



Bürgerinitiative
Pro Oespeler Lebensraum e.V.



Herrn Stadtrat
U. Sierau
Südwall 2

44137 Dortmund

Dortmund, 03.02.03

Verkehrssituation in und um Oespel

Sehr geehrter Herr Sierau,

wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 13.08.02.

Nach Schätzungen des Bundesverkehrsministeriums wird der Personenverkehr bis zum Jahr 2015 um weitere 20 % anwachsen, der Güterverkehr - bezogen auf alle Verkehrsträger - insgesamt um 64 % ansteigen. Denn die Wege, die jeder zurücklegt, werden im Durchschnitt immer länger, sei es der Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, in der Freizeit oder die Urlaubsfahrten.

Mit dem höheren Verkehrsaufkommen unausweichlich verbunden ist eine immer größere Belastung von Mensch, Klima und Umwelt. Die klassischen Luftschadstoffe wie Stickoxide und Kohlenmonoxid gehen aufgrund technischer Verbesserungen der Fahrzeuge in den nächsten Jahren zwar deutlich zurück. Wenn aber die Verkehrsprognosen zutreffen, werden die Schwefeldioxid-Emissionen des Verkehrs um weitere 8-10 % steigen.

Die Lärmbelastung wird vielerorts noch unzumutbarer, als sie heute vielfach bereits ist. Umfragen des Umweltbundesamtes zeigen, dass sich zwei Drittel aller Deutschen durch Verkehrslärm gestört fühlen. Millionen von Menschen können nicht nur tags, sondern auch nachts ihre Fenster nicht mehr öffnen - viele leiden unter Schlafstörungen, mit allen Folgen für ihre Gesundheit, Lern- und Arbeitsfähigkeit. Allein 12 Millionen Menschen leben an Straßen mit einem Mittelungspegel von über 65 Dezibel, sind also akut von erheblichen Gesundheitsstörungen und erhöhtem Herzinfarkt-Risiko bedroht.

Betroffen durch das Verkehrswachstum sind in erster Linie die Ballungsräume, die heute schon am Verkehr ersticken.

Abnehmen wird zwar die Fahrleistung des einzelnen PKW. Die Ursache ist darin zu suchen, dass heute viele Haushalte über ein Zweit- und Dritt-PKW verfügen. Aber die Menge der PKW belastet die Menschen.

Diese PKW stehen weder in Garagen noch auf Parkplätzen. Nicht umsonst klagen auch andere Vororte in Dortmund über die zunehmende Verkehrsbelastung.

c/o Judith Zimmermann, Salinger Weg 10, 44149 Dortmund - Tel.: 0231/ 65 66 87

E-Mail: Birnbaukskamp@gmx.de

Internet-Adresse: www.pro-oespel.de / Bankverbindung: [REDACTED]



Bürgerinitiative Pro Oespeler Lebensraum e.V.



Das Fahrverhalten hat sich im Lauf der Jahre stark verändert. Heute wird auch der kleinste Weg mit dem PKW zurückgelegt. Die Kinder werden zum Kindergarten und zur Schule gefahren. Nachmittags geht es dann zu Vereinen und Freunden per PKW. Ganz zu schweigen von den Freizeitaktivitäten der Eltern, Einkäufen und Wegen zur Arbeit. Vieles wurde früher zu Fuß zurückgelegt.

Der Erläuterungsbericht zum Zielkonzept Flächennutzungsplan sagt aus:

„Verkehrsmittelwahl (Modal Split) und Anzahl der Fahrten

Jeder Dortmunder legt im Durchschnitt an einem Werktag 2,77 Wege zurück. Werden nur die „Mobilen“ betrachtet, das heißt alle Personen abzüglich derjenigen, die am Tag der Befragung nicht in Dortmund waren oder das Haus nicht verlassen haben, so erhöht sich der Wert auf 3,36 Wege. Der Modal Split gibt den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel an diesen täglichen Wegen wieder. Wie in allen deutschen Städten hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) den größten Anteil (53%). In Dortmund hat jedoch in den letzten Jahren aufgrund des Ausbaus der Stadtbahnstrecken und Buslinien, attraktiver Tarifgestaltung (Semesterticket, Ticket 2000, SchokoTicket etc.) der Anteil des ÖPNV deutlich zugenommen, so dass mittlerweile jeder fünfte Weg mit Bus oder Bahn zurückgelegt wird. Die Steigerungen im MIV und ÖPNV gingen zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs (vgl. Abb. 13).

