2007 – Schützenstraße nun Landesstraße ?

So werden Wähler durch SPD (& CDU) betrogen

am Beispiel der (noch) Gemeindestraße Schützenstraße

Chronologische Zusammenfassung

Inhalt

Die Entlastung 3
1937 - Schützenstraße wird als öffentliche Straße genannt 3
1.Mrz.58 - Bekanntgabe der Ziele der Landesplanung 3
1.Dez.64 Landschaftsverband überträgt die Planungsarbeiten 3
1.Mai 65 Genehmigung der (Vorplanung) 3
23.Mai 65 L638 Planungsbestandteil 3
1.Jul.66 Bebauungsplan N2 3
1.Feb.70 Änderung des Bebauungsplanes 3
1.Okt.74 Abschlussbericht 3
NEUBAU Schützenstraße 84 3
77-77 Erarbeitung des Generalverkehrsplanes 3
30.Nov.77 Realisierung der Maßnahme 3

22.Feb.78 „Gebietsentwicklungsplan, Teilabschnitt. nördl.. Ruhrgebiet 3
24.Juni 78 Anwohnerproteste grundstücksmäßig involvierten Bürger 3
25.Okt.78 Beschluss:„Flächennutzungskonzept Herten 4
25.Okt.78 Mit Subventionen: 4
Auszug aus dem Wahlprogramm der SPD im Jahr 1979 5
Der (Wähler-) Betrug 7
8.Sept.80 Gründung der "Bürger-Aktion Schützenstraße“ 7
im Rat sitzen nicht nur irre Politiker 7
20.Sep.80 800 Unterschriften gegen die Entlastungsaufgabe Schützenstraße 8
Juli 81 Zustimmung zum 8
30.Sep.81 Erneute Genehmigung 8
6.Nov.81 Antrag aufgrund §45 StVO 8
15.Apr.82 Antrag, Sperrung der Straße für Lkw-Verkehr > 7,5t , wird abgelehnt. 8
15.Feb.83 Einreichung einer Klage 8
1983 rechtswidrige wesentliche Änderung 9
Nach Verlegung des Bergetransportes: Schützenstraße nicht nennenswert leiser 9
1.Mrz.85 Aufgrund der Klage erstellt die Stadt eine lärmtechnische Untersuchung 10
15.Okt.85 Gericht weist Klage ab 11
20.Mai 85 Stadt verlangt Gutachterkosten von 5422,86 DM 11
Der Betrug geht weiter: 11
1.Apr.94 Vorstellung – Flächenhafte Einführung von Tempo 30 Zonen 11
Korruption 11
Es bleibt Festzustellen: 11
Abschrift:Grundsatzbeschluss zur Aufhebung der 12
Übersichtsplan (Ausschnitt FNP) 17

Die Entlastung

1937 - Schützenstraße wird als öffentliche Straße genannt. Bis heute der einziger Verwaltungsakt einer Widmung !

1.Mrz.58 - Bekanntgabe der Ziele der Landesplanung vom Siedlungsverband Ruhrkohlebezirk mit der folgender Aussage (einschließlich Planerstellung): Verkehrswege. *Die Schaffung einer leistungsfähigen innerstädtischen Nord-Süd-Verbindung, die zugleich Aufgabe einer zwischengemeindlichen Straße übernehmen kann, ist notwendig.*

1.Dez.64 Landschaftsverband überträgt die Planungsarbeiten der Stadt Herten

1.Mai 65 Genehmigung der (Vorplanung) durch die Stadt Herten erarbeiteten Vorplanung durch den Landschaftsverband

23.Mai 65 L638 Planungsbestandteil, Generalverkehrsplan (GVP) NRW ist die L 638n (Nord-Süd-Achse) ausgewiesen

1.Jul.66 Bebauungsplan N2. „Entlastung Schützenstraße " wird rechtswirksam mit der Festsetzung der Verkehrsfläche für die verlegte L638.

1.Feb.70 Änderung des Bebauungsplanes Nr.2 „Schützenstrasse " zum Ziel der Entlastung Schützenstraße

1. Mai 73 Beschluss des Entwurfes als FNP. Gleichzeitig Beschluss zum Gutachten über die L638n (=Entlastungsstraße Schützenstraße)

1.Okt.74 Abschlussbericht der Gutachter:Dipl.Ing. Grosche und Dipl.Ing. Duckert zu der Empfehlung, die Schützenstraße durch eine Ersatzstraße dringend zu entlasten.

NEUBAU Schützenstraße 84

77-77 Erarbeitung des Generalverkehrsplanes (GVP) für die Stadt Herten, der in der Ratssitzung am 25.Mai 77 mit Zieljahr 1990 wird vom Rat gutgeheißen wird. Es wird hier festgestellt: festgestellt: (S-68-) Zur Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse sind unter den empfohlenen Maßnahmen schwergewichtig zu nennen

…. Verlagerung der Schützenstraße in eine neue Trasse und verkehrsgerechter Ausbau der Straße „Über den Knöchel" und damit Anpassung an die zukünftige Belastungssituation.

