

öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Wilde	02.04.2015
66	StR Lürwer	
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Winfried Sagolla	22613	
Martin Krieg	24750	

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Huckarde	29.04.2015	Empfehlung
Bezirksvertretung Mengede	29.04.2015	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-West	29.04.2015	Empfehlung
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	29.04.2015	Einbringung
Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün	09.06.2015	Empfehlung
Bezirksvertretung Eving	10.06.2015	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Nord	10.06.2015	Empfehlung
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	17.06.2015	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	25.06.2015	Empfehlung
Rat der Stadt	25.06.2015	Beschluss

Tagesordnungspunkt

Verkehrskonzept Hafen

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Dortmund beschließt das Verkehrskonzept Hafen mit der Umsetzung folgender Maßnahmen:

1. kurzfristige Maßnahmen (Umsetzung in 2015/16):
 - Gutachten zur Ermittlung des Ertüchtigungsaufwandes für die Emscherbrücke an der Franz-Schlüter-Straße (konsumtiv)
 - Lärmindernder Asphalt in der Huckarder Straße zwischen OWIIIa / Mallinckrodtstraße und Franziusstraße (66U01202014478)
 - Lärmindernder Asphalt in der Eberstraße von Burgholzstraße bis Münsterstraße (66N01202014579)
 - Optimierung der Lichtsignalanlagen an den Knoten Emscherallee / Lindberghstraße und Emscherallee / Parsevalstraße (Finanzierung durch DSW21)
 - Sanierung der Schäferstraße von Speicherstraße bis Kanalstraße (66N01202014472)
 - Sanierung der Kanalstraße von OWIIIa / Mallinckrodtstraße bis Schäferstraße (66N01202014519)
 - Sanierung der Pottgießerstraße von Lindenhörster Str. bis zur 2. Kurve inkl. Abflachen der Kurven als Maßnahme im Vorgriff auf die Nordspange (66E01202014457)
 - Sanierung der Westererbenstraße von Hs Nr. 75 bis Weidenstraße (66E01202014570)
2. mittelfristige Maßnahmen (2016-2020)
 - Erstellung eines Gutachtens zur weiteren Qualifizierung des Vollanschlusses der Westfaliastraße an die OWIIIa / Mallinckrodtstraße und Betreiben des erforderlichen Planverfahrens (66U01202014593)

-
- Umbau des Knotens Schäferstraße / Kanalstraße zu einem Kreisverkehr
(Investitionsfinanzstelle wird im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung eingerichtet)
 - Umstellung der Umlaufzeiten an rd. 9 Signalanlagen im Umfeld des Knotens
Immermannstraße / Münsterstraße von heute 60s auf 72s (konsumtiv)
3. langfristige Maßnahmen
- Erstellung eines Brückenbauwerks zur Anbindung der Westfaliastraße an die OWIIIa
/ Mallinckrodtstraße (Vollanschluss Westfaliastraße)

Finanzielle Auswirkungen

Die im Beschlussvorschlag unter lfd. Nr. 1 genannten kurzfristigen Maßnahmen sind beschlossen und im Haushalt des Tiefbauamtes enthalten. Die unter lfd. Nr. 2 genannten mittelfristigen Maßnahmen in den Jahren 2016-2020 werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2016 im Haushalt des Tiefbauamtes eingeplant. Eine Ausweitung des Budgets erfolgt nicht. Die Beteiligung der politischen Gremien erfolgt im Vorfeld der Maßnahmen im Rahmen von Einzelbeschlüssen.

In der vorläufigen Haushaltsführung unterliegt der Beginn neuer Maßnahmen (lfd. Nr. 1) dem Vorbehalt des § 82 GO NRW.

Ullrich Sierau
Oberbürgermeister

Jörg Stüdemann
Stadtdirektor und Stadtkämmerer

Ludger Wilde
Stadtrat

Martin Lürwer
Stadtrat

Begründung

Anlass

Die DSW21 hat am 16.01.2012 bei der Bezirksregierung Arnsberg einen Antrag auf Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den Neubau eines KV-Terminals in Dortmund-Huckarde, Am Hafenbahnhof gestellt. Der Planfeststellungsbeschluss erging am 15.11.2012.

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit im Zuge des Planfeststellungsverfahrens sind einige Anregungen, Bedenken und Forderungen zur Verkehrsanbindung des KV-Terminals vorgebracht worden, die aber keinen Eingang in das Planfeststellungsverfahren gefunden haben, da die Genehmigungsbehörde die Erschließung der KV-Anlage als ausreichend angesehen hat bzw. sie dort nicht behandelt werden konnten.

