

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

2. Änderung des FNP sowie Bebauungsplan Nr. 175 Bahnhofsumfeld - Gemeinsame Stellungnahme zum Vorentwurf Jan. 2008

11.03.2008

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

Zunächst möchten wir darauf hinweisen, daß uns folgende Dokumente als Grundlage zur Bewertung zur Verfügung gestellt wurden:

- der Bebauungsplan,
- die Begründung zum B-Plan
- Kurzuntersuchung der Fledermäuse (LökPlan)
- Verkehrstechnische Bewertung (Runge und Kuchler)
- Verkehrsuntersuchung (Stapelmann und Bramey)

Nicht zur Verfügung gestellt wurden die Pläne des Investors ANH. Auch auf den Web-Seiten der Stadt Schwerte waren Sie nicht mehr zu finden. So haben wir die Kopien der Unterlagen, die bis Dezember dort zu finden waren, als weitere Grundlage hinzugezogen.

Ein Gutachten zur Lärmbelastung und -ausbreitung, eine Bewertung zu den Auswirkungen auf das Stadtklima und eine Bewertung der zu erwartenden Staub- und Abgasemissionen (Parkdeck, Parkhaus) für den Bereich Bahnhofsumfeld halten wir darüberhinaus für notwendig.

1 Lärmsituation

Die innerstädtische Lage des Plangebietes mit den vielgestaltigen umgebenden Emissionsquellen machen eine detaillierte Betrachtung der Gesamtsituation notwendig. In Tabelle 1 haben wir die aus unserer Sicht maßgeblichen Faktoren aufgelistet. Dabei haben wir „Ist-Zustand“ und Planung gegenübergestellt, um die daraus resultierenden Auswirkungen abzuschätzen. Da sich die verschiedenen Lärmquellen in ihrer zeitlichen Dimension (Tageszeit, Dauer), ihrer Intensität (Lärmpegel) und Auswirkung auf den Menschen unterscheiden, fordern wir hierzu ein Lärmgutachten, das insbesondere auch die Wechselwirkungen beurteilt.

Wie in der Begründung zum B-Plan unter Kap. 8.5 auf Seite 26 beschrieben, ist die Lärmbelastung bereits jetzt kritisch. Die Planung führt in der vorgelegten Ausführung aus unserer Sicht zu einer Verschlechterung (s.u. Tabelle 1, Pkt. 1.1 bis 1.5). Dabei erscheint die Umgestaltung des Verkehrsknotenpunktes als eher unkritisch. Die eigentliche Problemstellung resultiert aus der Absicht ein zusätzliches Einzelhandelsgebäude in die bestehenden Platzverhältnisse einzuschieben.

Weitere Lärmquellen, die Zerstörung der vorhandenen Vegetation und die bauliche Gestaltung (Räumliche Fassung -> Kesselwirkung) lassen eine signifikante Steigerung der Lärmbelastung erwarten. Insbesondere die Wirkung der großflächigen Glasfassade und die mit der Neugestaltung einhergehenden Lärmreflexionen sind hier näher zu untersuchen und nachzuweisen.

Die Lärmquelle Schienenverkehr stellt bereits seit längerem ein Problem dar. Zielführend wäre die Errichtung einer entsprechend leistungsstarken Lärmschutzwand, die auch gleichzeitig die dann auftretende Reflexionswirkung auf die Gegenseite dämpft.

Der Versuch für den Bereich Senningsweg eine lärmindernde Wirkung durch die Errichtung eines Parkhauses zur erwirken, bedarf einer konkreten Modellrechnung. Zum einen wäre die Effektivität stark von der Bauweise des Parkhauses abhängig. Zum anderen würde es für den Bereich Senningsweg bedeuten, Lärm gegen Abgas- und Staubemissionen zu tauschen. Das Parkhaus würde ja in unmittelbarer Nähe zu den Wohngebäuden errichtet und bei einer geschlossenen Bauweise wäre zu klären, wie und wohin die Abgase abgeführt werden.

