

Sehr geehrte Damen und Herren,

in den letzten Jahrzehnten hat sich das Gelände an der Strobelallee stark verändert und weiterentwickelt. In den 1960er Jahren gab es die Westfalenhalle, sowie 2 angrenzende Hallen (heutige Hallen 1 und 2) sowie die Leichtathletik-Halle (heutige Halle 4). Zum heutigen Tage sind aus den beschriebenen Hallen Veranstaltungs- und Messehallen geworden. Zusätzlich sind noch 5 weitere Messehallen hinzugekommen. Neben der reinen baulichen Veränderung haben sich auch die Arten der vor Ort stattfindenden Veranstaltungen weiterentwickelt, die zu einem Anstieg der Verkehre entlang des Verbindungsweges geführt haben. Auch das gesamtökonomische Gewicht der stattfindenden Veranstaltungen ist hierbei zu betrachten. So sichert die Arbeit der Unternehmensgruppe laut ifo-Studie pro Jahr:

- Knapp 2.200 (direkte & indirekte) Arbeitsplätze
- Eine Kaufkraft von 212 Mio. €
- Fast 200.000 Übernachtungen (15,6% aller Übernachtungen)
- Einen Umsatz von rund 40 Mio. € für Gastronomie und Handel
- Eine Umwegrendite von 4,3 (1 € Umsatz WHUG = 4,3 € Umsatz Stadt Dortmund)

Diese Veränderungen bedingen auch Anpassungen der Betrachtung des Verbindungsweges.

Der Verbindungsweg ist für die Unternehmensgruppe von entscheidender Bedeutung, da er das Gelände in der Mitte teilt. Diese Wichtigkeit wird im Folgenden kurz dargestellt.

1) Speditionsverkehre

Zu Veranstaltungen gibt es ein großes Aufkommen an Logistikverkehren. Hierbei handelt es sich um Anlieferungen durch Sattelzüge und LKWs mit einer Länge von bis zu 14m. Die Entladung der Lieferungen (u.a. Standbaumaterial, Großexponate, Veranstaltungsequipment etc.) erfolgt größtenteils mit dem Einsatz von Gabelstaplern. Im Messejahr 2019 sind insgesamt über 1.000 Sattelzüge für den An- und Abtransport im Rahmen der Veranstaltungen eingesetzt worden.

Zur Entladung dieser Speditionsverkehre sind im Jahr 2019 513 Gabelstaplern eingesetzt worden. In der Lastspitze sind hierbei bis zu 16 Gabelstapler gleichzeitig an einem Tag im Einsatz.

Beispielfotos: Speditionsverkehre während des Veranstaltungs-Aufbaus in der Stichstraße



2) Individual-Anlieferungen

Daneben gibt es noch zu jeder Veranstaltung eine Vielzahl an Anlieferungen durch PKWs und Kleintransportern. Diese Lieferungen werden nicht angemeldet, wodurch sie nicht steuerbar sind. Angeliefert wird hier Verbrauchsmaterial und Verkaufsmaterial für die Stände und Veranstaltungen.

Beispielfotos: Individual-Anlieferungen während des Veranstaltungs-Aufbaus in der Stichstraße



3) Postzusendungen und Paketlieferdienste

Als dritte Kategorie sind noch die Lieferungen durch professionelle Paketlieferdienste (DHL, UPS etc.) zu nennen. Hierbei handelt es sich um Direktbestellungen der einzelnen Aussteller / Veranstalter (z.B. Kataloge, Prospekte etc.).

4) Betriebsgelände

Neben den oben angesprochenen Logistikverkehren erfolgen auch viele Transportfahrten durch unsere eigenen Mitarbeiter und Dienstleister über das gesamte Betriebsgelände der Westfalahallen hinweg. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sind diese Fahrten zu einem Großteil mit einer Nutzung oder Querung der Stichstraße verbunden. Dies liegt daran, dass diese Straße das Betriebsgelände quasi in der Mitte teilt. Materialtransporte vom westlichen Hallengelände (Hallen 4-8) in das östliche Hallengelände (Westfalahalle, Hallen 1-3) können aufgrund des Geländesprungs (Höhensprung von bis über 7m) nicht innerhalb der Hallen durchgeführt werden. Somit erfolgen nahezu alle Transporte immer unter Querung der Stichstraße.

Beispiel Reinigung Fa. Gülich:

Der Müll des Veranstaltungsgeländes wird in 1,8m³-Containern gesammelt und noch vor Ort in einer eigenen Müllpresse verpresst. Diese Müllpresse steht auf Parkplatz A7, so dass der Transport der 1,8m³-Container mit dem gesamten Müll des östlichen Geländeteils (Westfalahalle bis Halle 3 inkl. Verwaltung) immer eine Querung der Stichstraße bedingt.

