

## *Initiativen forschen nach & BürgerInnen bewegen gemeinsam etwas*

### **Projektgruppe: Für einen Lebensmittelmarkt an der Poggenburgstr. & Für den Erhalt des Parkplatzes Danckwerthstraße**

Das Gelände des ehemaligen Autohaus Husum stellt schon seit langem einen unrühmlichen Empfang der Stadt Husum in südlicher Richtung dar. Die Bürgerbewegung Husum hat sich zum Ziel gemacht, die Verbesserung des optischen Zustandes nachhaltig zu unterstützen und zudem den Anwohnern einen Nahversorgungsort zu ermöglichen.

#### **Die Bürgerbewegung Husum hat in der Unterschriftenaktion:**

*„An der Poggenburgstr. wird ein Lebensmittelmarkt gebraucht“  
& „Parkplatz Danckwerthstraße muss bleiben“  
über 2074 Unterschriften gesammelt.*

*Dies unterstreicht die breite Unterstützung der Bevölkerung.*

Leider hat sich der UPLA am 03.06.2009 in einer Teilentscheidung bisher gegen das „Bürgerkonzept Biastoch“ entschieden. Nach Gesprächen mit Politikern und Wirtschaftsvertretern stellte sich jedoch heraus, dass nicht alle Informationen bei dem Entscheidungsprozess vorlagen.

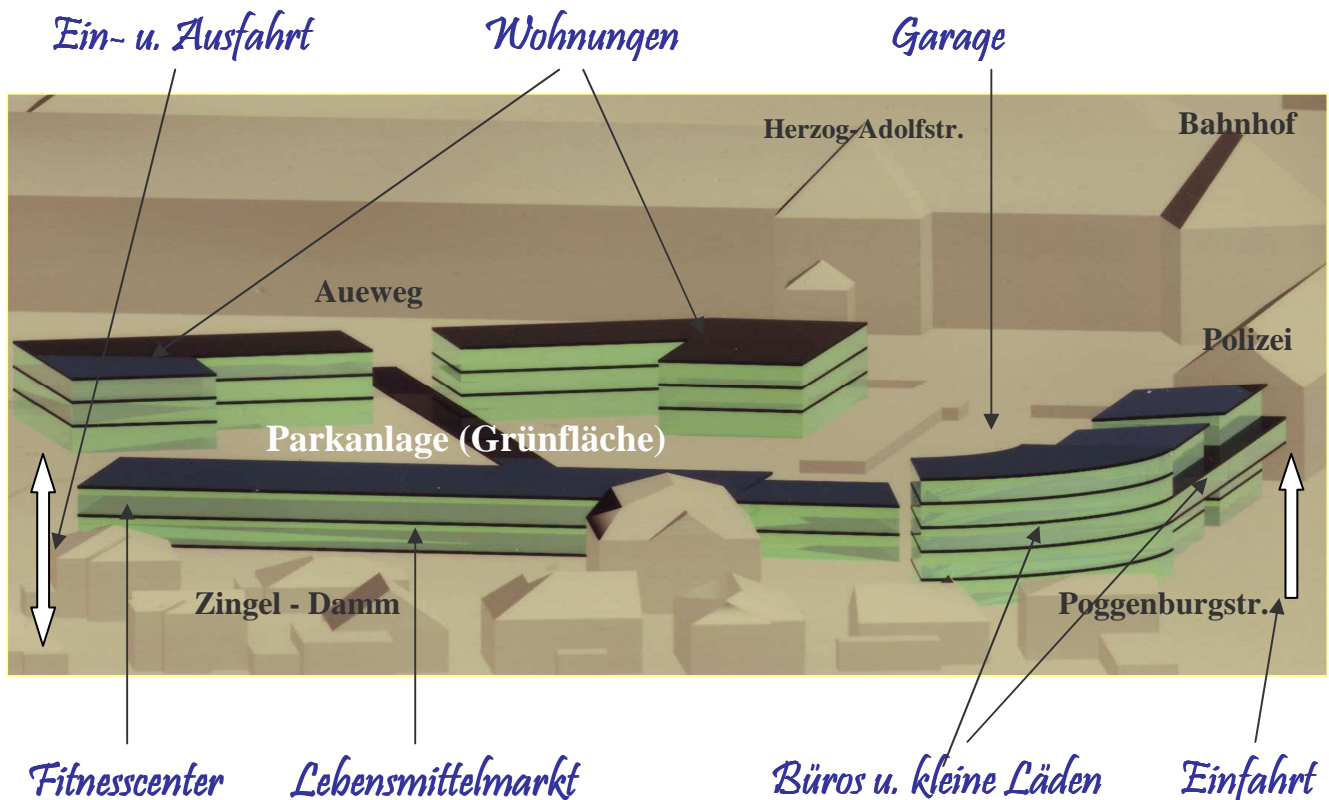
Dieses Defizit versuchen wir nun dadurch zu beheben, dass wir zum einem das Gesamtprojekt im Ganzen visuell und textlich vorstellen (**Kap 1.**) und zum anderen die Argumente der Politiker und der Verwaltung die sich gegen das Projekt bisher ausgesprochen haben benennen (**Kap 2.**). Im Anschluss bezieht die Bürgerbewegung Stellung zu den aus Kap 2. vorgebrachten Gegenargumenten (**Kap 3.**). Basis dieser Stellungnahmen bilden hierbei die Inhalte der Ergebnisse der Zukunftskonferenz

*„Husum 2030 nimmt Kurs“ (ZK) inkl. der Anschlussergebnisse der Arbeitskreise, das Stadtentwicklungskonzept (SEK) inkl. der Anschlussergebnisse der Arbeitskreise, das Einzelhandelszentrenkonzept (EHZK) sowie ein Analysebericht des EHZK*

Die Originaldokumente umfassen insgesamt ca. 550 Seiten. Die Bürgerbewegung Husum hat für diese Dokumente **Kurzfassungen** erstellt, um somit eine zugänglichere und anwenderfreundliche Informationsbildung-/vertiefung zu ermöglichen. Ebenso bilden die Sichtweisen der Bürger (Leserbriefe, Gespräche bei den Unterschriftenaktionen) eine weitere Argumentationsquelle für dieses Kapitel. Im Anschluss werden mögliche negative Folgeerscheinungen aufgezeigt, die aus einer weiteren Nichtberücksichtigung der bürgerlichen Interessen resultieren können. Darüber hinaus werden die unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse des Grundstückes anhand einer Zeichnung dargestellt (**Kap 4.**). Zum Schluss werden aus Sicht der Bürgerbewegung Wege für eine zeitgemäße Planungs- und Diskussionskultur aufgezeigt, die die Gesellschaft einer Region als Ganzes wieder in den Mittelpunkt stellt (**Kap 5.**).

Es folgt die Darstellung des Biastoch-Konzepts.

## Das Biastoch-Konzept (Kap 1.) - visuell



### Das Biastoch-Konzept - Textform

Grundlage des Biastoch-Konzepts ist eine Mischbebauung. Auf dem Gelände des ehemaligen Autohauses und des Gesundheitsamtes sollen 85 Wohnungen inkl. betreutem Wohnen, ein ca. 800 qm großer Lebensmittelmarkt, ein Fitnesscenter und mehrere kleine Läden mit Dingen für den täglichen Gebrauch sowie Büroräume entstehen. Eine Garage im Souterrain mit 160 Parkplätzen und zusätzliche 50 Parkplätze im Freien sorgen für ausreichend Parkfläche. Durch die Mitberücksichtigung der bestehenden Baustruktur konnten durch das Konzept die architektonischen Brüche der 60er und 70er Jahre beseitigt werden.

Ein Solitärgebäude dient als Blickfang bei der Einfahrt nach Husum. Ebenso sieht das Konzept eine Wegrandbebauung am Austieg vor. Für die Front der Poggenburgstraße ist eine abschließende Randbebauung vorgesehen. Das Konzept sieht entsprechende Überdachungsvorrichtungen vor, die ein Einkaufen oder ein Verweilen auch bei schlechtem Wetter ermöglichen. Neben einem Spielplatz verfügt die Anlage auch über eine großzügig gestaltete Parkanlage.

## Vorzüge und Details des Konzepts vom Architekten Biastoch

### **Der Markt, das Fitnesscenter, die kleinen Läden und die Büroräume für Dienstleistungen**

Ein Nahversorger wird mit einer Verkaufsfläche von ca. 800 qm folgende Bevölkerungsteile und –gruppen mit Lebensmitteln versorgen:

1. südliches Husum, Rödemis, Fischersiedlung, Finkhaushallig, Finkhaushalligkoog, Südermarsch, Simonsberg, Witzwort, Uelvesbüll
2. Berufspendler/innen, Berufsverkehr, Berufstätige
3. Durchgangsverkehr, Tourist/inn/en, Berufliche Schulen, HTS, TSS, Bus- und Bahnreisende

Erhöhte Lebensqualität entsteht beim Einkaufen vor Ort

1. Die ältere Bevölkerung bleibt länger autark, ist also weniger auf fremde Hilfe angewiesen.
2. Viele Bürger/innen können die Besorgungen jetzt mit dem Rad oder zu Fuß durchführen, was der Umwelt und der eigenen Gesundheit zu Gute kommt.
3. Die Einkaufsfahrten zum Stadtrand werden weniger, was Geld, Zeit und Nerven spart.
4. Nach der Arbeit oder in der Mittagspause kurz zum Einkaufen zu gehen, ist jetzt möglich.
5. Sortimentalternative zu Sky ist jetzt geboten.

Die kleinen Läden mit einer Größe zwischen 40 und 120 qm bieten den Kund/inn/en beispielsweise frisches Obst und Gemüse, biologisch angebaute Produkte, Backwaren, Snacks, Zeitschriften und vieles mehr. Arztpraxen und Apotheken sind ebenfalls mit eingeplant.

Gerade für die ältere Bevölkerung ist es von Vorteil, Ärzte/in und einen Lebensmittelmarkt nah an der eigenen Wohnung zu haben. Somit ist diese Bevölkerungsschicht länger selbstständig und nicht auf Hilfe von Dritten angewiesen. Dem demografischen Wandel wird hiermit Rechnung getragen. Ein Fitnesscenter (1. Etage) über dem Lebensmittelmarkt bietet ein breites Rahmenprogramm von Fitness & Wellness, Gesundheitsvorsorge, bis hin zur Rehabilitation, für jede Altersgruppe an. Die zur Poggenburgstr hin ausgerichtete Randbebauung ist für Büroräume mit Dienstleistung vorgesehen. Neben den Kund/inn/en des Marktes, des Fitnesscenters, der kleinen Läden und der Büroräume für Dienstleistung, profitiert auch der Einzelhandel in der Innenstadt durch eine zusätzliche Attraktion in Husum. Positiv hervorzuheben sind die neu geschaffenen **Arbeitsplätze**, die mit der Inbetriebnahme der gewerblichen Einheiten langfristig entstehen.

### **Wohnen, Soziales und mehr**

Es werden hauptsächlich Ein- bis Dreizimmerwohnungen angeboten. Das Wohnungsangebot wurde an der Bevölkerungsstruktur vor Ort ausgerichtet. Folgende Wohnungssegmente werden bedient.