Unverständlich ist auch die planerische Ausgestaltung des Quartiers Senningsweg. Zwar ist das Gebiet weiterhin als MI vorgesehen, doch die formulierten Einschränkungen und der Zuschnitt sollen offensichtlich nur eine Wohnbebauung ermöglichen. Für ein reines Wohngebiet müssen aber geringere Lärmbelastungen erreicht werden. Bereits im Scoopingtermin Ende Aug. 2007 wurde dieses Thema angesprochen.

2 Luftqualität

Die positiven Wirkungen der vorhandenen Vegetation (laut Umweltbericht 74 Bäume, z.T. bis zu 100 Jahre alt, Baumumfang bis über 3m; siehe Begründung zum B-Plan unter Kap. 8.6 auf S. 27) würde durch das Vorhaben zerstört. Stattdessen kämen weitere Belastungen hinzu. Und auch hier ist das Einzelhandelsgebäude die Hauptursache. Es hätte den größten Flächenbedarf auf dem Vorplatz und würde die Verlegung der P+R- sowie der B+R-Plätze auf die gegenüberliegende Straßenseite erfordern. Dieser Aufteilung fiel dann fast der gesamte Baumbestand zum Opfer.

Einzelne Aspekte sind unter 2.1 und 2.2 in Tabelle 1 (s.u.) aufgeführt.

Die Umsetzung von Ersatzpflanzungen leitet sich aus der Schwerter Baumschutzsatzung ab und ist somit eine eigenständige Anforderung. Dabei ist es desweiteren vom Sinn her unerheblich, ob es sich beim Verursacher um eine Privatperson, ein Unternehmen oder die Stadt Schwerte selber handelt.

Die dargestellten Flächen bieten keinen ausreichenden Platz für Ersatzpflanzungen. Überhaupt ist es fraglich, ob an der Trasse der geplanten Westtangente überhaupt dem Habitus entsprechende Platzverhältnisse existieren (s.a. Anmerkung im Verkehrsteil unten)

3 Stadtklima

Auch hier würden die positiven Wirkungen der Vegetation entfallen und durch die weitere Versiegelung und Zubetonierung die klimatischen Bedingungen (Temperatur, Luftfeuchte) im Bereich des Bahnhofsumfeldes verschlechtert (s.u. Tabelle 1, Pkt. 3.1).

4 Stadtbild

Nun gehen beim Geschmack bekanntlich die Ansichten auseinander. Doch die vorgesehene Anordnung von Einzelhandelsgebäude und Busterminal direkt vor dem denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude stehen in einem gestalterischen Widerspruch zueinander. Die jetzige „grüne Einfassung“ gilt seit Jahrzehnten stadtbildprägend und erscheint hier angemessener und attraktiver.

5 Stadtnatur

Einige Tier- und Pflanzenarten haben es geschafft, sich der unmittelbaren Nähe zum Menschen anzupassen. Dennoch brauchen auch sie ein Mindestmaß an Lebensraumstrukturen.

Die auf dem Bahnhofsvorplatz und der Look'schen Wiese vorhandenen Grünstrukturen bilden eine Verbindung zwischen den nördlich an der Karl-Gerharts-Str. liegenden Gärten und dem im Süden anschließenden Freiraum. Hier konnte der BUND im vergangenen Jahr (Juni/Juli) mehrfach Fledermäuse beobachten und mit einem Ultraschalldetektor nachweisen (so z.B. am 01.07.07, 22:15 bis 22:30 Uhr , 3 Tiere, vermutlich *Pipistrellus pipistrellus*). Weitere Funde in der gleichen Nacht konnten im Stadtpark 23:30 Uhr und in Holzen 0:30 und 0:45 Uhr geortet werden.