Information: Veranstalterstatements

Mehre unserer Gastveranstalter sprechen sich für die Schließung der Stichstraße für Fußgänger und Fahrradfahrer aus. Die Begründungen für diese Forderung sind vielfältiger Natur. Eine Zusammenfassung ist der folgenden Auflistung zu entnehmen:

- Sicherheitsrisiko für Mitarbeiter, Messebauer sowie Passanten durchkreuzende Verkehre
- Personenschäden bisher nur durch Glück vermieden
- Zunehmende Gefahr durch die vermehrte Nutzung von geräuschlosen und zugleich schnellen Verkehrsmitteln wie zum Beispiel E-Scootern, deren Fahrer sich mitunter nicht an verkehrsrechtliche Vorgaben halten
- Aufwändige Material- und Exponat-Anlieferungen erfordern ausschließliche Ladezonen
- Effiziente und ungestörte Logistik-Tätigkeiten sind notwendig

Um eine Lösung zu finden für die Interessen verschiedener öffentlicher Interessengruppen und den Interessen der Westfalahallen andererseits wurden Gespräche mit verschiedenen städtischen Bereichen und auch unter Einbeziehung von Herrn Oberbürgermeister Sierau geführt. Als mögliche Lösung wurde ein gemeinsamer Vorschlag erarbeitet, der eine Schließung an rd. 30 Tagen vorsieht. Für diesen Ansatz wurden Lösungen für die Führung von Fußgängern und Radfahrern für diese Tage erarbeitet. Weiterhin wurde abgestimmt, dass der Wirtschaftsweg grundsätzlich immer bei Fußballspielen des BVB geöffnet bleibt.

Vorschlag der Naturfreunde Dortmund Kreuzviertel:

Vor einigen Wochen haben die Naturfreunde Dortmund Kreuzviertel bei der Bezirksregierung Innenstadt West den Antrag gestellt, die Rahmenplanung „Veranstaltungszentrum Westfalahallen“ unter Berücksichtigung einer attraktiveren Gestaltung des Verbindungsweges zwischen der Innenstadt und der Strobelallee auf dem Gelände der Westfalahallen zu optimieren. Dabei wurden im einzelnen folgende Anträge gestellt:

1. Die zentrale gelegene Fuß- und Radwegeachse zwischen City/Lindemannstraße und Strobelallee ist im Bereich der Westfalahallen für die Allgemeinheit ohne Einschränkung dauerhaft offen zu halten.
2. Der Fuß- und Radweg ist im Bereich der Westfalahallen als attraktiv gestaltete, öffentlich nutzbare Wegeverbindung auszubauen. Folgende Maßnahmen sind hierfür umzusetzen:
 - Der (Verbindungs-) Raum zwischen den bestehenden und geplanten Neubauten ist durch ein Verschieben der Gebäudekante der neuen Hallen um ca. 10 Meter nach Westen zu verbreitern. Dies ist bereits bei den ersten Bauvorhaben zu berücksichtigen.
 - Der verbreiterte Raum ist gestalterisch aufzuwerten und mit Bäumen zu begrünen, sodass er als attraktiver Verbindungsraum zwischen Innenstadt und Strobelallee erlebbar ist und als Bestandteil der Eventmeile mitbenutzt werden kann.
 - Die Erdgeschossenebene der bestehenden und neuen Veranstaltungshallen ist durch geeignete Maßnahmen zu schließen und gestalterisch aufzuwerten.
 - Der baulich stark eingeengte Durchgang zwischen Halle 3 und Eingangsgebäude Nord ist zeitnah deutlich zu verbreitern und in seiner Funktion als zentraler Durchgang zur Strobelallee gestalterisch zu akzentuieren.

Wir sind seitens des Bauordnungsamtes um eine Stellungnahme gebeten worden.

Das Gelände der Westfalahallen steht im Eigentum der Stadt Dortmund. Für die Bewirtschaftung durch die Westfalahallen Unternehmensgruppe GmbH ist ein Pachtvertrag geschlossen worden. Dieser regelt u. a. eine Öffnung der Stichstraße für die Allgemeinheit.

