

Durch das Design Outlet Center (DOC*) in Remscheid-Lennep verursachte Verkehrsprobleme - eine Analyse des „Verkehrsgutachtens“

Inhaltsangabe

Zusammenfassung	S. 1
Die DOC-Planung und die Infrastrukturverluste	S. 2
Die Qualität der zur DOC-Planung vorgelegten Verkehrsuntersuchungen	S. 4
Gründe für große Zweifel an den Schlussfolgerungen der Verkehrsuntersuchung	S. 5
A) Die Variationsbreite der verwendeten Annahmen bzw. Kennzahlen („Kennziffern“)	S. 5
Größe der Verkaufsfläche (VKF)	S. 6
Kunden/m ² Verkaufsfläche und Tag	S. 6
Kundenverteilung auf die Wochentage	S. 6
PKW-Besetzungsgrad (Kunden/PKW)	S. 6
Prozentsatz der im PKW anreisenden DOC-Kunden	S. 7
B) Die Kennzahlen zur Verteilung der DOC-Kundenanfahrten auf die beiden Remscheider Autobahnanschlussstellen	S. 7
C) Die angenommene Verteilung der DOC-Kundenfahrten auf den Tagesverlauf	S. 7
D) Die Annahmen zur bisher bestehenden Verkehrsbelastung	S. 8
E) Die Annahmen zur allgemeinen Verkehrszunahme	S. 9
Die wahrscheinlichen Gründe für die Annahme der verwendeten Kennzahlen	S. 9
Schlussfolgerungen aus der vorhergesagten Verkehrsqualität	S. 10
Ein Teil der Gründe vieler Bürger für ihren Widerstand gegen die DOC-Pläne	S. 11
A) Der Gegensatz zwischen den Erwartungen der Verkehrsuntersuchung und dem schon jetzt bestehenden Verkehr	S. 11
B) Die ungleiche Verteilung von Vor- und Nachteilen bei der DOC-Planung	S. 13
1) Der Vorschlag zur Verlegung des Fußgängerüberweges über die Ringstr. an der Kreuzung Ring-Hackenberger Straße	S. 13
2) Die Wupperstraßenentwidmung und der dadurch entstehende Verkehrsring um das DOC-Gelände	S. 13
Mit diesem Schreiben begründete Forderungen zur DOC-Planung	S. 16

Zusammenfassung

Das für Lennep viel zu große DOC mit den dadurch verursachten Infrastrukturverlusten wäre kein integrierter Bestandteil Lenneps, sondern ein Konkurrenzprojekt. Die Realisierung wäre im Vergleich mit DOC an anderen Standorten überaus nachteilig. Die ungleiche Verteilung von Vor- und Nachteilen ist ein herausragendes Merkmal der DOC-Planung.

Das DOC verursacht eine erhebliche Verkehrsvermehrung. Zweifellos werden die durch das DOC verursachten Verkehrsbelastungen größer sein, als vorausberechnet wird. Die Leistungsfähigkeit des Straßensystems Lenneps reicht für diese Verkehrsbelastung nicht aus.

Die Verkehrsuntersuchung zum DOC hat das Ziel, die „Machbarkeit“ der DOC-Pläne zu bestätigen. Sie enthält viele Annahmen und Literaturhinweise, die nicht das beinhalten, was ihnen an Bedeutung zugesprochen wird. Mit der gewählten Größe der zur Errechnung der Verkehrsbelastung benutzten Kennzahlen verbindet sich der Zweck, eine Verkehrsqualität von ausreichend oder besser an den Verkehrsknoten auf den DOC-Zufahrten nachweisen zu können. Die auf anderen Straßen außer dem Verkehrsring um das DOC verursachte Verkehrsvermehrung wird nicht untersucht. Die Zielsetzung der Untersuchung bewirkt, dass die Ratschläge zur Bewältigung des DOC-Verkehrsproblems vor allem einheimische Verkehrsteilnehmer benachteiligen.

Alle Aussagen zum erforderlichen Straßenausbau, zu dessen Kosten, zur erreichbaren Verkehrsqualität und zur durch das DOC verursachten Umweltbelastung werden durch die gezielte Wahl der Kennziffernwerte unglaubwürdig.

Die häufig erreichte Verkehrsqualität von nur D auch nach „Optimierung“ der belasteten Verkehrssituation beweist, dass das Lennep Verkehrssystem an der Grenze zu mangelhaft betrieben werden soll. Bei nur geringfügigen Veränderungen der strittigen Kennzahlen in Richtung mehr Verkehr droht eine Verschlechterung der Verkehrsqualität auf mangelhaft, auch wenn alle vorgeschlagenen Maßnahmen realisiert wären.

Was nur den Verkehr anbelangt, sind die Verlegung des Fußgängerüberweges über die Ringstraße an der Hackenberger Straße und die Wupperstraßenentwidmung nur zwei Beispiele einer Ungleichbehandlung. Im ersten Beispiel werden fast nur Einwohner Lenneps benachteiligt. Die Wupperstraßenentwidmung (Sperrung) mit dem dadurch verursachten Verkehrsring um das DOC-Gelände hat ironischerweise auch den Effekt, dass dieser Verkehrsring ein Hindernis dafür sein wird, dass die sehnlichsten in Remscheid mit der DOC-Planung verbundenen Wünsche in Erfüllung gehen.

Für Lennep ist bei der Lösung seiner Verkehrsprobleme dieser Verkehrsring ein Rückschritt um 90 - 100 Jahre. Die Wupperstraßenentwidmung ist einer der eindeutigsten Beweise für die ungleiche Verteilung von Vor- und Nachteilen bei der DOC-Planung.

Die Stadt Remscheid hat die Pflicht, Lösungen vertraglich abzusichern für den Fall, dass in Folge des zusätzlichen DOC-Verkehrs auf den Zufahrten zum DOC die Verkehrsqualität auf E oder sogar schlechter absinkt.

(*Nach Stadt+Handel - „Verträglichkeitsanalyse“ vom 3. 02. 2014 gibt es prinzipiell keinen Unterschied zwischen FOC (Factory Outlet Center) und DOC (Designer Outlet Center). Beide Bezeichnungen sind synonym zu verwenden. DOC soll auf einen hohen Anteil von Premiummarken hinweisen und ist eher als Marketingbezeichnung zu verstehen.)

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an der Entwicklung des Bauplanes 657 der Stadt Remscheid und an der Änderung des Flächennutzungsplanes endete am 17.4. 2014.

25 Bürger haben der Bürgerinitiative Lennep die Schreiben mit ihren Einwendungen an die Stadt Remscheid und die Bezirksregierung in Düsseldorf zur Verfügung gestellt, Ein großer Teil der Bedenken richtet sich gegen die mit dem DOC verbundene Verkehrsvermehrung, deren Folgen und gegen die Verkehrsplanung.

In diesem Papier werden nur direkt mit der Verkehrsplanung verbundene Aspekte erörtert und abschließend sich daraus ergebende Forderungen aufgestellt

Die DOC-Planung und die Infrastrukturverluste

Um die Bedeutung vieler Einwendungen zu verstehen, ist die Kenntnis der Planung erforderlich. Daher wird für mit den Plänen nicht Vertraute zunächst der Inhalt der Planung skizziert.

Der Investor plant das DOC als umgrenztes nachts abgeschlossenes Verkaufsdorf mit nur drei Eingängen. Das Einkaufsdorf soll 500m lang und bis zu 200 m breit werden. Es wäre größer als der Innenstadtkern von Lennep.

Das DOC soll auf „72.000 m²“ Grundfläche (10 WM-taugliche Fußballspielfelder) unmittelbar neben der Altstadt des isoliert vom übrigen Stadtgebiet Remscheids liegenden Stadtteils Lennep mit 24.000 Einwohnern entstehen. Ganz Remscheid hat zurzeit (noch) 109.000 Einwohner. Auf der Grundfläche liegen bisher ein Veranstaltungs-, Kirmes- und Parkplatz, ein Stadion mit zwei Spielfeldern, ein weiterer Parkplatz, der 240 m lange Abschnitt einer Hauptverkehrsstraße (Wupperstraße), eine Grundschule samt Turnhalle, eine Feuerwache und viele bis zu hundert Jahre alte Bäume. Darüber hinaus würde der DOC-Plan auch den Verlust von über 600 sehr nah bei der Altstadt gelegenen Parkplätzen verursachen, die bisher alle Bürger nutzen.

