

Stadt Schwerte  
Stadtplanung  
Postfach 1729  
58212 Schwerte

Gruppe Schwerte-  
Holzwickede-Fröndenberg  
Frank Weissenberg

Fon 02304 / 83 01 90  
Fax 03221 / 1263 417

frank.weissenberg@bund.net  
www.bund-schwerte.de

## **Gemeinsame Stellungnahme von BUND und VCD zur geplanten 2. Änderung des FNP sowie zum B-Plan 175 „Bahnhofsumfeld“**

08.11.2009

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum o.g. Entwurf nehmen wir wie folgt Stellung und bitten um die Berücksichtigung der genannten Punkte bei der weiteren Verfahrensbearbeitung.

Wir haben uns im Nachfolgenden dabei an der Struktur der Begründung zum B-Plan-Entwurf orientiert.

### **Entwicklungsziele**

Als Entwicklungsziele werden unter Kap. 1.2 gestalterische und funktionelle Aufwertung des Bahnhofsumfeldes, Schaffung eines Verlagerungs- und Ergänzungsstandortes für den Einzelhandel, Neuorganisation des Busbahnhofs und des öffentlichen Verkehrs sowie Berücksichtigung der geplanten Westtangente genannt.

Positiv zu bewerten ist die, gegenüber des bisherigen Entwurfs (Januar 2008), größere Flächenbereitstellung für die Funktion als Nahverkehrsknotenpunkt, die eigentlich zu erwartende Zielsetzung eines Bahnhofsvorplatzes. Dennoch ist gegenüber dem heutigen Zustand weniger Fläche dieser Funktion zugeordnet.

Zur Stärkung des ÖPNV-Knotenpunktes gehört zwangsläufig als Zielsetzung auch die Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit, da nach wie vor ein erheblicher Teil der Fahrgäste den Bahnhof zu Fuß erreichen. Des weiteren sollte als Zielsetzung die Fahrraderreichbarkeit festgeschrieben werden.

Insbesondere aus der gewünschten Ansiedlung des Einzelhandels ergibt sich ein erheblicher zusätzlicher Flächenbedarf. Gemäß der Flächenbilanz unter Kap. 12 entfällt somit sogar mehr Fläche auf den Einzelhandel (ca. 12.800 m<sup>2</sup>) als auf den Bahnhofsvorplatz (ZOB mit zugehöriger Verkehrsfläche auf ca. 12.100 m<sup>2</sup>). Ein weiterer Flächenverbrauch resultiert aus der Neugestaltung der Ladestraßenzufahrt, die neben der Zufahrt zum Einzelhandel eine Vorbereitung auf die diskutierte Westtangente sein soll.

Allerdings sollte man an dieser Stelle die reduzierten Realisierungschancen der Westtangente, die sich für den Fall einer Realisierung der Hoesch Westerweiterung ergeben würde, berücksichtigen (siehe hierzu auch die u.g. Anmerkungen zu Kap. 16.4).

Dieser zusätzliche Flächenverbrauch soll laut Entwurf überwiegend unter Zuhilfenahme der Brachfläche der ehemaligen „Wilhelmshütte“ realisiert werden. Der Rest soll der heutigen Nutzung als Park & Ride entzogen werden.

## **Bisheriges Bauleitplanverfahren**

Der Rückzug des potentiellen Investors hat nach den Ausführungen unter Kap. 2 dazu geführt, dass die Planung unter Beibehaltung der Zielsetzungen generell überarbeitet wurde. Positiv zu bewerten ist der Verzicht auf die Einbeziehung der Fläche „Look'sche Wiese“ für die Errichtung eines Parkhauses. Den damaligen Bedenken bezüglich einer daraus resultierenden Verschlechterung der Verkehrssituation ist argumentativ gefolgt worden.

## **Flächenbilanz**

Unter Kap. 12 sind nur die Flächenbedarfe der Planung aufgeführt. Eine Bilanzierung der heutigen Nutzung ist nicht vermerkt. Somit ist ein Vergleich, z.B. für die Abwägung hinsichtlich anderer Ansprüche und Alternativplanungen, nicht möglich.