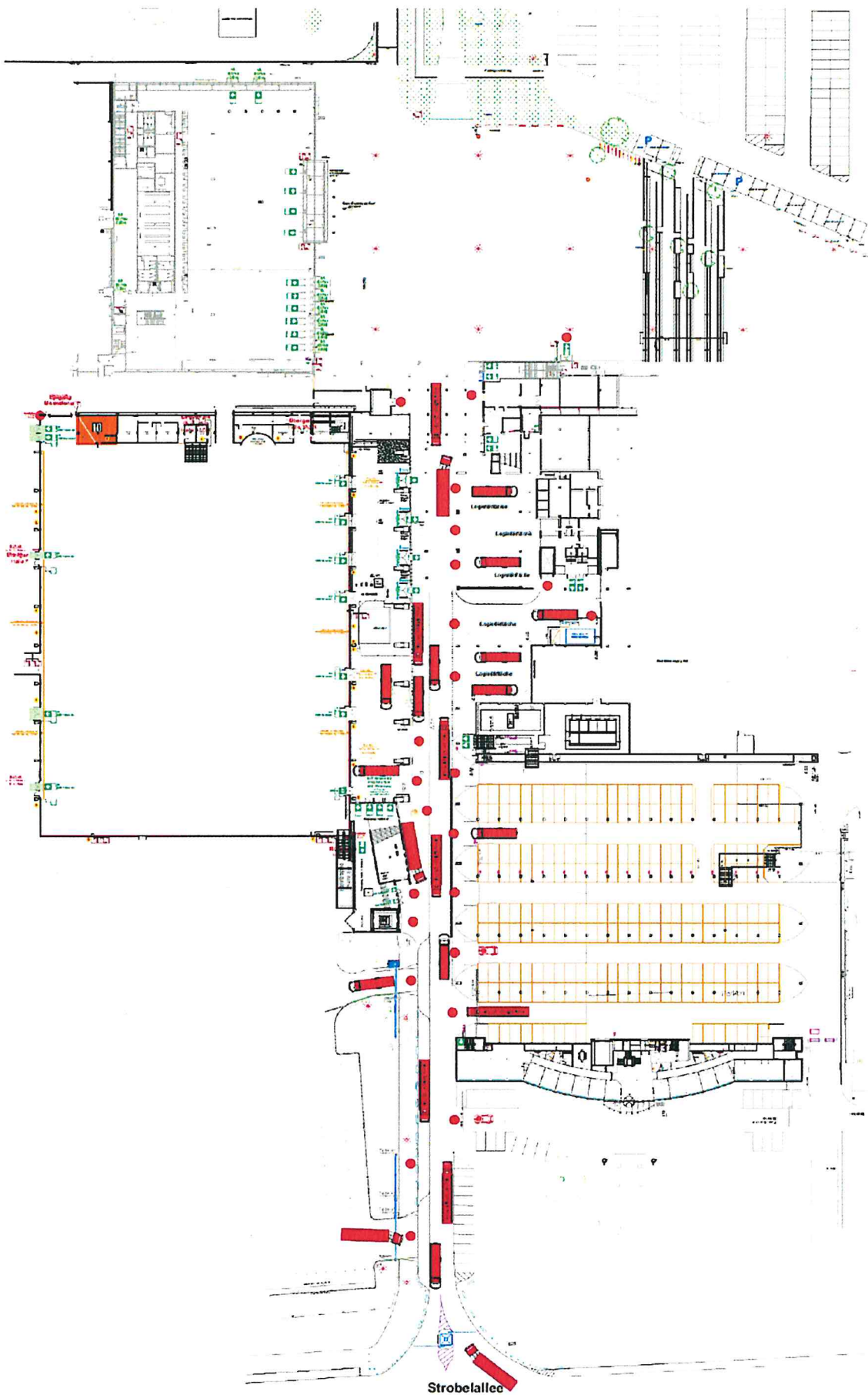
Dieser Verpflichtung kommen wir nach. Soweit es die Bewirtschaftung und die damit einhergehenden Verpflichtungen ermöglichen.

Die Stichstraße dient für den Messebetrieb als Anliefer- und Versorgungsweg. Sie ist essentiell für das Tagesgeschäft der Unternehmensgruppe.

An Tagen ohne Auf- und Abbau für Veranstaltungen kann die Öffnung der Stichstraße für die Allgemeinheit zurzeit ohne Einschränkung problemlos offengehalten werden.

Schwierig gestaltet es sich an Tagen mit einer großen Intensität des Anlieferungsverkehrs, wie die folgende Abbildung zeigt:

Stellungnahme der WHUG zur
Wegeverbindung zwischen den Hallen 3 und 4



Stellungnahme der WHUG zur Wegeverbindung zwischen den Hallen 3 und 4

Aus diesem Grunde haben wir die Dekra im August mit einer Gefährdungsbeurteilung beauftragt.

Zusammengefasst kommt die Dekra zu dem Ergebnis,

- dass an zahlreichen Stellen ein erhebliches Gefahrenpotential besteht und empfiehlt, die Stichstraße für die Öffentlichkeit in den Zeiten, in denen LKW Hallen für größere Veranstaltungen oder Messen andienen („Hauptandienungszeiten“), stunden- oder tageweise zu sperren. Im Schnitt würde dies lt. der Stellungnahme der DEKRA aktuell etwa an 30 Tagen im Jahr erforderlich werden.
- Die Öffnung an Tagen nicht so hoher Intensität der Anlieferungen kann von den Westfalahallen unter Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht nur dann weiter gewährleistet werden, wenn sich das Gefahrenpotenzial nicht weiter erhöht. Eine Erhöhung des Gefahrenpotenzials wäre insbesondere gegeben, wenn dem unter Ziffer 2 genannten Antrag der NaturFreunde Kreuzviertel gefolgt würde.
- Sollte den Wünschen der NaturFreunde gefolgt werden und damit die Fläche deutlich vergrößert, mit Bäumen begrünt und somit als Bestandteil der Eventmeile von der Öffentlichkeit mitbenutzt werden, bedeutet das eine deutliche Erhöhung des Gefahrenpotenzials. Bepflanzungen und insbesondere Bäume schaffen weitere Sichtbeschränkungen und damit zusätzliche Gefahrenstellen. Große Aufenthaltsflächen laden zu einer längeren Aufenthaltsdauer ein und sorgen für einen höheren Fußgänger- und Radfahrerverkehr und damit auch einem unverhältnismäßigen Anstieg der Gefahren.