30.Nov.77 Realisierung der Maßnahme „Verlagerung der Schützenstrasse gemäß GVP wird vom Rat beschlossen:

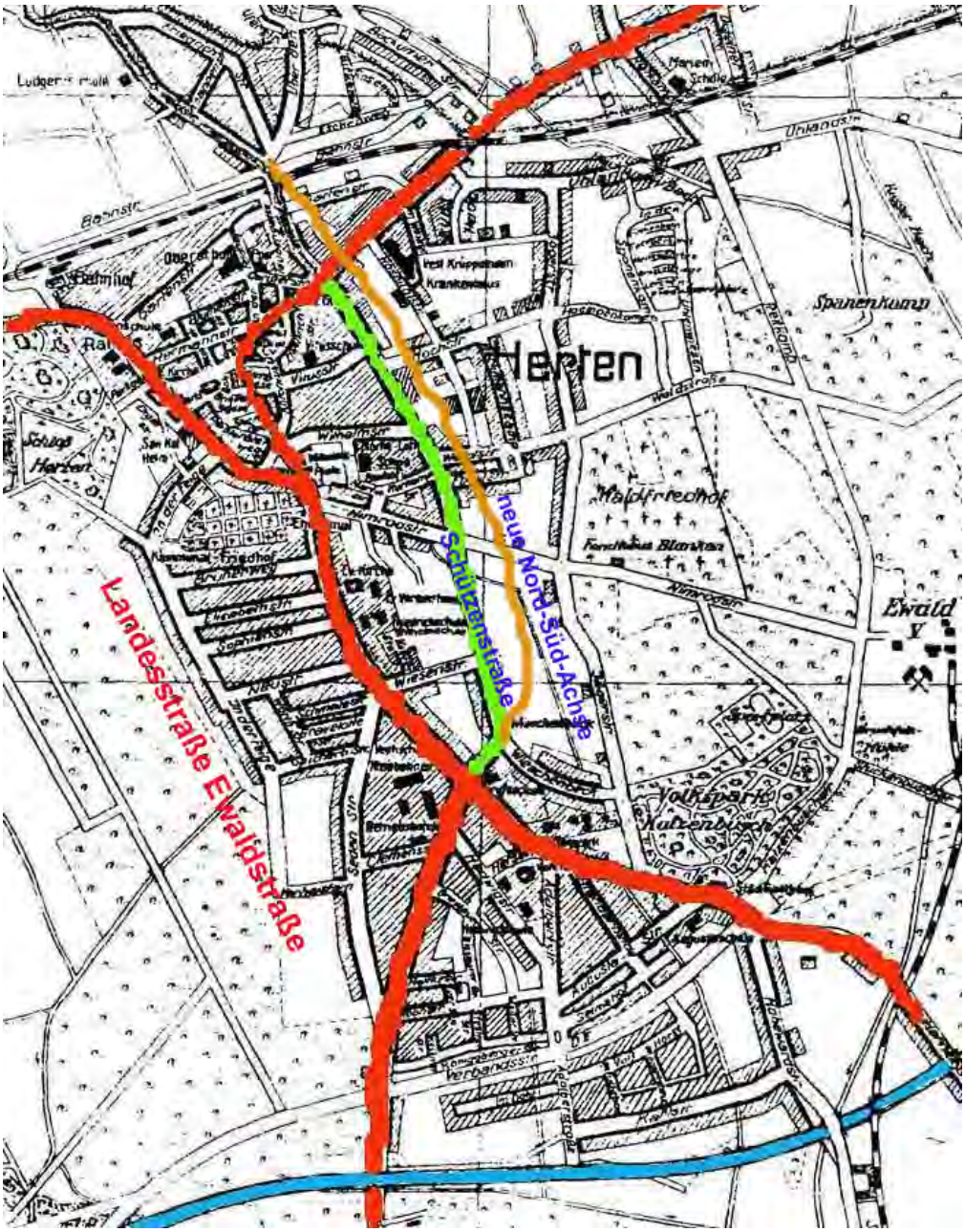
1) Erstellung der für den Bau der Maßnahme: „Verlagerung der Schützenstrasse " erforderlichen Unterlagen.
2) Aufnahme von Grunderwerbsverhandlungen für die erforderliche Trasse

22.Feb.78 „Gebietsentwicklungsplan, Teilabschnitt. nördl.. Ruhrgebiet " in Verbindung mit „FNP der Stadt Herten " (Zieljahr 1990) Rat beschließt Planungsgrundlagen / Zielaussagen u.a. zu: Festlegung der Hauptverkehrszüge

24.Juni 78 Anwohnerproteste grundstücksmäßig involvierten Bürger. Gründung unter Leitung von H. Regul die "Bürgerinitiative Schützenstraße" gegen die Entlastungsmaßnahme Schützenstraße. (u.a. Kaplan R. Schultes, kath. Gem. Ratsmitglied M.L.Bock, RA Volkenborn, Dr. med. Gosepat)

25.Okt.78 Beschluss:„Flächennutzungskonzept Herten " (Zieljahr 1990) wird nach Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen von Nachbargemeinden, etc. als Grundlage der weiteren Erarbeitung der Entwurfsunterlagen für den neu aufzustellenden „FNP der Stadt Herten" vom Rat beschlossen.

25.Okt.78 Mit Subventionen: Grunderwerb für den Bau der Nord-Süd-Straße; Erwerb von Baugrundstücken im Bereich Ewaldstraße (Haus Kruck wird abgerissen) sowie zwischen und Jägerstraße Schützenstraße



Hauptstraßen bis 1970 in Herten (rot)

Trotzdem wird die Gemeindestraße Schützenstraße (grün) zunehmend als „Umgehungsstraße" für den Durchgangsverkehr genutzt. Aus diesem Grund wird eine Entlastungstraße (L638N (Oker) geplant. An der Verwirklichung dieser **Planung** wird **bis 1981** weiter gearbeitet.

Auszug aus dem Wahlprogramm der SPD im Jahr 1979

Welche Anforderungen stellt die SPD-Fraktion zum Bau der Ersatzstraße für die Schützenstraße (Nord-Süd-Achse)?

Die SPD-Fraktion hat sich mit dem Problem der Nord-Süd-Achse in mehrfachen Besprechungen beschäftigt. Sie kam zu der Auffassung, bei den kommenden Beratungen im Mai folgende Stellungnahme abzugeben:

1.Es muss sichergestellt werden, dass durch den Bau der Ersatzstraße die Lärm- und Umweltbelastung der Anwohner der Schützenstraße erheblich vermindert wird. Die Schützenstraße sollte so wohl im Norden als auch im Süden abgebunden werden, damit auf dieser Straße kein Durchgangsverkehr mehr möglich ist. Das gleiche gilt auch für die Wieschenbeck, die an der Schützenstraße oder am Katzenbusch abzubinden ist.