Um der Situation gerecht zu werden, hat der Landesbeauftragte des Landes NRW für den Rat der Stadt Dortmund am 28.06.2012 die Verwaltung beauftragt „in Zusammenarbeit mit DSW21 einen **Gesamtplan für das Hafenareal** aufzustellen. Darin werden die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die KV-Anlage in den Bezirksvertretungen und Bürgerversammlungen gemachten Anregungen, Bedenken und Forderungen aufgenommen bzw. geprüft, die sich überwiegend auf die verkehrlichen Auswirkungen der neuen Anlage beziehen.“ (vgl. DS-Nr. 07023-12)

Das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt hat daraufhin zusammen mit DSW21 und der Hafen AG im Frühjahr 2013 mit dem Prozess „Dortmunder Dialog Hafenverkehr“ begonnen.

Dortmunder Dialog Hafenverkehr

Zur Begleitung des Prozesses und Moderation der Veranstaltungen wurde das Büro iku – Die Dialoggestalter von DSW21 beauftragt. Von Beginn an war klar, dass die Dortmunder Planungskultur mit einem hohen Maß an Beteiligung auch in diesem Verfahren fortgesetzt und die Erfahrung aus anderen Beteiligungsprozessen wie dem Masterplan Mobilität hier einfließen soll.

Es wurde ein begleitender Arbeitskreis mit folgenden Gruppen/Vertretern einberufen:

- Bezirksbürgermeister (oder Stellvertreter) der Stadtbezirke Innenstadt-Nord, Innenstadt-West, Huckarde, Eving und Mengede
- Fraktionssprecher des damaligen AUSWI
- Zusammenschluss betroffener Anwohner, Firmen und Politiker für einen sozial- und umweltverträglicheren Standort der neuen KV-Anlage (Bürgerinitiative)
- (zufällig ausgewählte) Anwohnerinnen und Anwohner
- Verband Wohneigentum Deusen (ehem. Siedlergemeinschaft Deusen)
- Verein der Hafenanlieger
- IHK zu Dortmund
- Hafen AG
- DSW21
- Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
- Tiefbauamt
- Umweltamt

Die Besonderheit bei der Auswahl der Anwohner war in diesem Verfahren, dass in einer ersten Runde insg. 100 zufällig ausgewählte Bewohnerinnen und Bewohner der stark belasteten Straßen in der Innenstadt-Nord und Huckarde angeschrieben und zur Teilnahme aufgefordert wurden. Da aus dieser Runde nur ein interessierter Anwohner hervorging, sind in einer zweiten Runde zusammen mit dem Umweltamt Anwohnerinnen und Anwohner angeschrieben worden, die im Rahmen der Lärmkartierung Eingaben zum (Verkehrs-)lärm im Hafenumfeld gemacht haben.

Insgesamt waren somit neben den Vertretern der Bürgerinitiative bis zu fünf Anwohnerinnen und Anwohner im Arbeitskreis vertreten. Leider konnte deren Kontinuität der Teilnahme nicht immer sicher gestellt werden.

Der Ablauf des Verfahrens ist der Abb. 1 zu entnehmen. Im Vorfeld der ersten Sitzung des begleitenden Arbeitskreises erfolgte zunächst eine Interessenanalyse durch die Prozessbegleiter. Ziel dieser Interessenanalyse war es, den Dialog vorzubereiten, Einschätzungen zur Verkehrssituation im und um den Hafen zu erhalten sowie die Interessen und Empfehlungen der Teilnehmer herauszuarbeiten.

