

Dialog „Barrierefreier Umbau U47 Haltestellen“

Abschlussbericht von IKU_Die Dialoggestalter



Dortmund, 15. Oktober 2018

Inhalt

Hintergrund und Ausgangslage	3
Ziele des Dialogs (I) - Stadt Dortmund und IKU vor Dialogstart.....	4
Ziele des Dialogs (II) - Wie vom Koordinierungskreis vorbereitet und im Dialogforum vereinbart	5
Dialogkonzept und Beteiligte	6
Zeitplan.....	9
Ergebnisse und Produkte des Dialogprozesses	10
Anhänge.....	14

Hintergrund und Ausgangslage

Die Stadt Dortmund plant den barrierefreien Umbau der zur Stadtbahn-Linie U47 gehörenden Haltestellen

- Kohlgartenstraße
- Voßkuhle
- Lübkestraße
- Max-Eyth-Straße und
- Stadtkrone Ost

Im Zuge der Maßnahme sollen die Haltestellen stadtbahngerecht ausgebaut und mit Witterungsschutz, Informationseinrichtungen, Sitzgelegenheiten etc. versehen werden. Das Investitionsvolumen beläuft sich zurzeit auf etwa



U47-Haltestelle Stadtkrone Ost 1

32,2 Millionen Euro für die Planung und Umsetzung der bisherigen städtischen Vorzugsvariante. Die Maßnahme geht auf das Stadtbahnentwicklungskonzept aus dem Jahr 2008 zurück und sollte ursprünglich im Zuge der Oberflächenanpassungen nach einem B1/A40-Tunnelbau erfolgen. Da sich die Tunnelplanungen auf unbestimmte Zeit verzögert haben – so ist der B1-Tunnel im aktuellen Bundesverkehrswegeplan bis 2030 nicht im „vordringlichen Bedarf“, sondern nur noch unter „Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf“ aufgeführt –, hat der Rat der Stadt Dortmund die Verwaltung Mitte 2012 beauftragt, ein Gesamtkonzept für den Umbau der fünf Haltestellen zu erarbeiten.

Enger Zeitrahmen durch ...
1. Gesetzesnovelle und ...

Darüber hinaus definiert die zum Jahresbeginn 2013 in Kraft getretene Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr als bundespolitisches Ziel. Die Umsetzung in die konzeptionelle Nahverkehrsplanung soll bis Ende 2021 vollzogen sein.

2. Modernisierung des Fahrzeugparks

Bereits ab 2018 beginnen die DSW21 mit der Modernisierung ihres Fahrzeugparks. Diese Maßnahme wird sich zwar bis Mitte der 2020-er Jahre erstrecken. Voraussichtlich werden aber schon früher ggf. nicht mehr ausreichend Altfahrzeuge zur Verfügung stehen, mit denen die heute an den Haltestellen bestehenden Höhenunterschiede beim Ein- und Ausstieg ausgeglichen werden können. Für diesen Fall wären dann Lösungen zu entwickeln, die eine ÖPNV-Anbindung weiterhin gewährleisten.

Planungsschritte
der Stadt

Die Stadt Dortmund hatte zu jeder der fünf Haltestellen verschiedene Varianten hinsichtlich Lage, Anordnung der Bahnsteige und Zuwegungen erarbeitet, vergleichend untersucht und einer Bewertung unterzogen. Auch für die Streckenführung hat die Stadt verschiedene Varianten unter die Lupe genommen. Sowohl für die Konzeption der Anzahl und Anordnung der Haltestellen als auch für die tatsächlichen Haltestellenlösungen und die Streckenführung lag ein umfangreicher Kriterienkatalog zugrunde.

Die als geschützter Landschaftsbestandteil besonders zu beachtende Baumallee im Mittelstreifen der B1 hat ein Sachverständigenbüro gutachterlich untersucht und bewertet.

Ebenfalls hat die Stadt Dortmund im Zeitraum Juni 2015 bis Januar 2016 ein externes Büro mit der gutachterlichen Untersuchung möglicher Beeinträchtigungen des motorisierten Individualverkehrs durch zusätzliche niveaugleiche Querungen der B1 beauftragt. Dazu wurde eine verkehrstechnische Simulation vorgenommen.

Schließlich hat das Tiefbauamt aufgrund der Bewertungskriterien für jede der fünf Haltestellen und für die Streckenführung eine Vorzugsvariante herausgearbeitet.

Ende September 2016 hat der Rat der Stadt Dortmund das gemeinsam mit DSW21 erarbeitete Haltestellenkonzept mit Vorzugsvarianten für die fünf Haltestellen und die Streckenführung verabschiedet.

Weitere Vorschläge
durch BIs

Anfang 2017 legte die „Lärm- und Abgas-Schutzgemeinschaft B1-Initiative Dortmund e.V.“ (im Folgenden „Bürgerinitiative“ genannt) ein Alternativkonzept vor, das – im Gegensatz zu den städtischen Planungen – auch Eingriffe in den Straßenraum der B1 sowie die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken vorsieht. Auch von der Initiative „B1 Dortmund-plus“ (im Folgenden „Fachinitiative“ genannt) liegt inzwischen eine alternative Planung vor. Gemeinsam regten die Initiativen zudem an, ein extern moderiertes Dialogverfahren durchzuführen.

Politischer Be-
schluss zum Dialog-
verfahren

Am 13. Juli 2017 beschloss der Rat, die von den beiden Initiativen vorgelegten Varianten mit in die konzeptionellen Überlegungen aufzunehmen, richtlinienkonform ausarbeiten zu lassen und vergleichend zu bewerten. Ebenso stimmte der Rat einem Dialogverfahren zu.

Ziele des Dialogs (I) - Stadt Dortmund und IKU vor Dialogstart -

Aus Sicht der Stadt Dortmund als Auftraggeber sowie von IKU_Die Dialoggestalter als Auftragnehmer ergaben sich aus der o.g. Ausgangslage für den Dialogprozess folgende Ziele:

Transparenz
herstellen,
Vertrauen schaffen

1. Transparenz hinsichtlich des Dialogprozesses (Ziele, „Verhandlungsrahmen“, Beteiligte, Rollen) und der Planungsvarianten herzustellen und so eine nachvollziehbare Grundlage für die Festlegung der Vorzugsvarianten zu schaffen. Dazu war es erforderlich,

Kriterienkatalog weiterentwickeln

Erfolg hängt nicht vom Einvernehmen ab

Entscheidungs-Grundlage für die Politik erarbeiten

zu allen Varianten darzustellen, welche Rahmenbedingungen sie zu beachten haben (z.B. gesetzliche Vorschriften, planerische bzw. verkehrliche Erfordernisse) und welche Folgewirkungen sie auslösen. Ergebnis ist eine Darstellung der Vor- und Nachteile jeder einzelnen Variante.

2. Die Kriterien selbst zum Gegenstand des Dialogs zu machen, indem die Teilnehmenden die Matrix mit den von der Stadt angelegten Kriterien weiterentwickeln und -qualifizieren.
3. Die einvernehmliche Verständigung auf eine Vorzugsvariante ist wünschenswert und kann gelingen, ist aber für den Erfolg des Dialogprozesses nicht der entscheidende Faktor.

Ziel 1 ist gewissermaßen die „Pflicht“, Ziel 3 wäre die „Kür“.

4. Das Produkt des Dialogprozesses ist eine breit diskutierte Entscheidungsgrundlage der Rahmenbedingungen und Wirkungen, Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten für die anschließende Diskussion und Beschlussfassung in den politischen Gremien.

Ziele des Dialogs (II)

- wie vom Koordinierungskreis vorbereitet und im Dialogforum vereinbart -

1. Das Dialogverfahren zielt – auch aufgrund der zeitlichen Restriktionen – zunächst auf die bestmögliche Lösung für den barrierefreien Umbau der fünf Haltestellen ab.
2. Die überarbeitete Planung, die der Politik zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt wird, verbaut keine späteren, ganzheitlicheren Überlegungen für den stadtverträglichen Umbau der B1 zwischen Kohlgartenstraße und Stadtkrone-Ost.
3. Die Dialogpartner können Verfahrensempfehlungen aussprechen, WIE Themen bearbeitet werden können, die nicht originär mit dem barrierefreien Umbau zu tun haben.

Teilziele

- Transparenz über Planungsvarianten und Erarbeitungsprozess herstellen
- Nachvollziehbare Grundlage für die Festlegung einer Vorzugsvariante schaffen
- Vorschläge bündeln, Vor- und Nachteile der Planungsvarianten vergleichen, um damit eine Entscheidungsgrundlage für die politischen Gremien zu schaffen.
- Ergebnis ist ein Vergleich qualifizierter Varianten (im optimalen Fall eine im Dialog erarbeitete Empfehlung für eine Vorzugsvariante), der Ende 2018 vorliegt.

Einordnung aus Sicht der Moderation:

Erfolgreicher
Dialogprozess – viele
Ergebnisse

Eine gemeinsam erarbeitete Empfehlung für eine Vorzugsvariante hat der Dialog letztlich nicht erarbeitet. Dazu lagen die Schwerpunkte und Prioritäten letztlich zu weit auseinander. Dennoch ist der Dialog als Erfolg zu bewerten; die Dialogbeteiligten haben ihre gemeinsam gesetzten Ziele erreicht.

Die intensive Auseinandersetzung mit der Thematik hat bei allen Beteiligten den Blick für eine Vielzahl von Aspekten geöffnet, die sie bis dahin nicht „auf dem Radar“ hatten.

Die Stadt Dortmund hat dadurch zahlreiche Hinweise erhalten und auch aufgenommen – u.a. zu der Frage, ob durch Aufständigung der Bahnsteige und Verpflanzung weitere Bäume gerettet werden können und eine grundsätzliche Neuordnung des Verkehrsknotens B1 / Voßkuhle / Semerteichstraße auch mit Blick auf die originäre Aufgabe des barrierefreien Haltestellen-Umbaus zu besseren Lösungen führen kann. Zu diesen Fragen wurden aus dem Dialog heraus drei Gutachten beauftragt. Je nachdem, zu welchen Ergebnissen die unabhängigen Experten kommen, wird im Nachhinein noch eine Planung möglich, die sinnvolle und gute Aspekte aus allen Varianten miteinander verbindet.

Fachinitiative bringt
vierte Variante ein,
um Gemeinsames zu
betonen

Apropos Varianten: Im Dialogprozess ist zu den drei Ausgangsvarianten eine weitere Alternative entstanden, die von der Fachinitiative entwickelt wurde und als vierte Variante in die politische Beratung und Beschlussfassung eingebracht wird.

Mit der Qualifizierung und vergleichbaren Aufbereitung dieser letztlich sogar vier Varianten; mit der Erarbeitung einer detaillierten Kriterienmatrix inkl. Variantenvergleich sowie den auf „Big Points“ fokussierten Variantensteckbriefen; schließlich mit den gemeinsam formulierten „Empfehlungen an die Politik“ hat der Dialogprozess letztlich mehr konkrete Ergebnisse und Produkte hervorgebracht als ursprünglich angestrebt.

Politik am Dialog
und an Ergebnissen
beteiligt

Durch das Einbeziehen der Lokalpolitik in das Dialogforum haben die Politiker/innen nicht nur die Fakten und Argumente aus erster Hand mitbekommen. Sie sind letztlich auch mitverantwortlich für die Ergebnisse – die dadurch eine deutlich größere Verbindlichkeit erhalten. Zu erwarten ist, dass die Politik bei den anstehenden Beratungen und bei der Beschlussfassung den Dialogprozess und seine Ergebnisse, an denen sie selbst mitgewirkt hat, in angemessener Weise berücksichtigen wird.

Dialogkonzept und Beteiligte

Das Dialogkonzept sah eine Trennung von Prozess- und Ergebnisverantwortung vor und setzte diese auch operativ um.