1. Wohnungen für Familien
2. Altersgerechte Wohnungen
3. Wohnungen für Alleinstehende
4. Wohnungen für Schüler/inne/n (Halligbewohner/innen) und Berufspendler/innen
5. Wohnungen für den gehobenen Anspruch

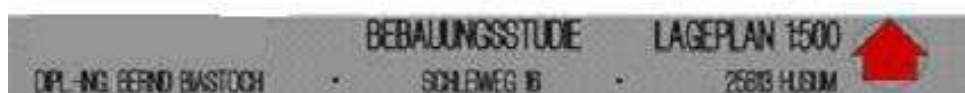
Im Weiteren ist für betreutes Wohnen eine entsprechende Einrichtung mit Station vorgesehen. Das Areal ist barrierefrei geplant. Eine Kinderbetreuungsstätte gehört ebenso zum Konzept, wie ein großer Spielplatz für Kinder. Eine großzügig angelegte Parkanlage mit viel Grün und kleinen Cafés ist Bestandteil des Konzeptes und soll der Erholung und als Begegnungsstätte von Jung und Alt dienen.

### Parkfläche

Für 150 Fahrzeuge für Bewohner und die Besucher des Marktes und der kleinen Läden gibt es genügend Parkmöglichkeiten im Souterrain. Mit dieser Parkmöglichkeit wird verhindert, den architektonischen Fluss des Ganzen zu unterbrechen. Weitere 60 Parkplätze stehen im Freien zur Verfügung.

### Umwelt und Baudauer

Die Bauphase soll nach Möglichkeit nur von kurzer Dauer sein. Die Belastung für Mensch und Umwelt wird somit nicht unnötig strapaziert. Die Gebäude werden nach den neuesten Baurichtlinien erstellt. Die Dächer, die nach Süden ausgerichtet sind, werden mit Photovoltaik bestückt. Ebenso ist ein Blockheizwerk zur Schonung der Umwelt und Entlastung der Mietkosten mit eingeplant wurden. Ein Großteil der bisherigen versiegelten Fläche wird durch eine Grünfläche ersetzt.



## Wohnortnahes Nahversorgungspotential für den Markt in der Poggenburgstraße

Diese Tabelle zeigt die hohe Anzahl an Haushalte auf, für die keine angemessene wohnortnahe konsumentengerechte Nahversorgung hinsichtlich Infrastruktur/ Servicelevel, Sortimentstiefe u. -breite, Preislevel besteht.

Lage	HR	Anzahl Haushalte	Anzahl Personen	Anteile	∑ Einwohner	Anteile
Husum Süderstr.	Mitte	250	550	5,4 %	<b>(A)</b> 4.059	<b>40,1 %</b>
Husum Schiffbrücke	Mitte	195	429	4,2 %		
Husum Großstr.	Mitte	205	451	4,5 %		
Westerende	West	280	616	6,1 %		
Außenhafen	West	180	396	3,9 %		
Husum Ludwig-Nissen-Str.	Süd	190	418	4,1 %		
Binnenhafen	Süd	300	660	6,5 %		
Husum Bahnhof	Süd	245	539	5,3 %		
Husum Fischersiedlung		115	253	2,5 %	<b>(B)</b> 4.191	<b>41,4 %</b>
Husum Rödemis		1.429	3.144	31,1 %		
Simonsberg		151	332	3,3 %		
Finkhaus		87	191	1,9 %		
Finkhaushalligkoog		123	271	2,7 %		
Oldenswort		400	880	8,7 %	<b>(C)</b> 1.870	<b>18,5 %</b>
Uelvesbüll		125	275	2,7 %		
Witzwort		325	715	7,1 %		
<b>Gesamt</b>		<b>4.600</b>	<b>10.120</b>	<b>100 %</b>	<b>10.120</b>	<b>100 %</b>

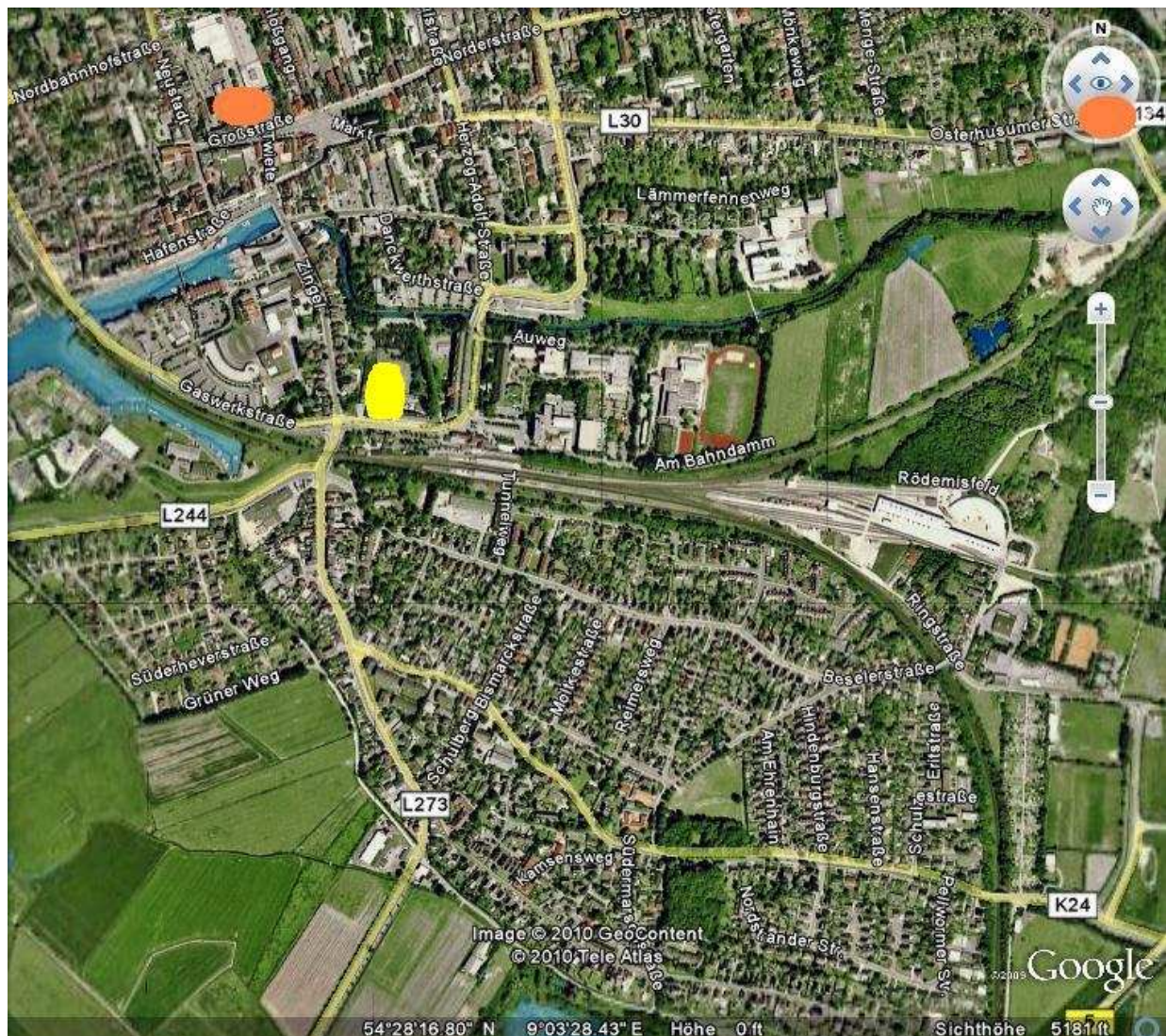
Tabelle 1. Einzugsgebiet (durchschnittlich 2,2 Personen je Haushalt) Quelle: Palette (Stand 2009)

$$\sum \text{Einzelhandelskaufkraftpotential: } 10.120 * 5.630^1 = 56.975.600 \text{ €}$$

In einer heutigen Welt, die u.a. durch Flexibilität und Mobilität gekennzeichnet ist, sollte neben der wohnortnahen Nahversorgung auch eine lebensraumnahe Nahversorgung gewährleistet sein. Die lebensraumnahe Nahversorgung richtet sich hierbei u.a. an die durch den Berufsverkehr, Schüler, Touristen, Bahnverkehr, Busverkehr e.t.c. verursachten Bewegungsströme. Der Standort Poggenburgstraße ist aufgrund seiner äußerst günstigen Lage gerade zu geeignet für eine wohnort – und lebensraumnahe Nahversorgung, mit dem Zusatzeffekt, den Handel in der Innenstadt durch eine entsprechende Kaufkraftweiterleitung positiv zu beeinflussen.

<sup>1</sup> (Durchschnittliche Einzelhandelskaufkraft je Einwohner in Schleswig Holstein (Prognosewert von 2009/ Quelle: [www.bbe-retail-experts.de/servlet/PB/show/1089695/Informations-Folder\\_BBE-Einzelhandelsrelevante\\_Kaufkraft.pdf](http://www.bbe-retail-experts.de/servlet/PB/show/1089695/Informations-Folder_BBE-Einzelhandelsrelevante_Kaufkraft.pdf))

## Die bisherige Nahversorgung / der neue Markt



Bei dem gelben **Punkt** handelt es sich um den geplanten Markt in der Poggenburgstraße. Der Markt in der Poggenburgstraße soll zukünftig eine angemessene wohnortnahe konsumentengerechte Nahversorgung hinsichtlich Infrastruktur/ Servicelevel, Sortimentstiefe u. -breite, Preislevel für den im folgenden Bild dargestellten Bereich gewährleisten. Die beiden orangen **Punkte** (SKY Großstr. u. Plus Osterhusumer Str.) stellen die zurzeit nächstgelegenen Einkaufsmöglichkeiten dar. (Es wurden Märkte ab 350 qm bei der Darstellung mit berücksichtigt).

Bezüglich des Entfernungsmaßes wird auf Seite 57 des EHZK folgendes angeführt:

„Unterschiedliche wissenschaftliche Untersuchungen haben ein Entfernungsmaß von ca. 500 bis 700 Metern als eine kritische Zeit-Wegschwelle für Fußgängerdistancen herausgestellt. Dieser Radius ist eine allgemein anerkannte, zwischen Wohn- und Angebotsstandorten anzusetzende Entfernung. Letztendlich ist mit Blick auf eine möglichst gute Versorgung auch für ältere und immobile Bevölkerungsgruppen ein Fußweg von rd. 600 Metern das äußerste Maximum einer realistischen Zeit-Weg-Schwelle, die in der folgenden Betrachtung zu Grunde gelegt wurde“. Die Entfernung zwischen Sky (Großstr. 12 – 14) und der Poggenburgstr. 3 beträgt laut Google Map 600m.

Die Handhabung des generellen Ermessensspielraumes im EHZK wurde auf Seite (120/ EHZK) wie folgt dargestellt:

„Dabei sei insbesondere im Hinblick auf die zukünftige bauleitplanerische Umsetzung auch an dieser Stelle explizit darauf hingewiesen, dass das Einzelhandels- und Zentrenkonzept zwar eine wichtige Entscheidungsgrundlage für zukünftige politische wie städtebauliche Entscheidungen in Richtung Einzelhandels- und Zentrenentwicklung im Stadt-Umland-Bereich Husum darstellt.

Es gibt aber keine abschließende Auskunft über die städtebauliche Steuerung von Einzelhandelsnutzungen. Vielmehr gibt es Leitvorstellungen und Grundsätze vor, die im (bauleitplanerischen) Einzelfall umzusetzen sind.

