieren der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten
 - Lärminderung
 - Heraushalten des Lkw-Verkehrs
 - Heraushalten des Busverkehrs
 - Entlastung kritischer Knotenpunkte

Die ursprünglich als Ziel definierten Punkte „Bessere Beschilderung“ und „Intelligente Verkehrsführung“ wurden aus dem Katalog der Ziele herausgenommen, da es sich hierbei nicht um Ziele, sondern um konkrete Maßnahmen handelt.

Die Ziele, die für die Bewertung der vorliegenden Entwürfe genutzt wurden, wurden durch Holger Ludorf detailliert beschrieben. Aufgrund der Wichtigkeit dieses Punktes für die Bewertung

der einzelnen Varianten wird im Folgenden der entsprechende Auszug aus dem Protokoll der Arbeitsgruppensitzung wiederholt:

Nr.	Ziele	Kriterien
1	Umsetzen der gefundenen Lösung	Umsetzbarkeit
2	Durchsetzen der gefundenen Lösung	Durchsetzbarkeit
3	Ausprobieren der gefundenen Lösung	Möglichkeit des Ausprobierens
4	Entlastung der nord-westlichen Innenstadt	Differenz der Verkehrsbelastung in der Vorher-Nachher-Untersuchung

Durch das Gremium wurde bestätigt, dass mit dem Begriff der „nord-westlichen Innenstadt“ der Quasi-Ringschluss mit den Straßen Marienring, Basteiring, Kapuzinerstraße, Hohe Lucht und Pumpengasse gemeint ist. Das als Ziel definierte Heraushalten des Durchgangsverkehrs ergibt sich nunmehr als Unterziel des Ziels Nr. 4: Durch das Verdrängen des Durchgangsverkehrs ergibt sich eine Entlastung der nord-westlichen Innenstadt:

4.1	Heraushalten des Durchgangsverkehrs	Vergleich des Durchgangsverkehrsanteils in der Vorher-Nachher-Untersuchung
5	Keine Mehrbelastung von Nachbarschaften	Differenz der Verkehrsbelastung in der Vorher-Nachher-Untersuchung

Die ebenfalls als Ziel definierte Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das Vorbehaltsnetz ergibt sich wiederum als Unterziel des Ziels Nr. 5: Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das Vorbehaltsnetz wird eine Mehrbelastung der Nachbarschaften vermieden. Der allgemeine Begriff Nachbarschaften kennzeichnet hierbei die unmittelbar angrenzenden Bereiche: Hengtegebiet, Wetmarstraße, Seminarstraße, Neu- und Neutorstraße.

5.1	Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das Vorbehaltsnetz	Vergleich des Durchgangsverkehrsanteils in der Vorher-Nachher-Untersuchung oder aber: Erreichung des Ziels Nr. 5
-----	---	--

Festgelegt wurde, dass sich eine flächige Verbesserung, die in der letzten Sitzung als Ziel gefordert wurde, dann eintritt, wenn die Ziele Nr. 4 und 5 erreicht werden. Insofern wird dieses nicht als eigenständiges Ziel übernommen.

6	Erreichbarkeit der Ziele nord-westlich der Fußgängerzone	Umweglänge Komplexität der Verkehrsführung
---	--	---

Ursprünglich wurde hier das Ziel „Erreichbarkeit der Geschäfte nord-westlich der Fußgängerzone“ benannt. In der Sitzung war man sich aber einig, dass diese Zielsetzung zu einseitig wäre. Zu betrachten sind auch weitere Ziele wie Parkplätze, Schulen, Kultur- und Gesundheitseinrichtungen etc. Festgelegt wurde auch, dass hier neben dem „normalen Pkw-Verkehr“ auch andere Verkehrsarten in der Bewertung zu berücksichtigen sind. Konkret benannt wurden der Radverkehr, der ÖPNV und der Lieferverkehr. Das Ziel „kurze Verbindungen“ ergibt sich als höchste Qualitätsstufe der Erreichbarkeit und wird daher nicht gesondert aufgeführt.