Die Prozessverantwortung lag beim Koordinierungskreis – einem Gremium, dem neben VertreterInnen der Stadt Dortmund (Tiefbauamt / Umweltamt / Planungsamt) und der DSW21 auch die Bürgerinitiative und die Fachinitiative angehörten. Zentrale Aufgabe dieses Gremiums war, den Dialogprozess zu steuern, Veranstaltungen und Termine vor- und nachzubereiten, Diskussionsgrundlagen für das Dialogforum vorzubereiten und einen möglichst reibungslosen Anlauf des Verfahrens zu gewährleisten.

Einordnung aus Sicht der Moderation:

Hoher Diskussions- und Abstimmungsbedarf

Ursprünglich waren drei Koordinierungskreissitzungen vorgesehen. Aufgrund der überaus komplexen Thematik wurden allerdings bis zum Abschluss des Dialoges am 11. Oktober fünf Sitzungen erforderlich – eine sechste ist zur Vorbereitung der abschließenden Info-Messe für November terminiert. Ursächlich für die Verdoppelung der Koordinierungskreissitzungen gegenüber der Planung waren u.a.:

- *hoher Diskussionsbedarf aufgrund konträrer Interessenlagen*
- *hoher Arbeitsaufwand bei der Erstellung neuer bzw. Überarbeitung bereits vorhandener Pläne und Dokumente (u.a. vergleichbare Darstellung der Varianten in Planskizzen; Varianten Steckbriefe; Kriterienmatrix)*
- *kontinuierliche Abstimmungsbedarfe zwischen Stadt, IKU und Initiativen zu Varianten, Matrix und Zwischenergebnissen*

Positiv hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die große Flexibilität aller Beteiligten und die Bereitschaft, zusätzliche Termine nicht nur kurzfristig möglich zu machen, sondern auch vor- und nachzubereiten.

Darüber hinaus gab es öffentliche Informationsangebote wie die Info-Tour und eine Info-Messe als Einstieg in den Dialog sowie das Dialogforum als zentrales Gremium für die inhaltliche Diskussion und den Variantenvergleich. Im November ist (s.o.) eine weitere Info-Messe geplant, in deren Rahmen die Ergebnisse des Dialogprozesses präsentiert und erläutert werden sollen.

Zum Dialogforum waren neben den Beteiligten des Koordinierungskreises auch die lokale Politik (Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün; Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen; Ratsfraktionen; Bezirksbürgermeister), das Behindertenpolitische Netzwerk, der Beirat Nahmobilität, der Beirat Untere Naturschutzbehörde, Wirtschaftsverbände (HWK, IHK), der Gestaltungsbeirat sowie zehn Bürgerinnen und Bürger eingeladen, die sich im Rahmen einer Zufallsauswahl beworben hatten und per Los ermittelt worden waren. Das Dialogforum sollte das Interessenspektrum der Stadtgesellschaft abdecken und war nach Stellvertreterprinzip besetzt.

Einordnung aus Sicht der Moderation:

Das Thema hat nicht so stark mobilisiert wie erwartet

Festzuhalten ist, dass das Thema „Barrierefreier Umbau der U47-Haltestellen“ insgesamt nicht in der Weise mobilisiert hat, wie man es aufgrund der Ausgangslage, des großen Engagements von

Geringe Beteiligung
von „Zufallsbürgern“
und einigen
Interessengruppen

Bürger- und Fachinitiative und auch auf Basis der Interessenanalyse hatte erwarten dürfen. Die Resonanz auf die Info-Tour war eher gering; auf die erste Info-Messe überschaubar. Die Zufriedenheit sowohl mit der Info-Tour als auch mit der Info-Messe hingegen war hoch.

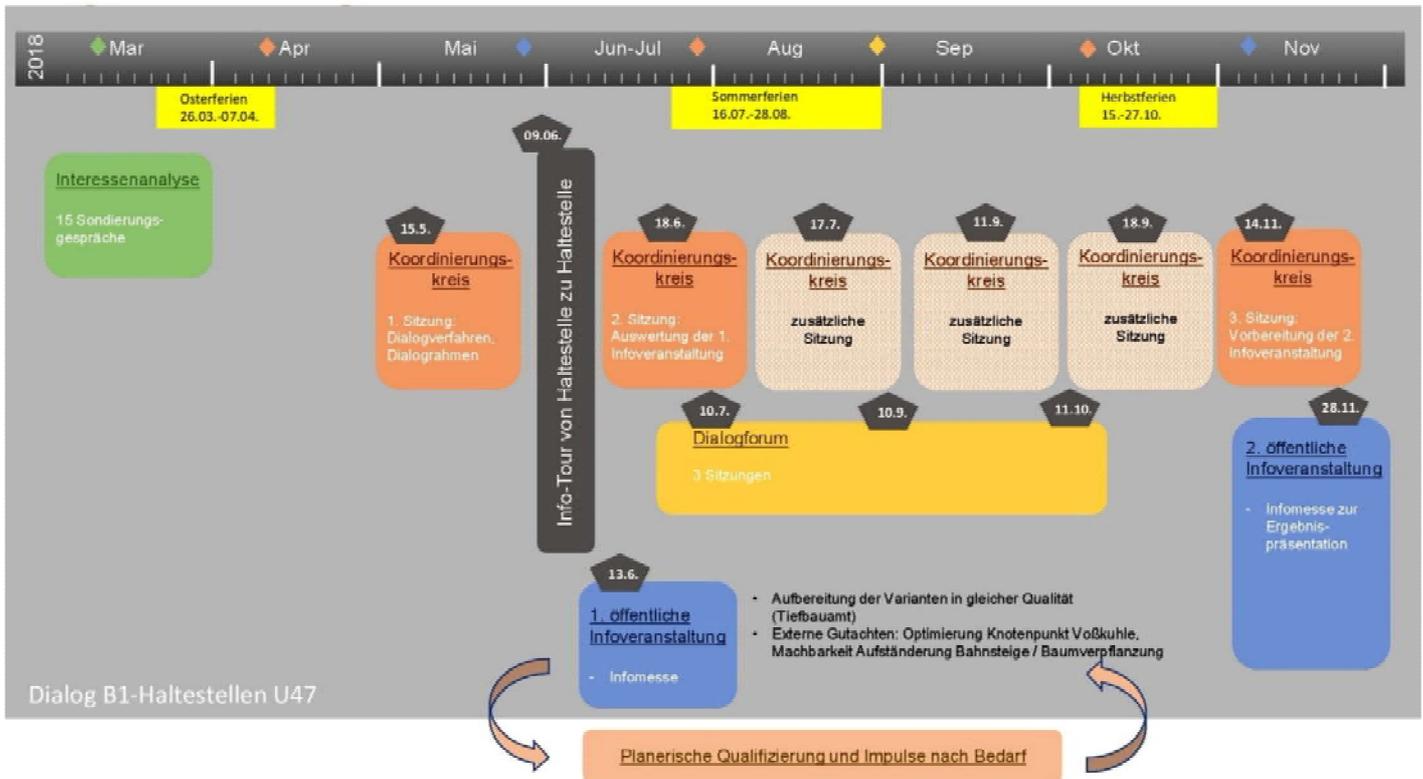
Erfreulich groß war das Interesse der im Rahmen einer Zufallsauswahl angeschriebenen Bürgerinnen und Bürger, an den Dialogforen teilzunehmen und sich so aktiv in den Prozess einzubringen. Mehr als 20 Bewerbungen gingen ein, so dass die zehn Teilnehmenden letztlich sogar per Losverfahren ermittelt werden mussten. Tatsächlich mitgewirkt haben an den drei Forumssitzungen dann aber nur sehr wenige fünf Bürger/innen. Bei der letzten, für die Ergebnisse entscheidende Sitzung des Dialogforums war nur noch eine „Bürgerin“ dabei; sie hat als einzige auch alle drei Forumssitzungen besucht.

Einige der eingeladenen Vertreter/innen von Interessengruppen blieben den Sitzungen ebenfalls fern – darunter auch Ratsfraktionen.

[Der Kreis der zu den Sitzungen eingeladenen Interessengruppen/Personen und die Namen der Interessengruppen/Personen, die tatsächlich teilgenommen haben, gehen aus den Protokollen und Dokumentationen der Veranstaltungen hervor.]

Zeitplan

(Stand 12.10.2018)



Der Zeitplan des Dialogs war zum Ende hin klar begrenzt. Fixiert war von vorneherein, dass die Verwaltung dem Stadtrat für dessen letzte Sitzung im Jahr 2018 (Mitte Dezember) auf Basis des Dialogprozesses eine Beschlussvorlage vorlegen sollte. Legt man den Vorlauf zugrunde, den eine solche Vorlage durch den Unterschriftenlauf innerhalb der Verwaltung sowie die vorgeschaltete Diskussion in den Fachausschüssen, Beiräten und auf Stadtbezirksebene hat, lag der späteste Termin für den Abschluss des Dialogverfahrens am 11. Oktober.

Einordnung aus Sicht der Moderation:

Zwischen dem Start des Dialogprozesses mit der 1. Koordinierungskreis-Sitzung am 15. Mai und dem Abschluss mit dem 3. Dialogforum am 11. Oktober lagen fünf Monate. In diese Zeit fielen auch noch die Sommerferien, so dass für den Dialog „netto“ lediglich dreieinhalb Monate zur Verfügung standen.

Zeit gering für die komplexe Thematik

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.

Ergebnisse der Gutachten liegen erst 2019 vor

Besonders deutlich wird dies daran, dass die Ergebnisse einiger Gutachten, die u.a. rund um die Frage des größtmöglichen Bau-merhaltes sowie zur Neustrukturierung des Kreuzungsknotens B1 / Semerteichstraße / Voßkuhle angestoßen und in Auftrag gegeben wurden, erst im Laufe des Jahres 2019 vorliegen werden. Die Erkenntnisse konnten somit im Dialogprozess keine Berücksichtigung finden. Dies führte zu Unzufriedenheit bei einigen Beteiligten – insbesondere auf Seiten der Bürger- und der Fachinitiative, die den Dialog durch ihr Engagement ja angestoßen hatten. Entsprechend haben die Dialogbeteiligten in den erarbeiteten „Produkten“ offene Fragen aufgeführt bzw. haben mit Annahmen operiert.

Andererseits haben die anderen Teilnehmenden am Dialogforum den in der 2. Sitzung von Fach- und Bürgerinitiative formulierten Bedarf an einer zusätzlichen Forumssitzung mehrheitlich nicht geteilt. Sie bewerteten den erreichten Vertiefungsgrad beim Variantenvergleich als ausreichend.

Ratsbeschluss zu niveaugleichen Querungen als hohe Hürde

Inhaltlich ergab sich für die Diskussion aus dem Ratbeschluss eine Hürde: Der Dialog sollte einerseits die Varianten von Bürger- und Fachinitiative berücksichtigen; andererseits schloss die Politik zusätzliche niveaugleiche B1-Querungen aus. Die jedoch sind elementarer Bestandteil der Konzepte sowohl von der Bürger- als auch von der Fachinitiative. Einige Beteiligte äußerten sich skeptisch bzgl. der Ergebnisoffenheit des Dialoges, weil die Verwaltung an den politischen Beschluss gebunden ist. Diese Skepsis konnte im Dialog immerhin abgemindert werden. Auch dadurch, dass sich aus dem Gutachten zum Knoten Voßkuhle möglicherweise Optimierungspotenziale für den Verkehrsfluss auf der B1 und damit ggf. auch eine neue Grundlage für die Diskussion über niveaugleiche Übergänge ergeben könnte.

Ergebnisse und Produkte des Dialogprozesses

Alle Ergebnisse und Produkte hängen diesem Abschlussbericht als Dokumente an und sind auf der Internetseite der Stadt Dortmund öffentlich einsehbar. Ebenfalls dokumentiert sind die Ergebnisse der Meinungsbilder mittel E-Votings, das die Moderation im 3. Dialogforum zu den einzelnen Dialog-Produkten durchgeführt hat.