Somit sind die Kommunen des Stadt-Umland-Bereichs Husum nicht von der Pflicht entbunden, in jedem Einzelfall zu prüfen, welche bauleitplanerischen Festsetzungen städtebaulich gerechtfertigt werden können und mit dem Abwägungsgebot vereinbar sind“.

**Das Entfernungsmaß i.V.m. dem Ermessensspielraum dürfte unter der Prämisse der Sachlichkeit hiernach kein K.O Kriterien für den Markt in der Poggenburgstr. darstellen.**

## Das potentielle Einzugsgebiet für den Markt

(siehe eingegrenzter Bereich/ Quelle: google)



## Anzahl möglicher neuer Arbeitsplätze durch das Biastoch Konzept

Diese Tabelle gibt Aufschluss über die Anzahl möglicher neuer Arbeitsplätze

Sektor	Anzahl Beschäftigte
Lebensmittel-, Frische-, und Biomarkt	<b>22</b>
Kindertagesstätte	8
Hotel (optional)	10
Ärztehaus	12
Apotheke	8
Seniorenbetreuung	6
Dienstleister (Physiotherapeut und Fitnesstrainer)	15
Café	6
Restaurant	8
Kleine Läden (Fleischer, Bäcker etc.)	<b>25</b>
Verwaltung und Hausmeister	4
Parken und Service	2
<b>Gesamt</b>	<b><u>126</u></b>

Tabelle 2. (ohne geringfügig Beschäftigte, ohne Auszubildende und ohne Saisonkräfte)

$$\Sigma \emptyset \text{ Bruttojahreseinkommen: } 126 * 27.083 \text{ €}^2 = 3.412.458 \text{ €}$$

. **Resümee Konzept:** Dieses Konzept ist gekennzeichnet durch eine Ausgewogenheit sozialer, marktwirtschaftlicher und ökologischer Aspekte, sowie der Tatsache, dass dieses Konzept in der Umsetzung realisierbar ist. Bei dem Vorliegen einer entsprechenden Baugenehmigung wollten schon mehrere Investoren in dieser Art eine Bebauung durchführen. Dieses Konzept orientiert sich stark an den Bedürfnissen der Bürger. Der Zuspruch (über 2074 Unterschriften) aus der Bevölkerung untermauert dies.

<sup>2</sup> ( Das durchschnittlichen Bruttojahresgehalt betrug 2007 in Deutschland 27.083 €  
Quelle: [www.kredit-magazin.com/kredite-news/artikel/durchschnittseinkommen-in-deutschland-2007.htm](http://www.kredit-magazin.com/kredite-news/artikel/durchschnittseinkommen-in-deutschland-2007.htm))



Im Folgenden werden die wesentlichen Inhalte der Protokolle und der Beschlussvorlagen des UPLA in Bezug auf die Poggenburgstr. chronologisch dargestellt. Die Zusammenfassung dieser Inhalte beschränkt sich auf die Ablehnungsgründe gegenüber dem Biastochen-Konzept.

### ***Beschluss: UPLA 30.04.2008***

Aufstellungsbeschluss eines B-Planes für die Gebiete: Poggenburgstraße, Herzog-Adolf-Staße, Untere Mühlenau und der Straße Damm mit dem Ziel, diese Flächen für den Wohnungsbau mit Dienstleistung und den notwendigen Stellenplatzanlagen für die Umgebung langfristig zu sichern.

### ***Beschlussvorschlag: UPLA 22.01.2009***

**Ziel des Bauleitplanverfahrens:** Städtebauliche Neuordnung der aufgelassenen Gewerbebrache eines Autohauses und der Flächen des Kreisgesundheitsamtes.

**Grund:** Feststellung im SEK eines städtebaulichen Misstandes mit der Erfordernis eines dringenden Handlungsbedarfs.

**Beschränkung:** Gemäß dem EHZK Ausschluss von Einzelhandel und Vergnügungsstätten für den Bereich (Poggenburgstraße, Herzog-Adolf-Staße, Untere Mühlenau und der Straße Damm.)

### ***Diskussion UPLA 04.02.2009***

Verbot von Einzelhandel für das Gebiet (Poggenburgstraße, Herzog-Adolf-Staße, Untere Mühlenau und der Straße Damm) gemäß EHZK. Daher keine Erlaubnis zur Errichtung eines Nahversorgers.

### ***Diskussion UPLA 25.03.2009***

Die Konzepte Biastoch und Lundelius werden vorgestellt und in den Kontext SEK, EHZK und den ruhenden Verkehr eingeordnet

### **Kritik Konzept Biastoch:**

- Nahversorger steht in diesem Gebiet im Widerspruch zum EHZK. Das EHZK sieht für dieses Gebiet keinen Einzelhandel vor. Dieser Punkt wurde ausführlich bei der Erstellung des EHZK diskutiert und wurde letztendlich mit der Zustimmung der Wirtschaft negativ beschieden.
- Der Einzelhandel würde an dieser Stelle zur Schwächung der Innenstadt führen. Es findet nur eine Kaufkraftumverteilung statt.
- Die Befürchtung, dass der Investor die 1.000 qm Einzelhandelsflächengrenze nicht einhält.
- Die Verkehrsinfrastruktur kann das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch den Nahversorger und dem Fitnesscenter nicht bewältigen.
- Das Konzept steht im Widerspruch zum SEK. Das SEK sieht an dieser Stelle primär Wohnungen vor. Der jetzige Anteil an Wohnungen liegt deutlich unter 50 %.

## **Diskussion und Beschlussfassung UPLA 03.06.2009**

### **Kritik:**

- Der geplante Supermarkt in Form eines Shops in Shopsystems führt zu einer Umsatzverteilung zu Lasten von Sky und des kleinen Marktes in Rödemis.
- Der Einzelhandel in dieser Größe verursacht ein hohes Verkehrsaufkommen.
- Das erhöhte Verkehrsaufkommen beeinträchtigt erheblich die attraktive Wohnlage.

### **Beschlussfassung:**

Für den Bebauungsplan Nr. 60, Poggenburgstraße, wird im mittleren Bereich zwischen der Mühlenau und dem rückwärtigen Bereich Poggenburgstraße wie in der Sitzung am 04. Februar 2009 dargestellt, Wohnnutzung mit Büro und Dienstleistung ausgewiesen, ohne Einzelhandel.

Herr Dietrich Storm (ehemaliger Leiter des Bauamtes Kreis NF) beantragt, dass in der nächsten Sitzung das Nutzungskonzept für das komplette Bebauungsplangebiet B-Plan Nr. 60 Poggenburgstraße beschieden wird.

### **Mitteilung von Herrn Lundelius an die Politiker.**

Herr Lundelius behauptet, dass der Souterraingaragenbau gemäß dem Biastoch Konzept nicht wirtschaftlich realisierbar sei.

## **Zusammenfassung Gegenargumente**

<b>Nr.</b>	<b>Argument</b>
1.	SEK > primär Wohnungsbau
2.	EHZK > kein Einzelhandel zulässig
3.	Wirtschaft hat Einzelhandel für das Gebiet Poggenburgstr. negativ beschieden
4.	Nur Umsatzverteilung > Schwächung Innenstadt
5.	Befürchtung das der Investor die Einzelhandelsgrenzfläche (1000 qm) nicht einhält
6.	Lebensmittelmarkt und Fitnesscenter verursachen ein zu hohes Verkehrsaufkommen
7.	Verkehrsaufkommen beeinträchtigt die attraktive Wohnlage
8.	Die geplante Shop in Shop Lösung führt zur Umsatzverteilung zu Lasten von Sky und dem kleinen Rödemisser Laden
9.	Garagenbau sei wirtschaftlich nicht realisierbar

Tabelle 3.

## Stellungnahme zu den Gegenargumenten (Kap 3.)

Das nun folgende (3.) Kapitel bezieht Stellung zu den aufgeführten Gegenargumenten. Die Basis der folgenden Stellungnahmen bilden hierbei Inhalte und Aussagen folgender Dokumente:

1. Zukunftskonferenz „Husum 2030 nimmt Kurs“ inkl. der Anschlussergebnisse der Arbeitskreise
2. das Stadtentwicklungskonzept inkl. der Anschlussergebnisse der Arbeitskreise
3. Einzelhandelszentrenkonzept.

Im Weiteren wurde das Einzelhandelszentrenkonzept bezüglich seines Zustandekommens und seiner Funktion analysiert. Bei Bedarf werden Ergebnisse dieser Analyse mit angeführt. Ebenso finden sich in den Argumenten Sichtweisen von Bürgern (Leserbriefe & Gespräche während der Unterschriftensammlung). Die Stellungnahmen erfolgen in Reihenfolge der in Tabelle 3 dargestellten Gegenargumente.

### **1. Das Stadtentwicklungskonzept (SEK) sieht für das Areal Poggenburgstr eine primäre Wohnbebauung vor.**

**Stellungnahme:** Bei dem SEK handelt es sich bezüglich des Handlungs- und Maßnahmenprogramms für 2006 –2007 lediglich um einen Vorschlag. Der Konzeptersteller weist ausdrücklich darauf hin, dass nach einer Verständigung auf eine Kommunikations-, Entscheidungs- und Umsetzungsstrategie ein konkretes Handlungs- und Maßnahmenprogramm zwecks realer Umsetzung zu erfolgen hat. Das SEK zeigt somit lediglich das Gerüst für eine neue Diskussion- und Planungsstruktur auf Grundlage einer Ist-Analyse auf. Sofern dieses Gerüst real implementiert ist, können konkrete Handlungs- und Maßnahmenprogramme durch die dafür verantwortliche Instanz beschieden und umgesetzt werden.

Diese Instanz gibt es bisher real jedoch noch nicht. Daher ist es sachlich nicht richtig, wenn dem bisherigen SEK der Charakter einer Vorgabe zugesprochen wird. Basiselemente (starkes Mitspracherecht der Bürger im Entscheidungsprozess, Einrichtung eines kontinuierlichen Wohnungsmarktbeobachtungssystems, adäquater Nachbarschaftsausschuss und ausgewogene Umland AG) fehlen schlichtweg und/oder werden bisher real nicht in der Form gelebt, wie es das SEK Konstrukt vorsieht ([vgl. auch SEK Zusammenfassung Original/ Nächste Schritte S.17](#)). Ebenso wird der Sachverhalt, der besagt, dass gemäß dem SEK für das Paulsen Grundstück primär Wohnbebauung vorgesehen ist, falsch wiedergegeben.