7	Unveränderte Erschließung der Wohngebiete	Zahl der möglichen Zufahrten
---	---	------------------------------

Holger Ludorf stellte dar, dass er im Nachgang der Arbeitsgruppensitzung am 20.09.2010 das Ziel 6 „Erreichbarkeit der Ziele nord-westlich der Fußgängerzone“ aufgeteilt hatte in die Ziele

6.1 „Erreichbarkeit der Ziele nördlich der nord-westlichen Innenstadt“ und 6.2 „Erreichbarkeit der Ziele in der nord-westlichen Innenstadt“. Das Ziel 6.1 steht dem Ziel 4 „Entlastung der nordwestlichen Innenstadt“ diametral gegenüber. Gute Erreichbarkeit ist hier gleichbedeutend mit kurzen Verbindungen durch das Gebiet. Diese erhöhen die Attraktivität der Verbindungen und machen es unmöglich, den Durchgangsverkehr zu verdrängen. Entscheidender für die Qualität einer Variante ist die Erreichbarkeit der Ziele in der nordwestlichen Innenstadt, wie z.B. das Heriburg-Gymnasium, die Martin-Luther-Grundschule oder aber auch die beiden Parkplätze Mareining und Hohe Lucht. Diese Ziele müssen weiterhin gut erreichbar bleiben. Die Unterteilung des Ziel 6 in zwei Unterziele wurde durch die Arbeitsgruppe bestätigt. Diskutiert wurde in den Arbeitsgruppensitzungen, auf welche Wohngebiete sich das Ziel 7 bezieht. Schließlich einigte man sich darauf, eine möglichst unveränderte Erschließung des Hengtegebietes zu fordern.

Anschließend entschied die Arbeitsgruppe in der Septembersitzung nach einer ersten Grobbewertung aller zum damaligen Zeitpunkt vorliegenden 14 Varianten, dass die Varianten 1, 2, 3a, 3b, 4, 5 für eine konsensfähige Lösung nicht in Frage kommen und daher im weiteren Verfahren nicht näher zu betrachten seien. Ebenfalls aussortiert wurde die Variante 6b, für die Variante 6a wurden Zweifel an der Akzeptanz der Regelungen geäußert. Ansonsten wurde sie als relativ gute Lösung mit geringen Verdrängungseffekten in die benachbarten Wohngebiete gekennzeichnet. Befürchtet wurde zusätzlicher Verkehr auf der Hengtestraße. Diese Variante wurde zunächst beiseite gelegt und sollte bei Bedarf noch einmal aus der Schublade geholt werden.

Im Anschluss an die Septembersitzung überreichten Nachbarschaftsvertreter drei weitere Vorschläge für eine verbesserte Verkehrsführung in der nordwestlichen Innenstadt. Im **Arbeitsgespräch am 04.10.2010** wurden diese drei Varianten untersucht und als nicht konsensfähig eingestuft. Darüber hinaus einigte sich die Arbeitsgruppe darauf, dass zunächst keine weiteren Vorschläge notwendig seien und die Vorschlagsliste daher geschlossen werde. Anschließend ging das Gremium zur Bewertung der verbliebenen Varianten über. Als Grundlage einer Entscheidung durch die Arbeitsgruppe hatte Holger Ludorf Bewertungstabellen vorbereitet. In diesen Tabellen wurden von ihm die Varianten 7 bis 12 anhand der oben beschriebenen Kriterien bewertet.

Die Bewertungsmethodik wurde dem Arbeitskreis durch Holger Ludorf eingehend erläutert, ebenso wurde die Systematik der Bewertungstabelle erklärt. Anschließend stellte er den weiteren Verlauf der Arbeitsgruppensitzung dar.

In einem ersten Wertungsdurchgang wurden unter Anwendung der Bewertungstabellen die Varianten 7, 9 und 12 aussortiert, da sie nach Ansicht der Teilnehmer insgesamt eine schlechtere Qualität erreichen. In einem zweiten Wertungsdurchgang wurde schließlich die favorisierte Variante ermittelt und anschließend Optimierungsvorschläge entwickelt. Hier noch einmal der entscheidende Auszug aus dem Protokoll der Arbeitsgruppensitzung am 04.10.2010:

Zweiter Wertungsdurchgang

*Anhand einer **Kurzcharakterisierung**, die Holger Ludorf vorbereitet hatte, wurden noch einmal die wesentlichen Merkmale der drei verbliebenen Varianten diskutiert. Daraufhin einigte man sich relativ schnell darauf, dass die Variante 8 die beste Qualität erreicht. Mit großem Abstand folgt dahinter die Variante 11, gefolgt von Variante 10.*

In einer Runde, in der jeder einzelne Teilnehmer noch einmal von Jens Stachowitz angesprochen wurde, sprach sich das Gremium einheitlich und deutlich für die Umsetzung der Variante 8 aus. Nur Manfred Belau als Vertreter der St. Antonius-Nachbarschaft äußerte Zweifel, die er im Verlaufe der Sitzung noch einmal wiederholte. Bedenken hat er, ob die Maßnahmen, insbesondere aus Sicht der Basteiringanlieger, weit genug gehen und für eine ausreichende Verkehrsberuhigung sorgen. Dr. Below, selbst Anlieger des Basteirings und als Vertreter der Anwohnergemeinschaft Basteiring/Basteiwall/Hohe Lucht/Wetmarstraße anwesend, sprach die Vermutung aus, dass es sich hierbei nur um einzelne Anlieger han-

deln könne. Aus seiner Sicht stelle die Variante 8 auch für die Mehrzahl der Basteiringanlieger eine zufriedenstellende Lösung dar. Eine weitergehende Lösung sei zum jetzigen Zeitpunkt auch gar nicht durchzusetzen.