Da die Tiere an der Look'schen Wiese (im Bereich der Linden) zeitlich exakt zur Dämmerung über mehrere Tage zu sehen waren, ist von einem Sommerquartier in unmittelbarer Nähe auszugehen. Die Vernichtung dieser Strukturen wäre zumindest ein Verlust von Nahrung und Lebensraum. Da die Lage der Quartiere noch nicht geklärt ist („Stadtfledermäuse“ haben ihre Quartiere eher an Gebäuden und nicht in Bäumen !), ist die Frage der weitreichenden Gefährdung dieser Tiere auch nicht beantwortet.

Erstaunlich ist die Aussage in Kap. 8.6 (S. 28) zu den Einschränkungen der Bestandserhebungen. Die „besonders geschützten Arten“ erfordern, wie es die Bezeichnung bereits aussagt, aufgrund ihrer starken Gefährdung eine „erhöhte“ Aufmerksamkeit. Um dem Schutzstatus überhaupt Rechnung tragen zu können, ist jedem Verdacht auf ein Vorkommen nachzugehen. Die Andeutung, daß eine genaue Untersuchung „nicht leistbar“ sei, wäre bei ihrer Umsetzung fatal und rechtlich zu hinterfragen. Wir gehen daher davon aus, daß die notwendigen Erhebungen noch folgen.

Tabelle 1 – Gegenüberstellung Umweltauswirkung „Ist-Zustand / Vorhaben“

1.1	Lärmdämpfung durch umfangreichen Baumbestand auf dem gesamten Vorplatz und der Look'schen Wiese (zusätzlich zur tatsächlichen Dämpfung positive Wirkung auf subjektive Wahrnehmung); Bereich Look'sche Wiese: Höhe Baumkronen weit über Firsthöhe	Entfall der Vegetations-Dämpfung auf dem gesamten Gelände; Look'sche Wiese: signifikante Verbesserung gegenüber Iststand fragwürdig, stark von Bauweise des Parkhauses abhängig (Problem notwend. Luftaustausch wg. Abgase); Höhe Parkhaus niedriger als Baumkronen: -> Auswirkung auf Dämpfung prüfen Zusätzliche Lärmquellen Kfz im Parkhaus und Parkdeck (ANH-Entwurf zeigt offene Bauweise Parkdeck !) und durch zusätzl. Gewerbeansiedlung; Zusätzlicher Verkehr durch Einzelhandelsgebäude -> Lärmgutachten erforderlich
1.2	Reduzierte Lärmreflexion durch Vegetation (Bäume, Sträucher) im gesamten Bereich	Erhöhte Lärmreflexion durch zusätzl. Gebäudeflächen (ANH, Parkhaus); Insbesondere die geplante großflächige Glasfront (ANH) ist auf ihre Auswirkung zu prüfen (Kesselwirkung); Lücke zwischen Parkhaus und Wohngebäude am Senningsweg (Bahndamm) ist hinsichtlich ihrer Reflexionswirkung zu untersuchen; -> Lärmgutachten erforderlich
1.3	Quartier Senningsweg ist z.Zt. Mischgebiet (Wohn- und Handelsgebäude)	Umwandlung zu reinem Wohngebiet (s.a. Bemerkung Vorgaben) -> dadurch erhöhte Zahl an betroffenen WE
1.4	Bereits jetzt erheblicher Lärm im Bereich der Bahnunterführung durch Kfz	Steigerung der Lärmemission durch Kfz in der Unterführung durch zusätzlichen Rückstau (aufgrund LSA) -> Lärmgutachten erforderlich

