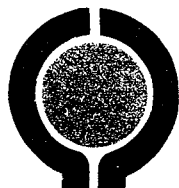


zda



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband N W e.V., Kreisgruppe Dortmund

Absender :

BUND - NW
Kreisgruppe Dortmund
Thomas Quittek
Menglinghauser Str. 4 A
4600 Dortmund 50

Stadt Dortmund
Planungsamt
Postfach 907
4600 Dortmund 1

Ihr Zeichen	Ihr Schreiben vom	Unser Zeichen	Datum
61/6	14.5.86	DO 16-2.83 BBP	26.6.86

Erneute öffentliche Auslegung der Bebauungsplanentwürfe
Br 161 und Br 176 (L 663n)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Gesamtplanung der L 663n von der B 236n bis zur Stadtgrenze Unna wird von uns nach wie vor aus verfahrensrechtlichen, verkehrlichen und ökologischen Gründen strikt abgelehnt.

Wir halten diesbezüglich unsere Stellungnahmen vom März 1983 und Dezember 1984 aufrecht, die zu keiner substantiellen Planänderung geführt haben.

Dazu ergänzen wir:

1. Verfahrensrechtliche Bedenken

Die Abkopplung des Bebauungsplanes Br 177 (östlicher Abschnitt der L 663n) von den B-Plänen Br 161 und Br 176 - verursacht durch die Ablehnung der Stadt Unna zu einem Anschluß der L 663n an "ihre" L 821 - hat zu einer völlig neuen Situation geführt:

- Die zugrundegelegten Zahlen zur verkehrlichen Wirkung der L 663n sind hinfällig. Das mit der Planung verfolgte Ziel einer Entlastung der Ortsteile im Osten Dortmunds ist zumindest im Bereich Asseln und Wickede nicht mehr erreichbar.
- Die planungsrechtliche Absicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die ja überwiegend im Br 177 erfolgen sollte, ist nicht mehr gegeben.

2. Bedenken zur verkehrlichen Be- und Entlastung

Obwohl der Wegfall der Anbindung der L 663n an die L 821 die Entlastungswirkung der L 663n für den Hellweg noch weiter in Frage stellt, läßt schon die jetzige Planung erhebliche Zweifel am verkehrlichen "Nutzen" der L 663n aufkommen. Das ergibt sich aus einer Gegenüberstellung von prognostizierten Belastungsangaben mit und ohne L 663n, die dem Generalverkehrsplan und den Bebauungsplänen Br 161 und Br 176 entnommen wurden. (s. beil. Tabelle).

Danach wird zwar eine Entlastung auf dem Hellweg prognostiziert (durch den Bau der L 663n), betrachtet man aber den Gesamttraum östliches Dortmund einschließlich der auf die Innenstadt gerichteten Verkehrsströme, so ergibt sich durchweg eine Mehrbelastung gegenüber der heutigen Situation in diesem Raum.

Es treten also nicht nur Verlagerungen des Verkehrs (vor allem zuungunsten der Bereiche Borsigplatz/Mallinckrodtstraße) auf, sondern in der Gesamtbilanz auch eine Gesamtverkehrszunahme. Die Wirkung wird noch verstärkt durch den autobahnmäßigen Bau östlich der B 236n (Entwurfsgeschwindigkeit 100 km/h !) der eine Sogwirkung auf den Borsigplatz haben wird.

Im östlichen Bereich wird das Ende der L 663n an der Asselburgstraße zu einer ähnlichen Wirkung für die Ortsteile Asseln und Wickede führen.

3. Bedenken aus ökologischer Sicht

Bereits früher haben wir das Fehlen einer gesamträumlichen umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bemängelt. Der jetzige landschaftspflegerische Begleitplan wurde nach Festlegung der Trasse in Auftrag gegeben. Damit war nur diese Trasse ökologisches Untersuchungsobjekt. Untersuchungen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs fehlen demzufolge ganz, da Alternativen (auch die Null-Alternative) nicht untersucht wurden.

