



Klimabündnis Dortmund, c/o Friedrich Laker, Kirchenstraße 31, 44147 Dortmund

Stadt Dortmund - Stadtplanungsamt

z. Hd. Dr. Henning Jaeger
Burgwall 14
44122 Dortmund

c/o

Friedrich Laker
Kirchenstraße 31
44147 Dortmund

[Klimabuendnis-
dortmund@posteo.de](mailto:Klimabuendnis-dortmund@posteo.de)

Ihr Zeichen

Ihre Email vom

Unser Zeichen

Datum

01.06.2022

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB,

**hier: Verkehrliche Bewertung zum vorhabenbezogenen B-Plan InN 236
 - VEP Möbelhaus Hildastraße -**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in einem separaten Schreiben hat sich das Klimabündnis Dortmund in einer ausführlichen Stellungnahme mit dem geplanten Möbelhaus im Bereich Bornstraße / Hildastraße im Stadtbezirk Innenstadt-Nord auseinandergesetzt. Die Planungen in der vorliegenden Form sind für uns unter Klimagesichtspunkten nicht akzeptabel.

Darüber hinaus äußern wir uns hiermit zu der verkehrlichen Seite der Bauleitplanung. Aus Sicht des Klimabündnis Dortmund ist die verkehrliche Bewertung zum vorhabenbezogenen B-Plan InN 236 weder korrekt, noch geeignet um die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens zu beurteilen. Darüber hinaus sind sowohl die Ausgangsbedingungen, die sich zum großen Teil aus Vorgaben der Stadt Dortmund ergeben, als auch die Planungen einer sogenannten „Nordspange“, die in verschiedenen Bebauungsplänen verfolgt wird, aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll und unter dem Aspekt des Klimaschutzes als inakzeptabel anzusehen.

Folgende Kritikpunkte haben wir im Einzelnen:

Verkehrsuntersuchung IGS

Grundlage der verkehrlichen Bewertung ist insbesondere die als Anlage 7 beigefügte Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft Stolz (IGS). Diese Untersuchung mit Stand vom 24.08.2018 weist neben einer zum Teil veralteten Datengrundlage zahlreiche Mängel auf, die im Folgenden konkret erläutert werden.

In der Untersuchung werden insgesamt 4 Planfälle betrachtet:

A0 - entsprechend dem Ist-Zustand ohne das geplante Vorhaben

A1 - Istzustand mit dem Neuverkehr des geplanten Vorhabens

P2 - Prognose des Aufkommens 2025 mit Ausbauzustand 2025 ohne geplantes Vorhaben

P2025 - P2 mit dem Neuverkehr des geplanten Vorhabens

Die Daten für die Prognosevariante P2, und damit auch für die Variante P2025 wurden von der Stadt Dortmund geliefert, wobei eine Herleitung für diese Daten fehlt. Außerdem berücksichtigt der Stand der Verkehrsuntersuchung von 2018 in keiner Weise die im Zuge der Begrenzung des Klimawandels notwendigen Veränderungen des Verkehrsverhaltens.

Kritikpunkt 1

Die Maßnahmen zur Bekämpfung des drohenden Klimawandels erfordern zwingend Anpassungen der Verkehrsmodelle und eine Verschiebung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Umweltverbund.

Für die Verkehrserhebungen werden Daten aus zwei unterschiedlichen Jahren verwendet, nämlich eine 24-Stunden-Erhebung vom 29.09.2016 für die Tage Montag bis Freitag und eine 12-stündige Nacherhebung vom 09.06.2018 für den Samstag. Ob es sich hierbei jeweils um repräsentative und vergleichbare Ergebnisse handelt, darf zumindest bezweifelt werden.

Auch die für die Prognose herangezogenen Unterlagen zu Aufkommenswerten und Verkehrsgewohnheiten (Datenstand FGSV147 von 2010, Datenstand Hessische Straßenbauverwaltung von 2017) berücksichtigen weder die u.a. durch die Corona-Pandemie veränderten Verbrauchergewohnheiten noch Erkenntnisse zur notwendigen Veränderung des Mobilitätsverhaltens aus Gründen des Klimaschutzes.