1.5	Zur Zeit eine Lichtsignalanlage (LSA) im Bereich Bahnhofsumfeld, kein Parkhaus bzw. Parkdeck	Die zur Regulierung notwendigen zusätzlichen LSA verstärken die Lärmemissionen (Zuschlag von bis zu 3 dB durch LSA); ähnliche Wirkung durch Anfahren / Verzögern im Bereich Parkhaus und Parkdeck; damit Schaffung weiterer Lärmquellen; -> Lärmgutachten erforderlich
2.1	Bindung von Schwebstoffen / Filterwirkung durch Vegetation (gesamter Bereich, positive Wirkung auch auf Umfeld)	Entfall der Filterwirkung; Stattdessen zusätzliche Staub- und Schadstoffemissionen durch weitere Kfz (ANH); Verstärkung der Wirkung durch erhöhtes Geländeniveau, insbesondere Nähe Parkhaus LW zu Wohngebäude; Ggf. Verbreitung durch Abluft aus Parkhaus Look'sche Wiese via Luftströmung entlang Bahntrasse (Bebauung Karl-Gerh.-Str.)
2.2	Sauerstoffproduktion durch Vegetation (lt. Gutachten ca. 70 Bäume, bis zu 100 Jahre alt und 3m Umfang)	totaler Entfall; Wirkung durch Ersatzpflanzungen nicht annähernd ausgleichbar (kein ausreichender Platz, nicht zentral)
3.1	Dämpfung der Temperaturschwankungen durch Vegetation und unversiegelter Fläche im gesamten Bereich; Verbesserung des Stadtklimas im Bahnhofsbereich und z.T. auch weiter	Entfall der positiv. Wirkungen; stattdessen Verstärkung der Schwankungen durch Bebauung und Versiegelung;
4.1	optische Aufwertung durch Vegetation im innerstädtischen Bereich; dadurch Nutzung als attraktive Wartezone möglich; dadurch auch visuelle Trennung zwischen historischem Bahngebäude und neuzeitlicher Architektur	Beton statt Grün; möglicherweise sterile Wirkung durch fehlende Vegetation; starker architektonischer Gegensatz zwischen Glasfassade (ANH) und historischem Bahngebäude; Problematisch erscheint vor allem die Bauweise direkt bis an das Bahngebäude, die vorgesehene Bauhöhe und die Kfz-Stellplätze auf dem Dach (offensichtlich auch noch vom Bahnhofsvorplatz einsehbar); Dachhöhe und Gestaltung des Busterminals versperren ggf. die Sicht auf das Bahngebäude; zusätzlicher Gegensatz; Architektonischer Gesamteindruck ist Geschmackssache, jedoch erscheint hier das Ziel eines (positiven) Aushängeschildes verfehlt;
5.1	Baumbestand auf dem Bahnhofsvorplatz und der Look'schen Wiese bilden eine Verbindung zwischen den großzügigen Gärten im Norden (Karl-Gerh.-Str.) und dem südlich angrenzenden Außenbereich; wichtig für nicht bodengebundene Tierarten, die sich an die menschliche Nähe anpassen konnten; Dies zeigt sich u.a. an den hier vorgefundenen Fledermäuse (s.a. eigene Erhebungen 2007);	Trennwirkung durch Einzelhandelsgebäude (ANH) und Parkhaus Look'sche Wiese; Aufgrund der großen Breite und monotonen Struktur der Gleise auf der einen und der geschlossenen Gebäudefassaden auf der anderen Seite keine ausreichende Kompensation zu erwarten
5.2	Lebensraum für div. Tier- und Pflanzenarten, die durchaus in innerstädtischen Bereichen vorkommen; Dadurch auch Nahrungsquelle, z.B. Fledermäuse	Lebensraumverlust / Nahrungsverlust

6 Wasserhaushalt / Versiegelung

Zur Umsetzung von §53 LWG NRW (und der Anwendung der WRRL) ist die Trennung von Niederschlags- und Schmutzwasser sicherzustellen und sowie eine ortsnahe Versickerung anzustreben. Hierfür und für eine event. Vorflutung / -klärung bietet sich ein Teil der GE-Fläche im Südteil an. Keinesfalls sollten dafür weitere Flächen im Außenbereich in Anspruch genommen werden.