Stattdessen wird gemäß dem SEK für das Paulsen Grundstück eine Projektentwicklung für Neubau unter der aktiven Zusammenarbeit mit dem Alteigentümer, der Stadt und Projektentwicklern vorgeschlagen. Als Starttermin für diese Maßnahme ist das Jahr 2006 angeführt, da dieses Gebiet in die Kategorie 3 (mit großem Handlungsbedarf) fällt. Als Ziele wurden angeführt:

1. **eine Förderung der Innenentwicklung im Stadtgebiet**
2. **Schaffung von Wohnraumangeboten, z.B. altengerechte Wohnungen, betreutes Wohnen, Pflege- und Betreuungsangebote, altengerechte Infrastruktur**
3. **Mischfinanzierung privat und öffentlich**

Punkt 2. führt eine altengerechte Infrastruktur auf. Somit ist es falsch zu behaupten, dass SEK sehe an dieser Stelle primär nur Wohnbebauung vor. Eine altengerechte Infrastruktur bedingt aus

unserer Sicht zwingend eine wohnortnahe Nahversorgung, sowie kurze Wege zu Ärzten und Apotheken, wie auch eine nahegelegene Erholungsstätte, sowie einen geeigneten Lebensraum für Jung und Alt, wie auch eine Einrichtung für Gesundheit und Sport in unmittelbarer Nähe. Weiter wird bemängelt, dass das Biastoch-Konzept einen Wohnungsanteil von weit unter 50 % am gesamten Projekt ausweist. Die bisherige Planung sieht 47 % Wohnbebauung vor. Dieser Anteil würde sich in Folge der Mitnutzung des Gesundheitsamts entsprechend erhöhen. Eine 100 % Wohnbebauung ist nach Sicht zahlreicher Investoren wirtschaftlich für das vorgesehene Gelände nicht realisierbar. Dieses Investorenresümee ist das Ergebnis aus einer mittlerweile über 11 Jahre andauernden Verhandlungspraxis. Erst das Gewerbe ermöglicht es, im Mix marktgerechte Wohnungen anzubieten.

## **2. Das Einzelhandelsentwicklungskonzept erlaubt keinen Einzelhandel und somit keinen Nahversorger auf dem Gelände des alten Autohauses.**

**Stellungnahme:** Die Politiker und die Verwaltung lehnen einen Lebensmittelmarkt auf dem Areal Poggenburgstraße mit der Begründung ab, dass das Einzelhandels- u. Zentrenkonzept<sup>3</sup> für dieses Gebiet keinen Einzelhandel vorsieht. Gemäß dem Einzelhandels- u. Zentrenkonzept erfolgt eine Differenzierung zwischen Einzelhandel mit zentrenrelevantem Hauptsortiment (Grundsatz 1), Einzelhandel mit nahversorgungsrelevantem Hauptsortiment (Grundsatz 2) und Einzelhandel mit nicht-zentrenrelevantem Hauptsortiment (Grundsatz 3). Hiernach ist der Einzelhandel für zentrenrelevante und nicht-zentrenrelevante Hauptsortimente für das Gebiet altes Autohaus ausgeschlossen.

Zulässig für das Gebiet altes Autohaus ist jedoch der Einzelhandel mit nahversorgungsrelevantem Hauptsortiment (Grundsatz 2). Somit ist ein Lebensmittelmarkt für das Gebiet altes Autohaus zulässig. Dies geht gerade aus dem Abschnitt des Grundsatzes 2 hervor, in dem es heißt: „Neuansiedlungen sowie Erweiterungen bestehender Betriebe mit Angebotsschwerpunkt im nahversorgungsrelevanten Sortimentsbereich sind zulässig, sofern die wohnortnahe Grund- und Nahversorgung hierdurch zukünftig gesichert wird ([siehe Regelwerk EHZK](#)).

**Tabelle 1** zeigt auf, dass allein schon für 4.191 Bürger des Bereiches (B)<sup>4</sup> keine wohnortnahe Nahversorgung besteht. Somit kann auch keine Gefahr bestehen, dass ein neuer Lebensmittelmarkt auf dem Gelände des alten Autohaus Husums sich negativ auf die bisherige wohnortnahe Grundversorgung im Stadt-Umland-Bereich auswirken würde.

## **3. Die Wirtschaft hat Einzelhandel für das Gebiet Poggenburgstr. negativ beschieden.**

**Stellungnahme:** Gemäß dem UPLA Protokoll wurde bei der Erstellung des EHZK ausführlich über die Zulässigkeit von Einzelhandel auf dem Gelände des alten Autohauses mit der Wirtschaft diskutiert und letztendlich negativ beschieden.

Aus internen Kreisen wurde hingegen berichtet, dass das Thema Poggenburgstraße innerhalb von 15 Minuten final abgehandelt wurde. Ferner wurde von Wirtschaftsvertretern im Nachhinein berichtet, dass diese nur unvollständig mit relevanten Informationen durch die Verwaltung versorgt wurden. Aus dem Protokoll geht hervor, dass sich die Wirtschaftsvertreter gegen einen

---

<sup>3</sup> Ein vom Aufbau ähnliches Konzept hatte das Büro Junker und Kruse im Vorwege für die Stadt Itzehoe durchgeführt. Zu diesem Zeitpunkt war der jetzige Husumer Bauamtsleiter Herr Detlef Tannen für das Itzehoer Bauamt tätig. Dem Arbeitskreis des Itzehoers Einzelhandelsentwicklungskonzeptes gehörte Herr Tannen damals an.

<sup>4</sup> Vgl. S. 5, Tabelle 1

Einzelhandel auf dem Gelände des alten Autohauses ausgesprochen haben. Auch hier fehlt die konkrete Nennung der entsprechenden Hauptsortimente (zentrenrelevant, nahversorgungsrelevant, nicht-nahversorgungsrelevant) im Einzelhandels, gegen welche die Vertreter der Wirtschaft gestimmt haben.

Sollten die Wirtschaftsverbände gegen den Grundsatz 2 votiert haben, so würde dies in der Konsequenz ein Nichtakzeptieren des EHZK zur Folge haben, da das EHZK eine wohnortnahe Grundversorgung grundsätzlich befürwortet. Sowohl die Zukunftskonferenz, als auch das SEK forderten bisher eine gleichberechtigte Beteiligung der Bürger und Vertreter der Umlandgemeinden im Entscheidungsprozess.

Es ist bedauerlich, dass bei der Ausgestaltung des EHZK dieser Forderung nicht nachgekommen wurde. Sicherlich hätte eine Beteiligung von Bürgern, potentiellen Unternehmern und Gremien der Umlandgemeinden zu einer anders gelagerten Ausgestaltung des EHZK geführt. Der Widerspruch zwischen der Sichtweise der Volksvertreter und der der Bevölkerung zeigt die negative Auswirkung, die eine Nichtberücksichtigung der Allgemeinheit für die Allgemeinheit bedingt. Die über **2074 Stimmen der Bevölkerung** sind ein klarer Beweis für einen destruktiven Entscheidungsprozess.

#### **4. Es findet nur eine Umsatzverteilung statt, die zur Schwächung der Innenstadt führt.**

**Stellungnahme:** Hierbei handelt es sich eine subjektive Feststellung. Weitreichende Entscheidungen sollten jedoch auf Grundlage abgesicherter Sachverhalte, die einer entsprechenden Objektivität standhalten, getroffen werden. Es wurde keine Vollerhebung für die in der Tabelle 1 aufgeführten Haushalte durchgeführt in Richtung der Fragestellungen:

- a.) An welchen Standorten kaufen Sie bisher ihre (zentrenrelevante, nahversorgungsrelevante, nicht-nahversorgungsrelevante) Hauptsortimente im Bereich Einzelhandel ein?
- b.) Falls das Biastoch-Konzept realisiert wird, inwiefern würde sich das unter a.) aufgeführte Kaufverhalten bezüglich der Standorte bei Ihnen ändern?
- c.) Würde aus Ihrer Sicht die Attraktivität durch das Biastoch-Konzept für Husum zusätzlich aufgewertet werden?

#### **5. Befürchtung, dass der Investor die Einzelhandelsgrenzfläche(1000 qm) nicht einhält.**

**Stellungnahme:** Die genannte Befürchtung, dass die Einzelhandelsgrenzfläche von 1000 qm durch den Investor nicht eingehalten werden würde, ist inkonsequent gegenüber der Aussage, dass kein Einzelhandel gemäß dem EHZK auf dem Gelände des alten Autohauses zulässig ist. Sofern Befürchtungen bestehen, lassen sich diese durch eine entsprechende Vertragsgestaltung oder Bauauflagen beseitigen.

#### **6. Der Lebensmittelmarkt und das Fitnesscenter verursachen ein zu hohes zusätzliches Verkehrsaufkommen, welches durch die jetzige Verkehrsinfrastruktur nicht bewältigt werden kann.**

**Stellungnahme:** Auch hierbei handelt es sich wie unter 4. um eine subjektive Feststellung. Dieses elementare Defizit könnte durch ein entsprechendes objektives Verkehrsgutachten beseitigt werden. Anzumerken ist hierbei, dass gemäß den Erfahrungswerten von Edeka für

einen Lebensmittelmarkt mit 1200 qm in vergleichbarer Umgebung mit ca. 1300 Besuchern / Tag zu rechnen ist. Ca. **600-700 Besucher** werden den PKW für den Einkauf benutzen. Hierfür werden ca. 75 Parkplätze benötigt. Eine Hauptverkehrsbelastung für die Poggenburgstraße, Damm und Zingel erfolgt in den Zeiten von 7.30 – 8.00 Uhr und von 16.30 – 17.00 Uhr (Berufs- und Schulverkehr).

Im Vergleich: Das alte Autohaus (120) und die Tankstelle (420) hatten zusammen durchschnittlich **540 PKW Kontakte**. Hierbei erfolgte die Zu- und Ausfahrt nur über die Poggenburgstraße. Gravierende Stauprobleme gab es an dieser Stelle in der Vergangenheit nicht, was ein Indiz für einen noch vorhandenen Spielraum nach oben ist.

Durch die zweite Aus- und Einfahrt am Damm/Zingel sollte es möglich sein, das zusätzliche Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Zu bedenken ist, dass der Berufsverkehr nicht synchron zum Einkaufsverkehr verläuft. Gleiches gilt für das Fitnesscenter. Ergänzend muss angeführt werden, dass die Verkehrsaufkommensdaten für den Lebensmittelmarkt noch nach unten korrigiert werden müssen, da als Basis ein 1200 qm Lebensmittelmarkt diente. Geplant ist hingegen ein 800 qm Lebensmittelmarkt.

Das Verkehrsaufkommen der Wohneinheiten am Gesundheitsamt und am Austieg wird sich durch den Wegfall der Besucher des Gesundheitsamts neutralisieren.

**Auf der Internetseite der Stadt heißt es sinngemäß, dass die folgenden drei Konzepte in entsprechender Reihenfolge aufeinander aufbauen und abgestimmt sind.**

1. Zukunftskonferenz „Husum 2030 nimmt Kurs“ inkl. der Anschlussergebnisse der Arbeitskreise
2. Stadtentwicklungskonzept inkl. der Anschlussergebnisse der Arbeitskreise
3. Einzelhandelszentrenkonzept.

Die Konzepte eins und zwei inklusive derer Folgearbeitsgruppen setzen auf Wachstum. In beiden Konzepten werden Rahmenbedingungen vorgeschlagen, die die Attraktivität der Region steigern sollen. Entsprechend sind die Ziele in Richtung Wandel gesetzt worden. Das Einzelhandelsentwicklungskonzept zielt primär in Richtung Erhaltung des Bestehenden. Somit stehen die Konzepte 1 und 2 aus unserer Sicht im Widerspruch zum EHZK. Alle Dokumente finden Sie auf der Internetseite der [Bürgerbewegung Husum](#).

Bekannt man sich für den Weg eines nachhaltigen Wachstums, so darf die Verkehrsinfrastruktur keinen Engpassfaktor für das Wachstum darstellen/bedingen. In diesem Fall muss die Verkehrsinfrastruktur an das entsprechende Wachstum angepasst werden.