Der Investor erwartet, dass pro Jahr 2,5 Millionen Besucher das DOC besuchen. Sie sollen zu 90 - 95 % in geschätzt 1 Million PKW/Jahr anreisen. Dieser Mehrverkehr wird fast ausnahmslos über die Ringstr. fahren, die als früher einmal geplante Umgehungsstraße Lennep zu drei Vierteln umrundet, aber inzwischen über große Strecken durch Wohngebiete führt. Im DOC sollen „etwa 110“ Geschäfte mit einer Verkaufsfläche von „mindestens“ 20.000 m², Gastronomie auf 1.000 m² und 2.700 Stellplätze entstehen. Der örtlichen Presse war zu entnehmen, dass in Zukunft eine Verkaufsflächenvergrößerung angestrebt wird, was nach Erfahrungen an anderen DOC-Standorten des Investors sicher ist.

1700 Parkplätze für DOC-Besucher werden in einer über 300m langen und bis zu 12,5 (- 15?) m hohen Parkgarage mit bis zu 5 Ebenen geplant. Diese Garage soll auf dem Kirmesplatz entstehen. Sie wäre auf ihren beiden Längsseiten von ganz nah gelegenen 1 - 4geschossigen Wohnhäusern umgeben. 800 Parkplätze werden in einer Parkebene auf dem Gelände des Stadions unter dem DOC geplant. Der Standort der weiteren 200 Parkplätze ist bisher unbekannt. Die Hauptzu-, abfahrt der Parkgarage führt statt der Einmündung der Röntgenstraße in nur 70 m Entfernung von der sehr kritischen Kreuzung Ring-Rader-Str. auf die Ringstr. Die Zu-/Abfahrt des Parkdecks unter dem DOC soll über den Wupperstraßenstumpf und die Rader Str. zur Kreuzung Ring-Rader Straße unmittelbar neben dem DOC-Gelände führen. Auf einer Brücke über die Rader Str. sollen die DOC-Kunden aus der Parkgarage auf dem Kirmesplatz das DOC-Gelände erreichen.

Durch den Verlust des Wupperstraßenabschnitts zwischen Am Stadion und der Rader Straße würde der Durchgangsverkehr ganz nah an den Stadtkern auf innerstädtische Wohnstraßen umgeleitet. Dazu gehören auch 4 Buslinien des öffentlichen Nahverkehrs. Für das Stadion soll auf einem schon bestehenden Sportplatzgelände am äußersten östlichen Stadtrand in Hackenberg eine „Ersatzsportstätte“ entstehen. Die eben renovierte Feuerwache soll an den westlichen Stadtrand Lenneps in ein gerade entstehendes Gewerbegebiet verlagert werden. Die in den letzten Jahren renovierte und für den Ganztagsbetrieb erweiterte Grundschule soll ebenfalls aus der Mitte Lenneps fast an den westlichen Stadtrand in ein frei werdendes Schulgebäude umziehen.

Die in PKW anreisenden DOC-Kunden sollen zu etwa 61 % von Norden über die BAB 1 (A1) Anschlussstelle (AS) Remscheid-Lennep und weiter über Lüttringhauser-Ringstraße anreisen, etwa 34% sollen von Westen über die AS Remscheid und weiter über die Lennep-Ringstraße aus der entgegen gesetzten Richtung anfahren. Beide Autobahnanschlussstellen sind vom DOC-Gelände etwa 2,5 km entfernt. Auf beiden Ringstraßenrichtungen und zu beiden Seiten existiert über große Strecken Wohnbebauung. An der Ringstraße sind zwei weitere Wohngebiete geplant, in Hackenberg auf dem ehemaligen Krankenhausgelände über 100 Wohneinheiten.

Auf dem gesamten Straßenzug aus Lennep-Ring-Lüttringhauser Straße befinden sich bisher 11 mit Signalanlagen geregelte Kreuzungen. Nach der DOC-Planung sollen zwei weitere und eine Fußgängerampel hinzukommen. Die **A1-AS Lennep** mit der unmittelbar benachbarten **Kreuzung Ring-Lüttringhauser Straße**, die Kreuzung **Ring-Raderstr.** mit dem sehr nahe liegenden Abgang von Neunteich zum Hasenberg und dem dort gelegenen großen Wohngebiet, mit der Parkgaragenzufahrt und mit der Einmündung von Am Stadion auf die Ringstr und die Kreuzung **Lennep-Kölner-Borner-Ringstr. (Trecknase)** sind schon jetzt erhebliche Hindernisse für den Straßenverkehr, an denen es häufig zu Staus kommt. Die Ringstr. hat an vielen weiteren Kreuzungen nur kurze zusätzliche Fahrspuren für Linksabbieger. Sie ist im übrigen Verlauf nur zweispurig.

Die Qualität der zur DOC-Planung vorgelegten Verkehrsuntersuchungen

Die Stadt Remscheid hat eine vom Investor bezahlte neue Verkehrsuntersuchung zum DOC-Standort Stadion Remscheid-Lennep in Auftrag gegeben. Die Untersucher wurden [nur] beauftragt, „im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung die Realisierbarkeit des Vorhabens zu prüfen und die erforderlichen Maßnahmen zur Herstellung einer funktionsfähigen Verkehrserschließung zu ermitteln.“ Der Untersuchungsraum umfasst den oben beschriebenen Straßenverlauf zwischen den beiden Autobahnanschlussstellen und das Straßennetz „im **unmittelbaren** Umfeld des Vorhabens.“

Es werden Ausbauvorschläge für die oben erwähnten drei besonders kritischen Kreuzungen gemacht. Wiederholt wird eine Ampelanlagensteuerung zur Erzeugung einer „Grünen Welle“ gefordert. Es ist unklar, ob diese Grüne Welle als Voraussetzung einer mindestens ausreichenden Verkehrsqualität nur jeweils die Signalanlagen an den drei schon bisher sehr kritischen Kreuzungen oder alle Signalanlagen auf den 5 km zwischen beiden A1-Anschlussstellen zusammenfassend steuern muss. Es wird von einem „intelligenten Ampelsystem“ gesprochen. Auf ein solches System wartet der Remscheider an vielen Stellen seit Jahrzehnten leider vergeblich.

Das Ergebnis dieser Verkehrsuntersuchung ist: „Abschließend ist festzustellen, dass für die vorliegenden Planungen für das DOC die Machbarkeit des Bauvorhabens unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkte [!] nachgewiesen werden konnte.“

Ein Teil der Daten in dieser neuen Verkehrsuntersuchung stammt aus einer von den gleichen Autoren verfassten alten Untersuchung zur DOC-Planung Remscheids am „Standort Blume“. Bei diesem Standort hätte die Zufahrt von beiden Autobahnzufahrten über jeweils eine durch Ampeln geregelte Straßenkreuzung auf die Lüttringhauser Str. (L58) und über nur einen ganz nahen weiteren Knotenpunkt geführt. An der in der Nähe liegenden Eisenbahnbrücke sollte ein Haltepunkt der Bahnstrecke Remscheid - Wuppertal entstehen.

Von diesem Standort Blume wird in der ersten Verkehrsuntersuchung gesagt: „Die Lage des für das Bauvorhaben vorgesehenen Grundstücks in unmittelbaren [!] Nähe der Anschlussstelle Remscheid-Lennep zur BAB 1“ [A 1] „kann als ausgesprochen günstig für die Art des Bauvorhabens eingestuft werden. Neben der sehr guten Erreichbarkeit des Grundstücks, die zu einer großen Attraktivität beitragen wird, sind nur kurze Strecken im vorhandenen städtischen Straßennetz zurückzulegen. Die durch das Vorhaben ausgelösten zusätzlichen Fahrleistungen im städtischen Straßennetz und die damit verbundenen Emissionen werden dadurch auf das geringste mögliche Maß begrenzt. Darüber hinaus ist die Anzahl der Anwohner, die durch das Verkehrsaufkommen des Bauvorhabens voraussichtlich tangiert werden, aufgrund der lückenhaften Bebauung entlang des kurzen Abschnitts der Lüttringhauser Straße gering.“

Solch ein günstiges Urteil über die Qualität des neuen DOC-Standortes in Lennep fehlt in der neuen Verkehrsuntersuchung. Ganz eindeutig wandeln sich alle Vorteile des DOC-Standortes Blume beim Standort „Stadion Lennep“ ins Gegenteil. Das DOC wäre viel schlechter zu erreichen. Es läge weit entfernt von beiden Autobahnanschlussstellen. An der Strecke liegen schon jetzt 11 Ampelanlagen, 2 weitere sollen hinzukommen. Die Ringstraße ist kein kreuzungsfreier Autobahnzubringer, sondern eine zweispurige Straße, die über weite Strecken zwischen Wohnbebauung verläuft. Erheblich mehr Fahrleistungen würden auf der Lüttringhauser-Ring-Lennep Str. (5 km zwischen beiden Autobahnanschlussstellen), auf den Straßen zu den Ersatzstätten und in unmittelbarer Nachbarschaft der DOC-Bauten verursacht. Die an diesen Straßen über weite Strecken wohnende Bevölkerung wäre zusätzlichem Verkehrslärm, Abgasen und Feinstaubbelastungen ausgesetzt.

