

B1-Planung Gartenstadt: Baumgutachten ebnet Weg zur Allee-Sanierung im ursprünglichen Charakter



**Auswertung des Gutachtens „Ökologische Baubegleitung an der B1 in Dortmund“ der Arbeitsgemeinschaft
Dr. Weltecke, Dr. Kutscheid, Dr. Streckenbach vom 03.06.2020**

B1-Planung Gartenstadt: Ernüchternd-ehrliches Baumgutachten ebnet Weg zur Allee-Sanierung im ursprünglichen Charakter

Das unlösbare Baum-Dilemma in der Gartenstadt-B1 und ein Fingerzeig zum Ausweg

Bereits das Baumgutachten 2015/16 betonte die **inhomogene Allee als Ergebnis des wiederkehrenden Ausfalls von Linden, die sich hier nicht bewährt haben**. Dazu kommt das Schadensbild der zu dicht an Stadtbahngleisen stehenden Bäume. 2020 sehen sich neue Gutachter außer Stande, Lösungen zu präsentieren: **„Erkenntnisse lassen die Festlegung geeigneter Maßnahmen nicht zu“**. Dabei wäre ein Erhalt der nördlichen Baumreihe beim Bau der nicht ganz so nahen Haltestellen-Gleise das kleinere Problem. Kritisch beleuchten die Gutachten-Daten und -Bewertungen aber das unlösbare Problem der südlichen Baumreihe: Durch die Wurzelausdehnung zu den extrem nahen Gleisen tritt ein Verlust größerer Bäume immer dann auf, wenn diese die beste Alleewirkung entfalten könnten. Aus **„Geringer Abstand zu baulicher Infrastruktur“** folgt schließlich **„Weitere Entwicklung und Erhaltensfähigkeit wird/kann durch das Baumumfeld eingeschränkt bzw. beeinträchtigt werden“**.

Der immer nur zeitweilig mögliche Erhalt von Linden würde dieses Enge-Dilemma in alle Zukunft verlängern. Ohne jemals eine vollständige und homogene Allee auszubilden, entstünden dauerhaft wiederkehrende, kaum kalkulierbare Aufwände. Ein sehr positives Gutachten-Ergebnis dagegen ist: Viel mehr Linden als ursprünglich angenommen können gut verpflanzt werden, sie sind nicht verloren.

Fazit: Nur eine Verpflanzung sichert Dortmunds Stadtlandschaft den dauerhaften Erhalt der Gartenstadt-Linden. Nur ein Platanen-Neuaufbau schafft die vollständige und nachhaltige Wiederherstellung der Westfalendamm-Allee im ursprünglichen Charakter.

ERLÄUTERUNG UND BEGRÜNDUNG

1. Gutachterliche Datengrundlagen

Im Zuge der aktuellen Haltestellen-Planung (sog. „Vorzugsvariante“) im Schutzbereich von Bäumen ergaben sich „Unsicherheiten darüber, ob und wie der angestrebte Erhalt der Bäume realisiert werden kann“. Im Mittelpunkt des dazu beauftragten Gutachtens „Ökologische Baubegleitung an der B1 in Dortmund“ der Arbeitsgemeinschaft Dr. Weltecke, Dr. Kutscheidt, Dr. Streckenbach vom 03.06.2020 (Drucksache-Nr. 17317-20-E1 sowie Dateien im unveröffentlichten Ordner „Anhang_5_Fachliche Inaugenscheinnahme“) steht die Darstellung der Ergebnisse von Wurzelortungen. Diese Datenbasis, Beurteilungen und Kommentare wurden ausgewertet.