## **7. Verkehrsaufkommen beeinträchtigt die attraktive Wohnlage**

**Stellungnahme:** Bei diesem Argument handelt es sich zunächst erneut um eine subjektive Feststellung. Letztendlich ist es die Entscheidung und das Risiko des Investors wie er sein Projekt plant. Ein Investor wird kein Projekt verwirklichen, welches nicht vermarktbar ist. Ebenso entscheidet der Konsument, unter welchen Bedingungen er wo wohnen möchte. Ein Teil der Konsumenten, welche über eine hohe Kaufkraft verfügen, werden ein Anwesen in Schobüll vorziehen. Konsumenten, die das lebendige Stadtleben favorisieren, werden eine entsprechende Wohnung in Abhängigkeit ihrer Kaufkraft im Stadtbereich aufsuchen.

Falls eine generelle positive Abhängigkeit zwischen Verkehrsaufkommen und Attraktivitätsverlust von Stadtwohnungen besteht, so müssten die meisten Wohnungen in der

Stadt leer stehen. Weder die entsprechenden Politiker, noch die Verwaltung haben der Fairness halber die möglichen negativen Auswirkungen eines Parkhauses direkt vor der hochwertigen Wohnanlage des Lundelius-Konzeptes angeführt. Innerhalb des Biastoch-Konzepts wird der Verkehr vor den Wohnungen „abgefangen“ wodurch eine weitestgehende Minimalbeeinflussung durch den Verkehr bedingt wäre.

## **8. Die geplante Shop in Shop Lösung führt zur Umsatzverteilung zu Lasten von Sky und dem kleinen Rödemisser Laden.**

**Stellungnahme:** Eine Objektivität ist hinsichtlich dieser These lediglich durch eine wie unter Punkt 4 vorgeschlagene Vollerhebung zu erzielen. Diese erfolgte jedoch nicht. Ohne eine entsprechende Vollerhebung durchgeführt zu haben, könnte ebenso die Vermutung zutreffen, dass der Sky-Markt und der kleine Rödemisser Laden nur einen marginalen Umsatzrückgang zu verbuchen haben, da ein Grossteil der Konsumenten auf Grund einer andersgelagerten Produktneigung, generell an anderen Standorten ihre Waren beziehen. Sky in der Innenstadt lebt größtenteils von der Laufkundschaft, da eine kundenfreundliche Parkmöglichkeit nicht vorhanden ist. Dementsprechend ist auch das Warenangebot ausgestaltet. Die Getränkeabteilung ist bspw. minimalistisch aufgestellt. Sky ist zudem kein Geschäft im Niedrigpreissektor. Betrachtet man die Zahlen aus der Tabelle 1, so wird deutlich, dass für beide Märkte (Sky in der Großstraße und den geplanten Markt) genügend Marktpotential vorhanden ist. Alleine ein großer Markt mit 1.200 qm hat ca. 1.300 Kunden pro Tag. Kaufen die Kunden alle vier Tage ein, so würde ein Einzugsgebiet von 5.200 Kunden ausreichen, um den Markt erfolgreich betreiben zu können. Teilt man dem Sky-Markt den Kundenbereich A und dem geplanten Markt den Kundenbereich B zu, und teilt die auf Seite 5 aufgeführten Besucherströme je zur Hälfte auf die Märkte auf, so besteht noch ein erheblicher Spielraum nach oben, da zum einen der Kundenbereich C nicht mit zur Planungsgrundlage herangezogen wurde und es sich jeweils um Märkte mit einer niedrigeren benötigten Kundenanzahl handelt, da als Rechenbeispiel ein 1.200 qm Markt angesetzt wurde.

Ähnlich verhält es sich mit dem Rödemisser Laden. Dieser hat lediglich eine Verkaufsfläche von 300 qm. Das Angebot dieses Ladens ist stark ausgedünnt. Bezüglich des Rödemisser Ladens ist anzuführen, dass dieser bei der Erhebung der Angebotsseite im Bereich Nahversorger nur mit Mühe in die Bewertung mit aufgenommen werden konnte. Das Erhebungskriterium wurde auf =>300 qm festgelegt. Unvoreilhafterweise wurden keine Merkmale wie Produktvielfalt, Preislevel oder Infrastruktur herangezogen.

10 Ferrarihändler in einem kaufkraftarmen Ort sind keine Rechtfertigung zudem dafür, dass dieser Ort überdurchschnittlich gut mit Kraftfahrzeughändlern versorgt ist. Es mehren sich die Gerüchte, dass der Rödemisser Laden plant, den Pachtvertrag nicht weiter zu verlängern. Gleiches gilt für Sky in der Innenstadt. Wenn die zu diesem Punkt angeführten Anmerkungen keinen Zuspruch finden, so ist es nur konsequent und weitsichtig, Sky und den Rödemisser Laden dazu zu bewegen, zuzusichern, die entsprechenden Standorte langfristig (15 Jahre) aufrechtzuerhalten, unter der Auflage, bei Nichteinhaltung eine empfindliche Strafzahlung zu tätigen. Es ist immer sehr leicht zu sagen: „Den Standort erhalten wir“, sofern bei Nichteinhaltung keine verbindlichen Sanktionen drohen. Letztendlich muss auch anerkannt werden, dass durch das Instrumentarium EHJK eine massive Wettbewerbsbeschränkung zu Gunsten der Bestandwahrung erfolgt. Die Wettbewerbsfreiheit als Grundpfeiler der sozialen Marktwirtschaft in der BRD wird hier aus unserer Sicht nicht ausreichend berücksichtigt.

Ein anders gelagertes Gerücht (bezüglich der Poggenburgstr. und Sky) besagt, dass Sky bei einer entsprechenden Realisierung des geplanten Lebensmittelmarktes in der Poggenburgstr., den Pachtvertrag für die Filiale in der Großstraße 12 – 14 auflöse.

Wie realistisch ist dieses Rückzugsszenarium?

Die Immobilie in der Großstraße 12 - 14 soll u.a. einer hiesigen Gesellschaft mit Sitz in der Krämerstraße 1- 7 gehören. Unter dem Dach der Coop e.G befinden sich die Sky Verbrauchermärkte, die Plaza SB Warenhäuser und die Plaza Bau – u. Gartencenter. Zwischen der Gesellschaft in der Krämerstraße und dem Sky Markt in der Großstraße bestünde dann ein so genanntes gegenseitiges Abhängigkeitsverhältnis, da jede der Gesellschaften als Verkaufsmagnet für die andere Gesellschaft fungiert. Dieser Agglomerationsvorteil käme somit beiden Gesellschaften zu Gute.

Selbst bei einem Absatzrückgang des Sky Marktes in der Großstraße, würde es für den Verpächter wirtschaftlich sinnvoll sein, durch eine Herabsetzung des Pachtzinses, unter in Kaufnahme eines minimalen Renditerückgangs, für seine Gesellschaften im Verbund, den Agglomerationsvorteil für sich und seinen Pächter aufrechtzuerhalten, mit dem Vorteil, keine Marktanteile zu verlieren.

Sollte der Sky Markt selbst dann Verluste einfahren, wenn der Pachtzins stark herabgesetzt wird, so hätte Coop e.G immer noch die Option, den Sky Markt durch die Konzepte MarktTreff oder Top Kauf zu ersetzen und darüber hinaus branchenfremde Anbieter mit in die Verkaufsräume aufnehmen. Ferner könnte die Gesellschaft aus der Krämerstraße auch ihre Immobilie an eine artfremde Branche verpachten.

Diese Immobilie wird aufgrund Ihrer Lage und Infrastruktur als Einkaufsmagnet für die Innenstadt immer prädestiniert bleiben. Die Gefahr eines längerfristigen Leerstands besteht aller Voraussicht nach nicht.

In Verbindung mit der ehemaligen Quelle Filiale könnte diese Immobilie als Ersatz für das fehlende Angebot der ehemaligen Hertie Filiae in der Großstraße genutzt werden. Parallel hierzu würde das Gelände in der Poggenburgstr. für die Errichtung des Lebensmittelmarktes genutzt werden. Durch diese Form der Repositionierung und eine gesteigerte Nutzung des Agglomerationsvorteils, könnte ein erheblicher Beitrag dazu geleistet werden die Innenstadt wiederzubeleben. Möglichkeiten gibt es genug. Sie müssen nur genutzt werden.

Falsch wäre es in diesem Fall, einer üblichen Drohung unreflektiert zu folgen, mit der Konsequenz, den „worst case“ für Husum und Region herbeizuführen.

An dieser Stelle muss Sachpolitik sowie Gesamtverantwortung für Politik und Verwaltung erste Priorität haben. Einzelinteressen gilt es hierbei zurückzustellen.

Bisher hat ein mehrseitiges Angebot zu Nutzengewinn bei den Konsumenten geführt.

Im Industriegebiet sehen wir, wie bei den Lebensmittelanbietern die Konkurrenz das Geschäft belebt. Auch Sky wurde es nicht verwehrt, an der Bredstedter Landstraße, direkt neben Penny, seine neue Filiale zu errichten. Darüber hinaus hat Coop seine Filiale in der Großstraße damals auch nicht aufgelöst, als Plus den hinteren Bereich der Einhornpassage bezog. In diesem Zusammenhang muss auch erwähnt werden, dass ein weiterer Lebensmittelmarkt seinen zentrumsnahen Standort (Schobüllerstr.) kürzlich aufgegeben hat.

## **9. Garagenbau im Souterrain sei wirtschaftlich nicht realisierbar**

**Stellungnahme:** Der Mitstreiter Herr Lundelius hat eine wirtschaftliche Realisierbarkeit der Tiefgarage bei den Politikern ausdrücklich verneint. Hierbei, wie in fast allen der 9 Punkte, haben wir es wiederum mit einer subjektiven Feststellung zu tun. Ein entsprechendes Gutachten könnte auch hier zu einer sachlichen Betrachtungsweise führen. Dies ist jedoch an dieser Stelle nicht angebracht, da eine Garage im Souterrain außer den zusätzlichen Baukosten keine weiteren Nachteile bedingt. Auch hier ist es wiederum die Entscheidung des Investors, die letztendlich zählt.

Bezüglich der grundsätzlichen Realisierung einer Garage im Souterrain sei folgender Sachverhalt zur besseren Nachvollziehbarkeit angeführt.

- Garagen im Souterrain bzw. Tiefgründungen mit Kellern gibt es im gesamten Husumer Innenstadtgebiet. Stellvertretend sei hier das Rathaus genannt, die Binnenhafenbebauung und das Haus >Am Binnenhafen 62<, wo im Untergeschoss eine Souterraingarage für 40 Plätze entstanden ist.



- Im ehem. Mäanderbereich der Husumer Aue wurden mittlere bis starke Torflinsen vorgefunden, die bei Tiefgründungen abgetragen oder durchbohrt werden mussten. Im Falle der Garage >am Binnenhafen 62< wurden diese abgetragen und mit einem Bodensatz versehen
- Diese Garage liegt im Grundwasserbereich des Hafenwassers und ist als „Weiße Wanne“ gebaut. Alles kostengünstig und bautechnisch problemlos. Schäden bzw. Undichtigkeiten sind bis heute (15 Jahre) nicht aufgetreten.
- Auf dem Gelände des ehemaligen Autohaus Husum befindet sich schon seit Jahrzehnten eine Souterraingarage für ca. 50 Fahrzeuge.