Dies zeigt sich auch an den für die Prognosen getroffenen Annahmen: So wird mit einem PKW-Nutzungsgrad von 90 % bei einem Besetzungsgrad von 2,0 an Montagen bis Freitagen sowie ebenfalls 90 % PKW-Nutzungsgrad, aber einem Besetzungsgrad von 2,5 Personen an Samstagen gerechnet. Falls das geplante Möbelhaus wirklich im Prognosejahr 2025 eröffnen sollte, dürften diese Annahmen allein aus Gründen des Klimaschutzes nicht mehr relevant sein.

Kritikpunkt 2

Es wird mit Modellannahmen gearbeitet, die für den geplanten Zeitpunkt der Eröffnung eines Möbelhauses nicht mehr zutreffen. Dies liegt sowohl an den veralteten Grundlagen, die aus dem Bereich des Straßenbaus stammen, als auch an der nicht mehr zeitgemäßen Verteilung der Wege auf die Verkehrsmittel. So findet sich der Trend zum Online-Handel in den betreffenden Annahmen nicht wieder.

Leistungsfähigkeit Planfälle A0 und A1

Die Verteilung der Neuverkehre auf das Straßennetz wird nach einem nicht nachvollziehbaren Verfahren sowohl ohne als auch mit der geplanten Nordspange dargestellt. Der erwartete Einzugsbereich der Kunden wird nicht dargestellt und entzieht sich somit jeglicher Beurteilung. In beiden Varianten fließen aber erhebliche Verkehrsmengen (65 % ohne und 35 % mit Nordspange) auf die zu fast allen Tageszeiten bereits erheblich belastete Bornstraße in Richtung Süden. Damit wird im Modell die Dortmunder Nordstadt, die ohnehin unter Verkehrsemissionen leidet und eigentlich entlastet werden sollte, mit zusätzlichen Lärm- und Schadstoffemissionen belastet. Dies widerspricht allen übergeordneten Planungszielen für die nördliche Innenstadt.

Bei den Simulationen zur Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wird bezüglich der zeitlichen Verteilung der Zu- und Abflüsse wiederum mit Daten des potentiellen Betreibers eines Möbelhauses sowie der derzeitigen Festzeitsteuerung der LSA am Knoten Bornstraße / Hildastraße gearbeitet. Ob die so ermittelten Daten zu den Wartezeiten und den Staulängen zutreffen, lässt sich auf Grund der intransparenten Ausgangsdaten nicht beurteilen.

Allerdings sind selbst in der Simulation des Planfalls A1 bereits in zwei Fällen nur die Qualitätsstufen C zu erreichen, zu der es heißt: *„Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine **starke Beeinträchtigung** darstellt.“* (Hervorhebung d. Verfasser) Auf der Bornstraße aus Richtung Norden führt dies beim Linksabbieger in die Hildastraße bereits an den Wochentagen von Montag bis Freitag zu Wartezeiten von mehr als 40 Sekunden.

Da an Samstagen bei der Verteilung nach Betreiberangaben eine höhere Leistungsfähigkeit als an den Tagen Montag bis Freitag ermittelt wurde, wird noch eine Simulation für einen „durchschnittlichen Möbelmarkt“ (eine genaue Definition fehlt hier) durchgeführt, allerdings ein optimiertes Signalprogramm verwendet. Dabei ergeben sich für die Spitzenstunde trotz eines optimierten Signalprogramms eine noch stärkere Beeinträchtigung der Verkehrsqualität.

Hier wird für insgesamt 4 Verkehrsströme nur die Qualitätsstufe C erreicht. Die Wartezeit liegt sowohl für den Straßenzug Bornstraße aus südlicher Richtung mit deutlich mehr als 40 Sekunden als auch für den Linksabbieger der Bornstraße aus Richtung Norden sowie für den Linksabbieger aus der Hildastraße in Richtung Süden bei fast 40 Sekunden.

Durch Anpassungen beim Signalprogramm ergeben sich bei den dynamischen Simulationen jeweils bessere Ergebnisse für die Leistungsfähigkeit, allerdings fehlt eine Berechnung für besonders kritische Tage, wie z.B. Brückentage nach Feiertagen, also eine worst-case-Betrachtung in allen Simulationen.