Das Gremium legte fest, dass in Bezug auf die Variante 8 die folgenden Optimierungsvorschläge Berücksichtigung finden sollen:

- Die Einbahnstraßenregelung für die südliche Umfahrung des Parkplatzes Hohe Lucht ist überflüssig.
- Auf die Einbahnstraßenregelung in der Wetmarstraße kann verzichtet werden.

3. Vorstellung der Vorzugsvariante

Bevor Holger Ludorf die Variante 8 sowie die optimierte Variante 8a im Detail erläuterte, wurde an die Teilnehmer ein Hand-out mit den wesentlichen Merkmalen der beiden Varianten verteilt. Die Variante 8a entspricht dabei der Variante 8 unter Wegfall der Einbahnstraßenregelungen für die südliche Umfahrung des Parkplatzes Hohe Lucht und die Wetmarstraße. Das Hand-out wird dem Protokoll als Anlage beigefügt. Anhand eines Übersichtsplanes in Verbindung mit der Bewertungstabelle wurden die notwendigen Maßnahmen sowie die wesentlichen Auswirkungen dargestellt. Holger Ludorf führte aus, dass er in der Nachbereitung des Arbeitsgesprächs am 20.09.2010 zu der Auffassung gekommen sei, dass auch auf die Einbahnstraßenregelungen in der Neu- und der Neutorstraße verzichtet werden könne (Variante 8b = Variante 8a unter Wegfall der Einbahnstraßenregelungen in der Neu- und der Neutorstraße). So könne mit relativ wenigen Eingriffen ein funktionierendes System zur Verdrängung des Durchgangsverkehres geschaffen werden. Zusammen mit dem Protokollversand hatte er die Meinung der Mitglieder der Arbeitsgruppe hierzu schriftlich abgefragt. Da von dort keine negativen Stellungnahmen kamen, gehe er davon aus, dass die weitere Optimierung auch von dort unterstützt werde. Die Mitglieder des Arbeitskreises begrüßten die Möglichkeit, die notwendigen Maßnahmen weiter zu reduzieren. Dies könne dazu beitragen, die Akzeptanz in der Bevölkerung für die Maßnahmen weiter zu erhöhen.

Kritisch angemerkt wurde durch einige Teilnehmer, dass die Verbindung von der Borkener Straße in Richtung Holtwicker Straße über Basteiring, Neutorstraße und Wetmarstraße zu komfortabel bleibe. In der Folge würde der östliche Abschnitt des Basteirings nicht ausreichend entlastet. Vorgeschlagen wurde, die heutige Einbahnstraßenregelung im östlichen Abschnitt des Basteirings beizubehalten. Damit wäre eine Durchfahrt über den Basteiring nicht mehr möglich, der Verkehr müsse auf die unattraktivere Verbindung über Kapuzinerstraße, Hohe Lucht, Neustraße, Neutorstraße und schließlich Wetmarstraße ausweichen. Andere Teilnehmer entgegneten, dass der Fahrwiderstand gegenüber der heutigen Situation sehr wohl deutlich steige und es damit gelingen könne, den Durchgangsverkehr auf das Vorbehaltsnetz zu verdrängen. Dies gelte insbesondere für Verkehre, die vom Viehtor kommend durch das Gebiet fahren wollen. Die Beibehaltung der heutigen Einbahnstraßenregelung im östlichen Basteiring hätte außerdem zur Folge, dass die Verbindung in umgekehrter Richtung (dann über Marienring, Basteiring, Köbbinghof und Kapuzinerstraße) deutlich an Attraktivität gewinne. Nach einer ausführlichen Diskussion sprach der Arbeitskreis die Empfehlung aus, die Variante 8b mit deutlichen baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung insbesondere auf dem östlichen Abschnitt des Basteirings und der Wetmarstraße zu kombinieren, um die Durchfahrt weiter zu erschweren. Nach der Probezeit solle der Erfolg der Maßnahmen beurteilt werden.