Insgesamt bedeutet dies eine Gesamtanzahl von ca. 1,1 bis 1,2 Mio. Kfz-Fahrten in Dortmund täglich.

Wege Zweck

Lässt man die Wege nach Hause außer acht, so ist festzustellen, dass die Wege zur Arbeit und zum Einkaufen den größten Anteil am Gesamtaufkommen ausmachen (23% bzw. 24%). Freizeitverkehr sowie Ausbildungsverkehr folgen mit 16% bzw. 10% am gesamtstädtischen Wegeaufkommen.

Wird die Verkehrsmittelwahl im Zusammenhang mit dem Wege Zweck betrachtet, so zeigt sich, dass im Ausbildungsverkehr Busse und Bahnen die wichtigsten Verkehrsmittel sind. Der Radverkehr liegt nur im Freizeitverkehr etwas über dem Anteil an allen Wegen. Auf dem Weg zur Arbeit und auf Geschäftsreisen und für Dienstfahrten überwiegt das Auto. Für die kurzen Strecken zum Einkaufen geht man überdurchschnittlich oft zu Fuß.

Verkehrsquellen und -ziele im Stadtgebiet

Die Innenstadt hat erwartungsgemäß die größte Zentralität. Fast jeder dritte Weg in Dortmund beginnt oder endet in den drei Innenstadtbezirken. Allerdings gehen auch die Hälfte der zurückgelegten Wege nicht über die Stadtbezirksgrenzen hinaus.

Die Bevölkerungszahl bleibt in Dortmund bis zum Jahr 2015 weitgehend konstant (vgl. Kapitel 4.5), die Wohnstandorte verlagern sich aber zunehmend aus den Innenstadtbezirken in die Außenstadtteile. Auch die neuen Gewerbe- und Bürostandorte befinden sich außerhalb

c/o Judith Zimmermann, Salinger Weg 10, 44149 Dortmund - Tel.: 0231/ 65 66 87

E-Mail: Birnbaukskamp@gmx.de

Internet-Adresse: www.pro-oespel.de / Bankverbindung: [REDACTED]



Bürgerinitiative Pro Oespeler Lebensraum e.V.



der Innenstadt (z.B. Stadtkrone-Ost, Phoenix-West, Alter Flughafen), so dass es vermutlich verstärkt zu Tangentialverkehren kommen wird.

Motorisierung

*Der Motorisierungsgrad einer Stadt ergibt sich aus der Anzahl der Pkw, bezogen auf 1.000 Einwohner. **Dem allgemeinen Trend folgend, nimmt er auch in Dortmund noch zu.** Gründe sind z.B.:*

- *Steigendes Einkommen,*
- *ein größerer Anteil an Personen über 18 Jahren an der Gesamtbevölkerung,*
- *mehr Führerscheinbesitzer.*

In Dortmund waren zum 31.12.2000 bei 585.153 Einwohnern 274.253 Pkw gemeldet, das ergibt einen Motorisierungsgrad von 469 Pkw/1.000 EW (Durchschnitt in den alten Bundesländern im Jahr 2000: 529 Pkw/1.000 EW).

*Dies ist – auch im Verhältnis zu anderen Kernstädten von Agglomerationsräumen – niedrig. Bis zum Jahr 2015 geht die Prognose im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung allerdings von einer weiteren Steigerung der Motorisierung in der Größenordnung von 11-14% gegenüber dem Jahr 1997 aus. **Dies würde für Dortmund im Jahre 2015 einen Anstieg der Motorisierung auf ca. 500-520 Pkw/1.000 EW bedeuten.** Das entspricht einer Zunahme zwischen 15.000 und 25.000 Pkw auf insgesamt 290.000 bis 300.000 zugelassene Pkw in Dortmund bis zum Jahr 2015. Aufgrund rückläufiger Jahreskilometerleistungen der PKW wird voraussichtlich jedoch das Fahrtenvolumen in etwa gleich bleiben.*

Pendler

Ein wichtiger Indikator für die Verflechtungen der Stadt Dortmund mit dem umliegenden Städten sind die Pendlerzahlen. Die Tabelle 5 zeigt, dass im Vergleich von 2000 zu 1987 die Anzahl der Ein- und Auspendler stark zugenommen hat (Einpendler +26,7%, Auspendler +49,9%). In den Jahren 1996 bis 2000 erfolgte die Zunahme aber fast ausschließlich bei den Auspendlern, so dass der Pendlersaldo bis 1999 rückläufig war.