Leistungsfähigkeit Planfälle P2 und P2025

Im Unterschied zu den oben dargestellten Berechnungen sind die Simulationen für die Planfälle P2 und P2025 entscheidend, da nur sie die neben den Planungen für ein Möbelhaus bestehenden Absichten einer Erweiterung des Straßennetzes im Rahmen der sogenannten „Nordspange“ widerspiegeln.

Die Planungen umfassen nicht nur eine erhebliche Ausweitung der Flächen für den MIV, sondern auch eine weitere Einmündung von der Bornstraße, den sogenannten „verlagerten Rechtsabbieger“, der heute nur in Form einer kleiner dimensionierten internen Straße ohne Verbindung zur Bornstraße existiert.

Bei der Einbindung der Stadtbahn in die Simulation wird zwar laut IGS der „ungünstigste Fall betrachtet“, aber dieser Fall berücksichtigt weder einen ÖPNV-Vorrang an der betreffenden Lichtsignalanlage, noch wird eine mögliche Verdichtung auf einen 5-Minuten-Takt berücksichtigt. Dies ist aber für eine mögliche Verkehrswende eine entscheidende Maßnahme, mit der die Attraktivität des ÖPNV erhöht werden kann. Die entsprechende Maßnahme findet sich auch im Positionspapier „Dortmund mobil 2030“ der DSW21. Dass an eine Beschleunigung der Stadtbahn bei der Simulation nicht gedacht wird, räumen auch die Gutachter der IGS ein, denn dort heißt es über den Einfluss der Stadtbahn auf die Leistungsfähigkeit des Knotens Bornstraße / Hildastraße / Am Waldfried: *„Dies ist aber nur der Fall, wenn die Stadtbahn nicht beschleunigt wird und ihrerseits Wartezeiten in Kauf genommen werden.“* (S. 28)

Kritikpunkt 3

Eine mögliche Verkehrswende zu Gunsten des ÖPNV spielt in dem Verkehrsgutachten keine Rolle, womit das Gutachten im Widerspruch zu den verkehrlichen Zielen der Stadt Dortmund steht.

Anders als im Text dargestellt (S. 26), ändert sich bei den Signalprogrammen für die Planfälle P2 und P2025 die Umlaufzeit von 60 Sekunden auf 90 Sekunden (Anhang 6). Welche Auswirkungen dies hat, wird an späterer Stelle nochmals erläutert. Trotz der enormen Ausweitung der Verkehrsflächen durch den Ausbau der Hildastraße sowie des verlagerten Rechtsabbiegers wird sowohl bei der statischen als auch bei der dynamischen Betrachtung der Qualität in mehreren Relationen nur die Stufe D erreicht. Nachfolgend wird dies für die dynamische Betrachtung der Leistungsfähigkeit, die noch Anpassungen der Signalprogramme beinhaltet:

Im Szenario P2 werden für insgesamt 4 Richtungen, im Szenario P2025 sogar für 5 Richtungen nur Qualitäten der Stufe D erreicht. Die Definition der Qualitätsstufe D sagt Folgendes aus:

„Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.“ (S. 12) Für beide Prognosen (P2 und P2025) heißt es aber auch in dem Gutachten: *„Der Knotenpunkt liegt unter Beachtung der querenden Stadtbahn an seiner Kapazitätsgrenze (QSV D).“* (S. 32)

Unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrswende bedeutet das, das selbst laut Verkehrsgutachten der Knotenpunkt Bornstraße / Hildastraße / Am Waldfried nicht mehr den Anforderungen genügt. Damit ist eine planerische Begründung der Nordspange weder mit noch ohne das geplante Möbelhaus mit den zukünftigen Verkehrszielen vereinbar.

Kritikpunkt 4

Da selbst die Gutachter den Knoten Bornstraße / Hildastraße / Am Waldfried in ihren Simulationen an der Kapazitätsgrenze sehen, ist das Gutachten als Grundlage der Nordspange unter Beachtung der künftigen verkehrlichen Ziele weder mit noch ohne Möbelhaus eine geeignete Grundlage.

