

Per Einschreiben/Rückschein

Bezirksregierung Arnsberg
Seibertzstr. 1

59821 Arnsberg

Betr.:

Einwendung zur Bekanntmachung:

Ausbau der B 236 in der Ortsdurchfahrt Schwerte von Bau-km 0+050 bis Bau-km 1+750 auf dem Gebiet der Stadt Schwerte, Kreis Unna, Gemarkung Schwerte, Planfeststellungsverfahren nach §§ 17 ff, Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i.V.m. §§ 72ff Verwaltungsverfahrensgesetz (Vw VfG NRW) Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 08/19 vom 29.04.2019 der Stadt Schwerte

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verfasser, benannt in o.e. Adresse und die nachstehenden Unterzeichner beziehen sich auf die im Betreff beschriebene Bekanntmachung und erheben EINWENDUNG gegen das dort erwähnte Planfeststellungsverfahren:

Begründung:

Generell:

Zunächst ist festzustellen, dass es Diskrepanzen bei der Nachvollziehbarkeit der Planung von Straßen NRW gibt. Während im Lageplan 5.1_Lageplan_500 die Bäume am Parkdeck des Krankenhauses nicht zur Fällung markiert wurden, wurden diese im Landschaftspflegerischen Begleitplan 19.2.1 als zur Fällung markiert. Dadurch ist das Planungswerk nicht mehr eindeutig und nicht prüfbar hinsichtlich des tatsächlichen Umfangs der Arbeiten. Wir sehen hier einen Planfehler, der die Planung in dieser Form hinfällig werden lässt.

Weiterhin stellen wir fest, dass keine Verkehrssimulation des Umfelds der Baumaßnahme durchgeführt wurde, sondern lediglich eine Verkehrszählung. Dieses führt zu einer nicht eindeutigen Prognose der Verkehrsbelastung und der Veränderung dieser durch die Baumaßnahme. Insbesondere verweisen wir hier auf die Auswirkungen der Baumaßnahme auf den restlichen Verkehr in Schwerte, welche nicht untersucht wurden. Da es sich bei der B236 allerdings um eine Hauptstraße handelt wäre solch eine Untersuchung essentiell.

Trotzdem wollen wir zusätzlich auf folgende Punkte der Planfeststellung eingehen:

- 1) Die Emissionszunahme an dem Bauabschnitt.
- 2) Die Fokussierung auf den Kraftverkehr und der unterrepräsentierte Radverkehr in der Planung.
- 3) Die Situation für den Fußgänger, insbesondere bei Querung der Straße.
- 4) Die wechselnde 2-spurige Führung des Verkehrs in eine Fahrtrichtung stadteinwärts
- 5) Fazit

1) Die Emissionszunahme an dem Bauabschnitt.

Trotz Planungswiderspruchs gehen wir davon aus, dass durch die Maßnahme mindestens 61 Bäume gefällt werden und durch eine Ausgleichsfläche an anderer Stelle ersetzt werden sollen. Diese Ausgleichsfläche wird nicht die Luftbelastung ausgleichen können, die durch die Fällung entsteht. Wir gehen davon aus, dass die Luftbelastung mindestens für die Anwohner an der Straße und im Stadtinneren von Schwerte steigen wird. Ebenso ist mit Beeinträchtigungen des Mikroklimas, gerade an heißen Tagen, zu rechnen. Auswirkungen auf die Artenvielfalt im direktem Umfeld sind ebenfalls

wahrscheinlich. Es ist nicht einsichtig, dass Bäume für den Straßenbau gefällt werden müssen, auch wenn nach der durchgeführten Simulation die Schadstoffbelastungen sinken. Die B236 ist für viele Bürger und Besucher der erste Eindruck, den sie von der Stadt Schwerte bekommen. Durch die nahezu vollständige Befreiung der Straße von Bäumen wird dieser Eindruck der einer grauen Beton- und Asphaltwüste sein.

Wir halten die Annahme von Straßen NRW für fragwürdig, dass ausschließlich durch Fortschritte in der Automobiltechnik lokale Emissionen nicht steigen werden. Um Emissionssenkungen aktiv zu erreichen, sehen wir eher einen dringenden Handlungsbedarf zur Entwicklung alternativer Verkehrskonzepte, die das Ziel haben müssen den individualisierten Kraftverkehr insgesamt und unabhängig von der Antriebsform zu senken. Baumaßnahmen gilt es auf diese Konzepte abzustimmen und nicht auf den aktuellen Verkehr anzupassen.