7 Verkehr

7.1 Vorbemerkungen

Die Stellungnahme zu den verkehrlichen Aspekten beruht allein auf den uns bekannten Plänen, so wie sie auch in der vorgezogenen Bürgerbeteiligung am 15.01.2008 vorgestellt worden sind. Bei diesem Termin ist jedoch mehrfach erwähnt worden, dass diese Pläne in einzelnen Punkten sich noch in der Überarbeitung befinden; ein letztgültiger Stand ist uns nicht bekannt, die Beurteilung und Einschätzung muss von daher als vorläufig betrachtet werden.

Der hier betrachtete Bahnhofsvorplatz von Schwerte hat für alle Personenverkehrsarten eine hohe Bedeutung, die Ansprüche der einzelnen Verkehrsteilnehmer stehen somit durchaus in Konkurrenz zueinander. Um diese Ansprüche angemessen zu erörtern, werden im Folgenden der Fußverkehr, der Radverkehr, der Busverkehr (ÖPNV) und der Kfz-Verkehr jeweils einzeln, aber durchaus in Abhängigkeit zu den anderen, betrachtet.

Die mit der Überplanung angestrebte städtebauliche Aufwertung ist zu begrüßen, da diese eine insgesamt stärkere Nutzung des umweltverträglichen ÖPNV bzw. SPNV erwarten lässt. Allerdings lassen die uns vorliegenden Unterlagen an zahlreichen Stellen Zweifel aufkommen, ob die an sich richtige Zielsetzung sich in der konkreten Planung noch angemessen widerspiegelt.

7.2 Fußverkehr

Für den Fußverkehr ist der Bahnhof ein ganz wichtiger Ziel- und Quellort, darüber hinaus sind der Bahnhofsvorplatz sowie die angrenzenden Straßen (Bahnhofstraße, Beckestraße, Karl-Gerharts-Straße) wichtige Bestandteile von Hauptfußwegebeziehungen, zu nennen sind hier insbesondere die Schulwege zum Schulzentrum am Bohlgarten sowie zu den Schulen am Stadtgarten.

Für die Fußgänger ist eine gleichermaßen direkte und konfliktarme Wegführung von besonderer Bedeutung, aufgrund der Gleichzeitigkeit der Fußgänger, bedingt durch Zugabfahrzeiten oder Schulbeginn, sind auch hinreichend dimensionierte Fußverkehrsflächen notwendig.

Die vorliegende Planung lässt befürchten, dass der Fußverkehr der eindeutige Verlierer sein wird. Während derzeit eine konfliktfreie Verbindung von Bahnhofsgebäude bis zur Fußgängerquerung Richtung südliche Bahnhofstraße/Innenstadt besteht, wird künftig der Busbahnhof mit seiner Zu- und Umfahrt buchstäblich „im Weg“ liegen, auch die heute existierende Blickbeziehung wird unterbrochen.

Des Weiteren wird der schon heute als Engstelle empfundene Bereich am Beginn der südlichen Bahnhofstraße (vor Laden „Becker“) unverändert schmal bleiben, hier wäre eine Verbreiterung des Gehwegs dringlich. Gleiches gilt grundsätzlich auch für die Gehwege entlang der Karl-Gerharts-Straße. In der nördlichen Bahnhofstraße (Ostseite) sollen sich künftig die Fußgänger ihren Platz auch noch mit den Radfahrern teilen, zudem wird der Gehweg durch die geplante Zufahrt zum P+R-Parkhaus durchschnitten. Diese Planung benachteiligt die Fußgänger, insbesondere die Schulkinder.

7.3 Radverkehr

Die im B-Plan unter Punkt 2.3 (S. 11) behauptete „geringe Bedeutung des Radverkehrs“ kann nicht akzeptiert werden. Für den Radverkehr sind der Bahnhof und der Vorplatz von enormer Bedeutung, zugleich sind hier im Radverkehrskonzept Konfliktpunkte festgestellt worden.