2.Trotz der Abbindungen der Schützenstraße und der Wieschenbeck ist die SPD-Fraktion nicht bereit, die Jägerstraße zum Durchgangsverkehr freizugeben, insbesondere nicht das Stück vom Katzenbusch bis zum Friedhof. Wenn die Nord-Süd-Achse gebaut wird, muss diese den Durchgangsverkehr insgesamt aufnehmen.

3.Die Bürger sind bei Verwirklichung der Nord-Süd-Achse für Grundstücke, Häuser und Anlagen zu entschädigen, wie es durch die Umlegung in der Stadtmitte geschehen ist. Der südliche Bereich bis zur Kaiserstraße ist niveaugleich zu bauen, eine Aufständerung oder Dammanschüttung der Straße darf nicht erfolgen. Damit der aus Herten abfließende Verkehr aufgenommen werden kann, sind 3 Anschlüsse zwischen Herten-Süd und Herten-Mitte erforderlich, wobei die Kaiserstraße und Hochstraße anzubinden sind, muss im Bereich nach Herten-Süd zwischen Hoch- und Nimrodstraße überlegt werden, wo ein weiterer Anschluss zweckmäßig erscheint.

Bei der Beratung darf der Bereich von Herten-Süd, Kreuzung Gaststätte Look1 bis zur Gaststätte Brauckmann nicht übersehen werden, da insbesondere hier Parkstreifen und ein flüssiger Verkehrsablauf zu garantieren sind.

4.um festzustellen, inwieweit eine Entlastung für die Bürger der Schützenstraße durch die Nord-Süd-Achse erfolgt, ist für diesen Bereich ein Lärmschutzgutachten durch die Verwaltung in Auftrag zu geben
Des weiteren ist zu prüfen: Aufständerung oder Dammanschüttung •Schürmanns-Wiese' und die Auslegung der Bundesbahnbrücke sowie die Weiterführung der Trasse nach der Bundesbahnüberführung.

5.Die an die neue Trasse angrenzenden Grundstücksflächen sollen Wohngebiet bleiben.

Begründung der Stellungnahme:

Den Generalverkehrsplan haben die Parteien im Rat gutgeheißen. Diese Entscheidung hat zum Inhalt, dass die Schützenstraße dringend eine Entlastung benötigt.

Bei den Diskussionen ging es darum, die Bürger vor Lärm- und Umweltbelastung zu schützen. Da der Straßenverkehr ständig zunimmt und nach dem Gutachten bis 1990 jedes Jahr ständig mit einer Neuzulassung von 5 - 10 % an Fahrzeugen zu rechnen ist, haben die Politiker die Aufgabe, großzügige Entlastungsstraßen zu bauen, die insbesondere den Durchgangsverkehr aufnehmen und für Lärm- und Umweltschutz Sorge tragen.

Solche Maßnahmen sind notwendig, um die Gesundheit der Bürger zu schützen.

Die SPD-Fraktion ist nicht der Meinung, daß nur in Herten- Mitte eine neue Trassenführung notwendig ist, wie es von der CDU in einem Pressebericht angedeutet wird, weil auch im südlichen Bereich der Schützenstraße die Bürger von den bisherigen Lärm- und Umweltbelastungen befreit werden müssen.

Bei den Beratungen spielte die bisherige Verbindung über die Bundesbahn eine große Rolle, da die Brücke über die Bahn zu schmal ist, die Fußgängerwege angehangen sind und eine Verbreiterung technisch erhebliche Schwierigkeiten bereitet. Sollte durch höhere Gewalt diese Verbindung entfallen, bevor eine neue Brücke errichtet ist, ergeben sich für den Verkehr aus den Außenbezirken zwischen Innenstadt bzw. von und zur Autobahn erhebliche Konsequenzen.

Der SPD-Fraktion ist bekannt, daß Lärmschutzanlagen auch an der neuen Trasse erforderlich sind. Dieser Lärmschutz kann aber so angebracht werden, daß er die Lärm- und Umweltbelastungen in großem Ausmaß mindert.

Die SPD-Fraktionsmitglieder werden eine Entscheidung in dieser Sache herbeiführen. Diese soll noch vor den Wahlen getroffen werden. Die SPD-Fraktion will in echter Zusammenarbeit mit den Bürgern diese Aufgabe lösen.

Unterschrift Karl Steinhardt SPD

Karl Steinhart	
Fraktionszugehörigkeit	SPD
Beruf	Geschäftsführer
Geburtstag	28.04.1926

Biographie
Geboren am 28. April 1926 in Herten. Verstorben am 24. Oktober 1988.
Volksschule. Berufsschule. Volkshochschule, Sozialakademie. Geschäftsführer und Direktor der Vestischen Stadtbahnen GmbH, Herten/Westfalen.
Ab 1949 Mitglied der SPD, Vorsitzender des Ortsvereins Herten, beratendes Mitglied des Verkehrsausschusses der SPD. Mitglied der Gewerkschaft ab 1945. Ab 1960 Ratsherr der Stadt Herten und Mitglied des Kreistages Recklinghausen. Stellv. Vorsitzender der Arbeitsrechtlichen Vereinigung NRW. Vorsitzender der Arbeitsdirektoren für den Nahverkehr.
Mitgliedschaft im Landtag Mitglied des Landtags vom 24. Juli 1966 bis 25. Juli 1970.
Direkt gewählt:in der 06. Wahlperiode im Wahlkreis 095 Recklinghausen-Land III

Der (Wähler-) Betrug

8.Sept.80 Gründung der "Bürger-Aktion Schützenstraße": Gründungsmitglieder: H. David +, Hans Heinrich Holland, Kurt Klüttmann, Joachim Jürgens.