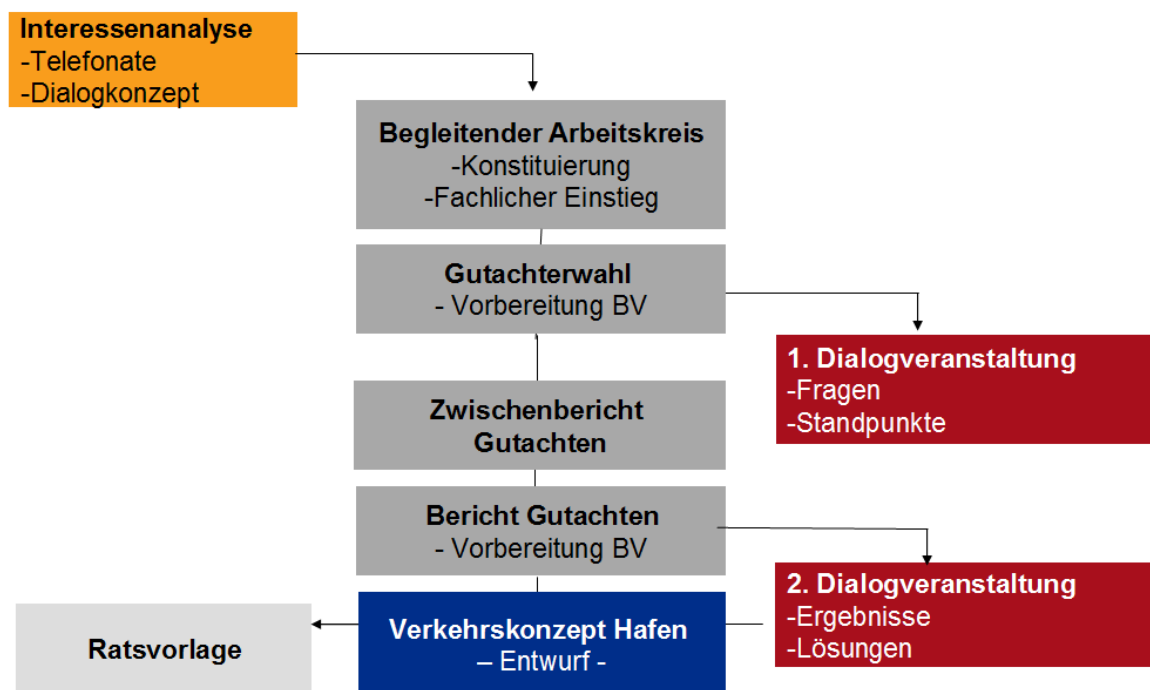


Abb. 1: Ablauf des Dortmunder Dialog Hafenverkehr

Der Kern des Dialogs bestand aus den insgesamt sieben Sitzungen des begleitenden Arbeitskreises, der folgende Aufgaben hatte:

- die zwei öffentlichen Dialogveranstaltungen vorbereiten und mit gestalten;
- die Beauftragung und Durchführung eines Verkehrsgutachtens begleiten;
- Anregungen und Maßnahmenvorschläge für ein Verkehrskonzept zum Dortmunder Hafen geben;
- Einschätzungen zu den Maßnahmenbewertungen der Gutachter abgeben.

Der erste Arbeitskreis tagte am 16. Juli 2013, die siebte und letzte Sitzung fand am 25.09.2014 statt.

Die erste Dialogveranstaltung wurde am 20.01.14 im Theater im Depot durchgeführt und hatte das Ziel, den Arbeitskreis vorzustellen, über den Prozess zu informieren und Anregungen und Maßnahmen für das Verkehrsgutachten zu sammeln.

In der zweiten Dialogveranstaltung am 24.11.2014 in der Kleingartenanlage Hafenwiese wurden die Ergebnisse, Maßnahmenbewertungen und Empfehlungen des Verkehrsgutachters sowie die Einschätzungen des Arbeitskreises vorgestellt und mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert.

Im Sinne eines transparenten Dialogs konnten und können alle Protokolle und Arbeitsergebnisse des Arbeitskreises im Internet auf der Homepage des Büros iku (www.dialoggestalter.de) eingesehen werden.

Mehrheitlich ist der Dialogprozess von den Beteiligten als positiv bewertet worden (von 13 Teilnehmern des letzten AK würden 11 erneut teilnehmen).

Auch hat der Prozess die Anerkennung des Wirtschaftsministers Harald Duin gefunden. Dieser hat sich in einem Termin am 25.11.2013 zusammen mit der Geschäftsstelle „Dialog schafft Zukunft“ über das Dialogverfahren informiert und sieht dieses Verfahren „als ein gutes Beispiel für einen zeitgemäßen, strukturierten und transparenten Dialog zu einem kritischen Infrastrukturthema“ mit „Modellcharakter für ganz NRW“.