## **Verkehrsanbindung**

In den Ausführungen in Kap. 5.2 wird die überörtliche Bedeutung der Verkehrsströme zwischen der A1 / Dortmund und Hagen hervorgehoben, die zur Zeit über Karl-Gerharts- und Beckestraße fließen.

Das daraus resultierende Konfliktpotential bei der Neugestaltung des Verkehrsknotenpunktes wurde von den Planungsträgern erkannt. Bereits in der alten Planung (2008) wurde die hohe Verkehrsbelastung und die sich damit ergebenden Einschränkungen um Verkehrsfluss und ein Gebot zusätzliche Verkehre soweit möglich zu vermeiden thematisiert.

Unter Kap. 7.2 (Maß der baulichen Nutzung) wird u.a. die Beschränkung der vorgesehenen Verkaufsfläche mit der notwendigen Begrenzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens begründet. Zitat: „Die vorhandenen Knotenpunkte Bahnhofstraße/Beckestraße/Karl-Gerharts-Straße und besonders der Knotenpunkt Hörderstraße/Karl-Gerharts-Straße sind bereits heute stark frequentiert und sollen nicht noch mit zusätzlichen Verkehrsmengen belastet werden.“

Unter Kap. 8.4 wird u.a. weiter ausgeführt: „Die signalisierte Einmündung Beckestraße / Ladestraße indes wird durch die Maßnahmen und Verkehrsumlegungen des Planfalles 2015, die sich an der absoluten zu erwartenden Obergrenze bewegen, mit weiteren ca. 400 Kfz/h belastet, wodurch insbesondere die Abbiegeströme von einer guten in eine noch ausreichende Bewertung abfallen“.

Als Fazit wird festgestellt, dass in der Spitzenstunde „an den signalisierten Knotenpunkten die maßgebenden Verkehrsströme mit Sättigungsgraden von bis zu 95 % nahezu voll ausgelastet sind“.

Die Ursache des zusätzlichen Verkehrs ist laut Kap. 8.2 in den „Verkehrsverschiebungen“ begründet: „Gleichwohl wird festgestellt, dass mit dem Verkehrsaufkommen des Einzelhandelsstandortes eine Minderung der Qualität des Verkehrsablaufs verbunden ist“.

Zur teilweisen Kompensation der verkehrlichen Mehrbelastung soll es zu einem „Wegfall der Fahrbeziehung von der Karl-Gerharts-Straße in die Innenstadt und dem dadurch modifizierten Spurangebot“ kommen.

Der Entfall der Linksabbiegespur und die Schaffung einer separaten Rechtsabbiegespur führt zu einer Vergrößerung des vorhandenen Versatzes der Geradeausspur in Richtung Ladestraße / Beckestraße. Bereits im vorangegangenen Verfahren (2008) wurde in der Bürgersammlung von Seiten des BUND auf diese Problematik, insbesondere hinsichtlich der Passierbarkeit für den Schwerlastverkehr, verwiesen. Insgesamt ist der Verkehrsführung für den Hauptverkehrsstrom (Hagen – Dortmund, s.o.) im Bereich des Bahnhofs alles andere als ideal.

Die als Grundlage für den Bebauungsplan erstellte Verkehrsuntersuchung dient ganz offensichtlich als Rechtfertigung für die vorgesehene Größe der Einzelhandelsansiedlungen. Sämtliche heute vorhandenen Kfz-Verkehrsflächen, insbesondere am schon heute problematischen Knoten Karl-Gerharts-Straße / Bahnhofstraße bleiben auch künftig dem Kfz-Verkehr vorbehalten, eine Umverteilung zugunsten von Fuß- und Radverkehr wird nicht in Betracht gezogen, obwohl dies dringend geboten wäre.

Die in den Anlagen des vorgenannten Gutachtens dargestellten Wartezeiten für Fußgänger von bis zu 77 Sek. belegen eine mangelhafte Verkehrsqualität für Fußgänger; so gelten Wartezeiten von mehr als 60 Sek. als

Warnhinweis, dass an diesen Fußgängerquerungen mit deutlich gesteigerten „Rotgängern“ zu rechnen sein wird. Dies ist vor dem Hintergrund, dass diesen Knoten zahlreiche eilige Passanten (zum Zug, zur Schule) queren müssen, nicht akzeptabel. Die im Gutachten vorgenommene Qualitätsbeurteilung ist allein aus Kfz-Sicht vorgenommen worden.