Abschrift der WAZ Presseveröffentlichung vom 8.Sept. 2980 (WAZBild: Pikely)

Bürgermeister Wessel vor „Bürger-Aktion Schützenstraße":

im Rat sitzen nicht nur irre Politiker

(ku) Bei den Bürgeranhörungen zur Nord-Süd-Straße haben Sie gefehlt, da hörten wir nur von den Gegnern der Trasse: „Wir sind dagegen!" „Bürgermeister Willi Wessel ging bei der „Bürger-Aktion Schützenstraße" in die Offensive: Ich muss den Eindruck zurückweisen, dass im Rathaus nur verantwortungslose, irre Politiker sitzen, die sich um die Bürgerinteressen keinen Deut Kümmern."

Der Stein des Anstoßes: die Bürger- Aktion- Schützenstraße (die WAZ berichtete am 3. September) fährt schweres Geschütz gegen den geplanten Wegfall der Entlastungsstraße auf. Unverständnis ruft bei den Anliegern die Diskrepanz zwischen den Aussagen des Generalverkehrsplanes und der Verkehrspolitik der Stadt vor. „Der Plan sah vor"; so Bürgeraktions-Sprecher Joachim Jürgens, „dass die Schützenstraße wieder ihre ursprüngliche Funktion als Anliegerstraße zugeführt wurde. In der Dringlichkeit lagen wir im Generalverkehrplan an zweiter Stelle!"
Vor dem Hintergrund der seinerseits ermittelten Daten und Fakten ziehen die Anlieger nun zum wiederholten Male gegen den „Immer noch unerträglichen Verkehrslärm" (Jürgen) zu Felde Der Saal des „Kuriger Hofs" war dekoriert mit Messstreifen, die den Lärmpegel an der Schützenstraße/Ecke Vitusstraße veranschaulichten. „wir unterstellen der Stadt, dass sie unter Nichtberücksichtigung des Immissionsschutzgesetzes die Bürger vorsätzlich schädigen. Die Daten lagen der Stadt- und Verkehrsplanern vor."

Erlaubt seien für die Schützenstraße tagsüber 55 Dezibel, nachts sogar nur 40 Dezibel Geräuschpegel. „Doch wir sind zeitweise 90 Dezibel (A) ausgesetzt, das ist nachweisbar“. Zusammen mit dem Team der Universität Essen hatten sich die Anlieger vor der Bürgerversammlung vergewissert, dass ihre Vorwürfe Stichhaltig sind.

„Was wollen Sie denn erreichen“, fragte CDU-Ratsherr Reinhard Hahn die Schützenstraßen-Anlieger,“ .wollen Sie die Nord-Süd-Achse insgesamt wiederbeleben, oder für ihre Straße das Bestmögliche herausholen?" Bestmöglich — das heißt für den CDU- Fraktionsgeschäftsführer: passiver Schallschutz, Sperrung der Schützenstraße für den Schwerlastverkehr und für Bergetransporte.
Dieser Vorschlag rief allerdings nicht nur hei den SPD-Vertretern von Rat und Verwaltung Gelächter hervor. „Noch nicht einmal die Bergbau-Zusage, dass nach 17 Uhr keine Bergetransporte mehr fahren, wird eingehalten“, stellte die Bürgeraktion fest, „außerdem: das hätte schon längst gemacht werden können."

Vorwurf an die Verwaltung: Nachbar Recklinghausen sei nicht so zimperlich, wenn es um den Schutz vor Wohngebieten vor Verkehrslärm gehe, „Herr Hahn kann viel versprechen", entgegnet für die Stadt Bürgermeister Wessel. „Was sollen wir tun? Sperren wir heute die Schützenstraße, dann stehen morgen die Leute von Ewaldstraße auf der Matte!"

Die Abwägung vor Verkehrsbelastungen führe immer dazu, dass sich Bürger benachteiligt fühlen. Man hoffe, dass die “kleine Lösung“ weitgehend Abhilfe schafft erwarte im übrigen sehnlichste die Verlagerung der Bergetransporte auf die Schiene.

Die Verwaltung wartet nun ab, was in der Offenlegungsfrist zum Flächennutzungsplan passiert.
Die Bürgeraktion weiß das schon: „Jeder Haushalt bekommt vorgedruckte Einspruchsformulare, wir nutzen die Frist"

20.Sep.80 800 Unterschriften gegen die Entlastungsaufgabe Schützenstraße
von Anwohner der Straße werden dem Bürgermeister übergeben

Juli 81 Zustimmung zum FNP. ***Die Entlastung wird verworfen***, Begründung: "Wegen Energieverknappung und Verteuerung ist der Verkehr Rückläufig(!!), daher ist die Entlastung nicht mehr nötig" Die Straße wird als Hauptverkehrszugdargestellt. Da unsere Anregungen und Bedenken nicht Bestandteil der Beschlussvorlage war, hatten wir mit Erfolg den Beschluss als rechtswidrig angefochten

30.Sep.81 Erneute Genehmigung, ohne weitere Beratung wird nun der FNP nach der Sommerpause erneut genehmigt

6.Nov.81 Antrag aufgrund §45 StVO die Sperrung der Straße für den LKW-Verkehr > 7,5t
15.Apr.82 Antrag, Sperrung der Straße für Lkw-Verkehr > 7,5t , wird abgelehnt. Grund: einzige Leistungsfähige Nord/Süd-Straße, (die Haupt- und Landesstraße L638 wird hier schlichtweg unterschlagen)
15.Feb.83 Einreichung einer Klage beim Verwaltungsgericht Gelsenkirchen wegen Sperrung der Straße für den LKW-Verkehr