Verkehrsgutachten für den Hafenverkehr

Unterstützt durch den begleitenden Arbeitskreis ist ein Arbeitsprogramm für den beauftragten Verkehrsgutachter, die Brilon, Bondzio, Weiser Ingenieurgesellschaft mbH aus Bochum, formuliert worden. Zu den Aufgaben gehörten:

- Bewertung der heutigen Verkehrssituation im und um den Dortmunder Hafen
- Prognose des Verkehrs bis zum Jahre 2025 mit Hilfe des städtischen Verkehrsmodells
- Ermittlung der zusätzlichen Verkehrsmenge für die ehemalige Gleisfläche an der Westfaliastraße
- Ermittlung der Knotenleistungsfähigkeit an Knotenpunkten sowohl für den heutigen als auch den prognostizierten Verkehrszustand
- Untersuchung und Bewertung von Maßnahmen mit und ohne Verkehrsmodell
- Entwurfsskizze und Kostenschätzung für die Maßnahme „Vollanschluss der Westfaliastraße an die OWIIIa“
- Erstellung eines Maßnahmenbündels als Empfehlung
- Teilnahme und Präsentation der Ergebnisse in den Arbeitskreisen und den Dialogveranstaltungen
- Dokumentation in einem Abschlussbericht

Der fertige Abschlussbericht liegt der Verwaltung seit Ende Februar 2015 vor und wird allen Interessierten digital als pdf-Datei zur Verfügung gestellt. Auf eine Darstellung der umfangreichen Ergebnisse wird verzichtet und es wird auf den folgenden Seiten eine kurze Zusammenfassung gegeben.

Im begleitenden Arbeitskreis gab es immer wieder den Hinweis, dass eine alleinige Betrachtung der Verkehrssituation nicht ausreichend ist, sondern es auch eine Lärmuntersuchung geben müsste. Da eine detaillierte Lärmbetrachtung dieses großen Untersuchungsraums den

Zeit- und Kostenrahmen gesprengt hätte, ist der Kompromiss gewählt worden, dass einerseits auf die Lärmkartierung des Umweltamtes verwiesen wurde (vgl. auch <http://www.umgebungslaerm.nrw.de/laermkartierung/index.php>) und andererseits bei allen Maßnahmen auch die Auswirkung auf die Immissionssituation in die Bewertung eingegangen ist (siehe Abschnitt „Maßnahmen und ihre Bewertung“).

Analyse der Verkehrssituation

Insgesamt verfügt der Dortmunder Hafen über eine verkehrstechnisch gute Anbindung an das übergeordnete Straßennetz. Es ist jedoch eine unzureichende Trennung des Hafenverkehrs (insbesondere des Schwerverkehrs) von den angrenzenden Wohngebieten zu erkennen. Es zeigte sich, dass zum Teil eine indirekte Führung des Schwerverkehrs durch Gewichts- oder Höhenbeschränkungen bzw. durch ungünstigen Straßenverlauf vorliegt. Die hohe Schwerverkehrsbelastung innerhalb des Hafengebietes wirkt sich dadurch auch im Umfeld auf die angrenzenden Wohngebiete aus, da wichtige Erschließungsstraßen zum Teil direkt an Wohngebieten vorbei führen. Der Fahrbahnzustand im Hafengebiet ist im Hinblick auf die Schwerverkehrsbelastungen zwar nicht außergewöhnlich schlecht, es wurden jedoch stellenweise Fahrbahnschäden auffällig, die zu einer ggf. vermeidbaren höheren Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner beitragen.

Anwohnerinnen und Anwohner berichten zudem, dass die bestehenden Lkw-Durchfahrtsverbote häufig nicht eingehalten werden und fordern stärkere Kontrollen durch die Ordnungsbehörden. Die Bewertung zeigt eine rein zweckmäßige Ausbildung der Straßenräume im Hafengebiet. Es sind nur geringe gestalterische Ansätze erkennbar und zum Teil fehlen Fahrbahneinfassungen.

Die Radverkehrsanlagen im angrenzenden Straßennetz sind uneinheitlich ausgeführt und lückenhaft. Im Hafengebiet selbst liegen keine Radverkehrsanlagen vor.

Es besteht eine sehr gute Versorgung der angrenzenden Wohngebiete mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Im Hafengebiet liegt eine Grundversorgung vor.

Es besteht eine sehr gute Anbindung an das Schienennetz für den Gütertransport.

Zur Analyse und Beschreibung der heutigen Verkehrssituation wurden ferner die Ergebnisse der Bewertung der Kapazität und der Verkehrsqualität herangezogen. Es wurde festgestellt, dass die Verkehrsqualität an den Knotenpunkten auf einem akzeptablen Niveau liegt. Durch verkehrsabhängige und auf einander abgestimmte Signalschaltungen kann auch ein wachsendes Verkehrsaufkommen noch leistungsfähig abgewickelt werden.