Vier ausgearbeitete und vergleichbare Varianten

1. Planerisch qualifizierte, gleichwertig ausgearbeitete Entwürfe der zunächst drei und schließlich vier Varianten

Im Zuge des Dialogprozesses haben die Beteiligten, gesteuert über den Koordinierungskreis und ausgeführt durch das Tiefbauamt der Stadt Dortmund, die zunächst drei Varianten ausgearbeitet, weiter qualifiziert und aufbereitet. Später kam eine vierte Variante hinzu, die von der Fachinitiative entwickelt wurde und den Versuch unternimmt, Aspekte aus den anderen drei Varianten miteinander zu verschmelzen.

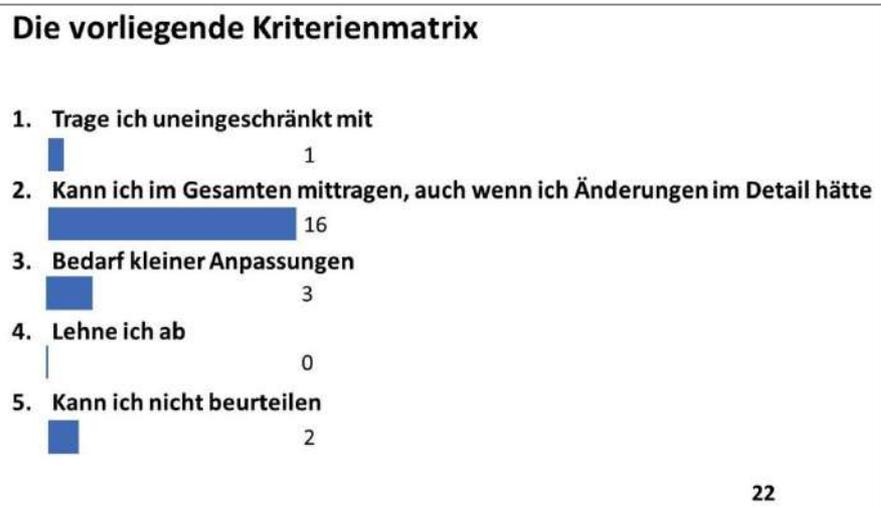
Detaillierte
Bewertungsmatrix

Die von der Bürger- und der Fachinitiative eingebrachten Alternativvorschläge wurden so umgesetzt, dass sie in Maßstab und Detailliertheit sowie in ihren Auswirkungen mit der Darstellung der Vorzugsplanung der Stadt Dortmund vergleichbar sind. Bei der Vorzugsvariante der Stadt wurden darüber hinaus bzgl. der Baumthematik dieselben Annahmen wie bei den anderen zugrunde gelegt. Entsprechend ist die Darstellung überarbeitet.

2. Variantenvergleich anhand eines gemeinsam Kriterienkatalogs (Matrix) mit Fakten zur Planung und Wirkungen

Die Stadt Dortmund hatte ihrer ursprünglichen und vom Rat verabschiedeten Planung bereits eine umfangreiche Matrix mit verschiedensten Bewertungskriterien zugrunde gelegt. Diesen Kriterienkatalog haben die Beteiligten im Rahmen des Dialogprozesses kontinuierlich be- und überarbeitet, fortgeschrieben und qualifiziert – und vor allem auf die Varianten von Bürger- und Fachinitiativen ausgeweitet, so dass auch auf dieser Grundlage eine Vergleichbarkeit gewährleistet ist.

Die vorliegende Kriterienmatrix gibt den aktuellen Arbeitsstand wieder. Für die von der Fachinitiative neu eingebrachte, vierte Variante wurde eine erste, noch nicht finale Einschätzung erstellt. Solche Aspekte, die nicht gemeinsam getragen werden, sind farblich abgesetzt und namentlich benannt.



Variantensteckbriefe
für den schnellen
Überblick

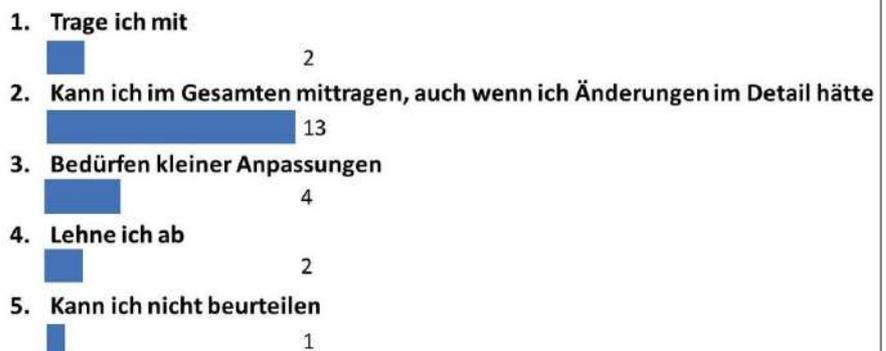
3. „Steckbriefe“ je Variante, die auf die wichtigsten Unterschiede zwischen den Varianten sowie auf die Folgewirkungen fokussieren

Aus dem sehr umfangreichen Kriterienkatalog der Bewertungsmatrix, in der die unterschiedlichen Kriterien nicht nach ihrer Relevanz gewichtet sind, hat der Koordinierungskreis eine Auswahl von entscheidungsrelevanten Kriterien getroffen und dabei zusätzlich den Fokus auf solche Aspekte gelegt, in denen sich die drei Varianten voneinander unterscheiden. Die Ergebnisse sind in

einem Kurz-Steckbrief (eine DIN A4-Seite pro Variante) zusammengefasst. Zweck dieser Steckbriefe ist, einen schnellen Überblick zu verschaffen.

Beim E-Voting lehnten die beiden Vertreter der Fachinitiative die Steckbriefe zunächst ab. Sie halten sie insgesamt für keine geeignete Grundlage für eine Entscheidung. Im Wesentlichen bezog sich die Ablehnung allerdings darauf, dass für die von ihr eingebrachte vierte Variante kein Steckbrief erarbeitet worden war. Nachdem die Stadt Dortmund der Bitte zugestimmt hat, auch für die vierte Variante einen Steckbrief zu erstellen und der Politik zur Verfügung zu stellen, signalisierten die Vertreter der Fachinitiative, ihre ablehnende Haltung zu den Steckbriefen aufzugeben.

Die vorliegenden Steckbriefe



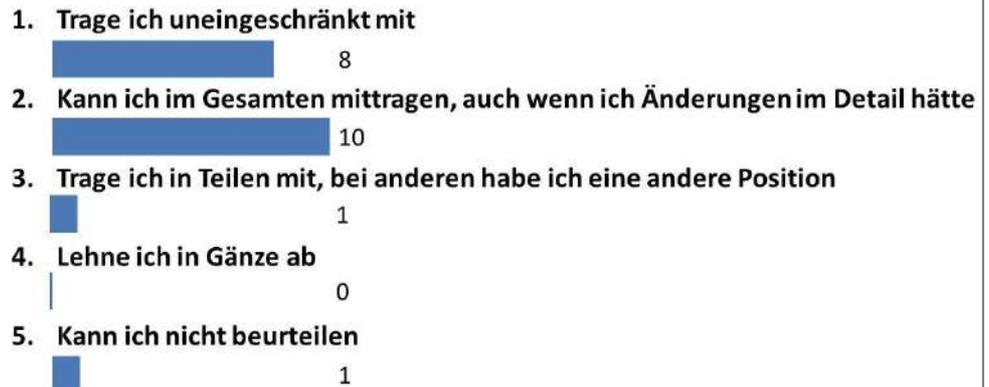
22

Empfehlungen an die Politik

- 4. Abgestimmtes Papier mit „Empfehlungen an die Politik“**
 Der Dialogprozess hat zu den Varianten keine Abstimmung durchgeführt und somit auch keine Festlegung getroffen. Dies ist, darin waren sich die Beteiligten einig, Aufgabe der Politik. Gleichwohl hat sich das Dialogforum in seiner dritten Sitzung am 11. Oktober auf einen Katalog mit „Empfehlungen an die Politik“ verständigt. Darin werden noch einmal die für die Entscheidung besonders bedeutsamen Themen und Fragestellungen herausgearbeitet, die noch offenen Punkte benannt, zu deren Klärung Gutachten in Auftrag gegeben worden sind und die Erwartungshaltung für den weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess formuliert.

Das Dialogforum geht davon aus, dass die Politik diese aus dem Dialogprozess heraus formulierten Empfehlungen bei ihren Beratungen und bei der Beschlussfassung in angemessener Weise berücksichtigt.

Die vorliegenden Empfehlungen



20

Einordnung aus Sicht der Moderation:

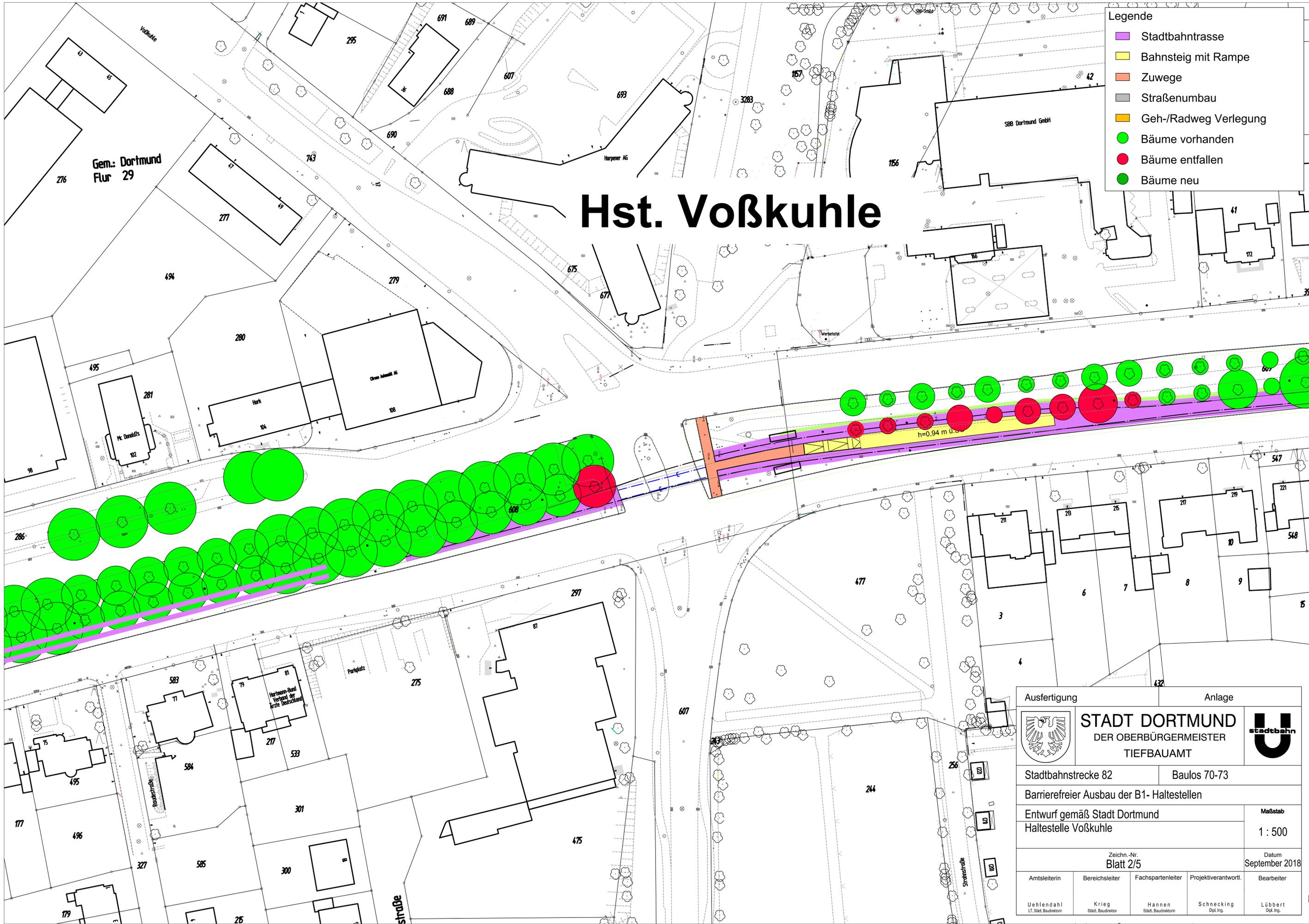
Einer der wesentlichen Interessenkonflikte „Niveaugleiche Zuwege mit Lichtsignalanlagen vs. Verkehrsfluss auf B1 verbessern ohne (zusätzliche) Lichtsignalanlagen“ konnte nicht aufgehoben werden. Nach wie vor gibt es hierzu unterschiedliche Positionen. Dennoch hat sich das Dialogforum in seiner 3. Sitzung für seine „Empfehlungen an die Politik“ auch in diesem Punkt auf eine gemeinsame Sprachregelung verständigt. Die IHK und die Handwerkskammer, die an der Sitzung nicht teilnehmen konnten, hatten ihr abweichendes Votum vorab in schriftlichen Stellungnahmen deutlich gemacht. Wir dokumentieren diese Stellungnahmen im Abschlussbericht im Wortlaut (s. Anhang).

