

Stellungnahme der Verwaltung.

1. Einleitung

In der gemeinsamen Sitzung des Haupt- und Liegenschaftsausschusses ist die Verwaltung gebeten worden, möglichst bis zu den Fraktionssitzungen am heutigen Tage eine erste Einschätzung der Planskizzen der FDP Fraktion vorzunehmen.

Für die Verwaltung ist wichtig festzustellen, dass es sich hierbei lediglich um eine **erste Einschätzung** und **keinesfalls um eine abschließende Stellungnahme** auf Basis einer vollumfänglichen Prüfung handelt.

Vorweg sei noch erwähnt, dass die Verwaltung aufgrund der zum Teil deutlich unterschiedlichen Aussagen einzelner Beteiligter am Freitagmorgen eine Videokonferenz mit dem Investor geführt hat. In diesem Gespräch und ebenso im Gespräch mit der örtlichen Presse, hat er sich dankenswerterweise bereit erklärt in der Ratssitzung am Donnerstag die Eckpunkte seines Konzeptes vorzustellen und darüber hinaus klargestellt, den FDP-Vorschlag zu prüfen und diskutieren zu wollen.

Daraus folgt, dass die Verwaltung in ihrer Stellungnahme jetzt auf die Punkte, die die Planung des Investors betreffen, wie z. B. Nutzung der Parkfläche etc., nicht eingehen wird, sondern diese Herr Lusebrink am kommenden Donnerstag vorstellen wird.

2. Fazit

Nach kursorischer Prüfung ist es grundsätzlich technisch möglich, weite Teile der FDP Darstellung umzusetzen. Zu prüfen bleibt aber, ob dies konzeptionell sinnvoll und finanziell darstellbar ist. Eine ernsthafte Prüfung erfordert eine ebenso ernsthafte Planung. Hierfür ist die aus Sicht des Investors nachvollziehbar Planungssicherheit erforderlich.

3. Vorüberlegungen

- a. Die Wiesenfläche am Busbahnhof ist nicht willkürlich gewählt worden, sondern dahinter steckt die konzeptionelle Überlegung ÖPNV Linienverkehre und on-demand-Verkehre so miteinander zu vernetzen, dass sie für die Nutzer:innen möglichst komfortabel sind. Dies wird durch die räumliche Nähe erreicht.

Anhand dieses Beispiels wird deutlich, dass eine Bewertung des FDP-Vorschlags ohne die Beteiligung des Investors nicht sinnvoll ist.

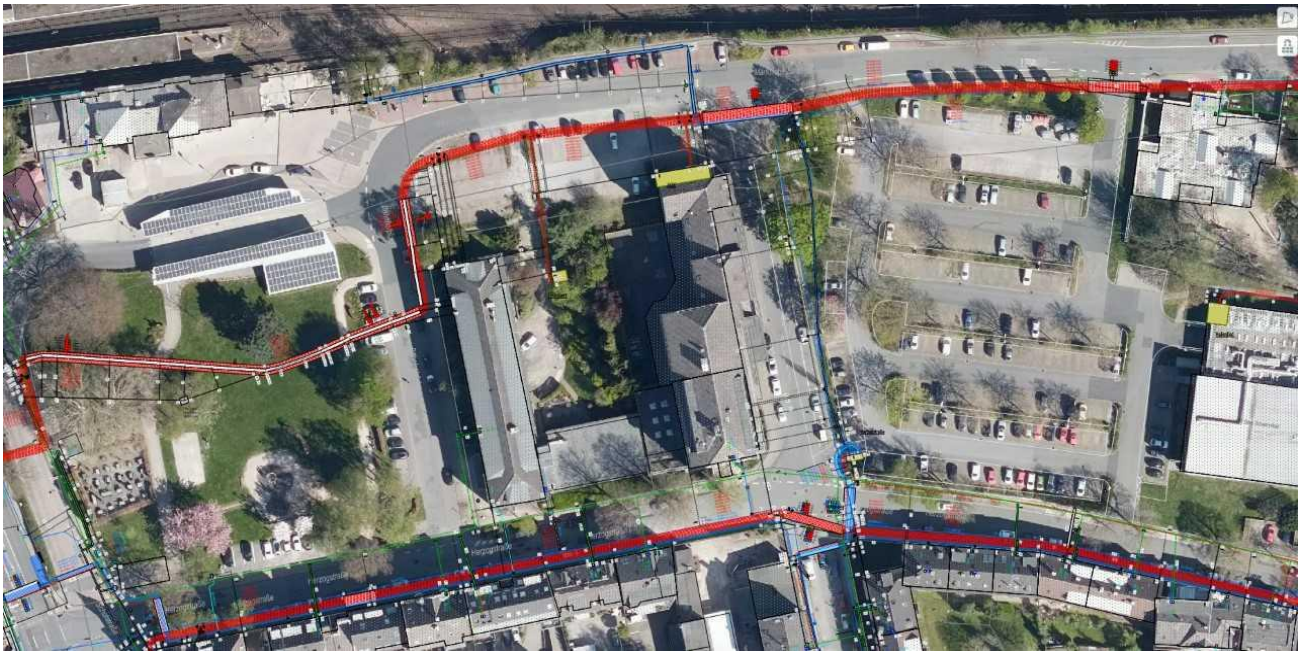
- b. Bezüglich der **Busein- und Ausfahrtspur** müsste im weiteren Verfahren geprüft werden, welche Aspekte im Rahmen der Errichtung des „Zentralen Omnibusbahnhofs“ seinerzeit geprüft und abgewogen wurde. Zwingend erforderlich war definitiv zum damaligen Zeitpunkt die Möglichkeit für den Aufgabenträger (VER) des öffentlichen Nahverkehrs hier einen Pausenraum für ein bis drei große Busse einzurichten. Darüber hinaus sollen diese Fläche und das hat sie auch bereits mehrfach getan, dazu dienen, dass Reisebusse dort ihre Gäste aufnehmen bzw. absetzen können.

