

Drucksache Nr.: 04055-16 „Stadtbahn Rhein-Ruhr“ in Dortmund, Barrierefreier Umbau der Stadtbahnhaltestellen Kohlgartenstraße, Voßkuhle, Lübkestraße, Max-Eyth-Straße und Stadtkrone Ost (Baulose 70-73) - Konzept- und Planungsbeschluss

Variantenbewertung „Strecke“ - vergleichende Überprüfung der Endausscheidung (Varianten 4 und 8a)

Feststellungen

Die Beurteilungen aller Varianten bewegen sich in einer Spanne von -18 bis 0, keine Variante zeigt im Mittel eine positive Punktbewertung.

Die bestbewerteten Varianten 4 (0 Punkte) und 8a (-2 Punkte) liegen sehr nahe beieinander. Im Vergleich untereinander zeigen die Bewertungen dieser beiden Varianten besondere Auffälligkeiten bei folgenden Kriterien (Nummerierung gemäß Vorlage):

10. Streckenqualität - vergebene Punkte: V4: 1 V8a: 1

Die Gleichbeurteilung kann sich nur auf die Streckenteile mit den unveränderten alten Platanenbeständen beziehen. Die Streckenqualität im Mittelteil zwischen Voßkuhle und Max-Eyth-Straße ist dagegen sehr unterschiedlich: Während V 4 Verschwenkungen der Gleise an den Haltestellen erfordert, ist der Streckenverlauf bei V 8a praktisch gradlinig, d.h. ideal ausgebildet.

Da V 4 schlechter ist als der heutige (gradlinige) Bestand müsste die Bewertung V 4 etwa -1 lauten. Eine bessere Streckenführung als V 8a kann es kaum geben, daher könnte V 8a bis zu 2 Punkte erhalten.

Ergebnis: im Verhältnis ist mindestens 1 Punkt Verbesserung zugunsten V 8a angebracht.

11. Sichtverhältnisse Strecke - vergebene Punkte: V 4: 1 V 8a: 1

Zwar kann der Bewertung V 4 „gut“ trotz Verschlechterung gegenüber dem Bestand gefolgt werden (wegen der wenn auch großen Kurvenradien). Jedoch ist die Bewertung V 8a mit „überwiegend gut“ nicht vergleichbar: die Gradlinigkeit erzeugt ideale Sichtverhältnisse, daher sind im Verhältnis zu V 4 entsprechend 2 Punkte angezeigt.

Ergebnis: im Verhältnis ist etwa 1 Punkt Verbesserung zugunsten V 8a angebracht.

12. Immissionen/Emissionen Fahrzeuge - vergebene Punkte: V 4: -1 V 8a: -1

Die Veränderungen durch Kurvenfahrten (Kurvenquietschen) sind wesentlich, wogegen auf gerader Strecke bei modernen Schienenfahrzeugen praktisch keine störenden Geräusche mehr entstehen.

Daher erscheint die Verschlechterung gegenüber dem Bestand bei V 4 richtig beurteilt. Für V8a ist praktisch kein störendes Schienengeräusch zu erwarten, ähnlich der heutigen Situation auf der geraden Strecke (trotz aktuell teilweise schlechter Schienenlage). V 8a hat daher eine Bewertung von mindestens 0 „verdient“, da jedenfalls keinerlei Verschlechterung eintritt.

Gäbe es tatsächlich relevante Emissionen durch die Fahrzeuge bei gradlinigem Schienenweg, die merkbar neben dem Straßenlärm (der gegenüber den Wohngebäuden näher verkehrenden Kraftfahrzeuge) wirken müsste, so würde die Achsenverlagerung der Gleise in nördlicher Richtung am Ende neutral wirken, da einer Erhöhung der Immissionen auf der Nordseite der B1 eine gleiche Reduzierung auf der Südseite gegenüberstünde.

Ergebnis: im Verhältnis ist etwa 1 Punkt Verbesserung zugunsten V 8a angebracht.

14. Eingriffe in Baumbestand - vergebene Punkte: V 4 (- 105 plus evtl. zusätzliche Bäume) : 0 V 8a (- 212 Bäume) : -1

Neben dem sog. Eingriff (zu fällende Bäume) geht es hier um die Möglichkeit des „Ausgleiches“ von Bäumen, und zwar am gleichen Ort (dieser hat naturschutzrechtlichen Vorrang) oder um „Ersatz“ an anderer Stelle (weniger günstig, nur zulässig, wenn „Ausgleich“ nicht möglich).

Der nicht ausgleichbare Verlust von Bäumen bei V 4 kann nicht neutral mit 0 bewertet werden. Es gibt in jedem Fall eine Verschlechterung gegenüber heute. Zudem müssen auch große Bäume gefällt werden.

