

RETTET DIE BI-ALLEE IN DORTMUND !

EINE DOKUMENTATION
VORGELEGT VON

PRO GRÜN DORTMUND
BÜRGERINITIATIVE "NATURSCHUTZ FÜR DIE ALLEE
RHEINLAND-UND WESTFALENDAMM"
BUND DEUTSCHER ARCHITEKTEN, KREISGRUPPE DORTMUND
AKTIONSGEMEINSCHAFT WESTFALENDAMM

DORTMUND, OKTOBER 1980

AUFRUF AN DEN OBERBÜRGERMEISTER UND DEN RAT DER STADT DORTMUND

ALS AM 12.7.1976 DER RAT DER STADT DORTMUND EINSTIMMIG DEN BAU DES STADTBAHNBAULOSSES 9 (KREUZUNG OPHOFF) BESCHLOß, WAR DIES ZUGLEICH DIE ABSAGE DER HOCHSTRAßENPLÄNE, DURCH WELCHE DIE ALLEE IM GESAMTEN PLANUNGSBEREICH VÖLLIG VERNICHTET WORDEN WÄRE. HEUTE SIND ALLE BETEILIGTEN STOLZ AUF DIESE ENTSCHEIDUNG. MIT RECHT ! HEUTE ABER WIRD DEUTLICH, DAß AUCH DAS BAULOS 9 DER ALLEE GROßEN SCHADEN ZUFÜGT UND ZWANGSPUNKTE SETZT, DIE AUCH WEITERHIN DIE ALLEE ÖSTLICH VON OPHOFF GEFÄHRDEN.

WIE NOCH NIE IN DORTMUNDS GESCHICHTE, IST DER WILLEN DER BEVÖLKERUNG ZUM SCHUTZ DER ALLEE DEUTLICH GEWORDEN. DIE UNRUHIGEN WOCHEN IM JULI/AUGUST 1980 BEWEISEN DIES EBENSO WIE DIE ZAHL VON CA. 13 000 UNTERSCHRIFTEN - SO ETWAS HAT ES IN DORTMUND NOCH NICHT GEGEBEN. ES IST VERSTÄNDLICH, DAß RAT UND VERWALTUNG NACH LANGEN BEMÜHUNGEN AN IHREN JETZIGEN PLÄNEN HÄNGEN. DOCH ES IST AUCH DEUTLICH GEWORDEN, DAß HIER EIN STADTHISTORISCHER FEHLER TROTZ RÜCKNAHME FRÜHERER NOCH SCHLIMMERER PLÄNE IMMER NOCH VORLIEGT. NEBEN DEN PROTESTEN DER BÜRGER HABEN DIE LANDSCHAFTSBEIRÄTE DORTMUNDS UND DES REGIERUNGSPRÄSIDENTEN ARNSBERG HIERAUF AUFMERKSAM GEMACHT.

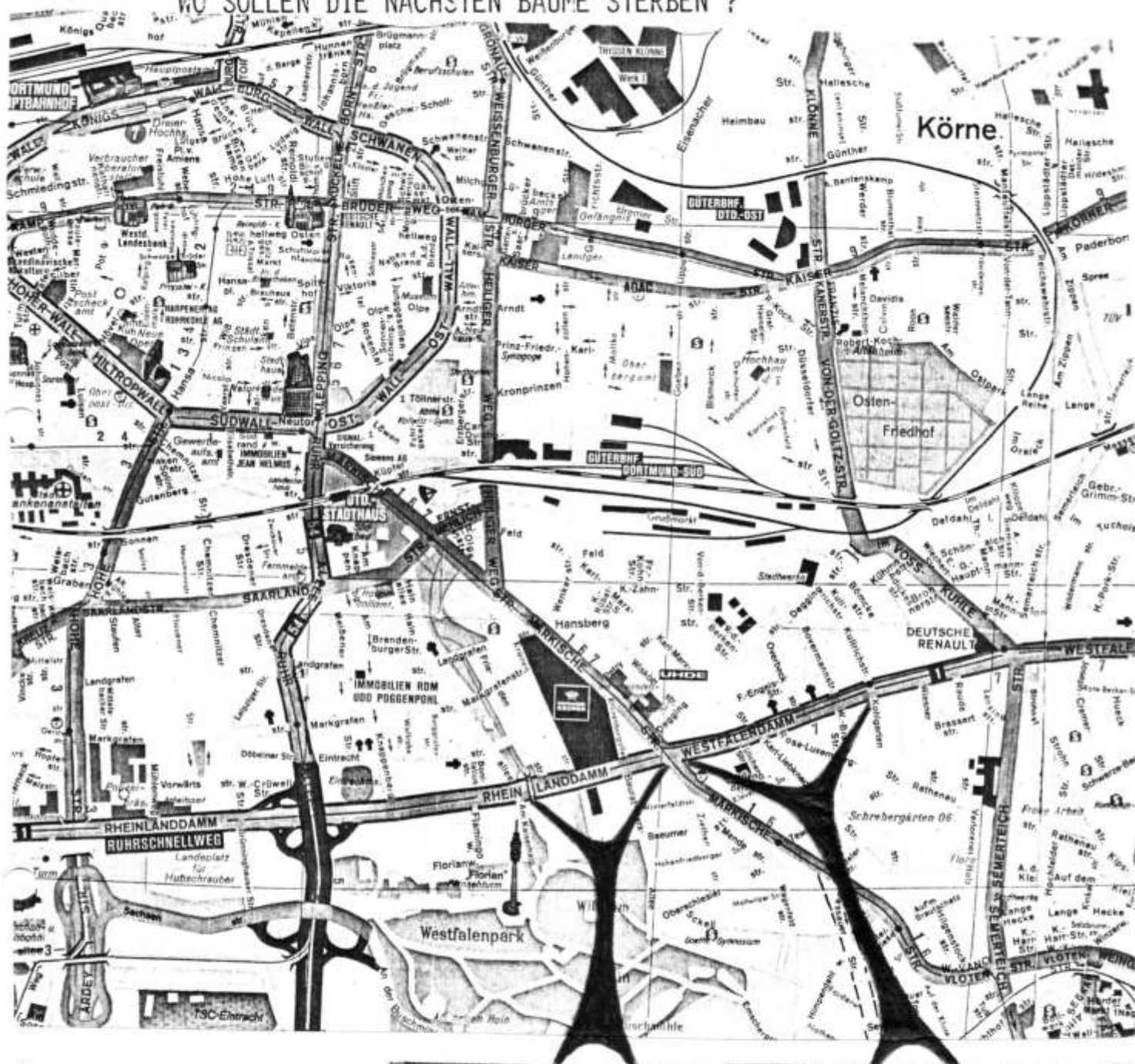
DORTMUNDS GROßE ALLEE MUß ERHALTEN BLEIBEN ! ERNEUT MUß UMGEDACHT WERDEN, AUCH WENN ES SCHMERZLICH IST. HIERZU FORDERN DIE VERSCHIEDENEN BÜRGERGRUPPEN DEN OBERBÜRGERMEISTER UND DEN RAT DER STADT AUF. ES MUß LÖSUNGEN GEBEN, WELCHE DIE ALLEE ÖSTLICH VON OPHOFF AUCH NOCH IM LAUFENDEN PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUß RETTEN. FANTASIE, ENTSCHLUßKRAFT UND FACHKOMPETENZ WERDEN VON RAT UND VERWALTUNG VERLANGT. ÜBERGEHEN SIE NICHT DEN WILLEN DER BÜRGER !