## **Rad- und Fußwegeverbindungen**

Verkannt wird in der vorliegenden Begründung zum Bebauungsplan die Bedeutung des Verkehrsknotens für den Fuß- und Radverkehr. Vor allem die Achsen Holzener Weg / Bahnhofstraße sowie Karl-Gerharts-Straße / Beckestraße sind wichtige Schulwegverbindungen.

Aus umweltpolitischer Sicht ist deshalb die Aufwertung der Fuß- und Radwegeverbindungen unbedingt nötig. Allein die prognostizierte Erhöhung des Kfz-Verkehrs – resultierend aus der Ansiedlung von Aldi und Rewe – führt zu einer Verschlechterung der Situation für Fußgänger und Radfahrer. Dies wird mit Hinweis auf die „stark trennende Wirkung“ der Karl-Gerharts-Straße auch durchaus richtig eingeschätzt.

Im Kap. 5.2 wird jedoch auf die angeblich geringe Bedeutung des innerstädtischen Radverkehrs hingewiesen, diese Einschätzung kann so nicht stehen bleiben, es ist u.E. eine deutliche Fehleinschätzung. Folgerichtig aber werden die Belange des Radverkehrs – wie in der vorhergehenden Planung schon – erneut faktisch nicht berücksichtigt.

Wie fehlerhaft diese Einschätzung ist, wird insbesondere am Umstand deutlich, dass man zeitgleich eine bewachte Radstation im Bahnhof einrichten sowie die vorhandenen Fahrradboxen südwestlich des Haupteingangs weiter nutzen will, um so für die Langzeitparker ein richtiges und angemessenes Angebot bereitzuhalten. Dagegen fehlen aber die heute zahlreich vorhandenen unbewachten Fahrradkurzzeitabstellplätze. Während für den Kfz-Verkehr hierfür 18 Plätze (allerdings keine Behindertenplätze) vorgesehen werden, lassen sich analoge Festsetzungen zugunsten des Radverkehrs nirgends finden. Hier muss dringend nachgebessert werden.

Das gleiche gilt auch für den Bereich der Einzelhandelsansiedlung. Auch dort ist das Thema „Fahrradabstellmöglichkeit“ gänzlich übersehen worden. Die Kunden werden aber nicht nur mit dem Auto kommen. Von daher sollten bei Aldi ca. 10 und bei Rewe ca. 25 geeignete Abstellmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zu den Eingängen gefordert werden.

Grundsätzlich müssen die oben genannten Achsen mit durchgehenden Radverkehrsanlagen ausgestattet werden. Dies ist vor dem Hintergrund der hohen Bedeutung für den Schülerverkehr (Holzener Weg / Bahnhofstraße) sowie im Hinblick auf die geplante Weiterführung der Ladestraße als Westtangente nach Wandhofen dringend geboten (Karl-Gerharts-Straße / Beckestraße / Ladestraße). Bei der Einplanung der Radverkehrsanlagen – vorzugsweise in Form von Radstreifen – sind auch die Abbiegemöglichkeiten zu berücksichtigen, dies sollten zweckdienlicher Weise in Form der „aufgeblasenen Radstreifen“ (wie in der Wittekindstraße) erfolgen.

Für den Fußgängerverkehr sind ebenfalls mehrere Verbesserungen erforderlich. So ist zum einen – wie schon erwähnt – die Signalisierung am Knoten Bahnhofstraße / Karl-Gerharts-Straße unbedingt fußgängerfreundlich zu überarbeiten, die max. Wartezeiten dürfen 60 Sek. nicht überschreiten. Östlich des Knotens (vor Bäckerei „Becker“) sind zudem die viel zu schmalen Gehwege zu Lasten der Kfz-Flächen zu verbreitern.

Des Weiteren fehlt eine geeignete Verbindung von der südlichen Beckestraße (Seniorenheim) direkt zum Bahnhofeingang. Die vorgesehenen Querungen südlich und westlich der Einmündung der Ladestraße können nicht als ausreichend eingestuft werden, notwendig ist eine weitere Querungshilfe zwischen Ladestraße und Zufahrt ZOB. Und nicht zuletzt sollte auch in Höhe der Look'schen Wiese auf der Bahnhofstraße eine Querungshilfe eingeplant werden, um auch hier eine gesicherte und umwegfreie Verbindung anzubieten.