2. Genereller Konflikt: Gleisunterbau gegen Wurzelwachstum

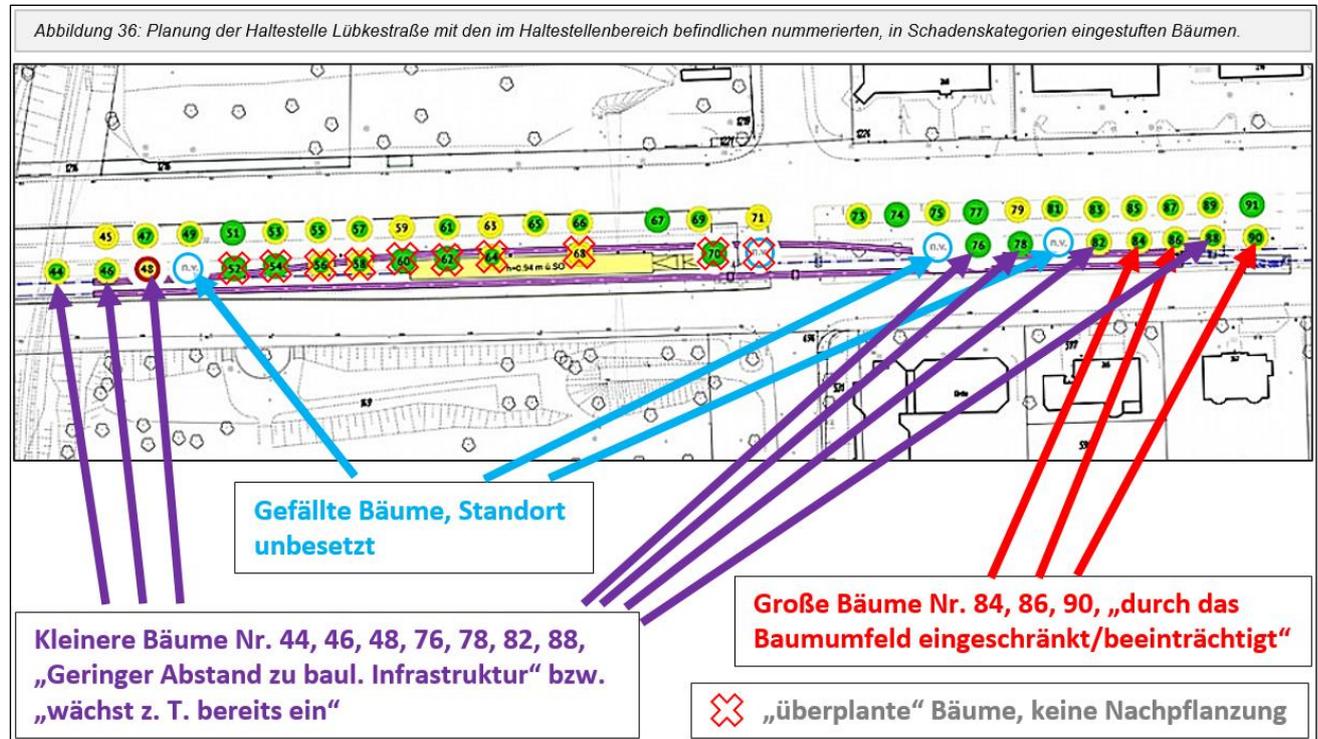
Die **Thematik zu gleisnaher Bäume** ist bereits 2016 gutachterlich als problematisch beschrieben worden. Auch zu Beginn der Erstellung des aktuellen Gutachtens wurde der wesentliche Kernpunkt anvisiert:

„... • Die Aufbauhöhe der Gleisanlagen beträgt standardmäßig 1,20 m. Ggf. muss geprüft werden, ob diese Aufbauhöhe in Bezug auf die Bäume optimierbar ist. • Bei einer Neuanlage von Gleisen dürfen sich im Gleisbereich keine Wurzeln befinden“ (siehe „Protokoll 2, BV: Ökologische Baubegleitung an der B1 in Dortmund, Datum: 11.03.2019“).