Über die Verkehrsmittelwahl der Pendler kann aktuell keine Aussage gemacht werden, da diese vom Landesarbeitsamt nicht erfasst wird. Zuletzt ist im Rahmen der Volkszählung 1987 das Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit bei allen Pendlern erhoben worden. In der Haushaltsbefragung 1998 ist - unabhängig ob der Arbeitsort innerhalb oder außerhalb von Dortmund ist - die Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zum Arbeitsplatz abgefragt worden. Dabei ist festzustellen, dass 71% der Beschäftigten mit Pkw oder Motorrad zur Arbeit fahren und 17% Busse und Bahnen benutzen. Der Rest verteilt sich auf das Fahrrad, zu Fuß oder sonstige Verkehrsmittel.“



Bürgerinitiative Pro Oespeler Lebensraum e.V.



Die Begründung zum Bebauungsplan sagt aus, dass sich die Schadstoffbelastungen durch das, durch die Neubausiedlung induzierte Verkehrsaufkommen und die Heizungsanlagen erhöhen werden. Auf die Luftgüte insgesamt wird sich die Zusatzbelastung kaum auswirken, da die Vorbelastung, insbesondere durch die Nähe zur Autobahn, bereits sehr hoch ist. Auch dies zeugt nicht gerade von einer bürgerfreundlichen Planung.

Eine Stellungnahme Ihrerseits, auf die, durch die Luftuntersuchung des Fresenius Instituts ermittelten Schadstoffe, Methylcyclohexan ($19\mu\text{g}/\text{m}^3$), iso-Propanol ($12\mu\text{g}/\text{m}^3$) und Aceton ($27\mu\text{g}/\text{m}^3$), haben wir nicht erhalten.

Zwischenzeitlich haben wir eine erneute Luftuntersuchung in der „alten“ Siedlung durchführen lassen. Hierbei wurden vergleichsweise erhöhte Konzentrationen für Methylcyclohexan ($9,2\mu\text{g}/\text{m}^3$) und Toluol ($9,3\mu\text{g}/\text{m}^3$) gemessen.

Die Grundbelastung in ländlichen Gebieten beträgt $< 1 - 5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Wert von $9,3\mu\text{g}/\text{m}^3$ erreicht fast schon den Wert für Ballungsräume.

Toluol dient als Kraftstoff-Additiv, als Lösungsmittel sowie als Zwischenprodukt für die technische Synthese von Trinitrotoluol (TNT), Vinytoluol, Benzoesäure, Saccharin, Farbstoffen u.a..

Der Kraftfahrzeugverkehr trägt erheblich zur Immissionsbelastung bei.

Es stellt sich die Frage, ob der erhöhte Toluolwert aus Autoabgasen herrührt, da die Luft von Osten nach Westen in die Siedlung gedrückt wird oder ob der Wert aus dem Verkehr der Siedlung entsteht. Die Luft bleibt dort zwischen den Häusern stehen. Möglich ist aber auch, dass es sich um Toluol ganz anderen Ursprungs handelt. Welchen Ursprung der Wert hat, wird sich wohl kaum ermitteln lassen.

Die Grundbelastung in ländlichen Gebieten beträgt $< 1 - 5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, in Städten und Ballungsräumen liegt häufig eine Belastung von $> 10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vor.

Der Umweltplan der Stadt Dortmund ist ein hilfreiches Instrument für zukünftige Stadtplanungen, wenn er denn befolgt wird.

Hieraus konnten wir folgendes entnehmen:

Der Umweltplan weist auf § 1 Abs. 5 Nr. 7 BauGB hin, der aussagt, dass bei der Aufstellung der Bauleitpläne die Belange des Umweltschutzes, insbesondere der Luft, zu berücksichtigen sind.

Bei der Planung sind die lufthygienischen Vorbelastungen und die Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen.