## **Busverkehr**

Die Anordnung des künftigen zentralen Omnibus-Bahnhofs (ZOB) in unmittelbarer Nähe zum Eingang des Bahnhofs ist richtig und angemessen. Auch die vorgesehenen Fußgängerquerungen sind richtig positioniert, von daher stellt die neue Konzeption einen deutlichen Schritt in die richtige Richtung („Stärkung des ÖPNV“)

dar. Das gleiche gilt für die mit Hilfe einer Lichtsignalanlage gesicherte Ausfahrtmöglichkeit. Allerdings ist der damit verbundene Verlust von zahlreichen großkronigen alten Bäumen sehr schmerzhaft. Hier sollte in der Feinplanung noch einmal intensiv überprüft werden, ob durch kleinräumige Verschiebungen nicht zumindest ein Teil dieser wunderschönen Bäume erhalten werden kann. (Das gleiche gilt für den angrenzenden Park-~~Et~~-Ride-Platz).

Des Weiteren bleiben – trotz der Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben – dennoch einige Punkte unklar bzw. verbesserungsfähig.

So haben sieben von zehn Buslinien ihren Endpunkt am ZOB und folglich verbringen die Fahrer/innen dort ihre Pause. Derzeit findet dies abseits der Abfahrtspunkte statt, dies soll anscheinend geändert werden, denn separate Ruheplätze sind nicht vorgesehen. Weiterhin fehlt eine Toilettenanlage, sowohl für die Fahrer/innen als auch für die Fahrgäste bzw. für die allgemeine Öffentlichkeit. Möglicherweise können diese auch im Bahnhofsgebäude (wieder) eingerichtet werden.

Gegenüber früheren Entwürfen weist der Gestaltungsplan keine Überdachung mehr auf, dies ist im Hinblick auf den notwendigen Wetterschutz aber unabdingbar, zumindest für die Hauptinsel.

Die Linie C 31 (und auch T 39) müssen auf dem Weg von der Innenstadt Richtung Holzen den problematischen Knoten Bahnhofstraße / Karl-Gerharts-Straße zweimal als Linksabbieger passieren. Hier wäre zu überlegen, ob eine Haltestelle in Höhe Haus-Nr. 36 (in Verbindung mit der o.g. Fußgängerquerung) nicht eine günstigere Lösung bieten könnte. Die Richtungshaltestelle Stadtmitte könnte dann ebenfalls am Fahrbahnrand in Höhe der Kurzzeitstellplätze angeordnet werden, die Schleifenfahrt erübrigte sich.

## **Altlasten**

Unter Kap. 9 und 10 wird auf mehrere Altlastenvorkommen im Bereich der ehemaligen „Wilhelmshütte“ sowie dem heutigen ZOB hingewiesen. „Auf den im Bebauungsplan mit (1) bis (3) gekennzeichneten Flächen dürfen ohne Zustimmung der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Unna keine Eingriffe in den Untergrund oder Erdarbeiten durchgeführt werden“. Nähere Einzelheiten und eine Gefährdungsbeurteilung finden sich im Umweltbericht (s.u.) .

## **Immissionsschutz Lärm**

Als Bemessungsgrundlage ist unter Kap. 11.2 die Seniorenwohnanlage Beckestraße Ecke Ladestraße ausgewählt worden. Laut Gutachten soll im 4. OG aufgrund der Einzelhandelsansiedlung sich eine Schallimmission (Beurteilungspegel) von 41 dB(A) tagsüber und 39 dB(A) in der Nacht ergeben.

Nähere Einzelheiten zur Ausführung der geplanten Bebauung finden sich hier nicht. Aussagen über die zu erwartende Reflexionswirkung der Fassaden, wie Sie beispielsweise bei der Altplanung (2008) aufgrund der schallharten Glasfassade relevant gewesen wäre, sind ebenfalls nicht vorhanden. Einzig eine erwartete Abschirmwirkung durch den Baukörper wurden begünstigend berücksichtigt.