Einige Dialogteilnehmer haben im Prozess immer wieder die Notwendigkeit ebenerdiger Zuwegungen mit Ampelanlagen betont, andere hingegen auf die Gefahr hingewiesen, dass zusätzliche Ampelanlagen den Verkehrsfluss auf der B1 empfindlich beeinträchtigen könnten. Eine gemeinsame Position zu der Frage der niveaugleichen oder niveaufreien Erschließung weiterer Haltestellen konnte nicht erzielt werden.

Anhänge

- Planerisch qualifizierte, gleichwertig ausgearbeitete Entwürfe der zunächst drei und schließlich vier Varianten
- Variantenvergleich anhand eines gemeinsam Kriterienkatalogs (Matrix) mit Fakten zur Planung und Wirkungen
- „Steckbriefe“ je Variante, die auf die wichtigsten Unterschiede zwischen den Varianten sowie auf die Folgewirkungen fokussieren
- Abgestimmtes Papier mit „Empfehlungen an die Politik“
- Stellungnahmen von IHK und Handwerkskammer

Vorzugsvariante Stadt Dortmund



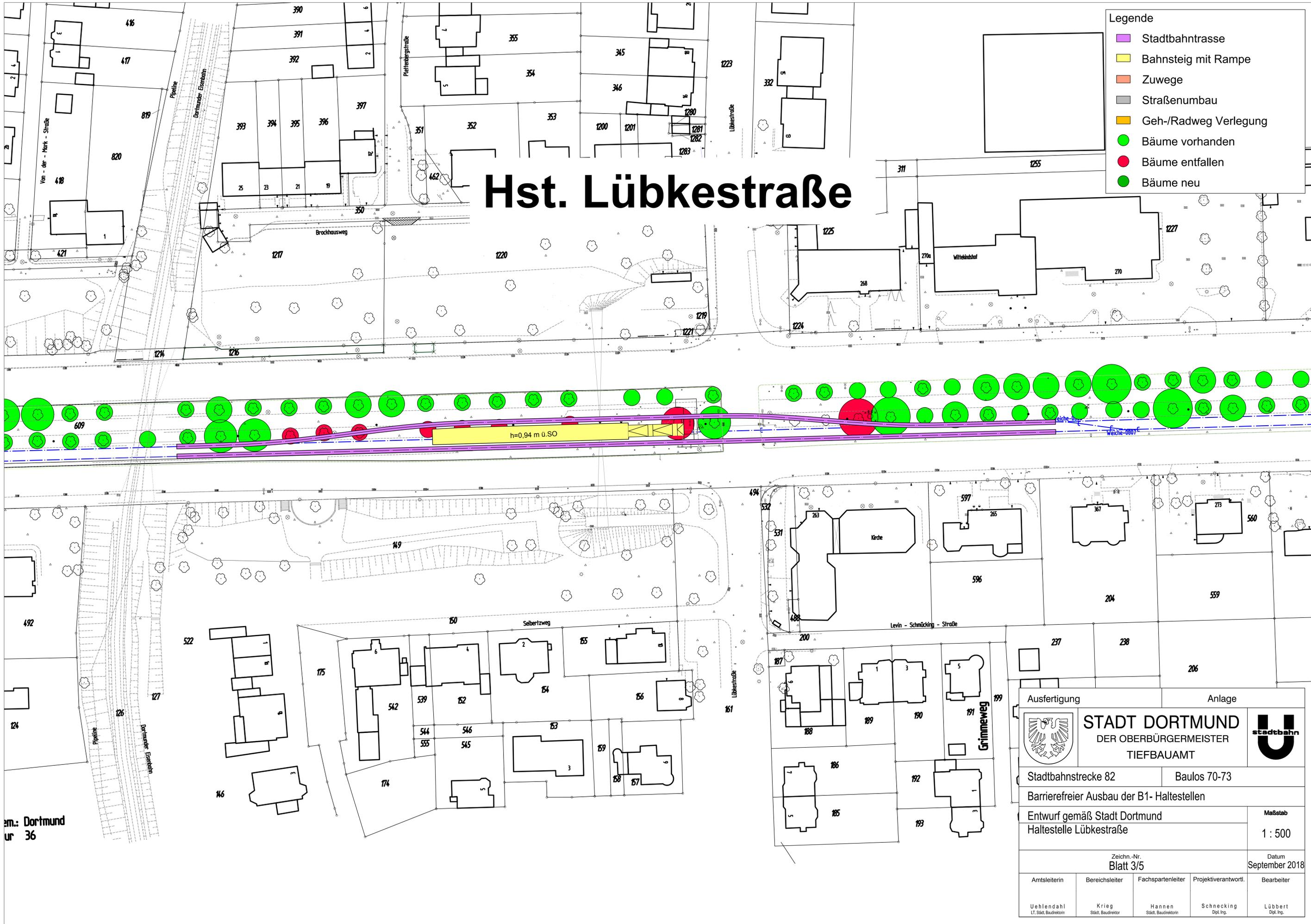
Hst. Voßkuhle

- Legende**
- Stadtbahntrasse
 - Bahnsteig mit Rampe
 - Zuwege
 - Straßenumbau
 - Geh-/Radweg Verlegung
 - Bäume vorhanden
 - Bäume entfallen
 - Bäume neu

Ausfertigung		Anlage			
		STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT			
Stadtbahnstrecke 82		Baulos 70-73			
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen					
Entwurf gemäß Stadt Dortmund				Maßstab	
Haltestelle Voßkuhle				1 : 500	
Zeichn.-Nr. Blatt 2/5		Datum September 2018			
Amtsleiterin	Bereichsleiter	Fachspartenleiter	Projektverantwortl.	Bearbeiter	
Uehlendahl LT, Stkt., Bauleitern	Krieg Stkt., Bauleitern	Hannen Stkt., Bauleitern	Schnecking Dipl. Ing.	Lübbert Dipl. Ing.	

Hst. Lübkestraße

- Legende
-  Stadtbahntrasse
 -  Bahnsteig mit Rampe
 -  Zuwege
 -  Straßenumbau
 -  Geh-/Radweg Verlegung
 -  Bäume vorhanden
 -  Bäume entfallen
 -  Bäume neu

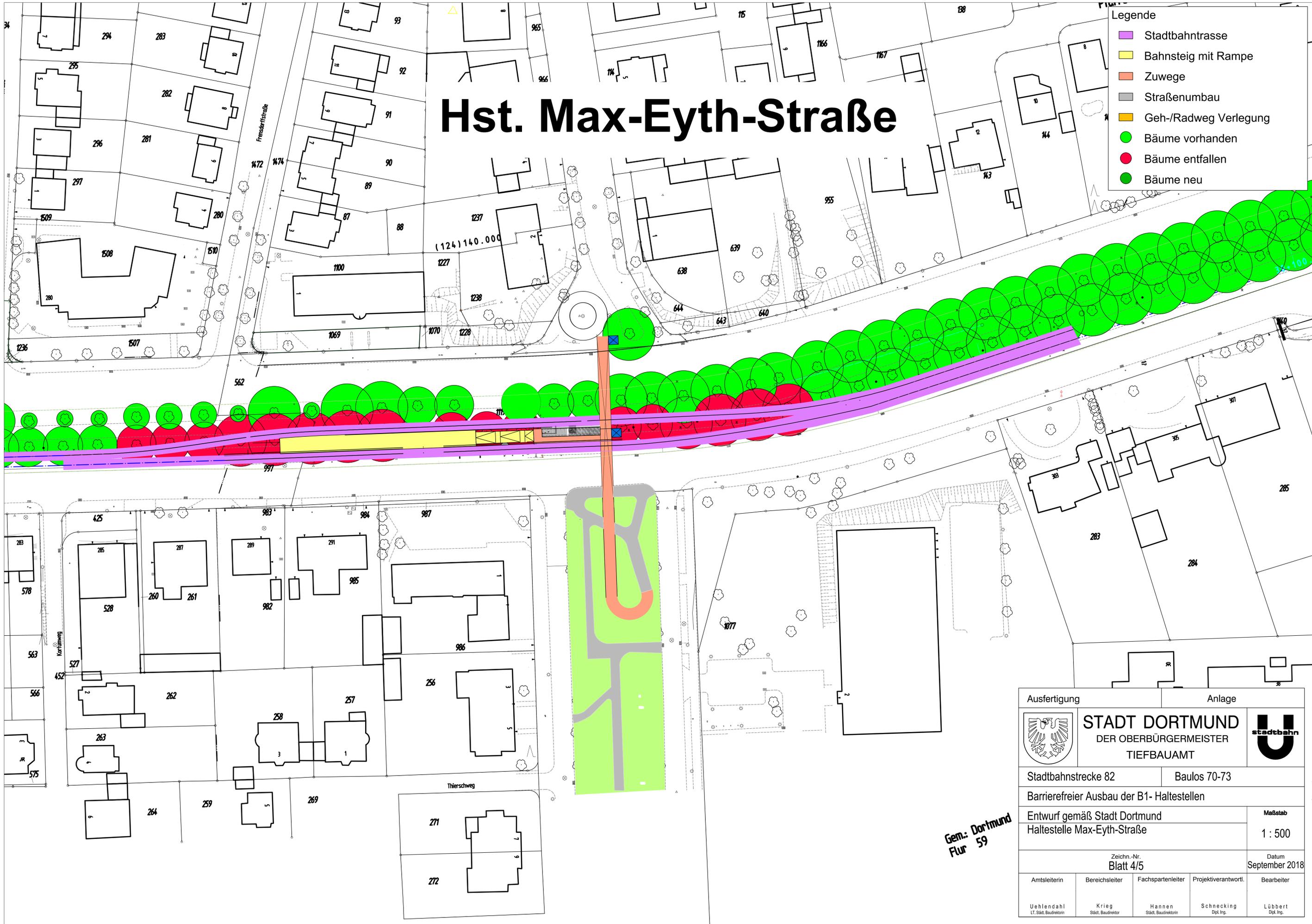


am.: Dortmund
ur 36

Ausfertigung		Anlage		
		STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT		
Stadtbahnstrecke 82		Baulos 70-73		
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen				
Entwurf gemäß Stadt Dortmund Haltestelle Lübkestraße				Maßstab 1 : 500
Zeichn.-Nr. Blatt 3/5				Datum September 2018
Amtsleiterin	Bereichsleiter	Fachpartenleiter	Projektverantwortl.	Bearbeiter
Uehndahl LT, Städt. Baudirektorin	Krieg Städt. Baudirektor	Hannen Städt. Baudirektorin	Schnecking Dipl. Ing.	Lübbert Dipl. Ing.