FÜR DIE BETEILIGTEN
BÜRGERGRUPPEN

PROF.DR.REINHOLD E.LOB

WO SIND BISHER BÄUME GEFÄLLT WORDEN ?

WO SOLLEN DIE NÄCHSTEN BÄUME STERBEN ?

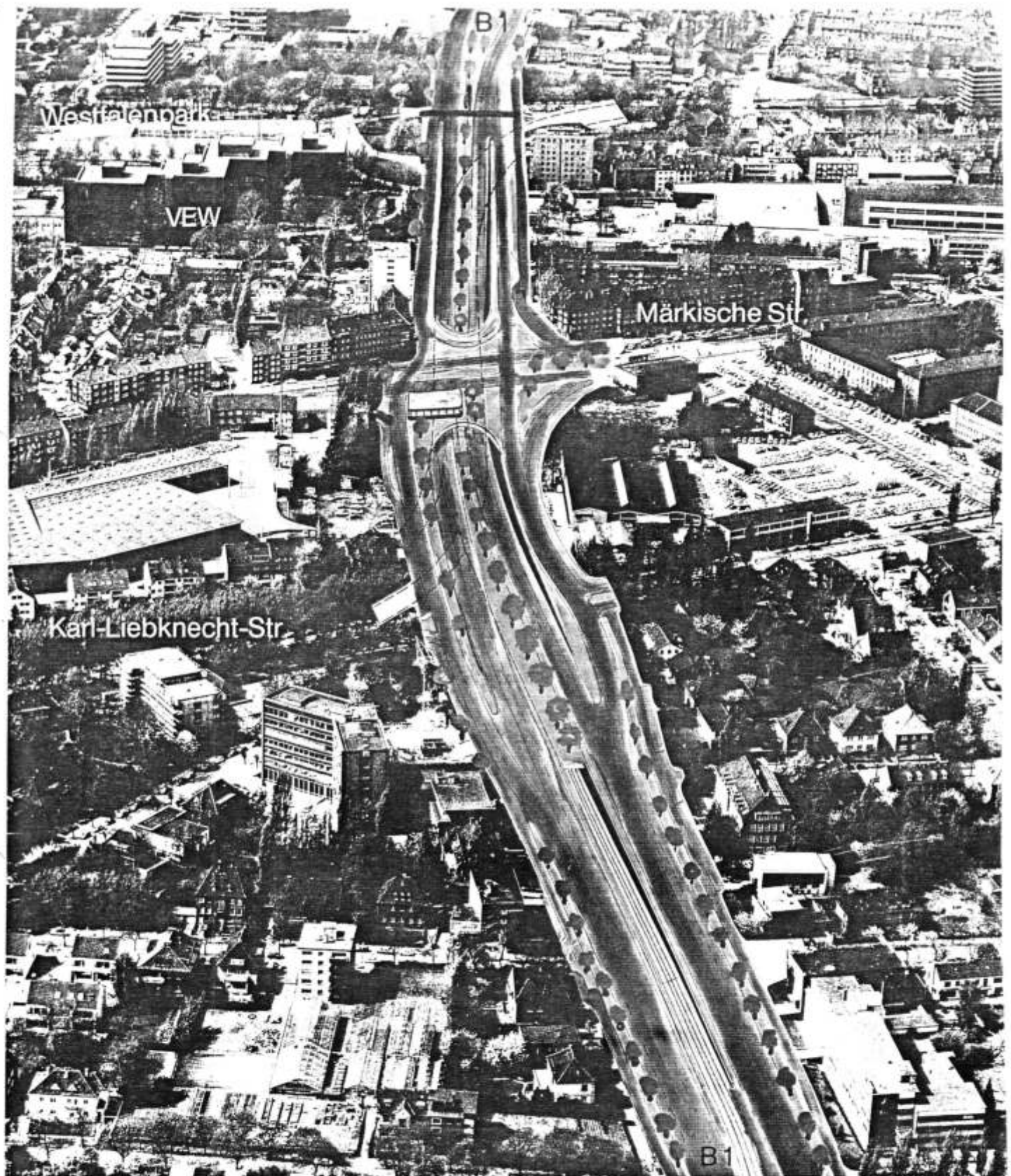


KARTENGRUNDLAGE:
AUSSCHNITT AUS FALK-
PLAN STADT DORTMUND

HIER WURDEN BEREITS
57 BÄUME GEFÄLLT

HIER WERDEN BEI VERWIRK-
LICHUNG DER PLÄNE WEITERE
103 BÄUME FALLEN MÜSSEN

SO SOLL DIE KREUZUNG OPHOFF IN ZUKUNFT AUSSEHEN



QUELLE: FLUGBLATT DER STADT DORTMUND
"WAS IST LOS AN DER B 1"

AUF CA. 1,5 KM WIRD DIE ALTE PLATANENALLEE VERNICHTET SEIN,
DIE NEU ZU PFLANZENDEN BÄUME WERDEN ENTWEDER IN DER ABGETIEFTEN
LAGE STEHEN ODER REINE RANDBEGRÜNUNG SEIN, JEDOCH KEINE ALLEE.