Datengrundlagen und Inkonsistenzen in den Aussagen

Bei den Datengrundlagen im Anhang fallen gleich mehrere Merkwürdigkeiten auf, die Zweifel an der Qualität und Eignung des Verkehrsaufkommens aufkommen lassen:

- Verkehrserhebungen
Die in Anhang 1 dargestellten Ergebnisse der Verkehrserhebungen zeigen, dass sowohl bei der Erhebung am 29.09.2016 als auch bei der Nacherhebung zum Samstag am 09.06.2018 ausschließlich Kraftfahrzeuge, unterschieden nach Kfz und Schwerverkehr, erfasst wurden. Das bedeutet, dass der Einfluss von Fußgängern und Radfahrern komplett ignoriert wurde. Damit haben Fußgänger und Radfahrer auch keinen maßgeblichen Einfluss auf die im Rahmen der Simulation verwendeten Signalzeitenpläne. Die Nichtbeachtung dieser nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer ist ein erheblicher Mangel des Verkehrsgutachtens und steht konträr zu allen übergeordneten Zielen der Stadt Dortmund zur Stärkung eben dieser Verkehrsarten.
- Inkonsistenz zwischen Text und Anlagen
Die in Anlage 6 dargestellten Knotendaten sowie der zugehörige Signalzeitenplan passen nicht zu den in der Begründung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan dargestellten Daten, weil die Knoten- und Signaldaten der Hildastraße lediglich 3 Fahrstreifen berücksichtigen, in der Begründung sowie in der zeichnerischen Darstellung aber 5 Fahrstreifen für die Hildastraße

vorgesehen sind. Außerdem ist - wie bereits zuvor erwähnt die Umlaufzeit laut Anlage 6 nicht auf 60 Sekunden, sondern auf 90 Sekunden eingestellt.

- Fehlende Datengrundlagen

Besonders gravierend ist, dass an keiner Stelle des Verkehrsgutachtens die konkreten Belastungsdaten für den Straßenzug der geplanten Nordspange (Hildastraße - Am Waldfried) als Querschnittsdaten (z.B. DTV) genannt werden. Auch der geplante Schwerverkehrsanteil wird an keiner Stelle des Verkehrsgutachtens genannt. Damit ist eine Überprüfung der Auswirkungen sowohl des geplanten Möbelmarktes als auch der geplanten Nordspange nicht möglich. Dies beeinträchtigt auch die Möglichkeiten für betroffene Personen, die Auswirkungen der Planungen zu beurteilen und gegebenenfalls Einwendungen zu erheben. Auch aus diesem Grunde ist das Verkehrsgutachten nicht als Planungsgrundlage geeignet.

Auswirkungen auf den Umweltverbund

Das Verkehrsgutachten kommt auf Grund der dargestellten Unzulänglichkeiten nicht nur zu fehlerhaften Ergebnissen. Die Nichtberücksichtigung von Fußgängern und Radfahrern führt im Ergebnis auch zur Benachteiligung gegenüber dem bereits schlechten heutigen Zustand:

Im Planfall A0 stehen Fußgängern und Radfahrern zum Beispiel bei einer Umlaufzeit von 60 Sekunden auf der Bornstraße in Richtung Norden 26 bzw. 27 Sekunden Grünzeit zur Verfügung. Die Querung der Bornstraße ist mit nur 9 Sekunden für die Fahrbahnen in Richtung Süden sehr kurz, in Richtung Norden mit 25 Sekunden etwas länger.

Im Signalzeitenplan für den Planfall P2025 sind bei einem 90-sekündigen Umlauf den Verlauf der Bornstraße in Richtung Norden lediglich 19 Sekunden als Grünzeit für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen, also eine deutliche Verschlechterung. Ebenfalls verschlechtert ist die Querung der Bornstraße, weil dafür jeweils 14 Sekunden zur Verfügung stehen.

Damit müssen Fußgänger und Radfahrer in Richtung Norden 71 Sekunden Wartezeit hinnehmen, in Ost-West-Richtung sogar 76 Sekunden. Dies ist erheblich mehr als heute und passt weder zu den verkehrlichen Zielen der Stadt Dortmund, noch ist dies im Sinne einer Verkehrswende zu rechtfertigen.