Störungen des Verkehrsablaufs treten überwiegend durch eine zu enge Abfolge von Knotenpunkten auf (z.B. Doppelknoten Emscherallee / Lindberghstraße, siehe auch Maßnahmen). Während des Bearbeitungszeitraums waren verschiedene baustellenbedingte Kapazitätseinbußen im Straßennetz zu verzeichnen, die aber nicht in die hier vorgelegte Bewertung einbezogen wurden.

Untersuchungsmethodik

Zur Bewertung von Maßnahmen, von denen Verlagerungen der Verkehrsnachfrage im Straßennetz zu erwarten sind, ist das aktuelle Verkehrsmodell der Stadt Dortmund

angewendet worden. Aufgabe eines Verkehrsmodells ist es, anhand der absehbaren strukturellen Entwicklungen sowie genereller Entwicklungstrends den zu erwartenden Verkehr mit Hilfe einer sogenannten Verflechtungsmatrix zu berechnen und auf das Straßennetz umzulegen.

Die Stadt Dortmund verfügt über ein Verkehrsmodell mit über 900 Verkehrszellen, das den bereits vorhandenen Verkehr im sogenannten Analysefall und den in Zukunft zu erwartenden Verkehr im sogenannten Prognose-Nullfall (bzw. Planfall 0) für das Jahr 2025 darstellt.

Im Prognose-Nullfall sind alle relevanten Netzänderungen zum Analysefall z.B.:

- Nordspange
- Anschluss NS IX (Dorstfelder Allee) an BAB A40

aber auch wichtige strukturelle Veränderungen wie bspw. die neue KV-Anlage enthalten.

Nicht enthalten war bisher die Nachnutzung der ehemaligen Bahnfläche an der Westfaliastraße. Zur Ermittlung des zukünftigen Verkehrsaufkommens der Entwicklungsflächen im Bereich der Westfaliastraße wurde als Nutzung ein hafenaaffines Industrie- und Gewerbegebiet mit einer Fläche von etwa 20 ha Bruttobauland angesetzt. Insgesamt ergibt sich nach den Berechnungen des Verkehrsgutachters für diese Fläche eine zusätzliche Verkehrsbelastung von rd. 950 Kfz/24 h im Quellverkehr und 950 Kfz/24 h im Zielverkehr (davon jeweils 300 Schwerverkehrsfahrten/24 h).

Betrachtete Planfälle

Für die Untersuchung der Maßnahmen war es erforderlich, verschiedene Planfälle zu definieren. Die folgenden Planfälle wurden in Abstimmung mit dem begleitenden Arbeitskreis zur Untersuchung mit dem Dortmunder Verkehrsmodell hergeleitet:

- Analysefall: Bestandsnetz und vorhandene Verkehrsbelastungen
- Planfall 0: Prognose 2025
- Planfall 0 (neu): Prognose 2025 (wie vor), zusätzlich mit GI Westfaliastraße
- Planfall 1: Prognose 2025 (wie P0 neu), mit Abreise des Schwerverkehrs von der KV-Anlage in Richtung Süden (inkl. Ertüchtigung der Brücke Franz-Schlüter-Str. oder Engstellensignalisierung)
- Planfall 2: Prognose 2025 (wie P0 neu), mit Vollanschluss der Westfaliastraße an OW IIIa
- Planfall 3: Prognose 2025 (wie P0 neu), gemeinsame Betrachtung der Planfälle 1 und 2

Die detaillierten Ergebnisse sind dem Abschlussbericht des Verkehrsgutachters zu entnehmen.

Die Auswirkungen der Nordspange (Prognose) wurden in einem gesonderten Planfall betrachtet. Da der Bau der Nordspange bereits durch den Rat der Stadt Dortmund grundsätzlich beschlossen ist, ist diese Maßnahme bereits im sog. Planfall-0: Prognose 2025 enthalten. Eine Umsetzung dieser Maßnahme wird innerhalb der nächsten zehn Jahre erwartet. Durch den begleitenden Arbeitskreis ist aber angeregt worden, die Auswirkungen noch einmal darzustellen, da befürchtet wurde, dass die Nordspange v.a. auch für den Hafen und Huckarde deutliche Mehrbelastungen erzeugt.