Ergänzend haben wir ein Rechtsgutachten in Auftrag gegeben. Ziel ist es u.a., die Fragen zu klären, welche Haftungsrisiken bestehen,

- wenn die Stichstraße trotz der Empfehlung der DEKRA nicht gesperrt wird und es infolge dessen zu Unfällen kommt, bei denen eigene Mitarbeiter, Kunden, Dienstleister und Dritte zu Schaden kommen

Das Rechtsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass

- eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht, wie sie bei uns an den intensiven Anlieferungstagen und gleichzeitiger Öffnung vorliegt, zur Folge hat, dass die Pächterin in vollem Umfang für jedweden Personen- und Sachschaden haftet.
- neben der Haftung der Pächterin auch eine persönliche Haftung der Geschäftsführung und auch der Stadt, die die Erfüllung der Verkehrssicherungspflichten überwachen muss, in Betracht kommt.
- Aktuelle Urteile vergleichbarer Verletzungen der Verkehrssicherungspflicht zu einem hohen Haftungsrisiko und damit einhergehenden Erstattungsansprüchen in Bezug auf Personen- und Sachschäden sowie Schmerzensgeld in Millionenhöhe geführt haben.
- Versicherungsschutz bei einer, wie im vorliegenden Fall, bewussten Pflichtwidrigkeit ausgeschlossen ist.
- ein Fehlverhalten der Geschädigten allenfalls ein Mitverschulden begründen könnte, eine Haftung unsererseits jedoch nicht ausschließt.

Folgende Erwägungen lagen dem Ergebnis zugrunde:

Grundsätzlich ist der Eigentümer eines Grundstücks dafür verantwortlich, dass von seinem Grundstück keine Gefahren für Dritte ausgehen. Die Verkehrssicherungspflicht kann übertragen werden. Dies ist auch vorliegend durch den Pachtvertrag geschehen, sodass die Pächterin primär verkehrssicherungspflichtig ist. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs - Urteil vom 25.02.2014 – VI ZR 299/13 – BeckRS 2014, 8246 - ist derjenige, „der eine Gefahrenlage – gleich welcher Art – schafft, grundsätzlich verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Die rechtlich gebotene Verkehrssicherungspflicht umfasst diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren [...]“

Stellungnahme der WHUG zur Wegeverbindung zwischen den Hallen 3 und 4

Der Inhalt der Verkehrssicherungspflicht beurteilt sich daher nicht nach bestimmten (immer gleichen) objektiven Kriterien, vielmehr hat der Verkehrssicherungspflichtige das zu tun, was in der konkreten Situation notwendig ist.

Im vorliegenden Fall geht die Gefahr unmittelbar von dem Betrieb der Pächterin während der Hauptandienungszeiten aus, sodass diese alle notwendigen Maßnahmen zu treffen hat, um Dritte, aber auch eigene Mitarbeiter, vor einem Schaden zu bewahren. Durch die Gefährdungsabschätzung der DEKRA ist aufgezeigt, dass vorliegend eine vorübergehende Sperrung der Stichstraße notwendig ist und dass organisatorische Maßnahmen, etwa das Bereitstellen von Aufsichtspersonen, nicht ausreichen, um die Gefahren für Dritte zu vermeiden. Hierfür sind insbesondere folgende Gesichtspunkte maßgeblich:

- Zum einen ist es den eingesetzten Ordnern nicht möglich, die „Aufsicht“ über die Nutzung der Stichstraße durch die Öffentlichkeit zu halten. Es ist davon auszugehen, dass sich die Gefahrensituation innerhalb weniger Augenblicke aufbaut, so dass ein Eingreifen nicht mehr möglich ist. Es fehlt also an der Beherrschbarkeit.
- Zum anderen sind die örtlichen Verhältnisse nicht mit den Arbeitsschutzrichtlinien vereinbar, so dass lt. Aussage von der DEKRA zusätzliche verkehrssichernde Maßnahmen zu ergreifen sind.

Im Ergebnis kann daher die Gefahr nur beherrscht werden, wenn die Stichstraße vorübergehend geschlossen wird.