Eine zusätzliche Benachteiligung für Fußgänger und Radfahrer entsteht auch noch durch den geplanten Rechtsabbieger, der zwar rechtlich für geradeaus gehende bzw. fahrende Verkehrsteilnehmer einen Vorrang gegenüber abbiegenden Fahrzeugen aufweist, trotzdem aber den Raum für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer einschränkt und zu Unsicherheiten bei diesen Verkehrsteilnehmern führt. Auch diese Maßnahme dient nur dazu, den nördlich gelegenen Knoten Bornstraße / Hildastraße / Am Waldfried leistungsfähiger zu machen und die geplanten Vorhaben verkehrlich zu rechtfertigen. Leidtragende sind wiederum Fußgänger und Radfahrer.

Fazit

Weder sind die im Verkehrsgutachten dargestellten Erhebungen nachvollziehbar und konsistent, noch ist mit einem Gutachten, das derart gravierende Mängel aufweist, eine verkehrliche Begründung für die Planung des in Rede stehenden Möbelhauses oder gar für die geplante Nordspange möglich. Die Ignoranz der Gutachter gegenüber allen Verkehrsarten des Umweltverbundes lässt nur den Schluss zu, dass es Ziel des Gutachtens war, eine positive Bewertung der Leistungsfähigkeit des Knotens Bornstraße / Hildastraße / Am Waldfried zu erbringen. Die dargestellten Mängel des Gutachtens sind aber so gravierend, dass es für die vorgelegten Planungen ungeeignet ist.

Anmerkungen zum Planverfahren des vorhabenbezogenen B-Plans InN 236 - Möbelhaus Hildastraße -

Es bestehen Zweifel, ob mit einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB neben dem geplanten Möbelhaus auch ein wichtiger, wenn nicht zentraler Teil einer geplanten Straßenbaumaßnahme planerisch gesichert werden kann. § 12, Abs. 1 spricht davon, dass die Gemeinde durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben bestimmen kann, „wenn der Vorhabenträger auf der Grundlage eines mit der Gemeinde abgestimmten Plans zur Durchführung der Vorhaben und der Erschließungsmaßnahmen (Vorhaben- und Erschließungsplan) bereit und in der Lage ist und sich zur Durchführung innerhalb einer bestimmten Frist und zur Tragung der Planungs- und Erschließungskosten ganz oder teilweise (...) verpflichtet.“

Es geht hier also um ein abgestimmtes Verfahren gegenüber einem Dritten und nicht um die Festlegung gemeindlicher Planungen. Zwar heißt es in § 12, Abs. 4 „Einzelne Flächen außerhalb des Bereichs des Vorhaben- und Erschließungsplans können in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einbezogen werden.“ Hier geht es aber um Flächen und nicht um eigenständige Planungen, wie eine kilometerlange Straßenverbindung.

Im vorliegenden Fall wird versucht, einen Teil der geplanten Nordspange quasi „Huckepack“ mit den Planungen für das Möbelhaus planungsrechtlich abzusichern. Dies sieht das Klimabündnis Dortmund als kritisch an, weil damit auch die Mitwirkungsrechte potenzieller Betroffener der Nordspange ausgehöhlt werden. Welcher Anwohner, beispielsweise der Lindenhorster Straße, der in Zukunft die Verbindung von der Seilerstraße zur Pottgießerstraße erdulden muss, kann sich noch erfolgreich gegen die Nordspange wehren, wenn bereits der Anfang (Brücke vom Hoesch-Areal zur Hildastraße und Planung VEP Hildastraße) gemacht ist. Wenn ein Großteil der Trasse bereits planerisch gesichert ist, fällt eine Einwendung gegen ein kleines Teilstück (z.B. der Tunnel unter der Bahnstrecke im Zuge der Seilerstr.) deutlich schwerer.

Für die Nordspange ist daher zu fordern, dass die Stadt Dortmund die gesamte Planung einschließlich der geplanten Verkehrsmengen und des Schwerverkehrsanteils offenlegt und auch Alternativen zur Bewältigung der Verkehre darstellt. Wir halten den kompletten Verzicht auf die Nordspange für sinnvoll und möglich. Eine Alternative könnte zum Beispiel die Benutzung der vorhandenen Schienenwege von der Westfalenhütte zum Containerterminal sein.

Mit freundlichen Grüßen



Friedrich Laker
Sprecher des Klimabündnis Dortmund