STELLUNGNAHME ZUM GEGENWÄRTIGEN STAND DER
DISKUSSION UM DAS KREUZUNGSBAUWERK MÄRKISCHE-
STRASSE / B 1

Aufgestellt:
Dortmund, 31.7.1980

Verfasser:
Dr.-Ing. Gerhard Boeddinghaus, Dortmund
Prof. Helmut Fritzsche, Dortmund
Dipl.-Ing. Norbert Wörner, Dortmund

Im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens zum "Baulos 9" (Ophoff) war, auf welcher Ebene auch immer, eine Entscheidung über das Stadtbahnnetz getroffen worden. Die einzelnen Stadtbahnlinien wichen nach diesem Plan im Regelfall von den vorhandenen Straßenbahnlinien ab. Teils wurden mehrere Linien gebündelt. Ausgerechnet bei der nun als "Stadtbahnzulaufstrecke" eingestuften Linie nach Aplerbeck wurde jedoch die alte Trasse in der Allee B 1 beibehalten. Die sich daraus ergebenden negativen Konsequenzen für den Bestand der Allee wurden damals offensichtlich nicht gesehen, konnten vielleicht auch nicht gesehen werden, und zwar aus verschiedenen Gründen. Einmal handelte es sich um eine Grobdarstellung, die im Detail noch hätte korrigiert werden können, vor allem aber wurde Anfang der 70er Jahre im Hinblick auf den Individualverkehr die Umwandlung der B 1 in der Ortsdurchfahrt Dortmund als Autobahn im Hochlage ernsthaft erwogen und planerisch vorangetrieben. Einer solchen Planung hätte die ganze Allee geopfert werden müssen. Es war vorgesehen, die Straßenbahn bzw. Stadtbahn unter die Hochstraße zu legen. Die Trassierung dieser Linie war damit nicht ursächlich für die geplanten Eingriffe in die Allee.

+) Ophoff

Kurz vor einer Entscheidung zu Gunsten der Hochstraße wurde diese Lösung gewissermaßen in letzter Minute verworfen. Bei den Neuplanungen im Bereich[†] stand nun nicht mehr die Straßenplanung im Vordergrund, sondern die Stadtbahnplanung. Eine mögliche Entkoppelung der beiden hier zu lösenden Probleme wurde offensichtlich nicht erwogen. Vielmehr schien es möglich, mit Hilfe der Stadtbahnplanung auch die Lösung des Straßenverkehrs wenigstens in Teilstücken voranzutreiben. Daher fand auch eine Überprüfung der Stadtbahntrassierung nicht statt. Die Ausführungsplanung unter dieser Vorgabe mußte dann allerdings zwangsläufig zu einem erheblichen Eingriff in die Allee führen.

Im Rahmen der Abwägung im Verfahren Baulos 9 wurden zwar unterschiedliche Belange berücksichtigt, nach unseren Informationen auch solche des Natur- und Landschaftsschutzes. Dabei wurde es

aber offensichtlich versäumt, alternative Zielgewichtungen durchzuspielen, was im Rahmen einer so bedeutsamen Planung unbedingt erforderlich gewesen wäre. Wäre wenigstens in einer solchen Alternative die Unantastbarkeit der Allee als Vorgabe für die Planung angenommen worden, so hätte die Chance bestanden, daß die Planer zu einer Lösung für die Führung der Stadtbahn nach Hörde mit einer anderen nahverkehrsmäßigen Anbindung des Stadtteils Aplerbeck gefunden hätten, ohne die Allee wesentlich zu tangieren. Wäre eine solche Alternative ausgearbeitet worden, dann hätte man diese Lösung der nun zur Ausführung anstehenden Lösung gegenüberstellen und Vor- und Nachteile abwägen können. Da aber die Allee von vorneherein zur Disposition gestellt wurde, kam es gar nicht erst zu der Ausarbeitung einer Alternative zu Gunsten des Erhalts der Allee. Die 14 Varianten, die im Laufe der Planungen durchgespielt wurden, sahen nach dem eigenen Bekenntnis der Verkehrsplaner ausnahmslos einen erheblichen Eingriff in die Allee vor.

So kompliziert und schwer durchschaubar die Verkehrsplanungen im einzelnen auch sein mögen - die Behauptung der Verkehrstechniker, es gebe keine Lösung für die Vollendung des Stadtbahnnetzes, mit der die Allee hätte geschont werden können, hätte überprüft werden müssen. Eine solche Überprüfung fand nicht statt. Die Politiker nahmen die Zwangssituation als gegeben hin. Diese Zwangssituation bestand in Wahrheit nicht. Auch war die in der Abwägung angenommene Fragestellung, ob dem Verkehr oder dem Landschaftsschutz der Vorrang gegeben werden sollte, von vorneherein verfehlt. Es handelt sich hier um eine eindeutige Scheinalternative; denn die Verkehrsprobleme hätten sich auch unter Berücksichtigung des Landschaftsschutzes lösen lassen, und zwar besser, als sie nun gelöst sind.

Die Überlagerung eines schwer zu lösenden Straßenknotens mit einem Verzweigungshaltepunkt der Stadtbahn ist nicht zwingend, im Gegenteil, sie hätte allein aus der Sicht der Verkehrsplanung unbedingt vermieden werden müssen, auch ohne Einbeziehung der Gesichtspunkte des Landschaftsschutzes. Tatsächlich weist der Knotenpunkt in der jetzt zur Ausführung an-

stehenden Form rein verkehrsplanerisch gesehen schwere Mängel auf. Die Überfrachtung des Verkehrsknotens Ophoff geht eindeutig zu Lasten des Fußgängers, der gegenüber der heutigen Situation eine Verschlechterung hinnehmen muß. Die Planung Ophoff steht damit im Widerspruch zu dem vom Rat beschlossenen Entwicklungsprogramm Dortmund, wonach bei Baumaßnahmen "die Belange der Fußgänger stärker berücksichtigt" werden sollen (Entwicklungsprogramm Dortmund 1990 S. 61).

Der Fußgänger erhält keine eigene Ebene, weder eine oberirdische noch eine unterirdische. Er muß wie bisher seine Ziele über eine ampelgesteuerte Kreuzung erreichen. Das gilt auch für den Benutzer der Stadtbahn. Die Verschlechterung gegenüber der gegenwärtigen Situation ist darin zu sehen, daß der Benutzer der Stadtbahn von einer Verkehrsinsel aus über eine Rolltreppe 15 Meter hinabfahren muß, um den Bahnsteig zu erreichen. Die bekannte Problematik der vom übrigen Straßenraum abgetrennten U-Bahnhöfe wird hier potenziert. Die doppelte Isolierung, in der sich insbesondere die auf dem Bahnsteig Wartenden befinden werden, ist psychologisch überaus bedenklich.

Die Tatsache, daß Ophoff im Unterschied zu allen anderen Kreuzungen der B 1 ein Einkaufszentrum mit Geschäften, Post, Bank, Sparkasse an allen vier Ecken der Kreuzung ist, wurde bei der Planung nicht berücksichtigt. Das Straßenbild, das nach dem Stadtentwicklungsprogramm Dortmund 1990 verbessert werden sollte, wird bei Ophoff vor allem für den Fußgänger eindeutig verschlechtert. Der Forderung des Stadtentwicklungsprogramms, die einzelnen Maßnahmen im Bereich des Verkehrsausbaus - der dienenden Funktion des Verkehrs entsprechend - dem Maßstab der Stadtstruktur anzupassen, wird nicht entsprochen.

