

Weitere Erkenntnisse seit dem Ratsbeschluss 2018 Themen für die Neubefassung

Zur übergeordneten Bedeutung der größten Alleeachse Dortmunds

PLATANENALLEE als historisches Erbe und stadtgesellschaftliche Verpflichtung

Präsentationen zu Fachthemen

(1) Gesamtbewertung Schienenweg und Allee

(2) Landschafts- und Naturschutz, Umwelt- und Klimaschutz: die bessere Zukunft entscheiden

(3) Sicherheit für alle Verkehre im Westfalendamm, Unfälle zeigen Risiken

(4) Bauen in der Gartenstadt-B1: Logistik + Verkehr, Effizienz + Wirtschaftlichkeit, Zeit + Werte

(5) Verkehrswende als integrierte Planung aller Verkehrsarten, Option Bahnsteigverlängerung

(6) Radwegeachse B1 - einfach besser machen

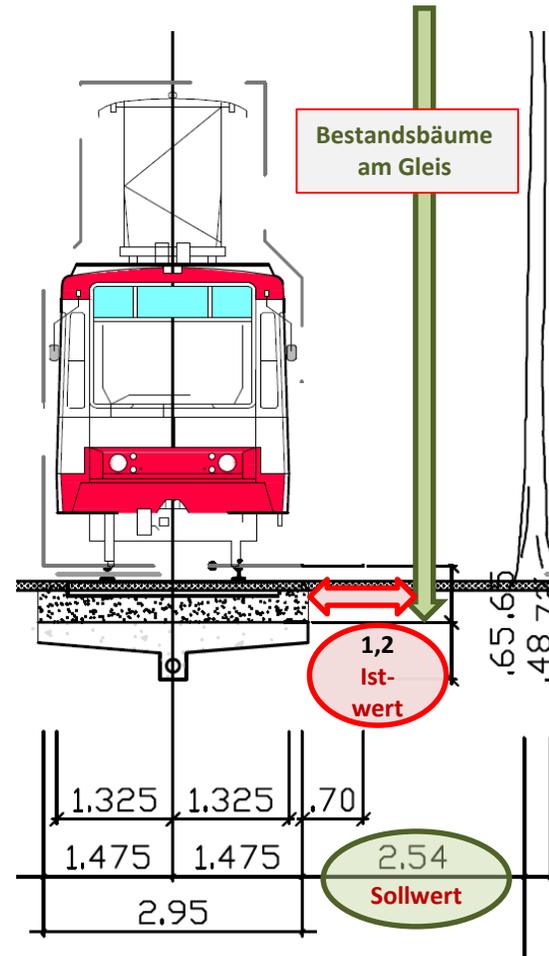
(7) Neue B1-Lösungen durch Simulationen + Audits für verkehrliche Qualität + Vorsorge

Grundlagen aus der baumfachlichen Beurteilung 1

Das grundlegende Baumgutachten (J. Brehm 2015/2016) belegt, dass

- die **Linden in schlechtem Zustand** sind („Platanen haben sich vor Ort bewährt, die vorhandenen Linden nicht“, Neupflanzung 95 Linden (44% des Bestandes) auch ohne Stadtbahnbau erforderlich)
- „Platanen ... den wertvollen Kern der geschützten Allee (bilden)“, nicht die Linden
- die **Bestandsbäume der Südreihe zu nahe an der Stadtbahntrasse** stehen (ca. 1,2 m vom Unterbau)
- **Nachpflanzungen den Mindestabstand von ca. 2,5 m von der Trasse nicht einhalten**
- die **Altbäume bei Grunderneuerung der alten Gleisanlage zw. den Haltestellen in Mitleidenschaft** gezogen werden
- die **Heterogenität in Abschnitten mit Lindenbäumen nicht in absehbarer Zeit aufgelöst werden kann**, ein relativ einheitliches Bild mind. 20-25 Jahre dauert.