Kontrovers diskutiert wurde das Thema „Teichweg“. Ausgesprochen wurde die Befürchtung, dass der Teichweg als Ausweichstrecke zur Umfahrung der zukünftigen Einbahnstraßen in der Seminarstraße und dem Basteiring genutzt werden könne und das Verkehrsaufkommen dadurch deutlich ansteige. Geäußert wurde aber auch die Meinung, dass der Teichweg mit seinem schlechten Ausbaustandard und der schwierigen Einmündungssituation in die Borkener Straße zwischen den Bahngleisen weiterhin unattraktiv für den Durchgangsverkehr bleibe. Das Gremium empfiehlt, nach einer gründlichen Untersuchung über notwendige Maßnahmen zu entscheiden und die Situation nach Beendigung der Probezeit erneut zu bewerten.

Darüber hinaus wurden die folgenden Empfehlungen formuliert:

- Alle Verbindungen müssen für ein dreiaxsiges Müllfahrzeug befahrbar bleiben.
- Die neu geschaffenen Einbahnstraßen sollen für Radfahrer in beiden Richtungen durchlässig befahrbar sein.

Klarer Wunsch der Nachbarschaften ist es, die veränderte Verkehrsführung möglichst schnell umzusetzen. Einige Teilnehmer äußerten die Ansicht, dass auf eine Verkehrszählung verzichtet werden könne. Insgesamt war der Arbeitskreis aber mit einer deutlichen Mehrheit der Meinung, dass Verkehrszählungen vor und nach Durchführung der Probephase zwingend erforderlich seien, um den Erfolg der Maßnahmen beurteilen zu können.

In einer abschließenden Runde fragte Jens Stachowitz noch einmal die Meinung der Teilnehmer zur Umsetzung der Variante 8b ab. Er stellte fest, dass der Arbeitskreis den oben beschriebenen Empfehlungen der Arbeitsgruppe zustimmt und sich für eine Umsetzung der Variante 8b ausspricht.

4. Empfehlungen für die Kombimaßnahmen

Im Anschluss erläuterte Holger Ludorf die Empfehlungen der Arbeitsgruppe in Bezug auf die Kombimaßnahmen. An dieser Stelle sollen nur die abschließenden Empfehlungen abgebildet werden, für weitere Informationen wird auf das entsprechende Protokoll der Arbeitskreissitzung verwiesen.

- Bessere Beschilderung
Empfehlung: Verzicht auf weitergehende Maßnahmen
- Intelligente Verkehrsführung
 - Öffnung der Süringstraße in beiden Richtungen zur besseren Anbindung des Parkplatzes Davidstraße an die Borkener Straße
Empfehlung: Prüfung des Sachverhalts durch die Verwaltung
 - Zuflusssteuerung im Knoten Borkener Straße/Gerichtsring
Empfehlung: Prüfung durch die Verwaltung, ob durch eine veränderte Signalsteuerung der Zufluss in die bzw. aus der nordwestlichen Innenstadt begrenzt werden kann
- Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeiten
Empfehlung: Prüfung durch die Verwaltung/Unterbreiten eines entsprechenden Planungsvorschlags
- Heraushalten des Busverkehrs
Empfehlung: Leerfahrten von Schulbussen so weit wie möglich aus dem Gebiet heraushalten
- Heraushalten des Lkw-Verkehrs
Empfehlung: Verzicht auf Maßnahmen in der Probephase, anschließend erneute Bewertung
- Optimierung/Entlastung kritischer Knotenpunkte im Vorbehaltsnetz
Empfehlung: Umsetzung der verkehrlenkenden Maßnahmen auch dann, wenn die Umstellung der Lichtsignalanlagen auf dem westlichen Inneren Ring aus finanziellen Erwägungen nicht zeitgleich erfolgen kann

Die Empfehlungen in Bezug auf die Kombimaßnahmen werden durch den Arbeitskreis unterstützt. Ergänzend wurde darauf hingewiesen, dass die Kombimaßnahmen über den gesamten Tag wirksam bleiben müssten. Als Beispiel wurde die Geschwindigkeitsreduzierung durch versetzt angeordnete Parkstände genannt. Diese Maßnahme müsse auch dann wirksam bleiben, wenn die Stellplätze in den Nachtstunden nicht mehr belegt seien. Dies könne z.B. durch den Einbau von Pollern in der Fahrbahn gewährleistet werden.