Die zusammenfassende Gutachter-Aussage (Seite 100) „Die aktuellen Erkenntnisse lassen die Festlegung geeigneter Maßnahmen nicht zu ...“ gilt zunächst **für die über 3 Meter vom geplanten, neu zu bauenden Haltestellengleises Gleis entfernten, nördlich stehenden Bäume**. Dazu soll die noch ausstehende Bauplanung Hinweise geben. Umso mehr gilt dies für die von Gleisarbeiten betroffene, **gesamte südliche Reihe von Bäumen, welche zum Teil nur 1,2 Meter vom Gleisunterbau entfernt stehen. Für diese, weit größere Anzahl ist keine baumschützende Lösung in Sicht.**

3. Gleisnähe der südlichen Baumreihe, Problemstellung dargestellt am Beispiel Lübkestraße

Am Beispiel des Untersuchungsbereiches Haltestelle Lübkestraße (siehe Gutachten Seite 48, „Abbildung 36“) lässt sich die **räumliche Konstellation von Gleis und Bäumen in der gesamten Gartenstadt** nach den detaillierten Gutachteraussagen grundsätzlich beschreiben.



„Abbildung 36“ des Gutachtens mit eigenen Eintragungen

Die Situation am nördlichen Streckengleis östlich und westlich der Haltestelle Lübkestraße zeigt 10 „überplante“, d.h. nicht mehr verfügbare Lindenstandorte (Nr. 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 68, 70, 72).

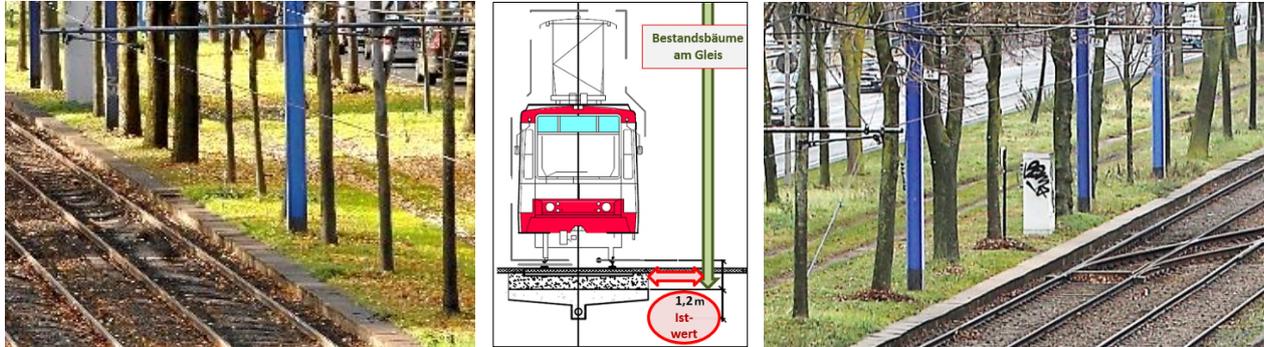
Es verbleiben somit **10 weiterhin von der Gleisnähe betroffene Linden (Nr. 44, 46, 48, 76, 78, 82, 84, 86, 88, 90)**. An diesen Linden lassen sich drei Ausprägungen des Nähe-Problems unterscheiden:

- Größere Bäume in Gleisnähe:** Die Linden **Nr. 84, 86, und 90** sind mit einschränkenden Kommentierungen zum Baumumfeld versehen, z. B. **„Weitere Entwicklung und Erhaltungsfähigkeit wird/kann durch das Baumumfeld eingeschränkt bzw. beeinträchtigt werden“** (siehe Anhang 5, Dokument „218 0620 tabelle Lübkestr. 2019-10-01“). Damit ist der fehlende Entwicklungsraum der Bäume, vor allem im Wurzelbereich, angesprochen.
- Kleinere gleisnahe Linden:** Die **Bäume Nr. 44, 46, 48, 76, 78, 82, 88** sind noch relativ klein, sie werden mit **„Geringer Abstand zu baulicher Infrastruktur“** beurteilt. Im Einzelfall zusätzlich mit **„wächst z. T. bereits ein“**, was auf Beschädigungen an bahntechnischen Anlagen, wie Kabelkanäle, hindeutet. Der notwendige Entwicklungsraum fehlt hier ebenso, auch wenn die Bäume aktuell noch nicht gefährdet sind.
- Bereits ausgefallene größere Linden:** Die leeren Baumstellen (**„n.v.“, Nr. 50, 74, 80**) entstanden aufgrund von Schäden bzw. Problemen der Verkehrssicherheit bereits gefällter, gleisnaher Linden. Eine Wiederbepflanzung an gleicher Stelle würde die v. g. Probleme nicht beseitigen.