1983 rechtswidrige wesentliche Änderung. Ohne Berücksichtigung des § 1 der 16. BImSchV führt die Stadt vor meinem Grundstück eine "wesentliche Änderung der Straße" durch. Erweiterung der Straße um eine Abbiegespur, Einrichtung einer Kreuzungsampel! Später behauptet die Verwaltung immer, diese Verordnung bei Planungen zu berücksichtigen! Ab und zu auch, dass diese Vorschrift wieder nicht berücksichtigt werden muss.
Das Gesetz sagt eindeutig, wenn sich der Lärm um 3 dB(A) erhöht, ist eine wesentliche Änderung gegeben. Eine Ampel allein erhöht den Wert rechnerrisch um 3 dB(A)

Schützenstraße Umbau, Kreuzungsbereich Nimrodstraße

STADT HERTEN Montag, 30. Juli 1984 WAZ

Nach Verlegung des Bergetransportes: Schützenstraße nicht nennenswert leiser

„DAS WOHNEN IN DER SCHÜTZENSTRASSE ist gerade noch möglich, die Straße ist durch den starken Verkehr überlastet." Zwei bezeichnende Aussagen bei einer Umfrage unter den Anwohnern, die Joachim Jürgens gemacht hat. Unser Bild zeigte eine Situation bei ganz normalem Fahrzeugverkehr in der Schützenstraße. waz-Bild: Birgit Schweizer

Die Situation nach der Verlagerung des Bergetransportes von der Straße auf die Schiene hat die FDP auf der am stärksten belasteten Trasse, in der Schützenstraße unter 9Q0 Anwohnern vorgenommen. Initiator Joachim Jürgens hatte - waz vom 9. Juli - bereits beim FDP-Stadtverbandstag von einem

niederschmetternden Ergebnis gesprochen. „Nicht nennenswert leiser geworden" hielten 41 % der Schützenstraßen-Anwohner, die den sieben Fragen umfassenden Fragebogen zurückgaben.
Bisher konnte Joachim Jürgens seinen Rücklauf von zehn Prozent registrieren. Jede Frage ließ drei Beantwortungsmöglichkeiten zu, und außerdem konnte jeder seine Meinung zum Thema lärmgeschädigte Schützenstraße in einem Kurzbericht „loswerden" sowie Verbesserungsvorschläge oder Anregungen geben. Hier die exakte Auswertung des **Fragebogens:**

Ist es nach Wegfall der Bergetransporter auf der Schützenstraße:

- bedeutend leiser geworden (12 %.)
- leiser geworden (47 %.)
- nicht nennenswert leiser geworden (41 %).

Der Verkehrslärm auf der Schützenstraße belästigt mich:

- stark und ich leide darunter (65 %.)
- nur am Rande (35 %.)
- überhaupt nicht (0 %)

Das Wohnen auf der Schützenstraße:

- gefallt mir (12 %)
- ist gerade noch möglich (59 %)
- ist eine Zumutung (29 %)

Hauptlärmquelle auf der Schützenstraße ist der:

- Lkw-Verkehr(29 %)
- Pkw-Verkehr(54 %)
- der Straßenverkehr schlechthin (17 %).

Ich halte die Schützenstraße für:

- überbelastet (53 %)
- stark belastet (29 %)
- normal ausgelastet (18 %).

Besonders laut ist es zwischen:

- 06 bis 14 Uhr (18 %)
- 6 bis 20 Uhr (41 %)
- 20 bis 06 Uhr (6 %)
- den ganzen Tag über (24 %).

Ich halte die Abbindung der südlichen Jägerstraße für:

- Unsinn, denn sie erhöht das Verkehrsaufkommen auf der Schützenstraße (88 %)
- sinnvoll, dann lieber die Schützenstraße stark belastet und Ruhe auf anderen Straßen (6 %)
- keine Meinung (6 %)

1.Mrz.85 Aufgrund der Klage erstellt die Stadt eine lärmtechnische Untersuchung entspr. RLS81:Lärmmittlungspegel **tags 72,2 dB[A]) / nachts 62 dB[A]**
[Anmerkungwie hoch ist der Lärmpegel heute, nach 12 Jahren Verkehrszuwachs]

15.Okt.85 Gericht weist Klage ab. Grund: die Grenzwerte von 70dB[A] / 60dB[A] [tags/nachts] werden nur unbedeutend überschritten. Streitwert der Klage 4000,- DM

20.Mai 85 Stadt verlangt Gutachterkosten von 5422,86 DM (Lärmgutachten, VG-Gelsenk. schließt sich dem an. OVG-Münster weist jedoch die Klage ab. Stadt muss die Gutachterkosten nun selbst tragen.

Der Heuchelei geht weiter:

1.Apr.94 Vorstellung - Flächenhafte Einführung von Tempo 30 Zonen - Durchführung 1994 / 1995. Die Schützenstraße wird hier als Gemeindestraße im Vorbehaltnetz dargestellt (Karte 1, StA61 1994)

(Quelle:Wikipedia)
Im weiteren verweise ich auf folgende Erklärung, hier mag jeder selbst bestimmen, inwieweit der Begriff „Korruption" im vorherigen und weiteren Anwendbar ist.