Befremdlich wirkt der Vergleich der o.g. Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten nach der TA Lärm. Bezogen auf die Werte eines „Reinen Wohngebietes“ wäre zumindest hinsichtlich des Tageswertes der Beurteilungspegel von 50 dB(A) um rund 10 dB(A) unterschritten.

Dass bei diesem Bezug der (wichtigere) Nachtwert von 35 dB(A) gleichzeitig um 4 dB(A) überschritten würde, wird nicht angesprochen. Außerdem gelten nach TA Lärm für Pflegeheime niedrigere Beurteilungspegel nach Buchstabe f) von 45 dB(A) bzw. 35 dB(A) nachts. Die Aussage, dass die „Geräuschbelastung bei der östlich anschließenden Seniorenwohnanlage“ „erheblich unter den anzusetzenden Immissionsrichtwerten“ liegt, ist zumindest für den Nachtwert (herangezogener Beurteilungspegel allgemeines Wohngebiet Nacht 40 dB(A)) nicht angemessen.

Wie bei den Flächenbilanzen fehlen auch hier Angaben zur jetzigen Situation. Ein Vergleich bzw. eine Beurteilung der Verschlechterung ist somit nicht möglich.

## **Teil B – Umweltbericht**

### **16.1.3 Schutzgut Mensch - Immissionsschutz Lärm**

Auf Grundlage von Geräuschimmissionsuntersuchungen aus den Jahren 1993/1994 kommt der Entwurfsverfasser (Fa. Pesch und Partner aus Herdecke) zu der Annahme:

„Die Geräuschimmissionen durch den Schienenverkehr, durch den Zentralen Omnibusbahnhof, durch Parkvorgänge im Nahbereich des Bahnhofs sowie durch die Gewerbebetriebe sind gegenüber den straßenverkehrsbedingten Schallimmissionen untergeordnet.“

Und dies obwohl die Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes aus dem Jahr 2008 für den Planbereich (siehe Anlage) für die Nachtstunden Werte, bezogen auf den Standort der vorgenannten Seniorenanlage, zwischen 60 und 65 dB(A) allein aufgrund der Bahnstrecke ausweist. Für den Planbereich selbst werden aufgrund der Nähe zur Bahnlinie noch höhere Belastungen angegeben.

Eine Aussage zur Anwendung der Umgebungslärmrichtlinie sowie eine entsprechende Bewertung fehlen im Umweltbericht gänzlich. Es wird im Fazit zum Kap. 16.1.3 zwar auf die „relativ hohen Lärmvorbelastungen“ aufgrund der Verkehre (Kfz und Bahn) hingewiesen. Konkrete Werte hierzu finden sich jedoch nicht, ebenso sind lediglich Schutzmaßnahmen hinsichtlich der Seniorenwohnanlage für die von der geplanten Einzelhandelsansiedlung aufgeführt.

Zitat LANUV NRW: „Damit sich die Kommunen bei der Lärmaktionsplanung zunächst auf die hoch belasteten Lärmbrennpunkte konzentrieren können, hat das Umweltministerium NRW einheitliche Auslösewerte in Höhe von 70/60 dB(A) tags/nachts per [Erlass zur Lärmaktionsplanung](#) (Rd.Erl. des MUNLV - V-5 - 8820.4.1 v. 7.2.2008) festgelegt“. Für die Stadt Schwerte wurden bisher noch keine konkreten Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung veröffentlicht. Dennoch wären hier aufgrund der Überschreitung der Auslösewerte durch die Bahnlinie entsprechende Maßnahmen vorzunehmen bzw. die Planung anzupassen.

Konkrete Aussagen zu etwaigen Zusatzbelastungen resultierend aus der Umgestaltung der Park&Ride-Verkehre und der zusätzlich erwarteten Verkehrsbewegungen (Westtangente, Einzelandel) aus den nicht abgeschirmten Bereichen fehlen ebenfalls. Die Betrachtung ist im Umfang unzureichend und lässt eine vernünftige Bewertung der Lärmsituation auf Grundlage des Umweltberichtes nicht zu.

Es sei in diesen Zusammenhang insbesondere auf den geplanten Entfall des kompletten Baumbestandes auf dem Bahnhofsvorplatz verwiesen. Bekanntlich wirkt eine Eingrünung, und hier mit bereits ausgewachsenen großkronigen Bäumen, bei gleichem Schalldruckpegel bezogen auf die Störwirkung mindernd.

