

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

Baulogistik + Verkehrsführung

Im Dialog noch bestritten, jetzt anerkannt:

- **Einschränkungen im Bahnbetrieb:** Ratsvorlage 17317 (6-2020) gesteht ein: Mittelbahnsteige „... sind grundsätzlich nur mit eingeschränktem Bahnbetrieb (z.B. keine Fahrten während des Umbaus der Gleisumschlüsse) herstellbar“
- **Haltestellenprovisorien:** Variante erfordert Behelfsbahnsteige, verschiedene Zwischenzustände, Erschwernisse für Fahrgäste

Weitere Schwachpunkte: Verkehrsführung in der Bauzeit, Baulogistik

- **ungünstige Voraussetzungen für Baustellenverkehre** in/neben B1
- **trotz minimalem Arbeitsraum** Bauablaufplanung + Risiken ungeklärt
- **Fahrbahnsperrungen der B1:** unvermeidbar und stauträftig
- **Extra-Genehmungsverfahren** für Zwischenzustände erforderlich
- **Gleis- und Fahrleitungsprovisorien** behindern Bauabläufe
- **Streckenerneuerung zwischen den Haltestellen:** die gleichen Probleme – unbeantwortet.

2016 willkürliche Festlegung der „Vorzugsvariante“. Baubarkeit in der B1 ist kein Thema.

2018 Dialog-Stopp „aus Zeitgründen“, keine Klärung der offenen Bau-Fragen + Alternativen

2020 bleiben B1-Baustellen- und Stau-Erfahrungen weiter unbeachtet?

→ die am schwierigsten zu bauende Variante sollte nicht unbeirrt verfolgt werden, Alternativen grundsätzlich prüfen!

Bauen in der Gartenstadt-B1 – **weder effizient noch wirtschaftlich: „Vorzugsvariante“** ohne Spaß

Erschwernisse für effizientes + wirtschaftliches Bauen

Drei enge Insel-Baustellen Gartenstadt: erschwertes Bauen aus Sicht der Bauproduktion, weniger Angebote, weniger Wettbewerb um Aufträge

- **Bauen auf engem Raum:** nacheinander statt nebeneinander
- **Logistikflächen fehlen:** mehr Transportfahrten, Baustelleneinrichtung auf Privatflächen, mehr Konfliktpotential B1-Verkehre
- **zu kleinteiliges Bauen:** viele Fachfirmen für Zwischenzustände
- **Schnittstellenumfang, mehr Abhängigkeiten:** zeitlicher/fachlicher Koordinierungsaufwand
- **Haltestellenprovisorien:** Konfliktpotential Baugeschehen und Fahrgäste

Kein wirtschaftliches Bauen für Stadt und DSW 21

- **vielfache Sonderaufträge, mehr Bauüberwachung** für Provisorien, Gleis-Umschlüsse, B1-Verkehrssicherung, Baumschutz, etc.
- **mehr Koordinierungsaufwand/Projektsteuerung:** mehr Fehlerpotential
- **mehrfache Genehmigungsverfahren:** mehr Personal und Gebühren
- **acht vermeidbare Gleisanschlüsse:** „Neu an Alt“, „Neu an Neu“
- **ein komplettes zweites Stadtbahnplanungs- und Bauprojekt** für zwei folgende Gleiserneuerungen zw. den Haltestellen erforderlich
- **das Baumschutzthema** kommt an Gleisstrecken wieder hoch, diesmal können Mindest-Abstände jedoch nicht mehr eingehalten werden.



→ die am wenigsten effizient + wirtschaftlich zu bauende Variante sollte nicht unbeirrt verfolgt werden, die Alternative prüfen!

Ein Projekt ohne belastbare Zeitpläne + Kosten

Seit Dialog ignoriert: ungeklärte Bauzeiterfordernisse und voreilige Zeitvorgaben zerstören jeden Projekt-Zeitplan

- baulich langwierige Variante und Termin-Wünsche passen nicht zusammen
- Termin-Wünsche sind keine Termine, solange Planung nicht fertig, wie bei der Fahrzeugbeschaffung
- Zeitvergleich der Varianten: nie ernsthaft geprüft
- Zeitaufwand der Gleiserneuerung: nicht mitgedacht

Kosten, vermeidbare Kosten, Förderung + Nutzen, Gegenwerte?