Korruption *(von lat. corrumpere = verderben, zerbrechen, entkräften, entstellen, bestechen) im juristischen Sinn ist der Missbrauch einer Vertrauensstellung in einer Funktion in Verwaltung, Justiz, Wirtschaft, Politik, oder auch nichtwirtschafltichen Vereinigungen oder Organisation, z.B. auch Stiftungen, um einen materiellen oder immateriellen Vorteil zu erlangen, auf den kein rechtlich begründeter Anspruch besteht. Korruption bezeichnet Bestechung und Bestechlichkeit, Vorteilsannahme und Vorteilsgewährung. Im politischen Sinn ist Korruption nach einer Definition des Politikwissenschaftlers Harold Dwight Lasswell die Verletzung eines allgemeinen Interesses zu Gunsten eines speziellen Vorteils. In einer weiter gefassten Definition bedeutet Korruption auch "moralische Verdorbenheit".*

Es bleibt Festzustellen:

Für Erkenntnis von Fachleuten im Bezug auf die Entlastungsmaßnahme Nord-Süd-Verkehr in Herten, hatte das Land der Stadt Subventionen in beträchtlicher Höhe gezahlt. Diese Mittel wurden genutzt, um

1. **die Planungsvorgaben zu konkretisieren**
2. **Grundstücke für die neue Trasse zu erwerben. Hier wurden tatsächlich Grundstücke zwischen Jäger- / Schützenstraße erworben.**

Da hier offensichtlich im weiteren Verlauf von betroffenen Anwohner (mit Einfluss in Politik und Hertener Gesellschaft) ausgeübt wurde, beschloss Politik und Verwaltung, die Entlastung aufzugeben.
Wesentliche Begründung:
Infolge der Energieverknappung ist mit einem weiteren Anstieg des Verkehrs zukünftig nicht mehr zu rechnen, so dass die Entlastungsmaßnahme nicht durchgeführt werden braucht. Die Schützenstraße **„ist jetzt und zukünftig in der Lage, die Zügigkeit des Verkehrs zu gewährleisten".**

Entweder beruht bei dieser Begründung auf ein massives Defizit an Urteilungsvermögen Seitens der Entscheidungsträger – oder es wurden hier *„die Verletzung eines allgemeinen Interesses zu Gunsten eines speziellen Vorteils"* billigend in Kauf genommen!
Nach Ablauf der Rückzahlungspflicht zweckentfremdeten Subventionen (20. Jahre) wurden die billig erwerbenden Grundstück entsprechend teuer als Baugrundstücke veräußert.

Abschrift:Grundsatzbeschluss zur Aufhebung der

Grundsatzbeschluß zur Aufhebung der im Flächennutzungsplan dargestellten Nord-Süd-Straßenverbindung parallel zur Feldstraße/Schützenstraße

Technologie und Lebensqualität
STADT HERTEN

für den	Sitzung am	Top-Nr.
APBU		
HuFA		
Beschlußorgan: Rat		

Drucksachennummer: 981202

Zustelldatum: 03. SEP. 1998

☒ **Beschlußvorlage**
☐ **Berichtsvorlage**
☒ öffentlich
☐ nichtöffentlich

Entscheidungsvorschlag ~~/ Bericht:~~

1. Die Planung und Realisierung der im FNP dargestellten Nord-Süd-Straßentrasse parallel zur Feldstraße / Schützenstraße wird nicht mehr weiterverfolgt, weil sie - wie in der Vorlage dargestellt - städtebaulich unverträglich, nicht durchsetzbar und auf absehbare Zeit nicht finanzierbar ist.

2. Der Flächennutzungsplan der Stadt ist entsprechend zu ändern, wobei die ehemalige Nord-Süd-Trasse als Wohnbaufläche und der heutige Hauptverkehrsstraßenzug als solcher darzustellen sind.

3. Der vorhandene Straßenzug Feldstraße / Schützenstraße ist entsprechend dem in der Vorlage dargestellten Handlungskonzept zu optimieren.

4. Für den Blockinnenbereich Schützenstraße/Kaiserstraße/Hospitalstraße/Hochstraße ist ein Bebauungsplan zur Realisierung eines qualitativ hochwertigen Wohnungsbaus aufzustellen.

zugestimmt	☐ einstimmig	☐ ja
abgelehnt	☐ mit Mehrheit	☐ nein
Kenntnisnahme		☐ Enthaltung

…n / Zusätze nach § 21 Geschäftsordnung / Aufträge

Herten, 02.09.1998
Stadtdirektor ~~/ Beigeordneter / FBL~~

bei durchl. Vorlagen (HuFA/Rat) Sichtvermerk
Bürgermeister

Begründung:

1. BESTAND UND PROBLEME DER NORD-SÜD-TRASSE FELDSTRABE / SCHÜTZENSTRAßE

Der Straßenzug Feldstraße / Schützenstraße östlich der Hertener Innenstadt bildet die verkehrlich bedeutsamste Nord-/Südachse im Stadtgebiet:

Oberörtlich verbindet sie die A 2 und Herne-Wanne mit Marl, innerstädtisch verlaufen die Beziehungen der südlichen Stadtteile und der Innenstadt mit Disteln, Scherlebeck und Langenbochum über diese Route. Die Lage der Feldstraße und der Schützenstraße im Netz, ihre dementsprechende Orientierungsstärke und fehlende Alternativen haben zu hohen Kfz-Belastungen mit bedeutsamen Schwerverkehrsanteilen geführt über 1600 Kfz/Spitzenstunde in der Feldstraße und ca. 1300 Kfz/Spitzenstunde in der Schützenstraße bilden mit ihrem Flächenanspruch, den Gefährdungen und Emissionen eine Belastung, deren Verträglichkeit mit Ansprüchen der Anlieger und der nicht motorisierten Straßenraumnutzer bezweifelt werden muß.

Der Straßenzug Feldstraße / Schützenstraße wird von der ebenfalls hoch belasteten Kaiserstraße gekreuzt, die die Innenstadt Herten mit der A 43 und Recklinghausen verbindet. Über die Gartenstraße führen bemerkenswerte Mengen an Kfz-Verkehr zur Innenstadt; im Norden teilt sich der Verkehrsstrom in die Feldstraße und die Straße "Über den Knöchel". Diese relativ enge Folge hochbelasteter Knoten, zusätzlich verschärft durch die Einmündung der Kaiserstraße in den Innenstadtring, führt in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden zu Rückstaubildung mit der Folge von erhöhtem Ausstoß an Lärm und Schadstoffen.