→ Die „**Vorzugsvariante**“ wird von der baumfachlichen Beurteilung nicht gestützt.



... mag angehen, solange die Bäume noch klein sind



Später nehmen beide Seiten Schaden

Grundlagen aus der baumfachlichen Beurteilung 2

Die neueste Baumexpertise „Ökologische Baubegleitung an fünf Stadtbahnhaltestellen ...“ vom 03.06.2020 zeigt

- den sanierungsbedürftigen Untergrund im Linden-Bereich
- dass viele Linden trotz spezieller/genereller Schutz-Maßnahmen keine sichere/dauerhafte Perspektive haben
- am Beispiel Lübkestraße: von 34 verbleibende Linden erhielten 21 (62%) begründete Gutachter-Kommentare: „Weitere Entwicklung und Erhaltungsfähigkeit wird/kann durch vorhandene Schäden bzw. das Baumumfeld eingeschränkt bzw. beeinträchtigt werden“

- Die neue baumfachliche Beurteilung bestätigt die vorherige.
- Noch so großer Aufwand sichert keine gute Entwicklungsperspektive der Allee im Lindenbereich.
- Die „**Vorzugsvariante**“ steht durch Fachkommentare neu in Frage.

Unser Kommentar

Dieser Baumschutz wäre kein Naturschutz. „Größtmöglicher Erhalt der Bäume“ war der zu enge Auftrag. Die nötigen Extra-Aufwände

- ❖ **bauliche Sonderkonstruktionen**
- ❖ **besondere Schutzmaßnahmen beim Bauablauf**
- ❖ **besonderer Dauer-Schutz- und -Pflegebedarf**

sichern dennoch keine gute Baumzukunft. Und die restlichen Gartenstadt-Linden zwischen den Haltestellen werden nach diesen Maßstäben schon gar nicht zu halten sein.

Der Linden-Bereich ist ein Fass ohne Boden. Der horrende Untersuchungsaufwand wäre gut angelegt, wenn eine Gesamt-Neubewertung der Allee-Zukunft mit Weitblick folgen würde.

„...hoch verdichtete ... eine durchwurzelte Schotterschicht ...verdichtete Schicht aus Backsteinen ...eine intensiv durchwurzelte Schotterschicht ... hoch verdichtete Packlagen ab einer Tiefe von etwa 0,45 m bzw. 0,6 m ...Wurzeln nur in den darüber liegenden Schichten ...in Tiefe von etwa 0,9 m ein Betonfundament ...hoch verdichtete, mit Feinst- und Feinwurzeln durchsetzte Substratschichten... kräftig durchwurzelte Schotterschicht ...eine Leitung ...weitere Tiefenerschließung durch Betonfundament verhindert ...wurzelfreie, massiv verdichtete Substratschichten ...“

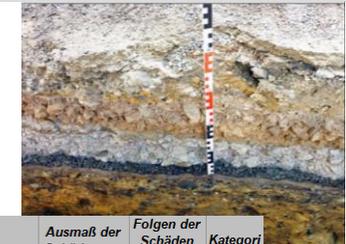
Ähnliche Feststellungen und Bilder, wo an Linden auch immer sondiert wurde



Abbildung 12: Blick in die Schachtung Nummer 2. Deutlich treten im Bodenprofil die intensiv durchwurzelte Schotterschicht sowie die darunter liegende Schicht aus Backsteinen hervor.