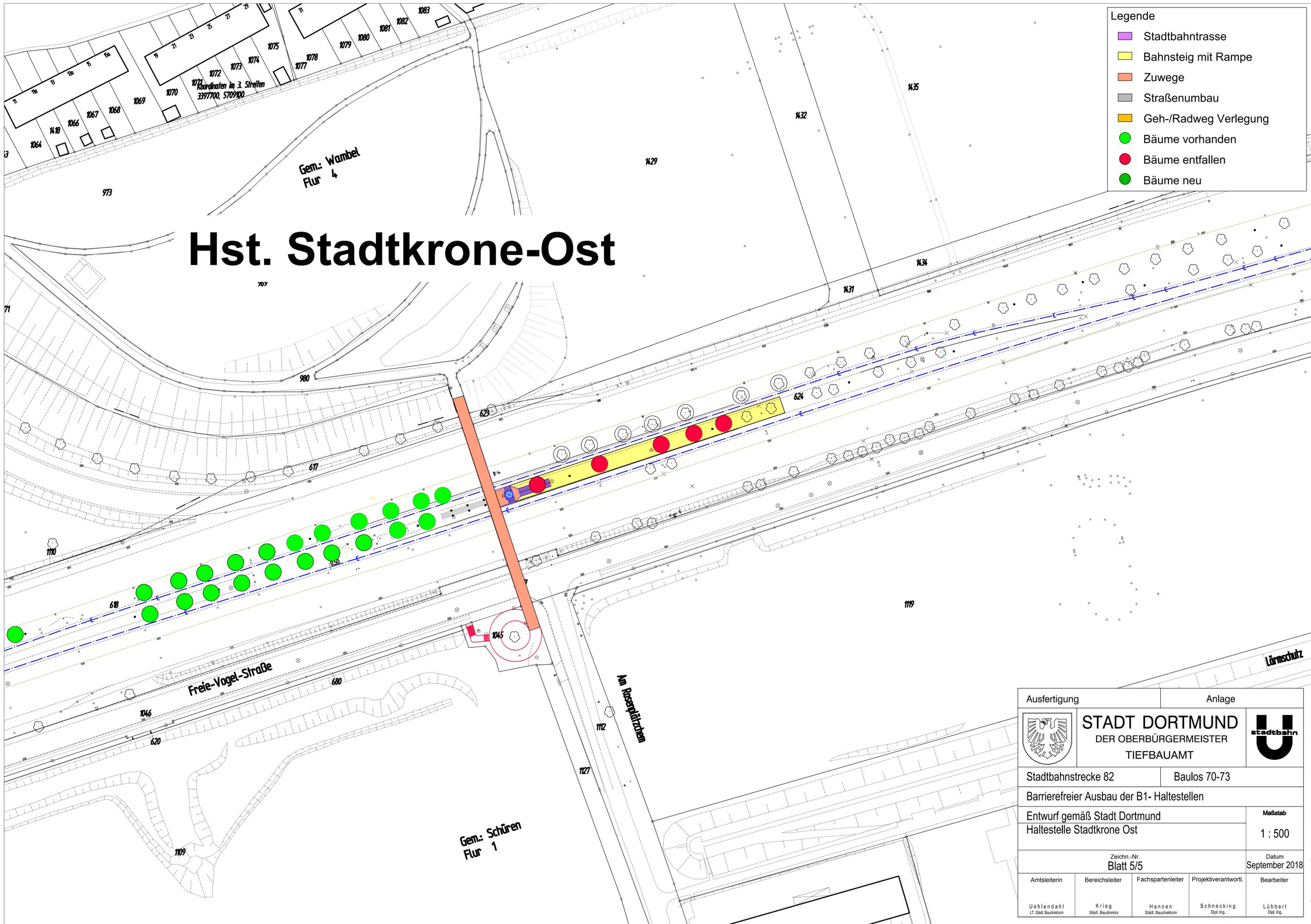
Hst. Max-Eyth-Straße

- Legende
-  Stadtbahntrasse
 -  Bahnsteig mit Rampe
 -  Zuwege
 -  Straßenumbau
 -  Geh-/Radweg Verlegung
 -  Bäume vorhanden
 -  Bäume entfallen
 -  Bäume neu



Gem.: Dortmund
Flur 59

Ausfertigung		Anlage		
		STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT		
Stadtbahnstrecke 82		Baulos 70-73		
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen				
Entwurf gemäß Stadt Dortmund Haltestelle Max-Eyth-Straße				Maßstab 1 : 500
Zeichn.-Nr. Blatt 4/5				Datum September 2018
Amtsleiterin	Bereichsleiter	Fachpartenleiter	Projektleiter	Bearbeiter
Uehlendahl LT, Städt. Baudirektorin	Krieg Städt. Baudirektor	Hannen Städt. Baudirektorin	Schnecking Dipl. Ing.	Lübbert Dipl. Ing.



Hst. Stadtkrone-Ost

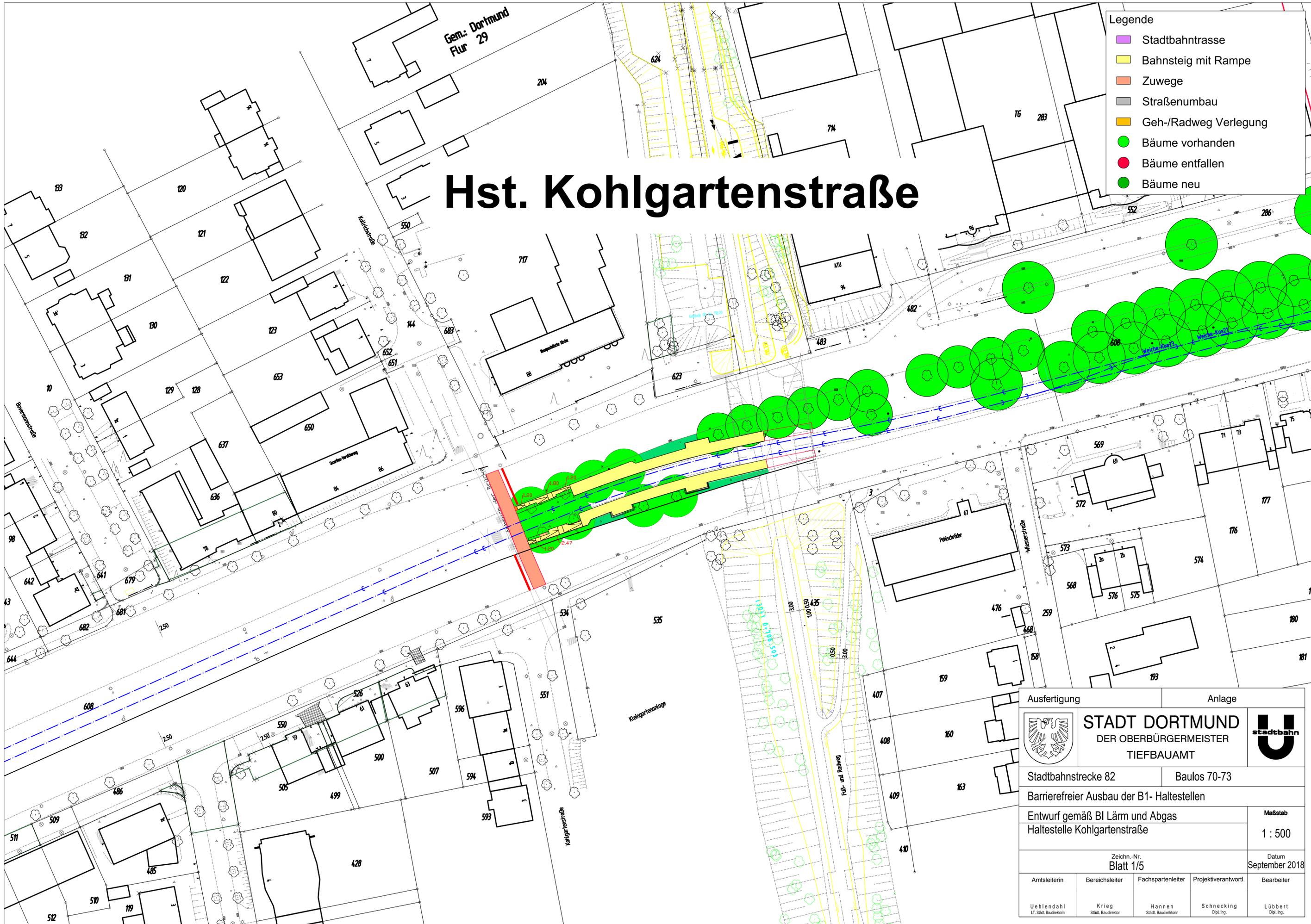
- Legende**
- Stadtbahntrasse
 - Bahnsteig mit Rampe
 - Zuwege
 - Straßenumbau
 - Geh-/Radweg Verlegung
 - Bäume vorhanden
 - Bäume entfallen
 - Bäume neu

Ausfertigung		Anlage		
STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT				
Stadtbahnstrecke 82		Baulos 70-73		
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen				
Entwurf gemäß Stadt Dortmund				Maßstab
Haltestelle Stadtkrone Ost				1 : 500
Zeichn.-Nr. Blatt 5/5				Datum September 2018
Amtsleiterin	Bereichsleiter	Fachpartenleiter	Projektleiter	Bearbeiter
Uehndahl <small>LT, Stkt., Baudirektorin</small>	Krieg <small>Stkt., Baudirektor</small>	Hannen <small>Stkt., Baudirektorin</small>	Schnecking <small>Dipl. Ing.</small>	Lübbert <small>Dipl. Ing.</small>

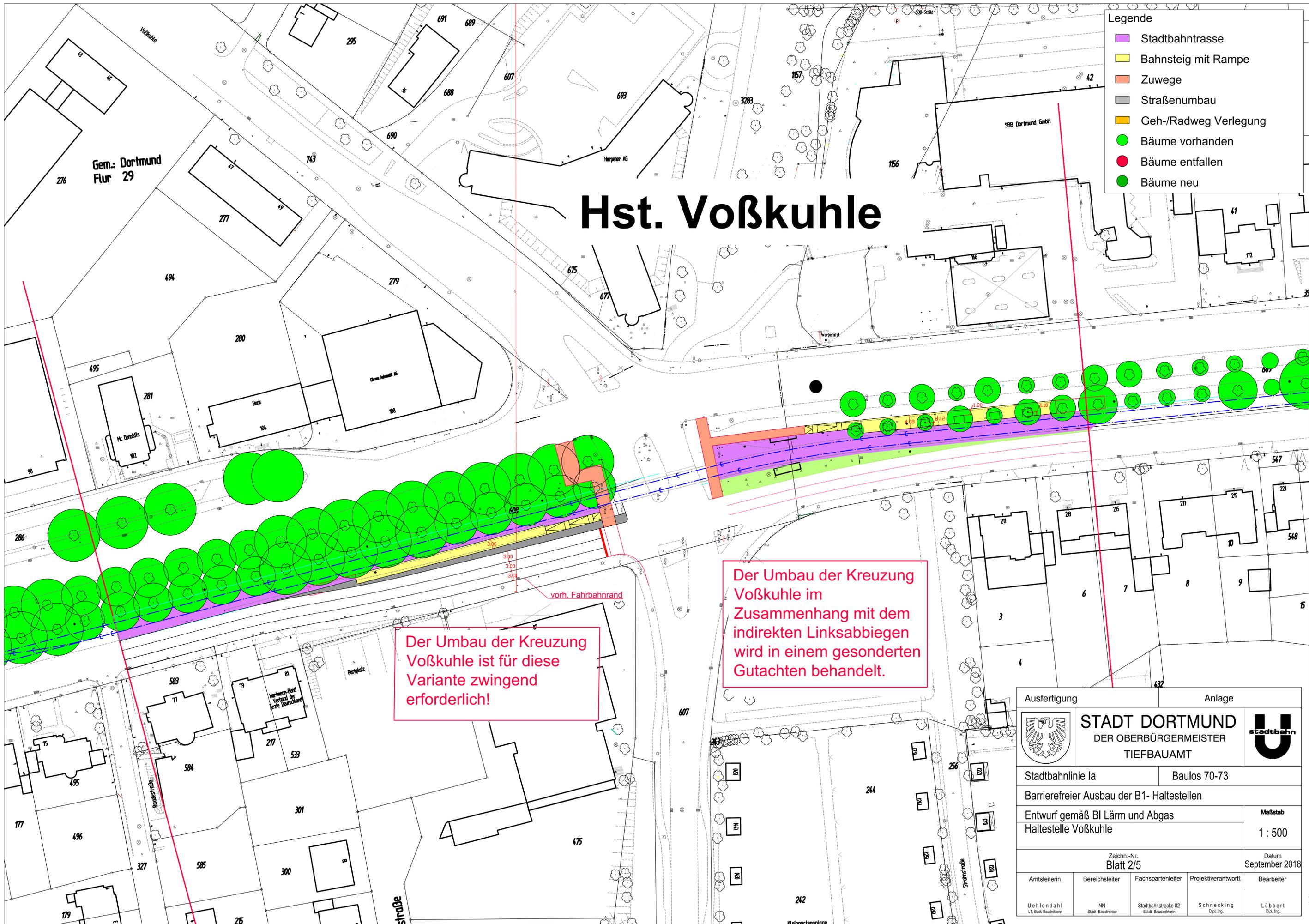
Variante
BI Lärm- und Abgas
Schutzgemeinschaft