Von den Folgen der DOC-Verkehrsplanung auf den innerstädtischen Verkehr wird nur der Ringverkehr um das DOC-Gelände (s. u.) erwähnt. Nur eine Bemerkung zeigt, dass weitere Folgen

sicher vorhersehbar sind: „Ggf. ist durch geeignete begleitende Maßnahmen sicherzustellen, dass die An- und Abreise der Kunden aus und in Richtung Norden“ (BAB Anschlussstelle Remscheid-Lennep an der Blume [Je nach Verkehrslage ist aber Westen - Anschlussstelle Remscheid genau so gut möglich.] „nicht durch die Innenstadt von Lennep erfolgt (insbesondere Beschilderung, ggf. daraufhin optimierte Signalsteuerung)“. Bezeichnender Weise geht es in dieser Bemerkung nur um den DOC-Verkehr und nicht auch um den verdrängten Verkehr und außerdem ist die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen mehr als zweifelhaft. („Verkehr ist wie Wasser. Er sucht sich den Weg des geringsten Widerstandes.“) Der durch das DOC an diesem Standort indirekt verursachte Mehrverkehr im Straßensystem Lenneps durch die Verlagerungen, durch den erzeugten Parkplatzmangel und vor allem auch durch die Wupperstraßenentwidmung (s. u.) wird in der neuen Verkehrsuntersuchung nicht erwähnt.

Dass für das DOC eine „Machbarkeit“ des Bauvorhabens unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten nachgewiesen werden konnte, soll nicht bestritten werden. Es sollte aber klar sein, dass der Nachweis einer „Machbarkeit“ die Abwägung von Vorteilen gegenüber den Nachteilen eines Planes nicht ersetzt. Auch Überlegungen dazu, wem welche Vorteile einer Planung zugute kommen und wem welche Nachteile zugeordnet werden, gehören untrennbar zu einer öffentlichen Planung. Die bisher bekannten „Machbarkeitsstudien“, „Auswirkungsanalysen“ und/oder „Untersuchungen“ enthalten keine solchen Überlegungen. Es sind keine Gutachten, in denen das Für und Wider der Planung diskutiert wird. Es werden außer bei der Wupperstraßenentwidmung keine Planungsalternativen vorgeschlagen und gegeneinander abgewogen. Es gibt keine begründeten Ratschläge, welchem Lösungsvorschlag der Vorzug gegeben werden sollte. Es wurden weder Alternativangebote anderer Investoren oder gar Gegengutachten angefordert, noch (bisher?) (öffentlich erkennbar?) ergänzende Untersuchungsaufträge erteilt. Das ist alles ist nicht den „Gutachtern“ anzulasten. Der von ihnen vorgelegten Verkehrsuntersuchung ist aber vorzuwerfen, dass die Absicht, die Machbarkeit der DOC-Planung zu bescheinigen, die deutliche Zielsetzung der Untersuchung erkennen lässt, ganz in erster Linie (nur) für die DOC-Kunden einen günstigen Verkehrsablauf zu schaffen. Diesem Ziel wird alles Andere untergeordnet. Dadurch werden jedoch bei den vorgeschlagenen Lösungen alle Verkehrsteilnehmer benachteiligt, die nicht zufällig dieselbe Fahrtrichtung wie die DOC-Kunden haben.

Gründe für große Zweifel an den Schlussfolgerungen der Verkehrsuntersuchung

Der folgende Teil beschreibt, warum viele der in der Verkehrsuntersuchung als eindeutig dargestellten Aussagen bei genauer Betrachtung keineswegs eindeutig sind. Dadurch werden auch alle Schlussfolgerungen sehr fragwürdig, die aus dieser Untersuchung abgeleitet wurden. Zu diesen Schlussfolgerungen gehören u. a. die Ausbautorschläge für das Straßensystem und die Straßenausbaukosten, die erwartete Verkehrsqualität, die Umweltbelastungen durch das DOC und damit die Ergebnisse des Umweltberichtes. Zweifellos werden die durch das DOC verursachten Verkehrsbelastungen größer sein, als es in der Verkehrsuntersuchung vorhergesagt wird.

A) Die Variationsbreite der verwendeten Annahmen bzw. Kennzahlen („Kennziffern“)

Zur Berechnung des zusätzlichen Verkehrs durch das DOC werden in der Untersuchung so genannte „Kennziffern“ benützt, deren Qualität sehr unterschiedlich zu bewerten ist. Bei Auswertung aller bisher seit Beginn der DOC-Planung Remscheids vorgelegten Dokumente ist festzustellen, dass die gleiche Kennzahl mit unterschiedlichen Werten oder sehr unterschiedlichen Von-/Bis-Werten angegeben wird. Häufig sind bei den Veränderungen der gleichen Kennzahl die dafür angegebenen Begründungen wenig oder gar nicht überzeugend.

Zu den diskutierten Kennzahlen gehören:

- die Größe der Verkaufsfläche,
- die Zahl der Besucher pro m² Verkaufsfläche (VKF) und Tag,
- die Kundenverteilung auf die Wochentage (Kunden/Tag von Mo. - Fr., Kunden/Tag an Sa.),
- der „Besetzungsgrad“ (Zahl der anreisenden Personen/Fahrzeug),
- die Richtungaufteilung der Kundenan-/abfahrtswege (% aller DOC-Kunden, die von den beiden Autobahnanschlussstellen oder über die fünf Ausfallstraßen Lenneps (B229: aus Remscheid-Mitte, Solingen oder Radevormwald; B 51 (= L58): aus Bergisch Born, Wermelskirchen, Wipperfürth, oder Lüttringhausen, Wuppertal; Schwelmer Straße)
- Prozent aller DOC-Kunden, die im PKW anreisen

Größe der Verkaufsfläche (VKF):

In der Verkehrsuntersuchung wird alles mit scheinbar eindeutigen 20.000 m² errechnet. Die Spannbreite der dafür in den unterschiedlichen Dokumenten zur DOC-Planung am Standort Lennep verfügbaren Werte reicht aber von 18.000 über „**mindestens** 20.000“ (laut notariellem Grundstückskaufvertrag) bis 23.500 m². Die in den DOC-Verträgen vereinbarten 1000 m² für Gastronomie bleiben in der Verkehrsuntersuchung unerwähnt. „Mindestens 20.000 m²“ ist eine nach oben unbegrenzte Größe und dadurch keine belastbare Kennzahl. Der Widerspruch zwischen den in der Verkehrsuntersuchung angenommenen 20.000 m² Verkaufsfläche und den im notariellen Grundstückskaufvertrag angegebenen „mindestens 20.000 m² ist so schwerwiegend, dass eine nur auf eindeutig 20.000 beruhende Verkehrsuntersuchung keine zuverlässige Planungsgrundlage für den Zustand mit DOC sein kann.

Darüber hinaus sind die 1000 m² Gastronomie ein Teil der Verkaufsfläche, die zu den mindestens 20.000 m² hinzu zu rechnen sind.

Kunden/m² Verkaufsfläche und Tag:

Die in den verschiedenen Verkehrsuntersuchungen angegebene Bandbreite beträgt 0,25 - 0,5. Weiter gerechnet wird mit 0,3,

Kundenverteilung auf die Wochentage

Diese 0,3 Kunden/ m² VKF werden in der Untersuchung nur als gültig für die „Normalwerktag“ Montag - Freitag angenommen, woraus 20000 x 0,3 = 6000 Kunden/Tag von Mo. - Fr. errechnet werden. Für den Samstag wird die dreimal so hohe Kundenzahl 6000 x 3 = 18000 Kunden/Samstag, d. h. 0,9 Kunden/qm Verkaufsfläche als neue Kennziffer eingeführt. Der angeführte Literaturhinweis bezüglich der 0,3 („vgl. Bosserhoff 2013“) lässt nicht nachvollziehen, ob auch hier der wesentliche Unterschied dieser Kennziffer für Mo. - Fr. im Vergleich mit der für Samstage beschrieben wird.