Zunächst hätte eine Analyse des ökologischen Ist-Zustandes des Gesamttraumes (z.B. anhand des "Bioökologischen Grundlagen- und Bewertungskataloges für die Stadt Dortmund") erfolgen müssen. Sodann eine Abschätzung der voraussichtlichen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Hierbei ist nicht nur die reine Flächenversiegelung, sondern auch die Trennwirkung in Rechnung zu stellen. In diesem Zusammenhang sei auf die Wertverlustprognose von Dr. Blana verwiesen (s. Protokoll der Beiratssitzung bei der Unteren Landschaftsbehörde vom 18.6.86), der die indirekte Auswirkung durch Flächenzerschneidung erheblich höher als die Flächenversiegelung ansetzt. Nach seinen auf dem "Bioökologischen Katalog" fußenden Berechnungen müßten Ausgleichsflächen in einer Größenordnung von 70 ha (jetzt 17 ha) ausgewiesen werden.

Die jetzt vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen - die vorwiegend im abgetrennten B-Plan Br 177 erfolgen sollen - gleichen hingegen noch nicht einmal die Flächenversiegelung im Verhältnis 1 : 1 aus. So wurde beispielsweise das Straßenbegleitgrün unzulässigerweise (nach Auskunft von Dr. Söngen vom Landschaftsverband Westfalen-Lippe) zu den Ausgleichsflächen gezählt.

Wir fordern deshalb:

1. eine umfassende, gesamträumliche Umweltverträglichkeitsprüfung, (Mindesforderungen sind in der EG-Richtlinie v. 27.6.85 und im Zusammenarbeitserlaß zur Berücksichtigung des Naturschutzes bei Straßenbauvorhaben v. 1978 festgelegt) die auch Alternativen (nicht nur Trassen-Alternativen) einbezieht,
2. einen darauf aufbauenden landschaftspflegerischen Begleitplan, der die gesamte Flächeninanspruchnahme und die Trennwirkung berücksichtigt. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in den offengelegten Bebauungsplänen (z.B. durch Erweiterung der B-Plan-Grenzen) oder - wenn das nicht möglich - durch die gleichzeitige Verabschiedung eines weiteren Bebauungsplanes bzw. Planfeststellung der Ausgleichsmaßnahmen festzusetzen.
3. ein Konzept zur Verkehrsberuhigung auf dem Hellweg (s. Veröffentlichungen des MSWV "Verkehrsberuhigung auf Hauptverkehrsstraßen"),
4. eine Verkehrsuntersuchung zur Ermittlung des genauen Entlastungseffekts für den Hellweg und die Belastungswirkung für das übrige Straßennetz. Hier sind auch die möglichen Planvarianten, die derzeit in der öffentlichen Diskussion sind, einzubeziehen, z.B.
 - Ende der L 663n an der Asselburgstraße
 - Ende der L 663n an der Flughafenstraße etc.

Mit freundlichen Grüßen

Tabelle: Verkehrsbelastung (Kfz/24 h) für OW IIIa und Hellweg

	Borsigplatz	B 236	Flughafenstr.	Asselburgstr.	Stadtgrenze
I	OW III A Prognose 1990 1)	40.000	31.000	25.000	10.300 - 14.300
II	Hellweg Prognose 1990 (mit OW IIIa) 1)		7.000	6.000	5.000
III	Hellweg Prognose 1990 2) (ohne OW III a)	<u>Borsigplatz</u> 24.800	23.750	10.150	9.950
Gesamtbelastung I+II					
Steigerung zu III (in Prozent)					
		15.200 (67,3%)	38.000 (59,6%)	31.000 (205%) (205%)	≈ 17.000 ≈ 7.000 (70,4%)

1) lt. Begründung Bpläne 161/176

2) lt. Netzmodell 6.0 GVP Dortmund