### **16.1.3 Schutzgut Mensch - Luftqualität**

Hier wird einzig auf die Datenbasis der etwa 2 km in Windrichtung entfernt liegenden LUQS-Station (Nähe Rathaus II) verwiesen sowie die nicht näher spezifizierte Hintergrundbelastung aus Industrie und Gewerbe.

Angaben / Prognosen beispielsweise zu erwartenden Feinstaubbelastung durch LKW-Verkehr bei einem etwaigen Bau der Westtangente fehlen. Dies obwohl zeitgleich der Bau eines integrierten Hüttenstahlwerkes (Westerweiterung Hoesch Schwerter Profile) geplant wird, bei dem mit einem LKW-Aufkommen von 130 Fahrzeugen pro Tag gerechnet wird und dieser zumindest zum Teil die geplante Westtangente und somit den Bahnhofsbereich passieren dürfte.

Auch in diesem Zusammenhang ist die geplante Vernichtung des Baumbestandes auf dem Bahnhofsvorplatz zu nennen, die heute eine beträchtliche Luftfilter- und Staubbindungsfunktion (zusammen mit dem begleitenden Grün) übernehmen.

### **16.1.4 Schutzgut Pflanzen und Tiere, Artenvielfalt**

Der Überplanung auf der gesamten Fläche würden 43 zum Teil sehr alte (Stammumfang bis über 3m) Bäume zum Opfer fallen.

Dabei wäre eine Umgestaltung der Flächennutzung zur Verbesserung des Nahverkehrsknotenpunktes auch ohne die Inanspruchnahme der mit Bäumen bestandenen Bereiche möglich. Notwendig wäre dazu eine Drehung des

ZOB um 90° auf der heutigen Position und eine behutsame Raumnutzung für den Pkw-Parkraum in Anlehnung an die heutigen Strukturen (P&R im südlichen Bereich).

Im Kap. 16.1.2 und 16.1.8 werden die Bäume auf dem Bahnhofsvorplatz zu Recht als „stadtbildprägend“ beschrieben. Auch wenn laut Umweltbericht sich aus der Baumschutzsatzung ein Bedarf von 81 Bäumen als Ersatzpflanzung ableitet, so würde es doch Jahrzehnte dauern, bis ein ähnlicher Zustand wieder erreicht wäre.

Das Alter der Bäume und historische Fotoaufnahmen belegen, dass in der Vergangenheit diesem Aspekt bei Umgestaltungen Rechnung getragen wurde. Somit sollte es auch heute möglich sein, durch planerisches Geschick diese Tradition fortzusetzen.

### **16.1.6 Schutzgut Wasser**

Das Plangebiet liegt in der Trinkwasserschutzzone IIIa der Ruhr. Der Trinkwasserqualität der Ruhr kommt durch ihre Versorgungsfunktion weitere Teile des Ruhrgebietes besondere Bedeutung zu. Von einer Wassergefährdung durch Schadstoffe wären entsprechend viele Menschen betroffen.

Im Kap. 16.1.5 (Altlasten) werden verschiedene Bodenbelastungen durch die ehemalige industrielle und gewerbliche Nutzung des Gebietes dargestellt. U.a. finden sich Belastungen durch Arsen (erhöhter Gehalt von 0,014 mg/l), Quecksilber, Blei, Kupfer, Zink, Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) sowie Sulfat im Boden. Es wird mehrfach darauf verwiesen, dass Bodenarbeiten durch die Behörde beaufsichtigt werden sollen.

Welche Konsequenzen sich daraus für das Bauvorhaben des EZH ergeben und ob ggf. sich daraus Einschränkungen bzw. Gefährdungen ergeben, wird nicht dargestellt. Eine Gefährdungsabschätzung sei noch nicht abschließend erfolgt.

Da die Umsetzung des B-Planes mit diesem Verfahrensschritt dennoch bereits jetzt festgeschrieben werden soll, resultiert daraus aus unserer Sicht ein Risiko für die Realisierbarkeit des Bauvorhabens (in erster Linie ist hier die EZH-Ansiedlung betroffen) und eine etwaige Gefährdung der Trinkwasserqualität.