PKW-Besetzungsgrad:

Die in den verschiedenen Remscheider Verkehrsuntersuchungen bisher angegebene Bandbreite beträgt 2,2 - 2,9 Personen/PKW. In der aktuellen Fassung vom März 2014 wird an Mo. - Fr. mit 2,45, an Samstagen mit 2,9 gerechnet. Die Begründungen lauten: „Der in Übereinstimmung mit veröffentlichten Kennziffern (vgl. Bosserhoff, 2013) gewählte Pkw-Besetzungsgrad entspricht Werten, die nach Angaben des V o r h a b e n t r ä g e r s im Umfeld bestehender DOC ermittelt wurden (vgl. McArthurGlen, 2013).“ und „Das hier angesetzte Verhältnis zwischen den Pkw-Besetzungsgraden an normalen Werktagen und an Samstagen kann ferner auch anhand eigener Untersuchungen des Gutachters zu anderen großflächigen Einrichtungen des Einzelhandels bestätigt werden.“

Es werden demnach nicht die absoluten Zahlen, sondern nur das Verhältnis bestätigt. Nur die absoluten Zahlen entscheiden aber über die interessierende Größe, wie viele PKW aus dem Besetzungsgrad abgeleitet werden müssen.

In einer Veröffentlichung des Hessischen Landesamts für Straßen- und Verkehrswesen im Jahr 2005 gibt Bosserhoff als **Besetzungsgrad bei Fahrten in ein Factory Outlet Center 2,0 - 2,9** Personen/PKW an. Die Autoren der Verkehrsuntersuchung in Remscheid begründen nicht, warum sie an Samstagen mit dem von Bosserhoff angegebenen Maximalwert von 2,9 und an Mo - Fr. mit dem „mittleren Besetzungsgrad“ von 2,45 rechnen. Der von Bosserhoff angegebene Minimalwert 2,0 fällt auf diese Weise der Vergessenheit anheim. Nur mit einem realitätsgerecht angenommenen Minimalwert ließe sich die denkbare maximale Verkehrsbelastung (worst case) herleiten. Die zu stellende Frage ist: Was passiert mit der Verkehrsqualität an den acht mit „ausreichend“ bewerteten Verkehrsknoten, wenn der Besetzungsgrad nicht wie bisher optimistisch angenommen 2,45, sondern geringer ist, wodurch bei gleicher Kundenzahl mehr Fahrzeuge die Straßen belasten würden?

Prozentsatz der im PKW anreisenden DOC-Kunden:

Die in den bisherigen DOC-Verkehrsuntersuchungen angegebene Bandbreite beträgt 90 - 95 %. Für die 90 % in der neuen Verkehrsuntersuchung (Das vermindert die Zahl der zum DOC fahrenden PKW noch einmal um 5,3%.) wird als Begründung u. a. der sog. integrierte Standort und die damit verbundene bessere Erreichbarkeit des DOC mit dem öffentlichen Nahverkehr angeführt. Dabei geht unter, dass am früher geplanten Standort Blume, an dem die 95 % gelten sollten, ein Haltepunkt der Bahn erbaut werden sollte. Von diesem Haltepunkt aus wäre die Entfernung zum DOC-Standort an der Blume geringer gewesen als die Entfernung vom jetzt geplanten DOC am Stadion Lennep zum Lennep Bahnhof.

B) Die Kennzahlen zur Verteilung der DOC-Kundenfahrten auf die beiden Remscheider Autobahnanschlussstellen

In der Abbildung 4 der Verkehrsuntersuchung wird unter Verweis auf das Einzelhandelsgutachten dargestellt, dass 61 % der DOC Kunden aus Norden über die A1-Autobahnanschlussstelle Remscheid-Lennep (Blume) und 34 % von Süden über die Anschlussstelle Remscheid an- und wieder abreisen sollen. Diese Verteilung des Verkehrs ist von großer Bedeutung für die Entwicklung des Verkehrs von und zum DOC-Gelände auf der Ringstraße in ihren beiden Richtungen zu den Autobahnanschlussstellen mit den kritischen Verkehrsknoten auf beiden Abschnitten. Ein Blick auf die Landkarte Nordrhein-Westfalens und die Verteilung der großen Städte im Umkreis von etwa 90 km um Remscheid zeigt, dass aus/in Richtung Norden und damit über die Anschlussstelle Remscheid-Lennep (an der Blume) nach aller Wahrscheinlichkeit dauerhaft mit erheblich mehr als den angenommenen 61:34 % gerechnet werden muss. Daher sind zusätzliche Berechnungen mit abweichenden Verteilungskennzahlen zwingend geboten, um dadurch hervorgerufene Auswirkungen auf die Verkehrsflussqualität erkennen zu können.

C) Die angenommene Verteilung der DOC-Kundenfahrten auf den Tagesverlauf

Während der von den Untersuchern so bezeichneten maßgeblichen Verkehrsspitzenstunde 16 - 17.00 Uhr montags - freitags wird vorausgesetzt, dass sich nur 10 % des DOC-Kundenverkehrs während dieser Stunde abspielt. Es wird angenommen, dass sich diese Fahrten

gleichmäßig auf die 10 Stunden Öffnungszeit des DOC verteilen. Das ist sehr unwahrscheinlich schon allein, was die Menge der Kundenfahrten anbelangt, aber erst Recht was die Fahrtrichtungen des Kundenverkehrs anbelangt.

Bei der großen Bevölkerungszahl, für die innerhalb einer Stunde aus dem hiesigen Ballungsgebiet das DOC-Lennep zu erreichen ist, muss damit gerechnet werden, dass Kunden auch erst nach ihrem Arbeitsschluss während der Rushhour zum DOC fahren. Andererseits ist es auch möglich, dass trotz Rushhour im Abreiseverkehr des DOC zwischen 16-17.00 an den Normalwerktagen ein über dem Tagesdurchschnitt liegender Abreiseüberhang auftritt. Hier muss untersucht werden, wie sich die Verkehrsqualität verändert, wenn beispielsweise regelmäßig nicht 10, sondern 15 % oder 20 % der Tagesrückfahrten vom DOC die Auffahrt Blume gerade in der Rushhour zusätzlich belasten und einen extrem starken Linksabbiegeverkehr auf die Autobahn verursachen.

D) Die Annahmen zur bisher bestehenden Verkehrsbelastung

Diese Annahmen beruhen auf Verkehrszählungen an der A1-Anschlussstelle Remscheid-Lennep (Blume) am Donnerstag, dem 08.09.2011 von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr, und am Samstag, 17. 09. 2011 von 10:00 Uhr bis 17:00 Uhr. Der erste Schultag nach dem Sommerferienende war der 7. 9. Die gegenwärtige Verkehrsbelastung an den Knotenpunkten Lüttringhauser-Ringstr. bis zur A1 Zufahrt Remscheid an der Lennep Str. wurde am Donnerstag, dem 10.01.2013 von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr und am Samstag, 12.01.2013 von 10:00 Uhr bis 17:00 Uhr im Rahmen einer Verkehrszählung erhoben. Der Schulbeginn nach den Weihnachtsferien war am 7.1. Aus diesen Gründen ist mit diesen Zählungen keinesfalls der Ist-Zustand und erst recht nicht der Zustand kurz vor Einweihung des DOC belegt. Nach aller Erfahrung ist in der ersten Woche nach einem Ferienende, an deren Donnerstagen die Zählungen stattfanden, noch nicht mit dem normalen Verkehrsaufkommen in dieser Jahreszeit zu rechnen. Es ist sehr fraglich, ob diese Zählungen an nur einem Donnerstag und nur einem Samstag eines Jahres wirklich repräsentativ für den Gesamtverkehr an diesen Wochentagen im Jahresdurchschnitt sind. Demnach und auch in der Zusammenschau mit den unter E) aufgeführten Zahlen zur Zunahme des Allgemeinverkehrs kann als sicher angenommen werden, dass die Zahlen aus 2011 schon heute nicht mehr aktuell sind. Eine aktualisierte Verkehrserhebung ist hier dringend erforderlich. (Verkehrszählung der WiR Antrag 14/4193)

E) Die Annahmen zur allgemeinen Verkehrszunahme

Auch diese Annahmen lassen an der Sicherheit der Aussagen der Verkehrsuntersuchung und der Voraussagen zur Verkehrsqualität zweifeln. Zur „Sicherheit“ wird bei der Berechnung der Verkehrsvermehrung davon ausgegangen, dass bis 2025 der PKW-Verkehr nur um 5 % ansteigen wird. Beim LKW-Verkehrsaufkommen wurde zwecks Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung eine Steigerung um 20 % angenommen.