Es bleibt ebenfalls anzumerken, dass die im Plan angesprochene Emissionsuntersuchung ohne Berücksichtigung einer Optimierung der Taktung der Signalisierung im Bestand durchgeführt wurde. Auch hier sehen wir Versäumnisse in der Planung.

2) Die Fokussierung auf den Kraftverkehr und der unterrepräsentierte Radverkehr in der Planung. Der planenden Streckenabschnitt steht als regionale Radhauptverbindung im interkommunalen Radverkehr. Somit gilt ein angemessener Radweg in diesem Streckenabschnitt einzuplanen und zur Anbindung an den Radschnellweg Ruhr parallel zur B236 zu führen.

Im Planfeststellungsverfahren wird jedoch nur der Kraftverkehr in den Vordergrund gestellt und der Radverkehr als ein notwendiges Übel betrachtet.

Angesichts der zu erwartenden Veränderung der Nutzung von Mobilitätsträgern in der Gesellschaft, ist die ausschließliche Fokussierung auf den Kraftverkehr rückwärtsgewandt. Die Nutzung von Fahrrädern und E-bikes nimmt in den letzten Jahren kontinuierlich im zweistelligen prozentualen Bereich zu. Fahrradfahrer und Lastenräder prägen mehr und mehr viele Stadtbilder. E-bikes finden höchste Anerkennung in der Nutzung bei Wegen von und zur Arbeitsstätte. Der größte Teil der beruflichen Auspendler aus Schwerte fährt nach Dortmund, hier können durch gute Planung enorme Schadstoffeinsparungen entstehen. Der letzte Kilometer zum Arbeitsplatz wird oftmals vom Bahnhof mit dem Rad zurückgelegt. Verglichen mit den anderen Verkehrsträgern bietet Schwerte, lt. einer Mobilitätsstudie der Verwaltung der Stadt Schwerte, das größte Wachstumspotential vom Kraftverkehr hin zum Radverkehr.

Das alles scheint bei der aktuellen Planung zur Ortsdurchfahrt B236 nicht bekannt gewesen zu sein. Im Gegenteil: In dieser Planung wird den Radfahrern und Fußgängern zugemutet, den teils sehr engen Bürgersteig gemeinsam zu nutzen, trotz der allseits bekannten hohen Risiken und entgegen des Standes moderner Straßen- und Wegeplanung.

Auch der Anschluss des Radweges an den nördlichen Bereich der B236, derzeit geplant durch DEGES, ist nicht gegeben.

Die geplanten Radwege sind insgesamt zu schmal; Es fällt auf, dass die Breite der Straße (zumeist mehrspurig) für LKW ausgelegt ist und Rad-Fußwege schlicht den Rest des Platzes zur Verfügung gestellt bekommen.

Radwege zwischen den beiden Schwerter Gymnasien RTG und FBG sind nicht vorhanden, obwohl gerade dort ein ständiger Verkehr von Lehrern und Schülern stattfindet und es sich um eine vielbefahrene Kreuzung mit entsprechenden Gefahren handelt. Hier entsteht eine Verschlechterung zur jetzigen Situation, da derzeit Schutzstreifen vorhanden sind.

Die Radwege unter den Bahnbrücken sind bereits heute unerträglich schmal (bzw. der schmale Gehweg wird von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam genutzt), mit dem neuen Plan ändert sich auch hier leider nichts. Im Gegenteil, die Wege werden noch schmaler. Die Radwege bleiben weiterhin zu schmal, obwohl der Großteil der Investitionssumme von 12 Mio € in den Brückenbau fließen soll. Für den Kraftverkehr sehen wir ebenfalls kaum Verbesserungen, da durch die dann verlängerte Abbiegespur bergab in die Karl-Gerhartsstraße kaum eine Reduzierung des Staus zu erwarten ist. Hier sehen wir eine unverhältnismäßig hohe Ausgabe von Steuergeldern für ein nicht dem Aufwand entsprechendes Ergebnis.

In den Zufahrtbereichen und bei Gehwegüberfahrten lässt der Plan keine höhengleiche Ausführung erkennen, durch wechselnde Neigungssituationen wird das Radfahren hier im gesamten Bereich der Hörder Straße sehr hinderlich.

Die Planung zeigt auch, dass der Radweg an der Bushaltestelle Friedhof schlecht gelegt wurde. Fußgänger müssen permanent auf schnelle bergabfahrende Radfahrer aufpassen.

3) Die Situation für den Fußgänger, insbesondere bei der Querung der B236:

Vorab sei angemerkt, dass durch eine einfache Planungsänderung Bäume im Park, Kreuzung Wittekindstraße und B 236, erhalten bleiben könnten, wenn der Fußgängerweg durch den Park an der Wittekindstraße verlegt würde. So könnte, trotz der im Plan vorgesehenen Nutzung von Parkflächen, für die Verbreiterung der Straße der notwendige Eingriff minimiert werden.