Die vorgesehenen Planungen werden dieser Bedeutung und Sachlage jedoch in keiner Weise gerecht. So werden nur in der nördlichen Bahnhofstraße überhaupt separate Radwege geplant, nicht aber im Knotenpunkt, in der vorgesehenen Signalsteuerung fehlen Radsignale gleich gänzlich. Die vorgesehene Führung des Radverkehrs Richtung Süden zwischen den wartenden Fahrgästen ist mehr als kritisch, hier sollte eine Führung auf der Fahrbahn erfolgen. Auf der stärker belasteten Karl-Gerharts-Straße sowie der Beckestraße fehlen Radverkehrsanlagen vollständig, die notwendige Konfliktminderung kann so nicht erfolgen.

Ebenso kann die im B-Plan vorgesehene B+R-Anlage aufgrund ihres Standortes die in sie gesetzten

Erwartungen nicht erfüllen. Alle Radfahrer werden gezwungen, die im Signalzeitenplan nur mit der schlechten Stufe D (= ausreichend) bewertete Fußgängerampel zu nutzen. Die lange Wartezeit von über 60 sec. wird vielfaches „Rotgehen“ provozieren. Für die B+R-Anlage ist unbedingt ein Standort vor oder im Bahnhofsgebäude zu finden. Sofern die Bahn nur bereit ist, Gebäudeflächen zu verkaufen, sollten Sparkasse oder Stadtwerke als Finanzier angesprochen werden.

Die geplante Trassenbreite für die Westtangente von nur 14,5m lässt vermuten, dass auch hier auf Radverkehrsanlagen verzichtet werden soll, dies ist nicht sinnvoll. Für einen üblichen Querschnitt mit beidseitigen Geh- und Radwegen sowie Begrünung (Allee) sind 18,5m erforderlich (Fahrbahn 6,5m; Grünstreifen jeweils 2,0m; Radwege jeweils 2,0m und Gehwege ebenfalls jeweils 2,0m).

7.4 Busverkehr / neuer ZOB

Die geplante Neuorganisation des Busbahnhofs als Businsel stellt eine deutliche Verbesserung und Aufwertung dar, die Konzentration des Wartebereichs ist richtig, unklar bleibt aber die Frage der geplanten Überdachung, hierzu macht der B-Plan keine Aussage, in der Bürgerbeteiligung wurde dies „als noch offen“ benannt. Ebenso unklar bleibt der Vorteil der Verlegung zur Bahnhofstraße und somit zur Kreuzung Bahnhofstraße / Karl-Gerharts-Straße hin. Am gewählten Standort ist mit mehr Lärm- und Abgasbelastung zu rechnen (s.o.).

Die Konzentration auf nur noch 6 Abfahrtsplätze erscheint für die 9 Buslinien mit insgesamt ca. 17 Abfahrten pro Stunde im Tagesverkehr durchaus angemessen, allerdings fahren die Busse, abgestimmt auf die Züge von und nach Dortmund, jeweils im Pulk vom Bahnhof los, so dass mehrere Haltepositionen von zwei Bussen kurz hinter einander angefahren werden müssen. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass grundsätzlich mit zahlreichen Rangierfahrten kalkuliert werden muss, da die Busse außerhalb des eigentlichen ZOB ihre Pause verbringen sollen. Wie dies im Einzelnen durchgeführt werden soll, insbesondere wie die Warteplätze an der Ladestraße ohne realisierte Westtangente angefahren werden sollen, bleibt unklar.

7.5 Kfz-Verkehr

Auch für den Kfz-Verkehr wird die Situation problematischer, der Grund liegt in dem Mehrverkehr der Einzelhandelsansiedlung sowie im falschen Standort des P+R-Parkhauses. Dieses würde wesentlich besser auf dem Gelände der Wilhelmshütte platziert werden, also direkt an der geplanten Westtangente.