In einer schallimmissionstechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 615 Gebiet südlich Ringstr. / östlich Lüttringhauser Str. der Stadt Remscheid, Stadtteil Lennep aus dem Jahr 2011 verfasst von H. Grasy steht: „Auf dem Straßennetz der Stadt Remscheid wird nicht mit einer weiteren Steigerung des Verkehrsaufkommens gerechnet. Nach Erhebungen der Stadtverwaltung stagniert das Verkehrsaufkommen.“ Beim Vergleich der Zahlen in dieser Schalltechnischen Untersuchung aus dem Jahr 2010 mit den Zahlen in der Abbildung A-5 aus der neuesten Verkehrsuntersuchung zum DOC Stadion Lennep mit den Zahlen aus 2013 erhält man aber im

Gegensatz zu diesen Voraussagen Folgendes:

Gesamtverkehr	2010	2013	Zunahme (%)
Ringstr	9.100 Kfz/24h	11.800 Kfz/24h	+ 29,6
Lüttringhauser Str. südlich LSA*	10.900 Kfz/24h	13.100 Kfz/24h	+ 20,1
Lüttringhauser Str. nördlich LSA*	20.000 Kfz/24h	22.900 Kfz/24h	+ 14,5

(*Lichtsignalanlage)

Diese Vermehrung des Gesamtverkehrs von 2010 bis 2013 dürfte ganz überwiegend auf einer Vermehrung des PKW-Verkehrs beruhen. Er hat schon von 2010 - 2013 weit mehr zugenommen, als in den Annahmen der Verkehrsuntersuchung als Sicherheitspuffer bis 2025 veranschlagt wurde.

Zum LKW-Verkehr wird in der o. a. schalltechnischen Untersuchung ausgesagt, dass auf der Autobahn A1 in 2010 mit ca. 11.500 Lkw/24h und in 2020 mit rund 14.500 Lkw/24h, also + 26 %, gerechnet wird. Das lässt ebenfalls an der Annahme in der Verkehrsuntersuchung zweifeln.

Die wahrscheinlichen Gründe für die Annahme der verwendeten Kennzahlen

Die Motive für die Festlegung der oben angegebenen Kennzahlen in der neuesten Verkehrsuntersuchung zur Berechnung eines möglichst niedrigen voraussichtlichen Verkehrsaufkommens werden verständlich, wenn man die zukünftigen Verkehrsprobleme auf den DOC-Zufahrtsstraßen mit möglichst geringen Finanzmitteln bewältigen will oder gar muss. Daher beschränkt sich bisher großen Beispielen folgend (z. B. Elbphilharmonie, Flughafen Berlin-Brandenburg, Stuttgart 21) die DOC-Planung auf: Erst einmal anfangen, später sehen wir dann weiter.

Der einheimische Bürger, der das dabei drohende Verkehrschaos auszubaden hätte, stellt aber die ahnungsvolle Frage: „Wie wird denn der „ausreichende“ oder besser sogar „befriedigende“ Ausbau des Straßensystems unter Berücksichtigung der kritischsten Punkte (für Straßenausbau teure Topografie Lenneps, über weite Strecken nah an der Ringstraße gelegene Wohnbebauung, Jahrzehnte lang ungelöster Trecknasenausbau, Enge um die Kreuzung Ring-Rader Straße, Breite der Autobahn- und Eisenbahnbrücke an der Blume) erfolgen, wenn die verfügbaren Finanzmittel Remscheids, des Landes NRW und die maximal zugestandenen Finanzmittel des Investors dafür nicht annähernd ausreichen oder nicht ausgereicht haben, weil das zukünftige Verkehrsaufkommen zu niedrig angenommen wurde?“

Zur Hauptverkehrszeit am Donnerstagnachmittag besteht zur Zeit ohne den DOC-Verkehr am kritischsten Knotenpunkt („Trecknase“) nur eine ungenügende Verkehrsqualität („F“), an der Anschlussstelle Remscheid-Lennep der A1 an der Auffahrt Richtung Norden nur eine mangelhafte („E“) und an vier weiteren, auch an der kritischen Kreuzung Ring-Rader Straße, nur eine ausreichende („D“: Definition s. u.). Samstags besteht gegenwärtig an drei Knotenpunkten nur eine ausreichende Verkehrsqualität.

Von der Verkehrsuntersuchung wird nach Realisierung des DOC eine Verkehrsqualität von ausreichend oder besser an allen Knotenpunkten und allen Wochentagen vorhergesagt. Dieses Ergebnis wurde nur durch folgende Voraussetzungen ermöglicht:

- 1) Der Straßenausbau nach den Vorschlägen der Verkehrsuntersuchung
Dabei ist unklar, ob an der Trecknase nur ein vom Land mitfinanzierter alter Ausbauvorschlag für das Erreichen von D ausreicht oder ob ein in der Verkehrsuntersuchung „weiter entwickelter“ Vorschlag dafür erforderlich ist.
- 2) Eine optimierte Ampelschaltung

Dabei ist unklar, ob eine Optimierung jeweils nur an den besonders kritischen Knotenpunkten oder an der gesamten Signalanlagenfolge zwischen beiden Autobahnanschlussstellen dafür erforderlich ist.

3) Die Verringerung des zusätzlichen DOC-Verkehrsaufkommens mittels zielführender Anpassung der Kennzahlen (s. o.)

4) Die Verschiebung eines großen Teils des DOC-Verkehrs auf den Samstag

5) Die **Verkehrsflusssimulation**

Mit der Verkehrsflusssimulation wird auf für Laien unverständliche Weise an Kreuzungen mit und ohne Lichtsignalanlage und auch an Kreuzungen ohne Lichtsignalanlage in größerer Entfernung von der nächsten Ampelanlage eine deutlich bessere Verkehrsqualität erreicht als mit dem [konventionellen?] „Verfahren aus dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS. Ausgabe 2009“. „Die Grundlage einer Simulationsstudie“ ist laut Verkehrsuntersuchung ...„die Entwicklung eines nachprüfbaren, reproduzierbaren und fehlerfreien Modells. Dabei hängt der erforderliche Genauigkeitsgrad von der jeweiligen Aufgabenstellung ab. Hier gilt es meist, einen Kompromiss zwischen hinreichender Genauigkeit und notwendiger Abstraktion der Realität zu finden.“ Es kann nicht beurteilt werden, ob das in der Verkehrsuntersuchung verwendete Modell der Simulationsstudie eine wirklichkeitsgetreue Abbildung der zukünftigen Verkehrsabläufe auf den Straßen Lenneps liefert. Wochentag und -stunde des in der Verkehrsflusssimulation dargestellten Verkehrsablaufes waren nicht zu erfahren.

Schlussfolgerungen aus der vorhergesagten Verkehrsqualität

Trotz der oben aufgezählten zum Teil sehr kritikwürdigen Voraussetzungen werden nur folgende Verkehrsqualitäten an den besonders kritischen Knotenpunkten erreicht:

	Ohne DOC	Mit DOC
Donnerstags 16 - 17.00 Uhr	1 x E, 1 x F, 4 x D	8 x D
Samstags	3 x D	
Bei Anreiseüberhang		6 x D
Bei Abreiseüberhang		6 x D

Verkehrsqualitätsstufe D bedeutet, dass „an Lichtsignalanlagen (LSA) eine mittlere Wartezeit von 70 Sek. nicht überschritten“ wird, dass „im Kraftfahrzeugverkehr ständiger Reststau vorhanden“ ist und dass „die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer beträchtlich“ sind. „Der Verkehrszustand ist“ [aber] „noch stabil“.

In der Verkehrsuntersuchung wird behauptet, dass diese vorhergesagten Verkehrsqualitätsstufen eine Verbesserung gegenüber dem derzeitigen Zustand sind. Die Vermehrung des Verkehrs um durchschnittlich 7500 Fahrten/Tag (DOC-Kunden plus DOC-Personal plus LKW-Lieferverkehr) von Montag bis Samstag scheint für die Verkehrsqualität bedeutungslos zu sein. Für Verkehrsteilnehmer ist das sicher nicht so. Aber schon bei genauer Betrachtung und Würdigung der Qualitätsstufe „D“ ist es sehr zweifelhaft, dass an den derzeitigen Donnerstagen ohne DOC-Belastung die Verkehrsqualität mit 1 x E + 1 x F + 4 x D wirklich schlechter ist als 8 x D-Qualität mit zukünftiger DOC-Belastung und mit insgesamt viel größerem Verkehrsaufkommen. An Samstagen ist 6 x D mit DOC gegenüber 3 x D ohne DOC ganz sicher keine Verbesserung.

Die Rechnung umfasst nur die Verkehrsqualität an den Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage und wenige weitere, auf die die Verkehrsflusssimulation mit überraschend positiver Wirkung auf die

vorhergesagte Verkehrsqualität ausgedehnt wurde. An mehreren weiteren Kreuzungen der Ringstraße, die nicht diese Beurteilung, sondern nur die konventionelle erfuhren, gibt es für Linkseinbieger oder Geradeausfahrer aus den nicht vorfahrtberechtigten Straßen mehrmals die Verkehrsqualität E und sogar F. An der Einmündung der Schwelmer Straße auf die Ringstr. wird am Samstag mit Anreiseüberhang eine mittlere Wartezeit von 328 Sekunden (= „E“) ermittelt (Verkehrsuntersuchung, Version vom März 2014, Anlage VT - 35). Die berichtete Rekordwartezeit liegt an der Ringstraße-Hentzen-Allee am Samstag mit Anreiseüberhang bei 728 Sek. (Anlage VT - 76). In Folge der erstaunlichen Wirkung der Verkehrsflusssimulation erreicht die Kreuzung danach aber die Qualitätsstufe D (Abb. 44).