Abbildung 11: Blick in die Schachtung Nummer 1. Deutlich intensiv mit Feinwurzeln durchwachsene Schotterschicht her



Kommentar	Ausmaß der Schäden am Baum	Folgen der Schäden für den Baum	Kategorie
Keine Auffälligkeiten festgestellt, welche die Entwicklung und den Erhalt derzeit beeinträchtigen.			1
Weitere Entwicklung und Erhaltungsfähigkeit kann durch vorhandene Schäden beeinträchtigt werden.			2
Keine Auffälligkeiten festgestellt, welche die Entwicklung und den Erhalt derzeit beeinträchtigen.			0
Weitere Entwicklung und Erhaltungsfähigkeit kann durch vorhandene Schäden beeinträchtigt werden.			1
Weitere Entwicklung und Erhaltungsfähigkeit wird durch das Baumumfeld eingeschränkt bzw. beeinträchtigt.			0
Weitere Entwicklung und Erhaltungsfähigkeit kann durch vorhandene Schäden beeinträchtigt werden.			2
Weitere Entwicklung und Erhaltungsfähigkeit wird durch das Baumumfeld eingeschränkt bzw. beeinträchtigt.			1
Weitere Entwicklung und Erhaltungsfähigkeit kann durch vorhandene Schäden beeinträchtigt werden.			1
Weitere Entwicklung und Erhaltungsfähigkeit kann durch vorhandene Schäden beeinträchtigt werden.			1
Keine Auffälligkeiten festgestellt, welche die Entwicklung und den Erhalt derzeit beeinträchtigen.			0
Weitere Entwicklung und Erhaltungsfähigkeit kann durch vorhandene Schäden und das Baumumfeld eingeschränkt bzw. beeinträchtigt werden.			2
Weitere Entwicklung und Erhaltungsfähigkeit kann durch vorhandene Schäden beeinträchtigt werden.			1
Keine Auffälligkeiten festgestellt, welche die Entwicklung und den Erhalt derzeit beeinträchtigen.			0
Weitere Entwicklung und Erhaltungsfähigkeit kann durch vorhandene Schäden beeinträchtigt werden.			2
Weitere Entwicklung und Erhaltungsfähigkeit kann durch vorhandene Schäden beeinträchtigt werden.			1

Linden-Bewertung (Auszug)

„Vorzugsvariante“ widerspricht zweierlei Schutzansprüchen der B1 Stadt-Allee

1) Schutzanspruch: Geschützter Landschaftsbestandteil – Schutzzweck:

„Belebung, Gliederung oder Pflege des Orts- und Landschaftsbildes“

(Ordnungsbehördliche Verordnung der Stadt Dortmund zur Ausweisung von Naturdenkmälern und geschützten Landschaftsbestandteilen, Naturdenkmalverordnung – NDVO vom 21.07.2017, gemäß § 43 Abs. 2 LNatSchG NRW)



↔ Dreifache Allee-Unterbrechung – über ein halber Kilometer Allee verschwindet

→ Der stärkste Eingriff aller Varianten

- **Fehlende Expertise sowie Varianten-Vergleich** zum Eingriff in Natur und Landschaft
- **dreifache Störung des Orts- und Landschaftsbildes, Allee-Unterbrechungen** in Länge der drei Gleisverschwenkungen
- **mehr als ein Drittel der Allee entfällt**, ca. 500 von 1200 Metern (Eine Baumreihe ist keine Allee).
- **schlechteste Baumbilanz der Varianten**: es zählen die Bäume, die an B1 und in Dortmund am Ende vorhanden sind!
- **nicht mögliche Auflösung der bestehenden Baum-Heterogenität**, relativ einheitl. Bild dauert mind. 20-25 Jahre
- **Statt Verbesserung** des sanierungsbedürftigen Lindenbereichs: „Weitere Entwicklung und Erhaltungsfähigkeit kann/wird ... eingeschränkt bzw. beeinträchtigt werden.“ (Gutachten 2020)