Außerhalb der Spitzenzeiten liegen die Fahrgeschwindigkeiten über den zulässigen Grenzen und deutlich über den Größenordnungen, die als "angepaßt" für angebaute Innenstadtstraßen gelten können. Kfz-Menge, LKW-Anteil und Fahrgeschwindigkeiten verursachen in der Schützenstraße tagsüber Lärmpegel von ca. 75 dB(A), in der Feldstraße ca. 70 dB(A), die nächtlichen Werte liegen mit 66 bzw. 61 dB(A) ebenfalls deutlich über den Grenzen, die für Mischgebiete mit starkem Wohnanteil als zumutbar angesehen werden.

Kfz-Mengen und Geschwindigkeiten machen Fahrbahnquerungen außerhalb der licht signalgeregelten Knoten unbequem und gefährlich. Anlieger der Schützenstraße beklagen zudem Schwierigkeiten, bei den hohen Verkehrsstärken ihre Grundstücksein- bzw. -ausfahrten zu nutzen. Die Unfallauswertung vergangener Jahre ergibt eindeutige Überrepräsentationen bei den Ursachen Geschwindigkeit, Abstands- und Überholverhalten Fehlverhalten des Kfz-Führers.

Die Feldstraße und Schützenstraße haben aber nicht nur überragende Bedeutung für den motorisierten Verkehr: Sie sind kleinräumig wie gesamtstädtisch Bestandteile von Fußgänger- und Radverkehrsrouten bzw. werden von diesen gekreuzt. Arbeits-, Schul- und Wanderwege, insbesondere diejenigen zur Freizeitanlage "Backumer Tal" benutzen bzw. queren die Feldstraße und die Schützenstraße. Der Straßenzug enthält keinen Radweg, die Gehwegbreiten reichen teils generell, teils bezogen auf den zeitweise erhöhten Bedarf (Schulweg) nicht aus. Aufenthaltsflächen im Straßenraum sind nicht vorhanden, die Aufstell- und Warteflächen an den Querungsstellen (Knoten) sind zu klein.

Die beiden Quartiere Schützenstraße und Feldstraße sind ökonomisch und kulturell zur Innenstadt hin orientiert, ihr Zusammenhang wie ihre Verbindung sind allerdings gestört durch die städtebauliche Trennwirkung der hochbelasteten Straßen. Das Erscheinungsbild des Straßenzuges ist überwiegend verkehrlich geprägt; die Freiflächen vor der Kirche (Einmündung Hochstraße) und am Knoten Kaiserstraße / Feldstraße leiden durch ihren fehlenden Raumabschluß und ihre ungeordnete Parknutzung erheblich. Der Wert beider Quartiere als innenstadtnahe Wohngebiete ist durch die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Kfz-Verkehrs gemindert.

2. ZIELSETZUNGEN / CHANCEN EINER NEUEN TRASSENPLANUNG

Alle die mit dieser vorhandenen Verkehrsverbindung einhergehenden städtebaulichen und verkehrlichen Probleme und Mängel haben dazu geführt, daß bei der Erstellung des Flächennutzungsplanes von 1982 eine parallele Nord-Süd-Straßentrasse östlich Feldstraße / Schützenstraße zwischen "Über den Knöchel" und Hochstraße eingeplant wurde. Mit dieser neuen Trasse sollten im wesentlichen folgende Zielsetzungen/Chancen verfolgt werden:

- *Stadtverträgliche Integration aller Verkehrsarten*

- *Angemessene Integration der raumbedeutsamen Verkehrsverbindungen,* die zu den wichtigen Bestandteilen nicht nur allein der innerstädtischen, sondern auch der gesamtstädtischen und regionalen Infrastruktur zählen

- *Beseitigung bestehender unzulänglicher Verkehrsverhältnisse für den Fußgänger und für den Radverkehr,* hier insbesondere die Verbindung zwischen den nördlich der DB-Strecke gelegenen Stadtteilen zur Innenstadt und zu den südlichen Stadtteilen (z. B. Schulwegbeziehungen)

- *Vermeidung umfänglicher Gebäudeabbrüche entlang der bestehenden Verkehrsstraßenzüge,* insbesondere auf der östlichen Seite der Schützenstraße, im Abschnitt zwischen Kaiserstraße und Vitusstraße

- *Verkehrsgerechte Ausbildung der Haupt-Verkehrsverknüpfungspunkte,* die der Belastungssituation im ganzen auch gerecht werden können, vor allem unter Berücksichtigung der Erfordernisse einer weitgehend störungsfreien Abwicklung des ÖPNV

- *Entlastung des hochverdichteten Wohngebiets* Schürmannswiese von Emissionen des Verkehrs auf der zur Feldstraße im Westen gelegenen Hauptwohnseite

- *Schaffung zusätzlicher Flächen für ergänzende Innenstadtfunktionen und Nutzungen*

3. REALISIERUNGSCHANCEN FÜR EINEN NEUBAU „NORD-SÜD-TRASSE

4. STRAßENUMBAU UNTER BEIBEHALTUNG DER DERZEITIGEN VERKEHRSFÜHRUNG: "STATUS-QUO-OPTIMIERUNG"

4.1 Was kann bei Verzicht auf die neue Trasse nicht erfolgen?

Durch die zwingend erforderliche Beibehaltung des heutigen Hauptverkehrsstraßenzuges Schützenstraße / Feldstraße L 638 zur Abwicklung des innerstädtischen Gesamtverkehrs wird sich zukünftig die Verkehrsbelastung (insbesondere der Durchgangsverkehr) auch durch mögliche Umbaumaßnahmen nicht reduzieren lassen. Damit direkt verbunden sind folgende Schlußfolgerungen:

1. **Die heute anzutreffenden Lärm- und Schadstoffemissionen können nicht wesentlich verringert werden; infolge der zu erwartenden allgemeinen Verkehrszunahme muß mit einer weiteren Belastungssteigerung gerechnet werden.**

2. **Ausreichende Flächen für Fußgänger und Radfahrer können entlang der alten Trasse nicht angeboten werden; eine notwendige Radwegeverbindung (geplant Fahrradstraße) kann in Ermangelung ausreichender Querschnittsbreiten nicht hergestellt werden.**

3. **Querungshilfen / Querungsmöglichkeiten sind wegen fehlender Flächen und infolge des hohen Verkehrsaufkommens nur an den vorhandenen und signalisierten Kreuzungen möglich**.

4. Eine eindeutige Trennung des motorisierten Individualverkehrs vom Rad-/Fußgängerverkehr im Bereich der Bundesbahnüberquerung und zur Erschließung des Gymnasiums wird nicht möglich sein.

5. **Gestaltungsmöglichkeiten und Verbesserung der Wohnumfeldqualitäten entlang der heutigen Trasse sind nur sehr eingeschränkt umsetzbar.**

6. Der ÖPNV wird auch zukünftig gemeinsam mit dem Individualverkehr die vorhandenen Fahrbahnen in Anspruch nehmen und mit Verzögerungen rechnen müssen. Eine Separierung vom Individualverkehr, sei es durch die Anlage von Busspuren oder die Mitnutzung der o.a. Fahrradstraße, kann nicht erfolgen.

4.2 Handlungskonzept für die Optimierung des vorhandenen Straßenweges

Wie bereits dargestellt, erfüllt der Straßenzug Feldstraße / Schützenstraße bedeutsame örtliche und überörtliche Verbindungsfunktionen, ist Teil von ÖPNV-Routen, erschließt die anliegende Nutzung, ist zentrales Element des Fußgänger- und Radverkehrs und dient dem Wohnen und dem Aufenthalt. An der Darstellung und Erläuterung der Probleme (siehe Kapitel 1) des vorhandenen Straßenzuges läßt sich ein Handlungskonzept formulieren, das zugleich die verkehrlichen und städtebaulichen Zielvorstellungen für die östlichen Innenstadtbereiche berücksichtigt:

Gewährleistung eines stetigen Verkehrsflusses mit angepaßter Geschwindigkeit Minimierung quartiersfremder Kfz-Verkehre außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes

zielgerichtete und attraktive Führung der Fußgänger- und Radverkehre auf separisierten Flächen mit sicheren Fahrbahnquerungen

Beschleunigung des ÖPNVs

Sicherung, Erweiterung und Verbesserung der Nutzbarkeit wohnungsnaher Freiflächen

Sicherung und Ergänzung städtischer Grünzüge

attraktive Gestaltung der Verkehrsräume und des Wohnumfeldes

Steigerung der Qualität innenstadtnahen Wohnens durch Minderung von Gefährdungen und Belästigungen durch den Kfz-Verkehr.

Für **den gesamten Straßenzug ist also Ziel des Umgestaltungsentwurfes:**

Verlangsamung und Verstetigung des Kfz-Verkehrs.

Damit sind sowohl Sicherheitsgewinne als auch Verminderungen der Lärm- und Schadstoffemissionen zu erreichen.

Aus dem o. a. Handlungskonzept lassen sich für die einzelnen Abschnitte des Straßenzuges nachfolgend dargestellte Arbeitsziele ableiten:

A) Feldstraße **zwischen Über den Knöchel und Kaiserstraße**

- Bereitstellung ausreichender Flächen für:

  flüssigen und sicheren Bus-ÖPNV- und Kraftfahrzeugverkehr
  sicheren und störungsfreien Fußgänger- und Radverkehr

  in Abhängigkeit von der zukünftigen Verkehrsbelastung

- Zielgerichtete und sichere Fußgänger- und Radfahrerführung

zum Gymnasium
zur Innenstadt
zu *den* nördlich der Bahntrasse gelegenen Stadtteilen

- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
- Verbesserung der Wohnumfeldsituation durch

  aktive bzw. passive Schallschutzmaßnahmen
  Begrünung des Straßenraumes

- Sicherung der Einfahrten zur Schürmannswiese

B) Schützenstraße zwischen Kaiserstraße und Hochstraße

……..

4.3 Planungs- und Realisierungsschritte:

Zur planungsrechtlichen und finanzierungstechnischen Sicherung der Trassenoptimierung Schützenstraße/Feldstraße ist der Flächennutzungsplan der Stadt entsprechend zu ändern.

Im Rahmen des geplanten Innenstadtverkehrsgutachtens werden die dargestellten Arbeitsziele für die Trassenoptimierung mit untersucht und detaillierte Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Auf dieser Grundlage ist anschließend eine Ausbauplanung für die Gesamttrasse in Auftrag zu geben und mit dem Straßenbaulastträger, der Deutschen Bahn AG, den Versorgungsträgern, der Vestischen Straßenbahnen AG und den Anliegern abzustimmen. Erforderliche Grunderwerbe sind parallel dazu einzuleiten.

Zur Finanzierung der Trassenoptimierung ist ein Antrag nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu stellen, wobei nach den derzeitigen Förderrichtlinien mit einem Fördersatz von 85 % gerechnet werden kann.

Die auf der Grundlage der Ausbauplanung ermittelten Ausbaukosten sind in der mittelfristigen Finanzplanung der Stadt zu berücksichtigen.

Anlagen:

Übersichtsplan (Ausschnitt FNP)

SAN
geplant!
Schützenst.
84
SAN