Darüber hinaus wurde in der damaligen Zeit auch überlegt, wenn es die Möglichkeit gäbe das Fernreisebusse (z. B. Flix Bus) den Standort Schwelm in ihren Fahrplan aufnehmen wollten, diese auch dort anfahren zu lassen. Was i. d. R. mindestens 2 Halteplätze erfordert.

Auch gab es Überlegungen gegebenenfalls wartende Taxis nicht unmittelbar vor dem Bahnhof halten zu lassen, sondern auf dieser Busspur. Somit würde direkt vor dem Bahnhof immer nur ein Fahrzeug stehen, was nach damaliger Einschätzung und diese trägt aus Sicht der Verwaltung auch heute noch, ausreichend wäre und unnötige Frequenzen vom Bahnhofsvorplatz nehmen würde. Das wiederum dient der Sicherheit der Fahrgäste/Fußgänger.

Im Ergebnis führt dies dazu, dass aus Sicht der Verwaltung die derzeitigen Busfahrstreifen in ihrer jetzigen Form beibehalten werden sollten.

- c. In der Kürze der Zeit konnte auch ein erstes Gespräch mit dem **Energieversorger der AVU** erfolgen. Hierzu siehe die eingefügte Planskizze.



Aus dieser Planskizze ist zu ersehen, dass eine nicht unerhebliche Leitungslast im Bereich des Bahnhofs verlegt ist.

Nach kurzer telefonischer Rücksprache mit dem Versorgungsunternehmen ist es selbstverständlich denkbar diese Trasse im Bereich der Märkischen Straße so zu verlegen, dass sie auch künftig nicht unter der Fahrbahn verläuft. Dies ist bekanntermaßen der Ansatz, der auf Schwelmer Stadtgebiet verfolgt wird. Allerdings schränkt dies ein mögliches Parkhaus bzw. dessen Fundamente im Grunde ein.

Eine erste Einschätzung der AVU führt selbstverständlich zu dem Hinweis, dass die Kostenträgerschaft in diesem Falle bei der Kommune läge.

- d. Das Thema Kostenträgerschaft würde auch bei der Umsetzung des Plans eine Prüfung der rechtlichen Situation im Bereich des **Kommunalabgabengesetzes** bzw. des **Baugesetzbuches** nach sich ziehen müssen. Hier sollten dann auch umgehend Gespräche mit dem Finanzamt bzw. der AOK Krankenkasse aufgenommen werden, weil diese gegebenenfalls zu belasten wären. Aber auch hier sollte eine Abstimmung bei einem entsprechenden politischen Beschluss erfolgen.
- e. Bezüglich der Errichtung eines **Paletten-Parkhauses** ist dies nach erster Sichtung der Bauordnungsabteilung auf städtischer Seite unproblematisch, zu den Abstandsgeboten

zur Bahnfläche können aber keinerlei Aussagen getroffen werden. Dies ist aber sicherlich zu beachten.

- f. Auch die **Technischen Betriebe Schwelm** haben sich die Pläne zunächst kurz angeschaut. Die Technischen Betriebe Schwelm weisen aufgrund der Erfahrung bei anderen Baustellen darauf hin, dass aufgrund der ICE-Strecke der Deutschen Bahn hier sicherlich vertieft Gespräche zu führen sind. Am Freitag konnte kein Ansprechpartner der Deutschen Bahn zu diesem Sachverhalt erreicht werden. Wir alle kennen allerdings die Zeitabläufe die bei der Deutschen Bahn AG (Stichwort: I-Bach-Steg) zu berücksichtigen sind.
- g. Darüber hinaus sind sicherlich auch die anderen Nutzer des Straßenraumes wie zum Beispiel die **Telekom** in den Prozess einzubeziehen, aber dies ist bei Straßenneubaumaßnahmen übliches Geschäft.
- h. Verwaltungsintern müsste sicherlich dann auch noch die **Feuerwehr** beteiligt werden, weil sich eventuell die Zufahrten in den Innenhof des Finanzamtes verändern und hier sicherlich das hinlänglich bekannte Thema der „Schleppkurven“ mit zu betrachten ist.

4. Weiteres Verfahren

Aus Sicht der Verwaltung würde das Verfahren wie folgt ablaufen können:

Der zuständige Fachausschuss (AUS) beauftragt die Verwaltung

1. mit dem Investor die Konzeption des Mobilitätsknotens im Hinblick auf alternative Planungen zu prüfen und dabei das mit dem Mobilitätskonzept beauftragte Büro BSV zu beteiligen. Dabei sind die auf der neu entstehenden Verkehrsfläche zu berücksichtigenden verschiedenen Verkehrsträger wie z. B. Individualverkehr, ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger in die Bewertung einzubeziehen.
2. Soweit auf Ebene der Verwaltung und des Investors ein grundsätzlicher Konsens über die erarbeiteten Szenarien und die Zeitschiene besteht, sollte die endgültige Verkehrsplanung in Auftrag gegeben und abschließend im Fachausschuss werden.