Das würde aber nicht das Problem der Querung dieser dann noch breiteren Straße lösen: Wir stellen fest, dass die aktuelle Planung, verglichen mit der aktuellen Realität folgende Fakten schaffen will.

Querungsmöglichkeiten fallen an folgenden Stellen weg:

Insel zur Querung an der Sonnenstraße.

Insel als Querungshilfe an der Signalanlage Hörder Straße Bethunestraße

Den Wegfall der heutigen Verkehrsinsel an der Kuhstraße.

- Sperrfläche Freiherr vom Stein Straße

Das ist inakzeptabel. Insbesondere die Querung Sonnenstraße ist vielgenutzt, besonders von Kindern auf dem Schulweg. Hier wird eine neue Gefahrensituation geschaffen.

4) Die wechselnde 2-spurige Führung des Verkehrs in eine Fahrtrichtung stadteinwärts:

Wir gehen davon aus, dass durch den häufigen Wechsel von 2 Spuren, hin zu einer Spur in eine Fahrtrichtung, Rückstaus durch das Einfädeln und durch die unverhältnismäßig hohe Nutzung der "Überholspur" entstehen werden. Damit wird sich der heute bekannte Stau lediglich verlagern.

Es ist ebenfalls davon auszugehen, dass die Lautstärke und die Risiken durch erhöhtes Verkehrsaufkommen und schnelleres Fahren auf den streckenweise 2 Spuren zunehmen werden.

Auch bei weiterem genauem Hinschauen sehen wir selbst für den Kraftverkehr erhebliche Mängel:

-Die Zufahrt zum Krankenhaus ist aus Richtung Ruhrbrücke kommend nicht optimal gelöst, hier könnte es leicht zu Kollisionen mit dem entgegengerichteten Verkehr kommen.

-Die Einmündung von und in die Karl-Gerharts-Straße von der Hörder Straße (Runde Ecke) ist wiederum zu schmal gehalten.

-Die Parkplätze vor den Häusern auf beiden Seiten der Hörder Straße fallen ersatzlos weg, diese werden jedoch intensiv von Anwohnern genutzt.

-Die Linksabbieger der Kreuzung Talweg Eckey erfahren keinerlei Verbesserung beim Abbiegen auf die B236 zum heutigen Status.

-Die Bergische-, Friedhofs- und Märkische Straße sind möglicherweise nicht mehr für den Linksabbieger erreichbar. Dies führt zu Ausweichverkehren durch anliegende Wohnsiedlungen.

- In den Umbauplänen sind keinerlei Pendlerparkplätze in der Nähe des ÖPNV vorgesehen. Gerade diese Straße ist prädestiniert für Pendleroptionen.

Fazit:

Wir lehnen die Planung generell ab. Die Planung ist wie o.e. nicht korrekt, da die Pläne untereinander Differenzen aufweisen und somit nicht nachprüfbar hinsichtlich der tatsächlichen Maßnahmen sind. Zudem zeigt sie keine Verbesserung für den Durchgangs- und innerstädtischen Verkehr in Schwerte auf, vergrößert aber auf der anderen Seite die Teilung der Stadt erheblich. Außerdem steht der finanzielle Aufwand und die Beeinträchtigung der Bewohner und Nutzer in keinem Verhältnis zur möglichen Verbesserung durch die Maßnahme.

Es ist nicht erkennbar, dass ganzheitlich für Schwerte gedacht wurde, sondern es wurde lediglich über diese eine Verbindungsstraße, leider auch nur unzureichend, nachgedacht. Der Fokus der Planung lag auf einer Ausnutzung der Gegebenheiten für den überregionalen Durchgangsverkehr, wobei auch dieser kaum Verbesserungen erfährt.

Alternativkonzepte, etwa eine Umfahrung der B 236, eine Förderung von alternativen Mobilitätskonzepten, werden nicht betrachtet. Die uns vorliegende Planung beruht auf dem Denken des letzten Jahrhunderts, in dem Kraftverkehr die größte Priorität eingeräumt wurde, Radfahrer, Fußgänger und Bewohner jedoch immer untergeordnet wurden.

Wir erkennen an, dass Handlungsbedarf besteht, jedoch können wir durch die vorgestellten Pläne keine Verbesserung erkennen.

Wir bitten um Berücksichtigung des o.e. Einspruches und stehen selbstverständlich für eine weitere Erörterung jederzeit gerne zur Verfügung.

Absender:

Name
Straße
Ort