Die verkehrlichen Auswirkungen auf den Untersuchungsraum im Dortmunder Hafen sind jedoch eher gering. Die Maßnahme wirkt sich am stärksten im direkten Umfeld der neuen

Straßenverbindung aus. Auf Grundlage des Verkehrsmodells sind die folgenden Veränderungen in der Verkehrsnachfrage zu erwarten:

- deutliche Entlastungen im umliegenden Verkehrsnetz, insbesondere in den Stadtteilen Eving und Nordmarkt/Borsigplatz
- Im Stadtteil Eving insbesondere Entlastung der Derner Straße (L684) und der Hauptstraßen Bayrische Str., Deutsche Str. und Kemminghauser Straße
- Hohe Entlastungen in der Nordstadt insbesondere um den Borsigplatz Verlagerung des Verkehrs auf die neue Trasse
- Moderate Verkehrszunahmen im Hafengebiet auf den Straßenzügen Immermannstr.-Schäferstr. - Franziusstr. und Pottgießerstr.- Weidenstr.- Lindberghstr.

Maßnahmen und ihre Bewertung

Bereits im Vorfeld zu der vorliegenden Untersuchung wurden im Rahmen der Planfeststellung zum Bau einer Anlage für den kombinierten Verkehr auf dem Gelände „Am Hafenbahnhof“ und der ersten Dialogveranstaltung zum Hafenverkehr im Januar 2014 seitens der betroffenen Anwohner und Bürger Maßnahmenvorschläge, Wünsche und Forderungen im Hinblick auf die Verkehrssituation im Hafenumfeld formuliert. Diese bezogen sich im Wesentlichen auf die folgenden Bereiche:

- Sicherstellung der zukünftigen Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes
- Beseitigung punktueller Beeinträchtigungen des Verkehrs
- Ergänzung des Straßennetzes zur Entlastung sensibler Bereiche
- Maßnahmen zur Minderung des Lärms und der Schadstoffsituation
- Verbesserung der Angebote für den Fußgänger-/Fahrradverkehr

Diese Anregungen wurden zunächst in eine strukturierte Form gebracht, um diese weiter berücksichtigen zu können. Auf Basis der Ergebnisse der Analyse wurde in Abstimmung mit dem begleitenden Arbeitskreis und unter Berücksichtigung der bereits vorliegenden Forderungen daher ein Zielsystem entwickelt, welches die gewünschten Effekte auf die Verkehrssituation im Dortmunder Hafengebiet gegliedert und strukturiert zusammenfasst. Trotz teilweise konkurrierender Ziele wurde eine Abwägung und Integration aller genannten Ziele und Belange angestrebt. Das Zielsystem diente mit einem Kriterienkatalog als Richtschnur für die Ableitung und Bewertung von denkbaren Maßnahmen.

Die Ziele und Bewertungskriterien wurden durch den Arbeitskreis auf Grundlage der inhaltlichen Diskussion erarbeitet. Eine Gewichtung der Bewertungskriterien erfolgte durch Abstimmung durch die Mitglieder des Arbeitskreises.

Die Oberziele:

- Sicherstellung der Erreichbarkeit und
- Vermeidung von Beeinträchtigungen in den Wohngebieten

wurden im Verlauf des Diskussionsprozesses um mehrere Unterziele ergänzt, von denen seitens des Arbeitskreises

- dem flüssigen Verkehrsablauf und
- der Reduzierung von Immissionen

die höchste Bedeutung zugemessen wurde. Es war daher naheliegend, diese Unterziele zusätzlich als Bewertungskriterien heranzuziehen um die Wirksamkeit einzelner zu untersuchender Maßnahmen zu überprüfen. Neben diesen beiden Kriterien wurde von dem Arbeitskreis zudem auch die Umsetzbarkeit einer Maßnahme innerhalb eines überschaubaren Zeitraums (von bspw. 10 Jahren) als besonders wichtig eingestuft.