Beim Konzept Biastoch wird nur unwesentlich tiefer als auf das jetzige Untergeschoßniveau des ehemaligen Autohauses gegangen.

Zudem ist es planerisch an dieser prädestinierten Stelle an der Poggenburgstr. problematisch, ein Parkhaus in 3- oder gar 4-geschossiger Bauweise zu planen, da dieses architektonisch nicht ordentlich planbar ist, selbst bei den besten Vorsätzen des Architekten. Eine Garage im Souterrain ist sowohl architektonisch als auch kostenmäßig immer die bessere Lösung.

### Fazit zu Kapitel 3.

Festzustellen ist, dass es sich bei den Gegenargumenten der Nr. 1 u. 2 um zum Teil falsche und unvollständige Aussagen handelt. Das Gegenargument Nr. 3 widerspricht sich in seiner Aussage. Beim Gegenargument Nr. 5 handelt es sich lediglich um eine Befürchtung, die bei einer entsprechenden Vertragsgestaltung gegenstandslos wird.

Bezüglich der Gegenargumente Nr. 4, 6 – 8, handelt es sich um primär subjektive Feststellungen, die aufgrund fehlender objektiver Fakten mit Vermutungen gleichzusetzen sind. Setzt man die Gegenargumente Nr.1 bis Nr. 9 jeweils zueinander in Beziehung, so fällt auf, dass Gegenargumente aufgeführt werden (Nr.1, 5, 7, 8, 9), die nicht relevant sind, sofern man am obersten Postulat, dass ein Einzelhandel gemäß dem EHZK für das Gebiet altes Autohaus nicht vorgesehen ist, weiterhin festhält. Es entsteht der Eindruck, dass man sich mit aller Macht gegen ein konkretes Projekt wehrt. Als Beispiel sei hier das Gegenargument aus dem UPLA-Protokoll vom 03.06.2009 angeführt:

***„Der geplante Supermarkt in Form eines Shop in Shopsystems führt zu einer Umsatzverteilung zu Lasten von Sky und des kleinen Marktes in Rödemis“***

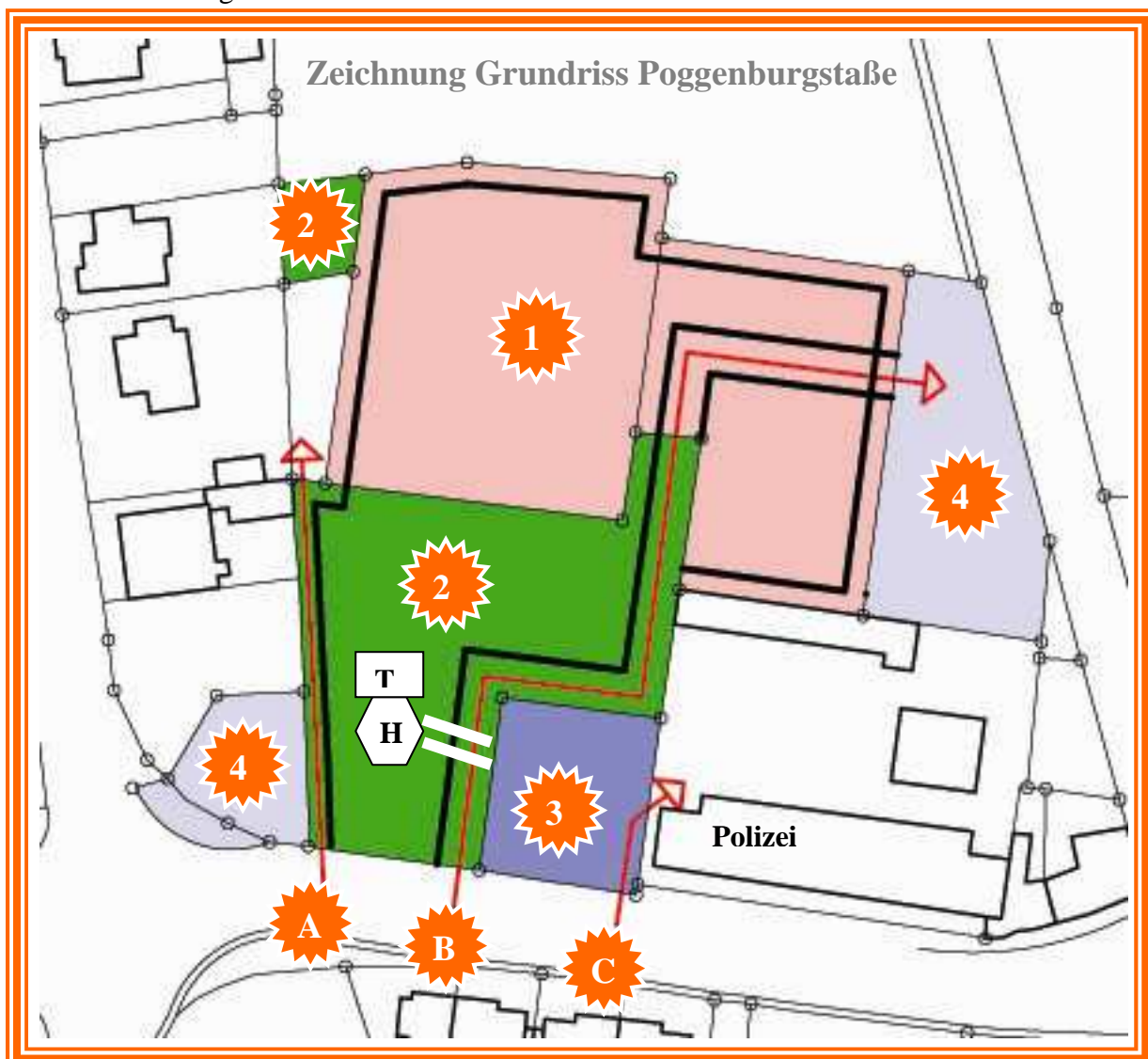
Der Auftrag des UPLA und der Stadtverwaltung besteht darin, einen generellen Nutzungsplan zu erstellen. Hierbei gilt es unter anderem zu klären, ob ein Nahversorger zur Absicherung einer zukünftigen wohnortnahen Nahversorgung in diesem Gebiet aufgrund der jetzigen und zukünftigen Gegebenheiten zu vertreten ist oder nicht. Im Anschluss kann aufgrund der Basisentscheidung nach objektiven Gesichtspunkten entschieden werden, welche Betriebsform für eine Nahversorgung an entsprechender Stelle geeignet ist. Eine grundsätzliche Ablehnung erscheint als vorschnell und schlichtweg falsch. Bei Nichterfassung wesentlicher Erhebungseinheiten sowie der Verwendung nicht aktueller Daten, dürfen Konzepte in einem wesentlichen Entscheidungsprozess nicht als Grundlage herangezogen werden.

## Fakten und Nachteile > reine Wohnbebauung und Parkplatz Danckwerthstraße (Kap 4.)

Aus rein wirtschaftlicher Sicht lässt sich nach Aussagen von Herrn Lundelius eine reine Wohnbebauung nur realisieren, sofern der Parkplatz Danckwerthstraße für die Errichtung von sehr hochwertigen Wohnungen genutzt werden kann. Auch sollen auf dem alten Autohausgelände und auf dem Gelände des Kreisgesundheitsamts sehr hochwertige Wohnungen realisiert werden. Aufgrund des hohen Preissegments der geplanten Wohnungen ist davon auszugehen, dass eine vollständige Realisierung des Projektes erst nach ca. 10 Jahren erfolgen wird.

Dem UPLA wurde seitens des Architekten Lundelius ein Plan vorgelegt, bei welchem sich im Privatbesitz befindliche Grundstücke mit überplant wurden. Somit wurde ein Projekt vorgestellt, das de Fakto bei Nichteinwilligung der jetzigen Eigentümer, in der vorgestellten Form nicht realisierbar ist.

Ebenso ist die vorgesehene Nutzung der Parkplatzfläche Danckwerthstraße für hochwertige Wohnungen aufgrund von bestehenden Eigentumsverhältnissen und bestehenden Auflagen durch den Denkmalschutz nicht in der von Herrn Lundelius dargestellten Form möglich. Nebenbei sei zu dem Parkplatz Danckwerthstraße angemerkt, dass die Wirtschaft einer Parkplatzaufgabe an dieser Stelle ablehnend gegenübersteht. Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass eine reine Wohnbebauung aufgrund der Rahmenbedingungen nicht realisierbar ist. Alle Investoren haben bisher eine reine Wohnbebauung für wirtschaftlich als nicht tragfähig und somit als nicht realisierbar eingestuft.



Die Summe aller farblich hinterlegten Flächen (grau, blau, grün, rosa) stellt die Gesamtfläche des ehemaligen Autohaus Husums in der Poggenburgstraße. dar.

Bei den grauen Flächen (Nr. 4) handelt es sich um rein private unbebaute Grundstücke, die lastenfrei sind und mehreren Eigentümern gehören.

Bei der blauen Fläche (Nr. 3) handelt es sich um Teileigentum. Auf dieser Fläche steht ein Büro-/Wohnhaus. 2/3 dieses Gebäudes ist in der Obhut des Insolvenzverwalters und ist somit Gegenstand der Zwangsversteigerungsverfahren. Das andere Drittel ist unbelastetes Privateigentum. Ferner besteht für dieses Wohngebäude ein Nießbrauchrecht auf Lebenszeit.

Bei den grünen Flächen (Nr. 2) handelt es sich um Betriebsvermögen, welches ebenfalls in der Obhut des Insolvenzverwalters liegt und somit Gegenstand des Zwangsversteigerungsverfahrens ist.

Bei der rosafarbenen Fläche (Nr. 1) handelt es sich um Betriebssondervermögen. Dieses liegt nicht in der Obhut des Insolvenzverwalters und ist zurzeit nicht Gegenstand des nächsten Zwangsversteigerungsverfahrens.

Bis auf die privaten Grundstücke (Nr. 4 und ein Drittel von Nr. 3) sind die übrigen Grundstücke mit Grundschulden von Kreditinstituten und einer lebenslangen Leibrente belastet.

Die Grundstücke der sich im Privatbesitz befindenden Flächen (Nr. 3 u. Nr. 4) gehören unterschiedlichen privaten Eigentümern.

Das gesamte Grundstück verfügt über drei in den Grundbüchern eingetragenen Überwegungsrechten:

- Überwegungsrecht A führt auf das Privatgrundstück von Walter Röhl.
- Überwegungsrecht B führt auf das im Privateigentum befindende Grundstück Nr. 4 (an der Aue). Dieses Überwegungsrecht ist mit 6 Meter Breite in den Grundbüchern eingetragen.
- Überwegungsrecht C führt auf das Gelände der Husumer Polizei

Die dicke schwarze Linie kennzeichnet den einzuhaltenden Bauabstand. In dieser Zeichnung wurde ein Bauabstand von 3 Metern gewählt. Hierbei handelt es sich um einen Minimalwert. Der einzuhaltende Bauabstand wird größer je höher gebaut wird. Entsprechend reduziert sich die zu bebauende Grundfläche.

