

## **Auszug aus der noch nicht genehmigten Niederschrift**

angelegt am: 13.06.2019

Gremium:	Sitzungsdatum:	Sitzungsart:	Sitzungsnummer:
Beirat bei der unteren Naturschutzbehörde	12.06.2019	öffentlich	26

### **zu TOP 3.1**

#### **Entwicklung der Baumallee entlang der B1/A40 in Dortmund sowie des barrierefreien Ausbaus der U47-Haltestellen**

Der Beirat hat sich am 28.6.2017 mit dem barrierefreien Umbau der Stadtbahnhaltestellen Kohlgartenstraße, Voßkuhle, Lübkestraße, Max-Eyth-Straße und Stadtkrone Ost befasst und dabei eine Variante unter möglichst weitgehendem Erhalt der Bäume, der Förderung des Umweltverbundes, der Barrierefreiheit sowie der Reduzierung der Schadstoffbelastung favorisiert.

Das durchgeführte Dialogverfahren (siehe Abschlussbericht Stadtbahn-Dialog \*) erbrachte keine abschließende Lösung, weshalb sich der Beirat erneut in die Diskussion einschaltet und nunmehr die langfristige Entwicklung einer mehrreihigen Baumallee auf der gesamten Länge der B1/A40 auf Dortmunder Stadtgebiet in die Diskussion bringt.

#### **Beschluss**

Der Beirat beschließt mit einer Gegenstimme und unter einer Enthaltung wie folgt:

- 1.) Der Beirat empfiehlt die Erhaltung bzw. Wiederherstellung einer vierreihigen B1-Allee zwischen Schnettkerbrücke und Marsbruchstraße, ohne Beschränkung auf eine einzige Baumart. Dafür ist ein grundsätzliches Entwicklungs- und Pflegekonzept zu erstellen, das den Gremien und dem Beirat vorgelegt wird. Zudem soll die Naturdenkmalverordnung um alle noch nicht geschützten Baumbestände der Allee ergänzt werden.
- 2.) Der Beirat begrüßt und würdigt, dass im Stadtbahn-Dialog zum barrierefreien U47-Ausbau bisher nicht betrachtete Planungsvarianten aufgezeigt wurden. Die sog. Vorzugsvariante des ausschließlichen Haltestellenausbaus mit dauerhaften Eingriffen in die geschützte B1-Allee wird abgelehnt. Gefordert ist ein alle Belange integrierendes Gesamtkonzept, Schrittfolgen der Realisierung sind nachrangig.
- 3.) Anstelle des geschädigten und nicht zukunftsfähigen Baumbestands zwischen Voßkuhle und Max-Eyth-Straße sowie an der Stadtkrone Ost muss ein besserer, symmetrischer Allee- und Verkehrs-Querschnitt bis in die seitlichen Freiflächen aufgebaut werden. Wenig Mehraufwand scheint viele Vorteile für alle Belange zu ermöglichen.
- 4.) Eine Verpflanzung noch gesunder Bäume in andere Grünanlagen, allee-geeignete Straßen oder Parks mindert den temporären Eingriff durch Bodenaustausch und Allee-Neupflanzung der Mittelallee. Seitliche Baumreihen sind mittelfristig zu ergänzen.
- 5.) Der Bahnsteigausbau Kohlgartenstraße sollte mit vollständigem Baumerhalt erfolgen.
- 6.) Ebenerdige Querungen haben Vorrang. ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr sowie Schulwegsicherung erfordern komfortable Wegeführungen und Stützpunkte. Großzügige Aufstellflächen sollten sicheren Abstand zur Fahrbahn ermöglichen. Enge Fahrbahnen und vor allem gefährliche Verschwenkungen des motorisierten Verkehrs sind hier abzustellen.

#### **Begründung**

Die ursprünglich vier- bis fünfreihige Allee an Rheinland- und Westfalendamm zwischen Schnettkerbrücke und Aplerbeck wurde durch wiederholte Eingriffe, besonders seit der 1980er Jahren, reduziert und beschädigt. Da ein durchgehendes Entwicklungskonzept fehlt, schreitet die Entwertung durch Verkehrs- und Bauprojekte weiter fort. Selbst Teile der im Original erhaltenen vierreihigen Abschnitte sind in der Naturdenkmalverordnung (NDVO) bis heute nicht als geschützter Landschaftsbestandteil nach § 29 BNatSchG gesichert.

Die städtische **Vorzugsvariante** des barrierefreien Bahnsteigausbaus als isoliertes Verkehrsprojekt würde den ohnehin geschädigten und instabilen Baumbestand (v.a. der Linden) nicht nur dauerhaft dezimieren: Vier über 100 Meter lange Haltestellen-Abschnitte mit nur einer bleibenden, geschädigten Baumreihe zerstören den Alleecharakter. Zwischen den Haltestellen wird eine Grunderneuerung des baumnahen Gleisunterbaus vor allem für größere Bäume ohnehin existenzgefährdend.

Mit der **Erhalt-Variante** wurde zu Recht ein weitgehender Verbleib auch bereits geschädigter Bäume (v.a. Linden) einmal konsequent dargestellt. Jedoch können damit weder die beste Baum-Bilanz noch eine homogene Alleentwicklung erreicht werden. 2015 gaben Baumgutachten bereits 41% aller Bäume, vor allem der großen, eine Reststandzeit von weniger als 20 Jahren. Eine Neupflanzung von 95 von insg. 217 Lindenbäumen (44% des Bestandes) wäre auch ohne Stadtbahnbau erforderlich. Die Erhalt-Variante würde auch eine Reihe verkehrlicher Probleme besonders im Bereich Gartenstadt auf Dauer verfestigen. Eine ausgeglichene Querschnittsaufteilung zugunsten aller Verkehrsarten wäre nicht möglich. Unter diesen Umständen erscheint der Baumbestand dieses Teils der Allee nicht unbedingt erhaltungswürdig. Jedoch ist eine weitestgehende Verpflanzung gesunder Bäume anzustreben. Der vorgeschlagene Erhalt aller Platanen an der Haltestelle Kohlgartenstraße wird voll unterstützt, an den Bahnsteig-Zugängen müssten dafür Unterschreitungen von Regelmaßen um wenige Zentimeter möglich sein.

Der Beirat spricht sich für eine integrierte Planung über den gesamten Querschnittbereich am Westfalendamm (**Neuaufbau-Variante**) aus, um den Belangen vor Natur-, Landschafts- und Kulturlandschaftsschutz sowie allen anderen Entwicklungsbelangen gerecht zu werden. ÖPNV, Rad-, Fußgänger- und v.a. der Schülerverkehr können nur so sichere, komfortable Wegführungen erhalten. Eine Neupflanzung (Neuaufbau) der Allee mit standortgerechten „Zukunftsbäumen“ im Bereich Voßkuhle bis Max-Eyth-Straße sowie an der Stadtkrone Ost wird als natur- und landschaftsgerechte sowie für alle Belange insgesamt beste Lösung angesehen.

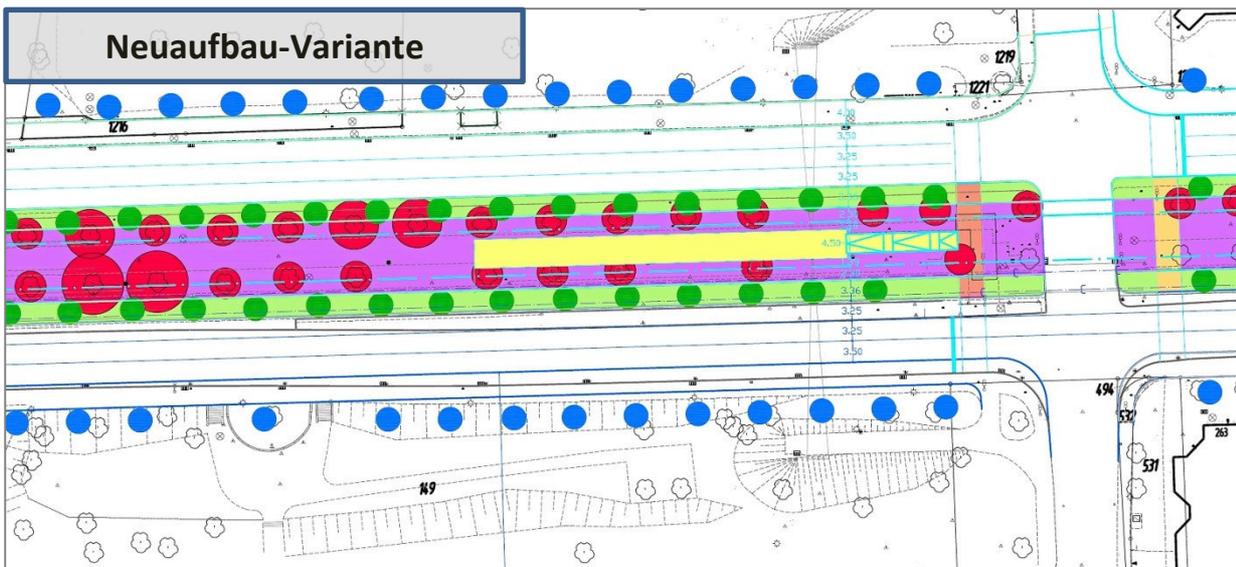
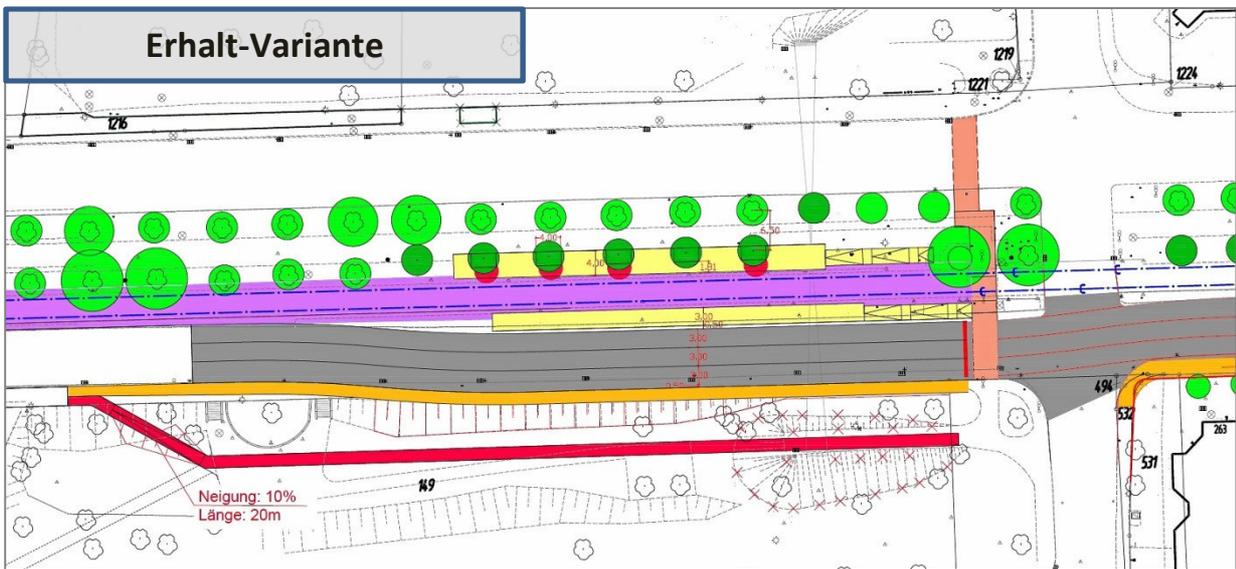
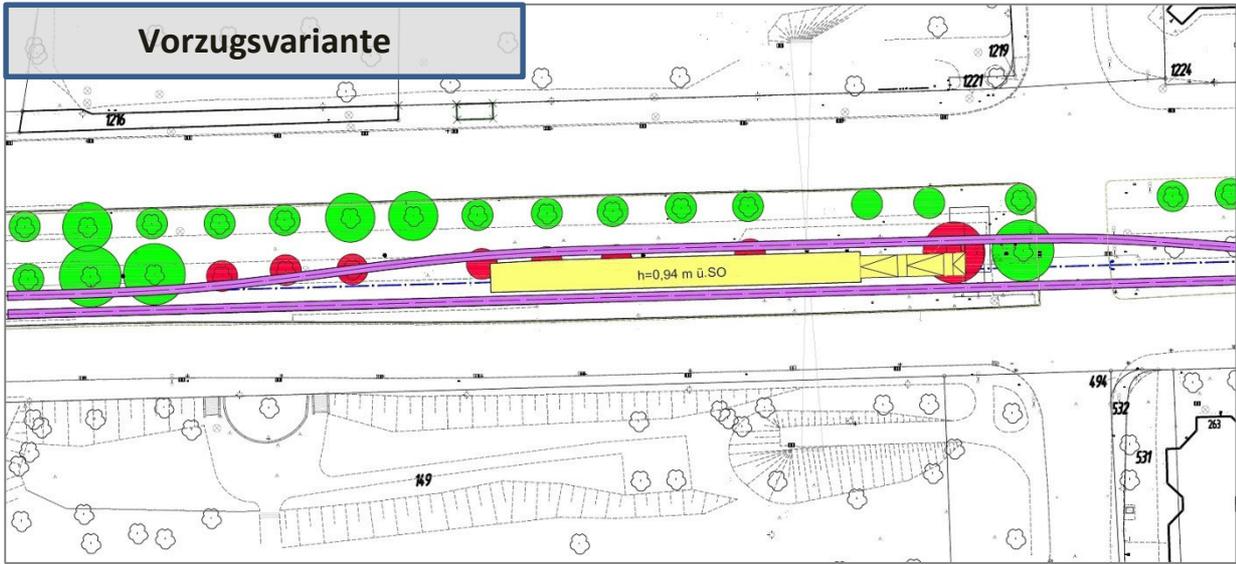
Die Grundvarianten sind in der Anlage dargestellt.

Ein zahlenmäßiger Vergleich der Endbestände (Baumbilanz) gemäß Darstellung der Dialog-Varianten seitens der Verwaltung ergibt

- für die **Neuaufbau-Variante** ca. 212 Bäume, vier Bäume können endgültig nicht nachgepflanzt werden
- für die **Erhalt-Variante** ca. 191 Bäume, davon sind ca. 21 Bäume auf Bahnsteigen/Rampen, an Masten oder nahe an Bahnsteigkanten kritisch und nur zum Teil an neuer Stelle in Bahnsteigen nachpflanzbar (wird derzeit gutachterlich untersucht), vier Bäume können endgültig nicht nachgepflanzt werden
- für die **Vorzugsvariante** ca. 166 Bäume, ca. 38 heutige Bäume entfallen dauerhaft, zuzüglich acht zurzeit fehlender Bäume, die nicht nachgepflanzt werden können.

Der Beirat bittet die Verwaltung, für die endgültige Ratsentscheidung im Herbst 2019, eine nachvollziehbare Variantenprüfung mit vollständiger Bewertung aller Kriterien vorzulegen.

Darstellung der Grundvarianten aus dem Planungsdialog (am Beispiel-Bereich Haltestelle Lübkestraße)



Legende			
	Stadtbahntrasse		Geh-/Radweg Verlegung
	Bahnsteig mit Rampe		Bäume vorhanden
	Zuwege		Bäume entfallen
	Straßenumbau		Bäume neu
			Optionale Planungselemente