Hst. Kohlgartenstraße

- Legende
-  Stadtbahntrasse
 -  Bahnsteig mit Rampe
 -  Zuwege
 -  Straßenumbau
 -  Geh-/Radweg Verlegung
 -  Bäume vorhanden
 -  Bäume entfallen
 -  Bäume neu



Ausfertigung		Anlage		
		STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT		
Stadtbahnstrecke 82		Baulos 70-73		
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen				
Entwurf gemäß BI Lärm und Abgas Haltestelle Kohlgartenstraße				Maßstab 1 : 500
Zeichn.-Nr. Blatt 1/5				Datum September 2018
Amtsleiterin	Bereichsleiter	Fachpartenleiter	Projektverantwortl.	Bearbeiter
Uehndahl LT, Stkt., Baudirektorin	Krieg Stkt., Baudirektor	Hannen Stkt., Baudirektorin	Schnecking Dipl. Ing.	Lübbert Dipl. Ing.



- Legende
- Stadtbahntrasse
 - Bahnsteig mit Rampe
 - Zuwege
 - Straßenumbau
 - Geh-/Radweg Verlegung
 - Bäume vorhanden
 - Bäume entfallen
 - Bäume neu

Hst. Voßkuhle

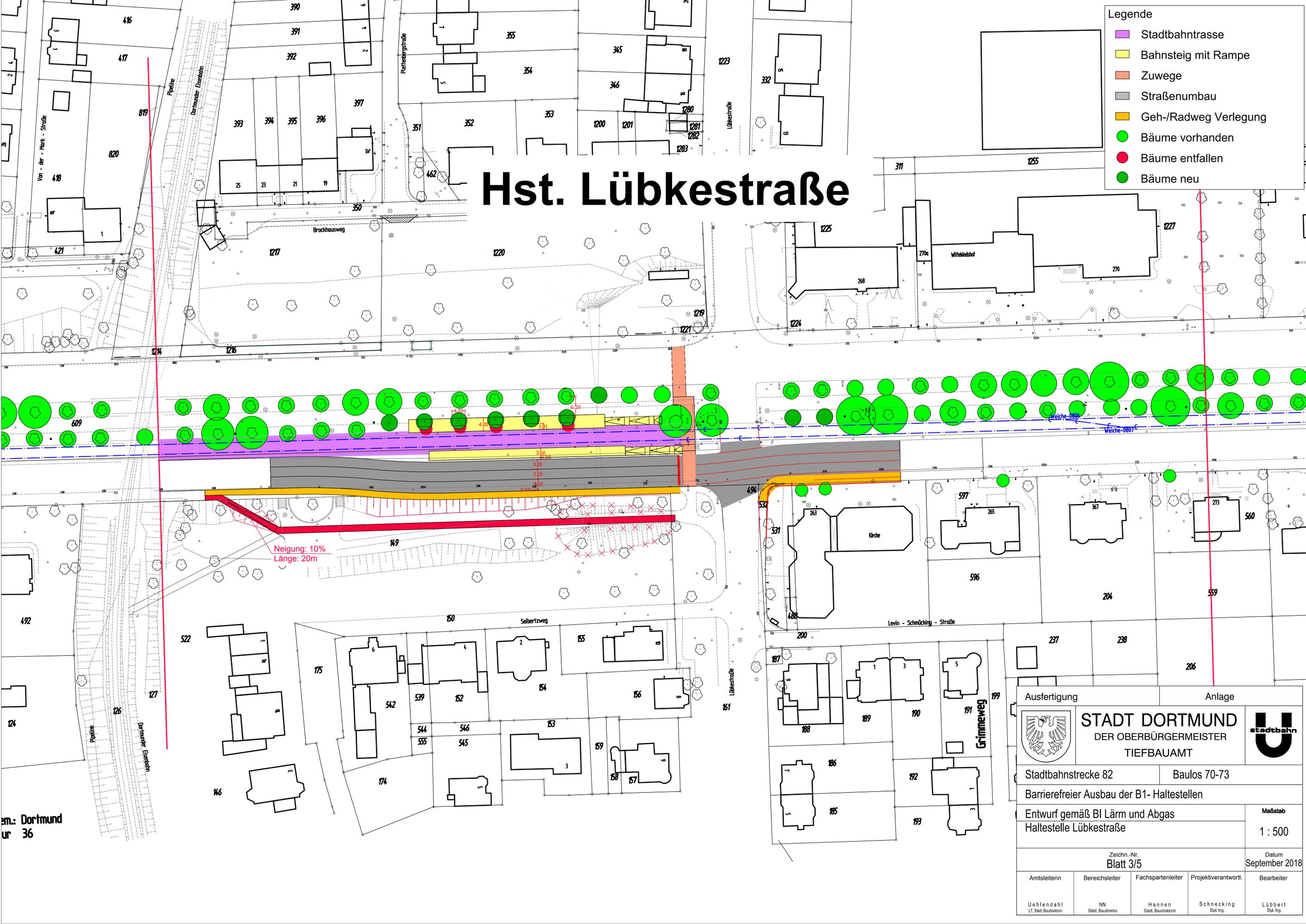
Der Umbau der Kreuzung Voßkuhle ist für diese Variante zwingend erforderlich!

Der Umbau der Kreuzung Voßkuhle im Zusammenhang mit dem indirekten Linksabbiegen wird in einem gesonderten Gutachten behandelt.

Ausfertigung		Anlage		
STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT				
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen				
Entwurf gemäß BI Lärm und Abgas				Maßstab
Haltestelle Voßkuhle				1 : 500
Zeichn.-Nr. Blatt 2/5		Datum September 2018		
Amtsleiterin	Bereichsleiter	Fachspartenleiter	Projektleiter	Bearbeiter
Uehndahl LT, Stkt., Baudirektorin	NN Stkt., Baudirektor	Stadtbahnstrecke 82 Stkt., Baudirektorin	Schnecking Dipl. Ing.	Lübbert Dipl. Ing.

Hst. Lübkestraße

- Legende
- Stadtbahntrasse
 - Bahnsteig mit Rampe
 - Zuwege
 - Straßenumbau
 - Geh-/Radweg Verlegung
 - Bäume vorhanden
 - Bäume entfallen
 - Bäume neu



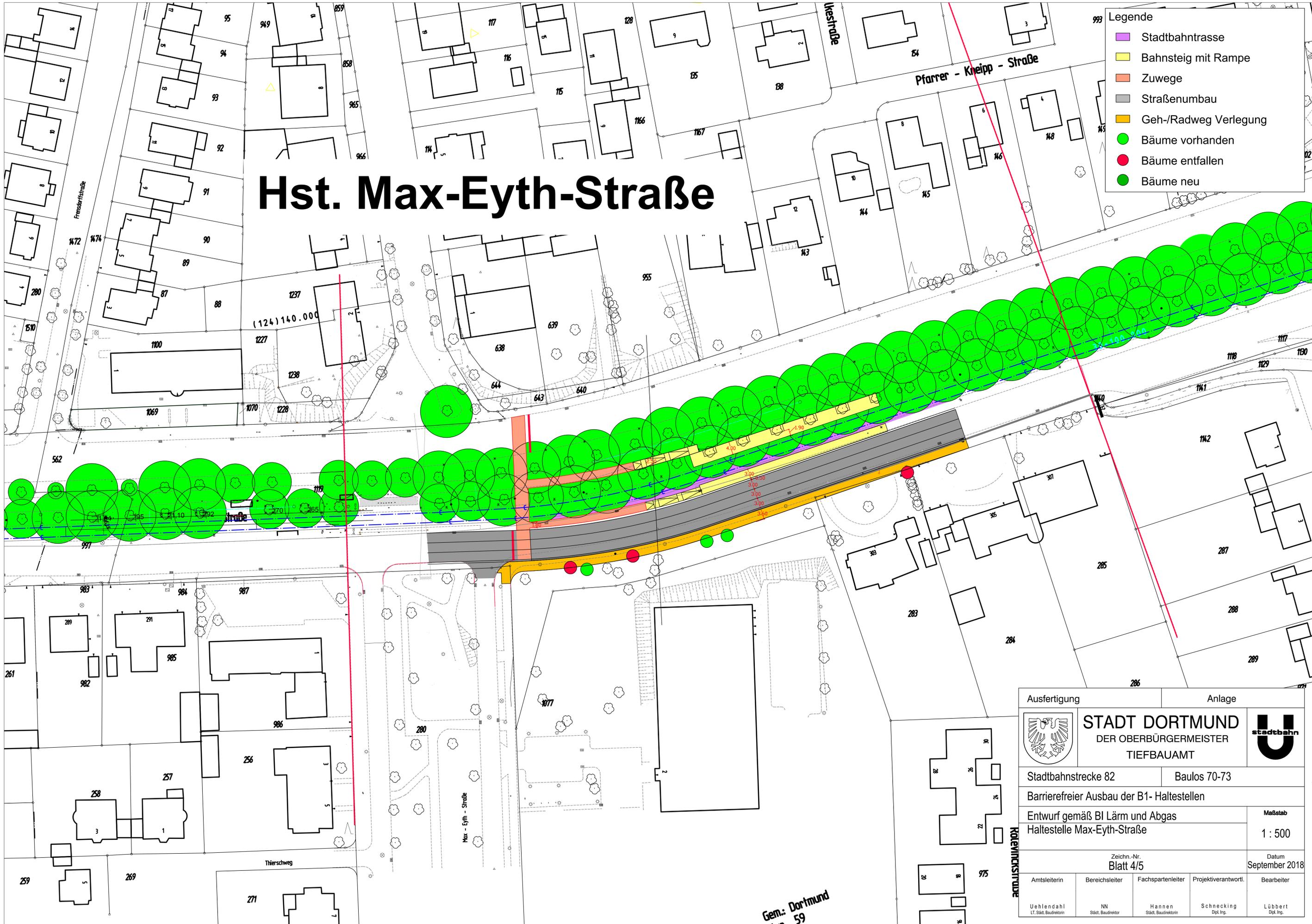
Neigung: 10%
Länge: 20m

am.: Dortmund
ur 36

Ausfertigung		Anlage		
		STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT		
Stadtbahnstrecke 82		Baulos 70-73		
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen				
Entwurf gemäß BI Lärm und Abgas				Maßstab
Haltestelle Lübkestraße				1 : 500
Zeichn.-Nr. Blatt 3/5		Datum September 2018		
Amtsleiterin	Bereichsleiter	Fachpartenleiter	Projektverantwortl.	Bearbeiter
Uehndahl LT, Stkt., Baudirektorin	NN Stkt., Baudirektor	Hannen Stkt., Baudirektorin	Schnecking Dipl. Ing.	Lübbert Dipl. Ing.