Laut der Gefährdungsabschätzung der DEKRA wird das Gefahrenpotential u.a. durch Fahrradfahrer und Nutzer von E-Scootern, Kinder etc. begründet. Denkbar wäre es daher, anstelle der Sperrung die Nutzung der Stichstraße während der Hauptandienungszeiten zu beschränken, z.B. durch das zusätzliche Aufstellen von Warnschildern (mit Geschwindigkeitsbegrenzungen, Absteigegebot etc.). Wird in diesem Fall ein Unfall verursacht, weil sich ein Dritter nicht an die Hinweise hält, beruht der Unfall auf einer „unbefugten Nutzung“. Gegenüber Personen, die ein Grundstück unbefugt nutzen, bestehen nur eingeschränkte Verkehrssicherungspflichten - OLG Düsseldorf, Urteil vom 06.11.1998 – 22 U 95/98 – NJW-RR 1999, 672: „unbefugte Nutzung“ -. Hier ist jedoch davon auszugehen, dass Nutzungsbeschränkungen vorliegend nicht ausreichen, und zwar insbesondere vor dem Hintergrund, dass Warnschilder keine Wirkung gegenüber Kleinkindern haben können und weil aufgrund der beengten Platz- und Sichtverhältnisse Situationen vorstellbar sind, in denen es zu Schäden kommt, ohne dass diese auf einer Verletzung einer Aufsichtspflicht beruhen oder gar im Rahmen der erlaubten Nutzung passieren können.

Das Fehlverhalten Dritter führt grundsätzlich nicht zu einem Ausschluss der Haftung, sondern kann allenfalls einen Mitverschuldensvorwurf begründen. - BGH, Urteil vom 22.04.2020 – III ZR 251/17 – BeckRS 2020, 11406 – Es wird ungeachtet dessen dringend davon abgeraten, auf eine vorübergehende Schließung der Stichstraße zu verzichten und stattdessen nur organisatorische Maßnahmen zu ergreifen, weil im Einzelfall nur schwer aufzuklären sein wird, ob der Mitverschuldenseinwand tatsächlich gerechtfertigt ist.

Der Geschädigte kann im Falle eines Schadens infolge der Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht einen Anspruch auf Erstattung aller ihm entstandenen Personen- und Sachschäden geltend machen. Zu den Personenschäden gehören insbesondere die Behandlungskosten einschließlich etwaiger auch andauernde Folgekosten (Reha-Maßnahmen, medizinischer Hilfsmittel, Kosten eines notwendigen Umbaus der Wohnung bei bleibenden Behinderungen etc.) und Verdienstausschluss. Diese Kosten gehen schnell in den siebenstelligen Bereich. Der Geschädigte hat ferner einen Anspruch auf Schmerzensgeld. In dem vom Bundesgerichtshof jüngst entschiedenen Fall - Urteil vom 22.04.2020 – III ZR 251/17 – a. a. O. - ist einem ehemaligen Bundeswehroffizier, der infolge der Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht querschnittsgelähmt war, 500.000,00 EUR Schmerzensgeld zugesprochen worden.

Die Verletzung von Verkehrssicherungspflichten kann gleichzeitig eine Verurteilung wegen fahrlässiger Körperverletzung oder Tötung nach sich ziehen, wenn bei bestimmten Personen eine persönliche Schuld festgestellt werden kann. Werden Gefahren bewusst in Kauf genommen, kann sogar eine Verurteilung wegen Vorsatz in Betracht kommen. Diese Möglichkeit ist vorliegend nicht zu unterschätzen, weil die

Stellungnahme der WHUG zur Wegeverbindung zwischen den Hallen 3 und 4

DEKRA auf die Gefahrenquelle hingewiesen und die Empfehlung zur vorübergehenden Sperrung ausgesprochen hat. Wer von einer solchen – fachmännischen – Empfehlung absieht, nimmt eine Gefahr und damit auch den Schaden bewusst in Kauf.

Grundsätzlich können Schäden infolge der Verletzung von Verkehrssicherungspflichten zwar versichert werden. Der Versicherungsschutz besteht aber regelmäßig nicht bei einer sog. „bewussten Pflichtwidrigkeit“: Wer ein erhöhtes Schadensrisiko erkennt, muss diese Gefahrerhöhung zunächst der Versicherung anzeigen (§ 23 VVG), weil die Versicherung ansonsten nicht zur Leistung verpflichtet ist (§ 26 VVG). Eine vorsätzliche, bereits bewusste Pflichtwidrigkeit führt regelmäßig zum Ausschluss des Versicherungsschutzes. Angesichts der Empfehlung der DEKRA kann eine bewusste Pflichtwidrigkeit nicht in Abrede gestellt werden, sodass mit großer Wahrscheinlichkeit davon auszugehen ist, dass die Versicherung bei einem Schaden keinen Versicherungsschutz gewähren wird.

Da die Stadt die Verkehrssicherungspflicht auf die Pächterin übertragen hat, ist sie grundsätzlich nicht verkehrssicherungspflichtig. Die Stadt haftet gleichwohl gesamtschuldnerisch mit der Pächterin, wenn sie diese nicht auf die Erfüllung ihrer Verkehrssicherungspflicht hin überwacht - Urteil vom 22.04.2020 – III ZR 251/17 – a. a. O.-. Das bedeutet, dass die Stadt darauf hinwirken muss, dass die Pächterin die Stichstraße während der Hauptandienungszeiten vorübergehend schließt.