Ein Teil der Gründe vieler Bürger für ihren Widerstand gegen die DOC-Pläne

A) Der Gegensatz zwischen den optimistischen Erwartungen der Verkehrsuntersuchung und dem schon jetzt bestehenden Verkehr

Die hier - wahrscheinlich ermüdend - mittels vieler Einzelheiten (Es sind keineswegs alle.) begründete Kritik an den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung soll den in der Öffentlichkeit geäußerten Vorwurf entkräften, es handele sich bei dieser Kritik um ganz unberechtigte Schmähkritik. Das sei Ausdruck krankhaften Misstrauens usw. Man selber habe unbeschränktes Vertrauen zu den Gutachtern. Das mangelnde Vertrauen in die Wertigkeit der von der Verkehrsuntersuchung gemachten Voraussagen zum zukünftigen Verkehr wird durch alltägliche Erfahrungen mit den jetzt schon bestehenden Verhältnissen auf den Straßen verursacht. Da soll der erhebliche DOC-Verkehr noch hinzukommen. Hier wird tagtäglich erfahren, dass die in der Verkehrsuntersuchung vorgeschlagene Optimierung einer Ampelschaltung entweder seit Jahren nicht existiert oder, wenn sie denn in Teilen realisiert wurde, nicht die erhoffte Wirkung hat. Auf den Straßen kann generell, doch vor allem bei ungünstigen Witterungsbedingungen, auf Fahrstrecken mit erzwungenem Verkehrsreißverschluss erlebt werden, wie Reduzierungen der Fahrstreifen vor und hinter belasteten Kreuzungen sehr schnell sich rückwärts fortpflanzende, lang anhaltende Staus verursachen. An den Kreuzungen, über die der DOC-Verkehr rollen wird, sieht die in der Verkehrsuntersuchung vorgeschlagene Ausbauplanung fünf Reißverschlüsse vor, wobei die an der Trecknase beide ganz nah hinter der Kreuzung entstehen werden, so dass schon ein nur kurzer Rückstau die Kreuzung blockieren wird.

Die häufige Verkehrsflussqualität von nur D an den kritischen Verkehrsknoten, die auch nach der so bezeichneten „Optimierung“ der Verkehrssituation mit DOC bestehen bleibt, beweist, dass das Lennep-Verkehrssystem an der Grenze zu mangelhaft betrieben werden soll. Wenn auch nur eine angenommene Kennzahl oder eine der weiteren Annahmen in der Realität eine höhere als die vorausgesagte Verkehrsbelastung verursacht, droht die Verschlechterung der Verkehrsqualität auf E („allmählich wachsender Stau“, „sehr lange Wartezeiten“, „mittlere Wartezeit \leq 100 Sek.“ an Knoten mit Ampelanlage) oder gar nicht zu leugnen auch die schlechteste Verkehrsqualität F. Aussagen von Mitgliedern des Remscheider Stadtrates am 12.12.2013 vor dem Grundstückskaufvertragsbeschluss zu einer befürchteten Verkehrsqualität von „ausreichend“ oder schlechter lauteten: „Dann ist das DOC gestorben.“ Danach müsste das DOC längst beerdigt sein.

Die in den Anlagen VT der Verkehrsuntersuchung bei „Zustand mit DOC“ beschriebenen Verkehrsqualitäten von E und auch F für den aus Nebenstraßen ohne Ampeln auf die Ringstraße nach links einbiegenden oder überquerenden Verkehr der ortsansässigen Verkehrsteilnehmer werden im Text der Verkehrsuntersuchung nicht einmal erwähnt. Nur an fünf Straßen wurde die Verkehrsqualität ermittelt. Die Problematik betrifft aber auch noch sieben weitere Straßeneinmündungen. Es ergeben sich also enorme Mehrbelastungen vor allem für ortsansässige Verkehrsteilnehmer ohne Hinweis auf eine geplante Lösung des Problems.

Die gezeigte Filmsequenz mit der **Verkehrsflusssimulation** verursacht auch beim Versuch sehr genauer Betrachtung eher schwere Zweifel an den Empfehlungen der Verkehrsuntersuchung als Vertrauen in diese Empfehlungen. Es muss allerdings zugestanden werden, dass die fünffache Geschwindigkeit, mit der die Darstellung abläuft und die geringe Zeitdauer, in der die kritischen Kreuzungen dargestellt werden, möglicherweise kein zuverlässiges Urteil erlauben. Aber das wäre nicht den Betrachtern anzulasten.

Bei den Informationsveranstaltungen zum DOC im Januar 2014 wurde in den Diskussionen mehrfach bemängelt, dass die Verkehrsuntersuchung keine Sensitivitätsbetrachtung oder Sensitivitätsanalyse (s. u.) ausweist und dass keine worst case-Berechnungen durchgeführt wurden. Die Sensibilitätsanalyse soll in diesem Fall ermitteln, wie sehr Änderungen bei den Eingangsbedingungen, bei den Werten der in die Untersuchung eingehenden Kennzahlen das Ergebnis Verkehrsqualität beeinflussen. Dabei wurde z. B. auf den als Minimalwert bei DOC-Fahrten mitgeteilten Besetzungsgrad 2 Personen/PKW an allen Werktagen, auch samstags, hingewiesen oder auch auf eine Berechnung mit dem Mittelwert von 2,45 nur an Samstagen. Eine schlüssige Entgegnung darauf war nicht zu bemerken, außer dass solche Berechnungen nicht im Untersuchungsauftrag enthalten gewesen seien.

In mehreren Eingaben bei der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wird sinngemäß übereinstimmend festgestellt: „Erst ein Straßenausbau, mit dem unter worst case-Annahmen eine Verkehrsqualität von Ausreichend oder besser an den kritischen Kreuzungen erreicht wird, bietet die Gewähr dafür, dass nicht schon geringfügige Abweichungen der von den Verkehrsuntersuchungen angenommenen Kennziffern“ [werte] [Kennzahlen] „nicht mehr hinnehmbare Verschlechterungen der Verkehrsqualität nach Errichtung des DOC verursachen.“ Nur die Bestimmung der Verkehrsqualität auch unter Annahme von zunehmend schlechteren Bedingungen schafft überhaupt die Möglichkeit, zu beurteilen, bei wie großen oder ob schon bei geringen Veränderungen der angenommenen DOC-Verkehrsdichte das Qualitätsniveau an den Knotenpunkten auf den DOC-Zufahrten in „mangelhaft“ („E“) umschlägt.

Eine Antwort auf diese ganz wichtige Frage, kann nur eine Sensitivitätsanalyse unter Verwendung der oben angegebenen Kennzahlen mit der Variation ihrer Werte liefern. Erst danach kann darüber geurteilt werden, ob der bisher in der Verkehrsuntersuchung angenommene Sicherheitsabstand vor diesem Umschwung von D auf E hingenommen werden kann. Wenn aber das geplante angepasste Verkehrssystem schon bei so geringer Zunahme des Verkehrs oder so geringen Abweichungen von den Annahmen oder Kennzahlen der Verkehrsuntersuchung auf eine Verkehrsqualität von E oder sogar F umkippt, sind Ausbaumaßnahmen über den bisher geplanten Umfang hinaus unumgänglich erforderlich, um das auf Dauer zu verhindern. Der Verzicht auf solche Untersuchungen bedeutet, dass erst nach Erbauung des DOC und nach Erreichen von über die Erwartungen der Verkehrsuntersuchung hinausgehenden Verkehrsbelastungen angefangen werden soll, über dann weitere Ausbaumaßnahmen nachzudenken. Bis zu deren Verwirklichung bestünde nicht nur für Lennep, sondern für ganz Remscheid ein nicht hinnehmbarer Verkehrszustand auf der Verbindung zwischen beiden Autobahnanschlussstellen an den kritischen Kreuzungen der Ringstraße mit größten Nachteilen für die Gesamtbevölkerung, das Wirtschaftsleben und erst Recht für das Ansehen Remscheids.