Die Zufahrt des jetzt geplanten P+R-Parkhauses im Bereich unmittelbar neben der Bahnunterführung muss als kritisch eingestuft werden, ebenso die Verquickung mit dem ankommenden bzw. abfahrenden Radverkehr zur B+R-Anlage. Eine Trennung von P+R sowie B+R ist unabdingbar.

Die Anordnung von Kiss+Ride schließlich gegenüber der Ladezone des neuen Centers ist vollkommen unverständlich, gefühlsmäßig werden die ankommenden (auswärtigen) Besucher als Erstes in den Hinterhof geschickt, sicherlich alles andere als ein positiver erster Eindruck. Blicke der Busbahnhof an seinem jetzigen Platz, könnten auch die Kurzzeitparkplätze auf der Vorderseite bleiben.

8 Fazit

Abschließend sei darauf verwiesen, daß die Umgestaltung des Busterminals als solches unproblematisch erscheint. Zwei Möglichkeiten sind dabei denkbar. Ausrichtung des Terminals parallel zur Bahnhofstraße (wie dargestellt), jedoch weiter in Richtung Süden platziert. Oder in Ausrichtung parallel mit der Karl-Gerharts-Straße / Beckestraße.

Räumlich bietet der Bahnhofsvorplatz genügend Fläche, um alle Anforderungen (Busterminal, Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride, Taxen) unterzubringen. Bei geschickter Anordnung läßt sich der Eingriff in den Baumbestand dabei minimieren. Die Look'sche Wiese könnte erhalten und aufgewertet werden.

Sogar eine sortierte Aufteilung der Nutzergruppe wäre denkbar. Fußgänger und Radfahrer (B+R) entlang der Bahnhofstraße. Damit kurze und direkte Wege, schnelle Erreichbarkeit. Busterminal mittig, damit freie

Sichtbeziehungen. Pkw-Abstellplätze südlich des Terminals, damit Entzerrung der Verkehre und besseres Auffinden für Ortsfremde.

Die durch die geplante Ansiedlung des Einkaufszentrums am Bahnhofsvorplatz bewirkte Verschiebung von räumlichen Zuordnungen (Busbahnhof, Fußgängerpassage, Kurzzeitparkplätze, Park+Ride, Bike+Ride) wird überwiegend negativ verändert. Insbesondere die Fußgänger und Radfahrer werden künftig schlechtere Bedingungen vorfinden.

Einzig das geplante Einzelhandelsgebäude führt zu den vorgenannten Problemen. Die Auslegung des Allgemeinwohls steht hier vor einer harten Probe. Selbst das Einzelhandelsgutachten stellt zahlreiche detaillierte Forderungen, u.a. eine Sortenliste, an die Realisierung und den damit erhofften Erfolg. In einer Marktwirtschaft ein kurzlebiger Prozeß.

Eine Steuerung durch weitreichende Beschränkungen hinsichtlich des Handels für den gesamten innerstädtischen Bereich läuft der Marktwirtschaft zuwider und geht an den Realitäten der breiten Bevölkerung vorbei. Hochwertiger Einzelhandel statt Aldi, dazu müßten erst einmal die finanziellen Möglichkeiten der Bürger verbessert werden. Wie schon das Einzelhandelsgutachten beschreibt, sollte die Grundversorgung in Wohnortnähe im Vordergrund stehen. Das vermeidet Verkehre und schont die Umwelt.

Es stellt sich die Frage, ob wirklich der Nahverkehrsknotenpunkt im Vordergrund steht. Es sollte die Chance genutzt werden, das Busterminal den tatsächlichen Anforderung anzupassen. Es wäre ein guter Anreiz für den Umstieg auf umweltfreundlichere Transportmittel.

Mit freundlichen Grüßen

BUND

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

Tel: 02304 / 83 01 90

E-Mail: frank.weissenberg@bund.net

Internet: 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

Internet: www.vcd-dortmund.de