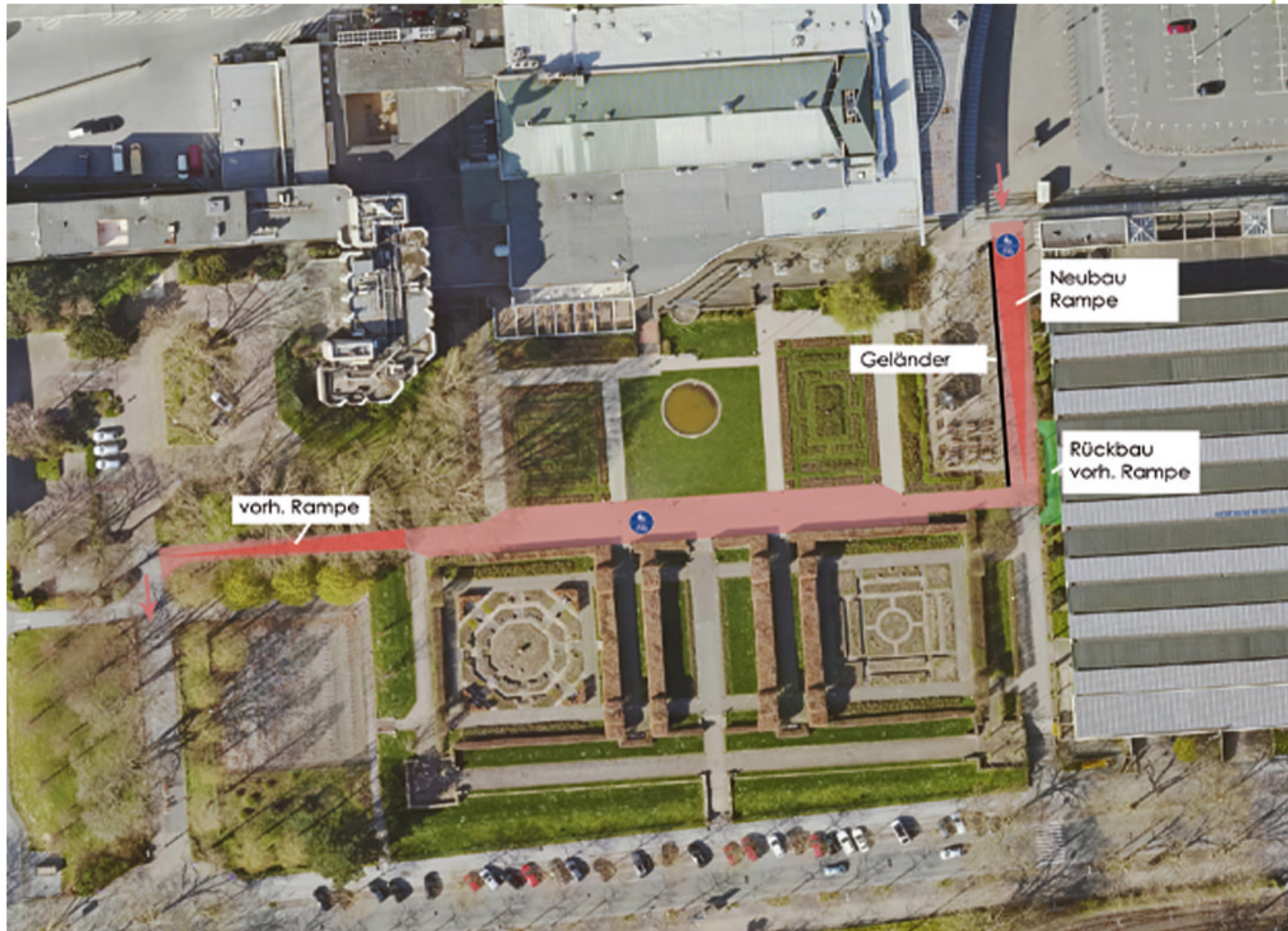
Neben der Pächterin als juristische Person kommt auch eine Haftung der Geschäftsführung gegenüber Dritten in Betracht, weil die Geschäftsführung im Hinblick auf die Verkehrssicherungspflichten als Überwachergarant gelten - BGH, Urteil vom 15.12.2015 – X ZR 30/14 – GRUR 2016, 257 -. Die gesetzlichen Vertreter einer juristischen Person können – wie auch die Stadt – die Einhaltung der Verkehrssicherungspflichten zwar auf Dritte übertragen, aber auch in diesem Fall verbleibt ein Rest an Überwachungsverpflichtung bei der Geschäftsführung.

In Bezug auf den Pachtvertrag ist zu berücksichtigen, dass eine bestimmungsgemäße Nutzung der Stichstraße nicht möglich ist, ohne die gesetzlichen Verkehrssicherungspflichten einzuhalten.