Wenn sich die Erwartungen des DOC-Investors und die Hoffnungen der Stadt Remscheid in vollem Umfang erfüllen sollten, dann wird auf den DOC-Zufahrten zu beiden Autobahnanschlussstellen der Verkehr nicht mehr zu bewältigen sein. Aufgrund der Kenntnis der Entwicklung und des jetzt existierenden Straßenausbauumfangs in Roermond ist diese Feststellung nicht zu bezweifeln. (Auch in Roermond wurde mit einer „Minimallösung“ angefangen.) Es wurde zwar betont, dass „die“ „vom Gutachter zu erarbeitenden Lösungsmöglichkeiten“ „sich auch an wirtschaftlichen Gesichtspunkten orientieren“ „müssen“. Für Remscheid gäbe es nichts

Unwirtschaftlicheres als der dauerhafte Verkehrsstau an der Trecknase und/oder an der Kreuzung Ring-Rader Str. und/oder an der Ring-Lüttringhauser Straße.

Die Verschlechterung der Verkehrssituation, die dann der Bevölkerung, auch der, die gar nichts mit dem DOC verbindet, zugemutet würde, ist scheinbar für die verantwortlichen Urheber bisher kein wesentlicher Gesichtspunkt. Nachgedacht wird erst (vielleicht), wenn das Kind im Brunnen liegt.

B) Die ungleiche Verteilung von Vor- und Nachteilen bei der DOC-Planung

Eine nach Ansicht der Bürgerinitiative nicht hinnehmbare ungleiche Berücksichtigung von gegensätzlichen Interessen ist ein ganz herausragendes Merkmal der Remscheider DOC-Planung. Zum Beweis für diese Behauptung werden nur zwei Beispiele (unter sehr vielen möglichen) angeführt.

1) Der Vorschlag zur Verlegung des Fußgängerüberweges über die Ringstr. an der Kreuzung Ring-Hackenberger Straße

Um die Behinderung des Linksabbiegeverkehrs von Hackenberg auf die Ringstraße zu vermindern und dadurch den Geradeausverkehr auf der Ringstraße zum Nutzen des DOC-Verkehrs und (als Nebeneffekt) der in ihm mit schwimmenden weiteren Teilnehmer zu verbessern, wird eine Verlegung der auf der Südseite der Kreuzung gelegenen „Fußgängerfurt“ auf die Nordseite der Kreuzung empfohlen. In der Verkehrsuntersuchung wird dazu behauptet: „Die Verkehrssicherheit der Fußgänger (insbesondere auch des Schülerverkehrs) ist damit“ „weiterhin gewährleistet.“

Bei diesem Vorschlag müsste zunächst der größere Teil der aus der Richtung der Innenstadt ankommenden Fußgänger, vor allem Schüler, die Hackenberger Str. von Süden (hier liegt der größte Teil der Wohnbebauung) nach Norden (hier ist am Stadtgarten kein Bürgersteig) überqueren, dann haben sie die Ringstr. und die Rechtsabbiegerspur aus Hackenberg Richtung Wuppertal vor sich oder zum zweiten Mal die Hackenberger Straße, da Schulen, das H₂O-Bad und auch die „Sportstätten“ auf der südlichen Seite der Hackenberger Str. liegen. D.h. statt der Überquerung nur der Ringstr. wie bisher bei einer Grünphase der Ampel, muss zusätzlich zweimal der Verkehr der Hackenberger Str. gequert werden. Auf drei Verkehrsinseln drohen Unterbrechungen der Grünphasen für Fußgänger. Wie viele Ampelwechselzeiten für den Weg nach Norden und wieder nach Süden erforderlich sein werden, ist der Verkehrsuntersuchung nicht zu entnehmen.

Trotz der beschönigenden Aussage der Verkehrsuntersucher ist eine „weiterhin gewährleistete“ Verkehrssicherheit da nicht erkennbar. Vor allem, wenn man auch an verspätete Schüler auf dem Schulweg denkt.

2) Die Wupperstraßenentwidmung und der dadurch entstehende Verkehrsring um das DOC-Gelände

Die Verkehrsuntersuchung bemerkt: „Grundsätzlich ist es denkbar, den Verkehr der heutigen Wupperstraße durch einen Tunnel zwischen der Straße Am Stadion und der Rader Straße unter dem zukünftigen DOC hindurch zu führen. Hierdurch könnten die vorhandenen Verkehrsbeziehungen, die heute über diese Straße verlaufen, unverändert abgewickelt werden.“ Wegen wirtschaftlicher Überlegungen ist die Entwidmung für den Investor aber unverzichtbar. Die Tunnellösung ist zu teuer. Der Tunnel läge auf dem Niveau des Parkdecks, das unter dem DOC gebaut werden soll.

Für die Stadt Remscheid ist dagegen die Entwidmung sogar ein Hindernis bei der Steigerung des Tourismus in Lennep. Besuch der DOC-Kunden in Lennep und Steigerung des Tourismus war

und ist immer noch das wichtigste der Öffentlichkeit mitgeteilte Pro-DOC-Argument. Der durch die Wupperstraßenentwidmung verursachte Ringverkehr um das DOC-Gelände verstärkt zusätzlich zur DOC-Architektur die Abtrennung des DOC vom umgebenden Stadtgebiet. Er erhöht das Verkehrsaufkommen an der Spielberggasse auf 5500 Fahrzeuge/Tag und kreuzt den ersehnten Touristenstrom aus dem DOC in die Altstadt. (Wenn man nur der Einfachheit halber davon ausgeht, dass sich dieser Verkehr an 12 Stunden des Tages abspielt, ergibt sich, dass an der Spielberggasse durchschnittlich (zu Verkehrsspitzenzeiten sind es erheblich weniger Sekunden) alle 8 Sekunden ein Auto vorbeifahren wird. Welchen DOC-Besucher soll dieses Verkehrsaufkommen zur Querung verlocken? Er muss auch noch auf Busse an Haltestellen (ÖPNV und möglicherweise auch Reisebusse für DOC-Kunden) aufpassen. Es erstaunt, dass die DOC-Besucher auf dem Weg in die Altstadt den verdrängten Wupperstraßenverkehr durchqueren müssen, was in der Verkehrsuntersuchung bisher nicht erwähnt wurde. Das ist für den Investor offensichtlich kein Problem. Innerhalb des DOC werden die DOC-Kunden dagegen vor diesem Verkehr mittels des Verschwindens des Wupperstraßenabschnittes geschützt. Diese Sachlage kann aus der Sicht Remscheids nur nachteilig und eigentlich nicht gewollt sein. Aber offensichtlich traut sich niemand bei der Stadt Remscheid, diese vom Anfang der DOC-Planung an erkennbare Bedingung des Investors und die damit verbundene Benachteiligung Remscheids in Frage zu stellen.

Die Aufhebung der Wupperstraße verursacht auch eine starke Verkehrsvermehrung im weiteren Innenstadtbereich. Ein Teil des DOC-Neuverkehrs und des Verkehrs der Wupperstraße führt durch die Mühlenstraße. Hier soll der Verkehr 2,6fach ansteigen. (Statt 2500 Fahrzeuge/Tag 6500 d.h. ein Plus von 160%). Die frühere Funktion der Wupperstraße wird höchst wahrscheinlich überwiegend von Thüringsberg-Hardtstr-Mühlenstr. in beiden Richtungen übernommen. Statt viel Verkehr am Stadion, einer Druckerei, einem Geschäftszentrum, an Finanzamt und Polizeiwache vorbei hat Lennep dann den Mehrverkehr an Kindergärten, Grundschule, Katholischer Kirche, Röntgenmuseum, und an der Behindertenwerkstatt der Lebenshilfe. Je nach Verkehrslage wird ein Teil des verdrängten Wupperstraßenverkehrs auch auf die Rospatt-, Sauerbronn-, Friedrich- und Herrmannstraße verlagert. Auf die Straße Am Stadion, die ab der Friedrichstr. Einbahnstraße zur Ringstraße hin werden soll, wird wahrscheinlich im Gegensatz zu den Erwartungen in der Verkehrsuntersuchung sehr wenig Wupperstraßenverkehr entfallen. Die Grünphase der an der Ringstr. geplanten Ampel wird sehr kurz sein, um den Ringstraßenverkehr nicht zu behindern und die nach links auf die Ringstraße einbiegenden Fahrzeuge werden mit Sicherheit an der Ring-Rader-Straße Rot haben. Da ist es wahrscheinlich schneller über Am Stadion nach links, Spielberggasse und Mühlenstr. zu fahren. Auf dieser Strecke wartet nur eine Ampel an der Ring-Rader-Straße.

Außer Am Stadion, Spielberggasse und Mühlenstr. wurden Straßen, die diesen Mehrverkehr aufnehmen müssen, in den Verkehrsuntersuchungen nicht überprüft. Dass in der Innenstadt möglicherweise Maßnahmen zur Bewältigung des Mehrverkehrs nötig werden könnten, wird nur in Bezug auf die DOC-Kunden bemerkt. Überlegungen zu den hier drohenden Kosten fehlen. Dass viele Fuß- und Fahrwege wegen der Wupperstraßenauflösung und wegen der Umgrenzung des DOC-Geländes deutlich länger werden, ist bei der DOC-Planung nicht erwähnenswert. Die Umleitung des Wupperstraßenverkehrs auf Straßen, in denen bisher Parkmöglichkeiten bestehen, erhöht die Zahl der für Lennep Bedürfnisse verloren gehenden Parkplätze und steigert den Parksuchverkehr.