### **16.1.7 Schutzgut Klima / Luft**

Die heutige Gestaltung des Bahnhofsumfeldes ist nicht unwesentlich durch die grünen Strukturen mit dem z.T. alten / großkronigen Baumbestand geprägt. Zusammen mit der Frischluftzufuhr über die Ladestraße (Bahntrasse) wirkt sich diese Gestaltung positiv auf das innerstädtische Klima und die Luftqualität aus. Die geplante Vernichtung des Baumbestandes und der geplante Bau hoher Gebäude im Bereich der jetzigen Frischluftschneise würde zu einer Verschlechterung führen. Dabei wäre ebenso von Auswirkungen auf weitere Bereiche außerhalb des Bahnhofsumfeldes auszugehen.

## **16.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten**

Leider wurde Punkt 2d der Anlage 1 zum BauGB hier nur unzureichend betrachtet. Dabei liegt eine Planungsalternative geradezu auf der Hand. Der Verzicht der Einzelhandelsansiedlung auf dem Gelände der ehemaligen „Wilhelshütte“ würde zusätzliche Verkehre vermeiden, weiteren Raum für P&R ggf. auch für stadtnahe Parkmöglichkeiten bieten und den Umgang mit den Altlastenflächen erleichtern.

Insbesondere dem Parkdruck infolge von Park & Ride könnte so wirksam entgegen gewirkt werden. Die räumliche Fassung mit einem ergänzenden Baumbestand würde sich in den heutigen Charakter fortsetzen.

Ebenso wäre ein Verzicht auf den kostspieligen Ausbau der Ladestraße für die Westtangente möglich. Dies zumal die Realisierungschance der Westtangente mit der Planung der Westerweiterung Hoesch Schwerter Profile sich drastisch verringert hat. Siehe hierzu auch die Stellungnahme des Landesbetriebes Straßenbau NRW zum zugehörigen FNP vom 08.07.2009.

Wie in den obigen Bemerkungen zum Kap. 16.1.4 bereits genannt, ist durch die Drehung des ZOB um 90° der bestehende Baumbestand in die Planung integrierbar.

Eingängiger als die vorgestellte Aufteilung der einzelnen Nutzungsbereiche wäre eine klare Ordnung nach Verkehrsteilnehmern. Im Norden die Fuß- und Radwegeverbindung mit entsprechenden Abstellmöglichkeiten,

mittig der ZOB und im Süden (Bereich Ladestraße) der gesamte PKW-Verkehr (P&R, K&R, Kurzzeitparken sowie die Taxen).

## **Fazit**

Gegenüber der vorherigen Planung zum Bahnhofsumfeld sind nun einige Verbesserungen zu verzeichnen. Allerdings wurden die Belange für die Umwelt (u.a. auch das Schutzgut Mensch) nicht ausreichend dargestellt. Eine ausreichende Abwägung der z.T. gegensätzlichen Bedürfnisse ist so nicht möglich.

Zu sehr steht bei der Begründung zum B-Plan die Ausgestaltung der Einzelhandelsansiedlung im Vordergrund. Auch die Gestaltung durch eine bauliche Fassung im Süden bei gleichzeitiger Beseitigung des gewachsenen stadtbildprägenden Baumbestandes wird nicht von jedem Bürger als vorteilhaft empfunden.

Insbesondere wurden die Belange der Nahverkehrsnutzer sowie der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radverkehr) nur unzureichend berücksichtigt. Aber gerade dies sollte den zentralen Punkt der Planung eines Nahverkehrsknotenpunktes bilden.

Mit freundlichen Grüßen

### **BUND**

Frank Weissenberg  
Schwerte-Holzwickede-Fröndenberg  
Westhellweg 126, 58239 Schwerte

Tel: 02304 / 83 01 90

E-Mail: [frank.weissenberg@bund.net](mailto:frank.weissenberg@bund.net)

Internet: [www.bund-schwerte.de](http://www.bund-schwerte.de)

### **VCD**

Albrecht Buscher  
Kreisverband Dortmund-Unna e.V.  
Liebigstr. 48, 44139 Dortmund

Tel: 0231 / 7214037

E-Mail: [info@vcd-dortmund.de](mailto:info@vcd-dortmund.de)

Internet: [www.vcd-dortmund.de](http://www.vcd-dortmund.de)