Alle Ausprägungen des Problems sind letztlich mit dem Baumwachstum verbunden. Sie zeigen die grundlegenden Konsequenz: Am Ende muss immer der Baum weichen – zu groß geworden, aus Verkehrssicherungsgründen oder aber durch Beschädigung und Ausfall. **Das gilt für alle drei begutachteten Haltestellenbereiche in der Gartenstadt-B1.**

4. Gutachten-Konsequenzen für Stadt und DSW21 – weit über den Haltestellenausbau hinaus

Die Kernfrage war: Wie soll mit den zu eng am Gleis stehenden Bäumen zukünftig umgegangen werden? Wo soll die Nachpflanzung an Leerstellen erfolgen? Die theoretische Alternative, vom bewährten standardmäßigen Aufbau der Gleisanlagen abzuweichen, ist nicht vorgesehen.



Typische Situation: Bäume und Gleise im Dauer-Konflikt

Die Antwort der Gutachterbüros zum Haltestellenumbau: „**Die aktuellen Erkenntnisse lassen die Festlegung geeigneter Maßnahmen nicht zu, so dass dieser Teil in der weiteren Planung und sukzessive konkretisiert werden muss.**“ Für das daraus folgende Planungs-Dilemma der südlichen Bäume passt das Bild von „Pest oder Cholera“: Entweder ältere Bäume austauschen gegen junge in derselben ungünstigen Achslage zum Gleis. Oder die älteren Bäume ersetzen durch junge in jetzt zu enger neuer Achslage zur nördlichen Baumreihe der Allee.

Die Gutachten-Ergebnisse können auf die Zukunft der gesamten südlichen Baumreihe in der Gartenstadt übertragen werden. Das Problem des Planungs-Abstands von nur 1,2 Meter zwischen Gleisunterbau und Baumstamm droht zunächst **bei der aktuellen Planung des Haltestellenneubaus**, wo ausschwenkende neue Haltestellengleise an die baumnahen alten Bestandsgleise angebunden werden sollen. Gravierender ist das **Problem für die weit größere Anzahl betroffener Bäume zwischen den Haltestellen.**

Die negativen Zukunfts-Perspektiven zwischen den Haltestellen

- Solange keine Baumaßnahmen am Gleis nötig sind, würde das Problem, als dauerhaftes Unterhaltungs-Dilemma der Stadt bei den Bäumen, endlos wiederholt.
- Wenn die zukünftig anstehende Gleiserneuerung als voraussichtlich nächstes Vorhaben an der ÖPNV-Infrastruktur ansteht, würde das Problem, dann Planungs-Dilemma von DSW21, wiederholt.

Egal, wie viele Bäume die Stadt bis dahin einzeln aufwendig austauschen muss: Nach dem Bau der drei Gartenstadt-Haltestellen steht irgendwann die Erneuerung des Gleisbetts an, aus Alters- bzw. Zustandsgründen. Ein Neuaufbau der Gleisanlagen ist – vor allem in Nähe größerer Linden – ohne Wurzelkappung nicht möglich. Im Sinne des aktuellen Gutachtens würden – in größerem Umfang – die gleichen Untersuchungen zu allen verbliebenen Linden erforderlich.

Das Ergebnis ist absehbar: Dem Rest der südlichen Linden droht, sukzessive zu fallen oder soweit geeignet, noch verpflanzt zu werden. **In jedem Fall muss der Aufbau einer neuen südlichen Baumachse kommen.** Diese müsste dann regelgerecht, d.h. deutlich weiter von dem Gleiskörper entfernt angeordnet werden. Damit aber entstünde u.a. ein geringerer Baumreihenabstand im Mittelstreifen. Der aber ist für das parallele Wachstum großer Alleebäume analog der restlichen B1-Allee (Minimum 8 Meter) nicht mehr ausreichend. Schließlich käme die Allee noch weiter asymmetrisch in der B1 zu liegen und zugleich in Raum-Konkurrenz zum mittig vorgesehenen Pflwegweg.