Nach Meinung der Verkehrsplaner hat sich trotzdem der aus der Wupperstraßenauflösung entwickelte „Netzfall 3“ (Umgehung über Mühlenstraße, Spielberggasse und Am Stadion) „allein als realistisch und insgesamt vorteilhaft erwiesen.“ Aber jeder Kenner Lenneps weiß, dass die Mühlenstr. zur Zeit der Fußgänger und Pferdefuhrwerke einmal die Ausfallsstraße nach Osten aus

dem Stadtkern Lenneps mit mittelalterlichem Grundriss war. Der Wupperstraßenverlauf, der zu Gunsten des DOC verschwinden soll, wurde geschaffen, um bei geringer Steigung und ohne enge Kurven die Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen der Kreuzung Ring/Rader Str. und dem ehemaligen Kölner Tor neben dem Lennep Stadtkern zu erreichen und um eine Umgehung des Stadtkerns und Hindernisses für den schneller gewordenen Straßenverkehr zu erreichen. Daher entwickelte die Wupperstr. sich zu einer stark befahrenen Hauptverkehrsstraße. Sie dient auch als Ausweichstrecke, wenn sich im Winter bei Schnee an der Steigung der Ringstraße zwischen Am Stadion und der Rospattstraße LKW festfahren. Die Ansiedelung von Wohngebäuden im Verlauf der Wupperstraße war und blieb sehr spärlich. Es kann in keiner Weise als realitätsbezogen und „insgesamt vorteilhaft“ dargestellt werden, dass dieses kluge Ergebnis einer gekonnten Stadtplanung trotz eines gegenüber den Verhältnissen von vor mehr als 90 Jahren extrem gewachsenen Straßenverkehrs rückgängig gemacht werden soll zu Gunsten einer Verkehrsführung, die der von spätestens 1920 entspricht. Sie verursacht mehr als 90 Jahre später erhebliche Nachteile für die Wohnbevölkerung und für die Verkehrsabläufe in der Lennep Innenstadt. Die Geschäftsidee DOC, zu deren Gunsten die Wupperstr. aufgegeben werden soll, wird keinesfalls auch nur annähernd den Nutzen und die Nutzungsdauer dieser Straße für die Allgemeinheit erreichen.

Wer oder Was oder zu wessen Gunsten sich unter „realistisch“ und „insgesamt vorteilhaft“ verbirgt, ist genau die an diesem Einzelaspekt konkretisierte wesentliche Frage zur DOC-Planung in Remscheid-Lennep. Sie ist bisher in allen öffentlichen Diskussionen erst gar nicht angesprochen worden.

Wenn hier aus Platzgründen und mit Rücksicht auf Zeitmangel des Lesers nur diese zwei nachteiligen Einzelaspekte der DOC-Verkehrsplanung aufgeführt werden, folgt man leider genau der aus der Sicht des Investors und der Stadt Remscheid wichtigsten Absicht bei der DOC-Planung: Es darf keine zusammenfassende Abwägung zwischen der Summe der (erhofften) DOC-Vorteile und der Summe der entweder schon klar erkennbaren oder der bisher nur befürchteten DOC-Nachteile entstehen. Das für den Rahmen Lenneps völlig überdimensionierte DOC-Projekt wird auf überaus vielfältige Weise möglicherweise auch positiv aber - vor allem langfristig - insgesamt viel wahrscheinlicher negativ auf die Entwicklung Lenneps und auch Remscheids wirken. Statt über die vielen Einzelaspekte gegeneinander abwägend und zusammenfassend zu diskutieren, wird die Planung in ihre vielen Einzelheiten und Teilprobleme zerlegt. Eine Gesamtschau wird nicht zugelassen. Zur entscheidenden Frage wird bei jedem Einzelaspekt nur: Rechtlich zulässig oder nicht zulässig? Und wenn nicht zulässig, dann wird eben an diesem Teilaspekt etwas modifiziert, bis zulässig erreicht ist.

Eine Entscheidung darüber, ob bei der Abwägung aller Vor- und Nachteile des Projektes gegeneinander die Summe der Vorteile oder die der Nachteile vor allem langfristig überwiegt, erfolgte bisher nicht. Es wurde schon in nicht durchschaubaren Entscheidungsgremien und mittels unbekannter Kriterien bisher unverrückbar festgestellt, das DOC kann nur von Vorteil sein. Über diese Entscheidung gibt es keine Diskussion. Wenn jemand trauriger Weise DOC-Nachteile erleiden sollte, dann muss er das im Interesse des Großen und Ganzen hinnehmen. Und für die Definition dieses Interesses sind ausschließlich die DOC-Planer zuständig. Die Bürgerinitiative Lennep ist weiter dafür, dass erst nach sorgfältigem Abwägen aller DOC-Vor- und Nachteile eine Entscheidung für oder gegen das DOC erfolgen kann.

Mit diesem Schreiben begründete Forderungen zur DOC-Planung

Bei der Entscheidung über den Bauleitplan für die DOC-Ansiedelung muss die Abwägung aller damit verbundenen Vor- und Nachteile an erster Stelle stehen. Der bisher konsequent fortgesetzte Versuch der Stadt Remscheid, sich einer solchen **komplexen Gesamtbewertung aller positiven und negativen DOC-Folgen** zu entziehen, ist als schwerer Verfahrensmangel anzusehen.

Auf die **Wupperstraßenentwidmung** ist zu verzichten, da deren Nachteile nur Remscheid und besonders die Lennep Einwohner zu tragen haben, während alle Vorteile auf Seiten des Investors liegen.

Eine **aktualisierte Verkehrserhebung** ist zwingend geboten.

Danach muss mittels einer **Sensitivitätsanalyse** bewertet werden, bei welchen Änderungen der Eingangsdaten (alle Kennzahlen und weitere Größen aus der Verkehrsuntersuchung, die über die Verkehrsvermehrung bis zur DOC-Fertigstellung entscheiden) die Verkehrsqualität auf den DOC-Zufahrtsstraßen von D auf E oder F umspringt.

Wenn das schon bei geringer Änderung einer oder sogar mehrerer Eingangsdaten eintreten sollte, ist unter Abwägung aller Nachteile für die Gesamtbevölkerung durch einen **Umschwung der Verkehrsqualität von D auf E** darüber zu entscheiden, ob die in der Verkehruntersuchung bisher empfohlenen Maßnahmen zur Bewältigung des DOC-Zusatzverkehrs und der allgemeinen Verkehrszunahme noch ausreichen oder ob die Planung sofort verbessert werden muss.

. Die nach der Sensitivitätsanalyse **maximale DOC-Verkaufsfläche**, bei der noch an allen Kreuzungen die Verkehrsqualitätsstufe D nicht unterschritten wird, muss vertraglich abgesichert auf Dauer als Obergrenze festgeschrieben werden.

Es muss vertraglich geklärt werden, wie später bei einem Abfall der Verkehrsqualität unter D die dann kurzfristig notwendige Finanzierung des Straßenausbaus geregelt ist und wer in welchem Umfang diese zu übernehmen hat.

D. h. die folgende Frage ist verbindlich zu beantworten: „**W e r g a r a n t i e r t** vertraglich und rechtlich verbindlich (nicht nur den Lennepern, sondern auch den Pendlern aus Remscheid, Lüttringhausen, Radevormwald, Wermelskirchen und Schwelm und nicht zuletzt den DOC-Kunden) dass bei Absinken der Verkehrsqualität auf unter D an einem der Verkehrsknoten auf den DOC-Zufahrten kurzfristig ausreichende, planbare und geeignete Maßnahmen ergriffen und finanziert werden, die verhindern, dass nicht, wie befürchtet, langfristig täglich viel mehr Menschen lange ihre Gesundheit schädigende Zeit im Stau verbringen müssen?“

Die Verantwortlichen haben bisher einmütig bekundet, das nicht zulassen zu wollen.

Die Stadt Remscheid hat die Pflicht, technische und finanzielle Lösungen vertraglich abzusichern, um danach Forderungen gegenüber dem Investor, aber ggf. auch gegenüber der Landesregierung geltend machen zu können, für den Fall, dass in Folge des zusätzlichen DOC-Verkehrs oder einer über das angenommene Maß hinausgehenden allgemeinen Verkehrsvermehrung auf den Zufahrten zum DOC die Verkehrsqualität auf mangelhaft (E) oder sogar ungenügend (F) absinkt.