Die Überlagerung von Straßenknoten und Stadtbahnverzweigungshaltepunkt hat weiterhin den gravierenden Nachteil, daß eine Teillösung für den Straßenausbau vorgezogen wer-

den muß, bevor eine Gesamtkonzeption für die B 1 - Planung abgeklärt ist. Gegenwärtig sind 3 Alternativen für die B 1 in Diskussion, nämlich:

1. Herausnahme des Fernverkehrs aus der B 1 und Verlagerung auf den Autobahnring.
2. Belassen des Fernverkehrs (= Durchgangsverkehr) in der B 1 - Trasse, jedoch Führung in Tunnellage.
3. Autobahnähnlicher Ausbau in der Ebene 0, mit lediglich niveaufreier Ausgestaltung der Hauptkreuzungen.

Für die Lösung 1 wäre der Knoten in der jetzt zur Ausführung anstehenden Form überdimensioniert. Die jetzt bei Ophoff auftretenden Staus würden dann auf den nächsten Knoten (Semerteichstraße) verlagert. Für die Tunnellösung (Lösung 2) müßte der Ophoff-Knoten umgeplant werden. Ein Auftauchen hinter Ophoff und bald danach wieder Abtauchen in den Tunnel, hätte stadtgestalterisch nicht zu vertretende negative Auswirkungen. Die dann entstehende Achterbahn würde deutlich erkennen lassen, daß hier unkoordinierte Einzelmaßnahmen ausgeführt wurden. Allein für die dritte Lösung (autobahnähnlicher Ausbau in der Ebene) wäre der jetzt geplante Ophoff-Knoten sinnvoll. Diese Lösung wird jedoch eindeutig von der Bevölkerung abgelehnt, weil auf die Erschließungsfunktion des Westfalendamms nicht verzichtet werden kann. Sollte die Stadt keine andere Lösung sehen, dann müßte sie der von der Veränderung der Erschließungssituation betroffenen Bevölkerung in einem ordentlichen Verfahren Gelegenheit zum Widerspruch geben.

In der Bevölkerung wächst die Befürchtung, daß die Verkehrsplaner die negativen Aspekte der Überlagerung von Straßenknoten und Stadtbahnhaltepunkt bewußt in Kauf genommen haben, weil gegen die Vollendung des Stadtbahnbaus kein nennenswerter politischer Widerstand zu erwarten war. Die

günstige Stimmung zur Vollendung des Stadtbahnbaus sollte genutzt werden, um einen Zwangspunkt für die weitere Straßenplanung zu schaffen. Die Verwaltung war bislang nicht in der Lage, solchen Befürchtungen glaubhaft entgegenzutreten.

Die Lösung ist in einer Entflechtung von Individualverkehr und Stadtbahn zu sehen. Das ist auch heute noch möglich. Die Entflechtung würde verkehrsplanerisch zu einem günstigeren Ergebnis führen und darüber hinaus dem Erhalt der Allee im weiteren Verlauf dienen.

Die Stadtbahn sollte, ohne den Knoten Ophoff zu tangieren, auf direktem Wege von ihrem jetzigen Tunnelendpunkt Hainallee nach Hörde geführt werden. Eine Abzweigung der Stadtbahnzulaufstrecke nach Aplerbeck könnte südlich der B 1 und östlich der Märkischen Straße erfolgen. Mit einer Weiterführung der Aplerbecker-Linie über Rathenaustraße, Steinkühler Weg, Schüren würden dichter besiedelte Einzugsbereiche erschlossen als heute. Im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Haltepunkte würden nicht die Schwierigkeiten auftreten, die bei der gegenwärtigen Linienführung unvermeidbar sind. Als Zwischenlösung wäre jedoch eine Abzweigung bei Hainallee denkbar mit einer aufsteigenden Rampe westlich des Ophoff-Knotens und Weiterführung auf den vorhandenen Gleisen. Auch damit würde sich ein zusätzlicher Eingriff in die Allee erübrigen.

Die Straßenplanung kann dann in Ruhe zu Ende diskutiert werden, unter Berücksichtigung der gegenwärtig völlig offenen Entwicklung im Bereich des Individualverkehrs. Die Straßenplanung wäre frei von dem Zeitdruck, der aus dem Wunsch resultiert, die Stadtbahn möglichst frühzeitig fertigzustellen. Würde dagegen an der gegenwärtigen Planung festgehalten und die Ausführung vorangetrieben, ohne daß

ein ausgereiftes Straßenkonzept vorliegt, so bestünde die Gefahr, daß ein aufwendiger Umbau des Ophoff-Knotens später notwendig wird. Die Umgestaltung soeben fertiggestellter Straßenteilstücke und -knoten, wie sie gegenwärtig beispielsweise für das Autobahnkreuz Dortmund-Witten offen diskutiert wird, sollte allein aus Gründen der sparsamen Verwendung öffentlicher Mittel nicht zur Regel werden. Eine rechtzeitige Umplanung ist in jedem Fall weniger aufwendig. Sollte sich jedoch später herausstellen, daß ein Umbau des Ophoff-Knotens technisch nicht mehr möglich ist, so müßte der Bruch im Hinblick auf das Gesamtkonzept auf Dauer hingenommen werden. Die Opferung der Allee wäre dann in jedem Fall ein überflüssiges Opfer. Die Nachteile, die in der Verzögerung des Fertigstellungstermins der Stadtbahn zu sehen sind, erscheinen vertretbar angesichts der für die Dauer gewonnenen Vorteile. Es ist dabei auch zu berücksichtigen, daß die Verbesserung in der Nahverkehrsbedienung durch die Umstellung auf U-Bahn-Betrieb nicht so erheblich sein werden, wie sie von den Verkehrsplanern gerne herausgestellt werden. Die Straßenbahnanbindung von Hörde und Aplerbeck ist gegenwärtig als gut zu bezeichnen. Ein besonderer Termindruck kann hier nicht angenommen werden.

Dr.-Ing. Gerhard Böhl
Prof. Dipl.-Ing. Helmut Fritzsche
Dipl. Ing. Norbert Wörner

KURZE ANSPRACHE

VON PROF.DR. REINHOLD E. LOB, PRO GRÜN DORTMUND

ANLÄSSLICH DER BÜRGERANHÖRUNG

AM 7.8.1980 IM RATHAUS DER STADT DORTMUND

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Samtlebe !

Werte Vertreter des Rates und der Verwaltung der Stadt,
liebe Mitbürger der verschiedenen Bürgergruppen !