Die Allee-Baumbilanz im Vergleich

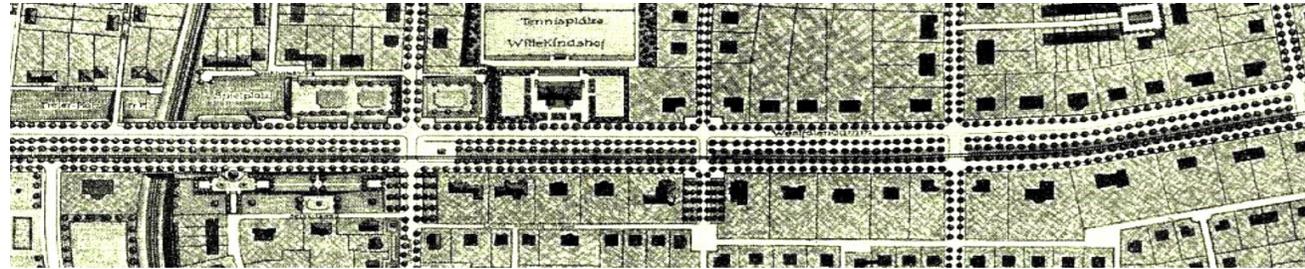
Der Vergleich der B1-Endbestände (Zahlen gem. verwaltungsseitig dargestellten Varianten) ergibt

- für die **Vorzugsvariante ca. 166 Bäume**, ca. 38 heutige Bäume entfallen dauerhaft, zuzüglich acht zurzeit fehlender Bäume, die nicht nachgepflanzt werden können.
- für die **Neuaufbau-Variante ca. 212 Bäume**, vier Bäume können endgültig nicht nachgepflanzt werden

– ohne Verpflanzungen gesunder Bäume –

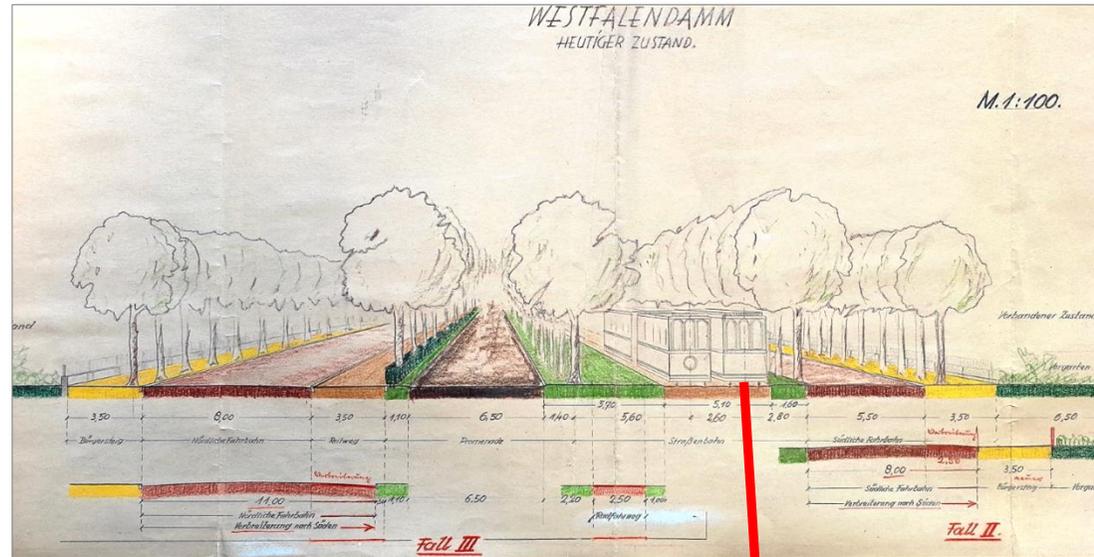
„Vorzugsvariante“ widerspricht zweierlei Schutzansprüchen der B1 Stadt-Allee

- 2) **Schutzanspruch: Stadtbereich mit besonderer Denkmalbedeutung / Kulturlandschaftsbereich (KLB)**
 (gemäß LWL-Fachbeitrag Kulturlandschaft zum Regionalplan Ruhr, Erhaltende Kulturlandschaftsentwicklung, 2014)
als gründerzeitliche Städtebau-Anlage