Hst. Max-Eyth-Straße

- Legende
-  Stadtbahntrasse
 -  Bahnsteig mit Rampe
 -  Zuwege
 -  Straßenumbau
 -  Geh-/Radweg Verlegung
 -  Bäume vorhanden
 -  Bäume entfallen
 -  Bäume neu

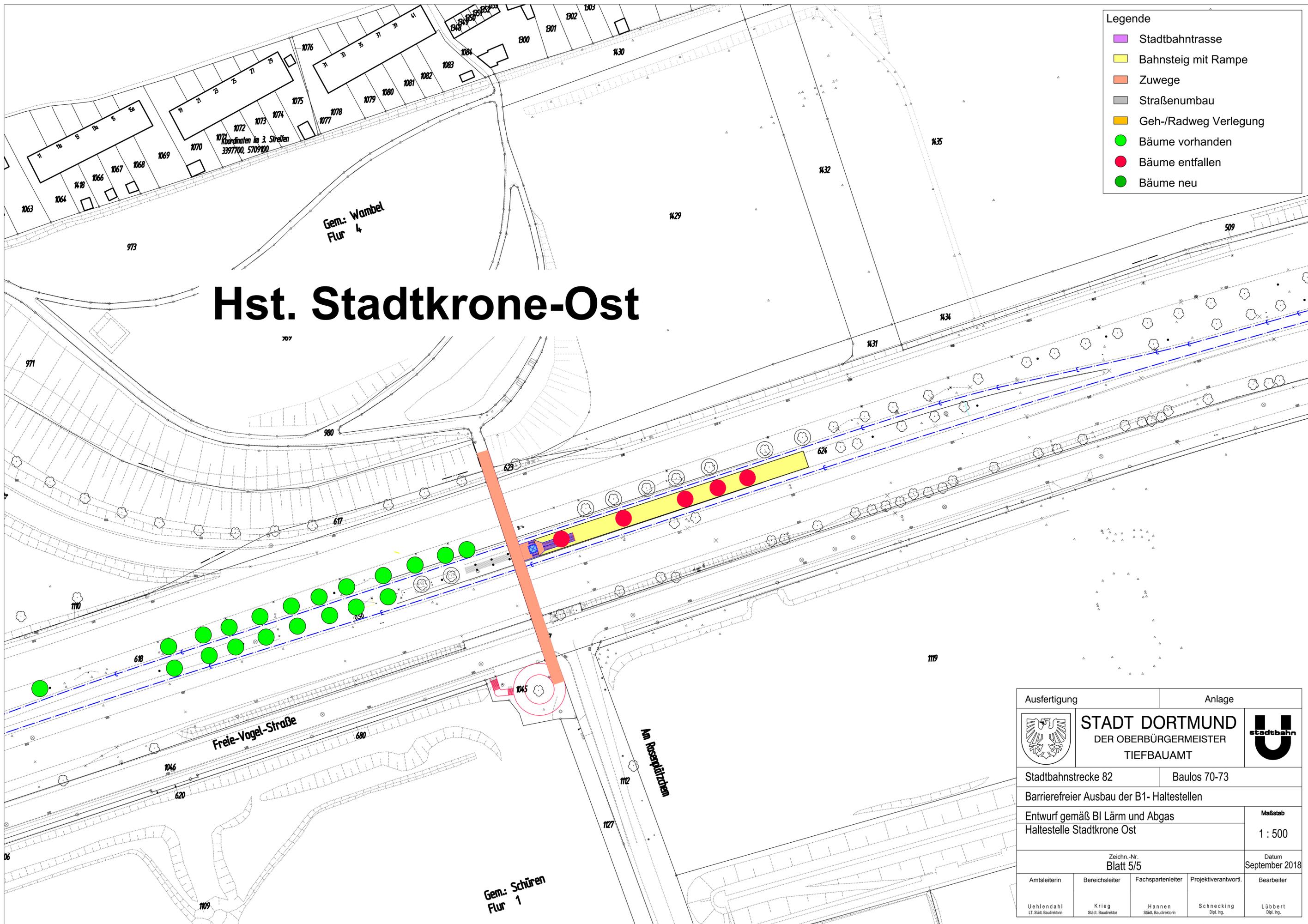


Ausfertigung		Anlage		
 STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT				
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen				
Entwurf gemäß BI Lärm und Abgas				Maßstab
Haltestelle Max-Eyth-Straße				1 : 500
Zeichn.-Nr. Blatt 4/5				Datum September 2018
Amtsleiterin	Bereichsleiter	Fachpartenleiter	Projektverantwortl.	Bearbeiter
Uehndahl LT, Stkt., Baudirektorin	NN Stkt., Baudirektor	Hannen Stkt., Baudirektorin	Schnecking Dipl. Ing.	Lübbert Dipl. Ing.

Gen.: Dortmund
59

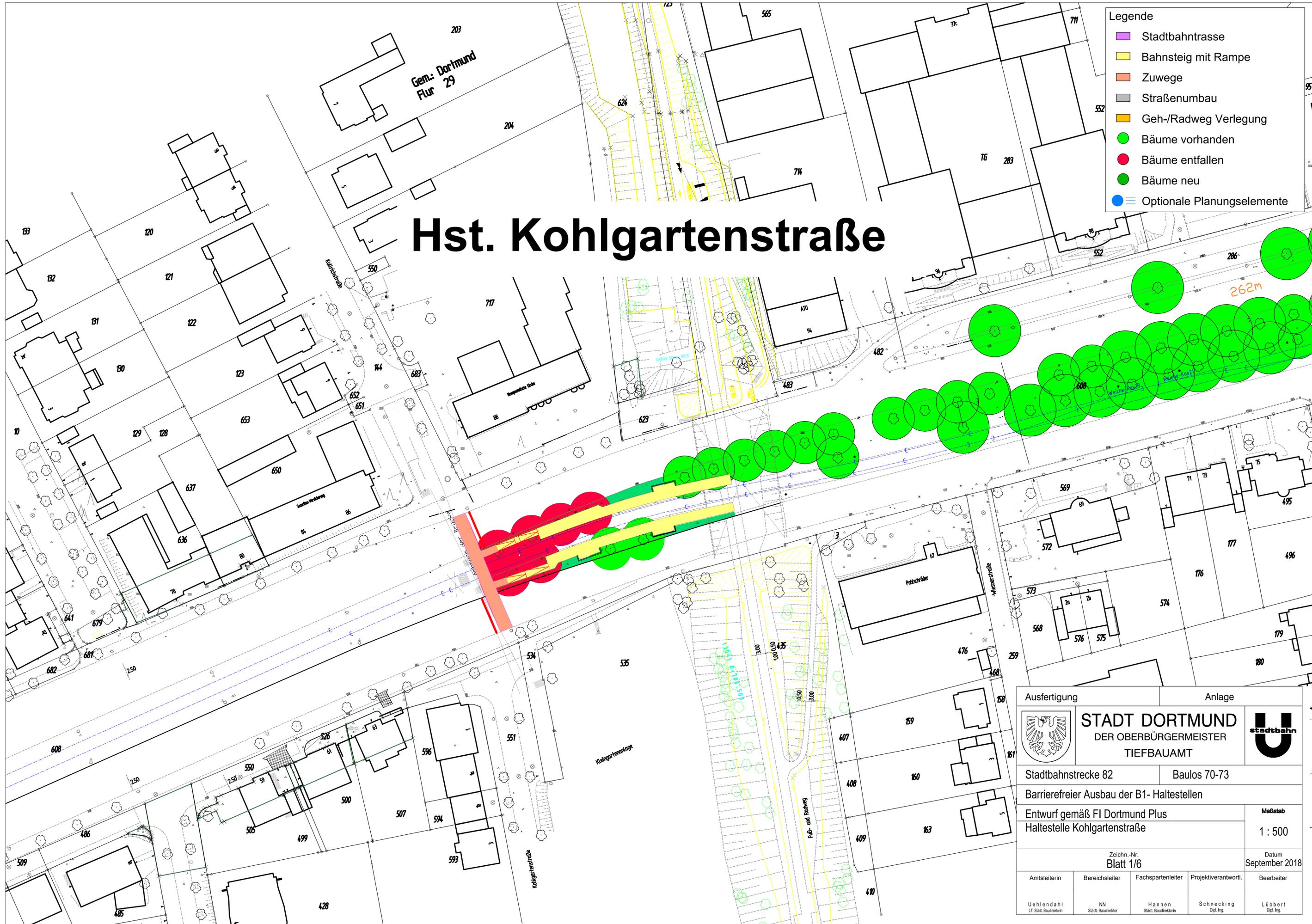
Hst. Stadtkrone-Ost

Legende	
	Stadtbahntrasse
	Bahnsteig mit Rampe
	Zuwege
	Straßenumbau
	Geh-/Radweg Verlegung
	Bäume vorhanden
	Bäume entfallen
	Bäume neu



Ausfertigung		Anlage		
	STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT			
Stadtbahnstrecke 82		Baulos 70-73		
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen				
Entwurf gemäß BI Lärm und Abgas				Maßstab
Haltestelle Stadtkrone Ost				1 : 500
Zeichn.-Nr. Blatt 5/5				Datum September 2018
Amtsleiterin	Bereichsleiter	Fachpartenleiter	Projektleiter	Bearbeiter
Uehlendahl LT, Stkt., Baudirektorin	Krieg Stkt., Baudirektor	Hannen Stkt., Baudirektorin	Schnecking Dipl. Ing.	Lübbert Dipl. Ing.

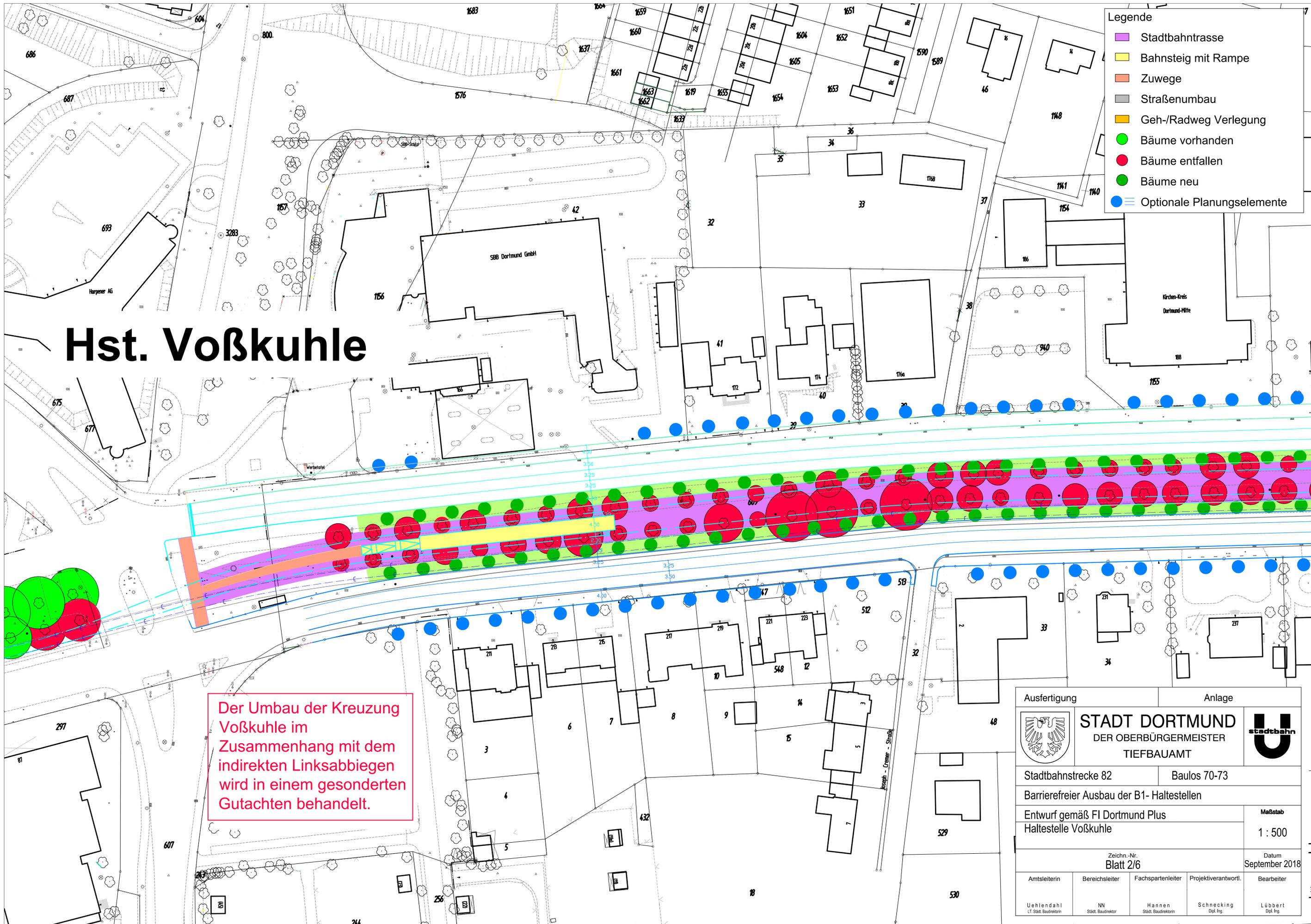
Variante
FI DortmundPlus



Hst. Kohlgartenstraße

- Legende
- Stadtbahntrasse
 - Bahnsteig mit Rampe
 - Zuwege
 - Straßenumbau
 - Geh-/Radweg Verlegung
 - Bäume vorhanden
 - Bäume entfallen
 - Bäume neu
 - Optionale Planungselemente