Unmittelbar nach meiner Rückkehr aus dem Urlaub erhielt ich aus einer Dortmunder Zeitungsredaktion einen Anruf und erfuhr, daß die ersten Bäume im Zuge des Ausbaues der Ophoff-Kreuzung am Wochenende gefällt worden waren. Ich wurde gefragt : Wob bleibt Ihr von PRO GRÜN, hier in der Redaktion rufen ständig Bürger an und fragen nach Protesten. Die Bürger sprechen von einer Nacht- und Nebel-Aktion und sind entsetzt ! Meine Reaktion war: Es handelt sich um eine völlig legale Maßnahme, nach abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren, wir wußten daß die Bäume fallen würden.

Doch dann begann sich etwas abzuspielen, was wir in Dortmund noch nicht erlebt hatten: In der PRO GRÜN Zentrale in Bochum-Wattenscheid kamen Anrufe von Paderborn bis Duisburg, Fernseh- und Rundfunkredakteure riefen bei mir an. Ab Dienstag meldeten sich ganze Bürogruppen und forderten uns auf zu Aktionen, z.B. die Belegschaft des Fernmeldeamtes 2. Ärzte fragten, wie sie helfen könnten. Ältere Mitbürger waren geradezu kopflos vor Zorn, Jugendgruppen hatten sich spontan getroffen und wollten etwas unternehmen. Bis Donnerstag waren sicherlich ohne Übertreibung an die 100 Anrufe bei uns eingetroffen, unsere Familie am Rande der Belastungsfähigkeit. Die Anrufe kamen bis nach 22.00 Uhr. Wir konnten keinen mehr abspeisen mit dem Hinweis, es sei alles legal und wir hätten davon gewußt, wie jeder Bürger, der regelmäßig die Presse verfolgt. Man wurde zum Teil sogar böse und sagte, wenn Ihr alles gewußt habt, warum habt Ihr dann nichts dagegen unternommen ? Unsere Hinweise auf die Bürgerinitiative zur Rettung der B 1 unter der Leitung von Dr. Böddinghaus und die Bemühungen zur

Unterschutzstellung der B 1-Allee im Landschaftsbeirat vermochten die Mitbürger nicht zu beruhigen. Es mag daran liegen, daß wir von PRO GRÜN durch unsere Mitarbeit in den Gremien schon zu etabliert geworden sind, es kann auch sein, daß die Einsicht in die Schwierigkeit von Planungsabläufen uns den Schwung genommen, wie dem auch sei, es trat der kuriose Fall ein, daß die Bürger Ihre Bürgerinitiative flottmachten. Wir haben uns dann an die Spitze des organisierten Protestes gestellt, um dieses Feld nicht Gruppen zu überlassen, die aus dem Fall der Allee-Bäume nur ihr politisches Süppchen kochen wollen. Wir haben es getan, weil wir mit unserem insgesamt wohl recht guten Rückhalt bei der Bürgerschaft deutlich machen wollen : Hier sind keine Schreihälse, keine isolierten Grüppchen, keine Allesverneiner - hier sind viele seriöse Bürger dieser Stadt, die den Erhalt der Allee wollen. Wir haben diesen Protest mitgetragen in der Hoffnung, daß nunmehr endlich den politischen Kräften dieser Stadt klargemacht werden kann, daß es auch in Dortmund ein breites Umweltbewußtsein gibt, an dem nicht mehr vorbeigehandelt werden kann.

Am vergangenen Samstag sind mit uns nahezu 2000 Bürger (die Polizei sprach von 1.500) von der B 1 in die Innenstadt marschiert. Wer das miterlebt hat, wird zugeben, daß dies eine große Mehrheit nichtorganisierter Bürger gewesen ist, die wirklich empört waren. Es war wohl die größte Umweltschutzdemonstration, die Dortmund je erlebt hat. Wir haben inzwischen knapp über 6.000 Unterschriften, es werden im Verlaufe dieser Woche wohl an die 10.000 werden - viele Listen sind noch unterwegs. Dies ist dokumentierter Wille zur Erhaltung der Allee - daran kann man nicht mehr vorbeigehen. Wenn wir heute eine Abstimmung in dieser Stadt für oder gegen den Erhalt der Bäume abhalten würden, so bin ich sicher, daß eine wirklich große Mehrheit für den Schutz der Allee eintreten würde. Das wird wohl niemand von Ihnen hier bestreiten. Weil dies so ist, müssen Sie ein Faktum zur Kenntnis nehmen: Was immer Sie hier weiterhin planen, welche Argumente Sie auch immer vorbringen werden, die Bürger

dieser Stadt wollen keinen weiteren Kahlschlag an dieser Allee. Die ist die kommunalpolitische Vorgabe, nach der Sie Ihre weitere Arbeit ausrichten müssen. Es geht hier um den Primat des umweltpolitischen Willens der Bevölkerung vor der verkehrstechnischen Perfektion. Sie werden daran bei jedem weiteren Wahlkampf erinnert werden. Sie werden bemerken, daß ich hier nicht hetzen will und nicht polemisch bin und ich bitte Sie, unsere heutige Zusammenkunft nicht als Beruhigungspille zu interpretieren, um nachher so weiterzumachen wie bisher. Dies wäre ein großer Fehler Ihrerseits. Noch versuchen wir alle, mässigend zu wirken, aber es gibt bereits Gruppen, die weitergehen wollen, das Wort "Brockdorf" ist bereits gefallen. Doch wir Dortmunder sollten uns das Heft nicht aus der Hand nehmen lassen, wir alle müssen angesichts des Bürgerwillens umdenken - angefangen in den politischen Vorgaben für die Planung der nächsten Kreuzungspunkte auf der B 1.

Und nun zur Sache selbst. Ich bitte Sie, Herr Oberbürgermeister Samtlebe, gleich Herrn Dr. Böddinghaus als Fachmann zu Wort kommen zu lassen.

Das Problem B 1 in Dortmund ist ja nicht neu. Viele hochqualifizierte Fachleute werden sich Ihre Gedanken gemacht haben, auch unsere Politiker haben es sich sicherlich in der Vergangenheit nicht leicht gemacht - ich denke etwa an die Hochstraßendiskussion. Schlimmes ist damals verhindert worden. Man sollte auch heute keinen verketzern - wir lernen täglich neu im Umweltschutzbereich. Ich möchte aber doch als verkehrspolitischer Laie einige Fragen hier aufwerfen, die heute nicht beantwortet werden sollen - wir sollten uns nicht in Planungsdetails verlieren:

Wie ich erfahren habe, ist die B1 in Dortmund mit unter 20 % reinem Durchgangsverkehr belastet. Gibt es eigentlich eine genaue Analyse des zeitlichen Ablaufes und räumlichen Schwerpunktes von Durchgangs-Ziel- und Quellverkehr? Ist man sich wirklich sicher, mit den geplanten Ausbaumaßnahmen das gewünschte Ziel zu erreichen ?