Das weiße Sechseck(H) kennzeichnet den Heizungskeller, in dem sich die Zentralheizung befindet. Die entsprechenden weißen Linien stellen exemplarisch einen Ausschnitt der zentralen Versorgungsleitungen für das Betriebs- u. Wohngrundstück (Nr. 3) für Heizung, Wasser, Strom, Telefon dar, die ausgehend von dem Heizungskeller(H), zentral, alle sich auf den Grundstück befindenden Betriebs- und Wohneinheiten, mit entsprechenden Ressourcen versorgen. Das weiße Sechseck (T) kennzeichnet die zentralen Heizungstanks, der sich auf dem gesamten Grundstück befindenden Betriebs- und Wohneinheiten. Für das Wohngebäude besteht ein Versorgungsvertrag.

Beim Erwerb des Grundstückes (freihändiger Kauf oder durch Zwangsversteigerung) fallen für den Neuerwerber bei Neubau Abrisskosten in Höhe von ca. 200.000 € an. Weitere Aufwendungen müssen für die Beseitigung der Bodenkontamination aufgebracht werden. Das Gutachterbüro Dr. Ruck und Partner bewertet die Bodenkontamination wie folgt: „, Somit ergibt sich ein Gesamtwertabschlag aufgrund der Untergrundbeschaffenheit in Höhe von 151.000 € (vgl Gutachten > <http://www.hanmark.de/verfahren-11052.html>)

Ferner muss der Neuerwerber die Kosten für die Bergung und Entsorgung der alten Mineralöltanks tragen.

Im hinteren Bereich der Grundstücksfläche Nr. 1 ist eine Pfahlkonstruktion aufgrund des moorigen Untergrunds bei einem Neubau von Nöten.

Das Gelände um das ehemalige Autohaus in der Poggenburgstr. genießt noch Bestandsschutz bis 2013. Zuletzt wurden auf dem Grundstück u.a. ein Einzelhandel (Bekleidung) betrieben. Die Lackiererei (Fläche Nr.1) ist noch als Gewerbe angemeldet.

**Im folgendem werden konkrete Argumente** (unabhängig von den bestehenden Eigentumsverhältnissen) gegen eine reine Wohnungsbebauung und gegen die Aufgabe des Parkplatzes Danckwerthstraße angeführt.

1. Reine Wohnbebauung hochwertiger Eigentumswohnungen. Folge: langjähriger Angebotsüberhang aufgrund der Anzahl und Preisklasse der Wohnungen. Hinzu kommt eine zusätzliche Vermarktungerschwernis durch den geplanten Wohnungsbau (ca. 242 WE) durch die GEWOBA. Ebenso dürfte es schwer werden Schattenwohnungen an Wohlhabende zu vermarkten.
2. Teilbebauung streckt sich über viele Jahre hin. Ein 10 Jahresplan ist hierbei nicht ausgeschlossen.
3. Keine Unterstützung der heimischen Wirtschaft. Keine Schaffung von neuen langfristigen Arbeitsplätzen nach Baufertigstellung, da nur Privatwohnungen errichtet werden.
4. Kein Einkaufsmarkt! Im südlichen Husum und Umgebung daher weiterhin keine angemessene Nahversorgung für viele Gruppierungen wie:
  - a.) Bewohner/innen des südlichen Husum und Umgebung (z. B. Gewoba Nord e. G., viele ältere Menschen, siehe Tab.1)
  - b.) Berufspendler/innen, Berufsverkehr, Berufstätige
  - c.) Durchgangsverkehr, Tourist/inn/en, Berufsschüler/innen, Schüler/innen der HTS und TSS
  - d.) Bahnreisende
5. Gesundheit, Umwelt, Kaufkraft und Zeitressource werden durchs Autofahren überflüssigerweise weiter belastet, da am südlichen Stadtrand kaum zu Fuß und nur schwer per Fahrrad eingekauft werden kann.
6. Keine Berücksichtigung des demografischen Wandels:
  - a.) Ältere Mitbürger/innen müssen vorzeitig ihre Selbstständigkeit aufgeben, da die Nahversorgung fehlt und sie auf fremde Dienstleistungen angewiesen sind.
7. Keine Wohnungen im günstigen Preissegment in Innenstadtnähe
8. Keine Schließung der Straßenfront Poggenburgstraße und keine Bebauung am Austieg mit den Folgen:
  - a.) Keine Beseitigung der architektonischen Brüche der 60/70 Jahre
  - b.) Keine Aufnahme der gewachsenen Strukturen
  - c.) Keine Wegrandbebauung am Austieg

## **9. Parkplatz Danckwerthstraße muss für den Bau von Luxuswohnungen weichen mit den Folgen:**

- a.) Keine ausreichende Parkplatzkapazität im direkten Stadtkern. Auch die Marktbeschicker/innen hätten mit ihren großen Fahrzeugen keine geeigneten Parkmöglichkeiten.
- b.) Für die Mitarbeiter/innen und Besucher/innen folgender Institutionen entsteht bedingt durch die größere Entfernung des Parkhauses ein erheblicher Mehraufwand an Kosten und Zeit:
  - ba.) Museum, Bücherei, Ärzte, Zahnärzte
  - bb.) Finanzamt, Schulen, Geschäfte der Innenstadt.
- c.) Kaufkraft wird dem Husumer Stadtkern entzogen, da die Konsument/inn/en nicht bereit sind, die Einkaufstaschen beliebig weit zu tragen. Konsumenten werden bevorzugt andere Städte oder Gebiete zum Kaufen in Anspruch nehmen, die in Summe ein attraktiveres Gesamtpaket für den Konsumenten darstellen.
- d.) Eine Parkfläche wird geopfert, um an einem anderen Ort eine neue Parkfläche zu errichten. Hierdurch werden Umwelt und Kapital suboptimal genutzt.
- e.) Verschwendung von öffentlichen Geldern für den Parkplatzneubau durch die Stadt: Die für das Parkhaus verwendeten Gelder werden zum Teil aus einem EU-Subventionsetat und zum Teil aus dem Konjunkturpaket 2 der Bundesregierung stammen.
- f.) Die Folgekosten zum Betreiben und den Unterhalt eines Parkhauses werden den städtischen Haushalt zusätzlich belasten.

# Die Notwendigkeit einer angemessenen neuen Planungs- und Diskussionskultur (Kap 5.)

## Schlussbetrachtung:

Die Inhalte der UPLA Protokolle und Gespräche mit Politikern waren ausschlaggebend dafür, dass die Bürgerbewegung die Original Dokumente:

- Zukunftskonferenz „*Husum 2030 nimmt Kurs*“ inkl. der Anschlussergebnisse der Arbeitskreise
- Stadtentwicklungskonzept inkl. der Anschlussergebnisse der Arbeitskreise
- Einzelhandelszentrenkonzept

in Kurzversion (angelehnt an die Problematik der Poggenburgstr) zusammengefasst hat.

Die Bürgerbewegung Husum erhofft konstruktiv dazu beigetragen zu haben, mögliche Informationsdefizite zu beheben. Wer kann schon über 550 Seiten Konzeptdschungel permanent parat haben und diese dann korrekt in die entsprechenden Kontexte einordnen, wenn neben Arbeit und Familie noch 10 –15 weitere derart umfangreiche gelagerte Themen politisch beschieden werden müssen.

Durch die Kurzversion erhofft sich die Bürgerbewegung ein Gegenmittel bezüglich der Informationsüberflutung und Untransparenz zur Verfügung stellen zu können, damit u.a. der elementare Grundgedanke „einer angemessenen Bürgerbeteiligung im politischen Entscheidungsprozess“ der Dokumente Zukunftskonferenz (+ Arbeitsgruppen), Stadtentwicklungskonzept (+Arbeitsgruppen) auch umgesetzt werden kann. Tolle Ergebnisse erzielten die Teilnehmer der Zukunftskonferenz. Ebenso gilt es die Ergebnisse für die Folgearbeitsgruppen (Zukunftskonferenz und Stadtentwicklungskonzept) zu würdigen.

Die meisten dieser Bürgerforderungen finden sich im Bürgerkonzept Biastoch wieder. ([vgl. hierzu auch Ergebnisse der Arbeitsgruppen/ SEK](#)). Ebenso decken sich diese Forderungen mit den (schon über 2074) abgegebenen Bürgerstimmen, die sich für das Bürgerkonzept Biastoch aussprechen. Wir bitten die Politiker um ein Überdenken der Entscheidung und einen Dialog mit den Bürgern in dieser Angelegenheit.

Es macht wenig Sinn, den gesunden Menschenverstand der Bürger mit Konzepten zu begegnen, an derer Erstellung er nicht beteiligt war. Die Menschen vor Ort müssen sich letztendlich mit den Rahmenbedingungen der Konzepte arrangieren. Gemäß den Aussagen der Verwaltung baut das Einzelhandelsentwicklungskonzept auf den Ergebnissen der Zukunftskonferenz und des Stadtentwicklungskonzeptes auf. Dies sehen wir nicht so.

Die Bürgerbewegung veranlasste eine Analyse hinsichtlich der Zukunftstauglichkeit und Abgestimmtheit des Einzelhandelszentrenkonzepts mit den Ergebnissen der Zukunftskonferenz und des Stadtentwicklungskonzepts. Weiter wurden der Konzeptaufbau inkl. der Datenmodelle und -erhebungen methodisch bewertet. Ferner wurden die Auswirkungen auf den Wettbewerb durch das Einzelhandelszentrenkonzept untersucht. Zum Schluss der Analyse wurde die Entscheidungsstruktur bei der Erstellung des Einzelhandelszentrenkonzepts sowie die Entscheidungsstruktur der Beschlussfassung in der Angelegenheit Poggenburgstr begutachtet.

Die Analyse umfasst 106 Seiten. Es würde im Augenblick wenig Sinn machen, diese Analyse zu veröffentlichen. Die Fronten würden sich nur noch mehr weiter erhärten. An dieser Stelle sei nur angemerkt, dass das EHZK gemäß den Nachforschungen nicht unter der Beteiligung von Bürgern für die Bürger erstellt wurde. Ebenso ist das Einzelhandelszentrenkonzept aus unserer Sicht nicht wie die Empfehlung der Zukunftskonferenz und das Stadtentwicklungskonzept auf Wachstum und Wandel ausgerichtet.

Das Einzelhandelszentrenkonzept setzt auf eine konsequente Bestandwahrung. Wenn es um Wirtschaft geht, dann geht es auch immer um Bürger, potentielle Unternehmer und Vertreter von den Umlandgemeinden. Diese auszugrenzen, bedeutet immer einen Rückschritt statt Innovation, aufgrund der hierbei bestehenden Nicht-Nutzung von Potentialen, die eine Perspektivenvielfalt bietet, wenn es um einen notwendigen gesellschaftlichen Wandel geht. Jegliches weitere Gegeneinander führt unweigerlich dazu, dass durch Bürgerbegehren und –entscheide, Klageverfahren im B-Planverfahren oder Nichteinigung mit Privateigentümern noch mehr kostbare Zeit verstreicht.

Jeglicher weiterer Zeitverlust führt zu weiteren Einschnitten in die Lebensqualität der Gesellschaft, Nichtnutzung von potentiellen Arbeitsplätzen sowie weiteren Wettbewerbsnachteilen gegenüber anderen Regionen. Letztendlich bleibt so auch das Eingangstor zum südlichen Husum weiterhin ein Schandfleck.