Im Ergebnis sind daher aus rechtlicher als auch aus arbeitssicherheitstechnischer Sicht und wegen der Haftungsrisiken des Unternehmens und der Stadt sowohl die uneingeschränkte Öffnung der Stichstraße als auch die Pläne zur Verbreiterung und Umgestaltung der Stichstraße abzulehnen. Insofern sprechen wir uns für den ursprünglichen erarbeiteten Vorschlag aus, die Stichstraße wie im ursprünglichen Vorschlag erarbeitet für rd. 30 Tage im Jahr zu schließen.

Auf Basis der vorliegenden Informationen haben wir das Thema auch im Aufsichtsrat diskutiert. Der Aufsichtsrat befürwortet, die Stichstraße in ihrer jetzigen Form und als reine Logistikfläche zu nutzen. Zur Wahrung der Verkehrssicherungspflicht sowie dem Ausschluss von Haftungsrisiken soll die Stichstraße nicht uneingeschränkt für die Allgemeinheit offengehalten werden.

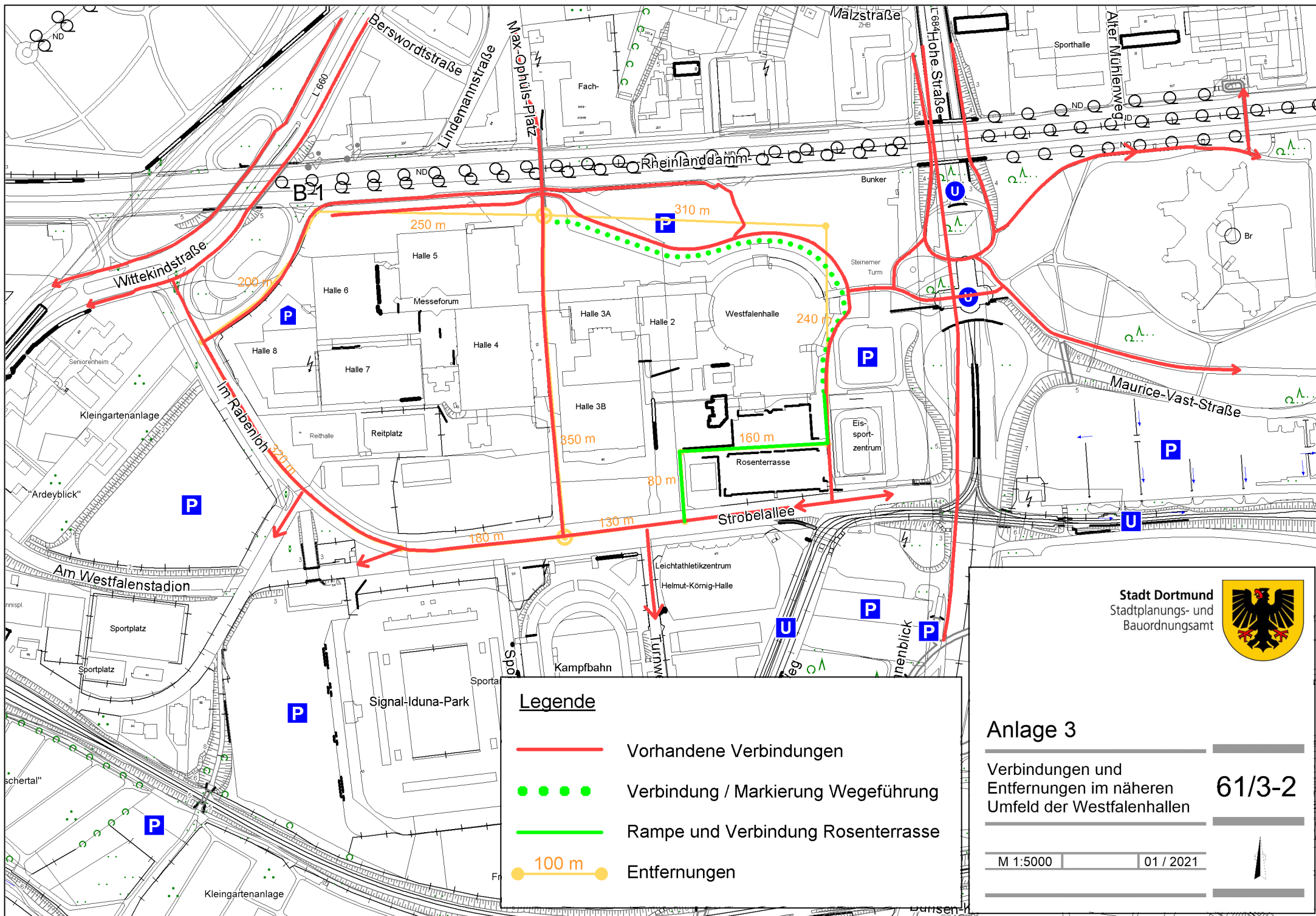
ROSENTERRASSEN



Fuß-/Radweg
Rampe

AMTSLEITER
FINGER
DPL - ING.