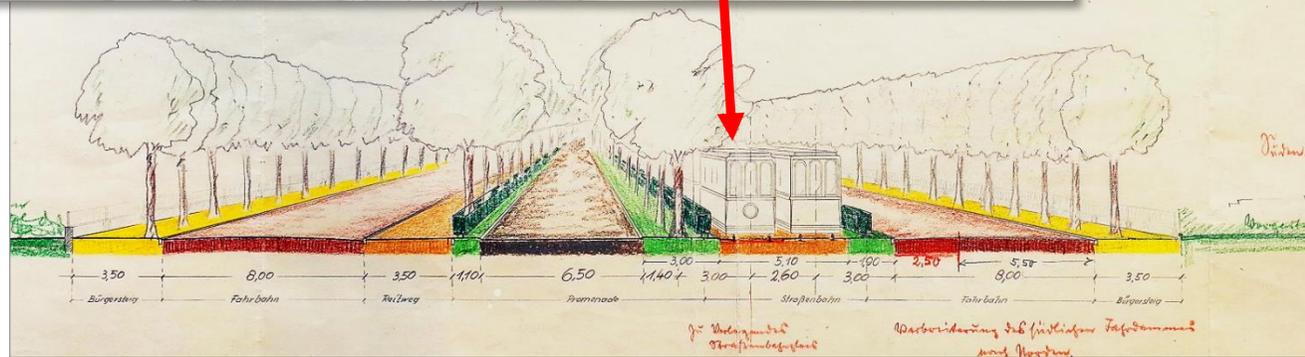


→ Der stärkste Eingriff aller Varianten

- **fehlende Expertise zum Eingriff** in den schützenswerten Kulturlandschaftsbereich
- **Weitere Verschlechterung** der wertvollen städtebauliche Gesamtanlage
- **Verfestigung funktionaler Fehlentwicklungen** (unsichere Querungen, verengte Geh-/Radwege, in Grünflächen verschwenkte Fahrbahnen, ...)
- **endgültige Verunstaltung** des historischen Allee-Charakters
- **städtebauliches Zusammenbringen** funktionaler Anforderungen fehlt



Vorbildlich: Verbreiterung südl. Fahrbahn 1932 - trotz Entfall einer Baumreihe eine städtebaulich integrierte Lösung



„... Dortmund hat so wenig wertvolles Historisches, wann wird die größte und schönste Alleeachse endlich wertgeschätzt?“

... aus Sicht Sachverständigenbüro J. Brehm, Bestensee, Gutachter 2015/2016

„Diese Variante hätte den Vorteil, dass dann beide Gleistrassen zwischen den Baumreihen verlaufen und außen jeweils eine Baumreihe die räumliche Trennung zwischen den Gleisen und den Fahrbahnen übernehmen würde.“

„... hätte den Nachteil, dass ein erheblicher Eingriff in einen geschützten Landschaftsbestandteil erfolgen müsste, wiederum verbunden mit der Notwendigkeit für Genehmigungsverfahren und für politische Diskussionen. Es hätte jedoch den Vorteil, den Verkehrsraum vollkommen neu zu ordnen, die Gleistrassen beide in die Mitte zu verlegen und die Randbereiche mit zwei Baumreihen neu zu bepflanzen. Es entstünde ein neuer Alleeabschnitt mit einem homogenen Gesamteindruck.“

... aus Sicht Prof. Dr. Lothar Finke, von 1974 bis 2006 Professor für Landschaftsökologie und Landschaftsplanung in der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund, seit 2005 Vertreter der Naturschutzverbände in verschiedenen Gremien des RVR

„... Diese stadtbildprägende und stadttökologisch einmalige Situation sollte unbedingt erhalten werden, städtebauliche und verkehrsplanerische Aspekte gehören allerdings dazu.

