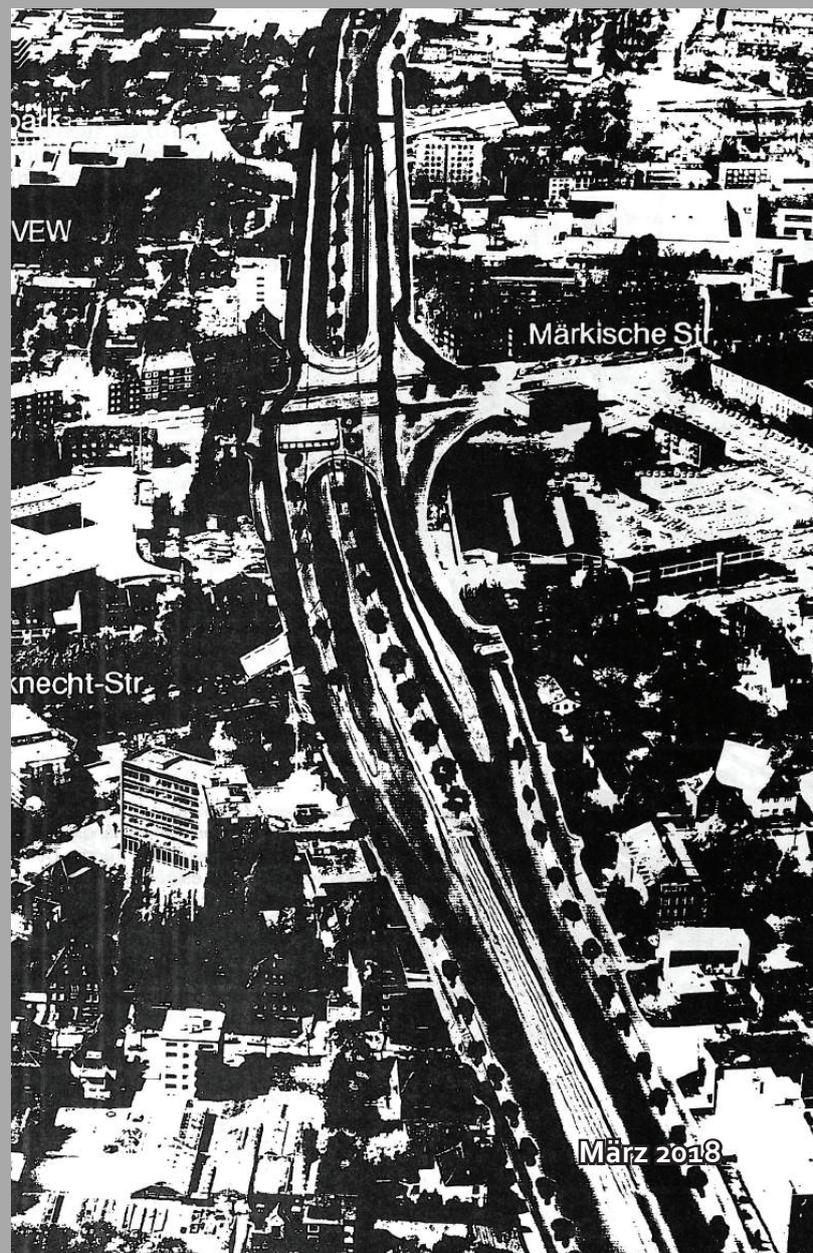


Nachdruck der historischen Veröffentlichung des BDA

# „Was war los an der B1?“

November 1980





# **Was war los an der B1?**

Dokumentation  
des Bundes Deutscher Architekten  
BDA  
Kreisgruppe Dortmund



WAS WAR LOS AN DER B 1 ?



DOKUMENTATION

# Vorwort

Im August 1980 hatte sich in Dortmund spontan ein Bürgerwille artikuliert. Die größte Umweltschutzdemonstration, die diese Stadt bisher erlebt hatte, ließ einen Bevölkerungswillen zur Erhaltung einer stadtbildprägenden Allee deutlich werden. 18000 Unterschriften wurden gesammelt. Die unerwartete große Resonanz in der Bevölkerung machte uns Fachleute betroffen und hat uns wachgerüttelt. Im Gegensatz zu vielen Gruppen, die jede Gelegenheit als Werbung für die eigene Sache nutzen, fühlte sich der Bund Deutscher Architekten - Kreisgruppe Dortmund - zur qualifizierten inhaltlichen Argumentation verpflichtet und brachte noch Änderungsvorschläge zur begonnenen Baumaßnahme ein. Ein Prozeß des Umdenkens war vorausgegangen. Die Politiker der Stadt reagierten richtig: es kam zum Gespräch mit dem Bürger. Trotz aller Meinungsverschiedenheiten war eine fachliche Auseinandersetzung möglich. Der Protest war in vollem Umfang berechtigt gewesen, so lange dem Bürger nicht klar mitgeteilt worden war, wieviel Bäume wo gefällt werden müssen und was noch im Zuge des B 1-Ausbaus zu erwarten war. Die Verwaltung hatte versäumt, die Bürger von der Notwendigkeit einer demokratischen Entscheidung im Rat der Stadt zu überzeugen. Der Protest hatte klar bewiesen, daß es bei einem mündigen Bürger nicht mehr genügt, Beschlüsse nur mitzuteilen. Die Anpflanzung der Allee in den 20er Jahren war eine soziale Leistung. Die Stadtplanung Dortmund war in der Vergangenheit schon oft durch das Verdrängen von erworbenen Wissen gekennzeichnet. Deshalb sind in dieser Dokumentation die in den Gesprächen gefundenen Erkenntnisse für das weitere Vorgehen auf der B 1 festgehalten. Die Politiker dieser Stadt haben Versprechungen gegeben, welche noch in die Tat umgesetzt werden müssen. In Dortmund, einer Stadt der Arbeit, welche durch das Problem der Stahlkrise in eine ungewisse Zukunft blickt, sind umso mehr die Werte eines "gewachsenen" Stadtbildes lebenswichtig. Diese Baumallee ist verteidigungswertes Sozialgut, welches sich im Gegensatz zu Arbeitsplätzen aber nicht wegrationalisieren läßt. Die Bedeutung der B 1-Allee ist durch die Bürgerinitiativen ins allgemeine Bewußtsein gerückt worden, wenn nicht alles trügt, waren die Gespräche ein Anfang für einen Dialog, der so schnell nicht wieder abreißen wird.

Dortmund, im November 1980

BDA Kreisgruppe Dortmund

# Inhaltsverzeichnis

Seite 4
Dortmunder Stadtkrone
Seite 5
Verpflichtungen
Seite 16
Die Vorgeschichte
Seite 19
Der Protest
Seite 26
Aktionen
Seite 36
Meinungen
Seite 43
Das erste Gespräch
Seite 55
Die Öffentlichkeitsarbeit
Seite 65
BDA Vorschläge
Seite 71
Ereignisse
Seite 77
Das zweite Gespräch
Seite 81
In letzter Minute
Seite 87
Das Ende der Denkpause
Seite 91
Die Sitzung
Seite 99
Zitate
Seite 103
Erkenntnisse
Seite 104
Die Forderungen
Seite 105
Postskriptum

# Dortmunder Stadtkrone

Dortmund liegt nicht an einem Fluß, sondern an einer Allee. Eine Allee, aus welcher schon manche Lücke gebrochen werden mußte und für deren Erhalt die Dortmunder Bürger schon manche Schlacht gegen die Verkehrsplaner geschlagen haben.

Nach der Westfalenhalle und dem Fernsehturm haben sich in den jüngsten Jahren vor allem großvolumige Verwaltungsgebäude entlang dieser Stadtkrone aufgefädelt. Nicht nur dem Fachauge, auch den Dortmundern selbst wurde immer deutlicher, wie wichtig ihre Allee nicht nur als grünes, städtebauliches Bindeglied dieser großvolumigen Architekturen geworden war, sondern wie oft doch der Blick durch kahles oder belaubtes Geäst Architektur erträglicher macht.

Das ostwestlich verlaufende Bindeglied des Reviers, der sogenannte Ruhrschnellweg (B 1) „ergrünt“ beim Durchqueren des Dortmunder Stadtgebietes zu einer der größten Alleen des Ruhrgebiets: mit einer Länge von ca. 8 Kilometern hat die Allee Rheinlanddamm-Westfalendamm stadtbildprägende Bedeutung. Die Topographie verstärkt die städtebauliche Bedeutung, denn das nördlich und südlich der Allee gelegene Gelände fällt ab. In Dortmund entstand der Begriff der sogenannten „Stadtkrone“.

# Verpflichtungen

Seite 6

Ziele und Aufgaben des Bundes Deutscher Architekten BDA

Seite 7

Bau- und Planungsdezernenten - Generalisten?  
Leitartikel der BDA-Zeitschrift "Der Architekt", August 1980

Seite 8-9

Architektur als persönlich verantwortetes Handeln  
von Meinhard von Gerkan, Architekt BDA

Seite 10-14

Die Dortmunder Baumsatzung  
Am 1. Juli 1977 veröffentlicht.

Seite 15

Landschaftsgesetz

Am 26. Juni 1980 Bekanntmachung der Neufassung

Das Vorwort von Minister Hans Otto Bäumer

§ 19

§ 22

## **Ziele und Aufgaben des BDA**

### **2.1**

Zielsetzung des BDA ist die Qualität des Planens und Bauens in Verantwortung gegenüber der Gesellschaft.

#### **2.1.1**

Der BDA versteht sich als Ort der kritischen Auseinandersetzung in allen Bereichen des Planens und Bauens und fördert die Diskussion in der Öffentlichkeit.

#### **2.1.2**

Der BDA unterstützt die Entwicklung des Planens und Bauens und fördert Forschung und Experimente.

#### **2.1.3**

Der BDA fördert das Zusammenwirken aller am Planungsprozeß Beteiligten.

#### **2.1.4**

Der BDA stellt sich aktuellen Aufgaben und macht diese zu Schwerpunkten seiner Arbeit.

### **2.2**

Zielsetzung des BDA ist die Unabhängigkeit der Planung.

#### **2.2.1**

Der BDA fordert die Beteiligung der Architekten an der Definition und Formulierung der Aufgaben.

#### **2.2.2**

Der BDA fordert die objektive Ermittlung der besten Lösung im freien geistigen Wettbewerb.

#### **2.2.3**

Der BDA fordert deutliche Funktionstrennung innerhalb der Partnerschaft zwischen Auftraggeber und nicht weisungsgebundenem Architekten.

### **2.3**

Zielsetzung des BDA ist die ständige Reflexion der sich wandelnden Anforderungen an Planen und Bauen.

#### **2.3.1**

Der BDA macht sich und anderen den notwendigen Wandel im Berufsbild bewußt.

#### **2.3.2**

Er fördert die darauf bezogene Ausbildung und ständige Weiterbildung.

### **2.4**

Zur Verwirklichung seiner Ziele nimmt der BDA Einfluß auf die Öffentlichkeit und auf die politische Willensbildung, ohne sich als Verband parteipolitisch zu betätigen. Der BDA bringt Initiativen in die Arbeit der Architektenkammer ein. Dabei vertritt der BDA die gemeinsamen Interessen seiner Mitglieder und beteiligt junge Architekten und Mitarbeiter frühzeitig an den Aufgaben des Bundes.

# Der Architekt

## 7/8

Juli/August 1980  
Organ des  
Bundes Deutscher Architekten  
BDA

## Leitartikel Bau- und Planungsdezernenten – Generalisten?

Wer – vielleicht anlässlich der Hamburger Suche nach einem neuen Oberbaudirektor oder mit Blick auf die in zahlreichen Großstädten anstehende Wahl des Baudezernenten – wer also in diesem Zusammenhang über die Qualifikation leitender Planungs- und Baubeamter nachdenkt, der stolpert sicher bald über einen relativ jungen Sozialcharakter, den der Ästhetik-Professor Bazon Brock 1962 aus der Taufe gehoben haben will: den „Generalisten“.

Gibt es diese Kaste von „Spezialisten für das Allgemeine“ eigentlich wirklich, die per Definition kompetent mit der „Leitung, Zielausrichtung und Kontrolle gesamtgesellschaftlicher Prozesse“ (also auch mit dem Städtebau) befaßt sein sollen? Exotische Figuren wären es allemal, wenn sie denn existierten: Nirgendwo werden sie mit sichtbaren Erfolgen ausgebildet, herangezüchtet oder sonstwie erschaffen.

Jene Generalisten, die in den Bauverwaltungen ihr Geschäft tatsächlich einigermaßen professionell betreiben, sind eher Zufallsprodukte; ein außerordentlich würdiges Denkmal wurde ihnen durch den Satiriker Ephraim Kishon gesetzt – übrigens schon vor der Erleuchtung Bazon Brocks. Kishon erzählt die Geschichte eines Israeli, der für seinen gerade eingewanderten Schwiegervater bei der Wohnungsbaubehörde eine Unterkunft besorgen will. Auf dem Wartestühlchen in einer der Amtsstuben sitzend, schaltet er sich, sozusagen in Vertretung des gerade abwesenden Beamten, unverfroren in den administrativen Entscheidungsprozeß über ein gigantisches Wohnungsbauprojekt ein und avanciert innerhalb weniger Stunden zum stellvertretenden Leiter der Großbehörde.

Satirischer Irrwitz? Einen „Generalisten a priori“ möchte man diesen rührigen Israeli nennen, da seine Sachkenntnis zu keinem Zeitpunkt zur Debatte stand; zum Thema Architektur hatte er nicht viel anzumerken – etwa daß Häuser zu nah beieinander stünden und manches Fenster zu klein sei. Bar jeder Wirklichkeitsnähe ist die Geschichte jedoch durchaus nicht. Die Qualifikation mancher „Intendanten fürs Bauen“ (so umschrieb die „Zeit“ vor kurzem die Position großstädtischer Chefplaner) scheint nicht selten eine Sache des mehr oder weniger glücklichen Zufalls. Die Hand des Schicksals schiebt da manchem den Amtssessel unter das Sitzfleisch, der seine Karriere als Jurist, Maschinenbauer, Straßenplaner oder Wirtschaftsfachmann begonnen hat – nicht weil die Sache es dringend so verlangte, sondern weil, zum Beispiel, Mehrheitsfraktionen in der Kommunalpolitik nach einem pflegeleichten Wahlbeamten riefen: Begrenzt eigenwillig, nicht allzu phantasievoll, keine Flausen im Kopf, nicht allzu skeptisch gegenüber vorgegebenen politischen „Sachzwängen“. Aus dem Generalisten soll um Himmels willen kein Generalissimus werden.

Nennen wir das Kind beim Namen: Gefragt ist im kommunalpolitischen Geschäft eine Sachkompetenz, die – ohne ihren Anspruch auf breit angelegte fachliche Seriosität preiszugeben – sich gegenüber den jeweiligen politischen Anforderungen als flexibel erweist. (Hierzu ist in dem in diesem Heft veröffentlichten Beitrag von v. Gerkan noch einiges nachzulesen.) Dies mag einer der Gründe sein, warum es heute keine herausragenden Figuren unter den Städtebauern mehr gibt, denen (wenn schon nicht den Politikern!) Verdienste wie Fehlentscheidungen zuzurechnen wären. Die „Macher“ verschwinden hinter dem Apparat.

Einen zweiten Schumacher in Hamburg, einen zweiten Hilbrecht in Hannover wird es also nicht mehr geben; dafür aber immer mehr Figuren, die im Disput um städtebauliche Fragen auf die Logik demokratischer Kompromisse, auf den zwanghaften Charakter finanzpolitischer Vorgaben – kurz, auf die Ideologie des kleinsten Nenners verweisen. Sind das die Generalisten, die wir brauchen – Leute, unter deren Händen die schöpferische Phantasie und vor allem deren Umsetzung in die Realität auf der Strecke bleibt?

Natürlich liegt der Schwerpunkt der angerissenen Problematik nicht in der Tatsache, daß mittlerweile nicht nur Architekten, sondern auch etliche Vertreter anderer Disziplinen auf den Amtsstühlen der Bauverwaltung sitzen. Kreativität und Urteilskraft sind keine Sache der Fakultät, wenn auch ernstzunehmende Gutachten über Berufsbild und Ausbildungsprofil von Stadtplanern darauf hingewiesen haben, daß Architekten dem Idealbild eines „generalistischen“ Bau-Intendanten am nächsten kämen. Wünschenswert wäre es jedoch allemal, wenn die Leitung der Bau- und Planungsdezernate soweit „entpolitisiert“ werden könnte, daß Fachleute sich nicht „kastriert“ fühlen müssen in der Ausübung ihres Amtes – wenn Sachverstand auch in Form übergeordneter Perspektiven zum Zuge kommen könnte.

Christian Marquardt

# Architektur als persönlich verantwortetes Handeln

Meinhard von Gerkan

**Keine Bereitschaft zu Verantwortung**  
Ordnen und Gestalten unserer Umwelt geschieht verantwortungslos! Verantwortungslos deswegen, weil für all das, was heute geplant und gebaut wird, niemand eine persönliche Verantwortung trägt. Nicht konkrete Personen sind verantwortlich, sondern „das System“, „das Kapital“, „der Apparat“, „die Multis“, also abstrakte und anonyme Machtinstitutionen. Spiegelbild unseres gesellschaftlichen Zustandes, in welchem Macht entpersonalisiert ist, sich zu einem eigenständigen und eigengesetzlichen Phänomen entwickelt hat ohne personenbezogene Autorität. Die Aufhebung persönlicher Verantwortung gilt für alle Lebensbereiche. Entscheidungen sind institutionalisiert, Kompetenzen atomisiert und bürokratisiert. Selbst Betteln und Stehlen haben wir entpersönlicht.

Jeder nur denkbare Bereich zwischenmenschlicher Beziehungen ist institutionalisiert und verrechtlicht, womit jedes Prinzip der Gegenseitigkeit aufgehoben wird.

Ogleich wir in unserer Gesellschaft kaum noch Mächtige persönlich kennen, stellen wir immer mehr Macht fest, Macht, die unseren persönlichen Freiraum einengt und begrenzt. Das Grundübel der gegenwärtigen Architektur und ihrer überwiegend beklagenswerten Ergebnisse sehe ich in dem Umstand, daß zuviel Macht existiert ohne persönliche Autorität. Macht ohne Autorität.

Persönliche Verantwortung für die eigene Arbeit und persönliche Identifikation mit den Ergebnissen eigener Arbeit sind aber unverzichtbare Voraussetzungen für jede kulturelle Leistung. Ohne diese Voraussetzung kann es keine Motivation zur Freisetzung kreativer Fähigkeiten geben, und ohne Selbsterfüllung können sich keine geistigen Kräfte entfalten. Ohne Autorität kann es nur Mediokrität geben, so wie jede Politik zur Mittelmäßigkeit verdammt ist, die ihre Ziele und Werte aus demoskopischen Umfragen statt aus dem Geiste politischer Persönlichkeiten bezieht. Es gibt keine sachbezogene Autorität, die nicht durch eine Person wirkt; es gibt keine Verantwortung, die nicht von jemandem persönlich getragen wird.

**Demokratie ohne Autorität** ist ein Mißverständnis, eine utopische Fiktion. Die totale Demokratisierung, ohne jede Über- und Unterordnung, bei der jeweils alle Beteiligten und Betroffenen gemeinsam mehrheitlich entscheiden, was und wie etwas getan werden soll,

ist idealistisch und weltfremd. Trotz politischer Propagierung funktioniert diese Art von Demokratie an Schulen, Universitäten und in Architekturbüros ebenso wenig wie im Operationssaal, im Flugzeugcockpit oder auf einem Segelschiff.

**Die Bedingungen, unter denen heute Architektur entsteht und die Gestaltung unserer Umwelt erfolgt, sind jedoch solchermaßen scheidemokratisch beschaffen.** Die Macht der Entscheidung liegt nicht bei Personen, Architekten, Bauherren, Politikern, Beamten, sondern bei riesigen Verwaltungsapparaten, die in ihren inneren Strukturen und Zuständigkeiten undurchschaubar sind und durch eine Perfektionierung der Arbeitsteiligkeit sowie eine ausgeprägte Spezialistengläubigkeit die Kompetenz jedes einzelnen weitgehend eingegrenzt haben.

In diesem allmächtigen Netz der Technokratie sind alle gefangen; nicht nur die Beamten als Funktionäre der Technokratie selbst, sondern ebenso Architekten, Bauherren und Politiker. Unsere Gesellschaft und unsere Politik sind ständig damit befaßt, dieses Netz immer engmaschiger zu machen und jeden noch verbliebenen Freiraum für persönliche Verantwortung einzugrenzen.

Die ohnehin vorhandene **Flut von Verordnungen, Richtlinien und Gesetzen**, die den Freiraum für gute Architektur und gute Gestaltung unerträglich einschränken, wird ständig vergrößert. Verordnungen betreffen von den vielen Komponenten, aus denen Architektur zu verknüpfen ist – den humanen, physischen, psychischen, technischen, ökonomischen, sozialen und ästhetischen – jeweils immer nur einen Teilaspekt. Sie dividieren ein einheitliches Ganzes in seine Teile und schreiben diejenigen Teile, die quantitativ meßbar sind, fest. Zwischen den vielen quantitativen Festschreibungen verbleibt jedoch für das qualitative Anliegen kein Freiraum mehr. Gegen die Übermacht regulierter Quantitäten hat die Qualität keine adäquate Chance.

## Einige Beispiele aus der Praxis. Wer ist schuld daran?

Wer trägt hierfür persönliche Verantwortung? Die Architekten? Ihnen wurde jede Kompetenz per Vertrag genommen. Sie wurden nur als Zeichenknechte, Erfüllungsgehilfen und als Alibi angeheuert. Der Markt für Architekturleistungen ist seit je ein Angebotmarkt, auf dem man durch Verweigerung als einzelner zwar seine Ehre retten und seine Existenz ruinieren, jedoch in der Sache nur wenig ausrichten kann. Die Architekten tragen also nur insoweit Verantwortung, als sie bereit waren, eine Arbeit zu tun, für die ihnen keine Kompetenz und Verantwortung zugestanden wurde.

Wer also sonst trägt die Verantwortung? Der Bauherr? Diesen Bauherrn gibt es als Person nicht, sondern nur als Institution, als undurchschaubaren Ver-

waltungsapparat mit viel Macht und ohne Autorität. Bei der Bauverwaltung, als Vertretung der öffentlichen Belange, sieht es genauso aus: technokratische Machtfülle ohne jede persönliche Verantwortung, systembedingt.

Dann müssen, so möchte man meinen und hoffen, die Politiker die persönliche Verantwortung tragen. Aber auch diese Erwartung erweist sich als falsch, weil sich die Politiker mit ihren Entscheidungen auf die Aussagen von Experten berufen, auf Soziologen, Pädagogen, Betriebswirtschaftler und Bauingenieure, die ihnen die Programme und die Zielplanungen geliefert haben. Und damit wird das Feld vielschichtiger Bedingungen und gegenseitiger Abhängigkeiten unüberschaubar, weil sich die Experten ihrerseits auf die politischen Vorhaben und ihre eingegrenzten Ermessensbereiche berufen.

## Expertokratie

Die Ursache dieses Mißstandes liegt ebenfalls im Mangel an persönlicher Verantwortung. Kein Fachmann, der nur zu einem winzigen Teilaspekt befragt wird, fühlt sich zur Verantwortung für das Ganze aufgerufen. Beispiele: Die Sucht, geradezu zu allem und jedem möglichst viele Experten verschiedener Fachrichtungen zu befragen, beschert uns zwar eine Inflation von gutachterlichen Planungen, aber in der Regel keine besseren, sondern eher schlechtere Resultate in der gebauten Umwelt.

Die „Expertokratie“, wie sie Attesländer nennt, hat ihren Ursprung in dem Zustand der Verantwortungslosigkeit bzw. in der nicht vorhandenen Verantwortungsbereitschaft. Verantwortung wird zwar delegiert, aber nicht an Personen, sondern an Namen und Titel, die jedoch in der Masse anderer Namen und Titel anonym bleiben und oft auch nur Alibifunktion haben. Das Idealbild demokratischer Planung ist leider allzuoft nur ein Scheinbild. Es sieht so aus, als würden Politiker Fragen stellen, die von Experten beantwortet werden und als wären diese Antworten die Basis politischer Entscheidungen. In Wirklichkeit sind die beiden Antipoden – Forschung und Politik – auf vielfältige Weise miteinander verzahnt und in ihren Aktionen gegenseitig bedingt. So klinisch steril kann keine Forschung arbeiten, daß sie unabhängig wäre von gesellschaftlichen Voraussetzungen bei der Wahl der Themen, der Gewichtung der Argumente, der Setzung von Präferenzen und der Ordnung von Wertskalen.

## Diskrepanz von Zielen und Mitteln

Aus meiner eigenen Berufs- und Forschungsarbeit mußte ich die Erfahrung machen, daß Ziele und Mittel in einem eklatanten Mißverhältnis zueinander stehen. Die Wissenschaft wird dazu

mißbraucht, sich nahezu ausschließlich mit den Mitteln zu beschäftigen, wobei die Ziele, denen diese Mittel dienen sollen, fast willkürlich „erfunden“ werden. Das gesamte Handeln unserer Gesellschaft im Bereich der Umweltgestaltung entbehrt jeder übergeordneten und langfristigen Zielorientierung. Vorgestern hatten wir noch Programme für Schnellstraßen, Mammutschulzentren, Trabantenstädte und Flächensanierungen, gestern gab es Programme zur Ankurbelung der Bauwirtschaft, für Objektsanierungen, zur Erhaltung alter Bausubstanz und Energiesparförderprogramme, heute laufen die Wellen „verdichtetes Wohnen in der Innenstadt“, Stadthausprogramme und „Fenster-raus“-Aktionen. Wir haben ein total instabiles System der Prioritäten. Die finanziellen Mittel werden nicht etwa nach gesellschaftlichen Zielsetzungen bereitgestellt, sondern die Ziele nach zufällig vorhandenen Mitteln heute bestimmt und morgen wieder verworfen. Eine persönliche Verantwortung für diesen Zustand gibt es nirgendwo. Niemand entscheidet, was und wie geplant und gebaut werden soll, es wird entschieden – anonym und verantwortungslos. Die Machtausübung der technokratischen Verwaltungsapparate vollzieht sich auf besonders infame Weise, nicht etwa direkt durch die Autorität von Personen, sondern indirekt und anonym. Die Funktionäre der Technokratie können befehlen, verbieten oder erlauben und sich dabei darauf berufen, daß nicht sie die Gesetze gemacht hätten, sondern nur per Beamteneid dazu verdammt wären, sie durchzusetzen. Jede Verordnung, jede Bestimmung ist ein dankbarer Vorwand, um eigene Verantwortung dahinter zu verbergen oder Verantwortung abzuschieben. Sie ist darüber hinaus eine Gelegenheit, Macht auszuüben, ohne persönliche Autorität und Verantwortung einsetzen zu müssen.

#### **Architektur als persönlich verantwortetes Handeln:**

Architektur kann jedoch ohne persönliche Verantwortung der Handelnden nicht zustandekommen. Architektur kann man nicht einfach aus irgendwelchen Gesetzen, Bestimmungen und Erlassen zusammenschustern. Architektur entsteht auch nicht automatisch aus Funktionen und noch weniger aus politischen Zielsetzungen oder Herstellerprogrammen. Architektur ist auch nicht das Produkt aus Teiloptimierungen von Experten und Spezialisten oder einfach die Summe von Teilleistungen mehrerer arbeitsteilig operierender Teammitglieder. Architektur läßt sich weder mit wissenschaftlichen Methoden errechnen noch durch komplizierte Computerprogramme optimieren. Architektur ist und bleibt eine geistige und schöpferische Leistung, die ohne persönliche Autorität und Verantwortung nicht zustandekommen kann. Für jede Aufga-

benstellung der Architektur sind die vielen Komponenten, aus denen Architektur zu verknüpfen ist – die humanen, physischen, psychischen, technischen, ökonomischen, sozialen und ästhetischen – jeweils erneut zu einem einheitlichen Ganzen zu verweben. Es gibt kaum zwei Aufgaben, bei denen diese Komponenten identisch wären. Zumindest der Ort ist ein anderer, d. h., Topographie, die Umgebung, baulich oder landschaftlich, der Baumbestand, die Himmelsrichtung oder die Bodenverhältnisse. Zumeist sind auch die zeitlichen, die menschlichen, funktionellen, ökonomischen Komponenten für jede Aufgabe unterschiedlich. Solange unsere Gesellschaft die Architektur in diesem Sinne, im Sinne von Baukunst nicht abschafft, wird es auch in Zukunft noch Architekten geben müssen. Solange menschliches Dasein sich zugleich in kulturellen Dokumenten niederschlägt, wird es Architektur geben; und deswegen bin ich sehr zuversichtlich, daß unsere Gesellschaft auch in Zukunft die Baukunst nicht abschaffen wird, sondern sie nach einigen Jahrzehnten der Ignoranz wieder neu entdeckt.

Architekten wird es auch morgen geben, jedoch nicht als spezialisierte Fachidioten für Krankenhaus-, Flughafen-, Schul- oder Verwaltungs-Planung, für Fenster-Details, Treppenkonstruktionen oder Dachstuhlaufbauten. Diese Problemlösungen werden in zunehmendem Maße von Bauingenieuren, Organisations- und Ingenieurgesellschaften, Produktkatalogen und Hersteller-Dienstleistungen okkupiert werden. Das Geld, welches unangefochten für den Berufsinhalt des Architekten erhalten bleiben wird, ist trotz der Paradoxie der Wortwahl die Spezialisierung für das Ganze. Für die wichtigste Voraussetzung zur Übernahme dieser beruflichen Verpflichtung halte ich neben der handwerklichen und kreativen Fähigkeit des Entwerfens die Bereitschaft zur Übernahme persönlicher Verantwortung für das eigene Tun.

Architektur ist für mich nur als ein von persönlicher Verantwortung getragenes Handeln denkbar, trotz all der technokratischen Machtfülle ohne Autorität, trotz all der Gesetze, Verordnungen und Bestimmungen, trotz all der Beschneidung von Kompetenzen und trotz all des Ersatzes für persönliche Verantwortung in Form von Institutionen und scheidemokratischen Entscheidungsmechanismen. Weil ich der festen Überzeugung bin, behaupte ich, daß jede gute Architektur, die heute entsteht – zum Glück gibt es noch etliche Beispiele dafür – nur dadurch zustandekommen kann, daß die daran Beteiligten – Architekten, Bauherren, Politiker, Baubeamte – in unserer technokratischen indoktrinierten Machtstruktur trotzdem persönliche Verantwortung übernehmen, und zwar meistens dadurch, daß sie dieselbe mit hoher Risikobereitschaft erkämpfen. Ich habe mein berufliches Selbstver-

ständnis als Architekt jedenfalls grundsätzlich so aufgefaßt. Dabei gab es Fälle, in denen die betroffenen Bauherren und Baubeamten gleichermaßen persönlich motiviert und engagiert waren, und es gab Fälle, in denen dies nicht der Fall war und deswegen das Verhältnis zwischen unseren Auftraggebern und mir besonders gespannt war. Die Ergebnisse der Architektur, die durch ein solchermaßen verstandenes Engagement von uns für unsere Bauaufgaben entstanden sind, mögen diejenigen beurteilen, die die Architektur, die wir entworfen haben, benutzen müssen.

#### **Hilflosigkeit**

Unsere höchsten Baubeamten in den Gemeinden und Kommunen, von denen wir uns eine zielorientierte und verantwortungsbewußte Steuerung von Planungs- und Bauaktivitäten erhoffen, sind gar nicht in der Lage, in dieser Weise zu arbeiten, sondern sie müssen gleichermaßen als mehr oder weniger kompetenzlose Funktionäre der großen Apparate „verantwortungslos“ ihre Dienste erbringen. Auch hier entscheidet nicht der Stadtbaurat, sondern es wird entschieden.

#### **Notwendige Reformen**

Ich halte es für eine unabdingbare Notwendigkeit, diese Verhältnisse grundlegend zu ändern. Architektur und die Gesamtgestalt unserer Städte haben nur eine Chance, wenn es gelingt, diejenigen, die daran mitwirken, in eine persönliche Verantwortung zu stellen. Deswegen ist es erforderlich, die höchsten Planungsbeamten unserer Städte nicht nur nach fachlicher Qualifikation auszuwählen, sondern ihnen auch die entsprechende fachliche Kompetenz zuzugestehen und die persönliche Verantwortung aufzuerlegen, sie jedoch gleichzeitig von administrativer Funktionsarbeit freizustellen. Deswegen ist es gleichermaßen unabdingbar notwendig, Baugesetze, Verordnungen, Bestimmungen und Erlasse so weitgehend und radikal zu entschlacken, daß wieder genügend Freiraum für die persönliche Verantwortung für Architektur hergestellt werden kann und auch zugestanden wird. Demokratie ohne Autorität ist eine idealistische Fiktion. Eine wohlgestaltete Umwelt ohne Autorität, ohne Motivation und Selbsterfüllung und ohne die Chance, persönliche Verantwortung zu übernehmen, ist gleichermaßen utopisch. Deswegen ist es erforderlich, die Verhältnisse in unserer Gesellschaft dergestalt neu zu ordnen, daß es wieder möglich ist, durch Engagement, berufliche und sachbezogene Motivation den Anreiz beruflicher Selbsterfüllung und die Herausforderung zu persönlicher Verantwortung die fähigsten und begabtesten Architekten auf den Plan zu rufen, mit ihren genialen Leistungen und mit ihren Fehlleistungen zu leben, statt durch die technokratische Anonymität in den Dauerzustand einer Mediokrität zu verfallen. Die Chancen, in dieser Hinsicht einen neuen Anfang zu starten, sind im Moment äußerst günstig.



# Dortmunder Baumsatzung

Satzung zum Schutz  
des Baumbestandes in der Stadt Dortmund  
vom 28. Juni 1977

**Ausschuß empfiehlt: Im Etat 1978 Geld b**

**Wenn gesunde Bäume dem Bürger mal ein Dorn im Auge sind...**

**Auch im Vorgarten kann keiner fällen wie es ihm gefällt**

Landschaftsbehörde bearbeitete 87 Anträge  
In Dortmund war es zwar die Bäume nicht in den Himmel, ist auch dafür gesorgt, daß sie nicht wahllos abesägt werden können. Das sichert eine Satzung - die erste, die eine "Anordnung" der Stadt konnte seit ihrem Bestehen in ihrem Aufgabengebiet zu Bäumen vor-

# Bäume an Straßen - wo immer es geht - Wer Bäume abholzt, muß Strafe bezahlen

Magistrat legt Entwürfe für zwei neue Satzungen vor

Die Stadtverwaltung soll baldmöglichst untersuchen, wo in Dortmund noch mehr Bäume angepflanzt werden können, in welchem Umfang und wie schnell. Diesen Auftrag gab die SPD-Ratsfraktion. Der Ausschuß für Grünflächen und städtische Betriebe folgte gelehrt. Der Rat soll für die Straßengrünung entsprechende Mittel in den Haushaltsmitteln des Umwelt-

## me auf Bürgersteigen

ch, wenn Kabelleitungen unter den Gehwegen führen

## Ausnahmen nur bei Obst

Durch die auf der Grundlage des Landschaftsgesetzes vom April 1977 wurden alle Bäume mit einem Stammumfang von 80 Zentimetern in einem Meter Höhe von sind nur die Obstbäume. Soll inkrafttreten, über 87 Anträge auf Beseitigung von 311 Bäumen gestellt. Für 215 wurde die Genehmigung zum Fällen erteilt.

In der Regel wurde für jeden abgeholzten Stamm eine Ersatzpflanzung von zwei jungen Bäumen gefordert. War das nicht möglich, mußten zwei- bis tausende Ausgleichszahlungen an den

Personen jedoch an, daß man überprüfen werde.

Wo Liebe ist, findet selbstverständlich eine Liebeserklärung offene Ohren: Die Mitglieder des Grünen Kreises brauchen die in anschaulichen Szenen dargestellten Appelle des Filmes „Eine Liebeserklärung an den

Auf eine erfolgreiche Bilanz in der „Begrünung“ Dortmunds“ verwies Gartenbaudirektor Walter Engelberg. Wie auf notwendige Parkplätze und Gar-

## Grüner Kreis: „Liebeserklärung für Umweltschutz“ in Schulen

# Ein Baum gehört zu jedem Neubau wie ein Parkplatz

### Bürgerinitiative will weitere Bäume pflanzen

Auf eigene Faust wollen die Anhänger der Mecklenheidestraße dafür sorgen, daß ihre Straße schöner wird. Am Sonnabend, 2. April, sollen auf dem Grünstreifen Bäume und Sträucher gepflanzt werden. Die Bürgerinitiative Mecklenheidestraße stellte dafür 300 Mark zur Verfügung, die 1976 vom Rat gestiftet worden waren. Die Initiative hatte vergeblich

Ausschuß von seiner... jedoch an, daß man überprüfen werde.

Personen jedoch an, daß man überprüfen werde.

Wo Liebe ist, findet selbstverständlich eine Liebeserklärung offene Ohren: Die Mitglieder des Grünen Kreises brauchen die in anschaulichen Szenen dargestellten Appelle des Filmes „Eine Liebeserklärung an den

Eine allgemeine Gefahr unserer Tage: Der nicht immer erfreuliche Umgang mit Bäumen. Die Presse hat das Problem schon des öfteren aufgegriffen und erörtert.

Bäume sind auch in unserer Stadt vielen Gefahren ausgesetzt. Nicht nur durch Axt und Säge! Schadstoffe - Streusalze, Öl und Benzin - können mit dem Regenwasser in den Boden eindringen und zerstören die Wurzeln. Gefährlich ist es, wenn Bäume bis an den Stamm zugeteert werden. Erreichen die Wurzeln das Grundwasser nicht mehr, bedeutet dies für den Baum 'den sicheren Tod'. Erhebliche Schäden verursachen häufig auch Baumaschinen. Baumstämme und Wurzeln sind dann oft nicht mehr zu retten.

Diese Form der Umweltzerstörung tritt überall dort auf, wo der Mensch Platz für sich und seine Interessen beansprucht und diese bedenkenlos gegen die Natur durchsetzt. Bäume sind zwischen Stein und Beton nicht nur ein letzter Rest von Naturschönheit. Sie sind vielmehr lebenswichtig als Schutz gegen Schadstoffe und Gifte, die sich an den Staubteilchen der Luft festsetzen. Bäume halten diesen Staub auf und verringern somit den Staubanteil der Luft. Sie säubern die Luft auch indirekt, indem sie Kohlendioxyd



verbrauchen und lebenswichtigen Sauerstoff produzieren. Außerdem erhöhen Bäume die Luftfeuchtigkeit und sorgen für den Temperaturengleich.

Seit dem 1. Juli 1977 gehört Dortmund zu den Großstädten, die ihren Baumbestand - und das auch auf Privatgrundstücken - durch eine Satzung schützen. Die Stadt Dortmund hat damit eine Konsequenz aus Artikel 14, Absatz 2, des Grundgesetzes über die Sozialverpflichtung des Eigentumes gezogen.

Eine solche Satzung wird als Schutz allein wohl kaum ausreichen. Es ist notwendig und wichtig, daß alle Bürger die Schutzbedürftigkeit des Baumbestandes erkennen und selbst entsprechend handeln.



#### Mehr Bäume – bessere Luft

Staubteilchen je Luftmenge	Straßen ohne Bäume	Straßen mit Bäumen
	12 880	3 870
gemessen in Frankfurt (Lamp)		

Es wäre auch gut, wenn die 'Baum-Satzung' möglichst viele Bürger veranlassen würde, sich in Zukunft um noch mehr Grün in unserer Stadt zu bemühen, beispielsweise durch das Anpflanzen weiterer Bäume und Sträucher auf Privatgrundstücken.

#### Viel weniger Staubbiederschlag im gesamten Stadtgebiet (Jahreswerte)

1964/65	35 800 t )	32,4 % weniger
1973/74	24 200 t )	
(TA-Luft 1964 aus der Schriftenreihe LIB 36/1975)		
1973/74	21 800 t )	6 % weniger
1975/76	20 500 t )	
(TA-Luft 1974 aus der Schriftenreihe LIS 41/1977)		



## Satzung

zum Schutz des Baumbestandes in der

Stadt Dortmund

vom 28. Juni 1977

Aufgrund der §§ 4 und 28 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1974 (GV NW 1975 S. 91), zuletzt geändert durch Gesetz vom 8. April 1975 (GV NW S. 304) und des § 34 Abs. 3 und 4 des Gesetzes zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz) vom 18. Februar 1975 (GV NW S. 190), hat der Rat der Stadt Dortmund in seiner Sitzung vom 20.06.77 folgende Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Stadt Dortmund beschlossen:

### § 1

#### Geltungsbereich

Diese Satzung gilt für den Schutz des Baumbestandes innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile und des Geltungsbereiches der Bebauungspläne, soweit diese nicht die land- oder forstwirtschaftliche Nutzung festsetzen. Für Bäume und Baumgruppen, die nach § 34 Abs. 1 und 2 Landschaftsgesetz unter Naturschutz gestellt worden sind, gelten besondere Bestimmungen.

### § 2

#### Schutz der Bäume

- (1) Im Geltungsbereich dieser Satzung ist es verboten, Bäume zu fällen, sie zu beschädigen oder ihren Aufbau wesentlich zu verändern. Als Schädigung gelten auch Störungen des Wurzelbereiches unter der Baumkrone (Kronenbereich), insbesondere durch
- a) Befestigung der Fläche mit Asphalt, Beton oder einer anderen wasserundurchlässigen Decke,
  - b) Abgrabungen; Ausschachtungen (z. B. durch Ausheben von Gräben) oder Aufschüttungen,
  - c) Lagern oder Anschütten von Salzen, Ölen, Säuren oder Laugen,

- d) Anwenden von Unkrautvernichtungsmitteln und von Streusalzen, soweit der Kronenbereich nicht zur Straßendecke gehört.

#### (2) Abs. 1 gilt nicht für

- a) Bäume unter 80 cm Stammumfang, gemessen in einer Höhe von 100 cm über dem Erdboden. - Bei mehrstämmigen Bäumen ist die Summe der Stammumfänge entscheidend. -
- b) Obstbäume, ausgenommen Walnußbäume und Eßkastanien,
- c) unaufschiebbare Maßnahmen zur Abwendung einer unmittelbar drohenden Gefahr,
- d) Maßnahmen, die entsprechend der "Dienstweisung für die Behandlung des Baumbestandes auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen sowie Grün- und Freiflächen einschließlich der städtischen Friedhöfe der Stadt Dortmund" durchgeführt werden.

- (3) Die fachgerechte Pflege von Bäumen und die ordnungsgemäße Bewirtschaftung von Waldflächen gelten nicht als Schädigung im Sinne des Abs. 1.

### § 3

#### Genehmigung von Ausnahmen

- (1) Die Stadt Dortmund - Stadtplanungsamt / Untere Landschaftsbehörde - kann von den Verboten des § 2 im Einzelfall eine Ausnahmegenehmigung erteilen, wenn
- a) das Verbot zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist oder
  - b) Gründe des allgemeinen Wohls die Befreiung erfordern.
- (2) Die Ausnahmegenehmigung für nach § 2 verbotene Maßnahmen ist beim Stadtplanungsamt / Untere Landschaftsbehörde schriftlich unter Darlegung der Gründe und Beifügung eines Lageplanes zu beantragen.
- (3) Die Ausnahmegenehmigung wird schriftlich erteilt. Sie kann mit Nebenbestimmungen verbunden werden. Dem Antragsteller

kann insbesondere auferlegt werden, bestimmte Bäume als Ersatz für gefällte oder beschädigte Bäume auf seine Kosten zu pflanzen. Ist eine Ersatzpflanzung nicht möglich, kann dem Antragsteller eine Ausgleichszahlung an die Stadt Dortmund auferlegt werden, deren Höhe sich nach dem Wert der zu beseitigenden oder zu beschädigenden Bäume richtet. Die Ausnahmegenehmigung kann widerruflich oder befristet erteilt werden.

#### § 4

##### Kennzeichnung von Bäumen in Bauvorlagen

Wird für ein Grundstück im Geltungsbereich dieser Satzung eine Baugenehmigung beantragt, so sind im Lageplan die auf dem Grundstück vorhandenen geschützten Bäume im Sinne des § 2, ihr Standort, die Art, die Höhe und der Stammumfang einzutragen.

Ausnahmegenehmigungen werden im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens erteilt. § 3 Abs. 3 dieser Satzung gilt entsprechend.

#### § 5

##### Anordnung von Maßnahmen

- (1) Das Stadtplanungsamt / Untere Landschaftsbehörde kann anordnen, daß der Eigentümer oder Nutzungsberechtigte eines Grundstücks bestimmte Maßnahmen zur Pflege, zur Erhaltung oder zum Schutz von Bäumen im Sinne des § 2 dieser Satzung auf seine Kosten trifft. Dieses gilt auch für den Schutz von Bäumen anläßlich von Baumaßnahmen.
- (2) Sind dem Eigentümer oder Nutzungsberechtigten selbst bestimmte Pflege-, Erhaltungs- oder Schutzmaßnahmen an geschützten Bäumen nicht zumutbar, kann das Stadtplanungsamt / Untere Landschaftsbehörde anordnen, daß der Eigentümer oder Nutzungsberechtigte die Durchführung dieser Maßnahmen duldet.

#### § 6

##### Folgenbeseitigung

- (1) Wer als Eigentümer oder Nutzungsberechtigter entgegen § 2 ohne Erlaubnis geschützte Bäume entfernt, zerstört, schädigt oder ihren Aufbau wesentlich verändert, ist verpflichtet, dem Wert der

entfernten oder zerstörten Bäume entsprechende Neuanpflanzungen vorzunehmen oder die sonstigen Folgen der verbotenen Handlung zu beseitigen.

- (2) Ist eine Ersatzpflanzung nicht möglich, so hat der Eigentümer oder der Nutzungsberechtigte für die von ihm entfernten oder zerstörten Bäume eine Ausgleichszahlung an die Stadt Dortmund zu leisten, deren Höhe sich nach dem Wert der entfernten oder zerstörten Bäume richtet.
- (3) Hat ein Dritter geschützte Bäume entfernt, zerstört oder beschädigt und steht dem Eigentümer oder dem Nutzungsberechtigten ein Ersatzanspruch gegen den Dritten zu, so treffen den Eigentümer oder den Nutzungsberechtigten die gleichen Verpflichtungen wie im Falle des § 6 Abs. 1 und 2 dieser Satzung. Die Stadt Dortmund kann mit dem Eigentümer oder Nutzungsberechtigten vereinbaren, daß dieser den Ersatzanspruch an die Stadt abtritt.

#### § 7

##### Verwendung von Ausgleichszahlungen

Die Ausgleichszahlungen nach §§ 3 Abs. 3 und 6 Abs. 2 und 3 dieser Satzung werden zweckgebunden für die Neuanpflanzung und Pflege von Bäumen im Geltungsbereich dieser Satzung verwendet.

#### § 8

##### Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne von § 55 Nr. 20 Landschaftsgesetz handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 2 dieser Satzung Bäume entfernt, beschädigt, ihre Lebensfähigkeit beeinträchtigt oder ihren Aufbau wesentlich verändert.

#### § 9

##### Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer Veröffentlichung in den Dortmunder Bekanntmachungen, Amtliches Organ der Stadt, in Kraft.

Veröffentlicht am Freitag, 1. Juli 1977,  
in: Dortmunder Bekanntmachungen Nr. 26/  
33. Jg.

# Gesetz zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz – LG)

in der Fassung der Bekanntmachung  
vom 26. Juni 1980  
(GV.NW. S. 734)

## Vorwort

Das Gesetz zur Änderung des Landschaftsgesetzes vom 6. Mai 1980 bringt die notwendigen Anpassungen an das Bundesnaturschutzgesetz. Daneben enthält es einige Neuregelungen, die eine Verbesserung des bisher geltenden Rechtes darstellen.

Mit der Verabschiedung dieses Gesetzes ist in Nordrhein-Westfalen die Gesetzgebung auf dem Rechts- und Verwaltungsgebiet Naturschutz und Landschaftspflege für eine überschaubare Zukunft abgeschlossen. Es kommt nunmehr darauf an, dieses in sich geschlossene Rechtsgebiet in die Praxis umzusetzen. Kernpunkt der gesamten Rechtsmaterie ist nach wie vor der Landschaftsplan, der durch das Anpassungsgesetz nur unwesentliche Änderungen erfahren hat. Dies bedeutet, daß die in der Aufstellung befindlichen Landschaftspläne nicht grundlegend geändert werden müssen, sondern lediglich geringfügiger Nachbesserungen bedürfen. An der Zuständigkeit der Kreise und kreisfreien Städte als Träger der Landschaftsplanung wurde bewußt festgehalten.

Im Mittelpunkt der Neuregelung stehen die Verursacherpflichten, die gegenüber dem bisher geltenden Recht einschneidende Neuerungen bringen.

Das neue Recht enthält eine Aufzählung typischer Veränderungen der Erdoberfläche, die als Eingriffe in Natur und Landschaft anzusehen sind. Damit erübrigen sich langwierige Auseinandersetzungen darüber, ob wirklich eine Veränderung vorliegt, die geeignet ist, den Naturhaushalt oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig zu beeinträchtigen. Der Verursacher eines Eingriffs ist verpflichtet, Ausgleichsmaßnahmen an Ort und Stelle des Eingriffs durchzuführen. Ist dies nicht möglich, der Eingriff aber dennoch zulässig, dann müssen die gestörten Funktionen des Naturhaushalts oder der Landschaft an anderer Stelle wiederhergestellt werden. Sind auch derartige Ersatzmaßnahmen nicht möglich, dann muß der Verursacher eine Ausgleichsabgabe an den Kreis oder die kreisfreie Stadt zur Durchführung von Maßnahmen an anderer Stelle zahlen.

In Anpassung an das Bundesnaturschutzgesetz wurde auch in Nordrhein-Westfalen eine zweistufige Landschaftsplanung mit dem Landschaftsrahmenplan eingeführt. Der Landschaftsrahmenplan ist jedoch nicht als eigenständiger Fachplan ausgestaltet, er ist vielmehr ein integrierter Bestandteil des Gebietsentwicklungsplanes.

Mit der Neuregelung wurden auch die vom Reichsnaturschutzgesetz bekannten Schutzkategorien wieder eingeführt. Künftig gibt es in Nordrhein-Westfalen daher wieder Naturschutzge-

biete, Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmale und geschützte Landschaftsbestandteile. Auch für Nationalparke hat der Gesetzgeber eine Rechtsgrundlage eingeführt, obwohl erkennbar war, daß es in naher Zukunft in Nordrhein-Westfalen kein Gelände gibt, für das die gesetzlichen Kriterien zutreffen.

Schließlich wurden auch die Bestimmungen des Artenschutzes — allerdings ohne umfangreiche inhaltliche Änderungen — systematisch umgestaltet und an das Bundesnaturschutzgesetz angepaßt. Erfreulich ist in diesem Zusammenhang, daß sich der Gesetzgeber dazu entschließen konnte, das Verbot der Anwendung chemischer Mittel auch auf die Böschungen von Bundesfernstraßen und Landstraßen auszudehnen.

Der Schwerpunkt für die Durchführung des Landschaftsgesetzes liegt bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Es ist nicht zu übersehen, daß es in diesem Bereich ein beträchtliches Vollzugsdefizit abzubauen gilt. Die unteren Landschaftsbehörden bei den Kreisen und kreisfreien Städten müssen mit dem notwendigen Fach- und Verwaltungspersonal ausgestattet werden, um die vielfältigen Aufgaben auf dem Gebiet des Naturschutzes und der Landschaftspflege wahrzunehmen. Die Landschaftsbehörden werden nicht nur die ihnen durch das Landschaftsgesetz übertragenen Aufgaben wahrzunehmen haben, sondern sie sind außerdem bei allen Vorhaben anderer Behörden beteiligt, durch die nachhaltig und erheblich in Natur und Landschaft eingegriffen wird. Der Verwaltungsauftrag der unteren Landschaftsbehörden ist durch die neu hinzugekommenen Aufgaben umfassend geworden. Diesem Auftrag muß durch eine angemessene Personalausstattung Rechnung getragen werden.

Nur auf diese Weise wird es gelingen, Schaden von Natur und Landschaft abzuwenden, eine aktive und vorausschauende Landschaftsgestaltung zu betreiben und dadurch die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts zu erhalten und die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft als Lebensgrundlagen des Menschen und als Voraussetzung für seine Erholung in Natur und Landschaft zu sichern.

*Hans Otto Bäumer*

(Hans Otto Bäumer)  
Minister für Ernährung,  
Landwirtschaft und Forsten  
des Landes Nordrhein-Westfalen

## § 19

### Besonders geschützte Teile von Natur und Landschaft

(1) Der Landschaftsplan setzt die im öffentlichen Interesse besonders zu schützenden Teile von Natur und Landschaft fest. Er kann Teile von Natur und Landschaft als Naturschutzgebiet (§ 20), Landschaftsschutzgebiet (§ 21), Naturdenkmal (§ 22) oder geschützten Landschaftsbestandteil (§ 23) festsetzen.

(2) Die Festsetzung bestimmt den Schutzgegenstand, den Schutzzweck und die zur Erreichung des Zwecks notwendigen Gebote und Verbote.

## § 22

### Naturdenkmale

Als Naturdenkmale werden Einzelschöpfungen der Natur festgesetzt, soweit ihr besonderer Schutz

- a) aus wissenschaftlichen, naturgeschichtlichen, landeskundlichen oder erdgeschichtlichen Gründen oder
- b) wegen ihrer Seltenheit, Eigenart oder Schönheit erforderlich ist. Die Festsetzung kann auch die für den Schutz des Naturdenkmals notwendige Umgebung einbeziehen.

# Die Vorgeschichte

12.07.1976

Der Rat der Stadt Dortmund hebt seine Beschlüsse zum Bau der B1 als Hochstraße auf. Die gesamte Allee scheint gerettet.

Der Rat beschließt endgültig und einstimmig den Bau des Stadtbahnloses 9.

Die Dortmunder Presse berichtet über die Sitzungen der Ausschüsse und des Rates laufend und weist im folgenden Zeitraum wiederholt darauf hin, daß sowohl westlich wie östlich von Ophoff Bäume beseitigt werden müssen.

11.07.1977

Ruhrnachrichten mit Überschrift:

"B1-Allee gerettet: Fast 1000 Bäume bleiben."

"Nach neuem Plan nur Kahlschlag bei Ophoff."

Im Text: "Die 145 Bäume im engeren Kreuzungsbereich Ophoff sind wohl nicht zu retten. Alle anderen Bäume auf der B1 aber können erhalten bleiben." Mit dieser Freudenbotschaft überraschte am Montag leitender Gartenbaudirektor Walter Engelberg alle Baumfreunde.

29.09.1977

Ruhrnachrichten mit Überschrift:

"So soll das "Kreuz im Süden" 1983 aussehen."

In einem Zwischen-Kapitel:

"Weil die Alleeebäume fallen, wurde ein spezieller "Grün-Plan" aufgestellt. Die Märkische Straße beispielsweise soll ab 1983 zu einer "grünen Allee" werden und die stattlichen Bäume in der Karl-Liebknecht-Straße bleiben stehen."

10.10.1977

Pläne für Ophoff-Ausbau liegen aus. Die Pläne liegen vom 10. Oktober bis 9. November 1977 aus.  
Einspruchstermin bis 23. November 1977.

19.11.1977

Westfälische Rundschau mit Überschrift:

"Bäume beim Erdausbau erhalten."

"Bürger loben U-Bahn-Plan für Kreuzung Ophoff-B1."

# Die Vorgeschichte

18.06.1979

Das Planfeststellungsverfahren ist abgeschlossen.

14.09.1979

Die Stadt Dortmund beantragt bei der Planfeststellungsbehörde die Anordnung der sofortigen Vollziehung des Beschlusses zum Baulos 9.

18.11.1979

Der Regierungspräsident ordnet die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses vom 12.06.1979 an.

08.02.1980

Westdeutsche Allgemeine Zeitung mit der Überschrift:

"256 Bäume erleben nur noch einen Frühling."

Dazu auszugsweise der Kommentar der WAZ:

"Ein Schock aber wird die Nachricht auslösen, daß für das Baulos 9 bei Ophoff nahezu 300 Platanen fallen müssen. Das Stadtbahnbauamt hat nie verschwiegen, daß sie der Verkehrszukunft geopfert werden müssen. Der Öffentlichkeit ist diese traurige Tatsache aber nie so recht bewußt geworden. Und das Wort des früheren Vorsitzenden des Planungsausschusses Horst Zeidler - "Hände weg von den Bäumen" - bezog sich nie auf das Bauvorhaben Ophoff, sondern auf den östlichen Anschluß des Westfalendamms."

17.03.1980

Antrag auf Naturschutz für die Allee Rheinlanddamm - Westfalendamm in Dortmund.

23.04.1980

BDA-Dortmund unterstützt diesen Antrag.

11.06.1980

Sitzung des Beirates bei der unteren Landschaftsbehörde.

25.7.1980

Erster Kahlschlag westlich Ophoff.

WR 26.7.1980

## Bürger empört über Fällen der B 1-Bäume



Kahlschlag auf dem Mittelstreifen der B 1 zwischen der Fußgängerbrücke Hainallee und der Kreuzung Ophoff. (WR-Bild: Hermann Pruy)

Anwohner und Passanten äußerten gestern laut ihren Protest. Einige Bauarbeiter wurden sogar beschimpft. Der Grund dafür: auf dem Mittelstreifen der B 1 zwischen der Fußgängerbrücke Hainallee und der Kreuzung Ophoff wurde mit dem Fällen der Bäume begonnen. Die Bürger zeigten sich empört über die ohne Ankündigung eingeleitete Aktion und befürchteten, daß so klammheimlich die ganze schöne Allee auf der B 1 verschwinden soll. Die Axt an den Allee-Bäumen erregte gestern nicht nur die Gemüter der Anwohner rund um die B 1, son-

dern entwickelte sich in Dortmund zu einem echten Stadtgespräch. Die Diskussion um die alten Platanen auf dem Westfalendamm war damit erneut heiß entbrannt.

„Wir haben keine Nacht- und Nebelaktion gestartet“, wehrte sich Baudirektor Horst Duda vom Stadtbahnbaubauamt gegen die erhobenen Vorwürfe. „Wir mußten das Wochenende nutzen, um die etwa 30 Bäume zu fällen, die den vorbereitenden Arbeiten für das Stadtbahnbaulos 9 im Kreuzungsbereich Ophoff weichen müssen,

denn ab Montag läuft wieder der volle Verkehr“. Und im übrigen, so betonte er, hätten die Stadtbahnbauer nie einen Hehl daraus gemacht, daß für dieses Baulos — es schließt die Untertunnelung der B 1-Durchgangsfahrbahnen ein — 130 Bäume fallen müssen. Die Maßnahme sei von den Politikern beschlossen worden.

Bevor das Stadtbahnbaulos in Angriff genommen werden kann, müssen erst die Gas-, Wasser- und Stromleitungen, sowie die Postkabel verlegt werden. Im Zuge der Bauarbeiten wird auch die

Fußgängerbrücke Hainallee verschwenkt. Der Verkehr der Nordfahrbahn der B 1 wird zwischen Fußgängerbrücke und Ophoff in zwei Schleifen auf den Mittelstreifen verlegt. Außerdem, so Horst Duda, müssen im Fahrbahnbereich die Träger hinabgebracht werden, um später den Tunnel ohne Beeinträchtigung für den Verkehr auf der B 1 bauen zu können. „Wir fällen keinen Baum mehr, als unbedingt notwendig, und die Stadtbahnbauarbeiten berühren — bis auf die 130 Bäume — die Allee auf dem Westfalendamm überhaupt nicht.“

# Der Protest

28.07.1980

Die BDA-Kreisgruppe Dortmund erhebt heftigen Protest gegen die Aktion.

Seite 21

Dieser Naturfrevel ist eine nicht wieder gutzumachende Schande.

Seite 22

Kahlschlag in der B1-Allee löst landesweite Empörung aus.

Seite 23

Die Flucht aus dem "geschmähten Revier" fällt bald viel leichter.

Seite 24

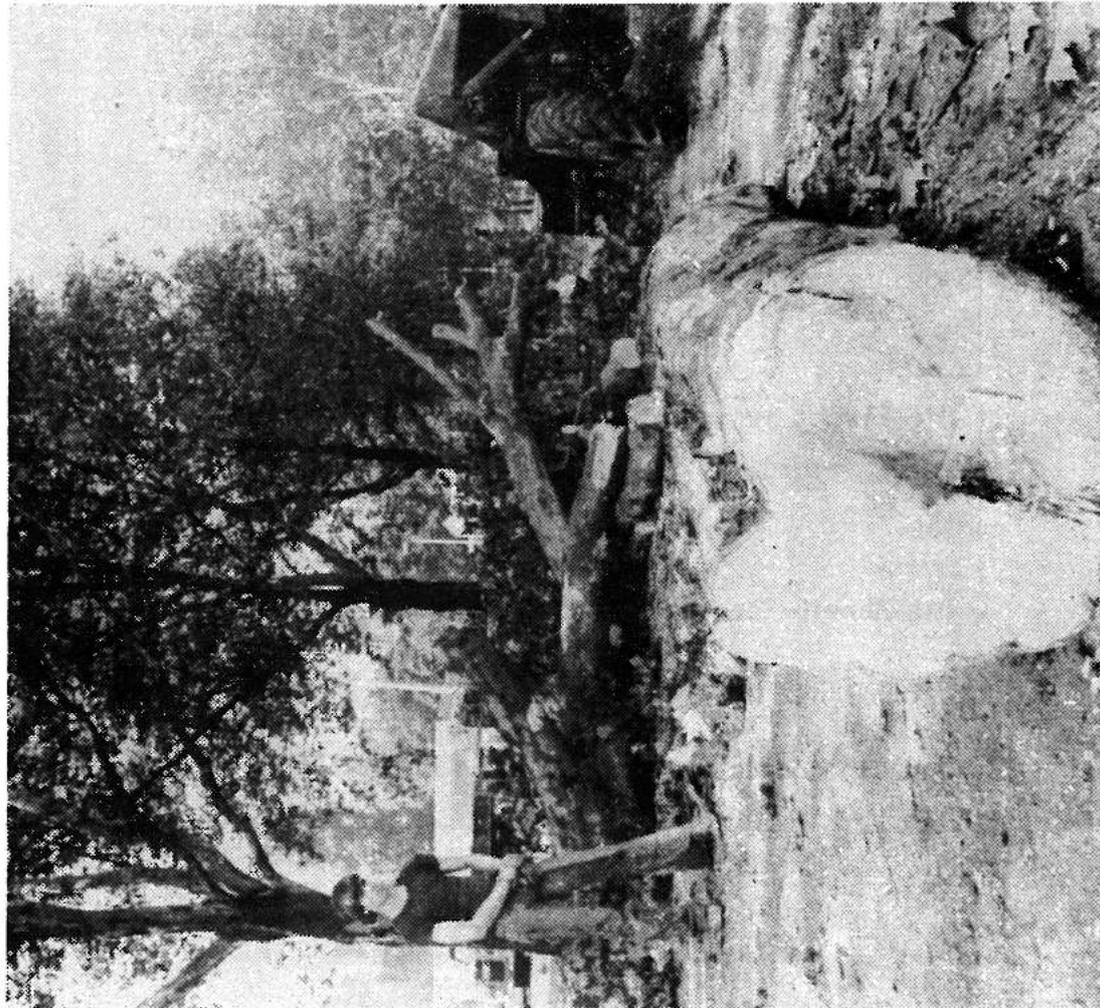
Die Abreiß-Ideologie doch noch nicht überwunden.

Seite 25

Vom Kahlschlag an der schönsten Ruhr-Allee.

**Bürger nehmen bei der Vernichtung eines Teils der B-1-Allee kein Blatt vor den Mund**

# Architekten fordern von Politikern: „Stoppt die Katastrophe sofort und beendet Baumsterben!“



Der gewaltsame Tod der prächtigen Platanen am Westfalendamm provoziert die Bürger. (WR-Bild: H. Pruys)

(AR) Das „Baumschlachten“ (so Dortmunds „Grüne“) am Westfalendamm hat einhelligen Protest quer durch alle Bevölkerungsschichten ausgelöst. In einer spontanen Kundgebung von Baumfreunden gegen den „Mord“ an den lebenspendenden Platanen auf der Fußgängerbrücke nahe der Kreuzung Ophoff — sie wird sehr wenig begangen — unterschrieben gestern nachmittag Dutzende von empörten Bürgern.

Mit Bedacht — so argwöhnten die Demonstranten — sei die Ferienzeit für den überraschenden Vernichtungs-Schlag gegen den Baumbestand zwischen der Kreuzung und der Hainallee gewählt worden. „bevor engagierte Bürger das Fällen“ hätten verhindern können. Weder um die Proteste gegen den partiellen Kahlschlag hätten sich die Verantwortlichen geschert noch um die Tatsache, daß bisher über den Antrag, diese in der Bundesrepublik einmalige Allee unter Naturschutz zu stellen, nicht entschieden worden sei.

Zweifel bestehen am Sinn des

Baum-Opfers: Solange das Dortmunder Nahverkehrskonzept am „Vorrang des Individualverkehrs bedingungslos“ festhalte, könne auch mit der Kreissäge ein bevölkerungsgerechtes Nahverkehrssystem nicht aufgebaut werden.

„Baum ab - nein danke“ — diese in aller Eile in der Umgebung des Baum-Massensterbens aufgemalte Parole kam für die betroffenen Grünspender zwar zu spät — man wolle aber keinesfalls, betont ein Sprecher der Demonstranten, ein weiteres Baum-schlachten widerstandslos hinnehmen. Über Gegenmaßnahmen will man noch heute beraten.

WR 29.7.1980

WR 29.7.1980

## „Dieser Naturfrevel ist eine nicht wieder gutzumachende Schande“

Etliche engagierte Stellungnahmen für die B1-Bäume gingen seit Freitag, dem Beginn der über-raschenden Fäll-Aktion, in der Redaktion ein. „Noch vor einer Woche verkündete die Stadtverwaltung voll Stolz“, schreibt die Kreisgruppe Dortmund des Bundes Deutscher Architekten (BDA), „daß der Rat eine Denkmall-Liste aufstellen würde, daß die Abreiß-Ideologie der Nachkriegszeit überwunden sei.“

Am 25. Juli seien die Bürger durch den „ersten Kahlschlag eines der wichtigen stadtbildprägenden Elemente ... schockiert“ worden. Dortmund liege, schreibt der BDA-Vorsitzende Norbert Wörner, „nicht wie viele Städte

an einem Fluß, sondern an einer Allee — einer Allee, aus welcher schon manche Lücke gebrochen werden mußte und für deren Erhalt die Dortmunder Bürger schon viele Schlächten gegen die Verkehrsplaner geschlagen haben. Das ostwestlich verlaufende Bindeglied des Reviers, der sogenannte Ruhrschnellweg, 'ergrünt' beim Durchqueren des Dortmunder Stadtgebietes zur größten Allee des Ruhrgebiets: Eine Leistung unserer Väter in den Zwanziger Jahren.“

„Warum“, so Wörner weiter, „werden hier Bäume, die fünfzig Jahre gewachsen sind, so leichtfertig verkehrstechnischen Forderungen geopfert, die vielleicht

in wenigen Jahren überholt sind?“ In einer Revierstadt wie Dortmund, die „erst in jüngster Zeit eine vielbeachtete Baumsatzung beschlossen“ habe, sei es „für den Bürger erst recht unverständlich, wenn gerade im Hochsommer diese ‚Mahnmale‘ unserer Existenz im vollen Grün gefällt“ würden.

Abschließend fordert der BDA-Dortmund „die Politiker auf, die begonnene Katastrophe sofort zu stoppen und den Mut zu zeigen, einen Fehler einzugestehen ...“

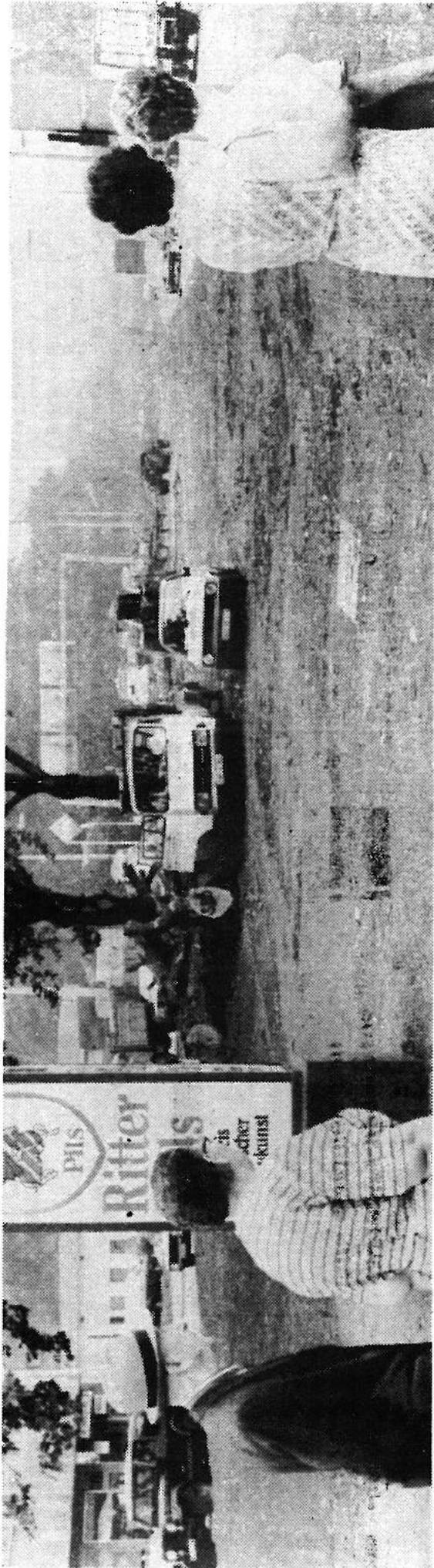
Theo Schwill, CDU-Ratsmitglied und Planungsausschuß-Vorsitzender, schreibt: „Die Empörung ist verständlich ob der gefällten Stämme der ehemals stol-

zen Allee. Die Bürger erwarten aber eine plausible Erklärung, dazu haben sie auch ein Recht. Leider wird sie nicht geboten.“ Der aufwendige Ausbau der B 1 könne nicht mehr als eine Folge der Stadtbahn begründet werden — „im Gegenteil, die Straßenbahn soll umgebaut werden, weil der Straßenverkehr es erheischt. Doch es fehlt das durchgehende Konzept. Deshalb werden (wie bisher) auch weiter zusammenhanglose Teilstücke gebaut. Mal wird die B 1 unterquert, mal wird sie überquert, teils weiß man's noch nicht.“ Stöhnt Schwill am Ende: „Wenn man doch nur wußte, für welche Lösung die Bäume sterben mußten und weiter ster-

ben ...“

Ingrid Sager aus der Thomas-Mann-Straße 13 zitiert ironisch den städtischen Werbe-Slogan „wir Dortmunder schützen unsere Bäume“ und nimmt dann kein Blatt vor den Mund: „Dieser grobfahrlässige Naturfrevel, der seitens Gleichgen im Wohnbereich sicherlich nicht findet, ist eine Schande, die in Generationen nicht wieder gutzumachen ist.“

Und im „Auftrag von vielen Betroffenen“ lädt Christine Ramsfjell, Friedrichstraße 81, zur Trauerfeier „an der Todesstelle der Verstorbenen“ am Donnerstag 9 Uhr ein für jene Bäume, die „unter den Sägen des Fortschritts und der Profisucht“ starben.



ABRASIERT: Faesungslos standen auch gestern viele Bürger vor dem nun sehr trostlos wirkenden Mittelstreifen des Rheinlanddamms bei Ophoff.

waz-Bilder: Horst Müller

## Kahlschlag in der B1-Allee löst landesweit Empörung aus

### Dortmunder Architekten fordern sofortigen Stopp — Landschaftsbeirat wurde im Planfeststellungsverfahren nicht angehört

In der Stadt selbst formiert sich hinter der 300 000 Mitglieder stehende Urteilszeit massiver Widerstand. Die Bürgerinitiative zur Erhaltung der B 1-Allee, die tauschende von Unterschriften gesammelt hatte, hat inzwischen in einem Schreiben an Ministerpräsident Rau gegen den Kahlschlag protestiert. Der Kreisverband des Bundes Deutscher Architekten (BdA) fordert den sofortigen Stopp der Holzaktion. Mit Empörung reagierte die Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt,

den am 12. Juni letzten Jahres die Landschaft dargestellt hätte.

Die Juristen in Arnsberg sahen sich wegen der massiven Bürgerproteste gezwungen, auch mögliche „Sofortmaßnahmen“ nach dem Landschaftsschutzgesetz zu prüfen. Ergebnis: Es gibt keine rechtlichen Möglichkeiten.

Die Bezirksregierung und die Obere Landschaftsbehörde hatten den am 12. Juni letzten Jahres

Aus Kreisen des örtlichen Dortmunder Landschaftsbeirates verlautet, daß dieser Ausschuß im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht gehört worden ist. Das wird von der Pressestelle der Bezirksregierung bestätigt mit dem Zusatz, daß daraus kein Verfahrensfehler konstruiert werden könne. Horst Duda, stellvertretender Leiter des Stadtbahnbaubesamtes zur waz: „Wir haben den Dortmunder Beirat am 11. Juni umfassend informiert.“

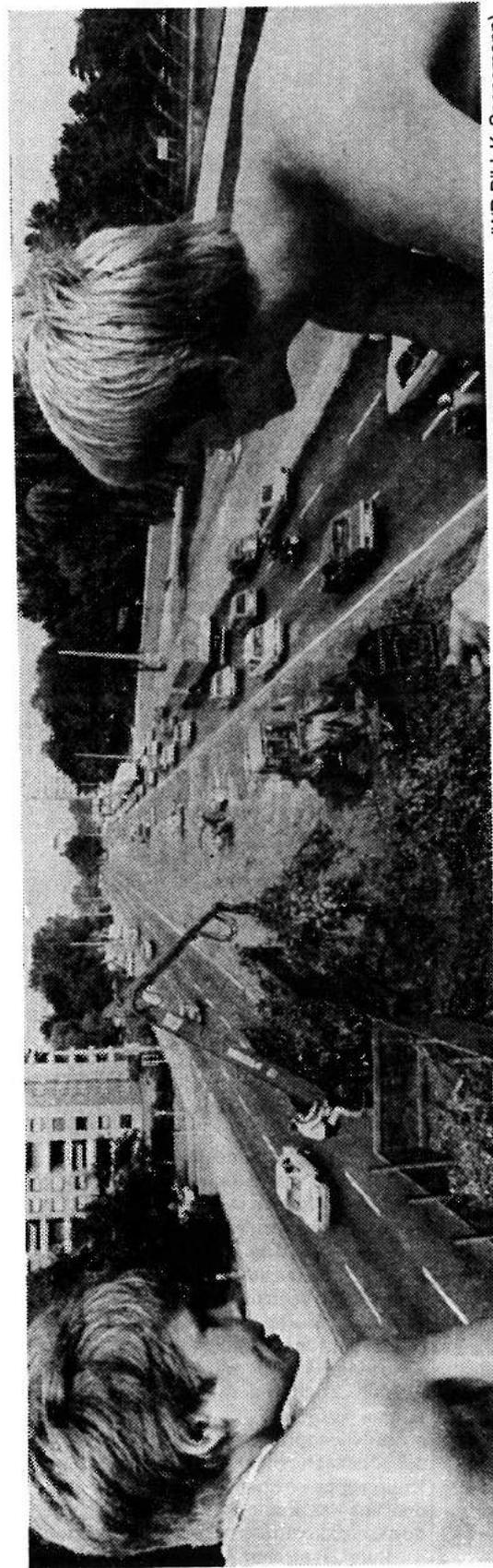
Bis gestern sind 57 Platanen abgeholzt worden. Insgesamt müssen nach jüngster amtlicher Mitteilung 124 Allee-Bäume fallen. Hinzu kommen 35 Bäume auf einmündenden Straßen und eine nicht bezifferte Anzahl von Bäumen auf Privatgrundstücken.

Duda legt Wert auf die Feststellung, daß nicht allein der doppelte Stadtbahntunnel, sondern auch die B 1-Lösung dieses Opfer verlangt.

Es sollen mehr als 14 Alternati-

ven untersucht worden sein. Duda: „Die Politiker haben sich für die technisch beste und wirtschaftlichste Lösung entschieden. Ich kenne aber keine, bei der weniger Bäume hätten fallen müssen.“

Zum Wochenende muß an der Ophoff-Kreuzung mit größeren Demonstrationen gerechnet werden. Darauf deuten erste Informationen aus Kreisen der „Grünen“ hin.



Der Kahlschlag in der Allee am Westfalendamm aus der Fußgängerperspektive — aber auch durchreisende Autofahrer aus dem Revier sind entsetzt. (WR-Bild: K. Sannemann)

## 1 350 junge Bäume als „Ersatz“ für eine abgehackte Platane Die Flucht aus dem „geschmähten Revier“ fällt bald viel leichter . .

**Der Fall der Platanen zwischen Kreuzung Ophoff hat nur einen Protest-Sturm entfacht, sondern auch eine Leberbrot-Flut ausgelöst.**

Alle reden von den Zukunftsperspektiven und Lebensverbesserungen im Revier. Der Weggang von Hochqualifizierten wird beklagt. Der Stadt Dortmund liegt es scheinbar daran, die Bundesstraße B 1 durch Dortmund so leistungsfähig zu machen, damit die Autofahrer nur umso schneller aus dem viel geschmähten Revier flüchten können.

Die Politiker haben dem Revier für die Verbesserung der Lebensqualität viel versprochen. Die Industrie muß viel Geld für Filteranlagen zur Luftverbesserung investieren. Auf welche Werte verzichten wir beim Fällen nur einer dieser fünfzig Jahre alten Platanen? Eine dieser Platanen, von

denen jetzt die ersten dreißig gefällt sind, hat ein Kronenvolumen von circa 1 350 Kubikmetern. 1350 junge Bäume mit einem Kronenvolumen von je einem Kubikmeter müßten als Ersatz gepflanzt werden: Das würde zur Zeit 135 000 Mark kosten.

Hundertdreißig Bäume sollen jetzt einer zukunftsorientierten (?), Lösung zum Opfer fallen. Das heißt insgesamt ein Verlust von 17,5 Millionen Mark! Was leistet eine dieser Platanen, auf die wir jetzt verzichten müssen, kostenlos: Ein durchschnittlicher Mittelklassewagen verbraucht ca. 15 000 Liter Sauerstoff pro Stunde. Eine dieser schönen Platanen, die jetzt vor der Leuchtschrift „Westfalendamm“ zersägt, vor den Blicken der fassungslosen Passanten liegen, produziert 16 000 Liter Sauerstoff pro Stunde.

... Vom „verkehrsrechtlichen

„Ausbau“ der B 1 profitieren nur diejenigen, welche Dortmund so schnell wie möglich durchqueren wollen, die Dortmunder selbst bezahlen dafür mit einem Verzicht auf Lebensqualität!

Der BDA-Dortmund (Bund Deutscher Architekten — d. Red.) fordert die sofortige Neuanpflanzung der gefällten dreißig Platanen und den Stopp der Baummaßnahmen. Zur Neuanpflanzung von dreißig Platanen bittet die BDA-Kreisgruppe Dortmund um Spenden auf das Konto Nr. 6448460 Postcheckkonto Dortmund. Man wird sehen, was den Dortmunder dreißig „Denkmale“ ihrer Lebensqualität wert sind!

**Bund deutscher Architekten  
BDA - Dortmund  
Norbert Wörner  
1. Vorsitzender**



**EIN STURM DER ENTRÜSTUNG** wurde durch den Platanen-Kahlschlag am Ruhr Schnellweg bei Ophoff auch unter den waz-Lesern entfacht. Die Kommentare in den nachfolgenden Beiträgen sprechen für sich.  
waz-Bild: Horst Müller

## Die Abreiß-Ideologie doch noch nicht überwunden

Noch vor einer Woche verkündete die Stadtverwaltung voller Stolz, daß der Rat eine Denkmalliste aufstellen würde, daß die Abreiß-Ideologie der Nachkriegszeit überwunden sei. Bei der Stadtplanung werde man sich künftig mehr auf die Leistungen von gestern besinnen.

Am 25. Juli 1980 wurden die Dortmunder Bürger erschrocken: Der erste Kahlschlag eines der wichtigen stadtbildprägenden Elemente, der B 1-Allee, hatte stattgefunden. Dortmund liegt

nicht wie viele andere Städte an einem Fluß, sondern an einer Allee, einer Allee, aus welcher schon manche Lücke gebrochen werden mußte und für deren Erhalt die Dortmunder Bürger schon viele Schlachten gegen die Verkehrsplaner geschlagen haben. Das ostwestlich verlaufende Bindeglied des Reviers, der sogenannte Ruhr Schnellweg „ergrünt“ beim Durchqueren des Dortmunder Stadtgebietes zur größten Allee des Ruhrgebietes: Eine Leistung unserer Väter in den Zwanziger Jahren.

verzichten müssen, kostenlos: Ein durchschnittlicher Mittelklassewagen verbraucht etwa 15 000 Liter Sauerstoff pro Stunde. Eine dieser schönen Platanen, die jetzt vor der Leuchtschleife „Westfalenpark“ zersägt, vor den fassunglosen Blicken der Passanten liegen, produziert 16 000 Liter Sauerstoff pro Stunde.

Das BDA-Dortmund fordert die Politiker auf, die begonnene Katastrophe sofort zu stoppen und den Mut zu zeigen, einen Fehler einzugestehen. Die Bürger werden vor Hochachtung den Hut ziehen. Laßt doch diejenigen, die auf der B 1 Dortmund durchqueren, ruhig fünf Minuten an der Kreuzung Ophoff warten. Sie werden durch den Anblick der Bäume versöhnt.

Zur Neuanpflanzung von dreißig Platanen bittet die BDA-Kreisgruppe Dortmund um Spenden auf das Konto Nr. 6448460 Postscheckkonto Dortmund.

**Bund Deutscher Architekten  
Dortmund  
Norbert Wörner  
1. Vorsitzender**

### Mut zur Umkehr zeigen

Warum werden zum Beispiel in Stockholm jetzt 30 Kilometer Straßen stillgelegt, um das Leben der Metropole zu humanisieren und vom Streß zu befreien? Alle reden von den Zukunftsperspektiven und Lebensverbesserungen im Revier. Der Weggang von Hochqualifizierten wird beklagt. Der Stadt Dortmund liegt es scheinbar daran, die Bundesstra-

ße B 1 durch Dortmund so leistungsfähig zu machen, damit die Autofahrer nur umso schneller aus dem viel geschmähten Revier flüchten können.

Mehr als 150 Bäume sollen jetzt einer zukunftsorientierten (?) Lösung zum Opfer fallen. Das heißt insgesamt ein Verlust von 17,5 Millionen DM! Was leistet eine dieser Platanen, auf die wir jetzt

## Vom Kahlschlag an der schönsten Ruhr-Allee

Wer zur Zeit die Bundesstraße in Richtung Dortmund befährt, wird eingangs der Ruhrmetropole von Friedhofsatmosphäre empfangen. Kleine Holzkreuze, zusammengepackt aus Spanplatten, Dachlatten und Bambus, säumen den Ruhr-schnellweg, kurz nachdem der Autofahrer rechts die Westfalenhalle und das Eisstadion hinter sich gelassen hat. Das Spruchband eines mit weißen gelben Margeriten geflochtenen Trauerkranzes verkündet, wenn die standesgemäße Beerdigung in dieser Woche galt: 40 Platanen, die der städtischen Axt zum Opfer fielen. Weitere hundert sollen demnächst dem Ausbau der Schnellstraße weichen.

Selbst am vergangenen Freitag und Nebelaktion („Westfälische Rundschau“) die Stadt den alten Baumstämme mit der Motorsäge zu Leibe rückte, machen die Dortmund-der ihrer Empörung in Leserbriefen Luft. Ein Theologe schrieb seine „Wut über diese bedenkenlose Säge-

aktion“ an die Lokalpresse und warf den verantwortlichen Politikern vor: „Menschen, die Bäumen in dieser Lage an die Wurzeln gehen, haben selber keine Wurzeln mehr.“

Der Vorsitzende des Dortmunder Ortsvereins vom Bund Deutscher Architekten, Norbert Wörner, forderte den sofortigen Stopp der Baumaßnahmen und wies die Stadtplaner im Rathaus darauf hin, daß vom „verkehrsgerechten Ausbau“ der B1 lediglich diejenigen profitieren, die Dortmund so schnell wie möglich durchqueren wollen. „Die Dortmund-der selbst“, so der Architekt in einem Brief an die örtliche Tagespresse, „bezahlen dafür mit einem Verzicht auf Lebensqualität.“

Wörner rechnete aus, daß ein durchschnittlicher Mittelklassewagen 15 000 Liter Sauerstoff pro Stunde verbrauche, eine dieser Platanen, die jetzt vor der Leuchtschrift

„Westfalenpark“ zersägt „vor den Blicken fassungsloser Passanten liegen“, aber 16 000 Liter Sauerstoff pro Stunde produzieren.

Vom CDU-Kreisverband Dortmund muß sich die Stadtverwaltung vorwerfen lassen, daß die Baumfällaktion ohne Information durch die Verwaltung erfolgt sei: „Hier gab es keine Ankündigung für den Bürger, keinen städtischen Pressedienst und keine Spatenstich durch den Oberbürgermeister.“ Die FDP-Politiker bemängeln, daß die Landschaftsschutzbehörde im Planfeststellungsverfahren Alternativpläne für andere Lösungen nicht geprüft habe und ein Ende der Untersuchungen über den Naturschutz für die B1-Allee nicht abgewartet worden sei.

Der Sturm um die Platanen entlud sich in einer Trauerfeier, an der rund 200 Bürger teilnahmen. Sie hatten mit einer Todesanzeige auch die Her-

ren“, heißt es in einer Stellungnahme der Stadt. Außerdem — so verlautete aus dem Rathaus — seien die Bürger ausreichend auf die geplante Fällaktion hingewiesen worden.

Derweil grübelt CDU-Ratsmitglied und Planungsausschufsvorsitzender Theo Schwill laut in der örtlichen Presse darüber nach, daß es ein durchgehendes Verkehrskonzept für die B1 eigentlich gar nicht gebe. Mal werde die Verkehrsstraße unterteilt, mal überquert, „teils weiß man es noch gar nicht... Wenn wir doch nur wüßten, für welche Lösung die Bäume sterben mußten und noch weiter sterben.“

Architektensprecher Wörner fürchtet nun, daß Dortmund eines seiner Wurzeln verliert, wenn auch die restlichen über hundert alten Bäume noch gefällt werden. Denn die Stadt liegt „nicht wie viele Städte an einem Fluß, sondern an einer Allee“ oder lag es zumindest noch bis vor kurzem.

INGRID MÜLLER-MÜNCH (Köln)

ren der Stadt eingeladen und das Sterben der Bäume entsprechend gewürdigt: „Umgelegt am 25. Juli 1980 bei bester Gesundheit!“ hieß es in dicken schwarzen Buchstaben. Die Bäume mußten einer Verkehrsplanung weichen, „die eher dem Wohl der großen Baufirmen dient als dem Wohl der Bürger dieser Stadt“, lautete der weitere Text der Anzeige.

Verbittert pflanzte man Kreuzer dort, wo bis vor einer Woche noch die schönste Allee des Ruhrgebiets stand. Eimige Bürger arbeiten bereits an Plänen, die belegen sollen, daß eine Verbesserung des Verkehrsnetzes durch Dortmund auch ohne den Tod der Platanen möglich gewesen wäre.

Die Dortmunder Stadtverwaltung kann den ganzen Wirbel nicht verstehen. Für sie gab es keine andere Lösung, „bei der die jetzt gefällten Bäume hätten erhalten werden kön-

# Aktionen

Seite 27

Plakataktion - "Pro Grün"

Unterschriften Aktion - "Pro Grün"

Seite 28

Spontanaktion "Trauerfeier"

Seite 29

BDA-Aktion "Trauerflor"

Seite 31

Protestzug mit Schlusskundgebung

Seite 33

Zeltwache

Seite 35

Unterricht im Freien



Dr. Lob, Sprecher von „pro grün“ in Dortmund, zeigt das Plakat mit der B1-Allee, das ab heute auf vielen Litfaßsäulen zu sehen sein wird.

Foto: Dan Laryea

RN 31.7.1980



DER BÜRGERZORN KAM ZUM AUSDRUCK, als sich gestern Nachmittag die Dortmunder auf dem Platz von Leeds förmlich um Poster und Aufkleber rissen, mit denen vor weiterem Kahlschlag auf der B 1 gewarnt wird. Rund 1 000 Dortmunder protestierten durch ihre Unterschrift.

waz-Bild: Horst Müller

WAZ 2.8.1980

WAZ 1.8.1980

# Allee von Kreuzen als Protest

## Gegen Baumschlag an der B 1 — CDU ruft nach neuen Lösungen

Ärger und Empörung halten unvermindert an über den Kahlschlag auf der B 1. Gestern gab es eine „Trauerfeier“, eine weitere Demonstration ist für Samstag um 11 Uhr auf der Kreuzung geplant. Bei aller Entrüstung — bisher verliefen die Proteste friedlich. Doch das kann sich ändern, falls die Holzaktion auf der B 1 fortgesetzt wird. „Dann müßt ihr uns von den Bäumen holen“, warnte gestern ein junger Demonstrant.

Der Proteststurm, der da nicht nur aus Dortmund über die Stadt hereingebrochen ist, hat inzwischen zu ersten Reaktionen geführt. So hat die Stadtspitze für die kommende Woche die im Baubereich wohnenden Bürger sowie Vertreter der Aktion „pro grün“ und der Unteren Landschaftsbehörde zu einem Gespräch gebeten. Für die Stadt werden daran der OB, die Vorsitzenden der Ratsfraktionen und der Ratsausschüsse sowie der Oberstadtdi-

rektor und die beteiligten Dezernten teilnehmen.

Die CDU-Fraktion, die gestern Nachmittag zu einer Sondersitzung zum Thema B 1 zusammentrat, geht schon erheblich weiter. Sie sprach sich dafür aus, die Planung für das Kreuzungsbauwerk bei Ophoff in seinem östlichen Teil am Anfang des Westfalendamms noch einmal zu überdenken. Dabei kommt es ihr vor allem darauf an, die Bäume zu erhalten, wie der stellvertretende Frak-

tionsvorsitzende Theo Schwill der **waz** gegenüber erklärte.

Ihrem Zorn auf Verwaltung und Rat machten gestern die Demonstranten Luft — viele junge Leute, aber auch zahlreiche Bürger aus den Wohngebieten um die Kreuzung. SPD-Planungssprecher Horst Zeidler stellte sich als einziger Ratsvertreter den drängenden Fragen. Auch er kritisierte die völlig überraschende Aktion gegen die Bäume.



**HASSO MIT DEM HORN** blies traurige Weisen.

## Keine Wahl

„Zeidler laß die Bäume stehen, sonst wird's dir an den Kragen stehen“, konnte der Politiker auf einem der Transparente lesen (siehe auch Seite „Aus dem Westen“). „Meinen Sie, uns täte das nicht leid? Aber wir haben keine andere Wahl!“ verteidigte er das Verkehrsprojekt. Doch viele seiner Diskussionspartner mochten nicht glauben, daß beim heutigen Stand der Technik ein solches Bauwerk nicht auch möglich wäre, ohne daß die Bäume fallen müssen. „Jede andere Stadt wäre froh über solch eine Allee!“

## Mit Choral

Leicht makaber war's schon, was sich da abspielte auf dem — bis auf drei Bäume — kahlasierten Mittelstreifen der B 1. Kranz mit schwarzer Schleife, Trauerchoräle auf dem Horn gespielt, selbst gezimmerte Holzkreuze. Für jede gefällte Platane sollte eines entlang der Fahrbahn gesetzt werden. Aber sie reichten nicht.

Autofahrer griffen nach den Flugblättern, immer wieder trugen sich Passanten in die Protestlisten ein. „Wenn die Stadt behauptet, sie schütze ihre Bäume, ist das der beste Grund, die Bäume vor der Stadt in Schutz zu nehmen“, mahnte ein Plakat. -ke



**HARTE DISKUSSION;** Ratsvertreter Horst Zeidler stellte sich dem Bürgerprotest gestern morgen.

# Bäume tragen einen Trauerflor

Bezirksvertretung beruft Einwohnerversammlung ein

(boj) Die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost hat nach der Baumvernichtung auf der B1 erste Schritte eingeleitet: Bezirksvorsteher Marzell Grote will im Anschluß an das vom Oberbürgermeister vorgeschlagene Hearing am 7. August eine Einwohnerversammlung einberufen.

Grote hatte den Kahlschlag erst bei seiner Rückkehr aus dem Urlaub bemerkt. Die Bezirksvertretung war über den Abholz-Termin nicht informiert. Sie war auch bei der Beschlußfassung über den Stadtbahn-Bauabschnitt bei Ophoff nicht gehört worden. Ob das als Formfehler betrachtet werden kann und Konsequenzen hat, ist aber nicht gewiß.

Seit der Nacht von Donnerstag auf Freitag tragen die Platanen auf dem Westfalendamm, die noch gefällt werden sollen, einen Trauerflor und einen roten Aufkleber mit der Aufschrift „Stoppt den B1-Kahlschlag“. Die Kreisgruppe Dortmund vom Bund Deutscher Architekten will mit dieser Aktion das Ausmaß noch verdeutlichen.

BDA-Vorsitzender Norbert Wörner nennt die Platanen-Allee eines der wichtigsten stadtbildprägenden Elemente: „Das von Ost nach West verlaufende Bindeglied des Reviers, der sogenannte Ruhrschnellweg, „ergrünt“ beim Durchqueren des Dortmunder Stadtgebietes zur größ-

ten Allee des Ruhrgebiets. Der BDA Dortmund hatte sofort nach Beginn des Baumfällens den „Stopp der Katastrophe“ gefordert.

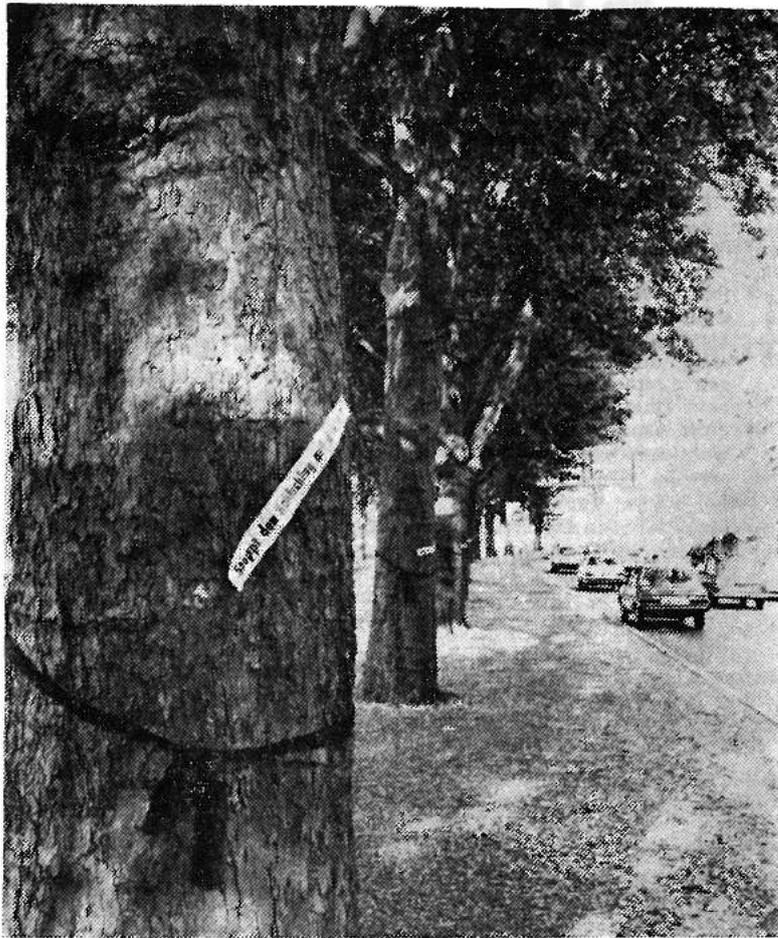
Heute um 11 Uhr beginnt an der Ophoff-Kreuzung eine Demonstration, die von allen Bürgerinitiativen und Gruppierungen, die sich für den Erhalt der Bäume einsetzen, getragen wird. Die Teilnehmer ziehen über die Hainallee zum Alten Markt. Dr. Boeddinghaus, Sprecher der Bürgerinitiative zur Erhaltung der B1-Allee, sollte nach dem Wunsch vieler Beteiligten die Rede bei der Abschlußkundgebung um 12.30 Uhr halten, ist aber leider verhindert.

Der gemeinnützige Grünflächenverein „pro grün“ sammelte gestern auf dem Platz von Leeds rund 1000 Unterschriften für die Erhaltung der noch stehenden Platanen an der B1. Auch heute liegen die Unterschriften-Listen bis Geschäftsschluß am „pro grün“-Bus aus.

Die Tunnellösung von Ophoff bis Nußbaumweg, die bis auf einzelne Bäume die Platanen am Westfalendamm retten würde, ist gestern auch vom FDP-Kreisverband Dortmund wiederholt gefordert worden. Die FDP setzt sich außerdem für die Aufhebung der Beschlüsse zum provisorischen Ausbau der südlichen B1-Fahrbahn und der Straßenbahnführung zwischen den Bäumen ein.



Eine „Nacht-und-Nebel-Aktion“, zu der sich der Bund der Architekten, in Dortmund bereitwillig bekennt: Alle zum Fällen verurteilten Platanen auf dem Westfalendamm wurden mit einem Trauerflor versehen. (Reminghorst)



Die Platanen auf dem Westfalendamm, die nach den bisherigen Plänen noch fallen sollen, tragen einen Trauerflor. Foto: Reminghorst

WR

## Platanen-Protest auf B 1 und Markt

FDP für Sondersitzung — Trauerflor an Allee

Nicht nur die Meteorologen versprechen ein heißes Wochenende für Dortmund. Auch in der Kommunalpolitik dürften die Temperaturen steigen: Das Baumopfer für das Kreuzungsbauwerk Ophoff hat Natur- und Umweltschützer auf den Plan gerufen. Mit einer um 11 Uhr beginnenden Demonstration auf dem Mittelstreifen des Rheinlanddammes und einem anschließenden Marsch in die City mit einer Kundgebung gegen 12.30 Uhr auf dem Alten Markt wollen sie gegen die Abholzaktionen auf der B 1 protestieren.

Inzwischen ist auf Antrag von Jürgen Hangebrauk von der FDP eine Sondersitzung der Bezirksvertretung Innenstadt-Ost vorgesehen, wie Bezirksvorsteher Marzell Grote gestern mitteilte. Die Bezirksvertretung war zum Projekt Ophoff nicht gehört worden.

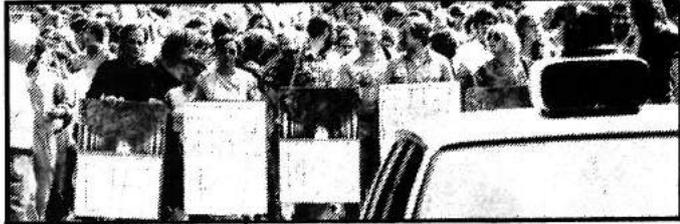
Die Sondersitzung wird nach dem für den 7. August terminierten Gespräch zwischen der Stadtspitze, den Bürgern und Vertretern des Naturschutzes stattfinden. Es sollten Einwohnerversammlungen einberufen werden, hat Hangebrauk angeregt.

Der FDP-Mann in seinem Antrag: Die Proteste gegen das Abholzen der Platanen zeigten, daß zwischen Rat und Bürgern erhebliche Auffassungsunterschiede über die Planung bestünden. Nach der Hauptsatzung könne die Bezirksvertretung in „bedeutenden Angelegenheiten“ Einwohnerversammlungen durchführen.

In der Nacht zum Freitag hatte der Bund Deutscher Architekten sämtliche Bäume zwischen Ophoff und Semerteichstraße, die gleichfalls bedroht sind, mit Trauerschleifen versehen.



57 alte Platanen sind bisher der Axt in Dortmund zum Opfer gefallen (links). 100 sollen noch folgen, damit Platz für den unterirdischen Ausbau der B 1 geschaffen wird. Dagegen wehren sich die Dortmunder (rechts).



## Dortmund: Protestzug gegen Kahlschlag

he. Dortmund, 4. August „Dortmund ist dumm, haut seine Bäume um“, oder „Stoppt den B1-Kahlschlag“, mit solchen Transparenten und Sprechchören protestierten am Samstagvormittag 1500 meist junge Leute gegen die „Holzfälleraktion“ der Stadt Dortmund.

Bis 13 Uhr marschierten die Demonstranten, ohne daß es zu irgendwelchen Ausschreitungen kam, durch die Innenstadt. Sie wollen ein weiteres Abholzen der Bäume an der B 1 zwischen Rheinland- und Westfalendamm verhindern.

Die Stadt Dortmund wehrt

sich gegen die Vorwürfe der Demonstranten: „Schon seit 1976 ist die Bevölkerung über die geplante Stadtbaumaßnahme (Kostenvoranschlag 150 Millionen Mark) unterrichtet worden.“ Dabei habe man mehr als 20mal darauf hingewiesen, daß die Bäume weg müssen.

Bildzeitung

# Schon 6 000 hinter dem Baum-Protest

## „pro grün“ fordert ein Rats-Hearing zur B 1

Bei dem Gespräch mit der Stadtspitze über den Kahlschlag auf der B 1 am kommenden Donnerstag will die Aktion „pro grün“ ein öffentliches Rats-Hearing fordern. Das erklärte der Vorsitzende Professor Lob am Samstag der waz. „Die Politiker sind gefordert. Sie müssen die Vorgaben liefern für die Planer.“ Bis Samstag nachmittag hatten bereits über 6 000 Bürger durch ihre Unterschrift ihren Protest dokumentiert und damit gleichzeitig einen Stopp für den weiteren Einsatz der Motorsägen gefordert. Samstag vormittag waren in einem Protestzug 1 500 Menschen von Ophoff zum Alten Markt gezogen, um ihrer Empörung über das Fallen der Bäume zum Ausdruck zu bringen.

Kurz nach elf Uhr am Samstag marschierten die Menschen über den kahlgeholzten Mittelstreifen der B 1, vorbei an den am Donnerstag gesetzten Holzkreuzen. Polizei eskortierte den Zug über die Hainallee, Saarland-, Hohe und HansasträÙe zum Alten Markt. „Die B 1 muß Allee bleiben“ und „Aktion rettet die Bäume an der B 1“ mahnten die Schilder, die eine Fünfergruppe vorantrug. „Dortmunder schützen die Bäume vor ihrem Stadtrat“ verkündete ein großes Transparent. „Grüne Bäume müssen bleiben, langen Tunnel vorwärtstreiben“ formulierte ein anderes die Forderungen.

Ein disziplinierter Protestzug, in dem sich neben vielen jungen Leuten auch zahlreiche Bürger

aus den Wohngebieten um die B 1 eingefunden hatten und der auf dem Weg in die City ständig wuchs. Norbert Wörner vom Bund Deutscher Architekten appellierte bei der Schlußkundgebung noch einmal an den Rat, die Ophoff-Planung zu überdenken und keine weiteren Bäume zu fällen. „Unsere Empörung entspringt der Sorge um diese Stadt“, sagte er. Sprecher der Bürgerinitiativen kündigten nachdrücklichen Widerstand an, falls die Axt an weitere Bäume gelegt werde.

In der Zwischenzeit kursieren weitere Unterschriftenlisten, mit denen die Bevölkerung den Schutz der B 1-Bäume fordert. Sie können an die Bürgergruppe B 1, Dr. Thea Enste, Josef-Cremer-SträÙe 12, gesandt werden.



Mit einem Demonstrationszug durch die Dortmunder Innenstadt protestierten rund 1500 Bürger gegen den Kahlschlag der B-1-Allee. Foto: Reminghorst

## Keinen Baum mehr opfern

1500 Dortmunder protestierten / Größte Allee im Revier

**Dortmund.** (boj) Die Dortmunder Bürger wollen den Verkehrsplanungen der Stadt an der B 1 keinen einzigen Baum mehr opfern. Bei einer Demonstration am Samstag protestierten rund 1500 Dortmunder aller Altersklassen gegen den begonnenen Kahlschlag der größten Allee des Ruhrgebietes. „Bäume gehören den Bürgern, nicht den Bürokraten“, „Platanen statt Autobahnen“, „Dortmunder schützen ihre Bäume vor dem Stadtrat“ hieß es auf Transparenten,

57 teilweise 70 Jahre alte Pla-

tanen hat die Stadt bereits fällen lassen. Fast 200 Bäume sollen noch folgen, um in einem riesigen Tunnelbauwerk sowohl die Stadtbahn als auch den Autoverkehr in zwei übereinander liegenden „Etagen“ unter der Kreuzung der B 1 mit der Märkischen Straße hindurchzuführen.

Alle Bäume, die noch gefällt werden sollen, wurden vom Bund Deutscher Architekten mit einem Trauerflor und dem Aufkleber „Stoppt den B-1-Kahlschlag“ versehen. Die Fassungslosigkeit der Bürger ist um so größer, als

die Stadt Dortmund gerade erst eine viel beachtete Baumschutzsatzung beschlossen hat. Diese Satzung war die Grundlage für die Verurteilung eines privaten Grundstücksbesitzers zu 12 000 DM Strafe, weil er seine eigenen vier Bäume abgeholzt hatte.

Die im Dortmunder Stadtrat vertretenen Parteien, die die Baumvernichtung zugunsten des Kreuzungsausbaus einstimmig beschlossen hatten, sind durch die Bürgerproteste inzwischen verunsichert und erwägen eine Änderung der Bauplanung.

# Non-stop-Zeltwache soll Bäume schützen

Ankündigung bei Demonstration / 6000 Unterschriften

(boj) Dortmunder Bürger wollen notfalls bei einer Non-Stop-Zeltwache an der B 1 und mit der Einrichtung einer Telefonkette das Fällen weiterer Platanen verhindern. Das kündigten Demonstrationsteilnehmer bei der Abschlussskundgebung am Samstag auf dem Alten Markt an.

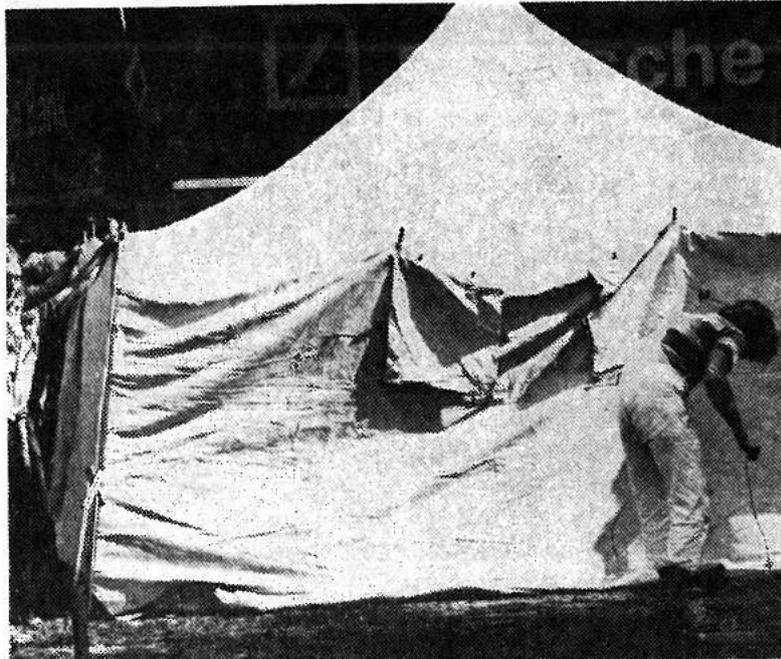
Rund 1500 Demonstranten waren in einem friedlichen und schweigenden Protestzug vom Rheinlanddamm zum Alten Markt gezogen. Zur Demonstration aufgerufen hatten Anwohner-Initiativen, der Bund Deutscher Architekten, „pro grün“ und die Kreisgruppe Dortmund der „Grünen“. Als einziger Ratsvertreter begleitete Theo Schwill (CDU) den Zug.

Veranstalter und Teilnehmer betonten den überparteilichen Charakter des Protestes. Die mitmarschierenden Mitglieder einer Partei mußten ihren Namenszug auf mitgeführten Plakaten überkleben.

„Hier ruht das Vertrauen in eine umweltfreundliche Kommunalpolitik“, „für wen gilt Dortmunds Baumschutzsatzung?“, „Umweltschutz ist nicht nur das Verteilen von Aufklebern“, hieß es auf den Transparenten mit deutlichem Hinweis auf die städtischen Aufkleber mit dem Schriftzug „Dortmunder schützen ihre Bäume“. Ein Transparent ergänzte diese Behauptung mit dem Zusatz „... vor dem Stadtrat“.

Während der Demonstration wurden am „pro grün“-Bus auf dem Platz von Leeds weitere Unterschriften für den Stopp der Abholzaktion gesammelt. 6000 Unterschriften sind nach Angaben des Dortmunder „pro grün“-Sprechers Dr. Lob zusammengekommen. Mehrere 100 Listen sind noch unterwegs. Wer noch Unterschriftenlisten abgeben möchte, kann sie an Dr. Thea Enste, Joseph-Cremer-Str. 12, schicken.

RN 4.8.1980



## Infos im Zelt über B 1-Bäume

Ein Informationszelt der Initiative „Rettet die Bäume an der B 1“ steht an diesem Wochenende auf dem B-1-Mittelstreifen bei Ophoff. Die Initiative, die aus nichtorganisierten Bürgern besteht, informiert mit einer Dokumentation aus Fotos und Texten über die Stadtbahn-Planungen an der B-1-Kreuzung, über die Baumfäll-Aktion und die darauffolgenden Proteste der Dortmunder Bürger.

Foto: Dan Laryea

RN 16.8.1980



## Im Zelt an der B 1 halten Baumfäll-Gegner Mahnwache

Ein Informationszelt hat die Aktionsgruppe „Rettet die Bäume an der B1“ gestern nachmittag an der Kreuzung Ophoff aufgeschlagen. In dem Zelt, mit dem eine Fortsetzung der Baumfällaktion verhindert werden soll, können sich Bürger über die Ansichten der Protestgruppe informieren. In dem Zelt wollen die Aktionäre darüber hinaus eine ständige „Mahnwache“ halten. Ihr Motto: „Rettet die Bäume an der B 1 — Die B 1 muß Allee bleiben.“  
(WR-Bild: Klaus Sannemann)



Vor dem Zelt der Schutzgemeinschaft diskutierte die Klasse über das B1-Problem.

(Appelhans)

## B1-Kreuzung diente als Klassenzimmer

Schüler diskutierten über die Baumfällaktion

(St) Ihr Klassenzimmer an die B1 verlegten 18 Mädchen und 14 Jungen der Ricarda-Huch-Realschule. Sie hatten sich im Unterricht mit dem Baumfällen befaßt und wollten sich nun am Ort des Geschehens umsehen.

Sinn und Zweck des „Ausflugs“ zur Ophoff-Kreuzung erklärt Wilfried Buß, der die Klasse 9c in Politik und Geschichte unterrichtet: „Die Schüler wohnen alle in unmittelbarer Nähe der B1 und sind schon von daher an der weiteren Entwicklung interessiert. Wir wollen abwägen, welche Argumente die verschiedenen Interessengruppen bringen und versuchen, daraus eine Analyse zu ziehen.“ Als Diskussionsgrundlage dienen der Klasse die Flugblätter der Schutzgemeinschaft und die von der Stadt

herausgegebenen B1-Informationen. Die Schüler sind von der Art des Unterrichts begeistert. „Ich finde es prima, wenn es nicht nur theoretisch zugeht“, meint Klassensprecher Dirk Börstinghaus.

„Der Trend in der Klasse neigt zum Erhalt der Bäume“, hat Wilfried Buß festgestellt. „Dies wundert mich eigentlich“, sagt er, „da Schüler sonst immer für alles Neue, Moderne sind.“

Das Zelt an der B1 ist übrigens inzwischen eine populäre Adresse geworden, die sogar „postalisch anerkannt“ ist. Die Baumschützer haben — pünktlich und ohne Umwege — den ersten Brief bekommen, der „An die Aktionsgruppe in dem Zelt an der B1“ adressiert war. Absender war eine Frau aus Soest, die Unterschriftenlisten anforderte.

# Meinungen

## Seite 38

Hermann W. Schweih	:	Wahrzeichen geopfert
Ingrid Sager	:	Fahrlässiger Naturfrevel
CDU-Kreisverband	:	Hier ging es ohne Spatenstich
Aktionsgemeinschaft Westfalendamm	:	B1 -"Glatze" ist zu groß
Erich Kroll	:	Kritischer Bürger verdient Gehör
Rüdiger Raguse	:	Baumschutz ja - nur auf Plaketten
Wielfried Oertel	:	Solche Politiker sind unfähig
Susanne Klunkert	:	Lohnt sich der Ausbau

## Seite 39

Jürgen Pielhau	:	Betonierte Scheußlichkeit
Klaus Dieter Morgenstern	:	Ohnmacht, Wut, Trauer
Prof. H. Kaminski	:	Der Mensch hat Vorrang
Heinz Schulte	:	Autoverkehr ist schuld
Peter Löffler	:	Alles nur Versprechen
Renate Pieljoe	:	Bürger haben die Chance zu rechtlichen Mitteln verpasst.

## Seite 40

Dr. Gerhard Boeddinghaus	:	Im Rathaus sitzen die Theorieplaner
Manfred Eckwert	:	Unmut über die B1-Baumaktion ist berechtigt.
Günther Rathke	:	Unter Druck
Horst Blume	:	Landrat Pilgrim fand Nachfolger

## Seite 41

Hans Wedeking	:	Schlimmes Gemetzel nun auch in Dortmund
Ulrich Sandhövel	:	Junge Leute wandern aus
Frauke Kölsch	:	Beispiel folgen
Sabine Bommers	:	Zynismus
Jan Hajek	:	DüBoDo klüger
Lutz Müller Hamelmann	:	Gesamtkonzept für B1 fehlt
Rolf Brandt	:	Angst wächst
Christel Morgenstern	:	Tränen um Bäume

## Seite 42

Arbeitsgemeinschaft der Jungsozialisten Lütgendortm.	:	Unglaubliches Geschehen
Hans-Jörg Frey	:	Finanzamt fördert durch Kilometergeld- zahlung für Anfahrten zur Arbeit Verkehrs- chaos auf B 1
Peter Siemon	:	Die Verantwortlichen rufen jetzt "Haltet den Dieb!"
Angelika Hinz	:	Wieso empören sich die Politiker? Sie hätten es verhindert können
Konrad Schmidt	:	Trauriger Ruhm: Eine Stadt der vielen "Unvollendeten".

## Wahrzeichen geopfert

Man hat den Eindruck, daß hier in einer Blitzaktion mitten in den Sommerferien vollendete Tatsachen geschaffen werden sollten und das, obwohl Tausende Dortmunder Bürger den Schutz dieses lebenden Wahrzeichens der westfälischen Metropole forderten.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister und sehr geehrter Herr Oberstadtdirektor, es tut uns leid, daß wir die große Anerkennung, die wir in der Öffentlichkeit allenthalben im Lande der Dortmunder Baumschutzsatzung zollten, auf Grund der tatsächlichen Verhältnisse in Dortmund und der Einstellung gegenüber den wertvollen Baumbeständen doch wohl erheblich relativieren müssen.

„PRO GRÜN“  
HERMANN W. SCHWEIHS  
1. VORSITZENDER

## B1-„Glatze“ ist zu groß

Aus dem Urlaub im Grünen zurückgekehrt, sahen wir den von Dr. Philipp-Otto Gellinek, Leiter des Planungsamtes, geplanten Kahlschlag bei Ophoff. Er, der in Mülheim wohnt, kann leicht Dortmunder Bäume abholzen lassen, denn die Qualität seiner Wohnumwelt wird hierdurch schließlich nicht berührt.

Da die müden Ausreden von Kommunalpolitikern wieder bloße Lippenbekenntnisse bleiben werden und der auch durch uns alarmierte Regierungspräsident sich mit bürokratischen Argumenten aus der Affäre zu ziehen versucht, bleiben offensichtlich als letztes Mittel nur noch selbstschützende Aktionen aus der Bürgerschaft. Damit können zwar die gefällten Bäume nicht wieder an ihren Platz gestellt werden, aber die Bürger werden zu verhindern wissen, daß die Umweltwilderer in unserer Stadtverwaltung weiter nach Osten vordringen. Die B1-Glatze ist bereits zu groß!

Die gewählten Ratsmitglieder fordern wir auf: 1. Setzen Sie Dr. Gellinek nur noch bei umweltunschädlichen Projekten ein. 2. Schlachten Sie die kranke Kuh der jetzigen Stadtbahnführung bei Ophoff und besinnen Sie sich auf Ihre Verantwortung den Bürgern gegenüber. 3. Entscheiden Sie sich für den baum- und umweltschützenden Gesamttunnel unter Rheinland- und Westfalendamm.

AKTIONSGEMEINSCHAFT  
WESTFALENDAMM

## Fahrlässiger Naturfrevel

Gerade die Platanen sind aufgrund ihrer Eigenart nicht darauf angewiesen, den Sauerstoff einzig und allein durch die Blätter aufzunehmen. Gegen die Industrieabgase ist der Baum verhältnismäßig unempfindlich.

Dieser grobfahrlässige Naturfrevel der seines Gleichen im Wohnbereich sicherlich nicht findet, ist eine Schande, die in Generationen nicht wieder gutzumachen ist.

Die hochqualifizierten Stadtplaner müßten doch in der Lage sein, einen entsprechenden Ausweg zu finden. Oder...? Bäume sind unser Leben, sie produzieren Sauerstoff, filtern Staub und Autoabgase aus der Luft. Sie tun viel für eine gesunde Umwelt.

INGRID SÄGER  
Thomas-Mann-Straße 13

## Kritischer Bürger verdient Gehör

Als Anlieger des Westfalendamms verwahren wir uns entschieden dagegen, mit falschen Prämissen nicht nur zu Belästigungsoffern, sondern zu Todeskandidaten eines sinnlosen Verkehrsausbaus zu werden. Die Politiker werden aufgerufen: Mißtrauen Sie der Verwaltung! Glauben Sie dem Bürger, der hier wohnt und der schon seit Jahren seine Kritik an den Straßenbaumaßnahmen vorträgt!

Erich Kroll  
Karl-Prümer-Straße 1

## Solche Politiker sind „unfähig“

Ich will Ihnen meine Wut mitteilen über diese bedenkenlose Sägeaktion. Am Freitagfrüh... wurde an (an den Bäumen) herumgesägt. Abends gegen 7 Uhr kam ich dieselbe Strecke zurück – da waren nur noch die frischen Stümpfe zu sehen. Politiker und Verwaltungsleute, die so etwas beschließen, sind unfähig.

Menschen, die Bäumen in dieser Lage an die Wurzeln gehen, haben selber keine Wurzeln mehr.

Wilfried Oertel (Theologe 32)  
Neuer Graben 11

## Hier ging es ohne Spatenstich

Es ist schon erschreckend, mit welcher Rücksichtslosigkeit der Kahlschlag auf dem Rheinlanddamm zum Wochenende vorgenommen wurde. Auch den gutwilligsten Bürger befällt angesichts solchen Frevels Ohnmacht und Zorn.

Wen wundert, daß ob dieser eiskalten Fakten Politvokabeln wie: Grünes Telefon, Baumschutzsatzung, Umweltschutz und Lebensqualität zum Hohn werden. Hier gab es keine Ankündigung für den Bürger, keinen städtischen Pressedienst und keinen Spatenstich durch den Oberbürgermeister. Auch wurde nicht zum kalten Buffet geladen. Die ganze Stadtspitze scheint untergetaucht. Deshalb wurde auch für manchen Dortmunder Bürger mehr zerstört als nur zwei Reihen von Alleebäumen.

Gerade angesichts der besonderen Problematik und der ernsthaften Bemühungen verantwortungsbewußter Bürger, den Baumbestand zu erhalten, wäre eine ausführliche Vorabinformation durch die Verwaltung das Mindeste gewesen, was man verlangen konnte.

CDU-KREISVERBAND  
DORTMUND

## Baumschutz ja – nur auf Plaketten

Wir Dortmunder schützen unsere Bäume – aber nur auf Plaketten und Aufklebern, die die Stadt Dortmund herausgibt. Die Wirklichkeit ist, daß eine der schönsten Alleen Deutschlands (die Bundesstraße 1) zerstört wird. Das Geld, das die Stadt für Plakate und Aufkleber herausgibt, ist umsonst ausgegeben worden. Die Bürger dieser Stadt sollten den Politikern nicht auf's Maul sehen, sondern auf die Hände.

Rüdiger Raguse  
Liebigstraße 24

## Lohnt sich der Ausbau

Da die Benzinpreise steigen, ist es gar nicht gesagt, daß sich der Ausbau der B1 auf lange Zeit wirklich lohnt. Würde man den Bürgern durch preiswertere und gute Verbindung der öffentlichen Verkehrsmittel die Möglichkeit geben, ohne großen Zeitverlust ihre Arbeitsplätze zu erreichen, wäre die B1 für den Durchgangsverkehr groß genug.

Es ist enttäuschend, daß man den Eindruck bekommen kann, die oberen Herren hätten wenig für ihre Umwelt übrig. Ich bin der Meinung, daß man den Verlust der Platanen durch Neuanpflanzungen vollständig ersetzen soll.

SUSANNE KLUNKERT  
AM SPORKEL 69

## Betonierte Scheußlichkeit

In einem offenen Brief an Oberbürgermeister Samtlebe nimmt ein Essener Bürger zum B1-Kahlschlag Stellung:

Mit Entsetzen und Verständnislosigkeit wurde ich am Wochenende beim Befahren der B1, deren schönster Teil im Dortmund Stadtgebiet liegt, Zeuge eines Umweltfrevels, wie man ihn sich in Anbetracht jüngster Erkenntnisse über einen humaneren Städtebau, über ökologische und soziale Zusammenhänge auf dem Gebiet der Stadtplanung sinnloser kaum noch vorstellen kann. Umweltbewußtsein und Bürgersinn werden hier von unsozialer Behördenwillkür geradezu verhöhnt und mit Füßen getreten.

Haben sich die Urheber dieser skandalösen Aktion überhaupt einmal Gedanken darüber gemacht, welchen unschätzbaren Wert dieser riesige Baumbestand allein für die Qualität der Luft ihrer Stadt hat? Ganz abgesehen von der betonierten Scheußlichkeit, die solche Maßnahmen im Gefolge haben. Die B1-Durchfahrt in Essen ist ein trauriges Zeugnis dafür.

Stoppen Sie deshalb Ihre „eifrigen“ Planer, es gibt mit Sicherheit andere, bessere, vor allem aber menschlichere Lösungen. Stoppen Sie diesen Wahnsinn, Sie sind es den Bürgern Ihrer Stadt und den folgenden Generationen schuldig! Noch ist es nicht zu spät!

JÜRGEN PIELHAU  
Schlingmannsweg 26  
4300 Essen 1

## Alles nur Versprechen

Zweifel an der Ernsthaftigkeit der Umweltschutzbeteuerungen von Politikern hegt ein Leser:

Obwohl alle drei großen Parteien angesichts des Erstarkens der „Grünen“ immer wieder beteuern, den Umweltschutz besonders ernst zu nehmen, und jede für sich auch noch in Anspruch nimmt, ihn seit jeher als vorrangiges politisches Anliegen angesehen zu haben, bleibt diese angebliche „Priorität des Umweltschutzes“ bei der Einzelfallentscheidung noch regelmäßig zugunsten neuer Bauplanungen auf der Strecke.

Man begnügt sich, wie gerade im Fall der Stadt Dortmund deutlich wird, mit Versprechungen und gesetzgeberischen Aktivitäten, die die Problemerkennung dokumentieren sollen, ohne daß die persönliche politische Überzeugung dahintersteht.

PETER LÖFFLER  
UNIVERSITÄTSSTR. 53

## Ohnmacht, Wut, Trauer

Reichen die Fähigkeiten der Planer denn nicht soweit, eine Streckenführung nach den örtlichen Begebenheiten unter Einbeziehung der Natur zu konzipieren, anstatt einfach ein Lineal anzusetzen?

Ich möchte die Verantwortlichen und Planer jedoch fragen, wie lange sie noch aus wirtschaftlichen Gründen und aus offensichtlich vorliegender Ideenlosigkeit Raubbau mit der Natur in unserer Stadt zu Lasten der Bürger und zu Lasten kommender Generationen treiben wollen?

Bedenkt man weiter, daß die Straßenbahnlinie nach Aplerbeck durch Erlaß des Verkehrsministers NRW als nicht stadtbahnwürdig eingestuft wurde, kann man die Abholaktion als eine Art Trotzreaktion der Verantwortlichen werten. Betrachtet man ferner die einzelnen Bau-

stellen der Stadtbahn und die geplante Linienführung (soweit bekannt), ist selbst für einen Laien sofort ersichtlich, daß eine einheitliche Konzeption gar nicht vorliegen kann. Warum werden nur zusammenhanglose Teilstücke gebaut? Wer ist für das an Größensinn grenzende und verkehrsmäßig absolut nicht notwendige Prestigeobjekt Hörde verantwortlich?

Ich schreibe unter dem Eindruck von Ohnmacht, Wut und Trauer; weil ich etwas ohne zwingenden Grund verloren habe, worauf ich gegenüber stadtfremden Gästen stets stolz war: den ersten guten Eindruck von der Stadt, in der ich aufgewachsen bin.

KLAUS DIETER MORGENSTERN  
Wenkerstr. 23

## Der Mensch hat Vorrang

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Samtlebe,  
Sehr geehrter Herr Oberstadtdirektor Imhoff,

Mit Entsetzen habe ich von einer Reise zurückkehrend Ihre „Baumfäll-Aktion“ auf dem Rheinlanddamm gesehen. Es widerspricht allen humanen, urbanen und damit den ökologischen Wertvorstellungen einen derartig barbarischen Akt weiterzuführen.

Offensichtlich ist ihren Planungsexperten nicht bekannt, welche Bedeutung gerade diese alten Bäume für die Erhaltung der Gesundheit der an dieser stark befahrenen autobahnähnlichen Straße wohnenden Bürger besitzt. Verkehrstechnische Argumente gelten hier nicht, der Mensch — der Bürger ist primär — und nicht das Verkehrsmittel. Gebieten sie Einhalt diesem unverantwortlichen Frevel an Mensch und Natur.

Prof. H. KAMINSKI  
Bochum

## Autoverkehr ist schuld

Jetzt ist man also überrascht, empört und teilweise fassungslos über den Kahlschlag auf der B1. Aber vom Ausbau der Kreuzung Ophoff ist doch seit Jahren die Rede. Jetzt ist die Entscheidung über die Baumaßnahme gefallen, und das erste ist nun einmal der Kahlschlag.

Das ist weder böser Wille, noch Betriebsblindheit, sondern lediglich eine Folge des hohen Verkehrsaufkommens. Man sollte die Ratsfraktionen deshalb nicht angreifen. Die Bevölkerung empört sich zwar, fährt aber weiterhin mit Privat-PKWs über diese Kreuzung. Sie stöhnt über das Verkehrs-Nadelöhr Ophoff und wundert sich dann, daß zur Erleichterung des Verkehrs Bäume fallen müssen.

Je mehr Menschen öfter und längere Strecken fahren, desto mehr werden die Verkehrswege ausgebaut. Deshalb: Nicht mit dem Auto zu fahren, ist bester Baumschutz.

HEINZ SCHULTE  
Lippestraße 12

## Bürger haben die Chance zu rechtlichen Mitteln verpaßt

Der Kahlschlag an der B1 ist ganz fürchterlich. Deutlich wird nun wohl allen, was mit der schönen Allee geschehen soll. Die Proteste sind verständlich.

Ich verstehe aber nicht, warum die erst jetzt laut werden? Haben die Leute denn keine Zeitung gelesen. In den RN wurde doch seit Jahren darüber berichtet, und auch immer wieder mit dem Unterton, daß die Bäume unbedingt gerettet werden müßten. Das Verfahren war genau erläutert.

Kein Mensch hat auf die Mahner

und Zeitungsleute gehört. Nun, wo es zu spät ist, spielen sie sich auf als die großen Grün-Apostel. Da kann man nur die Bevölkerung warnen, aufzupassen, wer da echte Anliegen vertritt und wer nur sein politisches Süppchen kocht. Anzulegen sind nicht nur Rat und Verwaltung, sondern auch die Bürger, die ihre Chance verschlafen haben — oder nicht den Mut aufbrachten, rechtliche Schritte einzuleiten.

RENATE PIELJOE  
WESTENHELLWEG 102

# Im Rathaus sitzen die Theorieplaner

Zu den Berichten über die Abholzung bei Ophoff: Seitens der Verwaltung wird behauptet, der Eingriff in die Allee sei notwendig, um die Stadtbahnlinie nach Hörde durchzuführen. Diese Behauptung stellt eine weitere Fehlinformation dar. Der Stadtbahntunnel könnte die B 1 ebenso unterqueren wie den Westenhellweg. Aus meinen Gesprächen mit Ratsvertretern habe ich den Eindruck gewonnen, daß selbst die gewählten Entscheidungsträger nicht oder nur unzureichend über die sich bietenden Alternativen unterrichtet wurden.

Die Verkehrsplaner hatten noch in der vergangenen Woche berichtet, die 14 Varianten, die sie durchgespielt haben, hätten sämtlich zum Abholzen der Allee im Bereich Ophoff geführt. Bei ei-

ner Diskussion mit Vertretern des Regierungspräsidenten und des Landwirtschaftsminister am 31. Juli erklärte Herr Dittrich, auch die von mir und Herrn Professor Fritzsche angesprochene Lösung, mit der die Allee geschont worden wäre, sei erwogen worden. Die beiden Äußerungen der Verwaltung widersprechen sich.

Wenn Herr Zeidler nun diejenigen, die diesen Vorschlag gebracht haben, als „Theorieplaner“ abzuwerten sucht, so kann ihm nur entgegengehalten werden: als Theorieplaner haben sich inzwischen diejenigen erwiesen, die nicht erkennen wollten, daß die Allee ein von der Bevölkerung Dortmunds geliebtes Wahrzeichen ist.

**Dr.-Ing. Gerhard Boeddinghaus**  
Hueckstraße 5

## Unter Druck

Was bislang nur eine Sache der Stadtbahnbauer war — jetzt ist es zum Politikum geworden. Der landesweite Proteststurm gegen die Abholzung von 57 Platanen auf der B 1, denen demnächst noch über 100 weitere wertvolle Bäume folgen sollen, beendet vorzeitig die Ferienpause für die Kommunalpolitiker. Erste Konsequenzen zeichnen sich ab. Die CDU, die den Beschluß über den Ausbau bei Ophoff mitgetragen hat, fordert neue planerische Überlegungen. Die Spitzen von Rat und Verwaltung wollen mit den Bürgern und mit den Landschaftsschützern sprechen. Noch ist völlig offen, was bei diesem Gespräch herauskommt.

Ein gut Teil des Ärgers, den sich die Stadt eingehandelt hat, geht auf das Konto der Verwaltung, die — entgegen ihrer sonst so erfolgreichen Taktik frühzeitiger, um Verständnis werbender Information — diesmal vollendete Tatsachen schaffen wollte und geschaffen hat. Die Empörung richtet sich denn auch nicht nur allein gegen

das Baumopfer, sondern mehr vielleicht noch gegen die Art des Vorgehens.

Als vor Jahren bereits die Bäume auf der Hainallee fallen mußten, konnten die Bürger in mühevoller Kleinarbeit von der Notwendigkeit dieses Eingriffs überzeugt werden. Gerade weil das Umweltbewußtsein gewachsen ist und heute mehr noch als damals um jeden Baum gekämpft wird, hätte bei der B 1 verstärkt um das Verständnis der Bürger geworben werden müssen. So hätte es sicher die Ratsvertreter ausgezeichnet, sich gestern morgen dem Bürgerzorn zu stellen. Einer von mehr als 80 Parlamentariern tat das — ein bißchen wenig.

Rat und Verwaltung sollten sich jetzt hüten, vom Druck der Straße zu sprechen, dem man aus grundsätzlichen Erwägungen nicht nachgeben dürfe. Sicher: Die Stadt steht unter Druck. Er könnte noch stärker werden, falls die Motorsägen erneut in Aktion treten. Da gilt es, mit Behutsamkeit zu reagieren. Und wohl auch, nach besseren Lösungen zu suchen.

**GUNTHER RATHKE**

## Landrat Pilgrim fand Nachfolger

Im Jahre 1837 rief der damalige für Dortmund zuständige preukische Landrat Pilgrim den s.g. Verschönerungsverein ins Leben. In „der Geschichte der freien Reichs- und Hansestadt Dortmund“ von Luise Winterfeld kann man dazu auf S. 166 lesen: „Die alten Wälle, Tore, Türme wurden als „häßliche Verkehrshindernisse“ beseitigt, das „schauerliche“ Wikstraßeentor und andere Monumentaldenkmäler pietätlos zerstört.“ Im Jahre 1980 hat Herr Pilgrim würdige

Nachfolger im Dortmunder Rathaus gefunden. Es ist schon erstaunlich, mit welcher Akribie diese Herren immer noch etwas finden, daß sich zersägen, bzw. restlos zerstören läßt. Gestern ein paar mittelalterliche Türme und Zinnen, heute eine beeindruckende Platanenallee. Bravo! In Dortmund werden Traditionen noch hochgehalten! Da darf man wohl fragen: wann wird der Westfalenpark asphaltiert, wann endlich weicht die Reinoldikirche einem Parkhaus?

**Horst Blume**  
Schillingstr. 25

Die Bäume auf der B 1 sind zum zentralen Thema Dortmunder Kommunalpolitik geworden. Ihren Akteuren schlägt eine Welle des Unmuts und der Empörung entgegen, weil sie versäumt haben, die Bürger von der Notwendigkeit einer demokratischen Entscheidung im Rat der Stadt zu überzeugen. Beschlüsse mitzuteilen, genügt heute nicht mehr. Die Betroffenen

## Unmut über die B 1-Baumaktion ist berechtigt

wollen umfassend unterrichtet sein, und begründet haben, warum etwas so und nicht anders geschieht. Das heißt, die gewählten Vertreter der Bürgerschaft werden künftig bei solchen Anlässen mehr mit ihren Wählern sprechen müssen, als dies bislang üblich war.

Wenn sich auf einer Veranstaltung, wie am Donnerstag, nur einer von 83 Ratsmitgliedern den Protestierenden stellt, ist das schlicht ungenügend. Die Kreuzung Ophoff auszubauen, wurde von allen Ratsvertretern beschlossen. Doch mit dem Beginn der Ausführung ihres Beschlusses verhalten sich die meisten von ihnen, einschließlich der Verwaltung, als ob sie ein schwaches Gedächtnis oder ein schlechtes Gewissen hätten. Damit wird das Feld der Argumentation der anderen Seite überlassen. Hier gibt es aufrichtig Besorgte, aber auch solche, die immer dagegen sind, ob es sich um den Abbau von Arbeitsplätzen, die Ansiedlung neuer Betriebe, die fehlende Verkehrssicherheit, oder den Ausbau einer Kreuzung handelt.

Wer fordert, daß den Bäumen grundsätzlich der Vorrang vor dem Verkehr eingeräumt werden muß, aber selbst mit seinem Auto zum täglichen Verkehrsknäuel beiträgt und nicht im Traum daran denkt, darauf zu verzichten, kann nicht erwarten, überzeugend zu wirken. Auch mit dem St.-Florians-Prinzip ist das komplexe Problem der Straßennetzplanung nicht zu lösen. Bleibt die Frage, ob im konkreten Fall mehr Bäume geopfert werden, als unbedingt erforderlich. Das Gegenteil überzeugend nachzuweisen, wäre eine der Aufgaben im Vorfeld des Baubeginns gewesen. Daß sie versäumt wurde, trägt zum Unbehagen auch jener bei, die durchaus einsehen, daß die heutige Verkehrssituation an der Kreuzung Ophoff keine Dauerlösung sein kann.

Ihr Protest ist in vollem Umfang berechtigt, so lange den Bürgern nicht klipp und klar mitgeteilt worden ist, wie viele Bäume wo gefällt werden, warum es keine andere Lösung gibt und was noch im Zuge des B 1-Ausbaus zu erwarten ist.

**Manfred Eckwert**

# Schlimmes Gemetzel nun auch in Dortmund

In Dortmund beginnt man mit dem Holocaust der wunderbaren Platanen-Allee (B1). Langenscheids Taschenwörterbuch übersetzt „holocaust“ = Brandopfer, Gemetzel. Das ist jetzt auch in Dortmund der Fall. Diese Allee war eine Augenweide für den Durchreisenden in jeder Jahreszeit. Nach dem Ausbau will die Stadt für Ersatz schaffen. Stellen Sie sich diesen kümmerlichen „Ersatz“ einmal vor! Man muß sich schämen, was für den „Fortschritt“ geopfert wird.

Was sollen wir tun? Ich weiß es nicht. Warum müssen wir unsere Umwelt so veramerikanisieren?

So viele alte Platanen werden dahingemetzelt. Aber der Holocaust ist geplant in Dortmund und wird ausgeführt. Ein schöner Anblick wird den Bewohnern der Stadt für immer verloren gehen. Für mich haben alte Bäume etwas, das unser Dasein erträglicher macht.

Hans Wedeking  
Schubertstr. 13  
4352 Herten

## Gesamtkonzept für B 1 fehlt

„Nachdem für das Baulos 9 (Kreuzung Ophoff) bereits ein Teil der unersetzbaren, stadtbildprägenden Allee gefallen ist, haben die Dortmunder Bürger einen Eindruck bekommen von dem, was mit dem geplanten Ausbau an Naturzerstörung auf sie zukommt“, schreibt ein Leser. Er meint weiter u. a.:

Der Bürgerprotest hat Oberbürgermeister Samtlebe zu einer Stellungnahme veranlaßt. Herr Samtlebe sagt unter anderem, daß es von ehrlichem Willen aller Beteiligten, eine optimale Lösung zu erreichen, zeugt, daß man den Mut gehabt hat, selbst gefaßte Beschlüsse wieder aufzuheben, wenn sie den veränderten Bedingungen oder neuen Gesichtspunkten nicht mehr entsprächen. Damit meint Herr Samtlebe den Mitte der 70er Jahre endgültig fallengelassenen Plan, eine Hochstraße zu bauen.

Auch jetzt müssen wieder „veränderte Bedingungen und neue Gesichtspunkte“ gesehen werden, denn man beginnt mit dem Ausbau der Kreuzung Ophoff, ohne ein Konzept zu haben, was mit dem Westfalendamm zwischen dem Baulos 9 und dem Nußbaumweg aus-

## Junge Leute wandern ab

Durch das Fällen der Bäume an der B1 wird eines der bekanntesten Merkmale Dortmunds abgeholt. Damit wird Dortmund ein Stück weiter zu dem grauen Klischee gemacht, das Auswärtige vom Ruhrpott haben. Die 49-Prozent-Wanderung sollte nächstes Jahr in „Asphalttour“ umbenannt und auf der B1 veranstaltet werden.

Schon jetzt überlegen sich viele junge Leute, ob sie nicht aus dem immer tristeren Dortmund in lebenswerte Städte abwandern sollen; wenn das so weiter geht, leben hier bald nur noch Alte wie in Berlin. Am 5. Oktober ist Wahl. Man darf gespannt sein, welche Quittung die Abholzer dann erhalten.

ULRICH SANDHOVEL  
Einigkeit 21

## Zynismus

Mit welchem Zynismus bei der Stadt Dortmund auf berechnete Einwände reagiert wird, zeigt folgender Vorfall: Als wir Herrn Duda am Telefon erklärten, daß ganz offensichtlich der Freitagnachmittag zu dieser „Aktion“ benutzt wurde, weil zu diesem Zeitpunkt keiner der Verantwortlichen mehr zu erreichen war, bestritt er dies mit dem Hinweis, daß am Freitagmittag im Gegensatz zu anderen Tagen weniger Straßenverkehr herrschen würde. In welcher Stadt lebt Herr Duda eigentlich? Über einen solchen Hinweis lachen doch nicht einmal mehr die Hühner.

SABINE BOMMERS  
Anlieger Rheinlanddamm/  
Märkische Straße

## Beispiel folgen

Als Teilnehmer an der Demonstration am Samstag freute uns besonders, daß neben der großen Gruppe der Anwohner und direkt Betroffenen auch der Bund deutscher Architekten (BDA) beteiligt war. Es wäre wünschenswert, wenn dem Beispiel der Architekten andere Gruppen folgen würden, die sich bei der Gestaltung der Umwelt von ihrer persönlichen Überzeugung der Werterhaltung und Wertbegründung, aber nicht von technischen oder wirtschaftlichen Gesichtspunkten leiten lassen.

Es stünde dem Rat gut an, sich die Freiheit zu neuer Umwelterkenntnis zu nehmen, daraus zu handeln und sich nicht zwanghaft an vier Jahre alte Beschlüsse zu klammern.

FRAUKE KOLSCH  
Colonistr. 36

## DüBoDo klüger

Warum überhaupt so ein aufwendiger Umbau? Wäre es nicht klüger, den Durchgangsverkehr nicht über die B1 und durch die ganze Stadt zu führen, sondern um die Stadt zu leiten, z.B. durch die umstrittene DüBoDo, die in Dortmund plötzlich endet und keinen Anschluß an die Kasseler Autobahn findet? Welche Stadt läßt noch zu, daß der gesamte Verkehr quer durch die Stadt gezogen wird?

JAN HAJEK  
Am Hedreisch 5

## Angst wächst

Nach dem Kahlschlag an der B1 wachsen in der Bevölkerung des Dortmunder Nordens wieder die Befürchtungen, daß nun auch bald die Bäume auf der Mallinckrodtstraße zwischen Münsterstraße und Bornstraße im Zuge des Ausbaus der OW IIIa, der sogenannten Hafenschnellstraße, abgeholt werden.

Zwar beteuern die hiesigen Politiker stets, daß sie sich gegen eine Abholaktion energisch zur Wehr setzen würden. Doch so recht vermag ihnen niemand Glauben zu schenken. Denn dem Mieterrat Nord II liegt ein Schreiben des Planungsamtes an eine Anwohnerin der Mallinckrodtstraße vor, in dem von einem „vierspürigen Ausbau zu einer Hauptverkehrsstraße mit Mitteltrennstreifen“ die Rede ist.

„Durch diese Veränderungen des Querschnittes und der dadurch bedingten Reduzierung des Mitteltrennstreifens kann der heutige Baumbestand leider nicht erhalten bleiben“, kündigt man weiterhin freimütig an.

ROLF BRANDT  
Mieterrat Nord II  
Heiligengartenstr. 27

## Tränen um Bäume

Ich habe geweint, als ich heute den Rheinlanddamm sah. Haben denn die Planer nicht an die Menschen gedacht? Wir benötigen die Bäume zum Leben. Als waschechte Dortmunderin war ich erschüttert. Ich nehme an, daß die „Planer“ wohl alle Eigentum mit Garten haben.

CHRISTEL MORGENSTERN  
Hasenroth 8

LUTZ MÜLLER  
HAMELMANN

# Unglaubliches Geschehen

Die Arbeitsgemeinschaft der Jungsozialisten im SPD Ortsverein Lütgendortmund I hat mit tiefem Entsetzen und großer Abscheu von der Nacht und Nebel Baumfällaktion bei Ophoff erfahren. Wir halten es für unverantwortlich, diese Allee, die für die Lebensqualität der Anwohner unbedingt notwendig sind, rigoros zu beseitigen. Unverständlich wird es auch dadurch, daß noch vor Monaten diskutiert wur-

de, diese Alleen unter Naturschutz zu stellen. Gerade die Stadt, die sich noch vor kurzer Zeit eine bombastische Baumsatzung gab und Tausende von Aufklebern mit dem Aufdruck „Dortmunder schützen ihre Bäume“ verteilte, schaffte es nicht, eine Planung durchzuführen, um die einzige Allee dieser Art in der Bundesrepublik zu erhalten. Wir fordern alle politischen Verantwortlichen auf,

nicht noch weitere Bäume fallen zu lassen. Weiterhin fordern wir alle politisch Verantwortlichen auf, zu diesen unglaublichen Geschehnissen Stellung zu nehmen und klar darzustellen, welche Verantwortlichen in der Verwaltung solche Maßnahmen über die Köpfe der Bürger entscheiden.  
**Arbeitsgemeinschaft der Jungsozialisten Lütgendortmund I**

## Finanzamt fördert durch Kilometergeldzahlung für Anfahrten zur Arbeit Verkehrschaos auf B 1

**Zum Thema: Ausbau Kreuzung Ophoff**  
Zu Recht wird die Forderung erhoben, an der B1 – Allee keine weiteren Bäume mehr zu fällen. Dabei darf aber nicht darüber hinweggespielt werden, daß der gegenwärtige Zustand, die täglichen Stauungen auf der B1 mit der Folge der Luftverpestung durch Abgase unerträglich ist und den Bewohnern der angrenzenden

Gebiete nicht mehr zugemutet werden kann. Die Verkehrsbeanspruchung wäre viel geringer, wenn es der Mehrheit der Erwerbstätigen möglich wäre, in der näheren Umgebung ihrer Wohnung zu arbeiten. Deshalb ist zur Herstellung dieses „Idealzustandes“ der Umzugswille durch Wohnungstauschstellen der Gemeinde und durch großzügige Umzugsprä-

mien zu fördern. Die notwendigen Mittel können aus Einsparungen bei der Kilometergeldpauschale aufgebracht werden. Solange stattdessen die Fahrt zur Arbeitsstätte mit dem privaten PKW steuerlich absetzbar ist, wird sich an dem morgendlichen und abendlichen Verkehrschaos an der B1 nichts ändern.  
**Hans-Jörg Frey, Chemnitzer Straße 13**

## Die Verantwortlichen rufen jetzt „Haltet den Dieb!“

Angesichts der Äußerungen der im Rat der Stadt vertretenen Parteien zum Abholzen der Platanen weiß ich nicht, was ich mehr bewundern soll: deren Dreistigkeit oder deren Einfalt. Dreistigkeit, weil es doch Tatsache ist und bleibt, daß die Beschlüsse, die zum Abholzen geführt haben, von allen Parteien gemeinsam gefaßt worden sind. Jetzt über Formfehler, neue Gesichtspunkte, Schaden für das Stadtbild, usw. usw., zu jammern ist wie der er-

tappte Einbrecher, der „Haltet den Dieb“ schreit. Einfalt, weil dem Bürger eine so dumme und feige Ausrede wie „die böse Verwaltung“ zugemutet wird. Diese „Kompetenz-Schiebereien“ sind doch lediglich Versuche, einerseits die eigene Verantwortung zu kaschieren und andererseits die aufgebrachtten Bürger bis zur nächsten Wahl ruhig zu halten. Wir sind aber für derartige Mätzchen nicht dumm genug!  
**PETER SIEMON AM TALENBERG 53**

## Wieso empören sich die Politiker? – Sie hätten es verhindern können

Als „Nicht-Dortmunderin“ habe ich am Montag entsetzt den Kahlschlag „der Axt im Walde“, an der B 1 gesehen. Ich finde es äußerst bedauerlich, daß eine Stadt wie Dortmund sich zu solcher Handlung entschließen konnte. Wer als Ortsfremder an Dortmund denkt, denkt durchaus nicht nur an den Westfalenpark oder Westenhellweg, sondern auch an die herrliche Baumallee durch Dortmund. Für viele Auswärtige ein gleichrangiges Wahrzeichen dieser Stadt. Ich finde, der Verkehr fließt schnell genug durch diese Stadt und zu Hauptverkehrszeiten, die in der Regel recht kurz sind, fällt das Warten beim Anblick dieser Bäume nicht so schwer. Der Zug, daß das Auto gegenüber dem Lebewesen Vorrang hat, ist doch nun wirklich

schon lange abgefahren! Zum Wert der Bäume brauche ich mich nicht äußern, da das mit Sicherheit viele Kompetente Fachleute tun werden. Bekommt Dortmund jetzt auch so eine anschauliche, fortschrittliche B 1 wie Essen? Und bis jetzt hat man bei Ihnen nur die Platanen gefällt! Was mich allerdings noch stärker erstaunt, ist die Empörung der Politiker! Haben Sie nicht in zuständigen Ausschüssen wie Planungsausschuß usw. beschlossen? Oder waren Sie fachlich gar nicht in der Lage zu beurteilen, was Sie beschließen? Gut, daß es eine Verwaltung gibt, hinter der man sich verstecken kann. Die ist notfalls immer Schuld.  
**Angelika Hinz Hasenwinkel 32 5760 Arnberg 2**

## Trauriger Ruhm: Eine Stadt der vielen „Unvollendeten“

Eine Entscheidung muß getroffen werden! Sicherlich gibt es keine Entschuldigung dafür, daß in einer Nacht- und Nebelaktion an der B 1 fünfzigjährige Platanen einfach abgeholzt werden. Verständlich ist, daß der Bürgerprotest haushohe Wellen schlägt. Die Ursachen dafür dürfen aber auch nicht außer acht gelassen werden. Kann doch Dortmund den traurigen Ruhm für sich in Anspruch nehmen, die Stadt der „Unvollendeten“ zu sein: Für Emscherschnellweg und DüBoDo: An der Stadtgrenze von Dortmund ist Schluß. Brackeler Str.: An der Rüschebrink Str. ist Schluß. Hannöversche Str.: An der Flughafenstr. ist Schluß. B 1: Drei Kreuzungen, Ophoff-Voßkuhle, Semerteichstr. und Nußbaumweg. Es gibt also auf dem Territorium

unserer Stadt keine durchgehende Ost-West-Straße. Alle anderen Ruhrgebietsstädte Bochum, Essen, Mühlheim, Oberhausen und Duisburg haben den Ruhr-schnellweg (B 1) seit Jahren kreuzungsfrei. Dieser Tatbestand geht in vielerlei Hinsicht zu Lasten der Dortmunder Bevölkerung. Einen Teil kostet dieser Zustand Zeit und Geld, den anderen, insbesondere den Bürgern der dichtbesiedelten Kreuzung Ophoff, die Gesundheit durch die Abgase der vor diesem Knoten nicht selten bis zu 30 Minuten mit laufendem Motor wartenden Fahrzeuge. Bei allem Respekt vor dem Bürgerprotest muß endlich eine schnelle Lösung im Interesse aller gefunden werden.  
**Konrad Schmidt Luisenstr. 24**

# Das erste Gespräch

7. August 1980

Im Stadthaus findet ein Gespräch statt.

Daran beteiligt sind der Oberbürgermeister, Vertreter der Ratsfraktion, der Bezirksvertretung Innenstadt-Ost, der Anlieger, des Bundes Deutscher Architekten, der Naturschutzorganisationen, dem Oberstadtdirektor und Mitarbeitern der Verwaltung der Stadt Dortmund.

Gleichzeitig tagt der Beirat bei der höheren Landschaftsbehörde.

Seite 44

Ansprache von Prof. Dr. Lob, Sprecher "Pro Grün".

Seite 47

Ansprache von Dipl.-Ing. Norbert Wörner, Vorsitzender  
BDA-Dortmund

Seite 49

Ansprache von Prof. Dr. Gorki, Vorsitzender des Beirates  
bei der unteren Landschaftsbehörde.

Seite 51

Gesprächsergebnis

Seite 52

Bericht der Westfälischen Rundschau vom 8.8.1980

Seite 53

Dortmunder Bekanntmachungen vom 15.8.1980

Seite 54

Beschluss des Beirates der höheren Landschaftsbehörde.

Prof. Dr. Lob: Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Samtlebe, werte Vertreter des Rates und der Verwaltung dieser Stadt, liebe Mitbürger der verschiedenen Bürgergruppen und Umweltschutzverbände.

Unmittelbar nach meiner Rückkehr aus dem Urlaub - und es ging ja vielen von uns so - erfuhr ich zunächst durch einen Anruf von einer Zeitungsredaktion hier in Dortmund, daß die ersten Bäume im Zuge des Ausbaus der Kreuzung Ophoff nun am Wochenende gefallen sind. Ich wurde dann sofort gefragt, wo bleibt ihr von Pro Grün. Man fragte nach unseren Protesten. Die Bürger, so hieß es, sprechen von einer Nacht- und Nebelaktion. Sie haben das erwähnt. Meine erste Antwort darauf war, es handelt sich um eine völlig legale Maßnahme nach einem abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren. Wir, die wir in den Gremien mitarbeiten, in den Landschaftsbeiräten, wußten, daß die Bäume fallen würden. Doch dann begann sich hier in Dortmund etwas abzuspielen, meine Damen und Herren, daß ich hier noch nicht erlebt habe. In unserer Pro-Grün-Zentrale in Bochum-Wattenscheid, und Herr Schweiks kann es bezeugen, er sitzt neben mir, kamen Anrufe von Paderborn bis Duisburg an. Fernseh- und Rundfunkredakteure riefen bei mir an. Ab Dienstag meldeten sich ganze Bürogruppen bei uns privat am Telefon und forderten uns auf zu Aktionen. Bekannt ist ja etwa das Fernmeldeamt 2, das sich bei uns meldete. Ärzte fragten an, wie sie uns helfen könnten. Einige ältere Mitbürger waren geradezu kopflos vor Zorn und haben fast geweint am Telefon. Jugendgruppen hatten sich spontan getroffen und wollten etwas unternehmen. Bis Donnerstagabend letzter Woche werden sicherlich ohne Übertreibung an die 100 Anrufe bei uns privat eingetroffen sein. Unsere Familie war ein bißchen am Rand der Belastungsfähigkeit. Die Anrufe kamen bis nachts 22 Uhr und manche auch noch danach. Nun konnte ich keinen mehr abspeisen mit dem Hinweis, es sei alles legal, und wir hätten ja davon gewußt. Im Grunde wie jeder Bürger, wie Sie ja auch betonen, der die Presse regelmäßig verfolgt. Man wurde am Telefon sogar zum Teil böse auf uns und schimpfte uns aus: "Wenn ihr das alles gewußt habt, warum habt ihr nichts getan". Unsere Hinweise, etwa auf die Bürgerinitiative B 1 zum Schutze der B 1 und ihrer Arbeit in der Presse oder auch etwa auf die Bemühungen der Schutzstelle im Landschaftsbeirat der Stadt Dortmund, das alles vermochte die Bürger keineswegs zu beruhigen. Es mag daran sein - ein bißchen Selbstbekenntnis -, daß wir von Pro Grün, die wir mitarbeiten in den Beiräten - nicht beim Regierungspräsidenten Arnsberg -, daß wir schon fast ein bißchen etabliert sind als Bürgerinitiative und daß die Einsicht, die wir ja auch gewonnen haben, in die Schwierigkeit von Planungsabläufen, die langen zeitlichen Vorgaben, uns ein bißchen den Schwung genommen hat. Auf jeden Fall trat der kuriose Fall ein, daß wir, eine Bürgerinitiative, flott gemacht wurden von den Bürgern. Wir wurden also aufgefordert und haben das auch schließlich getan, uns an die Spitze dieses Protestes zu stellen und ihn zu organisieren, ihn zu kanalisieren. Wir haben es nicht zuletzt getan mit der Überzeugung, daß wir diesen Protest nicht Gruppen überlassen wollen, die aus dem Fall dieser Allee ihr politisches Süppchen kochen wollen. Wir haben es getan, weil wir glauben, daß wir insgesamt wohl einen recht guten Rückhalt in der Bürgerschaft haben, und dies wollen wir deutlich machen. Wir sind keine Schreihäse, kein isoliertes Grüppchen, keine Öko-Zelle, keine Allesverneiner. Hier sind eine ganze Reihe durchaus seriöser Bürger dieser Stadt, die den Erhalt dieser Allee wollen. Wir haben dann diesen Protest mitgetragen, in der Hoffnung, daß es uns nunmehr gelingen mag, mit diesem dokumentierten Bürgerwillen, den politischen Kräften, Ihnen von den Ratsfraktionen, kanalisiert deutlich zu machen, daß es auch in Dortmund, und der Oberbürgermeister hat es schon erwähnt, ein breites Umweltbewußtsein gibt, das ständig wächst, und an dem man nun nicht mehr vorbeihandeln kann. Am vergangenen

Samstag sind mit uns nahezu 2.000 Bürger von der B 1, vom Tatort, in die Innenstadt marschiert. Die Polizei sprach von 1.500. Es war im Verlauf der Demonstration verschieden, mal waren es weniger, dann sehr viel mehr. Wer das miterlebt hat, meine Damen und Herren, hier in Dortmund, der wird zugeben, daß die große Mehrzahl der mitmarschierenden Bürger nicht organisierte, ganz normale Dortmunder war, die wirklich empört waren. Ich glaube, dies war die größte Umweltschutzdemonstration, die Dortmund bisher erlebt hat. Wir haben bis heute knapp 6.500 oder 7.000 Unterschriften zur Hand. Wir werden wohl bis zur nächsten Woche 10.000 bekommen. Hunderte von Listen sind unterwegs. Neue werden täglich angefordert. Nun kann man viel diskutieren über Basisdemokratie. Sie haben ein Mandat. Sie sind gewählt worden. Trotzdem sollte man diese Zahlen nicht unter den Tisch fegen. Dies sind ganz beachtliche Zahlen. Ich meine, diese Zahl dokumentiert doch deutlich einen Bevölkerungswillen zur Erhaltung dieser Allee, an dem man nicht vorbeigehen kann. Wenn wir heute in dieser Stadt eine Abstimmung machen würden mit der Frage für oder gegen den Erhalt der Allee - auch ab Ophoff nach Osten - so bin ich sicher, daß eine wirklich große Mehrheit der Bürger eindeutig für den Schutz dieser Allee eintreten würde. Das wird von Ihnen wohl auch nicht bestritten, hier in diesem Saale. Weil wir von dieser Tatsache doch recht deutlich ausgehen müssen, müssen Sie ein Faktum nun zur Kenntnis nehmen: Was immer Sie auch weiterhin planen, welche Argumente Sie auch immer rein fachlich-technisch vorbringen werden, die Bürger dieser Stadt wollen keinen weiteren Kahlschlag an dieser Allee ab Ophoff nach Osten. Dies ist eine so deutliche kommunalpolitische Vorgabe - wie ich meine - für Sie, nach der Sie tatsächlich Ihre Arbeit ausrichten müssen. Es geht hier - und das ist deutlich geworden - um den Primat des umweltpolitischen Willens dieser Bevölkerung vor der verkehrstechnischen Perfektion. Sie werden daran in Ihren Wahlgebieten in jedem weiteren Wahlkampf erinnert werden. Nun hoffe ich, daß Sie merken, daß ich hier nicht hetzen und nicht polemisch werden will, und ich bitte Sie alle sehr ernsthaft, unsere heutige Zusammenkunft nicht als irgendwelche Beruhigungs- oder Ablenkungspille zu interpretieren, um nachher irgendwie weiterzumachen. Ihren Worten glaubend, kann ich das wohl gut annehmen. Es wäre ein großer Fehler Ihrerseits. Noch versuchen auch gerade wir von Pro Grün mäßigend zu wirken. Aber es gibt bereits Gruppen, die das Wort "Brockdorf" in den Mund nehmen. Jetzt weiche ich vom Konzept ab. Ich habe bereits eine Reihe von Anrufen bekommen, wieder privat zu Hause. Gruppen, die mir ihre Namen zum Teil gar nicht nennen, die einiges vorbereiten in Richtung "Klein-Brockdorf". Ich möchte dazu sagen, daß wir Dortmunder uns das Heft nicht aus der Hand nehmen lassen sollen. Es darf nicht dahin kommen, daß irgendwelche Leute herangekarrt werden, hier "Klein-Brockdorf" inzenieren und damit diese Stadt möglicherweise in die überregionale Presse bringen mit einem Image: Die blöden Dortmunder holzen ihre letzte Allee ab. Ich finde, wir sollten es nicht dazu kommen lassen, sondern wir sollten untereinander weiter vernünftig miteinander sprechen und den Bürgerwillen dabei berücksichtigen, und dies ist ganz wichtig bei den entscheidenden politischen Vorgaben für die nächsten Kreuzungsbauwerke auf der B 1. Nun zur Sache selbst. Vielleicht kann gleich ein Fachmann aus unserer Gruppe etwas dazu sagen, Herr Dr. Boeddinghaus. Das Problem B 1 ist nicht neu, Sie haben das ja ausführlich erläutert in Ihrer Darstellung. Wir übersehen nicht, daß sehr viele hochqualifizierte Fachleute sich sicherlich jahrelang ihre Gedanken darüber gemacht haben. Sie haben die Hochstraßendiskussion erwähnt. Auch die Politiker dieser Stadt haben viel darüber nachgedacht, Schlimmes ist verhindert worden mit der Hochstraßenplanung. Wir finden Ihre Aussage treffend. Wir denken alle um. Wir ändern ständig unser Umweltbewußtsein, und deswegen ist es unsinnig, einen von uns oder von Ihnen zu verkätzen, weil er früher einmal anders gedacht hat. Vielleicht als verkehrspolitischer Laie, ich bin kein Verkehrsplaner, nur einige ganz naive Fragen, die wir hier nicht beantworten sollen, die vielleicht aber irgendwann später im weiteren Verlauf bedacht werden können. Im Gespräch mit Ihnen,

Herr Samtlebe, sagten Sie, der reine Durchgangsverkehr liege unter 20 %. Gibt es eigentlich, an die Planer gefragt, eine genaue Analyse des zeitlichen Ablaufs und räumlichen Verhaltens des Durchgangs-, Ziel-, Quell- und innerstädtischen Verkehrs? Diese vier Kategorien müßte man überhaupt unterscheiden. Ist man sich wirklich sicher, mit dem Ausbau bei Ophoff das Ziel zu erreichen, denn es sind ja weiterhin Ampelanlagen auf der Ebene vorgesehen. Ich frage also nochmal nach exakten Grundlagenuntersuchungen und verkehrlichen Grundlagenuntersuchungen. Und wenn es diese gibt, bitten wir Sie, uns in diese auch vielleicht einmal Einsicht nehmen zu lassen. Ist die 3-km-Lösung, die lange Tunnellösung, die Sie ansprachen, wirklich ernsthaft geprüft worden, und wird sie ernsthaft geprüft. Sie haben das heute schon beantwortet. Kann man nicht in Dortmund - und das ist eine subjektive Erfahrung - auch Anschlußkreuze bauen, etwa später bei der Semerteichstraße und dem Nußbaumweg. Anschlußkreuze, die, ich fahre viel durch Essen/Bochum, kürzere Rampen haben. Können wir nicht stärkere Steigungen in Kauf nehmen und kürzere Rampen haben. Ist es nicht vielleicht möglich, bei solchen sparsam ausgeführten Kreuzungsbauwerken dazwischen tatsächlich große Teile der Allee geschlossen zu erhalten. Kann man nicht endlich, wir sprachen darüber, die zahllosen großen Lücken, die es auch im Westteil der Allee gibt, endlich wieder schließen.

Unter dem Gesichtspunkt des massiven Bürgerwillens, meine ich, sei es nicht zu spät, vielleicht doch eine Denkpause einzulegen, um einiges aufzurollen und zu überdenken. Ich meine, lieber Verzögerungen und jetzt ein schlimmes Wort : und einige Millionen in den Sand gesetzt, als für immer eine einzigartig, stadtbildprägende Allee, wie diese hier, in ein 08/15-Schnellstraßenbetonkleid umzuwandeln. Die durch den Krieg schwer geschundene und ihrer historischen Elemente weitgehend beraubte Stadt Dortmund, finde ich, darf nicht leichtfertig auf eine ihrer wenigen großen Charakteristika verzichten. Wenn Sie als Politiker wirklich den Schutz dieser Allee wollen, dann wird es durch die Techniker möglich sein, einen Weg zu finden. Dazu müssen Sie die Planer politisch zwingen. Ihre freundliche Einladung an uns, Herr Oberbürgermeister, scheint mir ein Zeichen zu sein, vielleicht auch einen neuen Ansatzpunkt zum Umdenken zu finden. Vielleicht auch im Hinblick auf uns und unsere Aktivitäten für die Fähigkeit dieses Systems, auf dessen Boden wir ja alle hier stehen, welcher Gruppe wir auch angehören mögen, auch zwischen den Wahlzeiten beweglich zu bleiben und den Bürgerwillen nicht zu überhören. Gemeinsam umzudenken - und das ist an die Parteien gerichtet - und sich dem deutlichen Bürgerwillen auch zwischen den Wahlzeiten zu stellen, ist kein Umfallen der Fraktionen dieses Rates. Umdenken ist ein Bewußtseinsweiterungsprozeß im Umweltgeschehen. Vielen Dank.

Herr Wörner: Der bisherige Verlauf des Gesprächs hat mich veranlaßt, mein Manuskript etwas zu verlassen. Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, verehrte Vertreter des Rates und der Verwaltung, liebe Kollegen, liebe Mitbürger, die große Resonanz in der Bevölkerung nach der Baumfällaktion an der Kreuzung Ophoff machte uns Fachleute betroffen. Diese unerwartet starke Reaktion des Bürgers hat uns wachgerüttelt

und gab uns das Mandat, das Wort zu ergreifen. Politische Aussagen stehen im Raum, so z. B. nach der erfolgreichen Landtagswahl von Ministerpräsident Rau, daß er beitragen wolle, die Städte lebenswerter und schöner zu machen. Solche Äußerungen haben in der Bevölkerung verstärkt eine Erwartungshaltung geweckt. Sie ist sensibilisiert. Da die technische Kompliziertheit der Einzelmaßnahmen vom Bürger nicht mehr überschaut werden kann, sind wir Fachleute besonders verpflichtet, dazu Stellung zu nehmen, ganz besonders zu der Situation vom 25. Juli 1980. Wir müssen feststellen, daß die notwendige Aufklärungsarbeit nicht genügend geleistet wurde oder besser gesagt: Die mühsame Überzeugungsarbeit hinsichtlich der Notwendigkeit von Maßnahmen vor dem Baumfällen wurde versäumt. Der Bund Deutscher Architekten hat in seinen Satzungen jedes Mitglied verpflichtet, sich für die Qualität des Planens und Bauens in Verantwortung gegenüber der Gesellschaft einzusetzen. Der Bund Deutscher Architekten versteht sich als Ort der kritischen Auseinandersetzung in allen Bereichen des Planens und Bauens und fördert die Diskussion in der Öffentlichkeit. Schon allein aus diesen Grundsätzen heraus sowie wegen der Erwartung der Dortmunder Bevölkerung, daß die verkündeten neuen Grundsätze eine verstärkte Gewichtung erfahren, können wir jederzeit das Wort ergreifen. Auch zwei Minuten nach zwölf und gerade deswegen besonders, weil hier in dieser Stadt versucht wurde, dies in Frage zu stellen. Im Bund Deutscher Architekten hat ein Generationswechsel, ein Prozeß des Umdenkens, stattgefunden, und unsere Zielsetzungen wurden in diesem Frühjahr neu gewichtet. Deswegen hat der Bund Deutscher Architekten Dortmund auch den Antrag auf Naturschutz für die B 1-Allee in diesem Frühjahr mit unterstützt, in der Hoffnung, einen totalen Kahlschlag zu verhindern. Und zwar kurz vor zwölf. Der Bund Deutscher Architekten hat sich, und das kann ich hier in aller Offenheit sagen, bundesweit dafür ausgesprochen, seine Bemühungen im politischen Raum zu verstärken und wenn nötig, unbequem aufzufallen. Die Schwierigkeit so verstandener Öffentlichkeitsarbeit liegt darin, daß ihr Erfolg kein direkter ist. Die politische Willensbildung zu beeinflussen, braucht Zeit und Geduld von Fall zu Fall. Wie hier beim Baumfall Ophoff auch schlichte Frechheit. Im Gegensatz zu vielen Gruppen, die jede Gelegenheit als Werbung für die eigene Sache nutzen, ist der Bund Deutscher Architekten umso mehr zur qualifizierten inhaltlichen Argumentation verpflichtet. Innerhalb des Bundes Deutscher Architekten Dortmund haben in den letzten Tagen intensive Arbeits- und Planungsgespräche stattgefunden. Es zeichnet sich schon jetzt eine Lösung ab, bei welcher die Mehrzahl der östlich bei der Kreuzung Ophoff zu fallenden Bäume zu retten ist. Es stellt sich heute heraus, daß hier bei der Ophoffkreuzung der Erhalt der Allee als städtebauliches, wichtiges Element nicht den Vorrang als Planungsvorgabe hatte. Das hat unseren Ehrgeiz geweckt, unter Beibehaltung der vorgegebenen Konzeption des Kreuzungsbauwerks verschiedene Details so zu verifizieren, um später den Charakter der Allee im Bereich des jetzigen Kahlschlags wiederherzustellen. Wir stellen mit aller Fachkompetenz fest, daß bei genauerer Detailanalyse selbst, dies in der bisherigen Planung nicht genügend berücksichtigt war. Wir sehen auch noch fünf Minuten nach Zwölf die Chance, unter Hinzuziehung von Verkehrs- und Landschaftsplanung unsere Lösungsvorschläge zu realisieren. Wir sagen hier noch einmal, der Großteil der Bäume, die jetzt einen Trauerflor tragen, können gerettet werden. Wenn Sie uns, Politiker und Verwaltung, die notwendige Zeit dafür einräumen, könnten wir den Großteil der Trauerflöre wieder abknüpfen. Im Hinblick auf die Gesamtkonzeption der B 1 ist die Ophoffkreuzung ein Detail, wenn auch ein sehr wichtiges. Deswegen halten wir es für besonders bedauerlich, daß ohne die erarbeitete Gesamtkonzeption für die B 1 mit der Realisierung dieses Bauwerks be-

gonnen wird. Ich kenne keinen Architekten oder Planer, ob gut oder schlecht, welcher mit dem Bau einer Haustüre beginnt, ohne vorher zu wissen, wie das ganze Haus werden soll. Wir fordern die Verwaltung auf, die Gesamtkonzeption für die B 1 so schnell wie nur möglich zu erarbeiten. Unser ganzes Fachwissen bieten wir dazu an. Ein fachlicher Dialog in Form z. B. eines Architektenbeirates bietet sich hier an. Es gilt, die Grundsätze zu verwirklichen, welche im Stadtentwicklungsprogramm Dortmund 1990 vom Rat der Stadt Dortmund 1977 verabschiedet wurden. Hier finden wir die Aussage, daß vorgeschlagene Maßnahmen wirksam mit anderen Bedürfnissen, insbesondere Wohnen, Wirtschaftsfreiraum und - das betonen wir ganz besonders - mit der Maßstäblichkeit der Stadtstruktur abzuwägen sind. Der dienenden, auch dies betonen wir besonders, Funktion des Verkehrs entsprechend. Natürlich hat die Stadtverwaltung, das ist ja kein Vorwurf, alle diese Forderungen gewissenhaft abgewogen. Nur wurde die Priorität der Allee nicht erkannt. Der immense Protest der Bevölkerung ist ein Plädoyer für diese Priorität. Dafür wollen wir Fachleute, die wir in den letzten Jahren das Umdenken lernen mußten, uns einsetzen. Ein Indiz für die Wandlung des Bewußtseins erkennen wir allein schon daran, daß die vielzitierte Dortmunder Baumsatzung nach und nicht vor dem Beschluß der Ophoffkreuzung erlassen wurde. Wir haben neue Lösungsansätze angedeutet, an denen wir weiterarbeiten werden. Dabei werden wir nicht - und das betone ich auch besonders - blindlings um jeden Baum kämpfen. Das gebietet uns schon die Sachkompetenz. Der gute Wille der Stadt Dortmund, das haben wir heute gehört, zu den neu entdeckten Prioritäten, wird sich daran zeigen, wie schnell die Lücken in der jahrelang vernachlässigten Allee durch Neuanpflanzungen geschlossen werden. Beim Bund Deutscher Architekten Dortmund häufen sich die Anfragen besorgter Fachkollegen weit über das Land Nordrhein-Westfalen hinaus. Das Interesse an dieser Straße, an dieser Stadt, ist groß. Die historische Entwicklung Dortmunds im 20. Jahrhundert ist hier überzeugend ablesbar. Denn Dortmund, das habe ich schon öfter gesagt, liegt nicht, wie viele andere Städte, an einem Fluß, sondern an einer Allee. Wir wollen verhindern, verzeihen Sie mir, daß ich jetzt etwas burschikos und humorvoll ende, daß für kommende Generationen das geflügelte Wort entsteht, Dortmund hätte seine Allee im Jahre 1980 "geophoffert". In Anbetracht der bereits gefällten Platanen schließe ich mit einem dieser Tage von einem Freund zugetragenen Zitat von Heinrich Heine. Er hat nämlich in einem anderen Zusammenhang gesagt: Es ist noch nicht alles tot, was in Westfalen begraben liegt.

Herr Prof. Dr. Gorki: Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren, lassen Sie mich zunächst mit etwas ganz Persönlichem beginnen, ähnlich wie Herr Lob. Mit dem Protest gegen die Abholzungsaktion auf der B 1 westlich der Ophoffkreuzung wurde ich in der Nacht vom 2. zum 3. August bei meiner Rückkehr aus dem Urlaub unversehens konfrontiert. Der Taxifahrer vom Hauptbahnhof sah auf meinem Koffer den Aufkleber "Wir Dortmunder schützen unsere Bäume" und reagierte prompt: "Die sind ab". Von dem erbosten Mann erhielt ich eine erste Darstellung des Geschehenen. Überraschend daran war für mich nicht der Beginn der Baumbeseitigung, das war für die Ferienzeit ja wohl zu erwarten gewesen, sondern die Empörung eines schlichten Bürgers, die sich in drastischen Formulierungen Luft machte. Wieder daheim machte ich mich über die Zeitungen der letzten 8 Tage her und war stark beeindruckt von der Welle einmütigen Protestes, die in Berichten und Leserbriefen sichtbar wurde. Die Frage drängte sich mir auf, kann diese einhellige Ablehnung der begonnenen Baumaßnahme denn ganz ohne Ergebnis bleiben. Ich fand auch Ihre Einladung, Herr Oberbürgermeister, zum Gespräch für heute nachmittag. Das Gesprächsthema "Weiteres Vorgehen auf der B 1" ließ mich ein wenig Hoffnung schöpfen. Denn bei einer so kurzfristig angesetzten Erörterung konnten mit weiterem Vorgehen kaum irgendwelche in fernerer Zukunft liegenden Maßnahmen gemeint sein, sondern sinnvoller Weise vorrangig das weitere Vorgehen von jetzt an. Also von einem Zeitpunkt an, zu dem östlich der Ophoffkreuzung noch kein Baum gefällt worden ist. Nun habe ich gestern die Presseerklärung gelesen, in der Sie sich zum Ratsbeschluß Kreuzung Ophoff bekennen. Ich bin dennoch heute hier erschienen unter der Voraussetzung, daß auch, und zwar zunächst, über die Kreuzung Ophoff diskutiert wird. Ich bin Ihnen dankbar, daß das geschehen kann. Demgemäß gebe ich als Vorsitzender des Beirats bei der Unteren Landschaftsbehörde Dortmund folgende Erklärung zur gegenwärtigen Situation ab. Ich füge hinzu, das tue ich zunächst im Alleingang, denn infolge der kurzen Frist, mit der das heutige Gespräch angesetzt worden ist, konnte ich diese Erklärung nicht mit meinen Beiratskollegen abstimmen. Aber die Erklärung wird dem Beirat vor seiner nächsten Sitzung zugestellt werden, so daß er in seiner nächsten Sitzung am 21. dieses Monats darüber befinden kann. In seiner Sitzung am 11. Juni 1980 hat der Beirat erklärt, die Allee auf der B 1 in Dortmund könne in ihrer stadtlandschaftsprägenden Bedeutung gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Ihre Erhaltung, in vollem Umfang, sei dringendes Gebot. In einer knappen Charakterisierung des Wertes dieser Allee wurde dabei auf ihren Rang als gestalterisches Element im Gefüge der Stadt abgehoben. Ich erinnere daran, daß im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans in der Dortmunder Stadtverwaltung ein Arbeitskreis Stadtgestaltung gebildet worden ist, und es verdient festgehalten zu werden, daß der Beirat mit seiner Beurteilung der B 1-Allee sich von stadtplanerisch durchaus zeitgerechten Kriterien hat leiten lassen. Der Beirat, voran sein Vorsitzender, war allerdings in der Sitzung am 11. Juni inkonsequent und zwar insofern, als er lediglich forderte, künftig gegenüber rein verkehrstechnischen Lösungen Alternativen zu entwickeln, in denen die geschützte Allee ein maßgeblicher Faktor ist. Jedoch in Bezug auf das Baulos 9 die geplante Vernichtung etwa eines 1 km langen Alleeabschnittes, wenn auch mißmutig, zur Kenntnis nahm. Diese Haltung mangelnder Aktivität, derer ich mich jetzt angesichts des engagierten Protestes so vieler Bürger schäme, liegt einerseits daran, daß bislang zwischen Verwaltung und Beirat ein außerordentlich vertrauensvolles Verhältnis, eine Zusammenarbeit, bestand, und daß wir nie den Eindruck hatten, von der Verwaltung übergangen oder zur Seite gestellt zu werden. Zum Teil aber ist diese mangelnde Aktivität in jener Sitzung auch dadurch zu erklären, daß dem Beirat die Planung für die Ophoffkreuzung erst an diesem 11. Juni 1980 als Ergebnis eines einwandfrei zustande gekommenen und definitiv abgeschlossenen Verfahrens vorgestellt wurde, an dem nichts mehr zu ändern sei. Ob die Planung wirklich völlig einwand-

frei durchgeführt worden ist, daß muß indessen angezweifelt werden. Zwar ist es nicht meine Sache zu entscheiden, ob es einwandfrei war, daß die sehr moderate Stellungnahme der Unteren Landschaftsbehörde keinen Eingang ins Verfahren fand, auf Amtsleitererebene abgewiesen wurde. Aber in meine Zuständigkeit fällt die Feststellung, daß es zweifellos nicht einwandfrei war, den Beirat überhaupt nicht mit der Angelegenheit zu befassen, sondern ihn erst 1 1/2 Monate vor Beginn der Bauarbeiten über ein fait accompli zu informieren. Es besteht kein Zweifel daran, daß der Beirat, wäre er beizeiten eingeschaltet worden, dringend gefordert hätte, zur Lösung der Verkehrsprobleme eine Planungsalternative auszuarbeiten, bei der von der Erhaltung der Allee auszugehen war und diese Alternative in ihren Konsequenzen mit dem vorgelegten Plan, mit dessen Verwirklichung jetzt begonnen worden ist, zu vergleichen. Ob einer solchen Forderung von seiten der Stadtverwaltung entsprochen worden wäre, das ist selbstverständlich völlig offen. Aber es muß folgendes herausgestellt werden: Bereits der Forderung nach Alternativplanungen von unserer Seite ist dadurch vorgebeugt worden, daß der Beirat einfach übergegangen wurde, obgleich es sich bei der längsten Allee des Reviers ohne Frage um ein Objekt handelt, bei dessen Tangierung er hätte eingeschaltet werden sollen. Es ist, gelinde ausgedrückt, befremdend, daß neben den verschiedenen Möglichkeiten, die allesamt Eingriffe in die Substanz der Allee vorsahen, meines Wissens keine Alternative mit der vorrangigen Vorgabe "Schutz der Allee" entwickelt worden ist. Offensichtlich, ich komme nicht umhin, das festzustellen, war die Erhaltung der Allee bislang für die Verwaltung kein sonderlich vordringlicher Gesichtspunkt. Und das dem so ist, darauf weist schon das Fehlen der 279 Bäume auf dem knapp 5 km langen Abschnitt zwischen Nußbaumweg und Lindemannstraße hin. Angesichts der unbestreitbaren Tatsache, daß die Allee in ihrem geschlossenen Verlauf Denkmalswert und ein unersetzliches Glied im Gefüge der Großstadt Dortmund ist, geht es am Wesen der Sache vorbei, wenn erklärt wird, nach Abschluß der Arbeiten am Baulos 9 werde ein bestmöglich begrünter Straßenabschnitt die Lücken in der Allee schließen. Eine Straße mit Begleitgrün ersetzt keine Allee. Deren Zusammenhang ist auch bei parkähnlicher Gestaltung des Straßengrüns nicht vorzutauschen, geschweige denn wiederherzustellen. Die aufgerissene Lücke bleibt und entwertet die Allee insgesamt. Die außerordentliche Verunstaltung des Stadtbildes, die jetzt zwischen Hainallee und Märkischer Straße ganz offensichtlich ist, muß daher Anlaß zu raschem Umdenken sein. Noch ist es nicht zu spät, mit der Baumverrichtung einzuhalten und zu diesem Zweck neu zu planen, sich besserer Einsicht nicht zu verschließen. Demgemäß auch das bereits begonnene Vorhaben aufzugeben, einen anderen Weg einzuschlagen, darauf kommt es jetzt an und zwar bereits im Fall der Ophoffkreuzung, nicht erst für irgendwelche späteren Maßnahmen. Ich danke Ihnen.

## Gesprächsergebnis

**Als Ergebnis des am 07. 08. 1980 zwischen dem Oberbürgermeister, Vertretern der Ratsfraktionen, der Bezirksvertretung Innenstadt-Ost, der Anlieger, des Bundes Deutscher Architekten, der Naturschutzorganisationen, dem Oberstadtdirektor und Mitarbeitern der Verwaltung der Stadt Dortmund stattgefundenen Gespräches ist festzuhalten:**

„Bei allen Planungen im Bereich der Bundesstraße 1 – Straßenbau und öffentlicher Nahverkehr außerhalb des Bauloses 9 – hat der Erhalt der Allee Vorrang. Noch in diesem Jahr wird damit begonnen, zwischen Wittekindstraße und Nußbaumweg die Baumlücken mit Bäumen, die einen Stammumfang von ca. 50 cm haben, aufzufüllen. Diese Bäume sind in Baumschulen bereits abrufbereit. Damit soll der Baumbestand in den genannten Bereichen wieder ein geschlossenes Bild bekommen und seinen Alleecharakter erhalten.

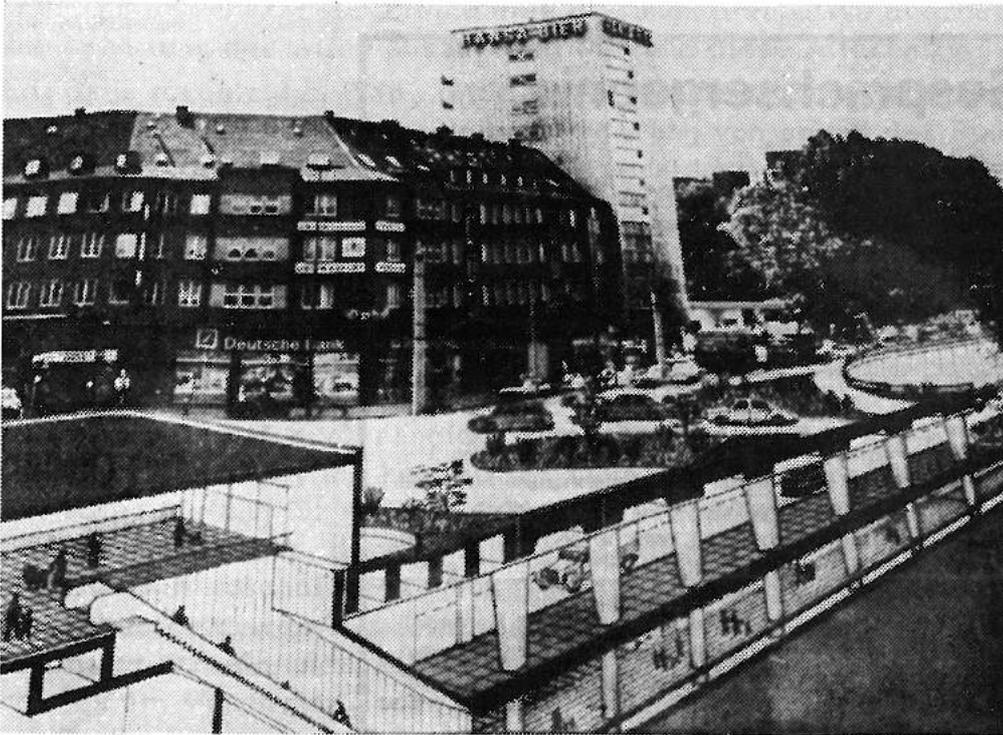
Die Schwierigkeiten der Straßen- und Stadtbahnführung beim Baulos 9 (Kreuzung Ophoff) erlauben es nicht, das abgeschlossene Planfeststellungsverfahren anzutasten. Es wird jedoch ernsthaft überlegt – insofern ist der Begriff „Denkpause“ durchaus zutreffend – Lösungsmöglichkeiten zu finden, um am östlichen Ende des Bauloses 9, unter Umständen durch eine nicht volle Ausnutzung der Festsetzungen des Planfeststellungsverfahrens in diesem Bereich, eine größere Anzahl Bäume zu erhalten.

Zu diesem Zweck wird kurzfristig eine Zusammenkunft zwischen Vertretern der zuständigen Fachverwaltung, der Vertreter der Anlieger, des Bundes Deutscher Architekten als auch der am Gespräch beteiligten Vertreter der Naturschutzverbände stattfinden.

Die Ratsfraktionen und die zuständigen Ausschüsse des Rates werden das zu erwartende Besprechungsergebnis in ihre kommenden Beratungen einfließen lassen und ihrerseits die Zeit zu eigenen Überlegungen nutzen“.

**Trotz großer Meinungsverschiedenheiten sachliche Diskussion**

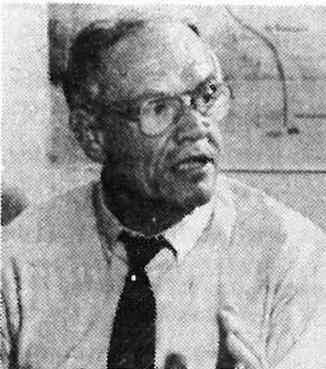
# Abholzgegner wollen Denkpause Stadtrat Winfried Hinz: Utopie



Diese Fotomontage zeigt den geplanten unterirdischen Verlauf von B 1 und Stadtbahn bei Ophoff

Von Manfred Eckwert  
Unter dem Gesichtspunkt des massiven Bürgerwillens sei es nicht zu spät, alles noch einmal aufzurollen und zu Überdenken, formulierte Prof. Dr. Reinhold Lob von „pro grün“. In seiner Forderung nach einer Denkpause vor dem Weiterbau an der Kreuzung Ophoff wurde er unterstützt vom Sprecher des Bundes Deutscher Architekten, Norbert Wörner, vom Vorsitzenden des Beirates der Unteren Landschaftsbehörde, Prof. Dr. Hans Gorki, und vom CDU-Fraktionsvorsitzenden Lorenz Ladage. Baudezernent, Stadtrat Winfried Hinz, bezeichnete solche Erwägungen als Utopie. Der Ratsbeschluss sei nach zehnjähriger Planung erfolgt und von 15 verschiedenen Alternativen die beste Lösung. Diese Aussagen kennzeichnen die unterschiedlichen Standpunkte in der gestrigen sehr sachlich verlaufenen Diskussion zwischen den Spitzen der Stadt und Vertretern der betroffenen Bürger, sowie verschiedener Institutionen.

## Ratsvertreter Rolf Hahn: „Wir sind an Alternativvorstellungen interessiert“



Samtlebe: Schwere Entscheidung

Nach Planungsgesprächen im Kreis des Bundes Deutscher Architekten zeichne sich schon jetzt eine Lösung ab, bei der die Mehrzahl der Bäume östlich von Ophoff erhalten werden könnten, erklärte Norbert Wörner. Diese Vorstellungen zu konkretisieren, sah er sich allerdings nicht in der Lage. Sein Vorwurf an die Stadt lautete, ohne Gesamtkonzeption für die B 1 das Baulos Ophoff begonnen zu haben.

Als Sprecher von „pro grün“ führte Reinhold Lob aus: „Noch versuchen wir alle, mäßigend zu wirken, aber es gibt bereits Gruppen, die weitergehen wollen. Das Wort ‚Brockdorf‘ ist bereits gefallen“. Bis zur nächsten Woche rechnet „pro grün“ mit 10 000 Unterschriften gegen die Abholzaktion. Daß keine Alternative mit der Vorgabe entwickelt worden seien, die Allee zu schützen, kritisierte der Vorsitzende des Beirates der Unteren Landschaftsbehörde, Hans Gorki. Der gewandelten Einstellung der Bevölkerung zum Umweltschutz müsse Rechnung getragen werden, forderte der Vorsitzende Land-



Lob: Wort Brockdorf gefallen

schaftsgemeinschaft für Natur und Umwelt, Prof. Dr. Stichmann.

Bedauern über das Abholzen der Bäume, aber auch Verständnis für den Ausbau der Kreuzung brachten für den Grünen Kreis die Vorstandsmitglieder Exius und Schade zum Ausdruck. Daß der Bürgerprotest nicht ohne Eindruck geblieben sei, bekannten die Ratsvertreter Rolf Hahn (SPD) und Theo Schwill (CDU). Hahn: „Uns würden Alternativvorschläge brennend interessieren“. Bislang sei kein konkreter Ansatzpunkt für ein Umdenken erkennbar, meinte SPD-Fraktionsvorsitzender Rolf Schäfer.

Auf die Schwierigkeiten, denen sich der Rat bei seiner B 1-Entscheidung gegenüber gesehen habe, wies am Beginn des Gesprächs Oberbürgermeister Samtlebe hin.

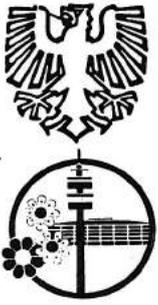
Für einen Abholzstop und die Aufstellung einer Gesamtplanung B 1 sprach sich gestern der Beirat der Höheren Landschaftsbehörde beim Regierungspräsidenten aus.



Ladage: Für Denkpause



Wörner: Gespräche geführt



# Dortmunder Bekanntmachungen

Nr. 33 – 36. Jahrgang

Freitag, 15. August 1980

## Anhörung über B 1 verlief in sachlicher Atmosphäre

### Wichtige Gründe für bisherige Planung

Mit Spannung sah die Öffentlichkeit dem Anhörungstermin „in Sachen Ophoff/B 1“ entgegen, der am Donnerstag vergangener Woche im Sitzungssaal I des Stadthauses stattfand. Insgesamt kann man rückblickend unterstreichen, daß die Gesprächsrunde in einer wohlthuend sachlichen Atmosphäre stattfand.

Oberbürgermeister Günter Samtlebe, der zu diesem Gespräch eingeladen hatte, begrüßte die Anwesenden und unterstrich nochmals den Standpunkt des Rates der Stadt Dortmund in dieser Frage. Er wies die Meinung zurück, in Dortmund habe ein „Baum-Holocaust“ stattgefunden, den man in einer „Nacht-und-Nebel-Aktion“ durchgesetzt habe. Samtlebe wies mit allem Nachdruck diese Art der Argumentationsführung zurück, die die Stadt Dortmund in die Nähe der Naziverbrechen bringen würde. Der Oberbürgermeister vertrat die Ansicht, daß der Erhalt der Alleebäume an der B 1 außerhalb des Bauloses 9 absolute Priorität besitze und von Rat und Verwaltung alles Erdenkliche getan wurde, um die Allee zu schützen. Samtlebe kündigte weiter an, daß bereits in der nächstmöglichen Baupflanzperiode in der gesamten Ortsdurchfahrt der B 1 die noch vorhandenen Alleelücken geschlossen werden sollen. Mit dieser Pflanzaktion könne voraussichtlich Mitte September 1980 begonnen werden.

Die Vertreter der im Bereich B 1 wohnenden Bürger, der Unteren Landschaftsschutzbehörde von „Pro grün“ und des Bundes Deutscher Architekten artikulierten noch einmal ihren Protest gegen die Maßnahmen der Stadt Dortmund. Sie baten letztlich darum, das gesamte Verfahren zeitlich aufzuschieben, um nach Planungslösungen zu suchen, die einen Erhalt der Allee sicherten. Architekt Wörner vom Bund Deutscher Architekten erklärte, der BDA habe konzeptionell bereits Vorschläge erarbeitet, die ein weiteres Baumfällen an der Ophoff-Kreuzung nicht erforderlich machten. Diese These konnte er allerdings im Verlauf der Diskussion nicht durch konkrete Darlegungen erhärten.

In zwei Erklärungen legten auch die Vorsitzenden der beiden Rats-

fraktionen ihren Standpunkt zur B 1-Frage dar. Rolf Schäfer, der SPD-Ratsfraktionsvorsitzende, unterstrich die Ausführungen des Oberbürgermeisters und skizzierte noch einmal die Ernsthaftigkeit, mit der der Rat über Jahre hinweg die Planungen für die Kreuzung Ophoff betrieben habe. Deshalb sei auch 1976 ein Umdenkprozeß vonstatten gegangen, der darin einmündete, daß man von dem Projekt B 1-Hochstraße, das in dem entsprechenden Bereich den Kahlschlag sämtlicher Alleebäume gefordert hätte, Abstand genommen habe. Die neue B 1-Konzeption sei, da sie umweltfreundlicher wäre und darüber hinaus einen großen Teil der Platanen erhalte, die weitaus bessere Alternative. Immerhin habe die Stadt Dortmund aus insgesamt 14 Varianten eine Planungslösung für Ophoff ausgewählt, die unter den gegebenen Voraussetzungen den schutzwürdigen Belangen der Anlieger am ehesten gerecht werde.

Lorenz Ladage, der CDU-Fraktionsvorsitzende, wies noch einmal darauf hin, daß 1976 der „Abschied von der Hochstraße“ als großer Sieg gefeiert wurde. Der Maßstab der neuen Überlegungen sei gewesen, alles zu versuchen, die Bäume bei Ophoff zu erhalten, aber auch die Belastung der Anwohner zu verringern. Die jetzt vorgesehene Lösung führe fraglos zu einer erheblich verbesserten Wohn- und Umweltsituation. Leider habe die Öffentlichkeit nicht in

dem erforderlichen Maße zur Kenntnis genommen, welche positive politische Absicht hinter den Planungen stecke. Auch Ladage regte eine Denkpause an, um Überlegungen anzustellen, ob östlich der Kreuzung weitere Bäume gerettet werden können.

Für die Stadtverwaltung nahm neben Planungsdezernent Stadtrat Dr. Gellinek der direkt für den Stadtbahnbau zuständige Dezernent Stadtrat Hinz das Wort. Er wies darauf hin, daß allein im letzten Jahrzehnt, also praktisch im Zeitraum der Planfeststellung, 681 Unfälle mit 380 Verletzten und 14 Toten an der Ophoff-Kreuzung zu beklagen seien. Man dürfe auch unter diesem Aspekt das Planverfahren nicht noch einmal aufrufen und dadurch viel Zeit verlieren. „Es erstaunt mich, daß ich für die Toten an der B 1 bislang noch keine Kränze dort vorgefunden habe, wohl aber für die Alleebäume“, meinte Hinz weiter. Die Neugestaltung der Kreuzung Ophoff sei das bislang größte Objekt, das als Verkehrseinzelmaßnahme in Dortmund nach dem zweiten Weltkrieg durchgeführt wird. Zeitliche Verzögerungen oder gar ein Neubeginn des Planfeststellungsverfahrens würden unvermeidbare finanzielle Konsequenzen mit sich führen. Horst Zeidler, der stellvertretende Vorsitzende des Ausschusses für Stadtentwicklung und Planung, meinte, daß die hehre Zielsetzung der Protestanten wenig

mit der Realität unserer Tage zu tun habe. Das Baulos 9 an der Kreuzung Ophoff sei das Schlüssel-Baulos für den Dortmunder Stadtbahnbau schlechthin. Nur wenn es in der vorgesehenen Form realisiert werde, bestünde die Möglichkeit, die Stadtbahn wie vorgesehen in den Jahren 1982/83 in Richtung Hörde und Aplerbeck verkehren zu lassen. Bis zu diesem Zeitpunkt würden 500 Millionen DM, die die Stadt bislang in den Stadtbahnbau habe fließen lassen, praktisch brachliegen. Außerdem sei die Inbetriebnahme der unterirdischen Stadtbahnstrecke ein wichtiges Element für die weitere Begrünung Dortmunds im Stadtbereich, denn zahlreiche bisherige Schienenbereiche würden zukünftig nicht als Verkehrsflächen genutzt, sondern begrünt.

Als Ergebnis des Gespräches gab Oberbürgermeister Günter Samtlebe folgende Erklärung ab:

„Bei allen Planungen im Bereich der Bundesstraße 1 – Straßenbus und öffentlicher Nahverkehr außerhalb des Bauloses 9 – hat der Erhalt der Allee Vorrang. Noch in diesem Jahr wird damit begonnen, zwischen Wittekindstraße und Nußbaumweg die Baumrücken mit Bäumen, die einen Stammumfang von ca. 50 cm haben, aufzufüllen. Diese Bäume sind in Baumschulen bereits abrufbereit. Damit soll der Baumbestand in den genannten Bereichen wieder ein geschlossenes Bild bekommen und seinen Alleecharakter erhalten.“

Die Schwierigkeiten der Straßen- und Stadtbahnführung beim Baulos 9 (Kreuzung Ophoff) erlauben es nicht, das abgeschlossene Planfeststellungsverfahren anzutasten. Es wird jedoch ernsthaft überlegt – insofern ist der Begriff „Denkpause“ durchaus zutreffend – Lösungsmöglichkeiten zu finden, um am östlichen Ende des Bauloses 9, unter Umständen durch eine nicht volle Ausnutzung der Festsetzungen des Planfeststellungsverfahrens in diesem Bereich, eine große Anzahl Bäume zu erhalten.

Zu diesem Zweck wird kurzfristig eine Zusammenkunft zwischen Vertretern der zuständigen Fachverwaltung, der Vertreter der Anlieger, des Bundes Deutscher Architekten als auch der am Gespräch beteiligten Vertreter der Naturschutzverbände stattfinden.

Die Ratsfraktionen und die zuständigen Ausschüsse des Rates werden das zu erwartende Besprechungsergebnis in ihre kommenden Beratungen einfließen lassen und ihrerseits die Zeit zu eigenen Überlegungen nutzen.



**Oberbürgermeister Günter Samtlebe (Mitte rechts) diskutierte, assistiert von Vertretern der Ratsfraktion sowie der Verwaltung am Donnerstag letzter Woche mit Vertretern der Anlieger, des Bundes Deutscher Architekten und der Naturschutzorganisationen über die Problematik der Bauausführung an der B 1/Kreuzung Märkische Straße. Ergebnis des Gesprächs: Die Stadt Dortmund will, ohne das abgeschlossene Planfeststellungsverfahren anzutasten, überlegen, ob eine größere Anzahl Bäume als bisher vorgesehen erhalten werden können.**

Fotos: Margaret Reimann (2)

Der Landschaftsbeirat des Regierungspräsidenten Arnsberg faßte auf seiner Sitzung am 7.8.1980 in Dortmund-Derne folgenden Beschluß:

Der Beirat bei der höheren Landschaftsbehörde Arnsberg hat von der Erklärung des Beirats bei der unteren Landschaftsbehörde Dortmund vom 11. Juni 1980 zur B1-Allee in Dortmund Kenntnis genommen.

Der Beirat der höheren Landschaftsbehörde Arnsberg schließt sich der in o.a. Erklärung dargestellten Bewertung der Allee an der B1-Rheinland - Westfalendamm voll an. Die Allee hat den Rang eines Naturdenkmals und ist als solches unersetzlich. Diese Allee stellt zudem einen Grünzug dar, der in der Stadtlandschaft Dortmund ein gliederndes Element von großer Bedeutung ist.

Angesichts der bisher erkennbaren Konsequenzen, die sich aus dem derzeitigen Ausbau der Ophoff-Kreuzung für weitere Kreuzungen ergeben, erscheint die Planfeststellung für die Ophoff-Kreuzung überprüfungsbedürftig. Die Folgen dieses Ausbaues sind heute noch nicht in vollem Umfang überschaubar, weil eine Gesamtplanung für die B1 aussteht.

Der Beirat fordert deshalb ein Überdenken des Vorhabens und stellt an die höhere Landschaftsbehörde Arnsberg den Antrag zum Weitergang des Ausbauverfahrens der B1 die Vorlage einer Gesamtplanung zu fordern mit dem Ziel, die Baumallee zu erhalten.

# Die Öffentlichkeitsarbeit

Seite 56

Am 14. August 1980 veröffentlicht die Stadt Dortmund ein 8-seitiges farbiges Faltblatt.

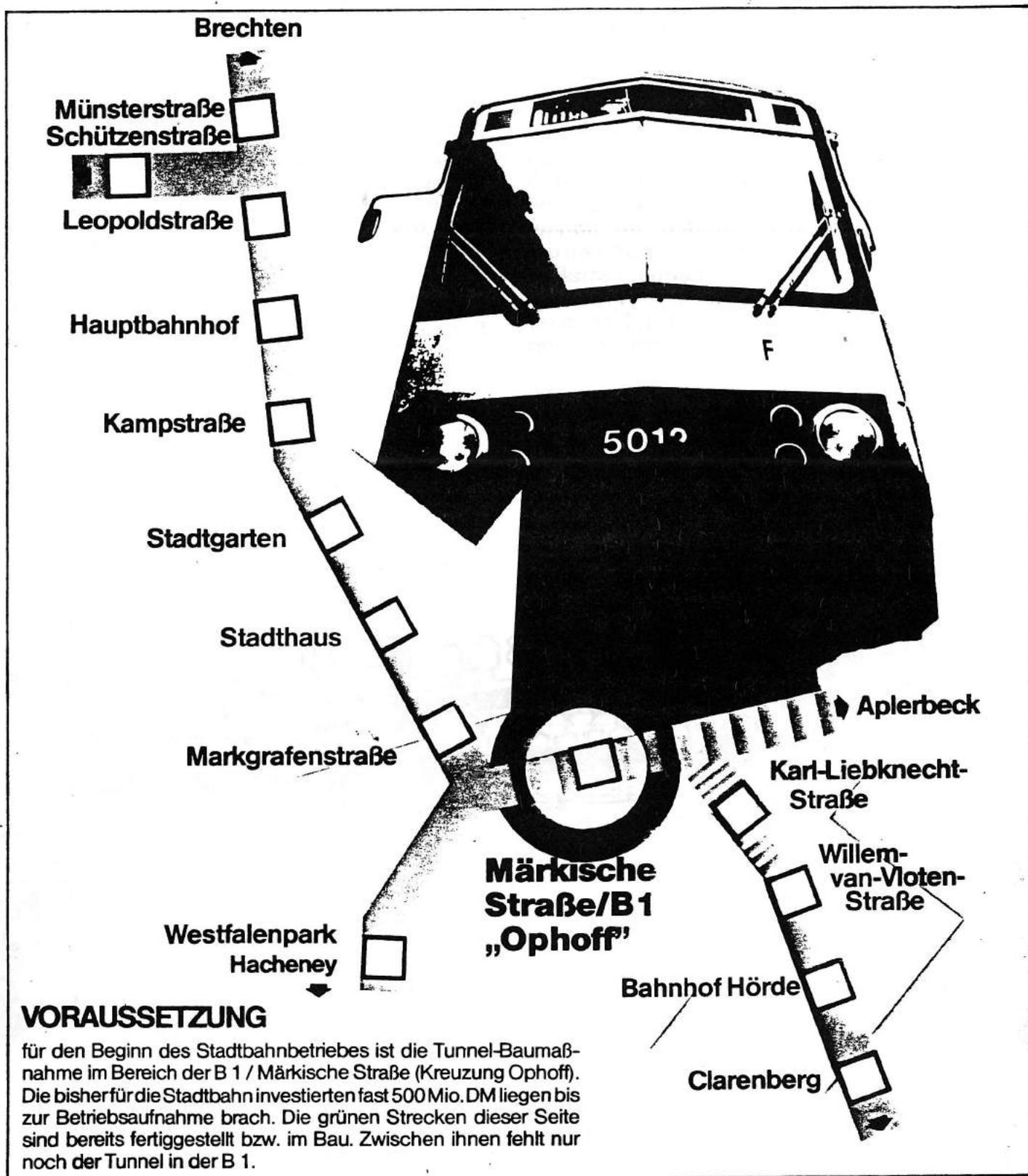
In graphischen Darstellungen wird die Wiederaufpflanzung von Bäumen innerhalb des Kreuzungsbauwerkes dargestellt.

Seite 64

Eine Zeitung der Aktionsgruppe

"Rettet die Bäume der B1" glossiert dieses Faltblatt.

# Was ist los an der B1?



## Liebe Mitbürgerin, lieber Mitbürger,

mit dem Beginn des Stadtbahnbaues im Bereich der B 1 mußten westlich von „Ophoff“ auch zum Bedauern der Stadt Dortmund 57 Bäume gefällt werden. Dagegen protestierten Mitbürger aus benachbarten Wohnbereichen, aber auch sonstige Bürgergruppen.

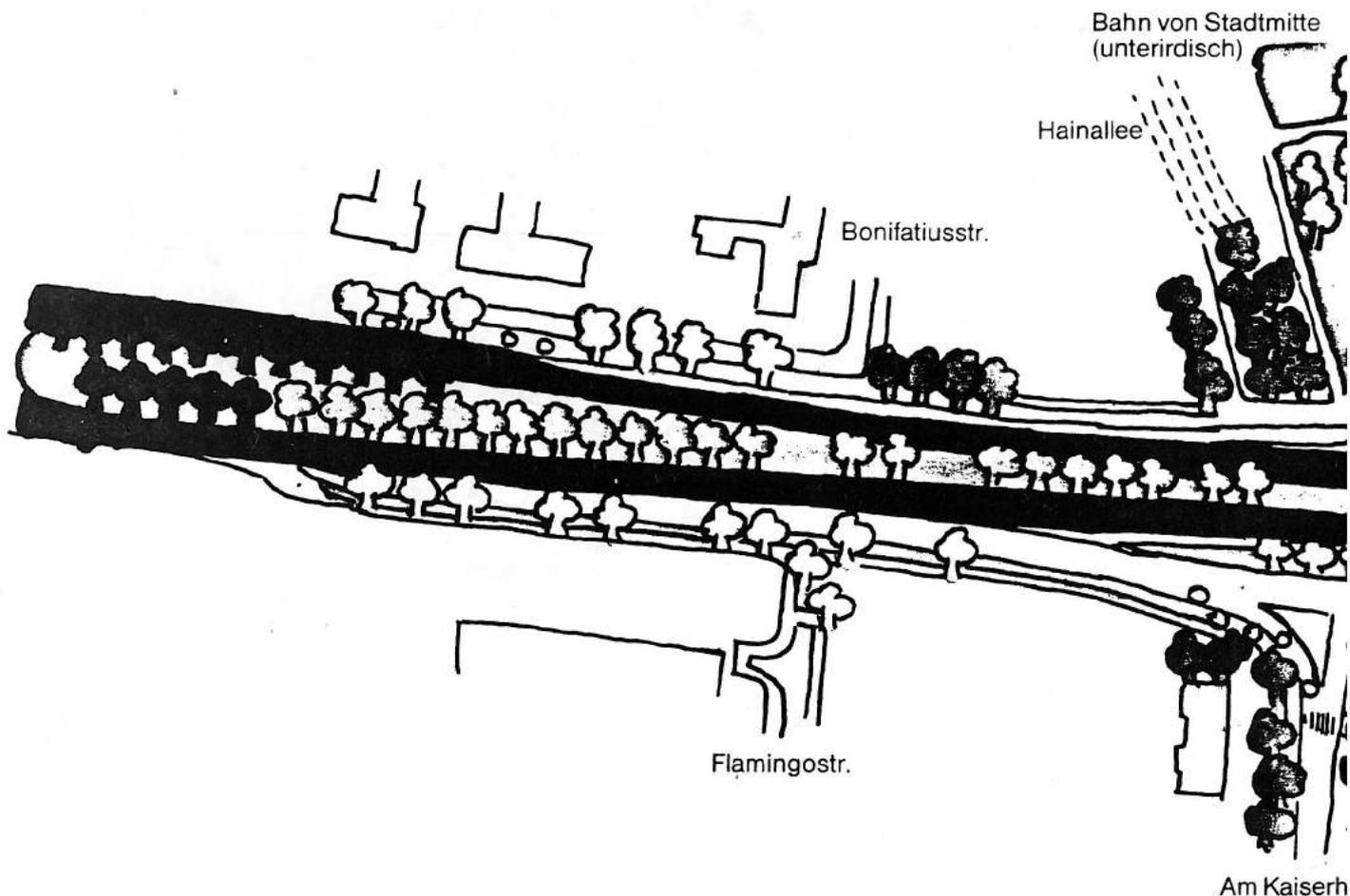
Mit dieser Veröffentlichung möchten wir darlegen, daß die Planung für das Baulos 9 (B 1) von zahlreichen Vorschlägen die umweltfreundlichste Lösung ist. Diese Baumaßnahme dient der Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs für die gesamte Stadt und bringt im Bereich B 1 / Märkische Straße durch die kreuzungsfreie Führung des Kraftfahrzeugverkehrs (Tunnel) auch entscheidende Umweltverbesserungen. An anderer Stelle dieser Veröffentlichung wird im einzelnen noch dargelegt, daß für die Bäume, die im Zusammenhang mit dem Baulos 9 gefällt werden mußten, mehr als 230 neue große Bäume (etwa 50 cm Stammumfang) gepflanzt werden. Im übrigen wird auch noch dargelegt, an welchen Stellen und in welchem Umfang im Bereich heutiger Straßenbahnstrecken, die durch die Stadtbahn in Zukunft aufgehoben werden, zusätzliche Grünflächen mit Hunderten von Bäumen im Innenstadtbereich verwirklicht werden sollen.

## Was heißt „Stadtbahn-Baulos 9“?

Das Stadtbahn-Baulos 9 liegt im Bereich der B 1 zwischen Friedenstraße (Tunnel bis zur B 1 fertig!) und Kohlgartenstraße. Es ist 1300 m lang. Aus der Stadtmitte durch die Hainallee kommend, schwenkt der Stadtbahn-Tunnel nach Osten in die B 1, in der Karl-Liebnecht-Straße verläßt er sie wieder und stellt die Verbindung zum Hörder Stadtbahn-Abschnitt her. Die Bahn in Richtung Aplerbeck wird über eine Rampe an die Oberfläche geführt, so daß sich die Haltestelle Kohlgartenstraße auf B 1-Höhe befindet.

Damit die Stadtbahn, unbehindert durch andere Verkehrsmittel, fahren kann, wird sie auch im Baulos 9, wie auf der gesamten Strecke zwischen Mallinckrodtstraße/Münsterstraße und dem Goystadion in Hörde, unterirdisch verkehren. Die Haltestelle Märkische Straße befindet sich in der 2. Etage unter der Straße.

Um den Autoverkehr flüssiger und verkehrssicherer zu gestalten, wird der Durchgangsverkehr im Bereich der Kreuzung Märkische Straße/B 1 ebenfalls unterirdisch geführt. Über Rampen westlich und östlich der Kreuzung wird künftig eine etwa 125 m lange Unterführung zu erreichen sein, die über dem Stadtbahn-Tunnel liegt. Der Ortsverkehr aus der Märkischen Straße und in die Märkische Straße wird über getrennte Fahrbahnen in die Hauptfahrbahnen ein- bzw. ausgefädelt. Diese Verkehrsführung erfordert die Neugestaltung der B 1 zwischen der Hainallee und der Kohlgartenstraße (1500 m). Auch die Märkische Straße muß im Kreuzungsbereich umgestaltet werden (370 m). Wo die jetzige Allee-Fläche für den Stadtbahn-Tunnel und für die unterirdische Straßenführung um mehrere Meter abgesenkt werden muß, können die Allee-Bäume zwangsläufig nicht stehen bleiben.



Wegen der großen Bauwerksabmessungen kann die Haltestelle Märkische Straße nur in offener Bauweise entstehen. Die beiden in Richtung Hörde abzweigenden Einzelröhren jedoch werden in geschlossener Bauweise hergestellt.

Das gesamte Tunnelbauwerk und der offene Trog in Richtung Osten werden durch eine gesonderte Kanalisation entwässert. Zwei Pumpenanlagen sind hierfür erforderlich. Die Haltestelle wird mit einer PVC-Folie abgedichtet. In den übrigen Bereichen gelangt das Wasser durch Filtervorrichtungen zur Kanalisation.

In Bereichen, in denen der Tunnel sehr nahe an die Wohnbebauung heranrückt, werden stärkere Schallschutzmaßnahmen eingebaut. Sie verhindern die Übertragung von Erschütterungen und Geräuschen aus dem Fahrbetrieb.

### Gute technische Ausstattung

Die Haltestelle Märkische Straße enthält 3 Gleise mit einem Mittel- und einem Seitenbahnsteig von je 119 m Länge. Die Treppenaufgänge des östlichen Haltestellenzugangs werden jeweils mit zwei aufwärts und einer abwärts gerichteten Fahrtreppe ausgerüstet. Der Westzugang bekommt neben festen Treppen eine aufwärtsführende Fahrtreppe.

Die Haltestelle Kohlgartenstraße liegt zwischen den Richtungsfahrbahnen der Bundesstraße 1 und erhält zwei 3,00 m breite Seitenbahnsteige. Am Westende der Bahnsteige wird eine Fußgängerbrücke über die B 1 gebaut, von der aus auch die Bahnsteige erreicht werden können.

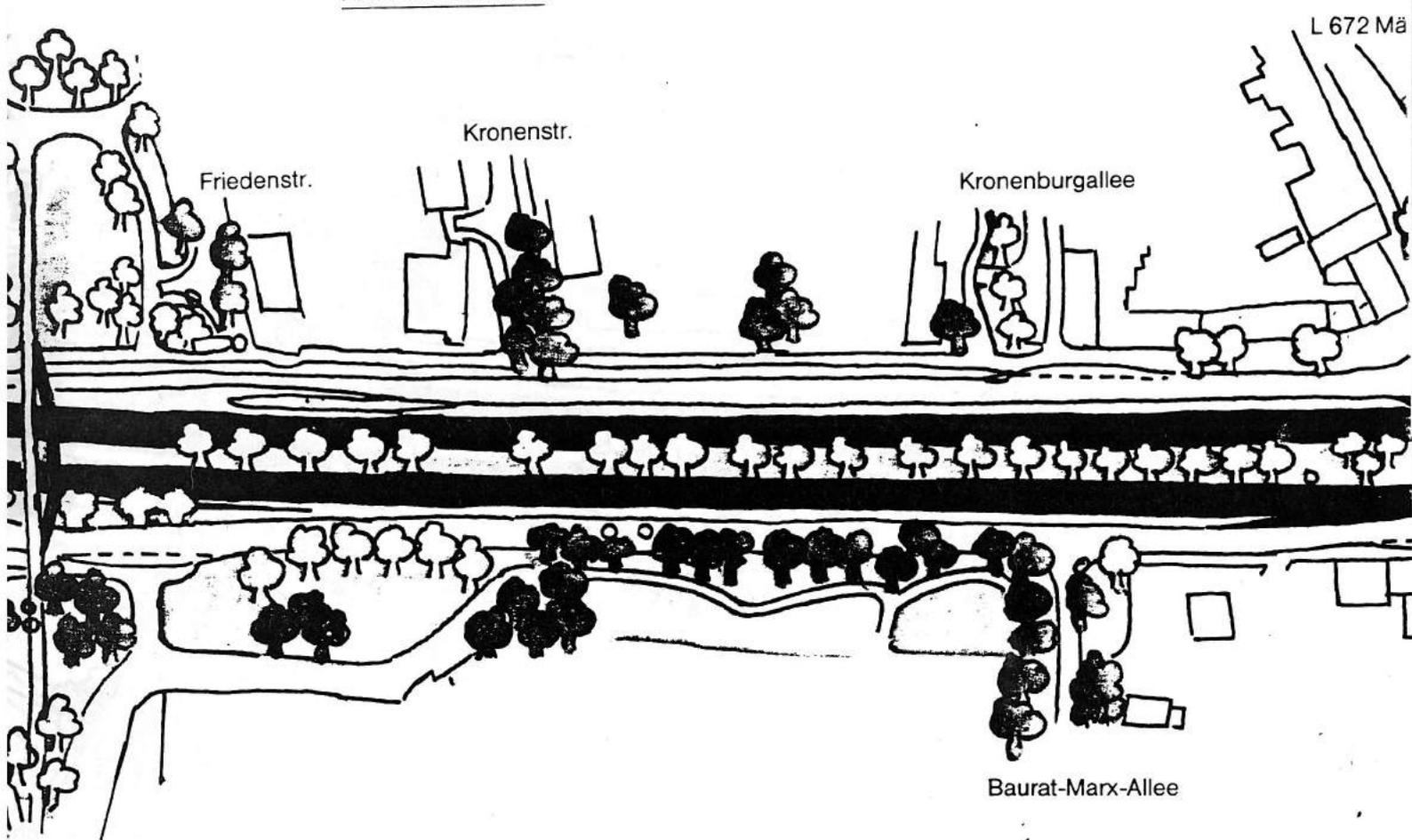
### B 1 wird sicherer – 234 neue große Bäume

Infolge der zunehmenden Verkehrsbelastung und der damit verbundenen Unfallentwicklung wird der Ausbau der B 1 zu einem leistungsfähigen und sicheren Straßenzug erforderlich. Die zu erwartende Verkehrsbelastung für den niveaufreien Knoten Märkische Straße/B 1 nach der Prognose der Stadt Dortmund ergibt beachtliche Zahlen. Die Unfallentwicklung zwischen Kohlgartenstraße und Hainallee in den Jahren 1970 bis 1979 – also praktisch im Zeitraum des Planverfahrens – zeigt eine steigende Tendenz. 1970 ereigneten sich 58, im Jahre 1979 100 Unfälle. Insgesamt sind 681 Unfälle mit 14 Toten und 380 Verletzten das traurige Resultat der letzten zehn Jahre. Entsprechend ihrer Verkehrsbelastung wird die neue B 1 breiter als heute, wobei der Mittelstreifen wegen der Stadtbahnbauwerke unterschiedlich sein wird.

Nach Abschluß der Bauvorbereitung konnte mit der Baumaßnahme Anfang August 1980 begonnen werden. Zunächst müssen die Ver- und Entsorgungsleitungen, die im Baubereich liegen, neu verlegt werden. Im Mittelstreifen liegen Gas- und Wasserleitungen mit einem Durchmesser bis zu 1 Meter, die jetzt einen neuen Platz erhalten. Daneben müssen Strom-, Signal- und Fernmeldekabel verlegt werden; 6 500 m Abwässerkanäle sind neu zu erstellen. Die umfangreiche Bautätigkeit wird in mehreren Bauphasen abgewickelt. Damit verbunden ist auch eine mehrmalige Veränderung der Verkehrssituation.

Bei der Neugestaltung der B 1 ließ es sich nicht umgehen, daß 124 Bäume der Allee, vorwiegend Platanen, beseitigt werden müssen. In den Randbereichen und auf Privatgrundstücken müssen 36 Bäume fallen. Im Zuge des Rückbaues werden jedoch 234 Bäume mit einem Stammumfang bis zu 50 cm neu gepflanzt.

Rheinlanddamm B 1



## 20 000 neue Straßenbäume kamen in den letzten 10 Jahren hinzu.

Über 3,5 Mio. Bäume gibt es in den städtischen Waldungen in allen Teilen der Stadt. Allein in den letzten 10 Jahren wurden etwa 1,4 Mio. neue Bäume gepflanzt. Von unserem Baumbestand sind 600 000 Bäume älter als 80 Jahre. An den Straßen im Dortmunder Stadtgebiet stehen über 100 000 Bäume. Hier kamen im vergangenen Jahrzehnt 20 000 neue Bäume hinzu.

Um auch die Tunnelanlagen der Stadtbahnlinie I zwischen Mallinckrodtstraße/Münsterstraße und der B 1 (Länge ca. 4 km) nach Hörde noch während der Bauzeit des Bauloses 9 benutzen zu können, wird eine provisorische Rampe gebaut, die an der Märkischen Straße auftaucht und die Führung der Bahn nach Hörde über die Märkische Straße und nach Aplerbeck über den Betriebsbahnhof Westfalendamm ermöglicht.

Damit wird erreicht, daß schon 1983 der Stadtbahnbetrieb auf der Linie I zwischen Mallinckrodtstraße bzw. Münsterstraße und Hörde aufgenommen werden kann. Zwischen Innenstadt und Westfalenpark bzw. Hacheneys könnte der Stadtbahnbetrieb etwa gleichzeitig beginnen.

## Verkehrsfluß während der Bauzeit

Grundsätzlich ist vorgesehen, den B 1-Verkehr während der Bauzeit in jeder Richtung 3-spurig zu führen.

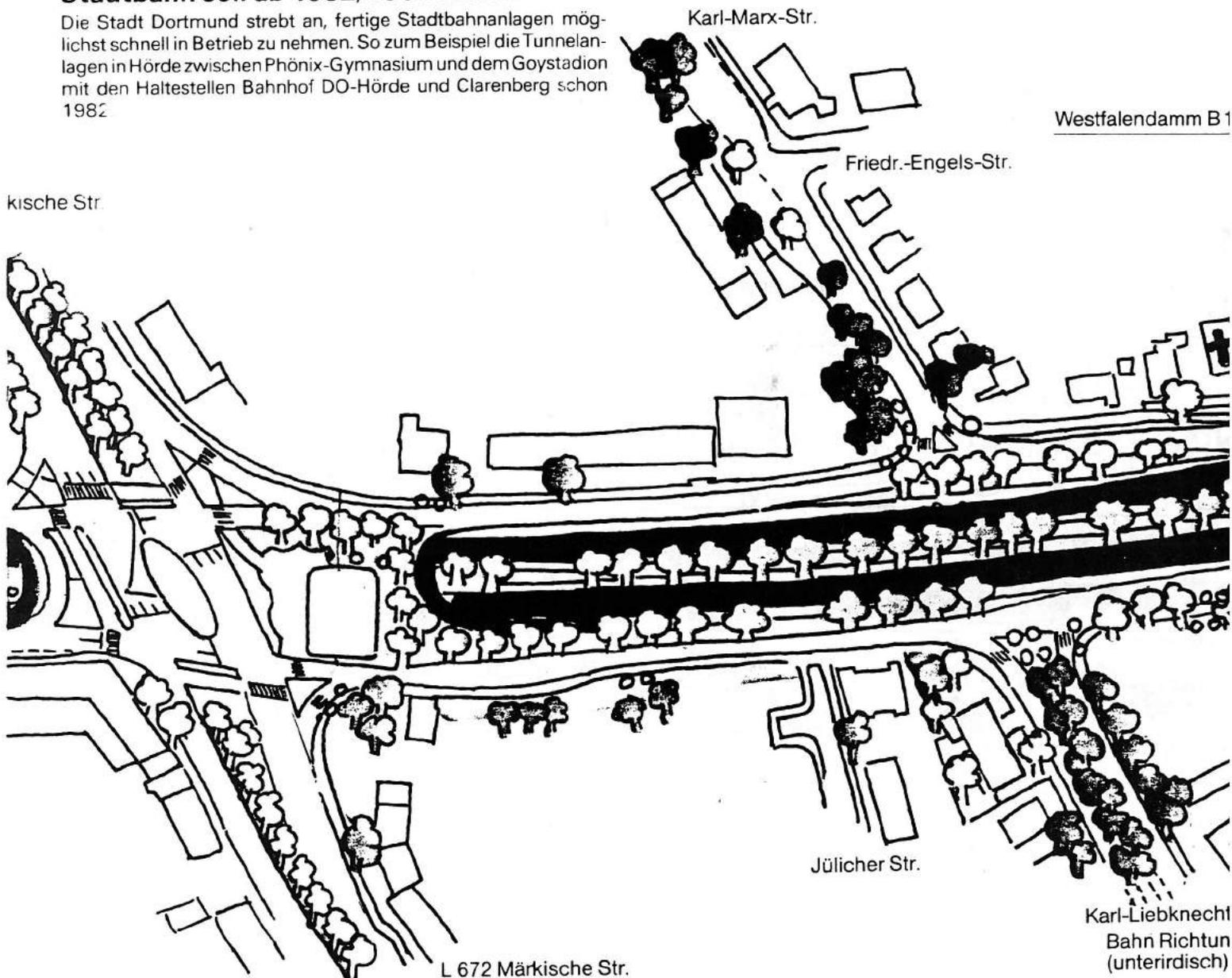
Nur in den ersten 8 Monaten wird der Verkehr zwischen Hainallee und Märkische Straße zweiseitig verlaufen, da der Einsatz von großen Baugeräten mehr Platz erfordert. In der Hauptbauphase, die nach acht Monaten beginnt, wird der gesamte Verkehr 3-spurig in beiden Richtungen nördlich der Baugrube geführt. Dadurch ist sowohl ein ungehinderter Verkehrsfluß als auch freies Bauen möglich. Für die gesamte Baumaßnahme ist eine Bauzeit von 50 Monaten vorgesehen.

## Stadtbahn soll ab 1982/1983 fahren

Die Stadt Dortmund strebt an, fertige Stadtbahnanlagen möglichst schnell in Betrieb zu nehmen. So zum Beispiel die Tunnelanlagen in Hörde zwischen Phönix-Gymnasium und dem Goystadion mit den Haltestellen Bahnhof DO-Hörde und Clarenberg schon 1982

## B 1 Allee wurde gerettet durch Ratsbeschluß von 1976

Nach dem zunächst vorgesehenen Ausbau der B 1 als Hochstraße hätten die meisten der etwa 1 100 Bäume der B 1 gefällt werden müssen. Durch Ratsbeschluß vom Juni 1976 wurde die geplante Hochstraße verworfen. Etwa 90 % der B 1-Bäume wurden damit gerettet.



# Statt Straßenbahngleise mehr Grün und Bäume

Durch die Inbetriebnahme der Stadtbahn können eine Anzahl Straßenzüge wesentlich entlastet werden. Die Straßenbahnlinien 401, 405, 406 und 407 im Innenstadtbereich und in Hörde werden aus der Straßenoberfläche entfernt. Im einzelnen entfallen die oberirdischen Straßenbahnen auf folgenden Strecken:

- in der Münsterstraße von Lortzingstraße bis Burgtor
- im Südwall von Grafenhof bis Neutor
- in der Kleppingstraße von Reinoldikirche bis Neutor
- in der Ruhrallee von Neutor bis zum Rheinlanddamm und
- in der Märkischen Straße von Neutor bis zur Kreuzung Ophoff.

Daneben können durch den Fortfall der Straßenbahnen in der Schützenstraße von Mallinckrodtstraße bis Bahnhofstraße und im Königswall von Westentor bis Burgtor sowie im Burgwall von Burgtor bis Kuckelke zusätzliche Flächen für den Individual- und Fußgängerverkehr unter Zugrundelegung neuerer stadtplanerischer Gesichtspunkte geschaffen werden.

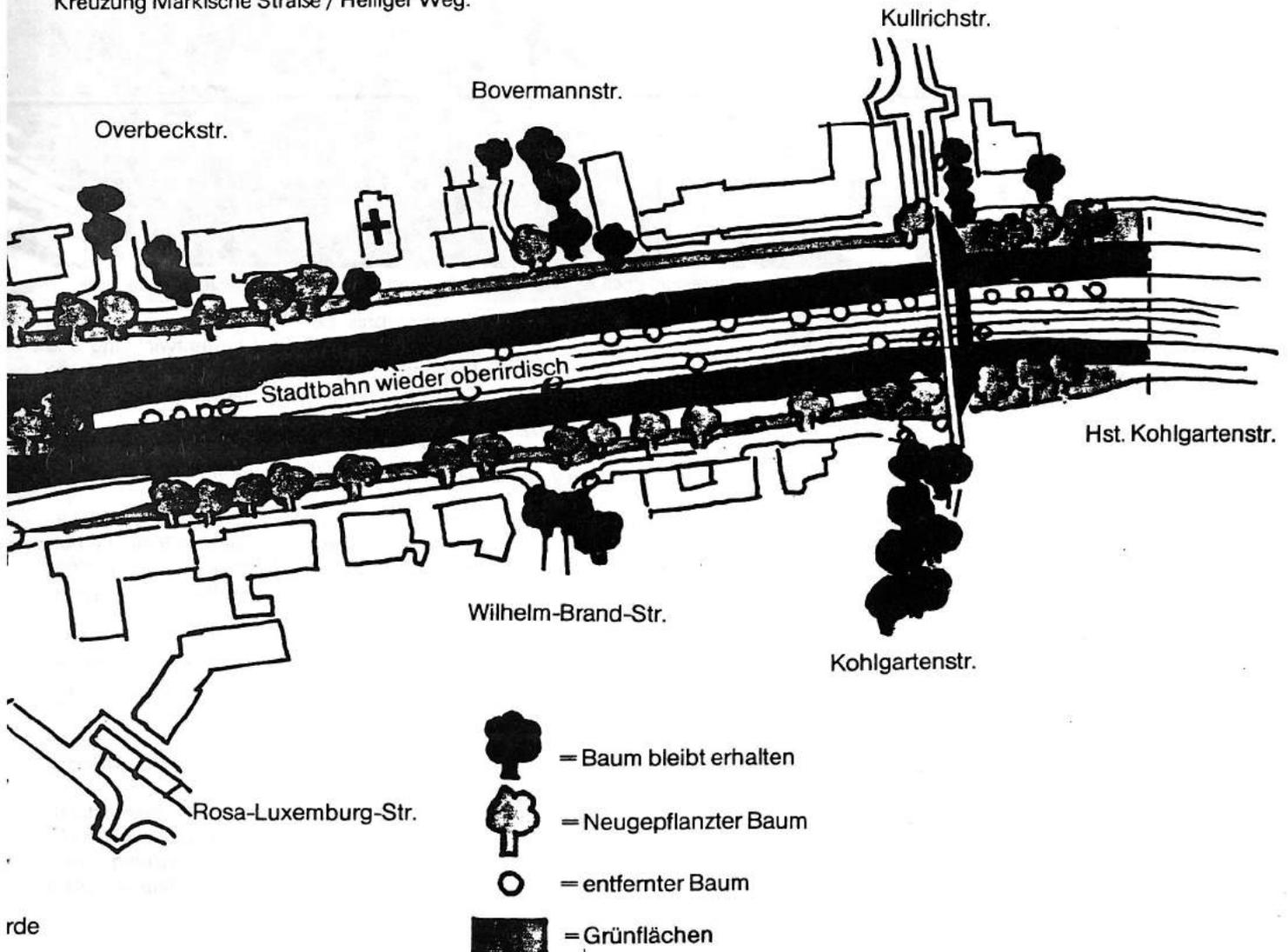
Durch den Fortfall des oberirdischen Straßenbahnverkehrs gibt es insbesondere an folgenden wichtigen Verkehrsknotenpunkten wesentliche Verbesserungen:

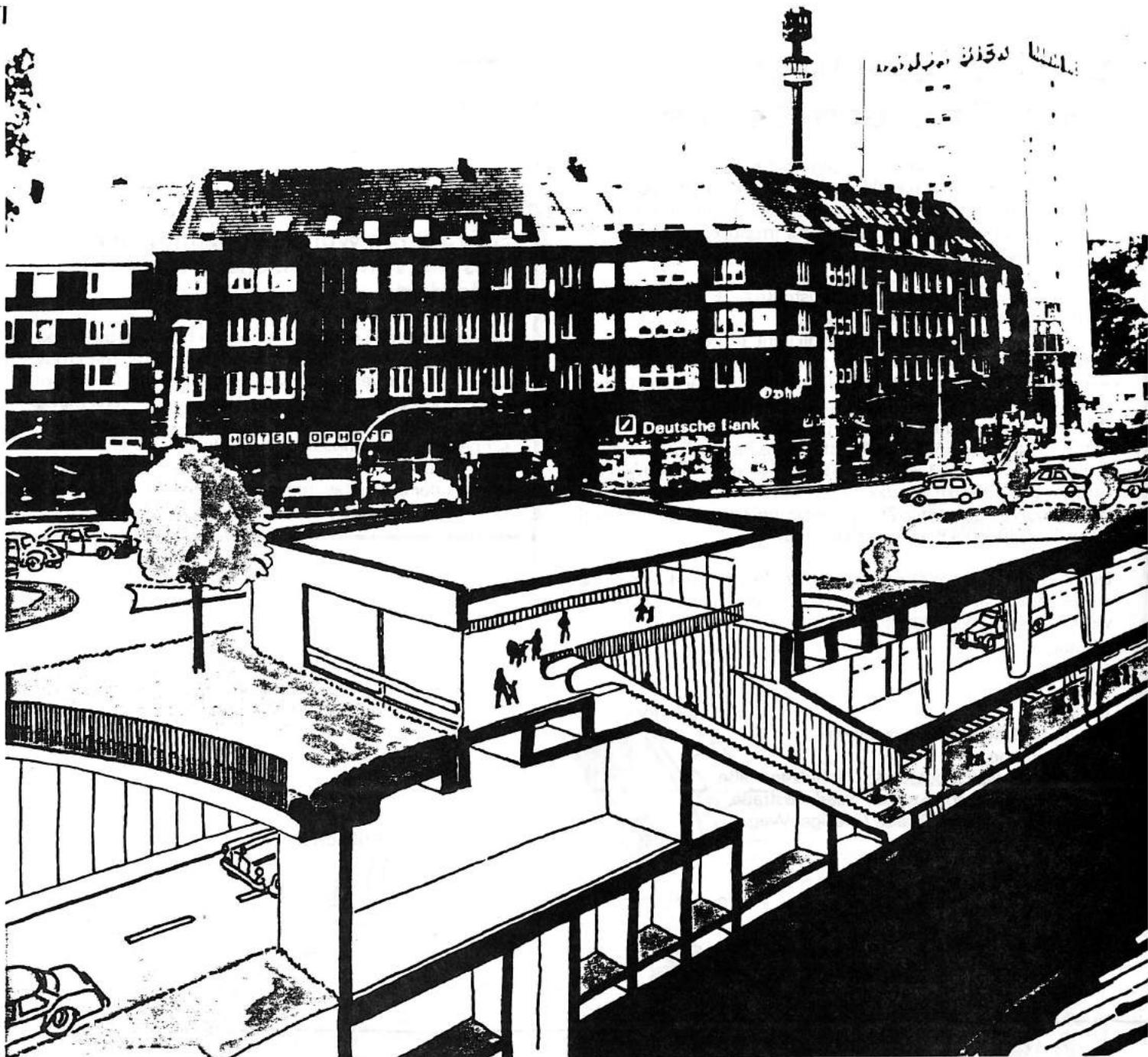
- Neutor,
- Grafenhof,
- Westentor,
- Burgtor,
- Kreuzung Burgwall/Schwanenwall,
- Reinoldikirche,
- Kreuzung Mallinckrodtstraße / Schützenstraße,
- Kreuzung Märkische Straße / Saarlandstraße,
- Kreuzung Märkische Straße / Heiliger Weg.

Ebenso wichtig wie die Verkehrsverbesserung ist es aber, daß mit der Verlegung der Straßenbahn/Stadtbahn unter die Erde bisherige Gleisflächen über weite Strecken für Grünanlagen und für Baumanpflanzungen zur Verfügung stehen.

## Seit Jahren wurde kreuzungsfreier Ausbau von Märkischer Straße / B 1 gefordert.

Bei der Kritik, daß mit der Führung der B 1 unter der Märkischen Straße hindurch auch Bäume gefällt werden müssen, sollte nicht vergessen werden, daß von vielen Bürgern, insbesondere nach schweren Verkehrsunfällen, immer wieder gefordert wurde, Märkische Straße und Ruhrschnellweg kreuzungsfrei zu gestalten. Da nach Verwirklichung dieser Forderung auch die Ampelstaus fortfallen, wird an der B 1 neben mehr Verkehrssicherheit auch zur Umweltverbesserung erheblich beigetragen.





Die Kreuzung B 1 / Märkische Straße (Ophoff) nach Abschluß der jetzt begonnenen Baumaßnahme. B 1 und Stadtbahn sind dann unter der Erde.

## Öffentlichkeit seit 1976 mehr als 20 mal unterrichtet

In zahlreichen öffentlichen Sitzungen des Rates und seiner Fachausschüsse sowie in städtischen Verlautbarungen und darüber hinausgehenden Presseberichten wurde die Öffentlichkeit seit Anfang 1976 über das Projekt des Stadtbahnbauloses 9/B 1 (Bereich Ophoff) ausführlich informiert. Dazu im einzelnen folgende Daten:

- Februar 1976: Unterrichtung des Rates über die räumliche Situation des Ausbaubereiches B 1/Ophoff. Verwaltung erhält den Auftrag, Planungsvarianten zu erarbeiten.
- März 1976: Erstmals wird eine Tunnellösung als mögliche Variante bekanntgegeben.
- April 1976: Drei Planungslösungen werden aus insgesamt zehn Varianten ausgewählt und im Ausschuß für Stadtentwicklung und Planung vorgestellt.

- Mai 1976: Das Ergebnis der Variantenuntersuchungen wird im Ausschuß für Stadtentwicklung und Planung vorgetragen. **Einstimmig** wird die Tunnellösung B 1 und Stadtbahn favorisiert.
- Juli 1976: Der Rat faßt in öffentlicher Sitzung den Baubeschluß für die „Tunnel-Variante“.
- Januar 1977: Pressemitteilung der Stadt, daß die Allee-Bäume im Bereich des Bauloses 9 nicht erhalten werden können. Ebenfalls wird bekanntgegeben, daß eine Ersatzbepflanzung vorgesehen ist.
- Juni 1977: Das Planverfahren wird eingeleitet, die Öffentlichkeit in einer Pressemeldung darüber informiert.
- September 1977: Die Dortmunder Tagespresse stellt das Modell Kreuzung Ophoff vor. Der Offenlegungstermin des Planfeststellungsverfahrens vom 10. 10. bis 09. 11. 1977 wird bekanntgegeben. Gleichzeitig wird erneut betont, daß die Allee-Bäume gefällt werden müssen.

## Gesprächsergebnis

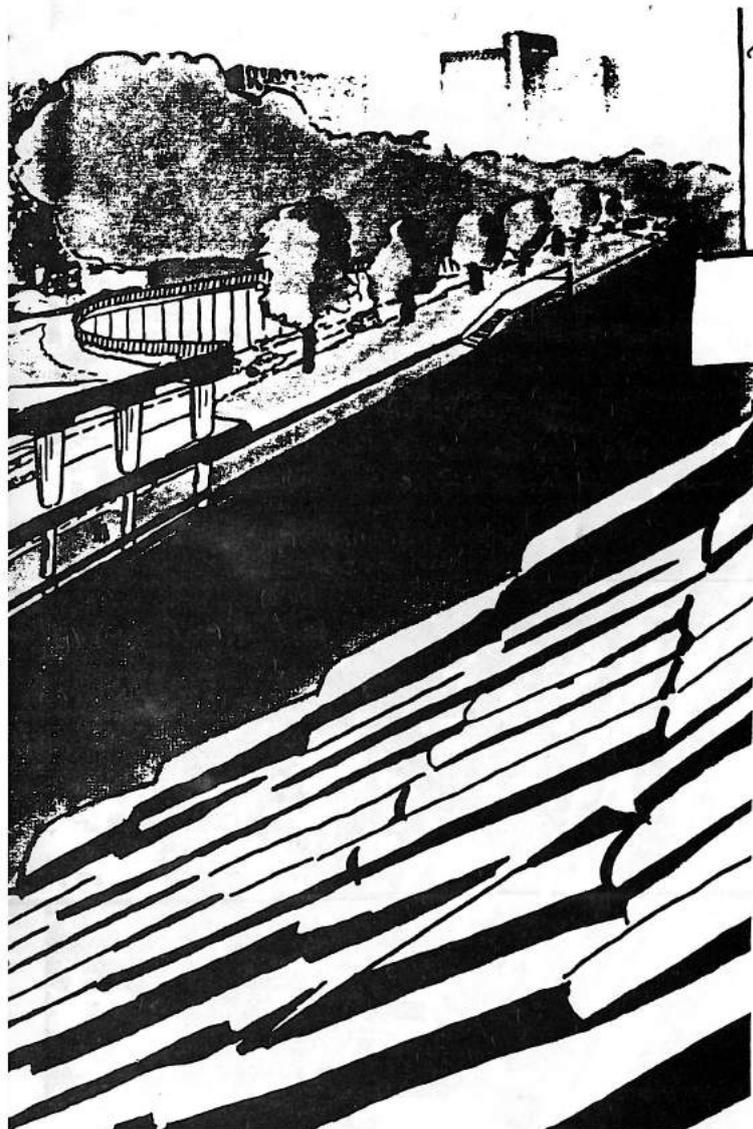
Als Ergebnis des am 07. 08. 1980 zwischen dem Oberbürgermeister, Vertretern der Ratsfraktionen, der Bezirksvertretung Innenstadt-Ost, der Anlieger, des Bundes Deutscher Architekten, der Naturschutzorganisationen, dem Oberstadtdirektor und Mitarbeitern der Verwaltung der Stadt Dortmund stattgefundenen Gespräches ist festzuhalten:

„Bei allen Planungen im Bereich der Bundesstraße 1 – Straßenbau und öffentlicher Nahverkehr außerhalb des Bauloses 9 – hat der Erhalt der Allee Vorrang. Noch in diesem Jahr wird damit begonnen, zwischen Wittekindstraße und Nußbaumweg die Baumlücken mit Bäumen, die einen Stammumfang von ca. 50 cm haben, aufzufüllen. Diese Bäume sind in Baumschulen bereits abrufbereit. Damit soll der Baumbestand in den genannten Bereichen wieder ein geschlossenes Bild bekommen und seinen Alleecharakter erhalten.

Die Schwierigkeiten der Straßen- und Stadtbahnführung beim Baulos 9 (Kreuzung Ophoff) erlauben es nicht, das abgeschlossene Planfeststellungsverfahren anzutasten. Es wird jedoch ernsthaft überlegt – insofern ist der Begriff „Denkpause“ durchaus zutreffend – Lösungsmöglichkeiten zu finden, um am östlichen Ende des Bauloses 9, unter Umständen durch eine nicht volle Ausnutzung der Festsetzungen des Planfeststellungsverfahrens in diesem Bereich, eine größere Anzahl Bäume zu erhalten.

Zu diesem Zweck wird kurzfristig eine Zusammenkunft zwischen Vertretern der zuständigen Fachverwaltung, der Vertreter der Anlieger, des Bundes Deutscher Architekten als auch der am Gespräch beteiligten Vertreter der Naturschutzverbände stattfinden.

Die Ratsfraktionen und die zuständigen Ausschüsse des Rates werden das zu erwartende Besprechungsergebnis in ihre kommenden Beratungen einfließen lassen und ihrerseits die Zeit zu eigenen Überlegungen nutzen“.



September 1977: Die Offenlegung wird offiziell veröffentlicht.

Oktober 1977: Erneute Bekanntmachung der Offenlegung durch die Dortmunder Tagespresse.

November 1977: Presseberichterstattung über den Verlauf der Planoffenlegung.

August 1978: Offizielle Bekanntmachung des öffentlichen Erörterungstermines „B 1/Ophoff“.

August 1978: Der Erörterungstermin wird in der Dortmunder Tagespresse bekanntgegeben.

September 1978: Presseberichterstattung über den Verlauf des Erörterungstermines nach einer Pressebesprechung des Regierungspräsidenten Arnsberg vom 07. 09. 1978.

Juni 1979: Der Rat faßt in öffentlicher Sitzung den Planfeststellungsbeschuß.

Juli 1979: Offizielle Bekanntmachung der Offenlegung des Beschlusses; gleichzeitige Mitteilung an die örtliche Presse.

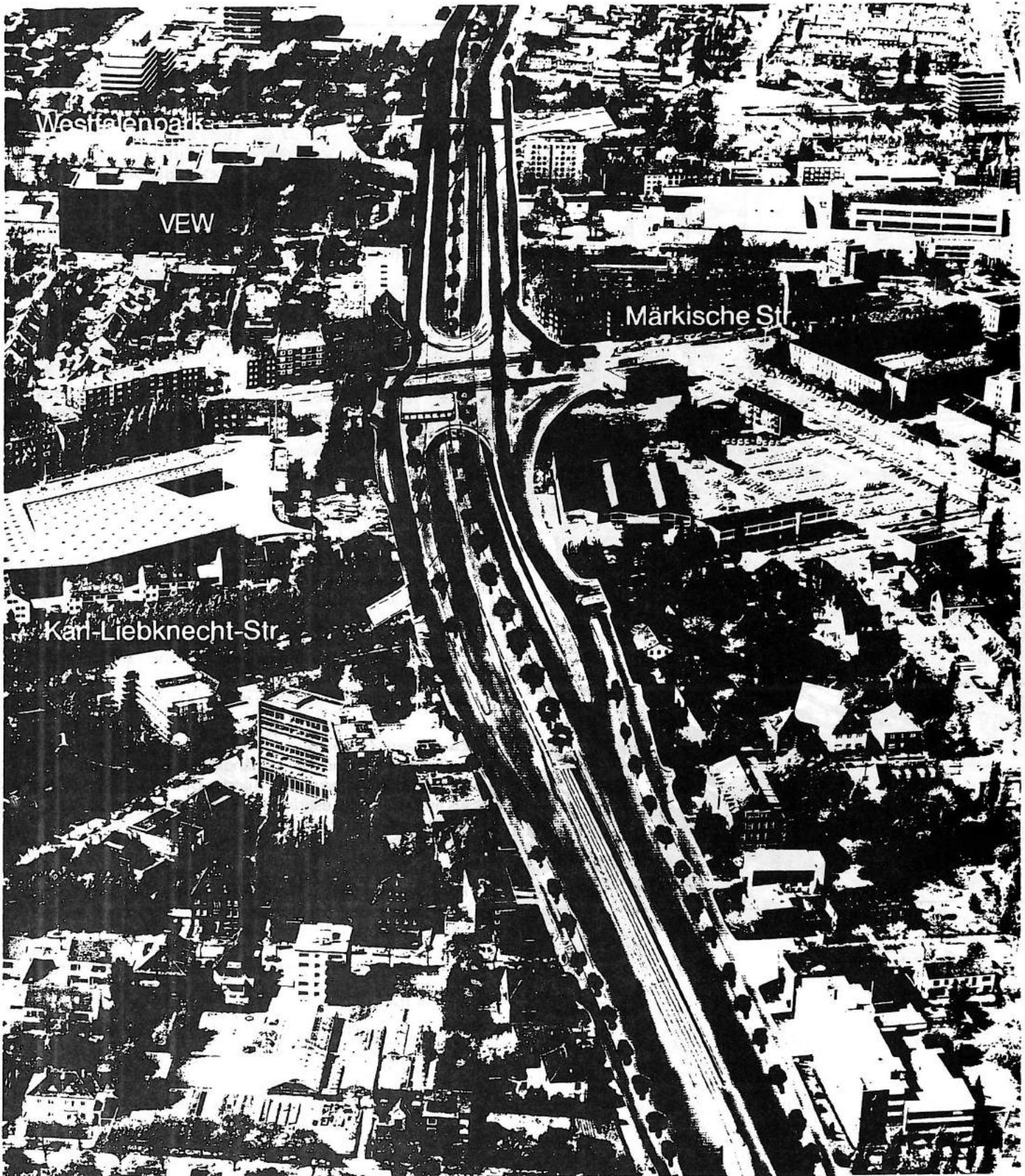
August 1979: Presseberichterstattung über den Verlauf der Offenlegung sowie den Eingang von Anfechtungsklagen.

November 1979: Pressemitteilung über die Ausschreibung der Rohbauarbeiten in den Dortmunder Zeitungen.

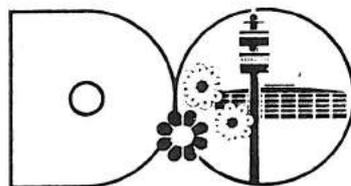
Februar 1980: Erneute Pressemitteilung über die Notwendigkeit, die Allee-Bäume im Baulos 9 zu fällen, einschließlich Bekanntgabe der Wiederbegrünung.

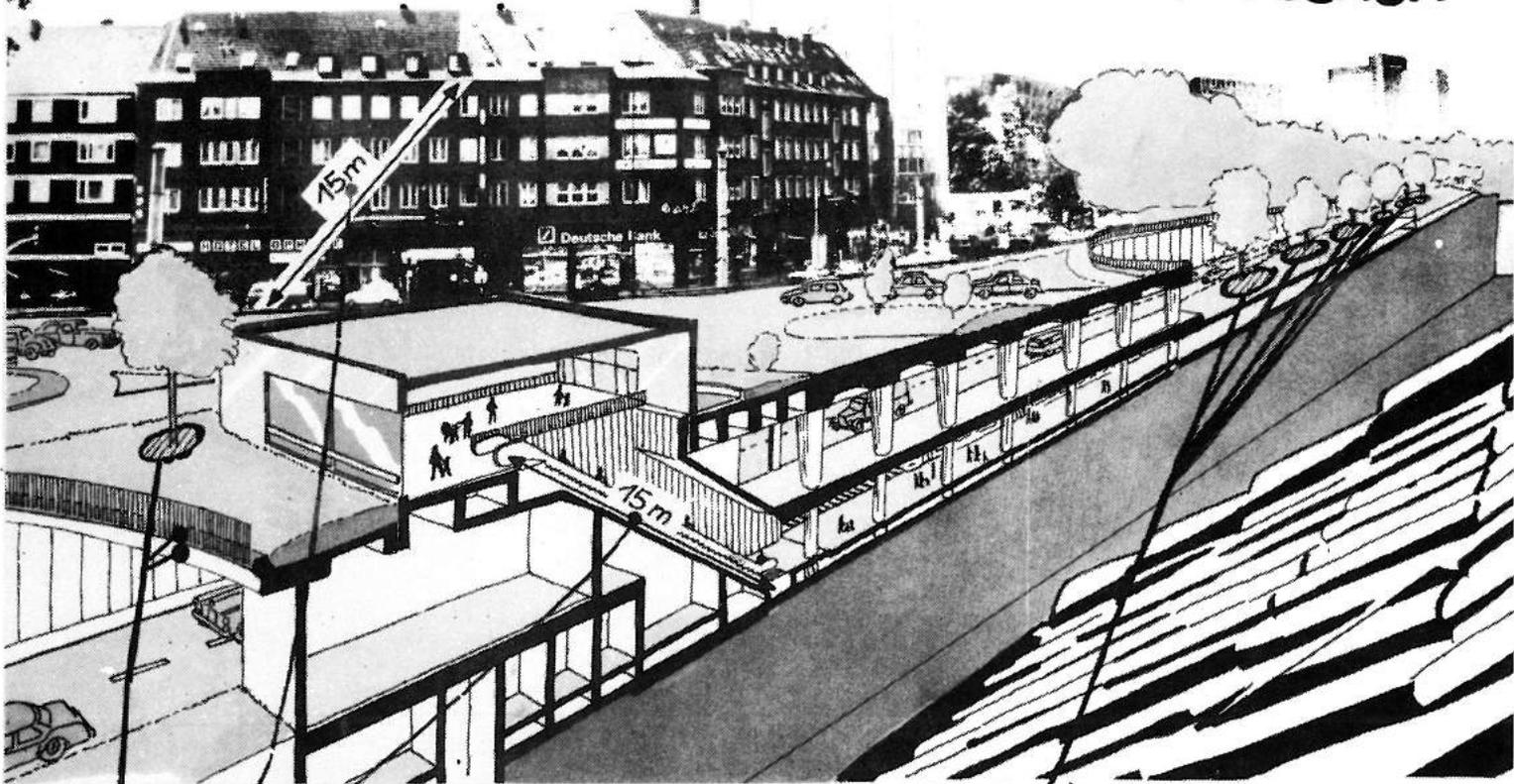
Juni 1980: Unterrichtung des Beirates der Unteren Landschaftsbehörde über die Wiederbegrünung im Bereich des Bauloses 9.

Juli 1980: Pressemitteilung über den Beginn der Leitungsverlegungsarbeiten am Baulos 9 und die damit notwendige Beseitigung der Allee-Bäume.



Luftaufnahme von der Kreuzung Ophoff mit Tunnel und Straßeneinschnitt. Die Verkehrsführung während der Bauzeit hat als Vorgabe, daß die benachbarten Wohngebiete vom Durchgangsverkehr nicht belästigt werden.





Die Kreuzung B 1 / Märkische Straße nach den schönmalerischen Vorstellungen der Stadt Dortmund

Die Strecke von 15 m haben wir eingetragen, um einmal das gigantische Loch deutlich zu machen, welches beim Kreuzungsausbau bei Ophoff entsteht. Eine Dimension, in der man das Hotel selbst einbetten könnte!



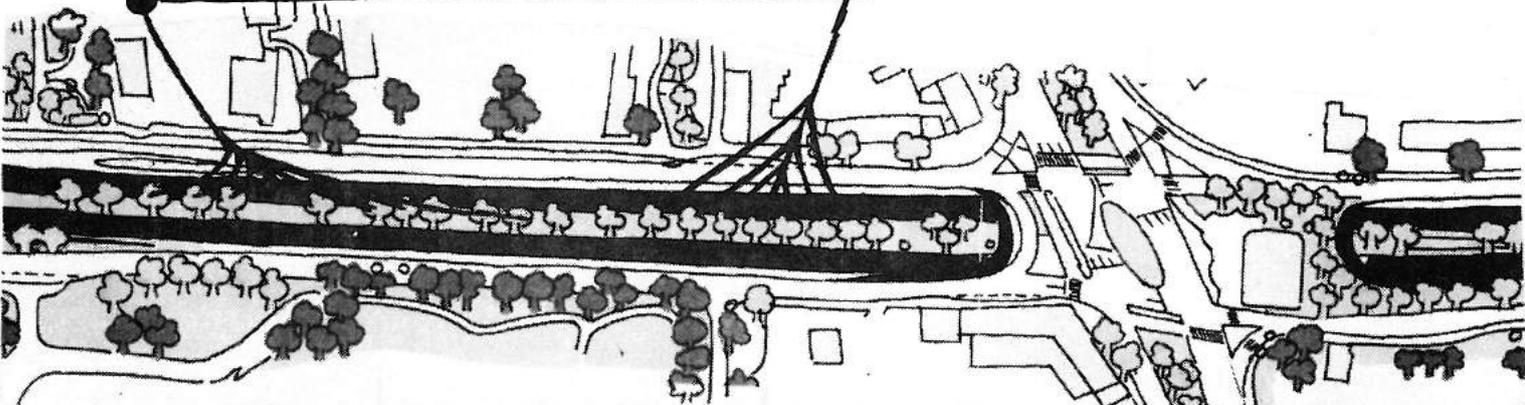
JA, MACHEN SIES  
SCHÖN BUNT, WIR  
WOLLEN DIE LEUTE  
DOCH SCHLIESSLICH  
ÜBERZEUGEN!!

Was ist lo:  
ander B1

Hier hat der Zeichner zwar Bäume hingemalt, es bleibt aber die Frage, wie an diesen Stellen Bäume wachsen können, da ja unter einer geringen Schicht Mutterboden die Betondecke der unterirdischen B1 bzw. der Stadtbahn liegt. An den markierten Stellen können im Höchstfall Sträucher und Krüppelkiefern wachsen, aber keine großen Bäume?

Wir wollen auf dieser Seite einmal herausstellen, wie man mit Grafiken und Zeichnungen die wirklichen Auswirkungen einer Planung überdecken kann.

Bunte und gefällige Darstellungen sind ein beliebtes Mittel von Verkehrs- und Stadtplanern, ihre Planungen der Bevölkerung zu "verkaufen". Es ist schon eine Augenschere, wenn in einer Zeichnung wie der unteren alte Bäume durch einen kleinen Kreis dargestellt werden und die kleinen Neupflanzungen genauso groß wie der alte Baumbestand gezeichnet wird, denn welcher Bürger kann sich nach solchen bunten Zeichnungen schon vorstellen, wie Kreuzungen in der Wirklichkeit aussehen.



# BDA-Vorschläge

1.-5. September 1980

BDA-Zählaktion der B1 - Allee  
(siehe Seite 66)

16. September 1980

Der BDA trägt der Verwaltung seine Änderungen und Vorschläge innerhalb des Bauloses vor.

Die Verwaltung bittet den BDA hinsichtlich seiner Vorstellungen über den Wegfall der Rampe in der Bevölkerung keine auf Jahre hinaus nicht erfüllbaren Hoffnungen zu wecken.

Eine baldige Bearbeitung wird zugesagt.

17. September 1980

Der BDA stellt seine Alternative der Öffentlichkeit vor.

Die Reaktion der Verwaltung ist positiv.

Die Bevölkerung ist enttäuscht.

Seite 67 - 70

Presse-Echo

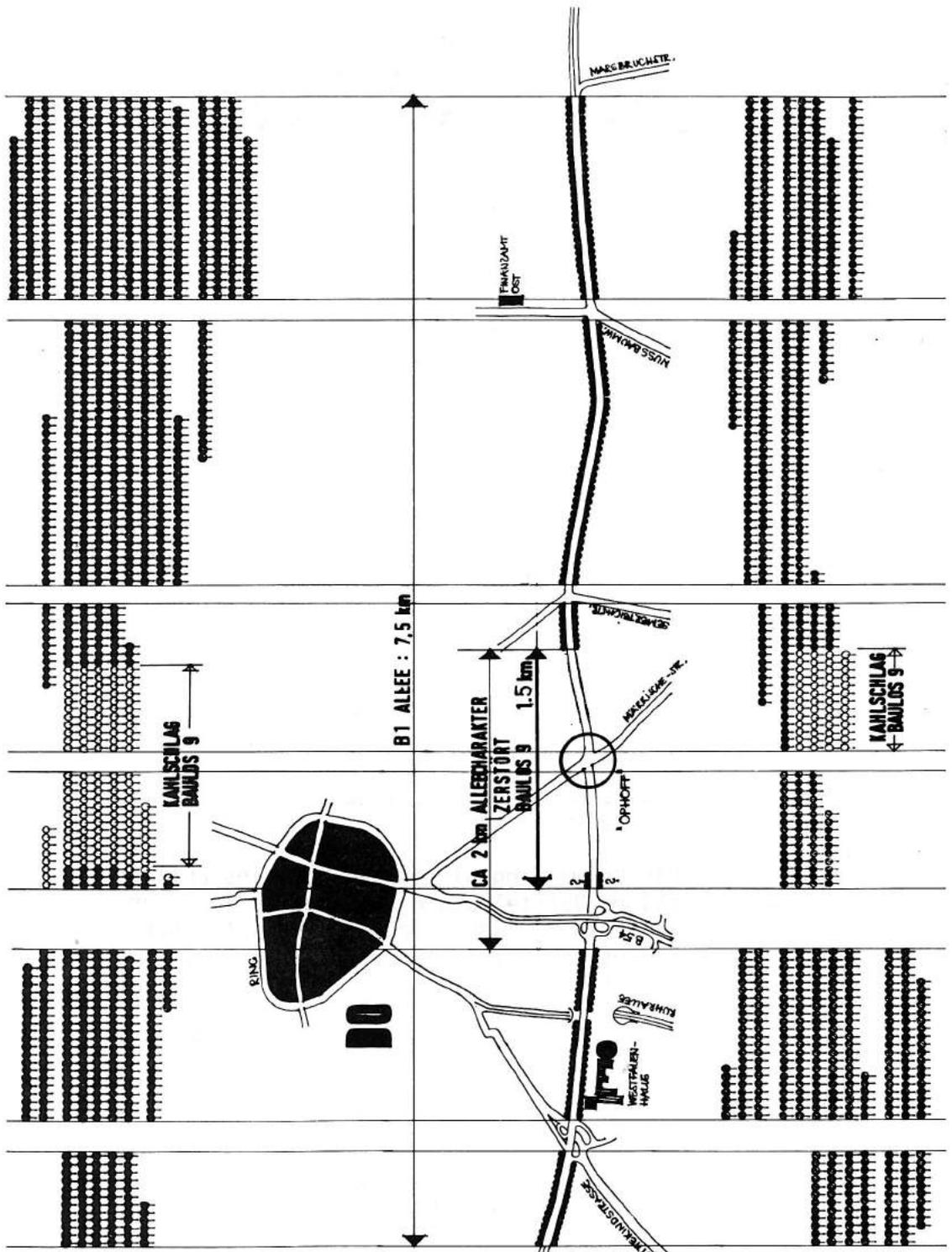
**BAUMBESTAND**

- NORDSEITE : 156
- MITTELSTR. : 820
- SÜDSEITE : 149
- GESAMT : 1.125

NACH BAULOS 9 (- 8 )

- NORDSEITE : 148
- ( -125 = -15 % ) MITTELSTR. : 695
- SÜDSEITE : 149
- GESAMT : 992

DIESES BAUMDIAGRAMM WURDE VOM  
BDA - DORTMUND VOM 1. - 5. 9. 1980  
DURCH ÖRTLICHE ZÄHLUNGEN ERARBEITET.



**PFLANZSTELLEN  
BAUMLÜCKEN**

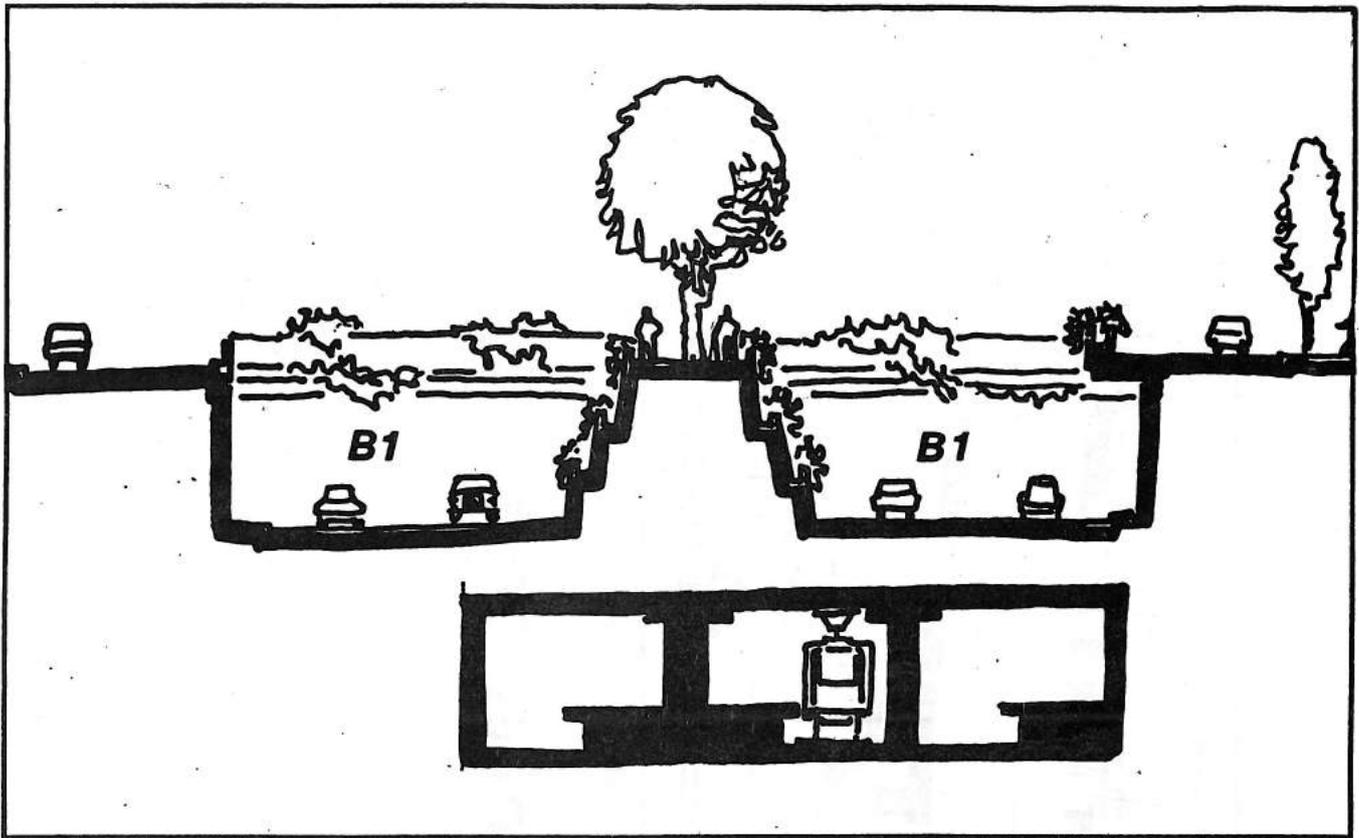
- NORDSEITE : 207
- MITTELSTR. : 475
- SÜDSEITE : 130
- GESAMT : 812

NACH BAULOS 9 (-51 = 12 %)

- NORDSEITE : 207
- MITTELSTR. : 424
- SÜDSEITE : 130
- GESAMT : 761



WR 18.9.1980



Der Querschnitt durch eine Zufahrt zur Kreuzung Ophoff macht deutlich, was die Architekten vorschlagen. Zwischen den Richtungsfahrbahnen soll ein Erdwall mit Bäumen bestehen bleiben, der terrassenförmig bepflanzt wird. Unter der abgesenkten B 1 der Tunnel der Stadtbahn.

## Erdwall zwischen Fahrbahnen und Straßenbahn-Tunnel

# Architekten überzeugt: B 1-Allee

# trotz Kreuzungsausbau zu retten

Von Manfred Eckwert

Bis 1995 kann die Platanenallee auf der Bundesstraße 1 trotz des Ausbaus der Kreuzung Ophoff wieder hergestellt sein. Davon ist die Kreisgruppe Dortmund im Bund Deutscher Architekten (BDA) überzeugt. Bedingung: die gestern der Öffentlichkeit präsentierte Vorschläge müßten berücksichtigt werden. Im Vergleich zur Planung der Stadt hat der BDA unter dem Gesichtspunkt des Vorrangs der Allee vier Anregungen entwickelt.

- Den Mittelstreifen der B1, der nach den Vorstellungen der Stadt beiderseits der Kreuzung Ophoff

zusammen mit der Straße abgesenkt werden soll, wollen die Architekten als Erdwall zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen im jetzigen Niveau bestehen lassen. Er soll mit neuen Bäumen bepflanzt werden. Im Unterschied zur städtischen Lösung würden diese Bäume aber nicht optisch im Tunnel verschwinden, sondern auf der jetzigen Ebene bis an die Kreuzung heranreichen. Der Charakter der Allee bliebe damit gewahrt. Für die beiden Seiten des Erdwalls schlagen die Architekten eine terrassenförmige Bepflanzung vor.

- Um die B1-Einschnitte direkt an der Kreuzung nicht zu großen

Löchern werden zu lassen, empfehlen die Architekten begrünte pergolaartige Überbauungen der Fahrbahnen. Sie sollen die negative Wirkung abmildern und zur Begrünung des Kreuzungsreichs beitragen.

- Als endgültige Lösung in Richtung Osten schlägt der BDA vor, die Straßenbahn nach Aplerbeck in einen Tunnel zu verlegen und dadurch Platz für den Ausbau der Fahrbahnen in der jetzigen Ebene zu gewinnen, ohne daß dabei die Baumallee beeinträchtigt wird. Daß diese Lösung nicht sofort möglich ist, räumen die Architekten ein. Sie fordern deshalb, die zunächst notwendige

Straßenbahnrampe zwischen Karl-Marx- und Kohlgartenstraße später wieder aufzufüllen und neu zu bepflanzen.

- Das Gebäude für den Ein- und Ausstieg bei Ophoff sollte noch einmal überprüft werden. Nach Auffassung des BDA muß dieses Bauwerk eine architektonische Qualität bekommen, die der städtebaulichen Bedeutung des Standortes gerecht wird. Dabei sollte überlegt werden, ob zusätzliche Einrichtungen (Geschäfte, Diskothek) untergebracht werden können.



Horst Zeidler: Das sind interessante Vorschläge.



Theo Schwill: Eigene Anregung aufgegriffen.



Rudolf Dittrich: Vorschläge zunächst prüfen.



Winfried Hinz: Keine Bedenken gegen Tunnel.

# Tunnel-Entscheidung erst nach dem Ergebnis des Gutachtens zur B 1

(mec) In der Idee den Mittelstreifen nicht mit den B 1-Fahrbahnen abzusenken, sondern auf der jetzigen Ebene zu belassen sieht Stadtrat Winfried Hinz, Dezernent für Hoch- und Tiefbau, einen positiven Ansatz. Dazu müsse allerdings die Frage geklärt werden, ob sich auf einem solchen Wall Bäume halten und die Terrassen bepflanzen lassen. Die Erfahrung bei der Begrünung von Schallschutzwänden an den Autobahnen habe gezeigt, daß die Pflanzen unter solchen Voraussetzungen schnell austrocknen.

Zu der Pergola-Lösung beiderseits der Kreuzung Ophoff will Hinz den Architekten vorschlagen, zu gegebener Zeit an Ort und Stelle anhand eines Modells festzustellen, welcher Effekt damit erzielt wird. Keine technischen Bedenken hat er gegen die Verlegung der Straßenbahn nach Aplerbeck in einen Tunnel. Für das Ein- und Ausstiegsbauwerk bei Ophoff begrüße er jede architektonische Verbesserung, doch viel Platz für zusätzliche Einrichtungen bleibe an dieser Stelle nicht.

„Gärtner sollen entscheiden, ob der Vorschlag mit dem bepflanzten Mittelstreifen realisierbar ist“, erklärte der Leiter des Stadtbahnbauamtes, Rudolf Dittrich. Bei einem positiven Ergebnis wäre das eine interessante Variante. Bei der Pergola-Lösung müsse erst einmal geprüft werden, ob sie konstruktiv möglich sei. Die Frage des Straßenbahntunnels sei noch nicht entscheidungsreif, ist Dittrichs Meinung. Die Untertunnelung der Innenstadt habe zunächst Vorrang.

Auch Planungsausschuß-Vorsitzender Theo Schwill (CDU) bezeichnete den Erdwall mit der terrassenförmigen Bepflanzung als interessanten Vorschlag. Die Pergola-Idee findet er gut. Mit

dem Straßenbahn-Tunnel sei ein Vorschlag aufgegriffen worden, den er selbst vor einiger Zeit gemacht habe. Eine Verbesserung des Ein- und Ausstiegs-Gebäudes sei zu begrüßen, meinte Schwill. Die Stadtbahn müsse sich auch in diesen Punkten attraktiv darstellen.

„Im Prinzip sind das alles interessante Vorschläge, an denen weitergearbeitet werden kann“, fand der stellvertretende Planungsausschußvorsitzende, Horst Zeidler (SPD). Ob Straßenbahn- oder Straßentunnel, werde sich mit dem in Auftrag gegebenen Gutachten entscheiden. Die Bürgerinitiative denke mehr an einen Straßentunnel, doch vieles spreche für die Verlegung der Straßenbahn unter die Erde.

Nach den Ermittlungen des BDA-Vorsitzenden Norbert Wörner bestand die Allee auf dem Mittelstreifen ursprünglich aus 1 295 Bäumen. Inzwischen gibt es dort 475 Lücken. Für den Ausbau der Kreuzung Ophoff müssen insgesamt 125 Bäume fallen. 57 sind bereits gefällt, 68 weitere werden noch folgen. Die Stadt, berichtete Wörner, habe zugesagt, die alten Lücken wieder aufzufüllen und auch die beim Kreuzungsausbau wegfallenden Bäume durch Neuanpflanzungen zu ersetzen.

Der kommunalpolitische Dauerbrenner hat neue Nahrung erhalten. Mit den Vorschlägen der Dortmunder BDA-Architekten ist die Diskussion um den Ausbau der B 1 wieder entfacht worden. Der sachliche Beitrag der Planer enthält interessante Aspekte, die eine beachtenswerte Grundlage für neue Beratungen in den zuständigen Verwaltungsabteilungen und Ratssausschüssen sein sollten.

## BDA-Vorschläge eine ernsthafte Diskussionsbasis

Die Architekten räumen der Erhaltung der Allee Priorität ein, doch sie gehen dabei von den Realitäten aus. Sie erkennen an, daß dem Ausbau der Kreuzung Ophoff Sachzwänge zugrunde liegen, die man nicht einfach wegdiskutieren kann. Unter dieser Voraussetzung muß das Verständnis für den „schmerzlichen Eingriff“ gesehen werden.

Daß die 125 Bäume unter den gegebenen Umständen nicht zu halten sind, wird nach der umfangreichen Beschäftigung mit der Thematik von den Architekten eingesehen. Ihr Augenmerk richtet sich deshalb auf die Verbesserung der vorgesehenen Lösung, die Beseitigung der Wunden und die Wiederherstellung der stadtbildprägenden Allee.

Zu einem früheren Zeitpunkt wäre sicherlich manches mehr möglich gewesen, doch daß sich der BDA erst jetzt mit der B 1-Planung beschäftigt hat, ist nicht der Kommunalpolitik anzulasten.

Wer völlig neue, revolutionäre Vorstellungen erwartet hatte, mag vielleicht enttäuscht sein. Andere werden anerkennend vermerken, daß trotz aller Meinungsverschiedenheiten eine so sachliche Auseinandersetzung möglich ist. Vielleicht lernen beide Seiten daraus, künftig eher miteinander zu reden.

**Manfred Eckwert**

# Architekten sehen Chance für Allee

**Auch wenn Bäume fallen — Vorschlag steht**

Der Kreisverband Dortmund im Bund Deutscher Architekten setzt sich für die Erhaltung des „typischen Baumprofils“ auf der B 1 ein. „Mit unseren Vorschlägen stießen wir bei den verantwortlichen Stadtspitzen am Dienstag in einer fünfstündigen Aussprache auf kooperative Gesprächsbereitschaft“, erklärt dazu der BDA-Kreisvorsitzende Norbert Wörner. Die von einer Arbeitsgruppe der Dortmunder Architekten entwickelte Lösung sieht vor, daß nach dem Ausbau der Ophoff-Kreuzung der Mittelstreifen — zwischen den beiden untergetauchten Fahrbahnen — im ursprünglichen Niveau erhalten bleibt. Hier solle eine Baumzeile angepflanzt werden, durch die der Allee-Charakter „optisch“ fortbesteht.

Der BDA Dortmund befürchtet, daß der Baumbestand östlich Ophoff auf Dauer nicht zu retten ist, wenn die Straßenbahntrasse nach Aplerbeck oberirdisch verläuft. Deshalb sollten Rat und Verwaltung nach Meinung der Architekten mit größtem Vorrang die Tunnellage für diesen Strecke vorantreiben: „Nur so kann der zusätzliche schmerzliche Eingriff in den Baumbestand für die weitere Zukunft rückgängig gemacht werden.“ Wegen der aufsteigenden Straßenbahnrampe müssen zwischen Karl-Marx-Straße und Kohlgartenstraße weitere 33 Bäume geopfert werden.

Durch die Tunnallage sei es aber möglich, die Rampe später anzufüllen und die Allee mit jungen Bäumen im alten Niveau wiederherzustellen. Nach Ansicht des Kreisverbandes könnte dies bis 1995 geschehen sein.

Die Architekten setzen sich ferner dafür ein, daß das Kreuzungsbauwerk selbst „lebenswert“ gestaltet wird. Sie fordern, daß die „unästhetischen Schlundöffnungen“ für die Fahrbahnen durch begrünte, pergola-artige Einbauten kaschiert werden und daß besondere Anbindungen und Überwege zur Sicherheit der Fußgänger geschaffen werden.

## Augenwischerei

Lange Jahre hielten Dortmunds freischaffende Architekten mit ihrem Sachverstand in Sachen Stadtplanung hinter dem Berg. Umso mehr ist zu begrüßen, daß der Kreisverband des Bundes Deutscher Architekten (BDA) in dieser Woche mit einem Lösungsvorschlag zur Rettung der B 1 Allee aus dem Busch kam.

Was die Baumeister auf den Tisch gelegt haben, kann man allerdings kaum als Ei des Kolumbus bezeichnen. Es ist nicht einmal das Gelbe vom Ei. Was da in einigen Wochen mühevoller Kleinarbeit an den Planungstischen in der Rote-Becker-Straße ausgebrütet wurde, verdient das Prädikat „Augenwischerei“.

Was soll denn wohl eine Lösung bewirken, deren Wurzeln sich auf das Jahr 1995 gründen, und deren Wirkung erst im nächsten Jahrtausend spürbar wird? In welcher Zeit leben wir eigentlich?

Man kann sich des Eindrucks

nicht erwehren, als ob innerhalb der Architekten-Organisation jene Honoratioren die Oberhand gewonnen haben, die es sich — aus welchen Gründen auch immer — mit der offiziellen Stadt nicht verderben wollen. Man betont so sehr die „kooperative Haltung der verantwortlichen Stadtplaner“, die sogar sämtliche für die Arbeit an der Alternativ-Lösung notwendigen Pläne kostenlos zur Verfügung gestellt hätten. Als ob dies nicht selbstverständlich wäre.

Um es noch einmal konkret zu sagen: Durch den BDA-Vorschlag wird kein einziger von den jetzigen B 1 Bäumen gerettet. Man projiziert lediglich die Erhaltung des Allee-Charakters weit in die Zukunft.

Allenfalls wurde eine gekonnte Modifizierung des ohnehin bestehenden Begleitgrün-Planes für die Stadtbahnbaumaßnahme vorgelegt. Kein Grund zum Feiern. Höchstens ein Anlaß, weiter nachzudenken.

**Jürgen Nowaczyk**

## Ins gleiche Horn getutet

**Mit dem Vorschlag des Bundes Deutscher Architekten zur Wiederherstellung der B1-Allee ist eine Leserin nicht einverstanden:**

Es ist nicht zum Aushalten — jetzt tutet der BDA Dortmund in das gleiche Horn wie die Stadtverwaltung: Zerstörung der Allee (wenn auch nicht in so krasser Form, aber die Überschrift täuscht!), damit der Verkehr verbessert wird. Keiner denkt dabei daran, was der Mensch in Zukunft dann noch zusätzlich an Lärm und Abgasen in der Nähe der B 1 ertragen muß.

Nach dem Leserbrief des 1. Vorsitzenden des BDA Dortmund, Herrn Wörner, in den Ruhr-Nachrichten vom 30. Juli hatte ich mir vom BDA etwas anderes erwartet. Entweder einen Tunnel für den Durchgangsverkehr auf der B 1, und zwar von der Wittekindstraße bis zum Nußbaumweg, oder keine Änderung des jetzigen Zustandes, aber Auffüllen der schon entstandenen Lücken in der Allee, um die Stadt zu humanisieren und vom Streß zu befreien!

GERDA TURKE  
Sonnenstr. 132

# Ereignisse

17. September 1980 :

Die Firmen melden vorsorglich Ihre Ansprüche auf Kostenersatz an, falls die Arbeiten nicht nach Plan kontinuierlich fortgeführt werden können. (Seite 72)

26. September 1980 :

Dortmunder Delegation besichtigt Hamburger Baumschule. (Seite 73)

30. September 1980 :

Verwaltung übergibt dem BDA-Dortmund Plan für Baumpflanzung im Zuge der B1.

2. Oktober 1980 :

BDA-Dortmund spendet der Stadt Dortmund Platane für B1. (Seite 73)

3. Oktober 1980 :

Von den Bürgergruppen werden 18.000 Unterschriften übergeben, welche für den Erhalt der B1-Allee gesammelt wurden. (Seite 74-76)

5. Oktober 1980 :

Bundestagswahl

## „Denkpause“ an B 1 kann teuer werden

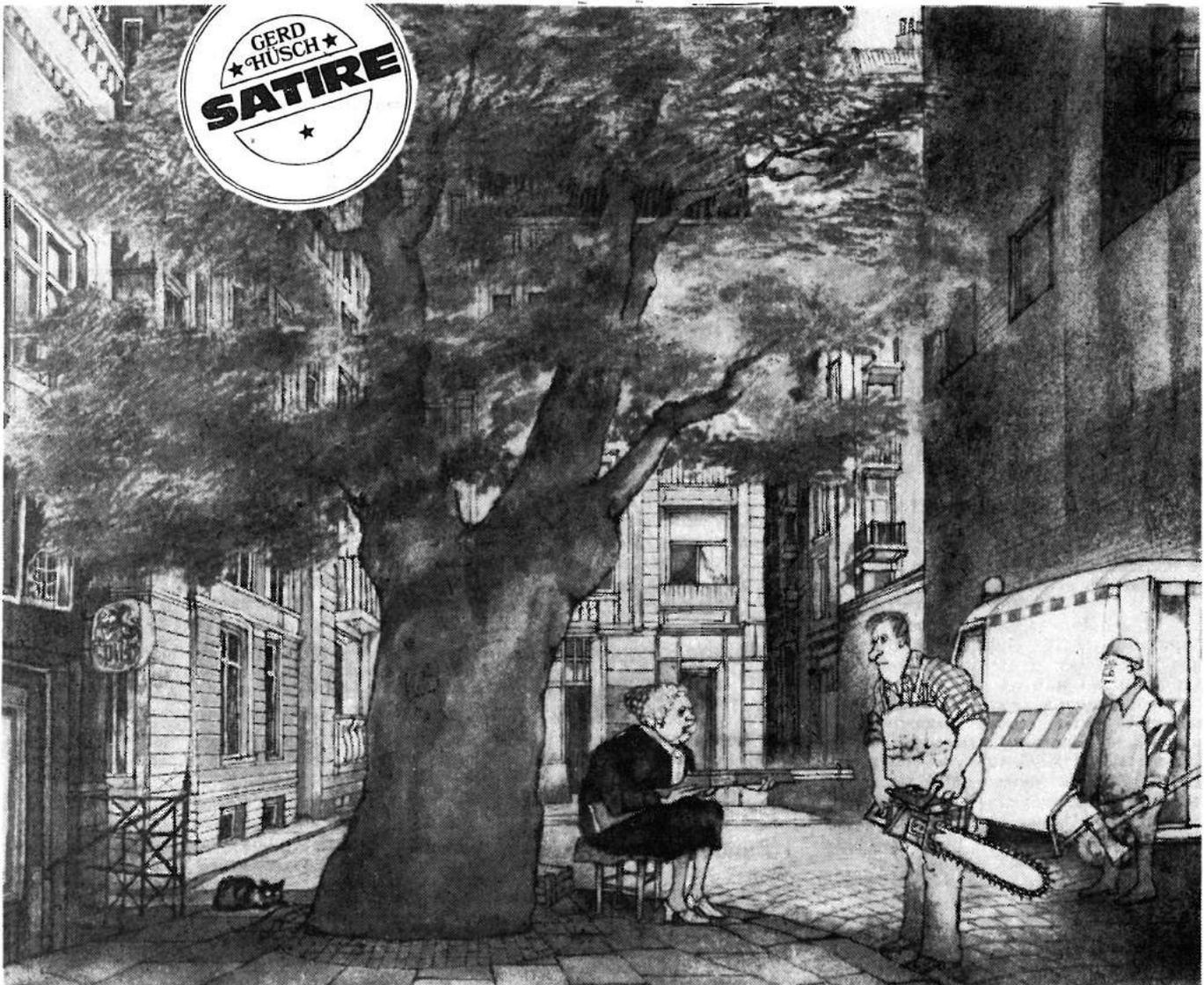
(HHH) Ein Überziehen der „Denkpause“ an der B 1 kann die Stadt sehr teuer kommen. Die zur Arbeitsgemeinschaft zusammengefaßten Unternehmen am Baulos 9 (Ophoff) haben in einem Brief an die Stadt vorsorglich ihre Ansprüche auf Kostenersatz angemeldet, falls die Arbeiten nicht nach Plan kontinuierlich fortgeführt werden können. Dieser Umstand wird mit Sicherheit bald eintreten, da der

Rat der Stadt noch neue Lösungen für den Abschnitt östlich von Ophoff sucht.

An dieser Großbaustelle haben die Unternehmen Kosten von etwa 3 Mio. DM pro Monat für Geräte, Personal, Material usw. Etwa ein Viertel dieser Kosten können für die ruhende Baustelle einverlangt werden, wenn der Bauherr, sprich Stadt Dortmund, Verursacher der Verzögerung ist.

Angesichts des Verkehrsdilemmas wegen der Baustelle auf der B 1 hat die Polizei angeregt, die „Schleichwege“ südlich und nördlich der B 1 wenigstens vorübergehend wieder freizugeben.

WAZ 27.9.1980



„Nur über meine Leiche - wir sind zusammen aufgewachsen!“

WR 27.9.1980

## Dortmunder Delegation suchte Ersatz für abgeholzte Allee-Bäume In Hamburg wachsen neue B1-Platanen

(des) Nicht ohne Resonanz blieben bei Kommunalpolitikern und Verwaltung die Proteste von Bürgern gegen die Abholzung der Allee-Bäume an der B 1 im Kreuzungsbereich Ophoff. Schnell und ohne großen bürokratischen Aufwand sollen jetzt Anfang November neue Platanen auf dem Mittelstreifen der B 1 gepflanzt werden, da wo bisher Lücken zwischen den Bäumen der Allee klafften, mit Ausnahme natürlich des Stadtbahnbaubereichs Märkische Straße/Ophoff.

Allerdings war es nicht ganz einfach, kurzfristig 136 neue Platanen und rund 50 Linden zu beschaffen, denn Baumschulen, die Baumengen in der Größenordnungszüchten, sind rar gesät. Fündig wurde man nun in der Nähe von Hamburg, wo eine Baumschule auch hohe Qualitätsanforderungen befriedigt.

Eine Delegation unter der Leitung von Stadtrat Winfried Hinz, Ratsvertreter Wolfgang Weier-

mann, Helmut Sieberg vom Stadtbahnbauamt, dem Leiter des Rombergparks Dr. Bünemann und Hans Mogoley vom Bund Deutscher Architekten, die in Dortmund eine Variante der Straßenführung im Ophoffbereich ausgearbeitet haben überzeugte sich nun an Ort und Stelle über Pflanzung und Qualität der Bäume.

48 ausgewählte Platanen – diese Baumart ist besonders widerstandsfähig, emissions- und streusalzfest – werden in der Höhe von 5 bis 7 Metern nach Dortmund geliefert, und rund 88 Exemplare kleineren Formats sollen die B 1 Allee verschönern. Die größeren Bäume sind rund 25 bis 30 Jahre alt, haben einen Stammumfang von 40 bis 45 cm. Die Kosten liegen bei 5 000 DM.

Die ersten Platanen können ab November an der B 1 im Bereich Sozialakademie/Westfalenhalle und östlich der Ophoffkreuzung bewundert werden.



Die Dortmunder Delegation sah sich in Hamburg die Ersatz-Platanen zur Auffüllung der Lücken in der B1-Allee an. (Foto: Schlüchtermann)

3.10.1980 RN

3.10.1980 WAZ

## BDA schenkt Platane für B 1

Die Kreisgruppe Dortmund im Bund Deutscher Architekten (BDA) will nicht nur mit alternativen Plänen ihren Beitrag zur Neugestaltung der B 1 leisten. Oberbürgermeister Günter Samtlebe erhält heute einen Brief vom BDA, der ein grünes Geschenk, nämlich eine Platane verheißt.

Im November soll der Baum bereits gepflanzt werden. Für den BDA schrieb Norbert Wörner an den OB: „Der BDA hat beschlossen, seinen Willen zur Wiederherstellung der Allee zu dokumentieren und der Stadt Dortmund eine Platane des größeren Typs zu schenken.“

Mit diesem Präsent – Kaufpreis, Transport von Hamburg nach Dortmund und Pflanzung erfordern insgesamt rund 5 000 DM – will der Architektenverein zeigen, „wie ernst es ihm mit der Erhaltung des Stadtbildes ist.“

WR 6.10.1980

### Architekten stifteten Platane für die B 1

Eine Platane für die B 1 hat die Kreisgruppe Dortmund des Bundes Deutscher Architekten der Stadt gestiftet. Der Baum soll im November nach Dortmund gebracht und eingepflanzt werden. Die Architekten wollen damit ihren Willen zur Wiederherstellung der Allee dokumentieren.



DORTMUND

## Architekten spenden erste B 1-Platane

Der erste neue Baum für die B 1 ist schon bezahlt – gestiftet vom Bund Deutscher Architekten. In einem entsprechenden Brief an den Oberbürgermeister schrieben die Architekten, sie wollten ihren Willen zur Wiederherstellung der Allee dokumentieren, indem sie eine Platane des ausgewählten größeren Typs schenken wollen. Im November soll der Baum nach Dortmund gebracht und hier eingepflanzt werden.

Vertreter von Pro Grün und anderer Bürgergruppierungen werden heute dem Oberbürgermeister 15 000 Unterschriften für den Schutz der B 1-Allee übergeben. Oberbürgermeister Samtlebe will dabei eine Erklärung abgeben.

WAZ 4.10.1980



**TAUSENDE UNTERSCHRIFTEN FOLGEN:**  
**Prof. Dr. Reinhold Lob überreicht die ersten Na-**  
**menlisten. waz-Bild: Willi Römer**

# Kaum Chance für B 1-Bäume

## Protestliste trägt 17 989 Namen

„Fantasie, Entschlußkraft und Fachkompetenz verlangen die Bürger von Rat und Verwaltung, um Lösungen zu erarbeiten, die die Allee östlich Ophoff noch im laufenden Planfeststellungsverfahren retten“, beschwor gestern Prof. Dr. Reinhold Lob Oberbürgermeister Günter Samtlebe, als er im Stadthaus eine Unterschriftenliste mit 17 989 Namen protestierender Bürger Übergab.

Das Stadtoberhaupt bedauerte: „Ein Großteil der Bäume wird fallen. Wir sind aber aufgerufen, nach Fertigstellung des Bauloses 9 der Stadtbahn die Allee wieder herzurichten“. Samtlebe favorisierte die Vorschläge des Bundes Deutscher Architekten, die eine Neubepflanzung des Westfalendammes mit Linden beinhalten. Er sprach sich dafür aus, die Baumallee unter Naturschutz zu stellen. Am 9. Oktober wird ein neues Gespräch mit den Bürgergruppen stattfinden. Nächste Woche sollen die Ratsausschüsse tagen und ihre Planungen auf die neuen Vorschläge abstimmen.

„Ich habe grünes Licht von NRW-Landesvater Rau erhalten: An Mehrkosten werden die eingebrachten neuen Vorschläge nicht scheitern“, versicherte der OB den Vertretern der Bürgergruppen.

RN 4.10.1980

# 18 000: B1-Bäume erhalten!

## Forderungen wiederholt

Rund 18 000 Bürger aus Dortmund und dem weiten Land haben mit ihrer Unterschrift bekundet, daß alle Bäume auf der B 1 erhalten bleiben sollen. Als die Vertreter der sechs Bürgergruppen dem Oberbürgermeister die Unterschriften überreichten (siehe auch 1. Lokalseite), trugen sie mündlich wie schriftlich nochmals ihre Forderungen vor:

Erhalt der B1-Allee, Durchgangsverkehr im Tunnel, Veröffentlichung des Tunnel-Gutachtens, kein autobahnähnlicher Ausbau in der Ebene, Verhinderung von Schleichverkehr, kein Abbinden der Anliegerstraßen, nur 50 km/h auf der B1, verkehrsregelnde Maßnahmen (Ampelsteuerung), Fußgängerüberwege, keine weiteren Straßenbaumaßnahmen ohne ordentliches Planfeststellungsverfahren unter Beteiligung der Bevölkerung, Unterbindung aller Maßnahmen, die zu einem Konflikt führen können.

Oberbürgermeister Samtlebe stimmte „persönlich“ den meisten der Forderungen zu. Am 9. Oktober wollen sich Stadt und Bürgersprecher erneut zur Aussprache treffen. Am 22. Oktober schließlich tagen die Ausschüsse. Dort sollen die Bürgervorschläge sowie Vorstellungen der Fraktionen erarbeitet werden. Selbst wenn Bauverzögerungen eintreten, müßten zusätzliche Kosten von der öffentlichen Hand getragen werden. „Wie wir das Thema B 1 gemeinsam mit den Bürgern gehandhabt haben, hat auch höheren Orts Lob gefunden, weil Schaden verhindert wurde“, erklärte Samtlebe.

Das Tunnelgutachten würde bald, vielleicht schon am 9.10., vorgelegt. Geschwindigkeitsbegrenzung und Straßenanbindung müßten Experten prüfen. Auch bei „niemals autobahnähnlichem“ Ausbau in der Ebene blieben die Bäume erhalten. „Ich befürworte, daß die Allee unter Naturschutz gestellt wird, damit es niemand einfallen kann, an irgendeiner Kreuzung doch noch die Allee anzuknabbern“, formulierte Samtlebe. Persönlich halte er aber Fußgängerbrücken für besser als beampelte Überwege. „Wir halten uns offen für alle Anregungen und zu Gesprächen zu jeder Zeit und jedem Stand der Planung“, versicherte der Oberbürgermeister.

WR 4.10.1980

## Östliche Rampen von Ophoff sollen steiler werden 18000 für Bäume

# Zusätzliche Fußgängerbrücken über die B 1 anstelle der Ampeln

## Samtlebe:

## Außerhalb

## Kreuzung

## Ophoff wird

## nicht gefällt

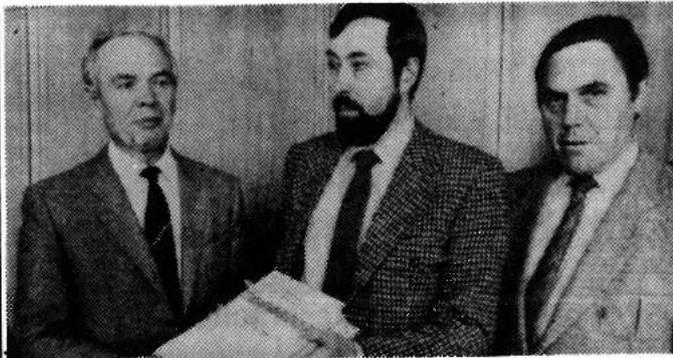
### Kommentar

Die Bürgergruppen, die gestern 18 000 Unterschriften dem Oberbürgermeister überreichten, können nicht nur das Ergebnis ihrer Sammelaktion, sondern auch seine Auswirkungen als demokratischen Erfolg verbuchen. Zwar wird die Forderung, daß ab sofort kein Baum mehr auf der B 1 fallen darf, nicht erfüllt werden, weil für die Kreuzung Ophoff Ein- und Ausfahrten auf beiden Seiten gebaut werden müssen, doch darüber hinaus wird es keine Abholzaktion geben.

Die Bedeutung der 7,5 km langen Platanenallee ist durch die Bürgerinitiative ins allgemeine Bewußtsein gerückt worden. Daran kommt heute niemand mehr vorbei. Der Erhalt der Allee — mit Ausnahme des Kreuzungsbereichs Ophoff — ist gesichert, und auch dort, wo Bäume dem Kreuzungsausbau weichen, werden neue angepflanzt werden.

Das Gespräch mit der Stadt hat sich also gelohnt. Daß es bei allem verständlichen Protest der Bürgergruppen in einer Form geführt wurde, die sachliche Argumente zuließ und dabei das gegenseitige Verständnis förderte, mag ein Grund dafür sein, daß die amtliche Seite den Bürgern mit großem Respekt begegnete. Und wenn nicht alles trägt, war dies zugleich ein Anfang für einen Dialog, der so schnell nicht wieder abreißen wird.

**Manfred Eckwert**



Prof. Dr. Reinhold Lob (Mitte) übergibt die 18 000 Unterschriften an Oberbürgermeister Günter Samtlebe (links) und Bürgermeister Willi Spaenhoff. (WR-Bild: Alfred Koch)

(mec) Es war ein dickes Paket belichtetes Papier, das Prof. Dr. Reinhold Lob gestern dem Oberbürgermeister überreichte. Die 18 000 Unterschriften gegen das Abholzen und für die Erhaltung der Bäume auf der B 1 stammen von Bürgern aller Stadtteile und von früheren Dortmundern, die heute woanders wohnen, und aus den Medien von der Baumfällaktion westlich der Kreuzung Ophoff erfahren hatten. „So etwas hat es in Dortmund noch nicht gegeben“, stellte Lob fest.

Von den elf Forderungen, die bei der Unterschriften-Übergabe erhoben wurden, sagte Oberbürgermeister Samtlebe die Erhaltung der Allee außerhalb des Bauloses 9 (Ausbau der Kreuzung Ophoff) zu. Innerhalb des Bauloses 9 soll durch eine steilere Rampe auf der östlichen Seite die Zahl der Bäume, die fallen müssen, verringert werden. Für die im Baulos 9 wegfällenden Bäume versprach Samtlebe Neuanpflan-

zungen. Dabei will er sich für den Vorschlag des Bundes Deutscher Architekten einsetzen, die neuen Bäume auf einen Erdwall zwischen den abgesenkten Fahrbahnen zu stellen. Ob der Durchgangsverkehr oder die Stadtbahn in einen Tunnel verlegt werden, wird sich mit dem Gutachten entscheiden, das beim nächsten Gespräch zwischen Stadt und Sprechern der Bürgergruppen am 9. Oktober vorliegen soll.

Die B 1 wird in keinem Falle autobahnähnlich ausgebaut, versicherte der Oberbürgermeister. Gegen die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h, hatte er Bedenken, weil damit am Stadtrand Verkehrsstaus vorprogrammiert würden. Zur Verminderung der Unfallgefahren habe sich der Polizeibeirat für den baldigen Bau weiterer Fußgängerbrücken über die B 1 ausgesprochen, weil die Ampeln als nichtausreichende Lösung erwiesen haben.

(mec) 18 000 Unterschriften von Bürgern gegen das Abholzen der Bäume auf der B 1 übergab gestern Prof. Dr. Reinhold Lob an

Oberbürgermeister Günter Samtlebe. Sie waren von fünf Bürgergruppen in den letzten Wochen gesammelt worden. Bei der Übergabe versicherte der Oberbürgermeister, daß zwischen dem Baulos 9 (Ausbau der Kreuzung Ophoff) und dem Nußbaumweg keine Maßnahmen durchgeführt würden, die der Allee Schaden zufügen. Ob die Straße oder die Stadtbahn unter die Erde komme,

Vorrang werde in jedem Falle der Erhaltung der Bäume eingeräumt. Im Bereich des Bauloses 9 sei es allerdings nicht möglich, alle jetzt noch stehenden Bäume zu erhalten. Ein großer Teil werde für die Rampe östlich der Kreuzung fallen müssen. Samtlebe versprach, daß dafür neue Bäume angepflanzt werden. Der Vorschlag des Bundes Deutscher Architekten soll dabei berücksichtigt werden.

# Dortmunder Bekanntmachungen

10.10.1980

Oberbürgermeister Samtlebe:

## Der Bestand der Alleebäume auf der B 1 wird gesichert

Bürgergruppen und Stadt  
bleiben in offenem Gespräch

Vertreter von fünf Bürgergruppen überreichten Oberbürgermeister Günter Samtlebe und Bürgermeister Willi Spaenhoff am 3. Oktober 1980 im Stadthaus eine Sammlung mit 17 989 Unterschriften, die für den Erhalt der Allee auf der B 1 abgegeben worden waren. Sie übermittelten dem Oberbürgermeister außerdem einen Katalog mit folgenden Forderungen:

- Erhalt der B 1-Allee
- Durchgangsverkehr im Tunnel
- Veröffentlichung des seit 1½ Jahren zugesagten Tunnel-Gutachtens
- kein autobahnähnlicher Ausbau in der Ebene
- Verhinderung von Schleichverkehr durch die Wohngebiete
- kein Abbinden der Anliegerstraßen
- Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h

- weitere Verkehrsregelnde Maßnahmen zur Herabsetzung der Unfallhäufigkeit

- Offenhalten der ebenerdigen Übergänge für Fußgänger

- keine weiteren Straßenbaumaßnahmen, bis ein Gesamtkonzept von Ophoff bis Nußbaumweg nach einem ordentlichen Planfeststellungsverfahren vorliegt

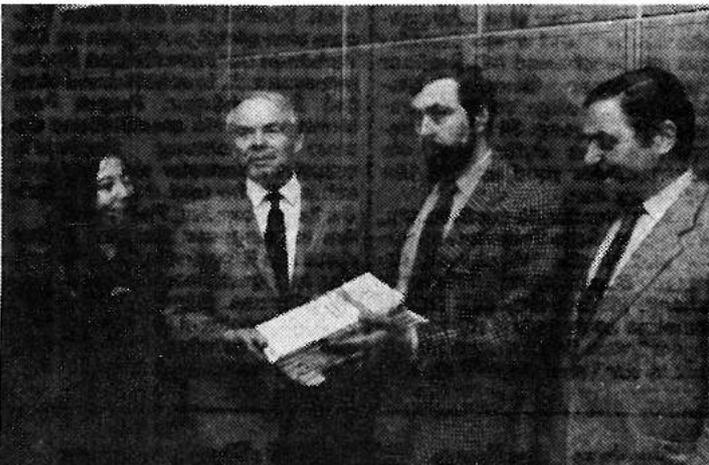
- Unterbindung aller Maßnahmen, die zu einem offenen Konflikt zwischen Bevölkerung und Verwaltung führen können.

Oberbürgermeister Samtlebe unterstützte gegenüber den Interessenvertretern einen Großteil ihrer Forderungen. Für die Verwirklichung des Hauptanliegens, nämlich keinen Baum mehr auf der B 1 zu fällen, sah er keine Möglichkeit: „Die jetzt nach jahrelangen Diskussionen und zahlreichen Plänen gefundene Lösung des Bauloses 9

der Stadtbahn ist nach meiner ehrlichen Überzeugung die optimalste, die gefunden werden konnte. Leider müssen bei diesen Plänen auf der östlichen Seite der Kreuzung Ophoff noch einige Bäume fallen, doch das ist unvermeidbar. Ich verspreche aber, daß, soweit es nur eben möglich ist, Ersatz für diese Bäume geschaffen wird. In Hamburg sind die Ersatzbäume bereits ausgesucht. In wenigen Wochen beginnen wir mit der Bepflanzung der Stellen, wo die Bäume bei früheren Maßnahmen gefällt werden mußten. Dabei können zunächst die dem Baulos 9 benachbarten Flächen wieder bepflanzt werden. Ich bekenne mich ganz offen zu der Feststellung: Die Allee auf der B 1 bleibt erhalten. Über das Baulos 9 hinaus werden keine Bäume gefällt, auch wenn die B 1 in der Ebene weiter ausgebaut werden sollte. Ich bin dafür, die Allee unter Naturschutz zu stellen, damit hier keine unüberlegten Dinge mehr geschehen können.“

Ob eine Begrenzung auf 50 km/h vertretbar sei, müsse auch im Gespräch mit der Polizei geklärt werden. Ein Abbinden der Anliegerstraßen werde allerdings von entsprechenden Vorschriften verlangt. Besser als Fußgängerampeln seien Fußgängerbrücken. Die neue Brücke am Signal-Gebäude sei z. B. sehr gut angenommen worden.

Samtlebe ließ keinen Zweifel daran, daß die Gespräche mit den Bürgern offen und rechtzeitig fortgesetzt werden sollen. Schon am 9. Oktober 1980 wird eine neue Gesprächsrunde mit den Vertretern der einzelnen Gruppen begonnen. Jede neue Maßnahme soll rechtzeitig diskutiert werden. Seinen ehrlichen Willen zur rechtzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit dokumentierte der Oberbürgermeister mit einem Hinweis auf eine andere bevorstehende Maßnahme: Schon jetzt riet er den Interessenvertretern, sich um die Pläne für den weiteren Ausbau der B 236 zu kümmern. Wenn diese Pläne nach seiner Meinung auch optimal seien, so müßten doch auch hier einige Bäume gefällt werden.



Vertreter von fünf Bürgergruppen überreichten Oberbürgermeister Günter Samtlebe und Bürgermeister Willi Spaenhoff fast 18 000 Unterschriften für den Erhalt der Allee auf der B 1.

# Das zweite Gespräch

Am 9. Oktober findet das zweite Bürgergespräch statt.

Die Enttäuschung bricht sich Bahn.

# Kaum Hoffnung für Bäume im Baulos 9

Stadt, Anlieger und Grüngruppen konferierten erneut

(HHH) Die Hoffnungen, noch möglichst viele Bäume im Baulos 9 unmittelbar hinter der Kreuzung Ophoff zu erhalten, schwinden dahin. Die politische Entscheidung fällt erst nach einer gemeinsamen Sitzung der zuständigen Ratsausschüsse am 22. 10., doch legte Stadtrat Hinz in einer Besprechung der Vertreter von Rat und Verwaltung mit den Sprechern der Anlieger und Grüngruppen sein Konzept auf den Tisch: Nutzung der noch bestehenden „Denkpause“ zum Einbau der Vorschläge der BDA (Straßenbahn im Tunnel, Mitteldamm für Baumpflanzungen, mehr Grün auf den „Brücken“) und von Heinrich-Otto Kaiser (andere Haltestellengestaltung zum Erhalt von mehr Bäumen), ansonsten aber der Baustelle freien Lauf zu lassen, um den Firmen den Umsatz von drei Mio. DM monatlich zu erhalten“.

Marzell Grote, Bezirksvorsteher, bat und mahnte: Vor der Bürger-

versammlung am 6. November darf kein Baum fallen.

Entgegen auch hier vorgetragenen Meinungen hatten auch Bürgermeister Spaenhoff und Oberstadtdirektor Imhoff erklärt: Nichts geht mehr, was das Planfeststellungsverfahren für Baulos 9 gefährden könnte. Weiter nach Osten zu gibt es noch keine Pläne. Zeidler (SPD) ergänzte: Die Gutachten zur Tunnelführung (einmal der Straße, zum anderen der Straßenbahn) sind abzuwarten. In jedem Falle aber solle um jeden Baum gekämpft werden, um den Allee-Charakter zu erhalten. Darum geht es auch dem BDA, wenn er um „Pflanzpositionen“ (für Neu- und Ergänzungspflanzungen) kämpft, wo alte Bäume fallen müssen. Die ersten Pflanzungen sollen übrigens in den schon vorhandenen Leerstellen der B 1 noch in diesem Jahr begonnen werden. Der Rat beschloß den Ankauf von 185 Großbäumen, die mit Pflanzung 512 000 DM kosten.

## Im Kampf um B 1-Bäume die Fronten unverändert

Widerstand nicht ausgeräumt — 6 Platanen zu retten

Das Trostpflaster der 185 Bäume, die für eine halbe Million gekauft sind und die Lücken in der Allee auf der B 1 schließen sollen, wurde durchaus anerkannt am Donnerstagabend bei dem Gespräch zwischen Stadtspitze und den Sprechern der Anlieger, der Naturschutzverbände sowie der Architekten. Der Widerstand gegen den weiteren Kahlschlag zwischen der Kreuzung Ophoff und der Kohlgartenstraße aber ist damit nicht gebrochen.

„Es geben sich viele Bürger nicht mit der Erklärung zufrieden: Das muß so sein“, umriß Dr.-Ing. Gerhard Boedinghaus die Stimmung. Prof. Dr. Reinold Lob von „progrün“ forderte: „Jetzt ist für die Politiker noch Zeit, den Knoten durchzuhaufen“. Womit er auf die Möglichkeit hinwies, die Straßenbahn auf dem Westfalendamm im Tunnel weiterzuführen und damit die Bäume zu retten.

Oberstadtdirektor Hans-Diether Imhoff wie Stadtrat Winfried Hinz erklärten demgegenüber erneut, daß keine Lösung diskutiert werden könne, die den Planfeststellungsbeschuß für das Baulos Ophoff gefährde. Die Verwaltung hat inzwischen einige Vorschläge geprüft. Danach gibt es keine Möglichkeit, die Haltestelle Kohlgartenstraße zurück nach Westen zu verlegen. Sechs Bäume werden dort dennoch erhalten bleiben.

Die Allee bei Ophoff muß abgeschrieben werden. Bei allen künftigen Planungen aber hat der Schutz der Bäume Vorrang. „Unser Wort gilt“, sagte Bürgermeister Spaenhoff.



PROTEST-PROBE bei Ophoff: Baumschützer zeigten, was passiert, wenn die Motorsäge anrückt. waz-Bild: Helmuth Voßgraff

WAZ 10.10.1980

## Gnadenfrist für Bäume bei Ophoff

Noch gibt es eine Gnadenfrist für die über 100 Bäume der Allee östlich Ophoff bis zur Kohlgartenstraße. Die Verwaltung hat dem Hauptunternehmer für die Arbeiten am Kreuzungsbauwerk untersagt, derzeit Bäume fällen zu lassen. Das erklärte Baudezernent Winfried Hinz bei einem weiteren Gespräch zwischen der Stadtspitze und den Vertretern der Anlieger, der Naturschutz-Organisationen und der Architekten.

Diese Gnadenfrist aber dürfte Ende des Monats ablaufen, wenn die Ratsausschüsse das letzte Wort haben. Denn die Aussichten, im östlichen Teil des Bauloses die Planung so zu ändern, daß die Allee gerettet werden kann, sind gleich null.

Bürgermeister Willi Spaenhoff erneuerte die Zusage, daß außerhalb des Ophoff-Bauloses die Allee geschützt würde. Um das zu unterstreichen wies er auf den gestrigen Ratsbeschuß hin, eine halbe Million Mark für 185 große Bäume bereitzustellen, die bestehende Lücken füllen sollen.

WAZ 11.10.1980

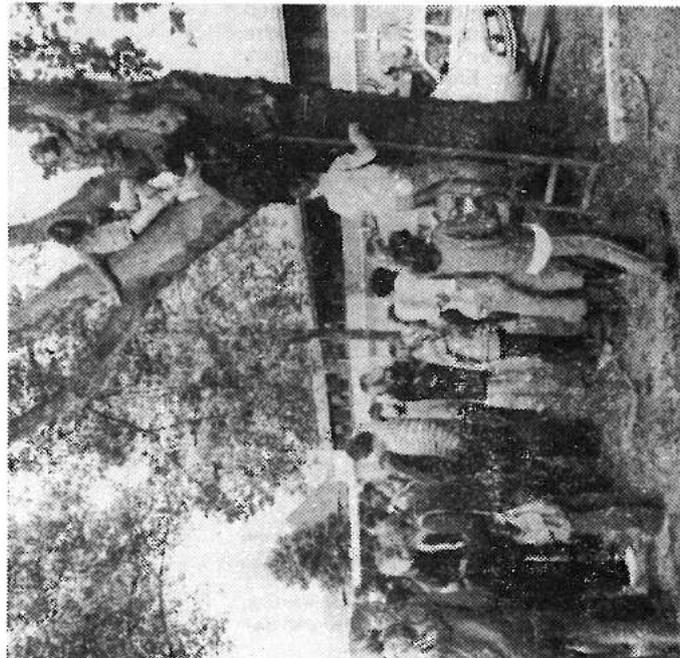
# Anwohner brachten den meist jugendlichen Baumbesetzern an der B1-Allee Kaffee

## Grüne saßen in bunten Wipfeln: Aber die Holzfäller kamen nicht

(GH) „Die Wahl ist vorbei, die Bäume können fallen!“ behauptete die „Aktion Rettet die Bäume an der B1“ auf Flugblättern und trat zum Schutz der Allee vor den Motorsägen an. Schon morgens waren etliche „Grüne“ in die Wipfel der langsam bunt werdenden Platanen gestiegen und hatten die Stämme mit herabgelassenen Transparenten verhängt. Flugblattverteiler nutzten den Stau auf beiden Seiten der B1, um ihre Flugblätter an die ohnehin wegen des Stop-and-Go-Verkehrs verärgerten weiterzureichen. Plötzlich war auch Kaffee da, herbeigebracht in mehreren Thermoskannen. In Grüppchen diskutierten die Demonstranten, worin sie sich ohnehin einig sind: Daß die Platanen auf keinen Fall

gefällt werden müßten, selbst wenn die Stadtbahnarbeiten durchgeführt würden. Daß ganze Arbeitsgruppen von freien Architektinnen und die Stadtplaner noch am Vorabend zur gegenteiligen Erkenntnis gekommen war, störte dabei nicht. Doch zur erwarteten Konfrontation mit den Holzfällern kam es jedoch nicht: Die Baumbefreunde waren entweder einer Fehlinformation aufgesessen, oder aber die Stadt hatte die Motorsägen zurückgepfiffen. „Wir haben nicht die Absicht, zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Bäume zu fällen“, sagte Horst Duda, stellvertretender Leiter des Stadtbahnbaubeschusses. Eine Aukerung von Baudezernent Winfried Hinz läßt darauf schließen, daß die Bäume in

Reihe erhalten. Alle mal aber könnte — selbst bis zur Kreuzung heran — eine Baumreihe „Auf Mitte“ gepflanzt werden, dort, wo die Bäume seitlich zur Einschwengung der Fahrbahnen fallen müßten. Der Allee-Charakter bliebe gewahrt. Eine solche Änderung würde weder die technische noch rechtliche Qualität des Bauloses 9 wesentlich verändern, da sie keine Ausweitung bedeutet, sondern ein Zurückschrauben auf ein vernünftiges Maß, u. a. auch unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die Linie nach Aplerbeck keine Stadtbahn wird. Wer das Gegenteil behauptet, sollte das mit gezielten Antworten aus Arnberg und Düsseldorf zu eben dieser Situation in Dortmund begründen — oder schweigen.



Demonstranten waren angezogen, um die B1-Bäume zu schützen — aber die Holzfäller kamen nicht. (WR-Bild: Hermann Pruys)

# Straßenbahn „fällt“ die B1-Bäume

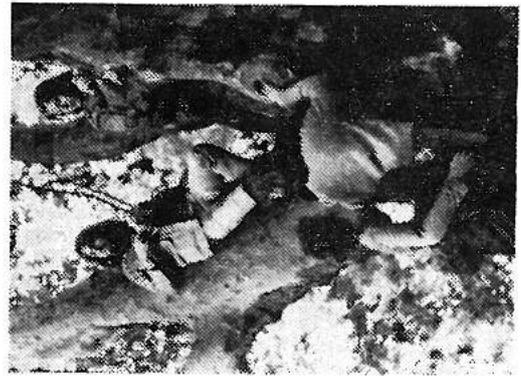
## Mittellage ab Ophoff muß nicht festgeschrieben sein / Noch viele Bäume zu retten

Von HEINZ H. HORSTENDAHL Die Bäume im Baulos 9 sind abgeschrieben. Alle Bemühungen und Gespräche waren umsonst. Das jedenfalls ist die Meinung der meisten Anlieger und vieler Grünfreunde: „Mit den sogenannten Gesprächen sollten die Protestler eingelullt werden. Die Verwaltung aber bleibt stur bei ihrer Baulos-9-Version, wie das Gespräch am Donnerstag bestätigt hat.“ Tatsächlich ist dieses Verhalten der Verwaltung unverständlich, da das Baulos 9 durch ein Überdenken technischer Details weder in seiner rechtlichen noch technischen Substanz gefährdet ist. Dazu zählt z. B. auch die Mittellage der Straßenbahn nach Aplerbeck, durch die nach jetzigen Plänen der Kahl-

den weiteren Baum ringen zu wollen.

● Sinnvoller wäre es, bis zu einer endgültigen Entscheidung über den Ausbau der B1 die Straßenbahn möglichst bald hinter Ophoff nicht in der Mittellage hochzuführen, sondern leicht nach Süden zu verschieben und auf der Trasse der jetzigen Gleiskörper hochkommen zu lassen, wo ungefähr sie ja auch später laufen wird, ob nun über oder unter der Erde.

● Damit bliebe die Allee bis fast bei Ophoff intakt, abgesehen von den Bäumen, die bei der Einschwengung der Fahrbahnen hinter Ophoff fallen müssen. Selbst wenn für die Straßenbahnrampe dann die südliche Baumreihe verkürzt werden müßte, bliebe die nördliche



Mit einer symbolischen „Baumbesetzung“ protestierten Grünfreunde gegen weiteres Baumfällen bei noch bevorstehenden Straßenausbauten.

# Dortmunder Bekanntmachungen

## Alleecharakter der B 1 soll erhalten bleiben

17.10.1980

### Alternativen nur im Rahmen des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses

Auch das zweite Gespräch über den Fortgang der Bauarbeiten an der B 1 verlief in ruhiger und sachlicher Atmosphäre. Oberbürgermeister Günter Samtlebe hatte Anlieger des Westfalendamms, Vertreter der Unteren Landschafts-schutzbehörde, des Bundes Deutscher Architekten und der Aktion Pro Grün am Donnerstag, dem 9. Oktober 1980, zu einem weiteren Gespräch mit Mitgliedern des Rates und der Bezirksvertretung sowie Vertretern der Verwaltung eingeladen.

Bürgermeister Willi Spaenhoff, der den Meinungs-austausch in Vertretung des Oberbürgermeisters leitete, wies darauf hin, daß die politisch Verantwortlichen unserer Stadt sowie auch die Fachverwaltung in den vergangenen Wochen ernsthaft nach Möglichkeiten gesucht hätten, viele Bäume an der B 1 zu retten. Dabei sei deutlich geworden, daß der Alleecharakter der B 1 erhalten bleiben soll. Spaenhoff machte aber auch klar, daß ein weiterer Verlust an Bäumen im Rahmen der Bauarbeiten unausweichlich ist. „Wir werden jedoch die gefällten Bäume durch neue ersetzen.“ Ein Indiz für die Ernsthaftigkeit dieses Versprechens hatte der Rat am Nachmittag desselben Tages bereits gegeben, als er, wie Spaenhoff erklärte, „sich über alle bürokratischen Regeln hinwegsetzte und eine außerplanmäßige Ausgabe über 512 000 DM für 185 hochgewachsene Bäume genehmigte, die mit Fortgang der Bauarbeiten Zug um Zug gepflanzt werden sollen.“ „Die Tatsache“, so Spaenhoff, „daß wir heute hier wieder am Tisch sitzen und gemeinsam um vernünftige Lösungen ringen, macht deutlich, daß wir die Mahnungen und Vorschläge der Anlieger äußerst ernst nehmen. Korrigieren Sie deshalb Ihre Skepsis“, bat der Bürgermeister die Gesprächsteilnehmer, „gehen Sie davon aus, daß unser Wort gilt.“

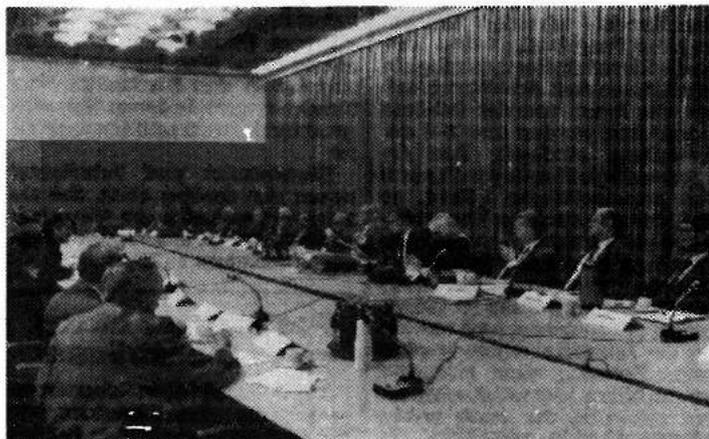
Der für den Stadtbahnbau zuständige Dezernent, Winfried Hinz,

stellte anschließend Möglichkeiten vor, einige Bäume im Bereich der Haltestelle Kohlgartenstraße zu retten. Dies könne z. B. geschehen, wenn die Bahn steiler aus der Rampe geführt werde. Dies würde allerdings Eingriffe in die an der B 1 liegenden Privatgrundstücke zur Folge haben. Alternative Vorschläge wurden von den Architekten Dipl.-Ing. Norbert Wörner und Heinrich Otto Kaiser vorgelegt. So sieht eine Lösung die Verlegung der Haltestelle Kohlgartenstraße nach Westen vor, eine andere eine Dammaufschüttung im Bereich der Kreuzung Ophoff. Der Erdamm würde es ermöglichen, daß oberhalb der Unterführung größere Bäume gepflanzt werden können.

B 1-Anlieger Dr. Gerhard Boeddinghaus vertrat die Ansicht, daß der Fortgang der Arbeiten an der B 1 eine politische Frage sei. Hier müßte nun der politische Wille kundgetan werden. Eine Zwangssituation, so Boeddinghaus, bestehe nicht. Was bisher geplant sei, führe zu einer Verschlechterung aus städtebaulicher Sicht. Außerdem seien die Anlieger in großer Unruhe. Soweit weitere Bäume fallen, werde es großen Ärger geben.

Oberstadtdirektor Hans-Dieter Imhoff machte deutlich, daß nur noch solche Alternativen diskutiert werden können, die den rechtsverbindlichen Planfeststellungsbeschuß nicht antasten. Wenn die Verwaltung zu den vorgeschlagenen Alternativen nicht sofort Stellung nehmen könne, so bitte er dafür um Verständnis. Jede Änderung erfordere Detailarbeit.

Am 22. Oktober werden der Bauausschuß, der Grünflächen-ausschuß und der Planungsausschuß gemeinsam die B 1-Situation diskutieren und dabei auch mögliche Alternativen berücksichtigen. Über die Ergebnisse dieser Sitzung soll die Öffentlichkeit umgehend informiert werden.



Anlieger, Architekten und Grünsützer diskutierten am Donnerstag, 9. Oktober 1980, zum zweiten Mal mit Vertretern des Rates und der Verwaltung über die B1.

# In letzter Minute

13. Oktober 1980

Der BDA-Dortmund kommt nach erneutem Durchforsten der Pläne und der Zeitabläufe während der Bauphasen zum Ergebnis, daß es noch Wege gibt, die Mehrzahl der Bäume des drohenden Kahlschlags zu retten.

15. Oktober 1980

Stellungnahme der Professoren für Architektur an der Universität Dortmund zu den BDA-Vorschlägen.

18. Oktober 1980

Der Planungsausschußvorsitzende und BDA-Architekt Theo Schwill stellt der Öffentlichkeit eine weitergehende Lösung vor, welche bestätigt, daß die eingeräumte Denkpause sinnvoll war.

## Zeitweiliger Straßenbahnverzicht als Bürgeropfer

# Architekten: Bahn muß unter die Erde — sonst stirbt die ganze Allee

„Wenn die Stadtplaner bei ihrem Vorhaben bleiben, die Stadtbahn oberirdisch und auf dem Mittelstreifen der B1 weiter in Richtung Aplerbeck fortzuführen, gebe ich keinen Pfifferling mehr für den Bestand der Allee auf dem Westfalendamm!“ Dies erklärte gestern Norbert Wörner, Vorsitzender der Kreisgruppe Dortmund im Bund Deutscher Architekten. Die Architekten melden sich in einem Schreiben an die Dortmunder Politiker noch einmal zu Wort, weil „das letzte Gespräch klar gezeigt hat, daß die Verwaltung das Baulos 9 möglichst unverändert und so schnell wie möglich über die Bühne bringen will.“

Die baumfallende Rampe, über die die Bahn aus der Tunnellage wieder ans Tageslicht kommen soll, würde völlig unnötig, wenn die Planer ihre Vorstellungen dahingehend ändern, daß die Stadtbahn das ganze Stück von Ophoff aus nach Aplerbeck unter der südlichen Fahrbahn der B1 bleibt. Wörner: „Durch ein Verbleiben der Bahn über Tage und auf dem Mittelstreifen wird die Vernichtung der ganzen Allee programmiert, und nicht nach dem Willen des Oberbürgermeisters verfahren, der zugesagt hat, daß alle weitere Planung in Richtung Osten unter dem Gesichtspunkt der Schonung des Baumbestandes durchgeführt wird.“

22 Bäume sind durch das Wiederauftauchen der B1 östlich von Ophoff unwiderruflich verloren. Die Verhinderung des Rampen-

baus auf dem Mittelstreifen könnte nicht nur 33 Alleebäume retten, sondern auch noch das Anpflanzen von 51 Baumrücken ermöglichen! Tatsächlich, so Wörner, hält die Verwaltung den BDA-Vorschlag für machbar, will ihn aber dennoch nicht durchführen, weil für die Realisierung des Tunnelbaus ein Zeitraum von rund 10 Jahren erforderlich sei.

Zur Verdeutlichung Vorstellungen der Architekten:

- Um die Stadtbahn in Betrieb zu nehmen, wird westlich von Ophoff eine provisorische Rampe gebaut, die den Bahn-Verkehr über Märkische Straße nach Hörde und über den Betriebshof der Stadtwerke nach Aplerbeck ermöglicht. Dies Provisorium wird bis 1985 mindestens erforderlich sein, es entfällt also auch bis dahin die Notwendigkeit der östlichen Rampe.

- Dieser Zeitraum muß genutzt werden, um den Straßenbahnbau in Tunnellage unter der südlichen Fahrbahn nach Osten voranzutreiben.

Voraussetzung wäre allerdings auch, daß der Straßenbahnverkehr nach Aplerbeck auf fünf Jahre eingestellt und durch Busse ersetzt wird. „Mit diesem zeitweisen Verzicht auf die Straßenbahn nach Aplerbeck können die Bürger zeigen, was ihnen die Allee wert ist“, heißt es weiter in dem Schreiben. Die zuständigen Ausschüsse des Rates werden am 22. Oktober entscheiden, wie es nun an der B1 weitergeht — mit oder ohne Schonung der Bäume..

WAZ 14.10.1980

# Rettende Idee für 33 Platanen

## Architekten fordern Verzicht auf die Rampe — Bus-Provisorium

„Es gilt zu verhindern, daß der verkündete Vorrang für den Schutz der Allee nicht zur Utopie wird“, stellt der BDA fest. Er ruft deshalb noch einmal seine Alternativ-Vorschläge in Erinnerung: „Um die Mehrzahl der östlich von Ophoff bedrohten Bäume zu retten, ist eine Tunnelführung der Straßenbahn Richtung Aplerbeck unumgänglich.“

Diese Plan — so BDA-Kreisvorsitzender Norbert Wörner — hatte die Verwaltung für realisierbar gehalten. Der BDA war aber gegeben worden, seine Forderung nach einem sofortigen Verzicht auf die Straßenbahnrampe zu-

**Außerhalb des Stadtbahn-Bauloses 9 (Kreuzung Ophoff) hat die Erhaltung der Allee Vorrang. — Das war eines der wichtigsten Ergebnisse beim ersten Bürger-Hearing am 7. August über die Kahlschlag-Problematik an der B 1. Der Kreis Dortmund des Bundes Deutscher Architekten (BDA) kommt nun nach dem zweiten Gespräch vom 9. Oktober zu der Ansicht, daß die Verwaltung nicht nur das „Baulos 9 möglichst unverändert und so schnell wie möglich über die Bühne bringen will“, der BDA befürchtet auch wegen der Rampenführung für die Straßenbahn im Mittelstreifen einen Kahlschlag bis zur Semerteichstraße.**

rückzunehmen, weil für die Tunnellösung ein Zeitraum von zehn bis fünfzehn Jahren anzusetzen sei.

Dem hält nun der BDA erneuter Durchforstung der Pläne entgegen, daß die geplante „baumfres-

sende“ Rampe für das Auftauchen der Straßenbahn so oder so bis 1985 gar nicht gebaut werden müsse: Es wird darauf verwiesen, daß westlich von Ophoff ohnehin eine provisorische Rampe gebaut wird, die an der Märkischen Stra-

ße auftaucht und die Führung der Bahn nach Hörde über die Märkische Straße sowie nach Aplerbeck über den Betriebshof Westfalendamm ermöglicht.

Unter zwei Voraussetzungen könnten — so meint der BDA — die 33 Platanen zwischen Karl-Liebknecht- und Kullrichstraße gerettet werden: Südlich der Allee muß nach einer provisorischen Lösung für das Auftauchen der Bahn gesucht werden, und die Bevölkerung muß für einen gewissen Zeitraum auf die Bahn (Bus-Ersatz) nach Aplerbeck verzichten.

RN 14.10.1980

## „500 Meter Allee sind zu retten“

BDA warnt Stadt: Mit Straßenbahnrampe in Mittellage ist Chance vertan

(boj) Der Bund Deutscher Architekten, Kreisgruppe Dortmund, hat nach den letzten Gesprächen mit der Stadtverwaltung die Befürchtung, daß beim Stadtbahnbau östlich von Ophoff 33 Bäume sinnlos gefällt werden, weil die Verwaltung des Baulos 9 (Ophoff) möglichst unverändert und so schnell wie möglich über die Bühne bringen will. BDA-Vorsitzender Wörner: „Der Kahlschlag kann um einen halben Kilometer verkürzt werden. 33 Bäume zwischen Karl-Liebnecht-Straße und Kohlgartenstraße sind damit zu retten. Gleichzeitig ist es möglich, 51 Baumrücken, die sich auf dieser Strecke befinden, aufzupflanzen.“

Einzigste Voraussetzung: Das Auftauchen der Straßenbahn östlich von Ophoff mit einer Rampe im Mittelstreifen der jetzigen Allee muß verhindert werden. Wörner: „Bis mindestens 1985 wird die Ram-

pe östlich von Ophoff sowieso nicht notwendig sein. Um die Stadtbahn so schnell wie möglich in Betrieb zu nehmen, wird zunächst eine provisorische Rampe westlich von Ophoff gebaut, die die Führung der Bahn nach Hörde über die Märkische Straße und nach Aplerbeck über den Betriebshof Westfalendamm ermöglicht. So lange dieses Provisorium dauert, können die 33 Bäume auf jeden Fall stehenbleiben.“

Auf Dauer von der Säge verschont blieben die Platanen, wenn Verwaltung und Ratsvertreter folgende BDA-Vorschläge verwirklichen:

● Den Plan eines Tunnels für die Straßenbahn auf jeden Fall vorantreiben, auch wenn die Verwirklichung wegen der Finanzierungsprobleme 10 oder 15 Jahre dauert.

● Bis dahin die Straßenbahn östlich von Ophoff auf keinen Fall in der Mitte, sondern beispielsweise südlich verschwenkt auftauchen lassen, um den Großteil der Bäume zu schonen oder

● feststellen, ob die Bevölkerung es akzeptiert, wenn bis zur Fertigstellung des Tunnels statt der Straßenbahn ein provisorischer Busverkehr nach Aplerbeck eingerichtet wird. Dann wären die 33 Platanen voll gerettet.

Außerdem könnten 51 Bäume in den Baumrücken sofort angepflanzt werden. Wörner: „Zwischen der Karl-Liebnecht-Straße und Kohlgartenstraße würde schon 1981 eine Allee mit insgesamt 84 Platanen erblühen!“ Diese Chance ist vertan, wenn im Baulos 9 mit der geplanten auftauchenden Straßenbahnrampe in Mittellage Tatsachen für die Zukunft geschaffen werden.

RN 16.10.1980

## Professoren: Konsequenzen für Baulos 9

Die Professoren für Architektur an der Universität Dortmund unterstützen die Anregungen des BDA zum Ausbau der B 1 aus Sorge um eines der wichtigsten stadtbildprägenden Elemente Dortmunds, heißt es in einer Erklärung vom Mittwoch. „Nach dem ersten Bürgergespräch vom 7. August 1980 haben wir erleichtert zur Kenntnis genommen, daß außerhalb des Bauloses 9 (Kreuzung Ophoff) der Erhalt der Allee nunmehr den absoluten Vorrang hat“, schreiben die Architekten. Diese von den Politikern erklärte Priorität sei nicht nur eine begrüßenswerte Absichtserklärung, sondern habe schon heute eine konkret planerische Konsequenz für das begonnene Baulos 9. Eine bereits begonnene Baumaßnahme und ihre Auswirkungen für spätere Schritte müßten sorgfältig überprüft und dementsprechend geändert werden.

## Bewußtsein für Umwelt gewandelt

**Zum Thema Allee-Bäume an der B 1:**

Die Professoren für Architektur an der Universität Dortmund haben mit großer Aufmerksamkeit die öffentliche Diskussion um den Erhalt der B 1-Allee verfolgt. Nach dem ersten Bürgergespräch vom 7. August 1980 haben wir erleichtert zur Kenntnis genommen, daß außerhalb des Bauloses 9 (Kreuzung Ophoff) der Erhalt der Allee nunmehr den absoluten Vorrang hat. Diese von den Politikern erklärte Priorität ist nicht nur eine begrüßenswerte Absichtserklärung, sondern hat schon heute eine konkret planerische Konsequenz, auf die der BDA-Dortmund aufmerksam gemacht hat.

Eine bereits begonnene Baumaßnahme und ihre Auswirkungen für spätere Schritte muß sorgfältig überprüft und dementsprechend geändert werden. Das Bewußtsein für die Umwelt hat sich stark gewandelt. Deshalb ist die ständige Reflexion der sich wandelnden Anforderungen an Planen und Bauen eine der wichtigsten Zielsetzungen des BDA. Die Professoren für Architektur an der Universität Dortmund unterstützen die Anregungen aus Sorge um eines der wichtigsten stadtbildprägenden Elemente.

**Die Professoren für Architektur  
Universität Dortmund**



Gewaltlose Demonstration  
für Erhalt der B 1-Bäume

WAZ 16.10.1980

## Die Architekten sind sich einig

„Erleichterung“ bekunden die Professoren für Architektur an der Universität Dortmund über den Willen der Stadt, dem Fortbestand der Allee an der B 1 außerhalb des Ophoff-Bereichs absoluten Vorrang einzuräumen. Diese Priorität sei nicht nur eine begrüßenswerte Absichtserklärung, sondern habe schon heute konkrete planerische Konsequenzen für das begonnene Baulos 9 (Kreuzung Ophoff).

In einer Stellungnahme bejahen die Professoren die jüngsten Vorschläge des BDA Dortmund zur B 1. „Aus Sorge um eines der wichtigsten stadtbildprägenden Elemente“ wollen die Professoren die BDA-Ideen unterstützen.

## Ratsvertreter Schwill stellt Ergebnis seiner Denkpause für B 1 vor

# Nach Osten verlegte Rampe der Stadtbahn könnte 34 Platanen retten

„Wenn die Straßenbahnrampe östlich der Kohlgartenstraße in den Bereich der baumfreien Zone verlegt wird, sind 34 Platanen auf der B 1 zu retten“. Diesen Vorschlag will Planungsausschussvorsitzender Theo Schwill (CDU) in der gemeinsamen Sitzung von Fachausschüssen und Bezirksvertretung am 22. Oktober zur Diskussion stellen. Er betrachtet es als seinen Beitrag zur am 7. August vereinbarten „Denkpause“ in

der nach Lösungsvorschlägen gesucht werden sollte, die möglichst viele Bäume östlich der Märkischen Straße erhalten, ohne dabei das Stadtbahnbaulos 9 (Kreuzungsbereich Ophoff) in seiner Substanz zu gefährden.

Die weiter nach Osten verlegte provisorische Rampe könnte nach Meinung von Theo Schwill durchaus eine Neigung von sechs bis sieben Prozent verkraften, da es bis zum Stadtbahnbetrieb nach

Aplerbeck noch lange Zeit hat. Damit werde auch keine weitere Ausbaumöglichkeit für Stadtbahn oder B 1, gleich welcher Art, blockiert. Nur der Stadtbahntunnel des Bauloses 9 sollte um etwa 200 Meter nach Osten verlängert werden, und das möglichst im bergmännischen Vortrieb. Allerdings, so räumt Schwill ein, müßte eventuell der nach Hörde abzweigende Stadtbahntunnel höhenmäßig angepaßt werden.



Rampe in baumfreier Zone: Theo Schwill (links) Marzell Grote an.

RN 18.10.1980

# Rettungsanker für Ophoff: Eine Rampe, die keinen Baum kostet

Theo Schwill will in entscheidender Sitzung am Mittwoch Alternative vorlegen

(boj) Die Motorsägen stehen schon bereit, um 57 Alleebäume östlich von Ophoff kurzfristig zu fällen. Die Ratsvertreter von drei Fachausschüssen und die Mitglieder der Bezirksvertretung Ost haben es am kommenden Mittwoch (22. 10.) bei einer gemeinsamen Sitzung in der Hand, den überwiegenden Teil der Bäume zu retten. Planungsausschussvorsitzender Theo Schwill (CDU) wird eine Alternativlösung für die Straßenbahnführung hinter Ophoff vorlegen, die alle Platanen zwischen Rosa-Luxemburg-Straße und

der ehemaligen Bundesbahnbrücke östlich der Kohlgartenstraße verschont. Schwill: „Der Mittwoch darf nicht zum Startschuß für den weiteren Kahlschlag werden.“

Sein Vorschlag: Die Straßenbahn nicht wie von der Stadt geplant am Ärztehaus auftauchen zu lassen, sondern im unterirdisch vorgetriebenen Tunnel weiterzuführen bis zur ehemaligen Eisenbahnbrücke. Genau dort hat die Allee ein „Loch“ von rund 140 Metern. Schwill: „Es reicht aus für die auftauchende Straßenbahnrampe.“ Die

von der Stadt geplante Rampe am Ärztehaus würde auf ganzer Länge Bäume kosten.

Um die Straßenbahn nach Aplerbeck bis zur Finanzierung und Fertigstellung des ca. 300 Meter langen Tunnels nicht lahmzulegen, sollte man, so Schwill, das ohnehin für die nächsten Jahre vorgesehene Provisorium bis zur Tunnelfertigstellung beibehalten. Wie berichtet, soll die Straßenbahnlinie 407 zunächst westlich von Ophoff auftauchen und oberirdisch in einem leichten Bogen über die Märkische Straße den Betriebshof nach Osten führen.

Außer der Rettung von mehr als 30 gesunden Platanen sprechen weitere Punkte für die Alternativlösung des Planungsausschussvorsitzenden:

- In dem erhaltenen Pflanzbereich könnten zusätzlich 30 Platanen neu gepflanzt werden.
- Der weitere B 1-Ausbau nach Osten wird offengehalten.

Sollte am 22. Oktober keine Entscheidung zugunsten der Bäume fallen, dann dürften die Bürger das Versprechen, um jeden Baum kämpfen zu wollen (so der Oberbürgermeister) nur als wertloses Lippenbekenntnis betrachten. Schwill: „Die Allee hat nie Vorrang gehabt. Deshalb muß die Kritik an dem fehlenden Ausbaukonzept der B 1 auch zu Korrekturen innerhalb von Baulos 9 führen, um glaubhaft zu bleiben. Die Hartnäckigkeit, mit der eine Planung verteidigt wird, die in ihrer Vorgabe dem Erhalt der Allee nie einen Wert beimaß, bestätigt nur den mangelnden Bezug zur Umwelt.“



Ratsmitglied Theo Schwill (links) und Bezirksvorsteher Marzell Grote zeigen den B-1-Abschnitt an der ehemaligen Eisenbahnbrücke: Hier könnte die Straßenbahnrampe auftauchen, ohne Bäume zu gefährden. (Laryea)

# In letzter Minute eine Chance

Verlängerung des B 1-Tunnels nach Osten kann 30 Bäume retten

Von GUNTHER RATHKE

Die Bemühungen, praktisch in letzter Minute einen Teil der Bäume auf dem Westfalendamm vor der Axt zu retten, gehen weiter. Nach dem Bund Deutscher Architekten kam gestern Ratscherr Theo Schwill, der Vorsitzende des Planungsausschusses, mit einem weitergehenden Vorschlag. Er regt an, die Tunnelausfahrt für die Straßenbahn weiter nach Osten zu verlegen. Damit könnten zwischen Rosa-Luxemburg-Straße und der B 1-Brücke über die ehemalige Bahnlinie über 30 Bäume erhalten bleiben.

Die neue planerische Idee ist ebenso einfach wie überzeugend: Der Tunnel für die Straßenbahnlinie 407 nach Aplerbeck wird um rund 300 Meter nach Osten zur Semerteichstraße hin verlängert. Genau an der Brücke, auf einem Straßenstück ohne Bäume, kommt die Straßenbahn über eine provisorische Rampe wieder ans Tageslicht. Schwill: „Dieser Vorschlag liegt im Rahmen der gestellten Aufgabe, möglichst vie-

le Bäume östlich der Märkischen Straße zu erhalten, ohne dabei das Baulos 9 in seiner Substanz zu gefährden“.

Für die 22 Bäume zwischen Ophoff und der Rosa-Luxemburg-Straße besteht in keinem Fall eine Chance, da auf diesem Stück im Tagebau gearbeitet werden muß, wie auch Schwill zugibt. Die Tunnelverlängerung nach Osten könnte jedoch bergmän-

nisch vorgetrieben werden. So sollten zunächst auch die Bauarbeiten auf den Abschnitt bis zum Ärztehaus beschränkt werden, um in der Zwischenzeit die neuen Pläne zu erarbeiten.

Da während der Bauzeit die Straßenbahnlinie 407 ohnehin auf die Südseite der B 1 verlegt wird, sieht Schwill von dieser Seite her keine Probleme.

**Kommentar:** Den Finger drauf



Neue Vorschläge liegen auf dem Tisch. Bedenkenswerte Vorschläge, die Chancen eröffnen, einen Teil der Allee auf der B 1 zwischen der Kreuzung Ophoff und der Kohlgartenstraße vor der Motorsäge zu bewahren. Über 30 der wertvollen Bäume könnten gerettet werden.

So war es eine für die Allee bedeutsame Woche: zunächst brachte der seit Beginn der Abholzaktion engagierte Bund Deutscher Architekten neue Vorstellungen ein, gestern kam Architekt

und Ratscherr Theo Schwill mit einer weitergehenden Idee, die mehr als nur einer Überlegung wert ist.

Allerdings bedarf es der Beweglichkeit und des Einfallsreichtums der Verwaltung, die jetzt vorgelegten Planentwürfe sorgfältig zu prüfen und umzusetzen. Das kann nur dem schwerfallen, der sich an einmal erarbeitete Pläne klammert. Und das scheint gerade bei dem sicher schwierigen Kreuzungsbauwerk Ophoff der Fall zu sein.

## Ein eindeutiger Auftrag

Die Verwaltung hat seit dem 7. August den eindeutigen Auftrag der Politiker, alle Möglichkeiten zu nutzen, am östlichen Ende des Bauloses 9 möglichst viele Bäume zu erhalten. So hat es der Oberbürgermeister in jenem ersten Gespräch mit den Sprechern der Anlieger, der Grün-Organisationen und der Architekten nach dem Sturm des Protestes verbindlich erklärt, als er eine „Denkpause“ zusagte.

Zieht man die Bilanz dieser „Denkpause“ — und die Ratsausschüsse für Planung, für Verkehr sowie für Grün werden das in der

kommenden Woche tun — so sieht die Verwaltung gar nicht gut aus. Sie steuerte nicht einen Vorschlag bei. Prüfte allerdings mit Eifer die privaten Alternativlösungen, um sie dann weitgehend zu verwerfen.

In diese Linie paßt leider auch die Absage an die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost, an der Bürgerversammlung zum Thema B 1 teilzunehmen, obwohl der Termin — der 6. November — mit der Verwaltung abgestimmt war. Hier wird wieder einmal der Bürger vor den Kopf gestoßen.

**Gunther Rathke**

# Das Ende der Denkpause

22. Oktober 1980

Die 3 Fachausschüsse für Stadtentwicklung und Planung, Verkehr und Bau, Grünflächen und Umweltschutz beraten über die eingebrachten Vorschläge. Der Aufwand von ca. 20 Millionen (ca. 12 % Mehrkosten) entscheiden gegen die Rettung eines 500 m langen Teilstücks der B1-Allee.

# Millionenkosten entschieden gegen Rettung der B 1-Allee

Ausschüsse lassen nur Denkpause für vier Änderungen zu

Die Verwaltung hat sich gestern im Ratssaal durchgesetzt. Alle zum Teil erst in den letzten Tagen vorlegten Änderungsentwürfe zur Rettung von B 1-Allee-Bäumen innerhalb des Bauloses 9 wurden vom Tisch gefegt. Die SPD-Fraktion und die Verwaltung sind gemeinsam nur bereit, in Zukunft über einige wenige Änderungen mit sich reden zu lassen. Finanzielle, aber auch rechtliche Bedenken der Verwaltung gegen weitergehende Eingriffe wurden von der Mehrheit der Politiker geteilt.



H. Zeidler

Die vom Vorsitzenden des Planungsausschusses Theo Schwill (CDU) vorgebrachte Änderung, die Schienen nach Aplerbeck erst im Bereich der Brücke 300 Meter östlich der Kohlgartenstraße auftauchen zu lassen, stieß auf Ablehnung.

Für Horst Zeidler (SPD) sind dagegen die Dortmunder Architekten-Vorschläge ein Gewinn.



T. Schwill

Für drei vom Kreisverband des Bundes der Architekten eingebrachte Anregungen finden Eingang in die sogenannte Denkpause: Die Dammbildung zur Erhaltung des Allee-Charakters zwischen den östlich des Kreuzungsbauwerks auftauchenden B 1-Fahrbahnen, die fußgängerfreundliche Umgestaltung des

Eingangsbauwerks bei Ophoff und die optische Neugestaltung der Straßentunnel-Öffnungen an der Kreuzung, außerdem wird weiter nachgedacht über die Erhaltung von sechs Bäumen durch Veränderungen an der Haltestelle Kohlgartenstraße (sogenannter „Kaiser-Vorschlag“).

## Umweltschutz — so nicht

Die drei Ratsausschüsse für Stadtentwicklung und Planung, Verkehr und Bau, Grünflächen und Umweltschutz sowie die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost nahmen die entsprechende Vorlage der Verwaltung nach kontroverser Diskussion zur Kenntnis.

In einem dreiviertelstündigen Referat, etwa die Hälfte der auf diesen Tagesordnungspunkt verwandten Zeit, machte Stadtrat Winfried Hinz geltend, daß es keine Alternative zu dem einmal eingeschlagenen Weg gibt: „Alle Rettungsanker erweisen sich als Treibanker.“ Ausführlich setzte sich Hinz auch mit dem Vorschlag von Theo Schwill auseinander: „Ich kann feststellen, daß selbst

bei Vernachlässigung aller planungsrechtlichen, konstruktiven und zeitlichen Gründe dem Erhalt von 26 Bäumen zusätzliche Mehrkosten in Höhe von 20 Millionen Mark gegenüberstehen. Das heißt, daß zu jedem Baum ein Mehraufwand von 725 000 Mark erforderlich wird. Für etwa den gleichen Betrag können 250 Bäume mit einem Alter von 30 Jahren gekauft, transportiert und eingepflanzt werden, das heißt, daß für sämtliche 26 Bäume 6 500 neue gepflanzt werden könnten.“ Das sei viermal die gesamte Allee.

Wolfgang Weiermann (SPD) vom Ausschuß für Grünflächen und Umweltschutz schloß sich dieser Argumentation an.

## Das Baulos durchgeboxt

„Wir müssen herunter von einer Politik des Entweder-Oder hin zu einer Politik des Sowohl-Als-Auch.“ Mit einer Rettung der Bäume um jeden Preis, schade man dem Umweltschutzgedanken eher als man ihm nutze.

Theo Schwill warf der Verwaltung vor, daß sie das Baulos 9 durchboxe, daß aber alle weite-

ren Planungen für die B 1 in Richtung Osten fehlen. Die von FPD-Bezirksvertreter Hangebrauch gestern noch einmal ins Spiel gebrachte Bus-Lösung nach Aplerbeck wurde von SPD-Planungssprecher Zeidler zurückgewiesen: „So schafft man kein attraktives Nahverkehrs-Angebot.“

# Bäume müssen fallen Vorschläge abgelehnt

Weiterbau bei Ophoff / Ausschüsse stimmten zu

(HHH) Dem Weiterbau des Bauloses 9 und dem Fällen weiterer Bäume bei Ophoff steht nichts mehr im Wege. Die gemeinsam tagenden Ratsausschüsse (Planung, Verkehr, Grünflächen) hatten keine weiteren Einwände gegen den Bericht der Verwaltung, nach dem allein die BDA- und Kaiser-Vorschläge weiter verfolgt, die Vorschläge Schwill und RN aber von der Verwaltung abgelehnt werden. Lediglich Schwill (CDU) stimmte dagegen. Die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost nahm an der Abstimmung nicht teil.

Ausführlich hatte Stadtrat Hinz zuvor über Planen und Bauen der Stadtbahn und gezielt zu den Verfahren bei Ophoff referiert. Zur Ablehnung des Schwill-Vorschlags, die Straßenbahn nach Aplerbeck erst im baumlosen Teil der Allee auf-tauchen zu lassen, führte Hinz bautechnische Schwierigkeiten, vor allem aber rechtliche Bedenken an, wie ein Sprecher des Regierungspräsidenten bestätigt habe. Ähnliches gelte für den RN-Vorschlag; zudem fehle es an Platz im Straßenraum, wenn die Bahn südlich der Allee hochkommen sollte. Auch werde die Mittelrampe im Osten als Baustellenrampe benötigt, wenn die Rampe im Westen für die vorläufige Straßenbahnführung gebraucht werde. Und schließlich könnten für die 20 Mio. DM Mehrkosten des Schwill-Vorschlags (statt der umstrittenen 26 Bäume) 250 dreißigjährige Bäume gekauft und gepflanzt werden. „Eine Milchmädchenrechnung“, rügte hernach Buschmann (CDU), denn die 20 Mio. DM bedeu-

teten lediglich eine vorgezogene Investition beim Weiterbau der Strecke.

Positiv steht die Verwaltung zu den BDA-Vorschlägen eines Mitteldamms mit Bepflanzung bei Ophoff, Verkürzung der Einschnitte und Gestaltung der Eingängsbauwerke zu den Bahnhöfen.

Schwill zeichnete nochmals das Dilemma des fehlenden Verkehrskonzeptes, auch für die B1, auf. Deshalb müsse man für spätere Lösungen offen und glaubwürdig bleiben. Die Juristerei sei nicht dazu da, als schlecht erkannte Lösungen zu stützen, sondern beste Lösungen durchzusetzen.

Der erst in der Sitzung von Handgebrauch vorgetragene FDP-Vorschlag, nach Aplerbeck nur noch Busse rollen zu lassen, um die B1-Bäume zu retten, wurde von Verwaltung und SPD glatt abgelehnt.

Zeidler, Müller, Hahn und Weiermann (alle SPD) wiesen darauf hin, daß die Stadt Umweltschutz nicht nur an der B1 treibe. Wichtig sei, daß zwar für gewisse Zeiten auf Bäume verzichtet werden müsse zugunsten der umweltfreundlichen Stadtbahn, daß sie aber an der B1 und anderswo wieder gepflanzt würden, zum Beispiel auch in der Märkischen Straße, Münsterstraße und auf dem Südwall.

Zuschauer auf der Tribüne, die mit Beifall, Pfiffen, Flugblättern und einem Transparent die Sitzung verfolgten, mußten mehrmals zur Ruhe gemahnt werden.

**JÜRGEN NOWACZYK:**

## Der Kaufpreis

Stadtrat Winfried Hinz berief sich gestern in der Generaldebatte um das Baulos 9 und bei dem erneuten Für und Wider um die Bäume darauf, daß die Verwaltung immer zwischen Einzel- und Gesamtnutzen abzuwägen und nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Mittel zu handeln habe.

Hinz wagte die Vermutung, daß sich der Rat dieser Stadt vor sechs Jahren in Sachen Baulos 9 selbst mit seinem heutigen Kenntnisstand nicht anders hätte entscheiden können. Dies muß man bezweifeln. Hinz führte an, daß 55 Ingenieure an den Entwürfen beteiligt waren und daß deshalb verbleibender Spielraum aufgefallen wäre. Dies muß man schlicht als technokratische Überheblichkeit zurückweisen.

Hinz rechnete vor, daß die Rettung von Bäumen, wie sie beispielsweise im Schwill-Vorschlag

enthalten ist, 750 000 Mark pro Baum kostet, verwies aber auch darauf, daß in dieser Summe auch eine erhebliche Vorleistung auf die Zukunft stecken könnte. Recht hat er, weil vom Oberbürgermeister selbst der Erhalt der Allee östlich des Bauloses 9 für vorrangig erklärt wurde. Wie aber will man diese Allee erhalten, wenn nicht durch einen Tunnel-Ast nach Aplerbeck. Sollte der Bau dieses Tunnel tatsächlich einmal zur Entscheidung anstehen, so könnte er mit dem gestern siegreichen Argumment von der Verhältnismäßigkeit der Mittel abgewürgt werden.

Politiker müssen auch bedenken, daß Lebensqualität und Umweltschutz in der Zukunft einen immer höheren Kaufpreis haben. In München, wo gerade die U-Bahn-Strecke nach Neu-Perlach gefeiert worden ist, scheint man das erkannt zu haben.

## Baudezernent Winfried Hinz trug Kommunalpolitikern

# Ergebnis der Denkpause vor Kreuzung Ophoff wird mit vier Abänderungen weitergebaut

(mec) Nur sechs Bäume im Bereich von Ophoff werden gerettet. Im übrigen wird die Kreuzung — mit vier Abänderungen — in der geplanten Form ausgebaut. Alle weitergehenden Vorschläge wurden wegen technischer oder juristischer Einwände verworfen. Für die an den Kreuzungsbereich (Baulos 9) anschließende B 1 in Richtung Nußbaumweg und für die Stadtbahnstrecke nach Aplerbeck will die Verwaltung ihre Vorstellungen in einigen Wochen vorlegen. Das ist das Ergebnis des Berichtes von Baudezernent Hinz in der gestrigen Sitzung von drei Ratsausschüssen und der Bezirksvertretung Innenstadt-Ost.



Die Allee muß doch dezimiert werden — daran ließen die Rathauspolitiker gestern keinen Zweifel. Mit nur geringen Änderungen wurde der ursprüngliche Plan bestätigt. (WR-Bild: Hermann Pruy)

# Die Sitzung

Am 22. Oktober 1980 um 17.00 Uhr neigt sich die entscheidende Debatte ihrem Ende.

Um 5.00 Uhr am Morgen des 23. Oktober 1980 ist die Fällaktion der umstrittenen Allee bereits beendet.

Eine von langer Hand geplante Aktion war ohne Zwischenfälle in der Nacht zwischen 2.00 und 5.00 Uhr reibungslos abgelaufen.

Seite 94 :

Ohne Erlaubnis

Seite 95 :

Kommentar

Seite 98 :

Dortmunder Bekanntmachungen vom 24.10.1980

## DIE RATSMITGLIEDER IN DEN AUSSCHÜSSEN FÜR STADTENTWICKLUNG UND PLANUNG, BAU UND VERKEHR, SOWIE GRÜNFLÄCHEN UND UMWELTSCHUTZ :



Dr. Brand, Heinrich  
Geschäftsführer



Bügahn, Detlef  
Rechtsreferendar



Buschmann, Franz-Josef  
Kfm. Angestellter



Chaot, Wolfgang  
Wissenschaftl. Assistent



Decking, Brunhild  
Hausfrau



Ehrlert, Josef  
Maschinist



Garus, Heinz  
Angestellter



Jander, Heinz  
Angestellter



Knoll, Horst-Erhardt  
Geschäftsführer



Köhler, Klaus  
Studiendirektor



Köhler, Rolf  
Elektriker



Kwiatkowski, Fritz  
Rentner



Mann, Rolf  
Vermessungs-Ing.