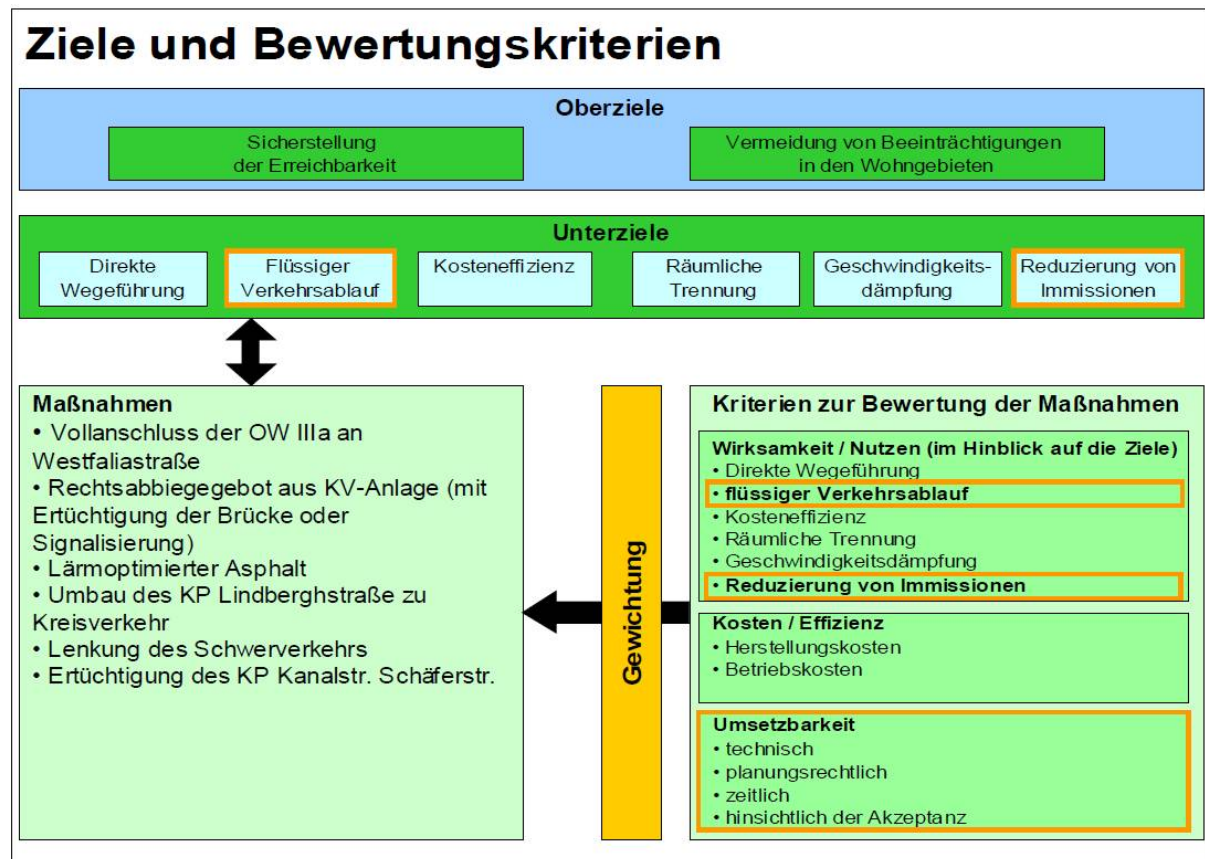


Abb. 2: Ziele und Bewertungskriterien

Insgesamt erfolgten für neun Maßnahmen durch den Gutachter eine ausführliche Bewertung. Die Verwaltung hat eine zehnte Maßnahme ergänzt, die parallel zum Dialogverfahren durch die DUW an die Verwaltung herangetragen wurde. Folgende Maßnahmen wurden betrachtet:

1. Lenkung des Lkw-Verkehrs nach Süden
2. Vollanschluss der Westfaliastraße an die OWIIIa / Mallinckrodtstraße
3. Alternative Verkehrsführung zum KV-Terminal über eine neue Straßenverbindung
4. Lärmmindernder Asphalt
5. Lenkung des Schwerverkehrs durch geänderte Wegweisung
6. Umbau einzelner Knotenpunkte bzw. Optimierung der Lichtsignalanlage
 - 6.1. Knotenpunkt Kanalstraße / Schäferstraße
 - 6.2. Doppel-Knotenpunkt Emscherallee / Lindberghstraße und Parsevalstraße / Hülshof
 - 6.3. Knotenpunkt Immermannstraße / Münsterstraße / Eberstraße
7. Investitionsprogramm zur Erhaltung eines leistungsfähigen Straßennetzes
8. Lkw-Nachtfahrverbot auf der Huckarder Str. / Hülshof / Emscherallee

Für diese 10 Maßnahmen(vorschläge) befinden sich in den „Maßnahmensteckbriefen“ im Anhang jeweils

- eine Maßnahmenbeschreibung,
- die Ergebnisse und Bewertung des Gutachters,
- die Meinung des begleitenden Arbeitskreises,
- die Einschätzung der Verwaltung und
- eine Kostenschätzung (wenn die Maßnahme empfohlen wird).