Wo eine größere Anzahl von Bäumen ohnehin bald ersetzt werden muss, bin ich dafür, für eine zukunftsfeste Lösung einen großen Schritt zu wagen, statt um den Erhalt jedes einzelnen vorhandenen Baumes zu kämpfen.

Erhalt des Bestehenden ist richtig und wichtig im Freiraum, wenn es darum geht, auch kleinste Biotope vor der Zerstörung zu retten. Hier geht es um die Sanierung und Wiederherstellung einer Allee mit dem Ziel, im Rahmen eines sorgfältigen Umbaus am Ende vier Baumreihen wiederherzustellen.

Gute Ideen und Varianten sind dafür erarbeitet worden – ich wünsche dem Rat der Stadt Dortmund den Mut, sich für eine nachhaltige Gesamtlösung zu entscheiden.“

Neuaufbau-Variante in der Beurteilung der Naturschutzverbände und B1-Initiativen

... Beschluss des Naturschutzbeirats der Stadt Dortmund vom 12.Juni 2019:

„... 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 Wegeführungen 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.“**

... Brief der B1-Initiativen an den Rat und Bezirksvertretungen vom 4. Juli 2019:

„Die B1-Initiativen werden ihre mit unterschiedlichen Schwerpunkten eingebrachten Vorschläge in jedem Fall der Verwaltungsvariante vorziehen.“

Umwelt- und Klimaschutz bei Schienenausbau in der Gartenstadt

Moderne Oberbau-Optionen ohne Schotter mit „Grünem Gleis“

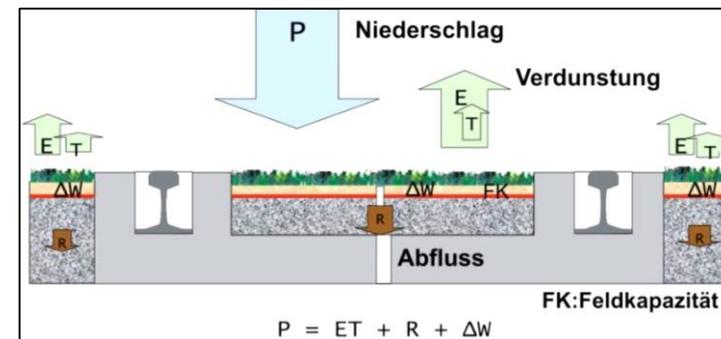
„In Stuttgart sind bereits 50 Streckenkilometer zu Rasengleisen umgebaut, in München 43 km und in Karlsruhe 37 km“ (Baukultur Bericht Öffentliche Räume 2020/21) – in Dortmund 0,5 km.

Die **Neuaufbau-Variante** eignet sich für moderne, innerstädtisch sinnvolle Schienen-Optionen, vor allem Typ „Feste Fahrbahn“:

- ❖ **positive stadtökologische Effekte** durch Bewuchs, **Verbesserung des Stadtklimas** durch Temperaturminderung
- ❖ **Lärminderung fast um die Hälfte**, „Bei Grünen Gleisen hat eine hochliegende Vegetationsebene eine **höhere schalldämmende Wirkung** (bis etwa 3 dB(A) gegenüber einem Schottergleis).“
- ❖ **Regenrückhaltung**: Wasser muss im Boden bleiben. Im Sommer (höchste, intensivste Mengen) halten Grüne Gleise ca. 90% Niederschlag pro m² im Boden
- ❖ **hervorragende stadtgestalterische Wirkung, beste Versorgung der Alleebäume**
- ❖ die Feste Fahrbahn ist zugleich **langlebig und günstig in der Unterhaltung**

Die **„Vorzugsvariante“** mit Verschwenkung der neuen Gleise verhindert diese heutigen Standard-Lösungen.

„Guter Städtebau ist es erst, wenn alles zusammenpasst.“



Direkter Variantenvergleich: Querschnittsaufbau B1

Gartenstadt Beispiel Lübkestraße