- wer zweimal umbaut zahlt dreifach: Investitionskosten-Synergien des durchgehenden Infrastruktur-Baues nie betrachtet
- Vermeidbare Aufwände bei Bauherren Stadt-/DSW21: Verwaltungskosten (und Ärger-Potentiale) bedacht?
- Finanzierung und Förderung: verzichtet Dortmund auf Zuschuss-Hochlauf, verliert wegen untauglicher Pläne?
- Flickwerk statt Investitions-Gesamtschau: überteuerter Ausbau der Strecken-Infrastruktur im Briefmarkenformat

„4. Terminplanung: Für die Maßnahme wurde im Sommer 2019 eine auf den Umbau und die Neubeschaffung der B-Wagen abgestimmte Terminplanung mit DSW21 vereinbart, die eine konsequente und ergebnisorientierte Planung und Ausführung voraussetzt, um den Stadtbahnbetrieb auch im Zuge der Umrüstung der Stadtbahnwagen ohne längerfristige Störungen aufrecht zu erhalten. Damit alle in diesem Kontext zu berücksichtigenden Maßnahmen termingerecht geplant und durchgeführt werden können, ist eine frühestmögliche integrierte Planung aller Bauwerke erforderlich. Für die Ingenieurplanung der Stadtbahnanlagen ist bereits ein Planungsantrag für die Objekt- und Tragwerksplanung von der Entwurfs- und Genehmigungsplanung bis zur Ausführungsplanung planmäßig vergeben worden. Mit der Vergabe der Planung für die möglicherweise noch in Rede stehenden Brückenbauwerke müsste jedoch nun zwingend kurzfristig begonnen werden, um alle Belange des Bauablaufes sachgerecht berücksichtigen und insbesondere auch die abgestimmte Terminplanung weiter einhalten zu können.“ (Drucksache 17317-20)

„Nach Abschluss der Planung wird das Tiefbauamt dem Rat der Stadt einen konkretisierenden Entwurfsbeschluss zur Entscheidung vorlegen. Hier werden die Auswirkungen auf die Finanz- und Ergebnisrechnung dargestellt.“

→ die am wenigsten zügig + werthaltig baubare Variante sollte nicht unbeirrt verfolgt werden, die Alternative prüfen!

In drei Bau-Schritten zur schnellstmöglichen Bereitstellung barrierefreier Haltestellen mit Mehrwert

1. Ummarkierung Nord-Fahrbahn auf Regelmäße, Verpflanzung gesunder Bäume, Baufeldfreimachung Mittelstreifen für großzügigen Arbeitsraum
2. Neubau Nordgleis + Fahrleitung, komplette Mittelbahnsteige, temporär eingleisiger Betrieb am alten Südbahnsteig, dann Umschluss Nordgleis → Inbetriebnahme
3. Beseitigung altes Nordgleis + Seitenbahnsteige Nord, Neubau Südgleis, Umschluss → Inbetriebnahme

Zeitlich unabhängig oder flexibel durchführbare Bau-Schritte, u.a.

- a. Herstellung neuer Signalanlagen, eventuelle Knotenumbauten
- b. Abbruch altes Südgleis und Seitenbahnsteige Süd
- c. Neuanlage der vollständigen Allee-Baumreihen
- d. Korrekturen Fahrbahnen, Geh- und Radweg Südseite

Keine vermeidbaren Extra-Aufwände, wie

- Bahnsteigs- und Fahrleitungsprovisorien, Bau-Zwischenzustände
- Behelfsbahnsteige + Bahnsteigausbau unter Fahrgastbetrieb, Erschwernisse f. Fahrgäste
- Mehrfache Genehmigungsverfahren
- Wiederholte Fahrbahnspernungen, Dauer-Verkehrs-Beeinträchtigungen, Sicherungsaufwände
- Erneutes Großvorhaben zur Streckensanierung zw. Haltestellen in der B1 mit unlösbarem Baumproblem