Ich frage also nach den exakten Grundlagenuntersuchungen. Ist die 3 Km-Tunnellösung wirklich je ernsthaft diskutiert worden? Kann man nicht auch in Dortmund Anschlußkreuze

bauen, die mit kurzen Rampen auskommen (und dafür mehr Steigung bzw. Gefälle in Kauf nehmen, wie dies etwa Beispiele in Essen und Bochum belegen)?

Sind nicht bei solchermaßen sparsam ausgeführten Kreuzungsbauwerken dazwischen große Teile der Allee geschlossen zu erhalten? Kann man nicht endlich die zahlreichen Lücken, besonders im westlichen Teil der Allee großzügig wieder schließen?

Unter dem Gesichtspunkt dieses massiven Bürgerwillens ist es nicht zu spät, alles noch einmal aufzurollen und zu überdenken. Lieber Verzögerungen und einige Millionen in den Sand gesetzt als für immer eine einzigartig stadtbildprägende Allee in ein 08/15-Schnellstraßenbetonkleid umzuwandeln. Die durch den Krieg schwer geschundene und ihrer historischen Elemente weitgehend beraubte Stadt Dortmund darf nicht leichtfertig auf eine ihrer wenigen großen Charakteristika verzichten.

Wenn Sie als Politiker den Schutz der Allee wirklich wollen, wird es durch die Techniker möglich sein, auch einen Weg zu finden. Die freundliche Einladung des Herrn Oberbürgermeisters an uns scheint mir ein gutes Zeichen für die Fähigkeit zum Um- und Neudenken, für die Fähigkeit dieses parlamentarischen Systems zu sein, auch zwischen den Wahlzeiten beweglich zu bleiben und den Bürgerwillen nicht zu überhören. Gemeinsam umzudenken und sich dem deutlichen Bürgerwillen zu stellen ist keine Feigheit und kein Umfallen der Fraktionen dieses Rates.

KURZE ANSPRACHE VON PROF.DR.H.F.GORKI
VORSITZENDER DES LANDSCHAFTSBEIRATES BEI DER STADT DORTMUND
ANLÄSSLICH DER BÜRGERANHÖRUNG AM 7.8.1980 im RATHAUS

Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren, lassen Sie mich zunächst mit etwas ganz Persönlichem beginnen, ähnlich wie Herr Lob. Mit dem Protest gegen die Abholzungsaktion auf der B 1 westlich der Ophoffkreuzung wurde ich in der Nacht vom 2. zum 3. August bei meiner Rückkehr aus dem Urlaub unversehens konfrontiert. Der Taxifahrer vom Hauptbahnhof sah auf meinem Koffer den Aufkleber "Wir Dortmunder schützen unsere Bäume" und reagierte prompt: "Die sind ab". Von dem erbosten Mann erhielt ich eine erste Darstellung des Geschehenen. Überraschend daran war für mich nicht der Beginn der Baumbeseitigung, das war für die Ferienzeit ja wohl zu erwarten gewesen, sondern die Empörung eines schlichten Bürgers, die sich in drastischen Formulierungen Luft machte. Wieder daheim machte ich mich über die Zeitungen der letzten 8 Tage her und war stark beeindruckt von der Welle einmütigen Protestes, die in Berichten und Leserbriefen sichtbar wurde. Die Frage drängte sich mir auf, kann diese einhellige Ablehnung der begonnenen Baumaßnahme denn ganz ohne Ergebnis bleiben. Ich fand auch Ihre Einladung, Herr Oberbürgermeister, zum Gespräch für heute nachmittag. Das Gesprächsthema "Weiteres Vorgehen auf der B 1" ließ mich ein wenig Hoffnung schöpfen. Denn bei einer so kurzfristig angesetzten Erörterung konnten mit weiterem Vorgehen kaum irgendwelche in fernerer Zukunft liegenden Maßnahmen gemeint sein, sondern sinnvoller Weise vorrangig das weitere Vorgehen von jetzt an. Also von einem Zeitpunkt an, zu dem östlich der Ophoffkreuzung noch kein Baum gefällt worden ist. Nun habe ich gestern die Presseerklärung gelesen, in der Sie sich zum Ratsbeschluß Kreuzung Ophoff bekennen. Ich bin dennoch heute hier erschienen unter der Voraussetzung, daß auch, und zwar zunächst, über die Kreuzung Ophoff diskutiert wird. Ich bin Ihnen dankbar, daß das geschehen kann. Demgemäß gebe ich als Vorsitzender des Beirats bei der Unteren Landschaftsbehörde Dortmund folgende Erklärung zur gegenwärtigen Situation ab. Ich füge hinzu, das tue ich zunächst im Alleingang, denn infolge der kurzen Frist, mit der das heutige Gespräch angesetzt worden ist, konnte ich diese Erklärung nicht mit meinen Beiratskollegen abstimmen. Aber die Erklärung wird dem Beirat vor seiner nächsten Sitzung zugestellt werden, so daß er in seiner nächsten Sitzung am 21. dieses Monats darüber befinden kann. In seiner Sitzung am 11. Juni 1980 hat der Beirat erklärt, die Allee auf der B 1 in Dortmund könne in ihrer stadtlandschaftsprägenden Bedeutung gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Ihre Erhaltung, in vollem Umfang, sei dringendes Gebot. In einer knappen Charakterisierung des Wertes dieser Allee wurde dabei auf ihren Rang als gestalthaftes Element im Gefüge der Stadt abgehoben. Ich erinnere daran, daß im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans in der Dortmunder Stadtverwaltung ein Arbeitskreis Stadtgestaltung gebildet worden ist, und es verdient festgehalten zu werden, daß der Beirat mit seiner Beurteilung der B 1-Allee sich von stadtplanerisch durchaus zeitgerechten Kriterien hat leiten lassen. Der Beirat, voran sein Vorsitzender, war allerdings in der Sitzung am 11. Juni inkonsequent und zwar insofern, als er lediglich forderte, künftig gegenüber rein verkehrstechnischen Lösungen Alternativen zu entwickeln, in denen die geschützte Allee ein maßgeblicher Faktor ist. Jedoch in Bezug auf das Baulos 9 die geplante Vernichtung etwa eines 1 km langen Alleeabschnittes, wenn auch mißmutig, zur Kenntnis nahm. Diese Haltung mangelnder Aktivität, derer ich mich jetzt angesichts des engagierten Protestes so vieler Bürger schäme, liegt einerseits daran, daß bislang zwischen Verwaltung und Beirat ein außerordentlich vertrauensvolles Verhältnis, eine Zusammenarbeit, bestand, und daß wir nie den Eindruck hatten, von der Verwaltung

übergangen oder zur Seite gestellt zu werden. Zum Teil aber ist diese mangelnde Aktivität in jener Sitzung auch dadurch zu erklären, daß dem Beirat die Planung für die Ophoffkreuzung erst an diesem 11. Juni 1980 als Ergebnis eines einwandfrei zustandegekommenen und definitiv abgeschlossenen Verfahrens vorgestellt wurde, an dem nichts mehr zu ändern sei. Ob die Planung wirklich völlig einwandfrei durchgeführt worden ist, daß muß indessen angezweifelt werden. Zwar ist es nicht meine Sache zu entscheiden, ob es einwandfrei war, daß die sehr moderate Stellungnahme der Unteren Landschaftsbehörde keinen Eingang ins Verfahren fand, auf Amtsleitererebene abgewiesen wurde. Aber in meine Zuständigkeit fällt die Feststellung, daß es zweifellos nicht einwandfrei war, den Beirat überhaupt nicht mit der Angelegenheit zu befassen, sondern ihn erst 1 1/2 Monate vor Beginn der Bauarbeiten über ein *fait accompli* zu informieren. Es besteht kein Zweifel daran, daß der Beirat, wäre er beizeiten eingeschaltet worden, dringend gefordert hätte, zur Lösung der Verkehrsprobleme eine Planungsalternative auszuarbeiten, bei der von mit dem vorgelegten Plan, mit dessen Verwirklichung jetzt begonnen worden ist, zu vergleichen. Ob einer solchen Forderung von seiten der Stadtverwaltung entsprochen worden wäre, das ist selbstverständlich völlig offen. Aber es muß folgendes herausgestellt werden: Bereits der Forderung nach Alternativplanungen von unserer Seite ist dadurch vorgebeugt worden, daß der Beirat einfach übergegangen wurde, obgleich es sich bei der längsten Allee des Reviers ohne Frage um ein Objekt handelt, bei dessen Tangierung er hätte eingeschaltet werden sollen. Es ist, gelinde ausgedrückt, befremdend, daß neben den verschiedenen Möglichkeiten, die allesamt Eingriffe in die Substanz der Allee vorsahen, meines Wissens keine Alternative mit der vorrangigen Vorgabe "Schutz der Allee" entwickelt worden ist. Offensichtlich, ich komme nicht umhin, das festzustellen, war die Erhaltung der Allee bislang für die Verwaltung kein sonderlich vordringlicher Gesichtspunkt. Und das dem so ist, darauf weist schon das Fehlen der 279 Bäume auf dem knapp 5 km langen Abschnitt zwischen Nußbaumweg und Lindemannstraße hin. Angesichts der unbestreitbaren Tatsache, daß die Allee in ihrem geschlossenen Verlauf Denkmalswert und ein unersetzliches Glied im Gefüge der Großstadt Dortmund ist, geht es am Wesen der Sache vorbei, wenn erklärt wird, nach Abschluß der Arbeiten am Baulos 9 werde ein bestmöglich begrünter Straßenabschnitt die Lücken in der Allee schließen. Eine Straße mit Begleitgrün ersetzt keine Allee. Deren Zusammenhang ist auch bei parkähnlicher Gestaltung des Straßengrüns nicht vorzutäuschen, geschweige denn wiederherzustellen. Die aufgerissene Lücke bleibt und entwertet die Allee insgesamt. Die außerordentliche Verunstaltung des Stadtbildes, die jetzt zwischen Hainallee und Märkischer Straße ganz offensichtlich ist, muß daher Anlaß zu raschem Umdenken sein. Noch ist es nicht zu spät, mit der Baumvernichtung einzuhalten und zu diesem Zweck neu zu planen, sich besserer Einsicht nicht zu verschließen. Demgemäß auch das bereits begonnene Vorhaben aufzugeben, einen anderen Weg einzuschlagen, darauf kommt es jetzt an und zwar bereits im Fall der Ophoffkreuzung, nicht erst für irgendwelche späteren Maßnahmen. Ich danke Ihnen.

DER LANDSCHAFTSBEIRAT DES REGIERUNGSPRÄSIDENTEN ARNSBERG
FASSTE AUF SEINER SITZUNG AM 7.8.1980 IN DORTMUND-DERNE
FOLGENDEN BESCHLUSS:

Der Beirat bei der höheren Landschaftsbehörde Arnsberg hat von der Erklärung des Beirats bei der unteren Landschaftsbehörde Dortmund vom 11. Juni 1980 zur B 1-Allee in Dortmund Kenntnis genommen.

Der Beirat der höheren Landschaftsbehörde Arnsberg schließt sich der in o.a. Erklärung dargestellten Bewertung der Allee an der B 1 - Rheinland - Westfalendamm voll an. Die Allee hat den Rang eines Naturdenkmals und ist als solches unersetzlich. Diese Allee stellt zudem einen Grünzug dar, der in der Stadtlandschaft Dortmund ein gliederndes Element von großer Bedeutung ist.

Angesichts der bisher erkennbaren Konsequenzen, die sich aus dem derzeitigen Ausbau der Ophoff-Kreuzung für weitere Kreuzungen ergeben, erscheint die Planfeststellung für die Ophoff-Kreuzung überprüfungsbedürftig. Die Folgen dieses Ausbaues sind heute noch nicht in vollem Umfang überschaubar, weil eine Gesamtplanung für die B 1 aussteht.

Der Beirat fordert deshalb ein Überdenken des Vorhabens und stellt an die höhere Landschaftsbehörde Arnsberg den Antrag, zum Weitergang des Ausbauprozesses der B 1 die Vorlage einer Gesamtplanung zu fordern mit dem Ziel, die Baumallee zu erhalten.

Gesprächsergebnis

Als Ergebnis des am 07. 08. 1980 zwischen dem Oberbürgermeister, Vertretern der Ratsfraktionen, der Bezirksvertretung Innenstadt-Ost, der Anlieger, des Bundes Deutscher Architekten, der Naturschutzorganisationen, dem Oberstadtdirektor und Mitarbeitern der Verwaltung der Stadt Dortmund stattgefundenen Gespräches ist festzuhalten:

„Bei allen Planungen im Bereich der Bundesstraße 1 – Straßenbau und öffentlicher Nahverkehr außerhalb des Bauloses 9 – hat der Erhalt der Allee Vorrang. Noch in diesem Jahr wird damit begonnen, zwischen Wittekindstraße und Nußbaumweg die Baumlücken mit Bäumen, die einen Stammumfang von ca. 50 cm haben, aufzufüllen. Diese Bäume sind in Baumschulen bereits abrufbereit. Damit soll der Baumbestand in den genannten Bereichen wieder ein geschlossenes Bild bekommen und seinen Alleecharakter erhalten.

Die Schwierigkeiten der Straßen- und Stadtbahnführung beim Baulos 9 (Kreuzung Ophoff) erlauben es nicht, das abgeschlossene Planfeststellungsverfahren anzutasten. Es wird jedoch ernsthaft überlegt – insofern ist der Begriff „Denkpause“ durchaus zutreffend – Lösungsmöglichkeiten zu finden, um am östlichen Ende des Bauloses 9, unter Umständen durch eine nicht volle Ausnutzung der Festsetzungen des Planfeststellungsverfahrens in diesem Bereich, eine größere Anzahl Bäume zu erhalten.

Zu diesem Zweck wird kurzfristig eine Zusammenkunft zwischen Vertretern der zuständigen Fachverwaltung, der Vertreter der Anlieger, des Bundes Deutscher Architekten als auch der am Gespräch beteiligten Vertreter der Naturschutzverbände stattfinden.

Die Ratsfraktionen und die zuständigen Ausschüsse des Rates werden das zu erwartende Besprechungsergebnis in ihre kommenden Beratungen einfließen lassen und ihrerseits die Zeit zu eigenen Überlegungen nutzen“.

ETWAS IST SCHON ERREICHT WORDEN:

DIE VORHANDENEN LÜCKEN IN DER ALLEE SOLLEN GESCHLOSSEN WERDEN. BEI ZUKÜNFTIGEN PLANUNGEN SOLL DER SCHUTZ DER ALLEE VORRANG HABEN. IST DIES NOCH MÖGLICH, WENN OPHOFF SO AUSGEBAUT WIRD, WIE GEPLANT ? WIR WERDEN DIE POLITIKER UND PLANER FESTNAGELN !

EINE "DENKPAUSE" MIT DEM ZIEL, ÖSTLICH VON OPHOFF DIE DINGE NOCH ZU ÄNDERN, IST ERREICHT WORDEN. WIR ERWARTEN EHRLICHES BEMÜHEN VON ALLEN BETEILIGTEN UND WERDEN SELBST DURCH ALTERNATIVE VORSCHLÄGE MITARBEITEN.

Gemeinnütziger Grünflächenverein „pro grün“ e.V.

Pro grün Dortmund

Geschäftsstelle
46 DO - Grevel
Hostedder Str. 137
Kont. Stsp. Do. 041 008 237

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Nachricht vom

Unser Zeichen

Datum

17.2.1981

PRO GRÜN- PRESSEERKLÄRUNG ZUM BEGINN DER AUFFÜLLUNG DER BAUMLÜCKEN IM ZUGE DER B 1 IN DORTMUND

Nach der ersten Baumfällaktion im Zuge des Ausbaues der Opphoffkreuzung an der B 1 in Dortmund formierte sich ein bisher in Dortmund nie gespürter Protest von zahlreichen Bürgergruppen. 18000 Bürger stellten sich mit Ihren Unterschriften hinter die Protestaktionen. Doch es war zu spät: Auch eine zweite Baumfällaktion östlich der Kreuzung war nicht mehr zu verhindern. War also alles umsonst? Wir meinen "Nein". Durch die Auseinandersetzungen ist in der gesamten Stadt ein breites Bewußtsein für den Wert dieser und anderer Alleen entstanden.

Wenn wir hier heute den ersten Baum als Beginn des Wiederauffüllens der zahlreichen Lücken in der B 1-Allee pflanzen, so ist dies ein sichtbarer Erfolg der Bürgerbemühungen: Während des Rats-Hearings am 7.8.1980 sagte Oberbürgermeister Samtlebe, unterstützt von den Fraktionsvorsitzenden, den anwesenden Bürgergruppen die Wiederpflanzungen zu. Er hat zu diesem Wort, wenn auch mit Verzögerungen, gestanden. Die Gelder sind bereitgestellt worden. Dafür ist Herrn Samtlebe persönlich, aber auch dem Rat und dem Land NRW zu danken. Aber auch eine zweite Forderung der Bürgergruppen, speziell des BDA, ist der Verwirklichung nahe: Die Anschüttung eines Dammes westlich der Kreuzung mit einer zukünftigen Baumreihe. Mit diesen Dingen wurde zwar nicht das Kernziel einer Umplanung erreicht, jedoch wichtige Randbedingungen wurden verbessert.



Vorstand:
Hermann Schweiha, Ulrich Koch,
Horst Ley, Erwin Sedlacek

Spendenkonto des Landschaftsverbandes bei
der Westdeutschen Landesbank – Girozentrale
Münster Nr. 60 129 mit dem Vermerk „pro grün“.
Spende ist steuerlich absetzbar.

Bankkonten:
Commerzbank Wattenscheid 5 902 002
Deutsche Bank Wattenscheid 297/4004
Postcheckkonto Essen 6020/430

Gemeinnütziger Grünflächenverein „pro grün“ e. V.

Pro grün Dortmund

Geschäftsstelle
46 DO - Grevel
Hostedder Str. 137
Kont. Stap. Do. 041 008 237

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Nachricht vom

Unser Zeichen

Datum

SEITE 2 zur PRO GRÜN-PRESSEERKLÄRUNG VOM 17.2.1981

Auch dies Erfolge des Bürgerengagements.

Bei dieser Gelegenheit möchte PRO GRÜN Dortmund in aller Form dem BDA Dortmund und an seiner Spitze Herrn Architekten Wörner auch im Namen aller engagierten Dortmunder Bürger danken für seinen vorbildlichen Einsatz für das Allgemeinwohl dieser Stadt. Hier hat eine Gruppe mit ihren speziellen Fähigkeiten ohne Rücksicht auf entstehende Kosten konkrete Arbeit geleistet und nicht nur große Worte gemacht. Dies sollte ein Vorbild sein für andere Berufsgruppen und Verbände in dieser Stadt, notfalls Stellung zu beziehen und konkrete Mitarbeit zu leisten.

Für die PRO GRÜN - Gruppe Dortmund


Prof. Dr. Reinhold E. Lob



Vorstand:
Hermann Schweihs, Ulrich Koch,
Horst Ley, Erwin Sedlacek

Spendenkonto des Landschaftsverbandes bei
der Westdeutschen Landesbank - Girozentrale
Münster Nr. 60 129 mit dem Vermerk „pro grün“.
Spende ist steuerlich absetzbar.

Bankkonten:
Commerzbank Wattencheid 5 902 002
Deutsche Bank Wattencheid 297/4004
Postcheckkonto Essen 6020/430