Zonen mit Luftgüte-Index von 1,0 (=Hohe Belastung), hierzu gehört auch ein Teil des Bereichs Steinsweg, markieren die Grenze zur kritischen Luftgütestufe. Dieses wurde durch Messungen in der Vergangenheit belegt. Bei den Messungen stellte sich heraus, dass die mittleren Schwefeldioxid- und Stickstoffoxidwerte die Zielwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit der WHO erreichen oder überschreiten. Für empfindliche Personen kann eine Luftgüte von 1,0 oder schlechter ein erhöhtes Erkrankungsrisiko bedeuten.

c/o Judith Zimmermann, Salinger Weg 10, 44149 Dortmund - Tel.: 0231/ 65 66 87

E-Mail: Birnbaukskamp@gmx.de

Internet-Adresse: www.pro-oespel.de / Bankverbindung: [REDACTED]



Bürgerinitiative Pro Oespeler Lebensraum e.V.



Der Umweltplan gibt ebenso wie die Beiträge zur Umweltplanung der Stadt Dortmund von 1997 folgende Empfehlung:

„Luftgüte-Index 1,0 - Hohe Belastung - Lufthygienisch problematische Situation

Verringerung der Schadstoffimmissionen anstreben. Gesichtspunkte des Immissionsschutzes bei allen Planungen besonders beachten. Förderung und Verbesserung der Luftaustauschbedingungen (Luftleitbahnen). Schaffung und Erhaltung kleinräumiger Ausgleichsfunktionen, z.B. durch Grünflächen innerhalb hochgradig versiegelter Bereiche und durch Entsiegelungsmaßnahmen.

Luftgüte-Index 1,1-1,2 - Ziemlich hohe Belastung - Lufthygienischer Vorsorgewert

Zusatzbelastung angesichts des geringen Abstandes zu den problematischen Belastungsstufen (Luftgüte-Index 1,0 und kleiner) nach Möglichkeit vermeiden. Gesichtspunkte des Immissionsschutzes bei allen Planungen nach wie vor beachten. Klima- und immissionsökologische Ausgleichsfunktionen der Freiflächen erhalten.“

Durch die zusätzliche Bebauung der Freiflächen Steinsweg und Wandweg/Borussiastr. kann sich die schlechte Luft nicht mehr regenerieren bzw. nicht abfließen.

Das INSEKT sagt auf S.21 aus: „Im Stadtbezirk Lütgendortmund verlaufen einige Straßen, auf denen täglich mehr als 10.000 Kfz fahren. Insbesondere befinden sich auch Abschnitte der Autobahn A 45 und der A 40 mit einer Belastung von mehr als 60.000 Kfz pro Tag im Stadtbezirk. Daneben existieren Schienenwege für Regional- und Fernverkehr sowie für die Stadtbahn und Schienengüterverkehr.

Diese Verkehrswege tangieren bzw. durchschneiden auch schutzwürdige Wohnbereiche, so dass ihre Emissionen erhebliche Belastungen für die Bürger darstellen können.“

„Ein Rückgang des Verkehrs und damit der verkehrsbedingten Lärmbelastungen ist nicht zu erwarten.“

Über Mensch und Lärm weist der Umweltplan auf §1 Abs. Nr. 5 Nr. 1 BauGB hin. Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere auch die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und damit die Belange von Lärmschutz und Lärminderung zu berücksichtigen.

In der Karte „Beurteilung der Lärmbelastungen“ des Umweltplanes sind die Bereiche mit nächtlichen Lärmbelastungen von mehr als 49dB(A) durch Straßen und- sowie durch Schienenverkehrslärm dargestellt. In der Überlagerung mit den derzeit für Wohnzwecke genutzten Flächen werden so mögliche Konfliktsituationen deutlich. Es ergeben sich im Bereich noch nicht bebauter Flächen Hinweise auf eine eingeschränkte Eignung für geplante Wohnnutzungen bzw. erforderliche Schutzvorkehrungen.

Man kann sehr deutlich erkennen, dass der Grenzwert für Wohnnutzung von 49 dB(A) nachts im kompletten Gebiet Steinsweg und zum großen Teil auch im Gebiet Wandweg/Borussiastr. durch den Straßenverkehr überschritten wird.

c/o Judith Zimmermann, Salinger Weg 10, 44149 Dortmund - Tel.: 0231/ 65 66 87

E-Mail: Birnbaumskamp@gmx.de

Internet-Adresse: www.pro-oespel.de / Bankverbindung: [REDACTED]



Bürgerinitiative Pro Oespeler Lebensraum e.V.