Von diesen zehn Maßnahmenvorschlägen empfiehlt die Verwaltung sieben weiter zu verfolgen. Es handelt sich dabei um folgende Maßnahmen:

- Ertüchtigung der Brücke an der Franz-Schlüter-Straße prüfen (Maßnahme 1)
- Vollanschluss der Westfaliastraße an die OWIIIa/Mallinckrodtstraße (Maßnahme 2); hier soll zunächst mit Hilfe eines tiefer gehenden Gutachtens die Maßnahme weiter qualifiziert werden.
- Lärm mindernder Asphalt (Maßnahme 4):
beginnend mit der Huckarder Straße von südlicher Anschlussstelle Mallinckrodtstraße (OWIIIa) bis Franziusstraße (Maßnahme 4.1) und der Eberstraße von Münsterstraße bis Eisenstraße (Maßnahme 4.2)
- Einrichtung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Kanalstraße / Schäferstraße (Maßnahme 6.1)
- Optimierung der Lichtsignalsteuerung am Doppel-Knotenpunkt Emscherallee / Lindberghstraße und Parsevalstraße / Hülshof (Maßnahme 6.2)
- Verlängerung der Umlaufzeit am Knotenpunkt Immermannstraße / Münsterstraße / Eberstraße (Maßnahme 6.3)
- Investitionsprogramm zur Erhaltung eines leistungsfähigen Straßennetzes (Maßnahme 7); beginnend mit:
 - Sanierung der Schäferstraße von Speicherstraße bis Kanalstraße
 - Sanierung der Kanalstraße von OWIIIa / Mallinckrodtstraße bis Schäferstraße
 - Sanierung der Pottgießerstraße von Lindenhörster Str. bis zur 2. Kurve inkl. Abflachen der Kurven als Maßnahme im Vorgriff auf die Nordspange
 - Sanierung der Westerherbenstraße von Hs Nr. 75 bis Weidenstraße

Fazit

Das Dialogverfahren Hafenverkehr hat sich bewährt. Die deutliche Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer würden sich erneut in einem solchen Arbeitskreis engagieren. Die Mitarbeit des Arbeitskreises an der Auswahl des Gutachters sowie am Arbeitsprogramm und die zwei öffentlichen Dialogveranstaltungen haben für die nötige Transparenz gesorgt. Ebenso hat das zusammen mit dem begleitenden Arbeitskreis erarbeitete Verkehrsgutachten gezeigt, dass die verkehrstechnische Anbindung des Hafens als gut zu bezeichnen ist, es aber im Zu- und Ablauf zum Hafen v.a. durch den Schwerverkehr zu Lärmbelastungen an den zuführenden Hauptverkehrsstraßen wie Huckarder Straße / Hülshof / Emscherallee und Immermannstraße / Schäferstraße kommt.

Auf Basis der Ergebnisse des Fachgutachters empfiehlt die Verwaltung daher ein Maßnahmenpaket umzusetzen, das dazu beiträgt einerseits kurzfristig konkrete Problempunkte wie Straßenschäden zu beheben und andererseits langfristig Optionen offen zu halten. Gerade in der zweiten Dialogveranstaltung zum Dialog Hafenverkehr ist deutlich geworden, dass an den Vollanschluss der Westfaliastraße mit der OWIIIa große Erwartungen geknüpft werden. Die Verwaltung sieht die Chancen wie eine Entlastung der Mallinckrodtstraße und des Sunderwegs sowie der Huckarder Straße vom Lkw- Verkehr. Dieser Entlastung stehen aber Kosten von derzeit geschätzten 15-17 Mio € entgegen. Die Maßnahme soll daher zunächst weiter gutachterlich untersucht und nicht aufgrund der Kosten sofort verworfen werden. Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt aber in lärm minderndem Asphalt und der Sanierung von Straßen, da damit kurz- und mittelfristig eine schnellere Reduzierung der Lärmbelastung erreicht werden kann.

Zuständigkeit

Gem. § 41 Abs. 1 GO NRW in Verbindung mit §§ 4 Abs. 1 und 20 Abs. 1 und 2 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 15.10.2011 ist wegen der überbezirklichen Bedeutung der Rat der Stadt für die Beschlussfassung zuständig. Die Anhörung der Bezirksvertretung erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 4 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund.