

# Lärm- und Abgas-Schutzgemeinschaft B 1-Initiative Dortmund e.V.

Joseph-Scherer-Str. 2c  
44139 Dortmund  
www.b1dortmund.de  
b1-allee-erhalten.de



c/o BDA Dortmund Hamm Unna  
Ostwall 7  
44135 Dortmund  
info@b1-dortmund-plus.de  
www.b1-dortmund-plus.de

An die Mitglieder  
des Rates der Stadt Dortmund  
der Bezirksvertretungen Innenstadt Ost, Aplerbeck, Brackel sowie Innenstadt West

Dortmund, 4. Juli 2019

Stadtbahnplanung am Westfalendamm sowie Gesamtentwicklung der B1-Achse in Dortmund

Sehr geehrte Damen und Herren,

jetzt werden für die Zukunft der B1/A40 in Dortmund entscheidende Weichen gestellt. Die Festlegung der Haltestellen und Gleise am Westfalendamm wird die Struktur der B1 für Jahrzehnte prägen und ist nicht mehr zu revidieren. Dazu kommt, dass ein Gesamtkonzept der schönsten Stadtdurchfahrt im Land nicht existiert. Daher möchten beide B1-Initiativen Sie bitten, sich mit den nachstehenden drei Sachverhalten zu befassen:

1. Mit der Vorlage 12478-18 lag dem Rat am 13.12.2018 leider eine in der Sache unzulängliche Begründung vor. Daher muss die Beratung auf Grundlage vollständiger Information neu aufgenommen werden.
2. Bei der B1-Haltestellenplanung droht jetzt eine riskante „Augen-zu-und-durch“-Vorgehensweise. Die „Vorzugsvariante“ soll unter Übergehen wesentlicher Klärungsbedarfe und Vorschläge aus dem vom Rat beschlossenen Planungsdialo durchgezogen werden.
3. Bei der seit Jahren negativen und konfliktreichen Entwicklung der Stadtachse B1/A40 besteht dringlicher Handlungsbedarf. Was gehört zu einer schlüssigen Zukunftsperspektive, die Probleme realistisch und in überschaubarer Zeit löst?

Die Begründungen zu den Sachverhalten im Detail, sowie unsere Forderungen entnehmen Sie bitte der Anlage. Zusammenfassend bitten wir Sie als politisch Verantwortliche:

- Bestehen sie auf qualifizierten Entscheidungsgrundlagen für die Gremien, die Bürger und Institutionen der Stadtgesellschaft.
- Lösen Sie bei der Stadtbahn die Fessel der „Vorzugsvariante“. Diese darf nicht ungeprüft durchgewinkt werden, sie erzeugt irreparable Schäden und zementiert alte Probleme. Bitte geben Sie den im Dialog aufgerufenen Fragen eine Chance auf Beantwortung, lassen Sie den Alternativvorschlägen eine gerechte Prüfung zukommen. Die B1-Initiativen werden ihre mit unterschiedlichen Schwerpunkten eingebrachten Vorschläge in jedem Fall der Verwaltungsvariante vorziehen.
- Zeitlich unabhängig von der Stadtbahnplanung bitten wir Sie um Unterstützung des Aufbaus eines neuen, umfassenden Gesamtkonzeptes der für Dortmund so bedeutsamen B1/A40-Achse, und damit des Anspruchs der Stadtgesellschaft auf ordentliche Planung dieses landesweit einmaligen öffentlichen Raumes.
- Bitte stärken Sie den ehrlichen Umgang mit konstruktiven bürgerschaftlichen Beiträgen zur Entwicklung unserer Stadt. Bitte unterstützen Sie unsere Forderung, weiterhin konstruktiv und ohne Tabuthemen bei der B1/A40-Entwicklung mitzuwirken zu dürfen. Dazu gehören verantwortliche Gesprächspartner aus allen fachlich zuständigen Verwaltungsteilen, auch zu Städtebau, Denkmal- oder Landschaftsschutz.

Da dieser Brief die vielfältigen Sachfragen nicht detailliert ausführen kann, stehen wir Ihnen als Gremienmitgliedern bzw. Fraktionen für weitere Informationen und Austausch gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Gerd Schubert  
Lärm-und Abgasschutzgemeinschaft e.V.

Richard Schmalöer  
B1 Dortmund plus

**Anlage:** Drei Sachverhalte zur Befassung der politischen Gremien

Anlage zum Schreiben vom 4. Juli 2019

Drei Sachverhalte zur Befassung der politischen Gremien

**Sachverhalt 1: Die Ratsentscheidung vom 13.12.2018 beruht auf einer unzulänglichen Begründung der Ratsvorlage 12478-18 vom 06.11.2018.**

Die Vorlage 12478-18 erläutert auf Seite 8: „Eine einvernehmliche abschließende Bewertung konnte jedoch nicht vorgenommen werden. Eine qualitative Bewertung kann hierzu insbesondere erst nach Vorliegen der Aussagen der gutachterlichen Untersuchungen vorgenommen werden“.

Auf Seite 9 folgt unmittelbar: „schlägt die Verwaltung nun insbesondere auf Grundlage der auch im Dialog vorgenommenen fachtechnischen Abwägung vor, die 2016 durch den Rat der Stadt beschlossene Vorzugsvariante der Stadt „modifiziert“ ... weiter zu qualifizieren“ .

Tatsächlich schaffte der auf dreieinhalb Monate verkürzte Dialog keine fachtechnische Abwägung, so der IKU- Abschlussbericht, Seite 9: „Einordnung aus Sicht der Moderation: Herausgestellt hat sich, dass diese Zeit nicht ausreichend war, um die komplexe Thematik erschöpfend zu diskutieren. Geschweige denn, um Fragestellungen, die sich aus den alternativen Entwürfen der Bürger- und der Fachinitiative ergaben bzw. die im Dialogprozess zusätzlich aufgeworfen wurden, in der nötigen fachlichen Tiefe zu diskutieren und zu beantworten“.

Ohnehin können durch die Politik zu beschließende Abwägungen nicht durch eine „frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung“ zur Planfeststellung ersetzt werden. Eine belastbare Abwägung enthält die Vorlage nicht. Alternativen wurden grundlos ausgeschlossen, Kompromisslösungen nicht betrachtet. Eine ordentliche Bewertungsmatrix mit nachvollziehbarer Punktevergabe, analog der Vorlage aus 2016, fehlt.

**Fazit zur Ratsvorlage:** Warum die „Vorzugsvariante“ ohne Gegenüberstellung der Varianten mit transparenten Kriterien und Bewertungen vorgezogen wurde, blieb unbeantwortet. Bezirks- und Ratsgremien konnten nur unvollständig informiert entscheiden. Die Beratung sollte auf qualifizierter Grundlage wiederaufgenommen werden.

**Sachverhalt 2: Die B1-Haltestellenkonzeption „Vorzugsvariante“ soll unter Ausblendung wesentlicher Klärungsbedarfe und Vorschläge aus dem vom Rat beschlossenen Planungsdialog durchgedrückt werden.**

Mit gemeinsamem Schreiben von B1Dortmundplus und BDA Dortmund Hamm Unna vom 18. Februar 2019 wurde Herr Stadtrat Wilde um Klärung einer Reihe von Themen gebeten (siehe Anlage vollständiger Schriftwechsel). Die ernüchternde Antwort der Herren Rybicki und Wilde vom 23. Mai 2019 schließt dies aus. Wesentliche „Gesichtspunkte der weiteren Stadtbahnplanung ...“ werden im Kern übergangen, das weckt Zweifel an der Gesprächsbereitschaft in der Sache. Die selbst verkehrlich armselige „Vorzugsvariante“ bleibt gesetzt, vorgeschoben wird jetzt der sachlich unbegründete Ratsbeschluss. Wegen „zeitlicher Asynchronitäten“ werde es wohl keine städtebaulich integrierte Planung an der B1 geben.

Dabei verstreicht gerade ein ungenutztes dreiviertel Jahr bis zur Bauplanung (Ingenieur-Aufträge ab Herbst), umso bedauerlicher, als der Dialog mit Zeitargumenten eingekürzt wurde. Die Klärung ernster Probleme, Abwägungsgrundlage für den Rat, wird verweigert, denn laufende Gutachten behandeln nur Bruchteile der Sachfragen.

Damit verhindert die betonte „Ergebnisverdichtung“ das Dialog-Ziel aus Bericht IKU, Seite 5: „eine breit

*diskutierte Entscheidungsgrundlage der Rahmenbedingungen und Wirkungen, Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten für die anschließende Diskussion und Beschlussfassung in den politischen Gremien“.*

**Fazit zur Stadtbahn-Planung:** Obwohl „*der Dialogprozess letztlich mehr konkrete Ergebnisse und Produkte hervorgebracht (hat) als ursprünglich angestrebt*“ (Bericht IKU, Seite 6), bleiben wesentliche Klärungserfordernisse und Vorschläge unbeachtet, trotz ausreichender Zeit. Das Rosinenpicken genehmer Ideen und Durchdrücken einer ansonsten vorfestgelegten, mangelhaften Planung geht nicht. Die Dialog-Inhalte müssen sorgfältig aufgearbeitet und angemessen berücksichtigt werden.

**Sachverhalt 3: Bei der seit Jahren negativen und konfliktreichen Entwicklung der Stadtachse B1/A40 besteht dringlicher Handlungsbedarf.**

Flickwerk und Unzufriedenheit: Ein überholtes Konzept kann die Bedürfnisse der Bürger und Wirtschaft, Verkehr und Schutz des wertvollen historischen Erbes und der Umwelt nicht in Einklang bringen.

Ein neuer Anlauf zur Entwicklung rund um die B1-Achse braucht diese Ziele und Bausteine:

- ein verkehrliches Entwicklungskonzept unter Einschluss des Autobahnringes und der innerstädtischen Straßen, mit Verkehrs-Simulationen für den Bestand und realistische Planungsfälle mit/ohne Tunnel, mit zeitgemäßen Steuerungssystemen. Dazu gehören Simulationen der Umwelt-Auswirkungen an allen berührten Straßenzügen bzw. Wohnstandorten, auch zur Vermeidung von Fahrverboten. Der Masterplans Mobilität muss entsprechend ergänzt werden
- ein infrastrukturelles Konzept einschließlich des Autobahnringes für realistische Planungsfälle mit/ohne Tunnel mit Ertüchtigung bzw. Ausbau im innerstädtischen Verkehrsnetz
- ein vollständiger rechtlicher Schutz des Baumbestands, die Sanierung geschädigter Alleeteile mit Wiederherstellung einer möglichst vierreihigen durchgehenden B1-Allee mit Ausdehnung des Kulturlandschaftsschutzes (KLB) auf den Westfalendamm
- ein städtebauliches Gesamtkonzept für die B1/A40-Stadtachse, Erschließung bestehender Nutzungen und neuer Bauvorhaben durch alle Verkehrsarten, Aktualisierung von Rahmenplan und Bebauungsplanung.

**Fazit zur B1/A40 Gesamtentwicklung:** Dortmund sollte endlich die Arbeit an einem neuen, integrierten Gesamtkonzept für seine wichtigste Stadtachse B1/A 40 in Angriff nehmen.

**Anlage:** vollständiger Schriftwechsel

B1 Dortmund plus · c/o BDA · Konrad-Adenauer-Allee 10 · 44263 Dortmund

Herrn  
Ludger Wilde  
Planungsdezernent der Stadt Dortmund  
44122 Dortmund

Dortmund, 18.02.2019

## Offene Themen der Stadtbahnplanung am Westfalendamm

Sehr geehrter Herr Wilde,

die gelungene Vorstellung des „Blauen Buchs“ im Baukunstarchiv hat das Interesse an der Stadtentwicklung in der Dortmunder Stadtgesellschaft sicher befördert. Zukunftsorientierte und gestalterisch ambitionierte Planungskonzeptionen kamen in den Blick. Vor allem wurden die Bedeutung sorgfältiger Klärung und Absicherung von Vorhaben für die bauplanungs- und bauordnungsrechtlichen Verfahren betont, ebenso wie gute Beteiligungsprozesse für Akzeptanz und rechtlichen Bestand. Die Dortmunder Erfolge sind auch Ihr Verdienst.

Dortmund nach diesen Ansprüchen zu bauen, das gilt auch für Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur. Daher begrüßen wir, dass aufgrund des Stadtbahn-Dialoges jetzt Gutachten zu Verkehrsthemen, zum Thema Bäume, inkl. Großbaumverpflanzungen und Aufständigung von Plattformen, bearbeitet werden.

Dennoch ist eine Reihe weiterer Fragestellungen, die im Dialogprozess aufgeworfen wurden, noch unbeantwortet. Dafür scheint sich niemand zuständig zu fühlen, weder in den Fachbereichen des Planungs- noch des Baudezernates. Ansprechpartner dafür haben sich nicht finden lassen.

Daher bitten wir Sie als zuständigen Bau- und Planungsdezernenten herzlich, eine Berücksichtigung der in der Anlage aufgeführten Aspekte sicherzustellen.

Im Sinne der Mindestkriterien gelingender Beteiligungsprozesse von Prof. Dr. Klaus Selle, darunter „sicherzustellen, dass alle relevanten Gesichtspunkte in die Argumentation einbezogen werden“ möchten wir auch nach Ende des Dialogverfahrens konstruktiv im Gespräch bleiben. Wie dies gestaltet werden könnte, darüber würden wir uns gern mit Ihnen austauschen.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Richard Schmalöer, BDA DO-HAM-UN

Anlage

Anlage zum Schreiben vom 18.02.2019

### Gesichtspunkte der weiteren Stadtbahnplanung am Westfalendamm

- 1) **Bauzeitenunterschiede der Lösungsvarianten** wegen grundsätzlich unterschiedlicher Baulogistik – zur Synchronisierung von Fahrzeugbereitstellung und Haltestellen-Verfügbarkeit
- 2) **Verkehrsführung während der Bauzeit für die Varianten** auf der B1 und in der Umgebung – Umfang und Dauer von Verkehrsbehinderungen
- 3) **Ursachen der Unfall-Häufung auf den B1-Südfahrbahnen** – u.a. Rolle beengter Querschnitte und verschwenkter Spuren für Unfallrisiken und Verkehrsstörungen des Straßen- und Schienenverkehrs, sowie aufgrund der Varianten zu erwartende Veränderungen
- 4) **Sicherheit und Komfort zukünftiger ebenerdiger Querung(en) der Lösungsvarianten** für Fußgänger- und Radfahrer – Furten-Gestaltung, Signalsteuerung und Dimensionierung der Aufstellflächen zwischen Gleisen und Fahrbahnen
- 5) **Eingriffs- sowie finale Baubilanzen der Varianten** – Aktualisierung der Baum-Bestandsdaten und Bewertungsgrundlagen wie Nachpflanzbarkeit, endgültiger Entfall und Endbestände
- 6) **Eingriffe in Baumbestand bei Streckenerneuerung (Unterbau, Entwässerung, Schienen, Weichen, evtl. Kabelkanal)** – auch wenn erst in einigen Jahren zwingend, sind die Auswirkungen bereits jetzt mit zu bedenken
- 7) **Entwicklung des geschützten Landschaftsbestandteils B1-Stadtallee** – fachliche Beurteilung von Entwicklungs-Szenarien der Varianten zur Allee-Sanierung
- 8) **Variantenauswirkungen auf Schutz und Entwicklung des Kulturlandschaftsbereiches KLB 469**, gemäß Fachbeitrag des LWL zum aktuellen Regionalplanentwurf, sowie als Gegenstand der Umweltprüfung – erforderliche weitergehende Klärungen sowie Konkretisierungen und fachliche Beurteilung von Entwicklungsmöglichkeiten
- 9) **Rolle der Dortmunder Stadtallee für das Stadt-Image** – Varianten-Auswirkungen von Veränderungen auf das Alleinstellungsmerkmal als städtebaulich bestintegrierte Hochleistungsstraße Deutschlands
- 10) **Bitte um die Möglichkeit, vor Festlegungen noch „offene Themen in der nötigen fachlichen Tiefe zu diskutieren und zu beantworten“ (IKU), „bevor der Schleier gelüftet wird“ (Prof. Selle)**
- 11) **Visualisierung der Planungen im Virtuellen 3D-Stadtmodell** – analog anderer aktueller Vorhaben
- 12) **Abschließende Einzelbewertung der Varianten** – analog Verwaltungsvorlage 2016, mit differenzierter Wertung nach aktualisierten bzw. vorgeschlagene Kriterien
- 13) **Nachvollziehbare Begründung für eine abschließende Ratsentscheidung** – Verkehrs- und Infrastrukturqualität, Städtebau und Stadtgestaltung, Landschaftsplanung und übergeordneter Grünplanung, Alleesanierung und Kulturdenkmalschutz, Realisierungszeit und Baudurchführung, etc.



B1 Dortmundplus  
Konrad-Adenauer-Allee 10  
44263 Dortmund

29.05.2019

## Offene Themen der Stadtbahnplanung am Westfalendamm

Sehr geehrter Herr Schmalöer,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 18.02.2019, das wir innerhalb der Dezernate erörtert haben und zu dem wir heute wie folgt Stellung nehmen:

Es ist richtig, dass bei einer Infrastrukturmaßnahme vielschichtige Belange zu berücksichtigen sind. Für eine so komplexe Maßnahme, wie die Stadtbahnplanung im Bereich der B 1 gilt dies selbstverständlich in besonderem Maße. Die Verwaltung wägt daher die verschiedenen Belange regelmäßig angemessen ab und strebt die bestmögliche Lösung an. Viele der in Ihrem Schreiben aufgelisteten Punkte befinden sich in diesem Kontext bereits in Klärung oder konnten zwischenzeitlich schon geklärt werden.

Zu Ihren Anmerkungen nehmen wir vor diesem Hintergrund wie folgt Stellung.

1. **„Bauzeitenunterschiede der Lösungsvarianten...“**
  - Bauzeiten werden im Zuge der Planungskonkretisierung stetig optimiert.
2. **„Verkehrsführung während der Bauzeit für die Varianten...“**
  - Ein Bau der Haltestellen, wie in der städtischen Variante vorgesehen, erfolgt nur im Mittelstreifen der B 1. Die Behinderungen während der Bauzeit werden minimal gehalten.
3. **„Ursachen der Unfallhäufung auf den B 1-Südfahrbahnen...“**
  - Die Vorzugsvariante sieht kein „Verschwenken“ der Fahrbahnen vor. Eine Häufung von Unfällen ist auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt hier nicht bekannt.

4. **„Sicherheit und Komfort zukünftiger ebenerdiger Querung(en) der Lösungsvariante...“**
  - Im Zuge der Planungskonkretisierung werden diese Punkte regelkonform berücksichtigt.
  
- 5./6. **„Eingriffs- sowie finale Baumbilanzen der Varianten...“**  
**„Eingriffe in den Baumbestand bei Streckenerneuerungen(Unterbau, Entwässerung, Schienen Weichen, evtl. Kabelkanal)...“**
  - Wie im Dialogverfahren vereinbart, werden auf Grundlage des Ratsbeschlusses aus Dezember 2018 u. a. diese aufgeführten Punkte für die Vorzugsvariante in Bezug auf die Eingriffe und die Bilanzierung derzeit in einem weiteren Baumgutachten bearbeitet.
  
7. **„Entwicklung des geschützten Landschaftsbestandteils B1-Stadtallee...“**
  - Die Entwicklung des geschützten Landschaftsbestandteils wird seitens der Verwaltung auch zukünftig sichergestellt.
  
8. **„Variantenauswirkungen auf Schutz und Entwicklung des Kulturlandschaftsbereiches...“**
  - Die Belange des KLB werden im Rahmen der weiteren Planung angemessen Berücksichtigung finden.
  
9. **„Rolle der Dortmunder Stadtallee für das Stadt-Image...“**
  - Die Rolle der B 1-Allee für das Stadt-Image wurde im Rahmen der Beschlussfassungen bereits gewürdigt.
  
10. **„Bitte um die Möglichkeit, vor Festlegungen noch „offene Themen in der nötigen Tiefe zu diskutieren...“**
  - Im 2018 beendeten Dialogverfahren wurden die relevanten Themen diskutiert und bearbeitet. Nötige weitere Fachdiskussionen werden in gewohnter Weise mit den Beteiligten geführt.
  
11. **„Visualisierung der Planungen im Virtuellen3D-Stadtmodell...“**
  - Die Basis für eine erste Visualisierung liegt bereits seit 2016 vor. Diese wird im laufenden Prozess weiterentwickelt und zu gegebener Zeit auch qualifiziert zur Verdeutlichung der Planung in die entsprechenden Gremien gegeben.
  
12. **„Abschließende Einzelbewertung der Varianten...“**
  - Die abschließende Bewertung ist im Zuge des Dialogverfahrens gemeinsam durchgeführt worden. Dazu wurde eine letztlich einvernehmlich abgestimmte Vorgehensweise zwischen den Beteiligten entwickelt, die mit einer Ergebnisverdichtung (Steckbriefe) über die reine Matrixbetrachtung hinausging. Auf dieser Grundlage wurde die Variantenentscheidung durch die Gremien vorbereitet. Ein über das Ergebnis des Dialogverfahrens hinausgehender Bewertungsbedarf wurde im Dialogverfahren nicht vereinbart und ist aus unserer Sicht auch nicht zielführend.

**13. „Nachvollziehbare Begründung für eine abschließende Ratsentscheidung...“**

- Der Ratsbeschluss zum weiteren Vorgehen wurde am 13.12.2018 auf Grundlage des Beschlusses aus 2016 sowie eines fundierten und qualifizierten Dialogverfahrens gefasst. Bei signifikanten, „andere Lösungsideen“ deutlich begünstigenden Veränderungen in den bisherigen, für die Entscheidung relevanten Randbedingung hat die Verwaltung zugesagt, punktuelle Anpassungen an der aktuellen Beschlusslage zur Entscheidung durch die Gremien zu bringen.

Auf der Grundlage der vorgenannten Aspekte wird die Verwaltung die weiteren erforderlichen Planungsschritte entsprechend dem Ratsbeschluss zum barrierefreien Umbau der Stadtbahnhaltestellen vornehmen, damit ein barrierefreier Umbau in Bezug auf den geplanten Fahrzeugeinsatz der DSW21 möglichst frühzeitig erfolgen kann.

Wie im Dialogprozess vereinbart, werden dabei selbstverständlich die grundsätzlichen Belange der Entwicklung der B 1 Baumallee sowie der weiteren verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklungen weiterhin integriert, ggf. aber aufgrund zeitlicher Asynchronitäten im Detail gesondert und unabhängig vom Stadtbahnprojekt betrachtet.

Wir bedanken uns für Ihr Interesse und Ihren Einsatz für die Sache. Die Ihnen bekannten Ansprechpartner in den Bereichen der Planungs- und Tiefbauverwaltung stehen Ihnen weiterhin für Gespräche zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Ludger Wilde



Arnulf Rybicki