5. Für die homogene Allee-Entwicklung im ursprünglichen Charakter gibt es eine Lösung

Das zentrale Problem des Baum-Erhalts ist jetzt gutachterlich detailliert untersucht. Im Ergebnis lässt das dokumentierte Nähe-Dilemma den Schluss zu: Der „Ewigkeitskonflikt“ der Bäume und Gleise in heutiger Lage ist weder sinnvoll noch nachhaltig lösbar. Ebenso wenig wie der durch Bauschutt, Fundamente und Bodenverdichtung generell ungünstige Untergrund. Doch zum Glück liegt eine hervorragende Lösung durch einen rationellen Allee-Neuaufbau auf dem Tisch.

Nur eine Verpflanzung sichert Dortmunds Stadtlandschaft den dauerhaften Erhalt der meisten Gartenstadt-Linden. Nur ein Neuaufbau mit Platanen schafft die vollständige, nachhaltige Wiederherstellung der Westfalendamm-Allee im ursprünglichen, einheitlichen Charakter.

Die Fachinitiative B1 Dortmund plus unterstützt die bürgerschaftliche Initiative „NEUE PLATANEN FÜR DORTMUNDS LEBENSADER“. Diese hat rund 200 neue Platanen für den einheitlichen Gartenstadt-Lückenschluss in Dortmunds größter zusammenhängender Allee vorgeschlagen.

Damit übernehmen die 45 Dortmunder Persönlichkeiten des Befürworterkreises Verantwortung, die gut 100-jährige Stadtachse als gemeinsames historisches Erbe insgesamt zu schützen und neu zu beleben.

Ein konkretes Ziel ist, zur IGA 2027 ein Symbol integraler und nachhaltiger Verkehrs- und Stadtentwicklung zu präsentieren – über einzelne Handlungserfordernisse sowie die Summe fachlicher Aspekte hinaus, als Verpflichtung der heutigen Generationen für ihre Stadt und Region.

Die Fachinitiative B1 Dortmund plus bittet die Bezirksvertretung Innenstadt Ost, die Ratsgremien sowie die Verwaltung, die Allee- und Gleisplanung auf Grundlage der vollständigen Baum-Gutachten erneut zu beraten.