Bei der Berechnung des Landesbetriebes für Straßenbau NRW Bochum wurden nur die Verkehrszahlen der A45 zu Grunde gelegt. Es wurden bis zu 58 dB errechnet. Die Karte „Verkehrslärm Straße nachts“ (Stand 10/99) gibt für den Bereich Salinger Weg/Ewald-Görshop-Str. einen Wert von nachts 45 dB an, obwohl für den Salinger Weg ein maximaler Wert von 55 dB errechnet wurde. Hier kann man sehr gut erkennen, wie im Laufe der Jahre mit zunehmendem Verkehr auch die Lärmbelastung zugenommen hat. Dass der Autobahnverkehr gravierend zunimmt, haben Sie uns bestätigt. Es kann also nur noch schlimmer werden und nicht besser.

Der Vorentwurf des Bebauungsplans Lü 148 sagt unter textlichen Festsetzungen gemäß BauGB, der BauNVO und der BauONW aus:

„Teil I: Festsetzungen nach Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 27. Juli 2001 und der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990

§7 Die von der Bebauung freizuhaltenden Schutzflächen und ihre Nutzung, die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes oder zur Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen zu treffenden baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen (§) As. 1 Nr. 24 BauGB)

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind bei allen Neu-, Um- und Erweiterungsbauten aufgrund der Lärmbelastung durch den Kfz-Verkehr für die Gebäude bauliche und sonstige Vorkehrungen zur Lärminderung zu treffen. Dabei dürfen die Innenschallpegel, die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt sind, nicht überschritten werden.

Die Tabelle ist nur insoweit anwendbar, als die dort genannten Raumarten nach den Festsetzungen über die Art der baulichen Nutzung zulässig ist.

Sofern diese Werte nicht schon durch Grundrissgestaltung und Baukörperanordnung eingehalten werden können, sind schallschützende Außenbauteile, wie z.B. Schallschutzfenster (entsprechend der VDI 2719), Außentüren, Dachflächen etc. zu verwenden.

Nach dem Runderlass des nordrhein-westfälischen Ministers für Bauen und Wohnen betreffend der DIN 4109 - Schallschutz im Hochbau - vom 24.09.1990 ist im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Prüfungsverfahrens als Bestandteil der Bauvorlagen vom Bauherrn/Antragsteller auf den Einzelfall abgestellt der Nachweis der konkret erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zu erbringen.“

Diese Anweisungen können doch wohl nicht deutlicher Auskunft geben über die erhebliche Lärmbelastung, der die jetzigen Bürger im Bereich Steinsweg/Ewald-Görshop-Str. ausgesetzt sind.

Dass die 1100 Kfz-Fahrten/ täglich aus dem Baugebiet Steinsweg/Ewald-Görshop-Straße aufgrund der Gegebenheiten nicht zu einer wahrnehmbaren Zunahme des Lärmpegels führen, halten wir doch für sehr fadenscheinig. 1100 anfahrende und abfahrende PKW auf kleinem Raum machen sich schon stark bemerkbar.

c/o Judith Zimmermann, Salinger Weg 10, 44149 Dortmund - Tel.: 0231/ 65 66 87

E-Mail: Birnbaukskamp@gmx.de

Internet-Adresse: www.pro-oespel.de / Bankverbindung: [REDACTED]



Bürgerinitiative Pro Oespeler Lebensraum e.V.



Dazu kommen noch die 350 Kfz-Fahrten aus dem geplanten Baugebiet Wandweg/Borussiastr. und aus den Baulückenschließungen. Die Erweiterung TechnoPark, geplante Bebauung Hellweg-Baumarkt und Erweiterung Ikea werden für immer mehr Verkehr sorgen, denn Sie geben ja zu, dass Erschließung neuer Wohn- und oder Gewerbegebiete, Einzelhandelseinrichtungen zu einer etwaigen Zunahme führen können.

Hier wird entgegen des städteplanerischen Ziels eine Lärminderung im Bestand zu erreichen, für eine noch größere Lärmbelastung gesorgt.

Die jetzige und die zukünftige Verkehrsbelastung in und um Oespel bleibt weiterhin einer unserer Gründe, die Bauungen Steinsweg und Wandweg/Borussiastr./Overhoffstr. abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen

Judith Zimmermann