Ergänzend wies Hermann Richter als Vertreter der Straßenverkehrsbehörde darauf hin, dass es sich bei den Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde um Pflichtaufgaben zur Erfüllung nach Weisung handele. Insofern könne sich die Arbeit der Behörde nur innerhalb eines ganz klar abgesteckten rechtlichen Rahmens bewegen. Die Rechtmäßigkeit straßenverkehrlicher Maßnahmen kann zu jeder Zeit durch die Aufsichtsbehörden geprüft werden. Sofern Weisungen erteilt werden, haben nachgeordnete Behörden diese auszuführen. Vor Durchführung der Maß-

nahmen müsse die rechtliche Situation also genauestens untersucht und bewertet werden. Verbunden sei dies mit bestimmten Beteiligungspflichten, z.B. seien zunächst die Kreispolizeibehörde, die Feuerwehr und die Rettungsdienste anzuhören. Als Beispiel für eine Maßnahme, bei der er Probleme in der Umsetzung sehe, nannte er einen Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) innerhalb einer Tempo 30-Zone.

5. Weiteres Verfahren

Die Fraktionsvertreter sprachen sich dafür aus, die endgültige Entscheidung nicht dem Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen zu überlassen, sondern die Empfehlungen dem Rat zur Entscheidung vorzulegen. Die Verwaltung wird eine entsprechende Beschlussvorlage erarbeiten. Ziel ist es, die Beschlussvorlage dem Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen zur Vorberatung in der Sitzung am 02.12.2010 und dem Rat zur Entscheidung in der Sitzung am 22.12.2010 vorzulegen. Folgende Beschlussvorschläge sollte die Vorlage enthalten:

- Umsetzung der Variante 8b
- Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel
- Auftrag zur Prüfung der empfohlenen Kombimaßnahmen

In der Vorlage soll der Prozess der Lösungsfindung und die investierte, intensive Arbeit dargestellt werden. Auf eine Darstellung der einzelnen Varianten mit Ausnahme der Vorzugsvariante kann verzichtet. Hier genügt das Angebot der Verwaltung an die Fraktionen, alle vorliegenden Varianten bei Bedarf zu erläutern. Präsentiert werden soll das Thema im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen durch Holger Ludorf. Unterstützt wird er dabei von drei Vertretern der beteiligten Nachbarschaften. Diese werden noch einmal deutlich machen, dass es sich um eine von den Bürgern erarbeitete Lösung handelt, die gemeinsam mitgetragen wird.

Alle Anwesenden waren sich einig, dass eine erneute breite Bürgerbeteiligung, in der noch Entscheidungen über die Umsetzung der Maßnahmen getroffen werden können, nicht zielführend ist. Wichtig hingegen ist eine sorgfältige und umfassende Information der Öffentlichkeit. Diese soll in Form eines Pressegesprächs unmittelbar nach dem Versand der Einladungen für den Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen erfolgen. Der Versand der Einladungen erfolgt spätestens am 23.11.2010. An dem Pressegespräch werden auch die drei Vertreter der beteiligten Nachbarschaften teilnehmen. Hermann Richter sagte eine rechtzeitige Bewertung der für die Umsetzung der Vorzugsvariante notwendigen straßenverkehrlichen Maßnahmen zu, so dass die Ergebnisse in der Beschlussvorlage berücksichtigt werden können.

Einen positiven Ratsbeschluss vorausgesetzt wurde der weitere Ablauf wie folgt festgelegt:

- März 2011: Voruntersuchung
- April 2011: Umsetzung der Variante 8b
- April bis Oktober 2011: Probephase
- Oktober 2011: Nachuntersuchung
- Januar bis Oktober 2011: Planungskonzept für die Kombimaßnahmen
- November 2011: Einbringen der Ergebnisse in die Haushaltsberatungen

6. Verschiedenes

Bevor Jens Stachowitz die Teilnehmer verabschiedete und die Sitzung schloss, fragte er noch einmal das Feedback aus dem Arbeitskreis ab. Die Teilnehmer zeigten sich insgesamt sehr zufrieden mit der Organisation, dem Ablauf und den Ergebnissen der Gespräche. Hervorgehoben wurde die fruchtbare Arbeit sowohl des Arbeitskreises als auch der verkleinerten Arbeitsgruppe. Die Fraktionsvertreter verdeutlichten den Stolz auf die Bürger ihrer Stadt, die es selbstständig geschafft hätten, eine von allen mitgetragene Lösung zu entwickeln. Lobend erwähnt wurde die Moderation der Gespräche durch Jens Stachowitz sowie die vorbereitende und begleitende Arbeit von Holger Ludorf als Vertreter der städtischen Verwaltung.

Als Vertreter der Nachbarschaften, die an der Ratssitzung und dem Pressegespräch teilnehmen werden, wurden benannt:

- Bernd Eckenhoff
- Dr. Klaus Below
- Dr. Dr. Peter Zwingmann

gez. Holger Ludorf