Für das Grundvertrauen der Bürger in Politik und Verwaltung sind faire und transparente Verfahren elementar. Vier folgende Auszüge aus einem Analysebericht des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes i.V.m der Poggenburgstr. sollen verdeutlichen warum der Bürger das Verfahren um die Poggenburgstr. bisher nicht als fair und transparent wahrnehmen kann.

1. Verwunderlich dabei ist auch die Art und Weise, wie der Bürgermeister und der Bauamtsleiter der Stadt Husum auf die Genehmigungsanfrage der BTI Gruppe reagiert haben. Erstmals schlug die BTI Gruppe dem Bauamtsleiter ihr Projekt am 27.07.2007 vor. Am 06.12.2007 wurde das Projekt dem Hauptausschuss vorgestellt. Kurz nach der Verabschiedung des EHZK (13.03.2008) durch das Stadtverordnetenkollegium erhielt die BTI Gruppe vom Bürgermeister folgende Absage:

*„Das Stadtverordnetenkollegium hat in seiner Sitzung am 13.03.2008 im Zusammenhang mit dem EHZK beschlossen, das Grundstück Poggenburgstr. 3 nicht als Sonderstandort für den Einzelhandel auszuweisen. In der Konsequenz bedeutet dieser Beschluss, dass Ihre Projektidee, die Sie im Hauptausschuss am 06.12.2007 vorgestellt haben, nicht zur Ausführung kommen kann“.*

*Bereits am 10.07.2007 (3. Sitzung des Arbeitskreises Einzelhandel) wurde das EHZK erstmalig im Ganzen intern vorgestellt. Die Informationen über die wesentlichen Grundzüge des EHZK hätten somit genutzt werden können, der BTI Gruppe frühzeitig mitzuteilen, was aller Voraussicht nach zukünftig genehmigt werden kann. Bei der Projektvorstellung vor dem Hauptausschuss war die BTI Gruppe daher bereits schon im Vorwege aufgrund des Informationsdefizits chancenlos. Dieser Vorfall kann als sehr unglücklich und nicht rational nachvollziehbar angesehen werden. Selbst nach der offiziellen Verabschiedung des EHZK bekam der Investor lediglich eine Absage in Form eines Zweizeilers übermittelt. Es wurde kein Schritt dahingehend unternommen, Alternativen mit der BTI Gruppe zu erarbeiten. Das gleiche Schicksal ereilte auch eine andere Investorengruppe, die ebenfalls auf dem Gelände um die Poggenburgstraße ein entsprechendes Vorhaben zu realisieren, beabsichtigte. Dieser Umgang ist, gerade im Hinblick auf ein investorenfreundliches Klima, zwecks Schaffung und Sicherung neuer Arbeitsplätze, nicht nachvollziehbar.*

2. Am 22 Januar 2009 legt der Bürgermeister dem Umwelt- und Planungsausschuss einen Beschlussvorschlag vor, in dem es heißt: „das in der Sitzung vorgestellte und abgestimmte Nutzungskonzept für den B-Plan 60, Poggenburgstraße, als Grundlage für die weitere Entwicklung des Bebauungsplanes zu verwenden.“ Hier ein Ausschnitt der Begründung: „Über die zukünftige Entwicklung des Bereichs sind bereits mit verschiedenen Investoren Gespräche geführt, sowie verschiedenste städtebauliche Konzepte vorgestellt und diskutiert worden. Vor dem Hintergrund des anstehenden Zwangsversteigerungstermins ist es nunmehr erforderlich, für das Gebiet ein Nutzungskonzept verbindlich zu beschließen.“  
 Sehr verwunderlich ist die Tatsache, dass sich das Nutzungskonzept 1 zu 1 mit dem Konzept des Kieler Investors deckte. Herr Tannen hat den anderen Investoren keinerlei Informationen über den Inhalt des Nutzungskonzepts, welches aus seiner Feder stammte, der Fairness halber im Vorwege mitgeteilt. Es scheint so, dass durch diese Vorgehensweise die anderen Investoren daran gehindert werden sollten, am Zwangsversteigerungstermin teilzunehmen. Kurz vor dem Zwangsversteigerungstermin ein Nutzungskonzept aufzustellen, welches sich sehr stark von den Konzepten der anderen Investoren unterscheidet, sich jedoch zu 100 % mit dem des gut bekannten Verhandlungspartners deckt, hinterlässt einen faden Beigeschmack.
3. Auszug aus dem UPLA Protokoll vom 4 Februar 2009: - „Während der anschließenden Diskussion plädiert Herr Mordhorst dafür, dass in dem Gebiet Einzelhandel zur Nahversorgung von Rödemis vorgesehen wird. Herr Tannen stellt hierzu klar, dass das kürzlich vom Stadtverordnetenkollegium beschlossene Einzelhandelsnutzungskonzept an dieser Stelle Einzelhandel ausschließt. Die Verwaltung sieht sich bei der Aufstellung des Bebauungsplanes an dieses Konzept gebunden und hat deshalb keine Flächen für Einzelhandel hier vorgesehen. Herr Mordhorst kritisiert weiter, dass lediglich das Konzept eines Investors vorgestellt wird. Seinem Wissen nach existiert ein zweites Konzept. Herr Tannen stellt hierzu klar, dass dieses Einzelhandel beinhaltet und wie er schon soeben ausgeführt hat, aus diesem Grund aus Sicht der Verwaltung hier nicht umsetzbar ist“.
4. Im Weiteren wandte sich im Oktober 2009 ein weiterer Investor an den Husumer Bauamtsleiter. Dieser Investor wurde mit dem kurzen und informationslosen Hinweis, dass man das Grundstück bereits fest verplant habe regelrecht vom Bauamtsleiter „abgefertigt“.

Diese vier Sachverhalte und das hartnäckige Gerücht, dass sich Stadtverwaltung und die Kreispolitik, angeblich bei einer nicht öffentlichen Sitzung, bereits auf einen Investor für das gesamte Grundstück Poggenburgstr. und Gesundheitsamt festgelegt haben, sind Indizien für die „einseitige“ Vorgehensweise in dem bisherigen Verfahren um die Poggenburgstr. (siehe hierzu Internetseite/ [Zusammenhänge](#)). Es sollte nicht verwundern, dass zwischen dem Auszug (2) und der gerade aufgeführten Information eine Parallele zu sehen ist, da der nächste Versteigerungstermin für das Grundstück um die Poggenburgstr. kurz vor der Tür steht (9. Februar 2010).

Es ist endlich an der Zeit, der Forderung einer neuen Planungs – und Diskussionskultur, wie es u.a. das Stadtentwicklungskonzept und die Husumer Zukunftskonferenz richtigerweise vorsieht, nachzukommen.



*Die Bürgerbewegung würde es begrüßen, wenn alle Beteiligten sich an einen Tisch setzten und hierbei vordergründig die Werte und Wünsche der Bürger betrachteten. Im Anschluss bietet es sich an, die Gemeinsamkeiten aller Beteiligten zu benennen.*

Die strittigen Punkte gilt es im Anschluss sachlich zu klären. Hierbei sollte darauf abgezielt werden, Kompromisse herbeizuführen, die durch ein Farbspektrum zwischen Schwarz und Weiß gekennzeichnet sind. Alle Beteiligten müssen sich bewusst darüber sein, dass eine reine Wohnbebauung für mindestens 60 Jahre Bestand haben wird. In dieser Zeit sind keine Korrekturen mehr möglich.

*Fehler, welche heute nicht erkannt werden, sind in der Zukunft dann nicht mehr abänderbar. Möglichkeiten, die aufgegeben werden, können keinen positiven Einfluss auf die Innenstadtentwicklung mehr bewirken.*

Wir bitten die Politiker sich in den Lebensalltag von Älteren, jungen Familien oder Menschen mit einer schlechten Grundversorgung hineinzusetzen. Hiernach dürfte es nicht schwer fallen, den Wünschen der Bürger Gehör zu schenken. Auch sollte hierbei noch einmal die Verantwortung, welche wir der nächsten Generation gegenüber haben, überprüft werden. Der demokratische Konsens lebt von der Fähigkeit differenzierterer Betrachtung und der damit einhergehenden Kompromissfähigkeit, auch wenn dies in polarisierenden Debatten oft unkenntlich wird. Totalitäre Systeme hingegen neigen zur Spaltung und damit zu einem „Wir-und die Anderen –Denken“. Die nachhaltige Kooperation muss die starren und eingefahrenen Strukturen beseitigen, damit die immer stärker werdende Anzahl von Problemen, die sich nur gemeinsam und weitsichtig lösen lassen auch zukünftig gelöst werden können. Es ist an der Zeit, Rahmenbedingungen für den zukünftigen von der Mehrheit der Bürger gewünschten Lebensraum, wie auch die Gewährleistung von fairen und gleichberechtigten Voraussetzungen, für die am Projekt interessierten Investoren, zu schaffen. Wir sind es uns und den Folgegenerationen schuldig.

**Am Unrecht ist nicht nur der schuld, der es begeht, sondern auch der, der es nicht verhindert. (Erich Kästner)**

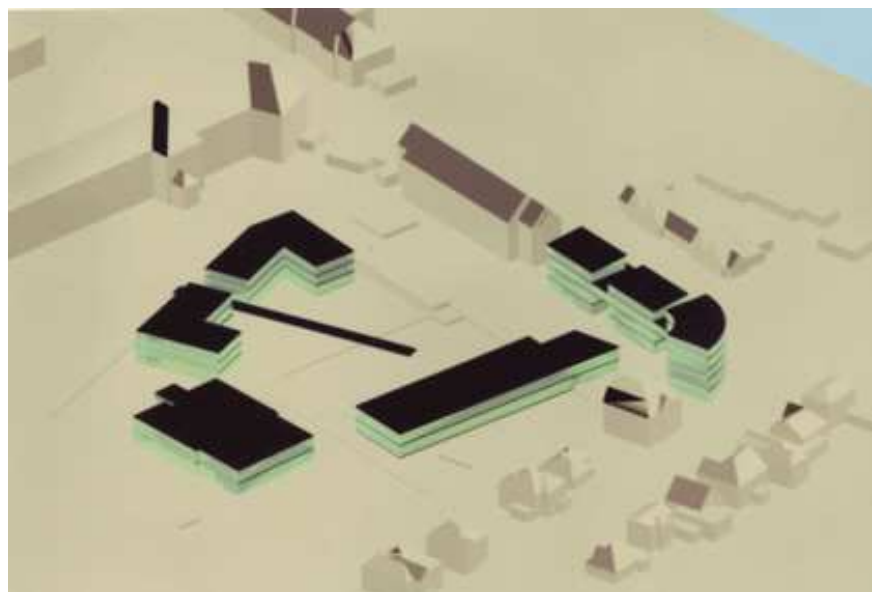
Weitere Informationen zu diesem Thema und alles Rund um die Bürgerbewegung Husum finden Sie unter:

**[www.bürgerbewegung-husum.de](http://www.bürgerbewegung-husum.de)**

*Initiativen forschen nach &  
BürgerInnen bewegen gemeinsam etwas*

**Die folgende letzte Seite zeigt wozu Gemeinsamkeit im Stande ist**





Helfen Sie uns und Ihnen! Vielen Dank.  
Ihre Bürgerbewegung Husum – Ralf Osnabrügge