BEREICHSLER
JUST
LANDSCHAFTSARCHITECT



Legende

- Vorhandene Verbindungen
- Verbindung / Markierung Wegeführung
- Rampe und Verbindung Rosenterrasse
- 100 m ○ Entfernungen

Stadt Dortmund
 Stadtplanungs- und
 Bauordnungsamt

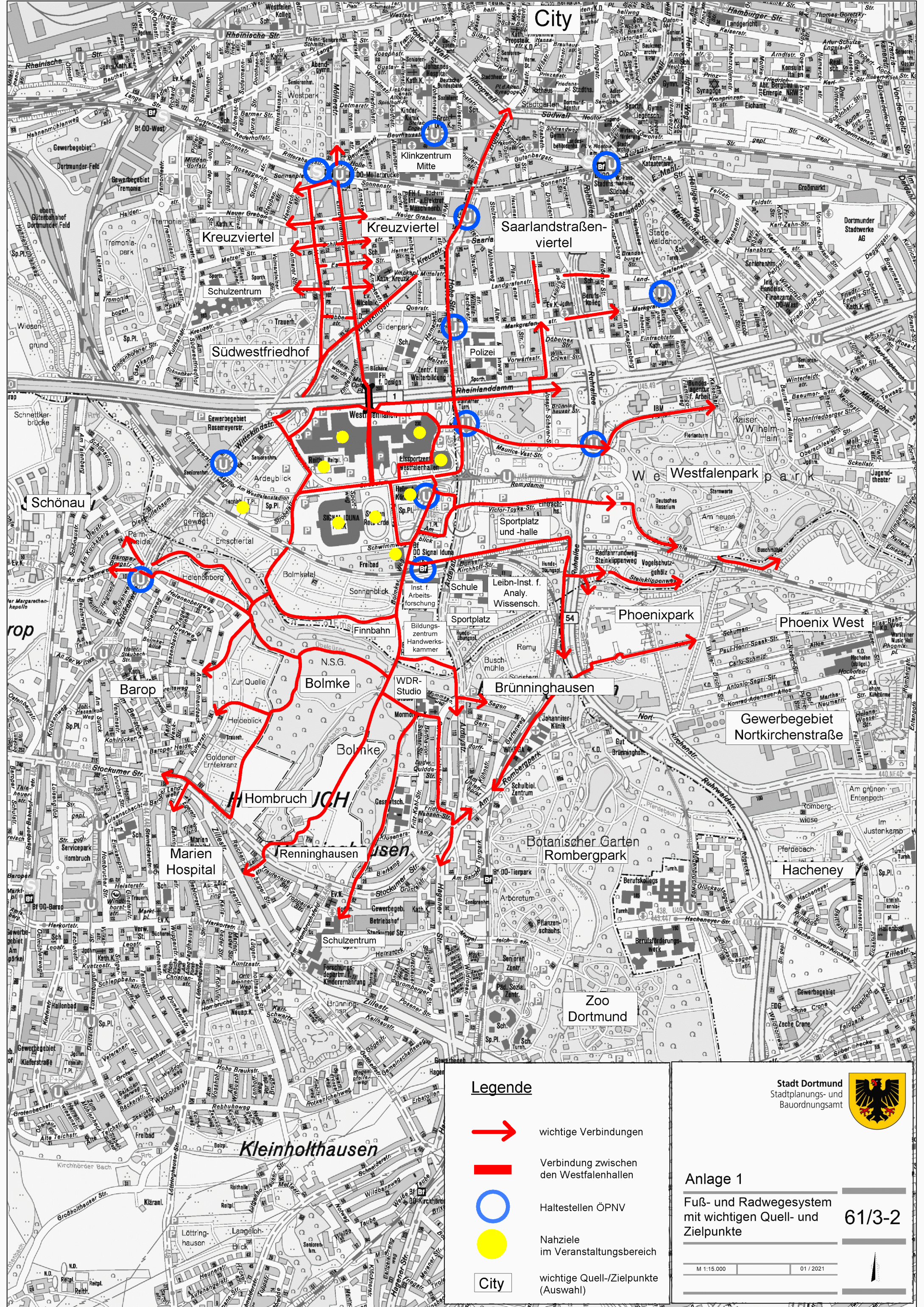


Anlage 3
 Verbindungen und
 Entfernungen im näheren
 Umfeld der Westfalenhallen

61/3-2

M 1:5000
01 / 2021






Legende

- wichtige Verbindungen
- Verbindung zwischen den Westfalenhallen
- Haltestellen ÖPNV
- Nahziele im Veranstaltungsbereich
- City wichtige Quell-/Zielpunkte (Auswahl)

Stadt Dortmund
 Stadtplanungs- und Bauordnungsamt



Anlage 1
 Fuß- und Radwegesystem mit wichtigen Quell- und Zielpunkte

61/3-2

M 1:15.000 | 01 / 2021