Der Eingriff bei V 8a ist, gemessen in zu fällenden Bäumen, zwar größer, jedoch der Zahl nach vor Ort voll ausgleichbar, was gewürdigt werden muss. Auch hier nicht vernachlässigbar ist die Größe einer Reihe von älteren Bäumen, auch wenn diese z.T. keine normale Lebensdauer mehr zu erwarten haben wegen der Schäden durch Salz, o.ä., daher ist die Bewertung -1 nicht zu beanstanden.

Ergebnis: im Verhältnis ist etwa 1 Punkt Verbesserung zugunsten V 8a angebracht.

15. Auswirkung auf gesch. Landschaftsbestandteil, Alleecharakter - vergebene Punkte: V 4: 0 V 8a: -1

Bei dem geschützten Landschaftsbestandteil Allee geht es um die Gesamtheit der Anlage (als Teil der Deutschen Alleenstraße). Die Allee ist bereits heute deutlich geschädigt.

V 4 kann nicht neutral bewertet werden, da eindeutig eine weitere, deutliche Verschlechterung des Kerngehalts der Anlage auf Dauer verursacht wird (es verbleibt eine lückenhafte Allee, mit für sehr lange Zeit verschiedenen Baumarten, das Fortbestehen der Inhomogenität nach Baumalter wird fortgeschrieben).

V 8a führt dagegen trotz temporärem Verlust und Austausch der Bäume zu einer vollständigen Weiterexistenz des geschützten Landschaftsbestandteils, sogar in einer besseren, dauerhaft lebensfähigen Form und damit in idealem Zustand. Sogar eine dritte Baumreihe wäre abschnittsweise möglich.

Gäbe es keinen Stadtbahnausbau, dann wäre ein solcher Neuaufbau einer derart geschädigten Allee ein durchaus sinnvolles, eigenständiges Verbesserungs-Vorhaben. Dies haben einige Beispiele, auch in NRW, und auch mit Zustimmung der Naturschutzverbände erfolgreich gezeigt. Daher kann V 8a keinesfalls relativ schlechter gestellt werden als V 4, sondern sollte mindestens gleich, eher besser bewertet werden.

Ergebnis: im Verhältnis ist mindestens 1 Punkt Verbesserung zugunsten V 8 angebracht.

Fehlendes Bewertungskriterium: schutzwürdiger Kultur-Landschafts-Bereich Nr. 469

Unter den 15 Bewertungskriterien zu Streckenführung ist der Belang des städtebaulichen Denkmalschutzes nicht gewürdigt worden. Die Einstufung der Gartenstadt mit dem Hauptfriedhof und der verbindenden B1-Achse durch den zuständigen Landschaftsverband Westfalen-Lippe als „Kulturlandschaftsbereich 469“ ist seit etwa 2014 Ziel der Regionalplanung im Ruhrgebiet. Bei der Bewertung der Varianten zu diesem Kriterium dürfte ein besseres Ergebnis für V 8a als für V4 zu erwarten sein. Hierzu sollten die zuständigen Stellen jetzt Ihre Fachbeiträge einbringen.

Ergebnis: im Verhältnis ist etwa 1 Punkt Verbesserung zugunsten V 8a angebracht.

Zusammenfassend wird abgeschätzt, dass eine aktualisierte Bewertung der beiden Varianten (bei konservativer Betrachtung) eine relative Korrektur in der Größenordnung von 6 Punkten zugunsten von V 8a ergeben wird. Hierzu tragen auch Naturschutzgesichtspunkte bei.

Diese Beurteilung basiert auf der Grundlage der Informationen und Aussagen der Ratsvorlage und den Anlagen.

Notwendigkeit erweiterter Informationsgrundlagen für Sachdiskussion und Entscheidung

Das öffentlich geäußerte Interesse am Schutz der Bäume erfordert eine zukunftsorientierte Diskussion auch von fachlicher Warte. Daher sollten die beiden für die Planung erstellten Baumgutachten (wesentlich für die Nachvollziehbarkeit der Abwägung auch im späteren Planfeststellungsverfahren) auch jetzt als Ergänzung zur Ratsvorlage veröffentlicht werden.

Zusätzlich sollten bundesweite Erfahrungen aus Entscheidungsbildungsprozessen sowie zu den Erfahrungen mit vollständig erneuerten Alleeen hinzugezogen werden.

Für die beiden Varianten der „Endausscheidung“ (V 4 und V 8a) liegen keine anschaulichen und gesamthaften Gesamtdarstellungen vor. Daher sollten, wie auch bei anderen städtebaulichen Planungen in Dortmund erfolgt, zeitgemäße Visualisierungen zur vergleichenden Gegenüberstellung dieser Lösungen erstellt und den Gremien rechtzeitig vor der Entscheidung vorgelegt werden.