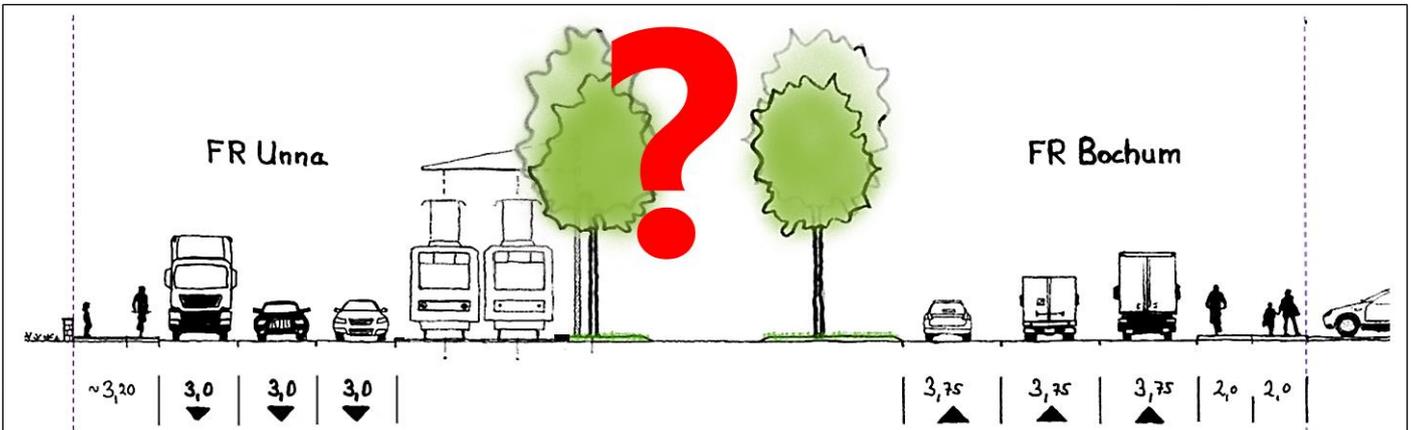
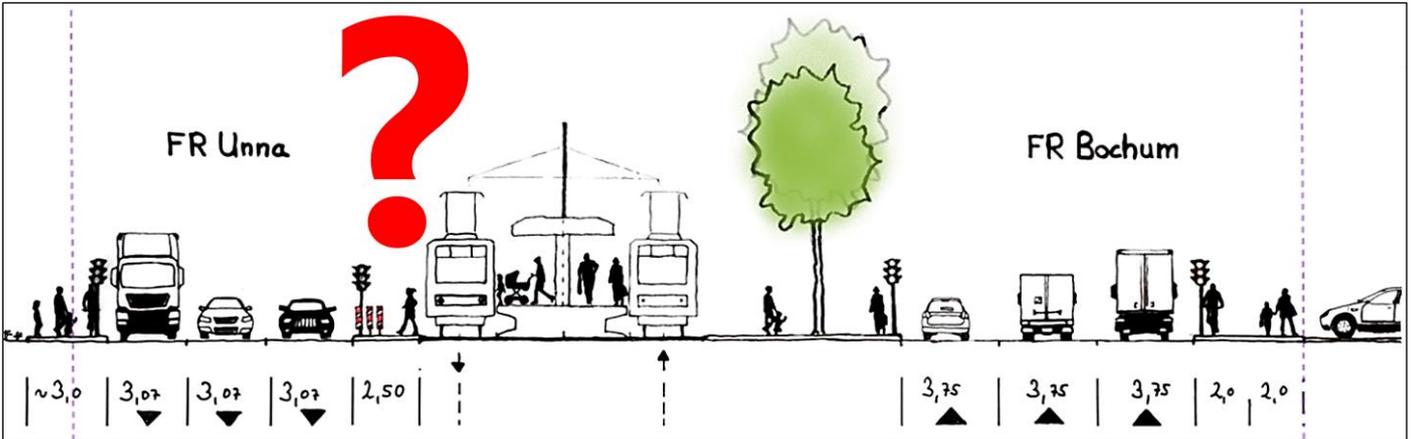
Wir bitten alle berührten Institutionen, den Vorschlag der bürgerschaftlichen Initiative NEUE PLATANEN FÜR DORTMUNDS LEBENSADER ernsthaft zu prüfen.

Dortmund braucht eine neue Abwägung der B1-Planungen mit allen ihren Aspekten. Dazu gehören Belange wie historisches Erbe + Stadtimage, Schienenweg + Allee, Kultur-, Landschafts- und Naturschutz, Umwelt- und Klimaschutz, Alleesanie rung + Baumbilanz, Barrierefreiheit, Unfallgeschehen, Schulwege + Sicherheit für alle Verkehre, Baulogistik + Verkehr, Effizienz + Wirtschaftlichkeit, Zeit + Nutzen + Werte, Verkehrswende als integrierte Planung aller Verkehrsarten, Radwegeachse B1, Simulationen + Audits für verkehrliche Qualität + Vorsorge, sowie die aktuelle Landschafts-, Denkmalschutz- und Bauleitplanung.