Mein, Jürgen  
Kernteiler



Hoffmann, Joachim  
Sicherheitsingenieur



Hovermann, Hans-Georg  
Dipl.-Bauingenieur



Hüsen, Erwin  
Rentner



Michel, Heinrich  
Verwaltungsangestellter



Middendorf, Karl-Heinz  
Gewerkschaftssekretär



Müller, Lothar  
Lehrer



Neuhaus, Karl-Joachim  
Versicherungskaufmann



Pasterny, Heinz  
Gewerkschaftssekretär



Rebert, Heinz-Retrud  
Oberstaatsanwalt



Petersnieter, Theodor  
Schweißer



Romanski, Gerhard  
Hauptabteilungsleiter



Schumann, Werner  
Einzelhandelskaufmann



Tech, Jan  
Ingenieur (grad.)



Tönnies, Erwin  
Techn. Angestellter



Prof. Uhlmann, Theodor  
Fachhochschullehrer



Wichtert, Theodore  
Haustreier



Weiermann, Wolfgang  
Maschinenschlosser



Wendt, Dieter  
Gewerkschaftssekretär



Werner, Edmund  
Bergingenieur (grad.)



Wiegmann, Willi  
Techn. Angestellter



Zeidler, Horst  
Geschäftsführer



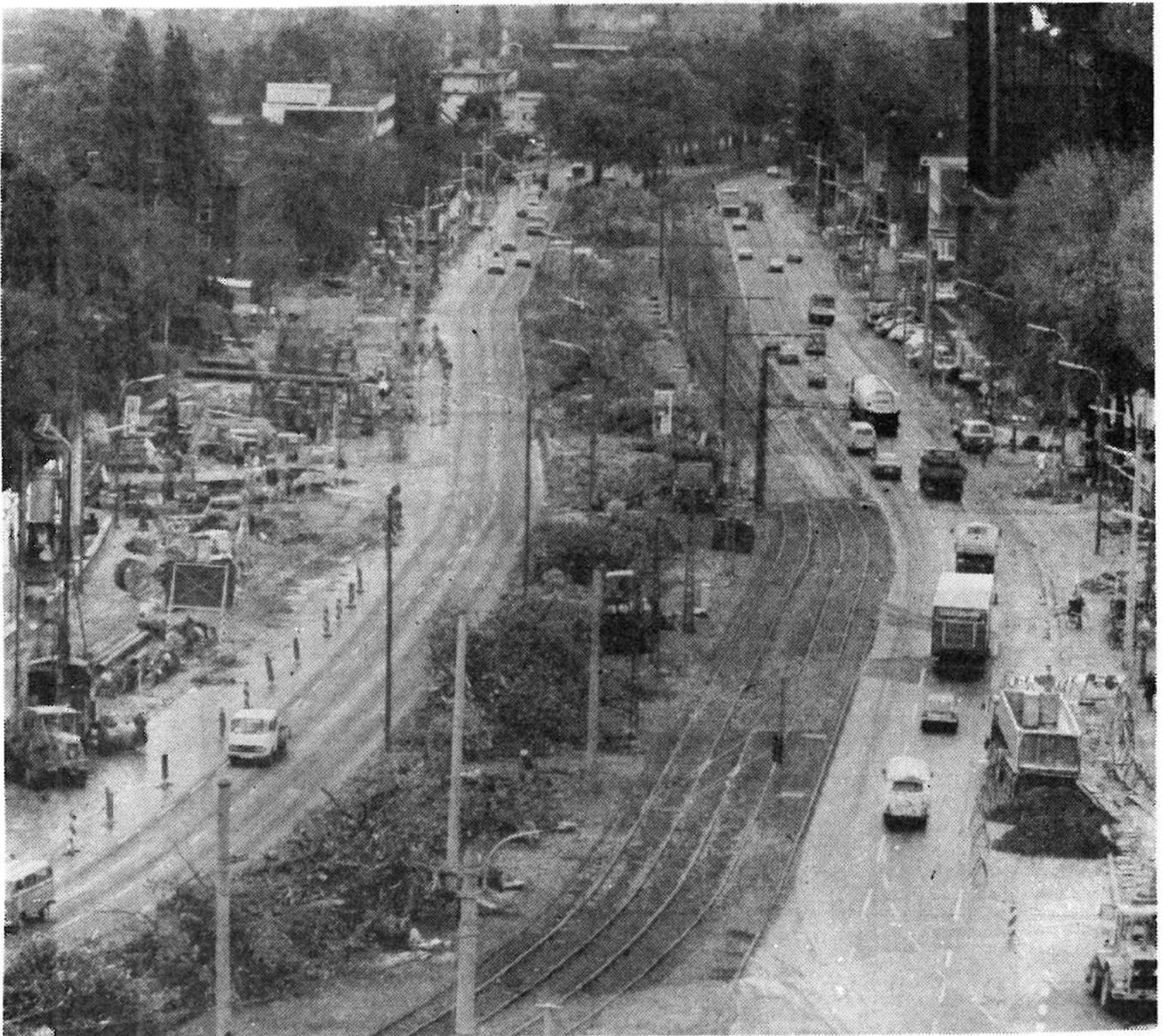
Schwill, Theo  
Dipl.-Ing. Architekt

EIN RATSMITGLIED UND BDA-ARCHITEKT STIMMTE DAGEGEN :

**Die Stadt hat es geschafft: Nach perfekter Geheimhaltung wurden in der Nacht zum Donnerstag 51 Platanen auf dem Mittelstreifen des Westfalendamms im Abschnitt zwischen Märkische Straße und Kohlgartenstraße gefällt.**

## **Abholz-Opfer: 51 Bäume und vier Laternen**

**Drei-Stunden-Spuk bei Ophoff**



**GANZE ARBEIT** leistete das Holzfäller-Kommando bei seiner Nacht- und Nebelaktion auf dem Westfalendamm: 51 Bäume fielen innerhalb von drei Stunden der Säge zum Opfer. waz-Bilder: Willi Römer

Von THOMAS BOROWSKI und JÜRGEN NOWACZYK

An eine Horde wildgewordener Mopedfahrer glaubten aus dem Schlaf hochgeschreckte Anwohner des Westfalendamms zunächst: Der Blick aus dem Fenster offenbarte Schlimmeres. Was da kreischte und jaulte, waren Kreissägen. Mächtige, teils 80 Jahre alte Platanen-Stämme krachten zu Boden. Innerhalb von etwas mehr als drei Stunden waren alle 51 Bäume zwischen Märkische Straße und Kohlgartenstraße umgemäht.

Aber nicht nur die Bäume, sondern auch vier Laternen-Pfähle samt Leuchten blieben bei der

Nacht- und Nebelaktion auf der Strecke. Kennzeichnend für die Hektik, mit der die Holzfäller zu Werke gingen. Christiane van Zwill (19), Westfalendamm 46, erinnert sich: „Es war furchtbar, das mitansehen zu müssen. Ich bin hier geboren. Ich kenne die Bäume von klein auf.“ Von kurz vor zwei bis fünf Uhr dauerte der Spuk.

Die von dem Kahlschlag und der nächtlichen Ruhestörung vollkommen überraschten Anlieger alarmierten die Polizei. Auskunft der Beamten: „Alles genehmigt. Alles in Ordnung.“

## „Schwarz“ gesägt

Nikolaus Stumpf vom Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt sieht das allerdings anders: „Wir haben heute morgen festgestellt, daß erst um 23 Uhr über Anrufbeantworter ein Gespräch aufgelaufen ist, in dem die Arbeitsgemeinschaft Stadtbahnbau um eine Ausnahmegenehmigung für die nächtlichen Arbeiten nachsucht. Das war zu spät.“ Die Behörde ermittelt gegen die „Verursacher“.

Die Stadt: „Um diese umfangreichen Arbeiten durchführen zu können, mußten Schaulustige unbedingt vom Ort des Geschehens ferngehalten werden.“

Vorwürfe gegen Stadtrat Hinz erhebt Hannelore Palleske, Westfalendamm 48: „Mein Mann ist Neurochirurg. Er hatte schwere Operationen am Donnerstag vor sich. Als er den Stadtrat in der Nacht anrief und wissen wollte, wer Schuld hat, wenn wegen Übermüdung etwas schiefgeht, riet Hinz, sich auf höhere Gewalt

zu berufen.“ Auf die Frage, ob er sich denn als Patient von einem übernächtigen Arzt behandeln lassen würde, habe der Stadtrat eingehängt. Rüde reagierte auch ein Holzfäller: „Schon mal 'ne Kreissäge im Gesicht gehabt?“

Einsatzleiter Werner Pillkahn vom Polizei-Schutzbereich Mitte, der schon nachts dabei war, konnte seine Sympathie für die Baumschützer auf der Ophoff-Kreuzung gestern nicht verhehlen: „Für mich war das heut' nacht, als ob man mir den eigenen Arm amputiert.“ Neben ihm weinten ältere Mitbürger beim Anblick der am Boden liegenden Allee.

Von der B 1 aus zogen die Demonstranten in die City und schichteten Platanenzweige vorm Stadthaus auf. Sarkastische Plakat-Anklage an den verantwortlichen Stadtrat: „Herr Hinz, Kanada sucht noch Holzfäller.“

Kommentar: Ohne Erlaubnis

JÜRGEN NOWACZYK:

## Ohne Erlaubnis

Mieser Stil. Was schon für den ersten Kahlschlag galt, trifft erst recht für die zweite Aktion zu. Die Verwaltung hatte bei ihrem Handstreich gegen die Platanen westlich von Ophoff am 25. und 26. Juli den Vorwurf einer Nacht- und Nebelaktion entschieden zurückgewiesen.

In der Nacht zum gestrigen Donnerstag lieferte sie mit dem Drei-Stunden-Schlachten östlich von Ophoff nachträglich und freiwillig die Rechtfertigung für solche „Unterstellungen“. Mehr noch, sie bestätigte den Eindruck, als ob die Generaldebatte von vier Ratsausschüssen über Änderungsvorschläge am Vortag ein reines Scheingefecht war. Während so getan wurde, als ob man noch um Lösungen ringt, waren die Kreissägen schon Richtung Westfalendamm unterwegs. So dokumentiert man ein höchst merkwürdi-

ges Demokratie-Verständnis.

Die Arroganz, mit der die Verwaltung diesmal zur Tat schritt, ist kaum noch zu übertreffen. Und die Politiker bekleckerten sich ein weiteres mal nicht mit Ruhm. Der Planungsausschuß ging mit einem Ausflug nach Rotterdam auf sichere Distanz. Der Oberbürgermeister selbst weilte bei der Vollstreckung in Urlaub.

Skandalös ist es aber wohl, daß die Verwaltung es nicht einmal für nötig hielt, rechtzeitig eine Sondergenehmigung für die nächtliche Ruhestörung beim Gewerbeaufsichtsamt einzuholen. Offenbar, weil die Gefahr bestand, daß es keine Ausnahmeerlaubnis geben würde. Man beruft sich auf eine Art Notstand. Dafür bringen die Anwohner, die nachts aus dem Schlaf gerissen wurden, mit Recht nicht das geringste Verständnis auf.

## Streit um den Fortbestand der B1-Allee in Dortmund fand ein überraschendes Ende

### Nach Mitternacht fielen 51 Platanen

**Dortmund.** (EH) Die seit Monaten in Dortmund andauernde Diskussion um den Ausbau der B1 und das dadurch notwendige teilweise Fällen einer Platanenallee fand gestern ein überraschendes Ende: Gegen 2 Uhr morgens — rund acht Stunden nach einer entscheidenden Ratsausschußsitzung — legten Kolonnen von Holzfällern mit Motorsägen und Bulldozern 51 der Bäume um, die von Angehörigen von Bürgerinitiativen zeitweise besetzt worden waren.

Architektenverbände und Privatunternehmen hatten zahlreiche Pläne erstellt, um die Bäume zu retten, doch scheiterten fast alle an den Kosten. Die Stadt Dortmund will hier eine niveaugleiche B1-Kreuzung beseitigen und einen U-Bahn-Umsteigepunkt errichten.

Grund für den ungewöhnlichen Zeitpunkt der Aktion war nach Angaben der Stadt die Ausnutzung der verkehrsschwachen Zeit sowie die Furcht vor Störungen durch Umweltschützer.



Die letzten Platanen an der B1 in Dortmund fielen in einer überraschenden nächtlichen Aktion. (WR-Bild: Pruyts)

### Kommentar

Die Motorsägen haben an der B1 Fakten geschaffen: Bei Nacht und Nebel wurden die umstrittenen Bäume abgeholzt. Die Verantwortlichen mögen sich dazu beglückwünschen, daß ihnen eine solche Generalstabsarbeit reibungslos gelungen ist. „Wir hatten keine Lust, vorher die Demonstranten von den Bäumen zu holen“, hatte Stadtrat Winfried Hinz, ganz der pragmatische Macher, schon die erste Überraschungssaktion begründet.

Hier soll nicht mehr die Notwendigkeit oder Nichtnotwendigkeit des Fällens der Allee erörtert werden oder die Frage, ob es Sinn hat, -zig Millionen DM Volksvermögen für den Erhalt einiger Bäume einzusetzen. Das alles sind Bäume von gestern. Nur: Kein

Mensch kann glauben, daß die Bauverwaltung diese große Holzaktion erst gestern abend nach Ende der angeblich entscheidenden Ausschußsitzung veranlaßt hat. Sie ist — das wurde bestätigt — von langer Hand geplant. Was aber sollte dann noch die Ausschußsitzung, in der angeblich mit Verve um das Leben jedes Baumes gerungen wurde? Haben sich die gewählten Volksvertreter etwa dort zur Probe einer Theateraufführung zusammengesetzt und Diskussion gemimt? Oder war sich die Verwaltung ihrer Sache schon von vornherein so sicher, daß sie den Ratsmitgliedern nur etwas Leine gab, im Übrigen aber schon die Entscheidung selbst gefällt hat? Was auch immer dahinter steckt — hier wurde mit der Öffentlichkeit und der Demokratie ein unwürdiges Spiel getrieben, das die beteiligten Ratsmitglieder nicht hinnehmen dürfen, ohne ihr Gesicht zu verlieren.

**Gerd Heymann**



Aktion in der Nacht: So wie diese, wurden noch 50 weitere Platanen gefällt.

# 51 Bäume fielen nachts

Die B 1 war drei Stunden für die „Fäll-Aktion“ total gesperrt

Beginn 2 Uhr



Mit Motorsägen wurden die Baumstämme eingekerbt.

Fotos: Vieweg

(hck/pjf) Die Aktion war, wie die Stadt mitteilt, „zwischen 2 und 5 Uhr minutiös“ geplant. Vorsorglich waren auch die Genehmigungen für die Nachtarbeit beantragt worden. In der Nachtarbeit fielen auf der Bundesstraße 1 zwischen der Kreuzung Ophoff und der Kohlgartenstraße 51 stattliche Platanen, Bestandteil der größten Allee der Bundesrepublik.

Noch am Nachmittag hatte es in den Sitzungen zweier Ausschüsse Diskussionen und Vorschläge zur Rettung der Alleebäume gegeben. Danach war das Fällen praktisch schon befohlen.

Zur Zeit, als die Zusteller der Ruhr-Nachrichten unterwegs waren, um die Zeitung pünktlich abzuliefern, wurde an der B 1 schon kräftig gesägt.

Eine Stunde, bevor um 2 Uhr die Säge an den ersten Baum gelegt wurde, ist die Polizei informiert worden, die B 1 abzusperren. Der Verkehr wurde über die Kreuzung Ophoff nach Hörde umgeleitet. Die Polizeibeamten standen teilweise mürrisch beim „Baum-Fäll-Einsatz“ dabei.

So ungefähr alle zwei Minuten fiel ein Baum, und Experten beobachteten es mit Sorgfalt: Die Oberleitungen der Straßenbahn und die Leuchten sollten nicht beschädigt werden. Die Oberleitungen waren abgeschaltet, aber vorsorglich wa-

ren Techniker der Stadtwerke am Ort des Fällens. Arbeiter mit langen Stangen achteten darauf, daß Äste der gefällten Bäume nicht auf Leitung oder Leuchten gerieten.

Die Polizeibeamten, eigentlich nur für die Umleitung des B-1-Verkehrs zuständig, waren auf andere Dinge vorbereitet: „Da ist aber keiner von den Baum-Schützern zu sehen“, stellte einer der Beamten fest. In der Tat: Die Leute, die mit mannigfaltigen Demonstrationen und „Baumbesetzung“ gegen das Fällen protestiert hatten, müssen durch den nächtlichen Baum-Schlag förmlich überrascht worden sein. Nächtens war kaum einer von ihnen zu sehen.

Gewußt haben können sie es ohnehin nicht. In einer Erklärung der Stadt heißt es: Schaulustige mußten unbedingt vom Ort des Geschehens ferngehalten werden. Aus diesem Grund unterblieb die vorherige Information der Öffentlichkeit.

So stellten Teilnehmer der Rotterdam-Fahrt von städtischen Ausschüssen verblüfft fest: „Die Bäume sind ja weg.“

Die Leute, die in der Nacht da waren, konnten sich Erinnerung an die Allee mitnehmen — Zweige. Gegen 4 Uhr ließ sich ein Anlieger eine Scheibe von einem B-1-Baum abschneiden.

(Siehe Politik)



Einer der 51 Platanen-Riesen, die krachend auf die B 1 sanken; dieser Baum war einer von denen, deren Kern bereits faul war.

## Bei vielen war der Kern faul

„Wenn das Kernholz sich braun färbt, hat die Fäule eingesetzt und sind die besten Jahre eines Baumes vorüber.“ Das erklärte Dortmunds Gartenbaudirektor Walter Engelberg auf Anfrage zu der Beobachtung, daß die Stämme vieler der 51 Platanen, die an der B 1 gefällt wurden, bereits Kernfäule zeigten.

„Diese Platanen stammen aus den zwanziger Jahren, als der Ruhr-schnellweg angelegt wurde. Sie sind also rund 60 Jahre alt“, fügt Engelberg hinzu. Er betont: „Kern-fäule gibt es bei vielen Bäumen in diesem Alter. Sie sind dann noch durchaus lebensfähig, wie die hohlen Weiden beweisen, deren Stamm bereits hohl ist.“

Für die Bäume an der B 1 ist es eigentlich ganz natürlich, daß sie bereits Altersspuren zeigen, sagt Engelberg: Sie haben die Bomben-nächte ebenso mitgemacht wie den gewaltig angewachsenen Kraftver-kehr und die vielen Veränderungen an der Fahrbahn. Das alles blieb nicht ohne Folgen für die Bäume.

## „Ohnmächtig“ gegen Verwaltung

Der Kahlschlag auf der B 1 zeigt, daß selbst von einer größeren Bür-gerzahl getragene Aktionsgemein-schaften der Verwaltung ohnmäch-tig gegenüberstehen, meint die „Aktionsgemeinschaft Westfalen-damm“.

Erschreckend sei, wie sich Ver-waltung und verantwortliche Politi-ker in vorgegebene Denkkategorien hineinpressen lassen, unfähig, sich daraus zu lösen. Da auch Sachargu-mentationen auf breiterer Ebene keinen Erfolg versprechen, stehe zu befürchten, daß der Bürger zukünf-tig seinen Willen mit radikalen Mitteln artikulieren wird.

## Durchblick bis nach Dorstfeld

Günter Herbert, Max-Eyth-Straße: „Es war schon ein schlimmer An-blick, daß man ohne Bäume prak-tisch bis nach Dorstfeld durch-schauen kann. Ich hoffe nur, die Planer haben das auch richtig ge-plant, ansonsten wäre der Verlust der Bäume bei allen möglichen Verkehrslösungen ein baumstarker Preis.“

\* \* \*

## „pro grün“ ruft zu Aktionen auf

Mit ohnmächtigem Zorn und dem Gefühl, daß Bürgerwille nur zu Wahlzeiten gefragt ist, hat die Dortmunder Gruppe von „pro grün“ auf die Baumfäll-Aktion an der B 1 reagiert. Sprecher Reinhold Lob: „Wir rufen alle Bürger und Grup-pen auf, die nächsten Planungsmaß-nahmen an der B 1 rechtzeitig zu bekämpfen. Er muß gehandelt wer-den, bevor das Planfeststellungsver-fahren abgeschlossen ist.“

# Dortmunder Bekanntmachungen

24.10.1980

## 51 B 1-Bäume waren nicht zu retten

Denkpause beim Stadtbahn-Baulos 9 brachte  
keine besseren Erkenntnisse

In der Nacht vom 22. auf den 23. Oktober 1980 mußten 51 Bäume auf der B 1 östlich der Kreuzung Ophoff der Säge zum Opfer fallen. Die Denkpause, die sich die Parlamentarier auferlegt hatten, um neuen Erkenntnissen beim Stadtbahn-Baulos 9 eine Chance zu geben und doch noch einige Bäume zu retten, hatte keine praktikablen Vorschläge gebracht. Zwar gab es einige Anregungen, die aber bei näherer Beleuchtung nicht verwertbar waren.

Im Raum stand noch ein Vorschlag des CDU-Ratsvertreters Theo Schwill. Ähnlich dem BDA-Vorschlag sollten nach ihm weitere Bäume dadurch erhalten werden, daß die östliche Rampe durch einen 290 m längeren Tunnel in östlicher Richtung überflüssig wird. Als Vorteile wurden der Erhalt von 34 Platanen, die zusätzliche Pflanzmöglichkeit von 30 Platanen sowie die Offenhaltung des weiteren B 1-Ausbaus nach Osten genannt.

In einer gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Planung, des Verkehrs- und Bauausschusses, des Ausschusses für Grünflächen und Umweltschutz sowie der Bezirksvertretung Innenstadt-Ost wurde dieser Vorschlag am 22. Oktober diskutiert.

Baudezernent Dipl.-Ing. Winfried Hinz erläuterte, daß der „Vorschlag Schwill“ folgende Konsequenzen hätte: Die Lage des verlängerten Tunnels müsse so gewählt werden, daß dieses vorgezogene Stück ein Teil des eventuell späteren Tunnels bis Aplerbeck werden könne. Das bedeute unterirdische Haltestelle Kohlgartenstraße, Verlegung eines Hauptkanals, erhebliche Eingriffe bei der

bestehenden Brücke und Tieferlegung der östlichen Strecke.

Die genannten Vorteile würden aber zum erheblichen Teil nicht erreicht und durch weitere Nachteile belastet. Tatsächlich ständen in dem angegebenen Bereich nicht 34, sondern 32 Bäume, von denen nach neueren Erkenntnissen sechs erhalten werden könnten, so daß 26 Bäume zu retten wären. Die entstehenden Mehrkosten, u. a. für die zusätzlichen 290 m Tunnel, für die unterirdische Haltestelle Kohlgartenstraße sowie für eine provisorische Rampe im Bereich der Brücke und für die Veränderung eines Hauptkanals, würden bei 20,4 Millionen DM liegen. Mit diesem Betrag, der nur dann nicht verloren sei, wenn der B 1-Ausbau vielleicht einmal im Tunnel weiter nach Osten gehe, könne man 6500 30 Jahre alte Bäume kaufen und einpflanzen, während es beim „Vorschlag Schwill“, der weder eine Verkehrsverbesserung für die Stadtbahn, noch für die Kraftfahrzeuge und auch keinen besseren Schutz für Fußgänger bringe, um 26 Bäume gehe.

In der Diskussion mußte man diesen Erkenntnissen Rechnung tragen. Hinter allem stand das Wissen, daß eine auch nur geringfügige Änderung im Planverfahren ein neues Verfahren nach sich ziehen könne, das vielleicht Jahre dauern würde. Dieser Gefahr wollte man sich aber nicht aussetzen, denn jeder Tag, um den der weitere Ausbau im Baulos 9 verzögert wird, kostet 54 000,- DM.

Die Ratsvertreter gaben der Verwaltung deshalb den Auftrag, nach den bisherigen Plänen ohne zeitliche Verzögerung weiter zu verfahren. Die Verwaltung ihrerseits handelte schnell.

# Zitate

Meinhard von Gerkan:

"Architektur und die Gesamtgestalt unserer Städte haben nur eine Chance, wenn es gelingt, diejenigen, die daran mitwirken, in eine persönliche Verantwortung zu stellen. Deswegen ist es erforderlich, die höchsten Planungsbeamten unserer Städte nicht nur nach fachlicher Qualifikation auszuwählen, sondern ihnen auch entsprechende fachliche Verantwortung aufzuerlegen, sie jedoch gleichzeitig von administrativer Funktionärsarbeit freizustellen."

Aus der Veröffentlichung der "Dortmunder Baumsatzung":

"Seit dem 1. Juli 1977 gehört Dortmund zu den Großstädten, die ihren Baumbestand - und das auch auf Privatgrundstücken - durch eine Satzung schützen. Die Stadt Dortmund hat damit eine Konsequenz aus Artikel 14, Absatz 2 des Grundgesetzes über Sozialverpflichtungen des Eigentums gezogen."

Aus dem Vorwort von Minister Hans Otto Bäumer zum Landschaftsgesetz:

"Der Schwerpunkt für die Durchführung des Landschaftsgesetzes liegt bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Es ist nicht zu übersehen, daß es in diesem Bereich ein beträchtliches Vollzugsdefizit abzubauen gilt."

OB Samtlebe (im Gespräch vom 7.8.1980):

"Es ist noch nie meine Art gewesen, mich durch die Hintertüre davonzuschleichen."

"Ich erkläre hier in aller Freimut und verbinde die Erklärung mit meinem Namen und meinem Amt: der Schutz der Baumallee hat absoluten Vorrang."

"Der Ausbau der südlichen Fahrbahnen wird nur insoweit erfolgen, als er nicht die Bausubstanz und Baumbestand in Mitleidenschaft zieht. Ich habe die Absicht, meine Damen und Herren, den Rat zu veranlassen, diese eindeutige Erklärung zum Fortgang der Arbeiten an der B 1 abzugeben."

Zum Auftauchen der Straßenbahnen nach Aplerbeck:

"Und wenn sie auftaucht, muß sie so auftauchen? Das ist eine Frage. Über diese Frage sollte man nachdenken."

OB Samtlebe (im Gespräch vom 7.8.1980):

"Es werden wesentlich mehr Bäume angepflanzt, als zur Zeit beseitigt werden. Darüber hinaus - und das erkläre ich hier als verbindlich - werden, sobald es die Natur zuläßt, auf dem gesamten Abschnitt Wedekindstraße bis Nußbaumweg, alle Lücken im Baumbestand, wodurch sie auch entstanden sein mögen, in diesem Jahr aufgefüllt."

Ratsmitglied Schäfer (im Gespräch vom 7.8.1980):

"Es ist nicht unbekannt, daß wir Sozialdemokraten die Mehrheitspartei hier seit Jahrzehnten stellen, sodaß die Meinung, die Oberbürgermeister Samtlebe als Meinung des Gesamtrats vorgetragen hat, identisch ist mit der Meinung der SPD."

Stadtrat Hinz (im Gespräch vom 7.8.1980):

"Die Durchführung - und da haben wir nie geschwiegen - verlangt die Beseitigung von 159 Bäumen, davon 124 in der Allee. Das sind 10 %. In der Allee befinden sich einschließlich der Lücken 1250 Bäume."

"Ich habe mir hier nur ein Wort wie Nacht- und Nebelaktion notiert, daß mich sehr erregt hat, weil es unfair und unwahr ist."

"Die Ernsthaftigkeit der Verwaltung, diese Allee, die einer meiner Vorgänger, wenn ich mir das anmaßen darf, Herr Strobel, erdacht hat, zu erhalten, können sie daran prüfen, wie der Oberbürgermeister sagt, daß diese Allee jetzt vor einer endgültigen Tunnellösung wieder schließen wollen. Die Absicht früher war, wir wollten erst wissen, was wird endgültig sein und dann die Baumücken schließen. Jetzt machen wir es umgekehrt. Selbst auf die Gefahr hin, daß der eine oder andere Baum wegmüßte, was ich aber nicht glaube."

Ratsmitglied Hahn (im Gespräch vom 7.8.1980):

"Ich möchte auch insbesondere noch einmal etwas zu der Trauerfloraktion sagen. Erstens hat mich gewundert, daß diese Trauerfloraktion erst nach dem Fällen der ersten Bäume akut wurde, was ja zeigt, daß man durchaus das Sachwissen hatte, daß hier Bäume gefällt werden müssen. Dann ist ganz klar so, daß Bäume bezeichnet wurden, die längst von allen Fraktionen dieses Rates als erhaltungswürdig dargestellt wurden und wo wirklich niemand Hand anlegen will."

Ratsmitglied Zeidler (im Gespräch vom 7.8.1980):

"Das Baulos 9 - und ich habe versucht, das im Zusammenhang auch mal ein bißchen mehr darzustellen - ist das Schlüsselbauwerk, das nicht von der Planfeststellung her infrage gestellt werden darf. Das heißt wiederum nicht, daß sich überhaupt nichts ändert. Ich muß die Voraussetzung der Planfeststellung ja nicht ausnutzen. Ich kann ja durchaus, wenn das geht, und sie haben solche Vorschläge, von den Grenzen dieser Planfeststellung als auch von den Grenzen eines Bebauungsplanes wegbleiben. Ich darf aber nicht mit einer völlig neuen Planung eine neue Planfeststellung herausfordern....."

●

Stadtrat Hinz (im Gespräch vom 9.10.1980 zu den Vorschlägen des BDA):

"Ich habe noch weiterhin gesagt, daß ich sogar meine, man sollte diese Konstruktionsüberlegungen mit dem BDA zusammen machen sofern er noch dazu bereit ist, denn so etwas kostet ja auch viel Zeit. Ich würde es gerne so machen."

Zur auftauchenden Rampe der Straßenbahn nach Aplerbeck:

"Also einmal müssen wir ein Provisorium machen, und das ist die Rampe."

....."von daher können Sie uns glauben, die Rampe ist für uns ein Provisorium."

●

Herr Wörner (im Gespräch vom 9.10.1980)

"Die Priorität der Allee ist für mich nicht nur eine Willensbekundung, sondern gleichfalls eine technische Vorgabe."

"Ich meine, wenn man die Priorität wirklich erst nimmt und nicht mit aller Logik vorwärts schreitet, dann wäre ja die Priorität "Erhalt der Allee" eine Utopie."

●

Bezirksvorsteher Grothe (im Gespräch vom 9.10.1980):

"Aber meine eigentliche Frage ging ja dahin, ob der Termin für das Fällen der Bäume feststeht."

Stadtrat Hinz (als Antwort):

"Feststeht lediglich der 22. Oktober als Termin für 3 Ausschüsse, ich habe den Bürgermeister so verstanden, daß die Ausschüsse an diesem Tag entscheiden sollen. Wie sie entscheiden werden, kann ich ihnen an diesem Tage beim besten Willen nicht sagen."

●

Herr Berrang (Im Gespräch vom 9.10.1980):

"Artikulierte haben sich nur diejenigen, die den Kahlschlag als Unding empfunden haben, daran geht kein Weg vorbei, das sind 18 000 Leute. Wo sind dann die Bürger, die sagen "Bravo, Herr Hinz, bravo Herr Dr. Gellinek, das haben Sie fein gemacht mit Ihren Bauplänen?" Die sind nicht da."

Stadtrat Hinz (als Antwort):

"Das sind die 600 000, die nicht unterschrieben haben."

●

OB Samtlebe (Ruhrnachrichten vom 4.10.1980):

"Ich befürworte, daß die Allee unter Naturschutz gestellt wird, damit es niemand einfallen kann, an irgendeiner Kreuzung doch noch die Allee anzuknabbern."

OB Samtlebe (Zu den BDA-Vorschlägen WAZ vom 4.10.1980):

"Ich habe grünes Licht NRW-Landesvater Rau erhalten: an Mehrkosten werden die eingebrachten neuen Vorschläge nicht scheitern."

BDA-Vorsitzender Wörner (WR vom 14.10.1980):

"Wenn die Stadtplaner bei ihrem Vorhaben bleiben, die Stadtbahn oberirdisch und auf dem Mittelstreifen der B 1 weiter in Richtung Aplerbeck fortzuführen, gebe ich keinen Pfifferling mehr für Bestand der Allee auf dem Westfalendamm!"

WAZ vom 18.10.1980 (Kommentar "Den Finger drauf"):

"Allerdings bedarf es der Beweglichkeit und des Einfallsreichtums der Verwaltung, die jetzt vorgelegten Planentwürfe sorgfältig zu prüfen und umzusetzen. Das kann nur dem schwer fallen, der sich an einmal erarbeitete Pläne klammert."

WAZ vom 23.10.1980 (Kommentar "Der Kaufpreis"):

"Politiker müssen auch bedenken, daß Lebensqualität und Umweltschutz in der Zukunft einen immer höheren Kaufpreis haben."

WR vom 24.10.1980 (Kommentar):

"Kein Mensch kann glauben, daß die Bauverwaltung diese große Holzaktion erst gestern abend nach Ende der angeblich entscheidenden Ausschußsitzung veranlaßt hat. Sie ist - das wurde bestätigt - von langer Hand geplant. Was aber sollte noch die Ausschußsitzung, in der angeblich mit Verve um das Leben jedes Baumes gerungen wurde? Haben sich die gewählten Volksvertreter etwa zur Probe einer Theateraufführung zusammengesetzt und Diskussion gemimt?"

Dortmunder Bekanntmachungen vom 24.10.1980:

"Denkpause beim Stadtbahn - Bauos 9 brachte keine besseren Erkenntnisse."

"Die Ratsvertreter gaben der Verwaltung deshalb den Auftrag, nach den bisherigen Plänen ohne zeitliche Verzögerung weiter zu verfahren. Die Verwaltung ihrerseits handelte schnell."

# Erkenntnisse

- 
- 1. Die für die Realisierung des Bauloses 9 notwendigen Fällaktionen haben den Kahlschlag der B 1 - Allee im stadtbildprägenden Kernstück auf insgesamt zwei Kilometer komplettiert! (25 %) Siehe dazu Baumdiagramm des BDA (Seite 66).

Das Baulos 9 allein zerstörte 1,5 Kilometer Allee (20 %).

Ohne den einreihigen Wiederanpflanzungsvorschlag des BDA Dortmund (Dampfpflanzung, siehe Seite 68) wäre der Allee-Charakter auf einer Länge von 1,5 Kilometer im Kernstück unwiederbringlich verloren!

- 
- 2. Die geführte Diskussion erhärtete die Argumente für die Tunnel-  
lage der Straßenbahn nach Aplerbeck (Siehe Seite 69, Horst Zeidler:  
..... vieles spreche für die Verlegung der Straßenbahn unter die  
Erde.)

- 
- 3. "Der Schutz der Baumallee hat absoluten Vorrang." (OB Samtlebe)

- 
- 4. Die Lücken in der B 1-Allee werden wieder angepflanzt.(OB Samtlebe)

- 
- 5. Die jetzt auftauchende Rampe der Straßenbahn nach Aplerbeck ist ein Provisorium. (Stadtbaurat Hinz).

- 
- 6. Es wird befürwortet, daß die Allee unter Naturschutz gestellt wird.  
(OB Samtlebe)

- 
- 7. Der Ausbau der südlichen Fahrbahn wird nur insoweit erfolgen,  
als er nicht die Bausubstanz und Baumbestand in Mitleidenschaft  
zieht (OB Samtlebe)

- 
- 8. Der BDA-Dortmund bleibt Gesprächspartner (Stadtrat Hinz:  
"Ich würde es begrüßen")

- 
- 9. Die öffentliche Diskussion um die B 1-Allee hat die wünschens-  
werte Sensibilität der Bevölkerung für das weitere Vorgehen  
auf der B 1 geweckt und gestärkt. Das liegt im Interesse der  
Stadtplanung. Stadtrat Dr. Gellinek (2. Bürgergespräch):

"Es wird zur täglichen Routine gehören, daß wir Landschafts-  
beirat, Öffentlichkeit und Bürgerschaft breit beteiligen  
werden."



# Die Forderungen

- 
1. Herbeiführung eines Ratbeschlusses, welcher die "Priorität der Allee" bei allen weiteren Planungen festlegt.
  2. Die Allee wird unter Naturschutz gestellt.
  3. Für die Gesamtkonzeption der B1 zwischen Schnettkerbrücke und Marsbruchstraße wird ein Wettbewerb unter anerkannten Verkehrs-  
experten - unter Hinzuziehung von Städteplanern und Landschafts-  
architekten - ausgeschrieben. Die Planungsvorgabe dabei ist der Erhalt  
der Allee.
  4. Alle städtebau - funktionalen Folgen des weiteren Ausbaus der B 1  
müssen sorgfältig untersucht und abgewogen werden. Sie müssen  
öffentlich diskutiert werden. Überzeugungsarbeit muß vor Entschei-  
dungen mit aller Geduld geleistet werden.
  5. Alle Maßnahmen zum Wiederherstellen des Allee-Charakters innerhalb  
des Bauloses 9 müssen realisiert werden.
  6. Der Ausbau der südlichen Fahrbahn erfolgt nur insoweit, als  
Bausubstanz und Baumbestand erhalten bleiben.

# Postskriptum

Am 6. November 1980 findet in Berlin der Deutsche Straßenkongreß statt. Die dort gehaltenen Referate beweisen, daß bei den Straßenbauingenieuren ein Umdecken stattfindet. Die Straßen sollen weniger Flächen verbrauchen, die zu starken Richtlinien werden kritisiert. Allees werden wieder angepflanzt, die lange Zeit nur als Hindernis für schnelle Autos galten. Es wird darauf geachtet, daß nach jedem Umbau die neue Straßengestalt wieder zur angrenzenden Bebauung passt, das Erscheinungsbild einer historisch gewachsenen Straße darf nicht beliebig verändert werden. Es wird bedauert, daß in den zurückliegenden Jahren, die Perspektive des Fußgängers oft überhaupt nicht gefragt war.

# Die Straßenbauer sprechen wieder von Alleen

Umdenken bei den Ingenieuren / Wie läßt sich die Natur in Zahlen fassen? / Ein Kongreß / Von Konrad Mrusek

BERLIN, 6. November. So mancher Straßenbauingenieur konnte sich ein leichtes Schmunzeln nicht verkneifen: Auf dem Deutschen Straßenkongreß in Berlin, vor mehreren hundert Technikern und Verkehrswissenschaftlern, gab es neue Töne. Da war die Rede von gefährdeten Kriechtieren, von bedrohten Farn- und Blütenpflanzen, auch von Inzwischen ausgestorbenen Fischen und Rundmäulern. Für die Straßenbauer, die es auf vergangenen Kongressen sicherlich eher gewohnt gewesen waren, über die Vorteile bituminöser Mischgüter beim Straßenbelag informiert zu werden, hat sich die Themenliste erweitert. Ökologie und Umweltschutz heißen die aktuellen Fragen, die ihnen die öffentliche Meinung aufzwingt. So hatte denn auch der Berliner Kongreß, den die Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen veranstaltete, die Überschrift: „Straße und Umwelt“.

Die Auseinandersetzung mit diesem ungewohnten Thema fällt den Straßenbauern sichtlich schwer. Das zeigte auch der Kongreß. Ingenieure klammern sich gern an Zahlen und verweisen auf Prognosen über eine weiterhin steigende Motorisierung; und sie sind irritiert, wenn dann Zahlen und „Sachzwänge“ bei Bürgerinitiativen nicht verfangen. Zudem fördert der heftige Wind, der den Straßenbauern aus den Reihen der kompromißlosen Umweltschützer um die Nase weht, eine leicht aggressive, mitunter aber auch etwas dückelhafte Abwehrhaltung. Das um so mehr, je stärker man sich dabei von den Politikern im Stich gelassen fühlt. Der frühere Vorsitzende der Forschungsgesellschaft, Hans Kayser, leitete die Vorträge mit dem Satz ein, man habe das Thema „Umwelt“ unter dem Zwang der Öffentlichkeit gewählt. Doch wird, wer sich zu etwas gezwungen fühlt, große Anstrengungen unternehmen, um die Straße so umweltverträglich wie möglich zu machen?

Man sollte den Straßenbauern nicht unrecht tun. Bei jenen Vorträgen, die sich mit den Belangen der natürlichen und der bebauten Umwelt beim Straßenbau befaßten, war die Zahl der zeitungslisenden Zuhörer nicht größer als bei den eher technischen Themen. Die Straßenbauer, das wurde deutlich, wollen sich bemühen, das Problem Straße und Umwelt so gut wie möglich zu lösen, wollen den Nachweis erbringen, Straße und Umwelt seien keine unauflösbaren Gegensätze. Doch wie die Lösung aussehen soll, wie groß etwa eine „vertretbare Verkehrsnachfrage“ ist und wie die Gewichte jeweils zu verteilen sind, darüber ist auf dem Kongreß wenig Konkretes zu hören gewesen. Und wenn, dann nur Absichtserklärungen. Man beschränkte sich vor allem auf eine Bestandsaufnahme und auf die Darlegung der wahrscheinlichen Entwicklung des Verkehrs in diesem Jahrzehnt.

Die absehbare Zukunft, das scheint sicher zu sein, wird den Konflikt nicht entschärfen helfen. Professor Schaechterle aus München sagte, wenn sich der Ölpreis nicht sehr stark erhöhe, dann werde der Motorisierungsgrad weiter zunehmen und das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr mit Fahrzeugen immer noch wachsen. In den neun-

ziger Jahren, so schätzen es Wirtschaftsinstitute, wird in der Bundesrepublik Deutschland jeder zweite Einwohner ein Auto besitzen. Denn der Anteil der fahrfähigen und besonders mobilen Bevölkerung im Alter von achtzehn bis vierzig Jahren wird größer, die Haushalte werden noch kleiner werden, und für die zunehmende Freizeit wird man nicht selten das Auto benötigen. Und die steigende Verkehrsnachfrage einer arbeitsteiligen Gesellschaft wird, so die Verkehrswissenschaftler, keineswegs den öffentlichen Verkehrsmitteln gelten. Schaechterle prognostiziert, daß im Jahre 1990 im Berufsverkehr (ohne Fußgänger und Radfahrer) sieben Prozent der Personen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren werden (1976 waren es noch zweiundzwanzig Prozent), dreiundachtzig Prozent dagegen mit dem Auto. Die mittlere Jahresfahrleistung eines Personewagens, sagte er, werde zwar abnehmen, aber die mittlere Reiseweite werde zunehmen. Denn die Stadtfahrt dauere an — wenn auch mit etwas vermindertem Tempo —, und der Weg zur Arbeit wie zum Lebensmittelhändler werde länger. Bei dieser Entwicklung gibt es eigentlich nur eine Konstante: Das ist die Zeit, die die Menschen bereit sind, in einem Verkehrsmittel zu sitzen. Sie ist im Laufe der Jahre ziemlich gleichgeblieben. Je schneller also das Verkehrsmittel, desto weiter auseinander liegen Arbeitsplatz und Wohnung.

Für die Verkehrswissenschaftler und für die Straßenbauwirtschaft ist es daher aus ökonomischen Gründen notwendig, das Straßennetz weiter auszubauen. Heinz Berneburg vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie rechnete vor, schon in den vergangenen Jahren sei das Verhältnis zwischen der Zahl der Autos und der Summe der Straßenkilometer immer ungünstiger geworden. Man habe ja nichts gegen den Umweltschutz, so Berneburg, doch der lautstark geforderte Straßenbaustopp gleiche einem „revolutionären Gebaren“, und das sei, wie alle Radikalität, schädlich und zerstörend. Ebenso ließ sich die Industrie nicht die Gelegenheit entgehen, den „Rollenkonflikt“ der Bürger bloßzulegen. Einerseits, so hieß es, nehme man die Vorteile des Autos gern wahr, andererseits aber (als Anwohner einer geplanten Straße) handle man als Umweltschützer.

Bei diesen deutlichen Worten aus der Bauwirtschaft erstaunte es nicht, daß sich Professor Olschowy vom Deutschen Rat für Landespflege in Bonn vor dem Auditorium fast dafür entschuldigte, daß Hinweise auf die möglichen Umweltbelastungen des Straßenbaus nicht zu umgehen seien. Er redete den Straßenbauern ins Gewissen, bei ihren Eingriffen in Natur und Landschaft nicht irreversible Schäden zu schaffen.

Denn ein ausreichendes Verkehrsnetz sei zwar die Voraussetzung für das Gedeihen der Wirtschaft, die natürliche Umwelt aber sei die Lebensgrundlage des Menschen. Als ein Beispiel für Fehler nannte Olschowy den Bau von Dämmen in Tallagen, wodurch ein schädlicher Kaltluftstau entstehe. Er erwähnte die fatale Wirkung von ufernahen Trassen auf das biologische und physikalische Gleichgewicht in Gewässern. Hier sollte man umdenken, sollte

man — wie es in einigen Bundesländern inzwischen Vorschrift sei — eine Straße nur in einer Mindestentfernung von fünfzig Metern vom Ufer zulassen. In der Natur, so Olschowy, gebe es zwar kein dauernd stabiles oder statisches Gleichgewicht, doch sei es geboten, ein Ökosystem, das Zusammenwirken von Boden, Klima, Vegetation und Tierwelt, so wenig wie möglich zu stören. Auch die vom Menschen geprägten Kulturlandschaften (zum Beispiel die Knicklandschaften in Schleswig-Holstein oder die Lüneburger Heide) benötigten Schutz. Die Ökologie sei aber leider noch nicht so weit, den Straßenbauern genaue Grenzen für eine zulässige Belastung der Natur zeigen zu können. Solche Grenzen ließen sich zur Zeit nur annäherungsweise ableiten, meinte Olschowy.

Trotz dieser Mängel, auf die die Straßenbauer zu ihrer Rechtfertigung immer wieder hinweisen können, sollen nunmehr schon bei der Vorplanung von Straßen die Aspekte der Umweltverträglichkeit stärker berücksichtigt werden. Die Straßenbauer wollen das typische Relief einer Landschaft besser berücksichtigen, wollen ihre Bauwerke nicht mehr rücksichtslos irgendwo hinsetzen. Man will die Verkehrswege stärker bündeln, um sowenig Fläche wie möglich zu betonieren. Und im übrigen will man darauf achten, bei der Planung neuer Trassen Alternativen vorzulegen, um den Ansprüchen der Anlieger und des Naturschutzes im Laufe der Bauplanung besser gerecht zu werden.

Die Vorträge auf dem Kongreß bewiesen, daß vor allem in der Straßenplanung einiges in Bewegung geraten ist. Da will man künftig flexibler und auch phantasievoller agieren. „Es wäre verfehlt“, sagte der Karlsruher Stadtoberbaudirektor Professor Martin, „würde man alle noch anstehenden Verkehrswegeplanungen als unbedingt notwendig bewerten.“ Bei einer kritischen Durchsicht der älteren Entwürfe ließen sich die Linienführung und der Querschnitt der Straßen so verändern, daß weniger Fläche verbraucht und daß landschaftsschonender gebaut werden könne. Martin bemängelte die zu starren Richtlinien für den Straßenbau und die Praxis von Bund und Land, klassifizierte Straßen in den Gemeinden nur dann zu finanzieren, wenn sie diesen verkehrstechnischen Richtlinien genügten. Eine Stadtgestalt, so Martin, sei unter dem Gesichtspunkt strenger Wirtschaftlichkeit allein kaum erreichbar. Deshalb sollte das Gebot der Sparsamkeit bei der Vergabe von Zuschüssen derart revidiert werden, daß auch ökologische und städtebauliche Ziele förderungswürdig seien.

Der Karlsruher Baudirektor zeigte sich auf dem Kongreß nicht nur als ein scharfer Kritiker des städtischen Straßenbaus der vergangenen Jahrzehnte, er überraschte auch mit vielen Ideen, die eigentlich so neu nicht sind, die man jedoch bei der „Betonwut“ vieler Straßenbauer bisher vermißt hat. Da sah man wieder Alleen, die lange Zeit nur als ein Hindernis für schnelle Autos galten. Martin demonstrierte, daß der Ausbau einer winkligen Dorfstraße nicht „radikal“ (Abbruch von vielen Häusern) sein müsse, nur weil Richtli-

nien über den Kurvenradius klassifizierter Straßen das vorschreiben. „Bei jedem Umbau“, so sagte er, „ist darauf zu achten, daß die neue Straßengestalt zur angrenzenden Bebauung paßt und daß das Erscheinungsbild der historisch gewachsenen Straße nicht beliebig verändert werden darf.“

Solche klaren Sätze hat man früher bei den Straßenbauern vermißt. Ebenso rächt es sich heute, daß die Perspektive des Fußgängers oft überhaupt nicht gefragt war. Bei der sogenannten Verkehrsberuhigung in städtischen Wohngebieten können die Straßenbauer einige Fehler wiedergutmachen. Doch eine allzu perfektionistische Pflasterung dieser „Wohnstraßen“ und eine neue Gliederung des Straßenprofils allein werden den Wohnwert dort nicht erhöhen. Der Durchgangsverkehr, der aus einem Wohnviertel verdrängt werden soll, muß vorher in geordnete Bahnen gelenkt werden, damit er seine Schleichwege nicht an anderer Stelle sucht.

Verkehrspolitik, das wurde auch auf

dem Deutschen Straßenkongreß deutlich, hat heute zum Teil Züge eines Glaubenskampfes angenommen. Auf der einen Seite stehen jene, die ihre Überzeugungen auf Zahlen gründen; auf der anderen Seite sind die „Fundamentalisten“, diejenigen, die vor der Lebensgrundlage Natur die Zahlen nicht gelten lassen wollen. Dieser Mangel an Konsens zwischen den Lagern ist offensichtlich auch in der Arbeitsgruppe aufgetreten, die im Auftrag der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen den Bericht „Straße und Umwelt“ verfaßt hat. Denn ursprünglich war es geplant, den Bericht in eine Denkschrift eingehen zu lassen. Dafür jedoch habe die Zeit nicht gereicht, heißt es. Die unterschiedlichen Beiträge des Berichtes zeigen nun, daß zwischen der Natur und der Straße ein nur schwer zu beseitigender Gegensatz besteht, weil Ökologie und Ökonomie nicht voll zur Deckung zu bringen sind. Dazwischen gibt es allein ein Abwägen nach beiden Richtungen. Und das eine wie

das andere hat Konsequenzen, die entweder alle treffen (weil das Autofahren bei mehr Umweltschutz teurer werden muß) oder nur jene Bürger, die es sich nicht leisten können, in ruhige Wohngebiete zu ziehen.

Dr. Eberhard Knoil, Präsident des Landesamtes für Straßenbau in Wiesbaden, der als Nachfolger von Kayser für die Dauer von vier Jahren zum Vorsitzenden der Forschungsgesellschaft gewählt wurde, wird es daher schwer haben, die zum Teil in Zahlen nicht greifbaren Umweltschutzaspekte in die Richtlinien des Straßenbaus einzubringen. In den entsprechenden Kommissionen sitzen Vertreter der Behörden und der interessierten Wirtschaft. Die Natur hat dort bisher keine Vertreter. Die zunehmende Belastung der Umwelt verlange es aber, so Knoil, Verkehrsnachfrage und Straßenraum mit einem umfassenden Blick zu sehen. Daher hat sich diese Vereinigung auf dem Berliner Kongreß umbenannt in „Forschungsgesellschaft für Straße und Verkehrswesen“.