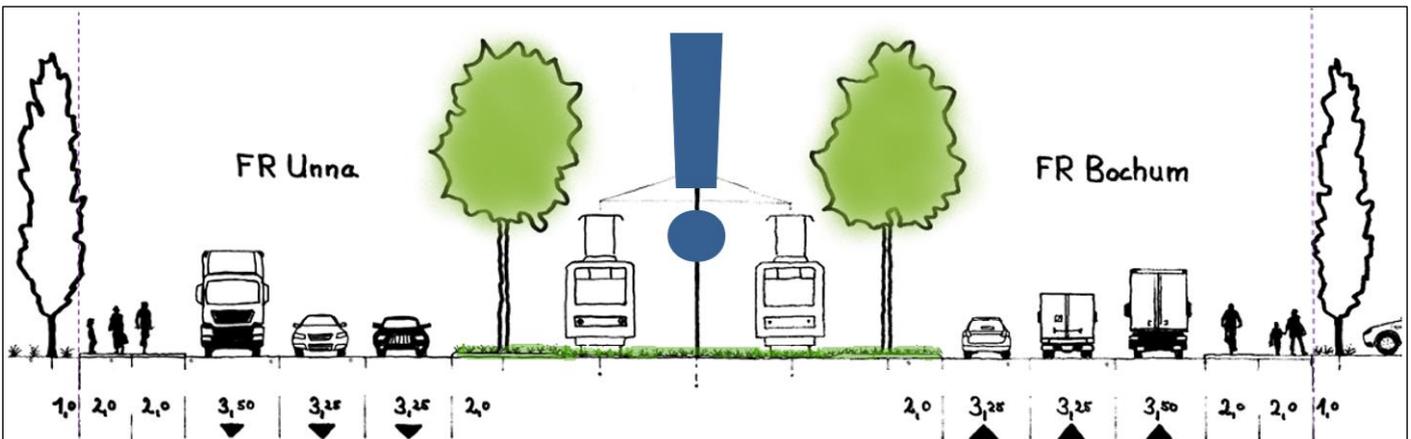
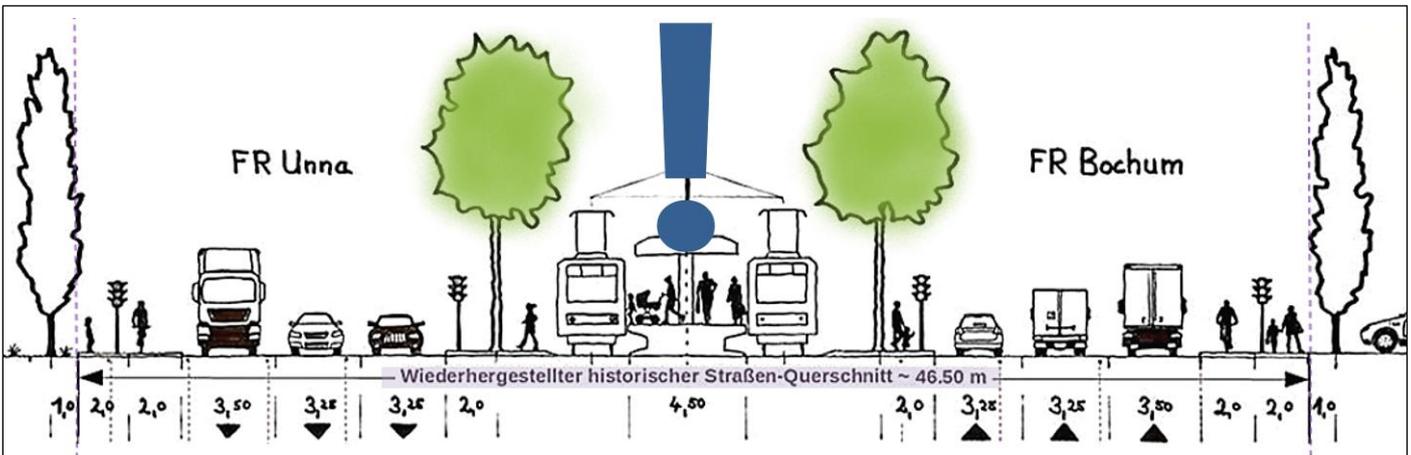
Dortmund, 10. November 2020

Anlage: Gegenüberstellung bisherige Planung / Lösung Allee-Neuaufbau – Querschnitt B1 Gartenstadt

Gegenüberstellung **bisherige Planung** / Lösung **Allee-Neuaufbau** – Querschnitt B1 Gartenstadt



Querschnittsaufbau B1 Gartenstadt – **bisherige Planung** (Haltestellen, Bsp. Lübkestr. / Strecke zw. Haltestellen)



Querschnittsaufbau B1 Gartenstadt – **Allee-Neuaufbau** (Haltestellen, Bsp. Lübkestr. / Strecke zw. Haltestellen)