Ausfertigung		Anlage		
STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT				
Stadtbahnstrecke 82		Baulos 70-73		
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen				
Entwurf gemäß FI Dortmund Plus				Maßstab
Haltestelle Kohlgartenstraße				1 : 500
Zeichn.-Nr. Blatt 1/6		Datum September 2018		
Amtsleiterin	Bereichsleiter	Fachspartenleiter	Projektverantwortl.	Bearbeiter
Uehldahl LT. Städt. Baudirektor	NN Städt. Baudirektor	Hannen Städt. Baudirektorin	Schnecking Dipl. Ing.	Lübbert Dipl. Ing.

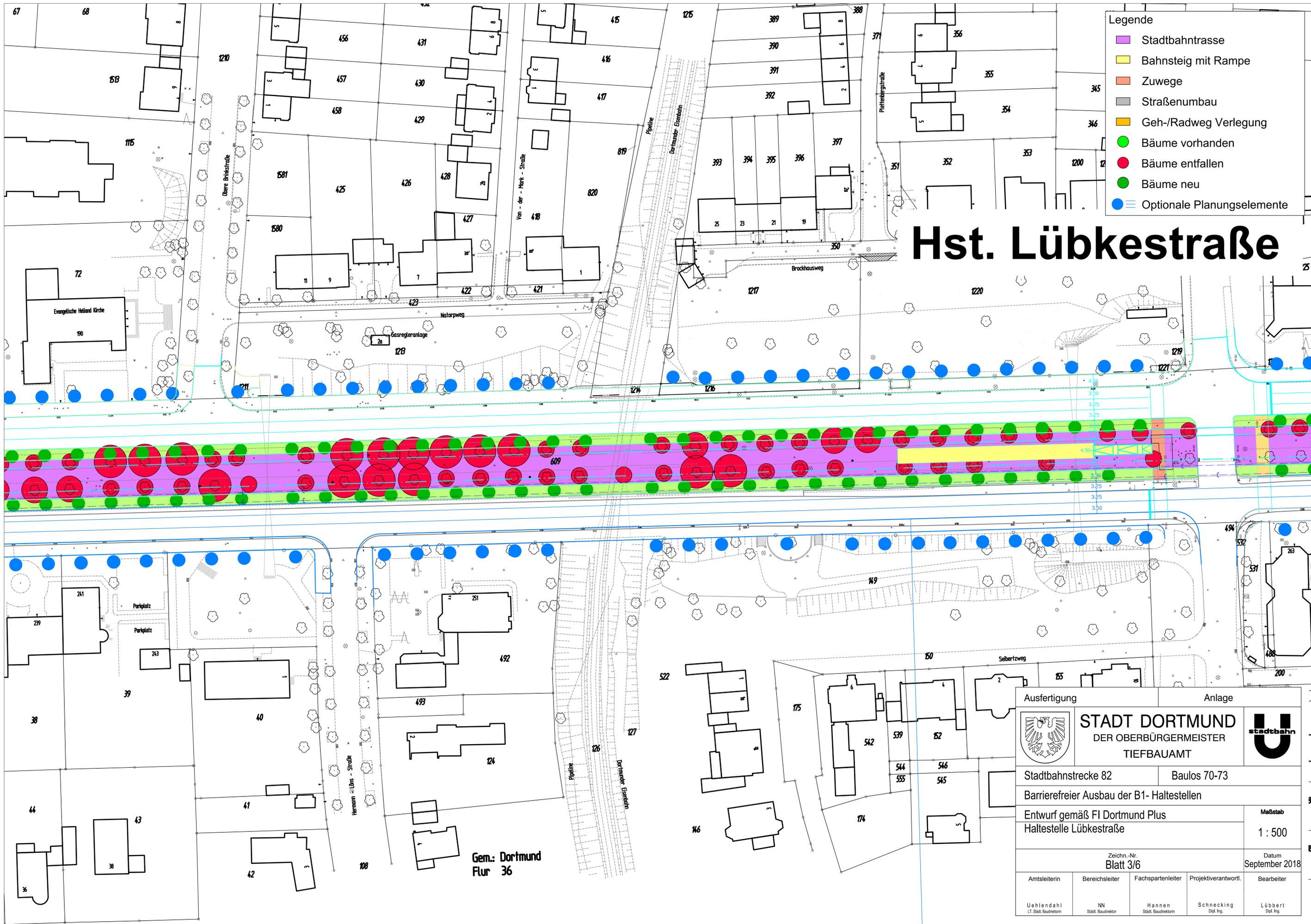


- Legende
- Stadtbahntrasse
 - Bahnsteig mit Rampe
 - Zuwege
 - Straßenumbau
 - Geh-/Radweg Verlegung
 - Bäume vorhanden
 - Bäume entfallen
 - Bäume neu
 - Optionale Planungselemente

Hst. Voßkuhle

Der Umbau der Kreuzung Voßkuhle im Zusammenhang mit dem indirekten Linksabbiegen wird in einem gesonderten Gutachten behandelt.

Ausfertigung		Anlage		
		STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT		
Stadtbahnstrecke 82		Baulos 70-73		
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen				
Entwurf gemäß FI Dortmund Plus				Maßstab
Haltestelle Voßkuhle				1 : 500
Zeichn.-Nr. Blatt 2/6				
Datum September 2018				
Amtsleiterin	Bereichsleiter	Fachpartenleiter	Projektverantwortl.	Bearbeiter
Uehlendahl <small>LT. Stdt. Baudirektor</small>	NN <small>Stdt. Baudirektor</small>	Hannen <small>Stdt. Baudirektor</small>	Schnecking <small>Dipl. Ing.</small>	Lübbert <small>Dipl. Ing.</small>



- Legende
- Stadtbahntrasse
 - Bahnsteig mit Rampe
 - Zuwege
 - Straßenumbau
 - Geh-/Radweg Verlegung
 - Bäume vorhanden
 - Bäume entfallen
 - Bäume neu
 - Optionale Planungselemente

Hst. Lübeckstraße

Ausfertigung		Anlage		
STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT				
Stadtbahnstrecke 82		Baulos 70-73		
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen				
Entwurf gemäß FI Dortmund Plus				Maßstab
Haltestelle Lübeckstraße				1 : 500
Zeichn.-Nr. Blatt 3/6				
Datum September 2018				
Amtsleiterin	Bereichsleiter	Fachpartenleiter	Projektverantwortl.	Bearbeiter
Uehlendahl <small>LT. Stdt. Baudirektor</small>	NN <small>Stdt. Baudirektor</small>	Hannen <small>Stdt. Baudirektor</small>	Schnecking <small>Dipl. Ing.</small>	Lübbert <small>Dipl. Ing.</small>

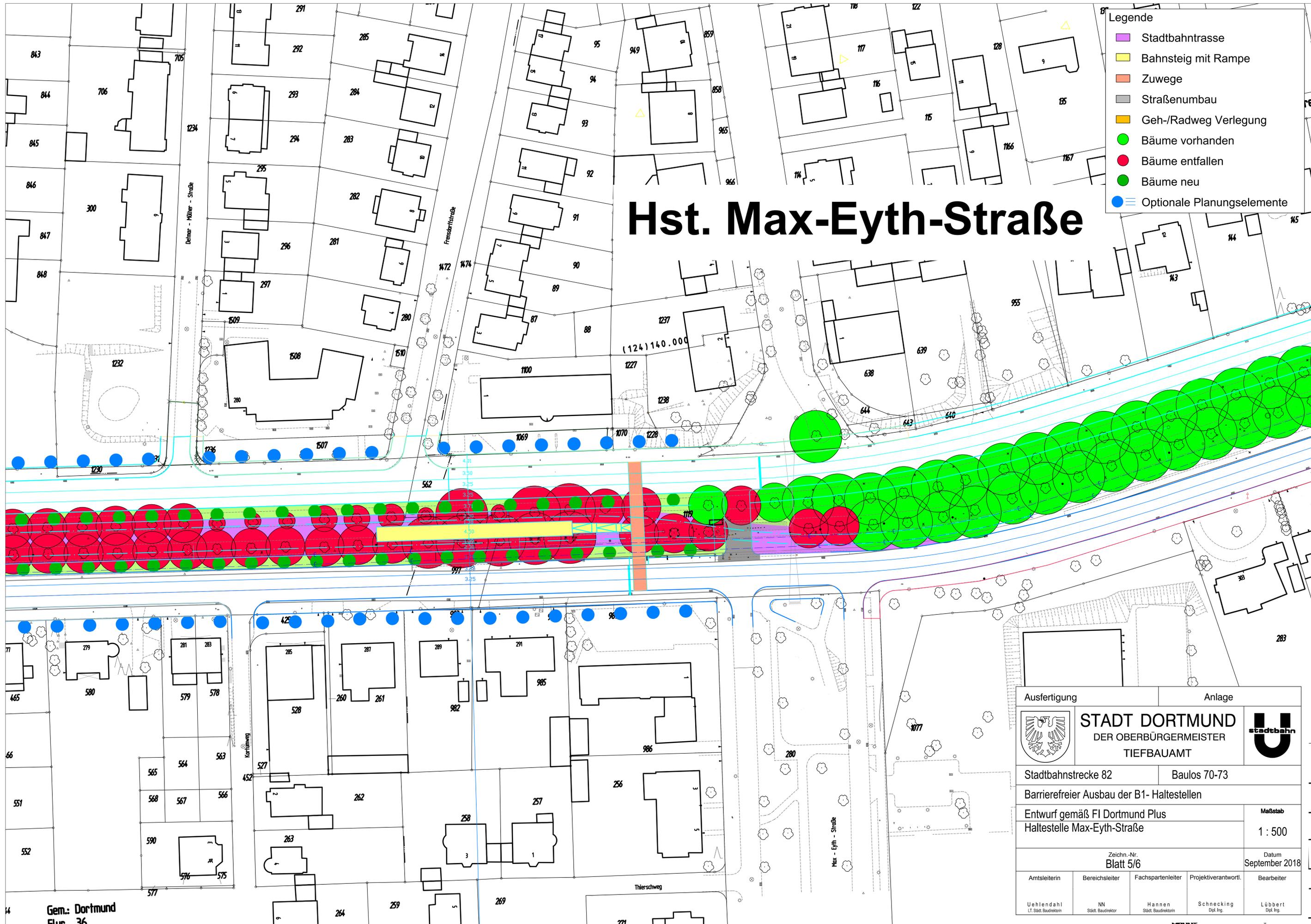
Gem.: Dortmund
Flur 36

- Legende
- Stadtbahntrasse
 - Bahnsteig mit Rampe
 - Zuwege
 - Straßenumbau
 - Geh-/Radweg Verlegung
 - Bäume vorhanden
 - Bäume entfallen
 - Bäume neu
 - Optionale Planungselemente

Hst. Lübkestraße



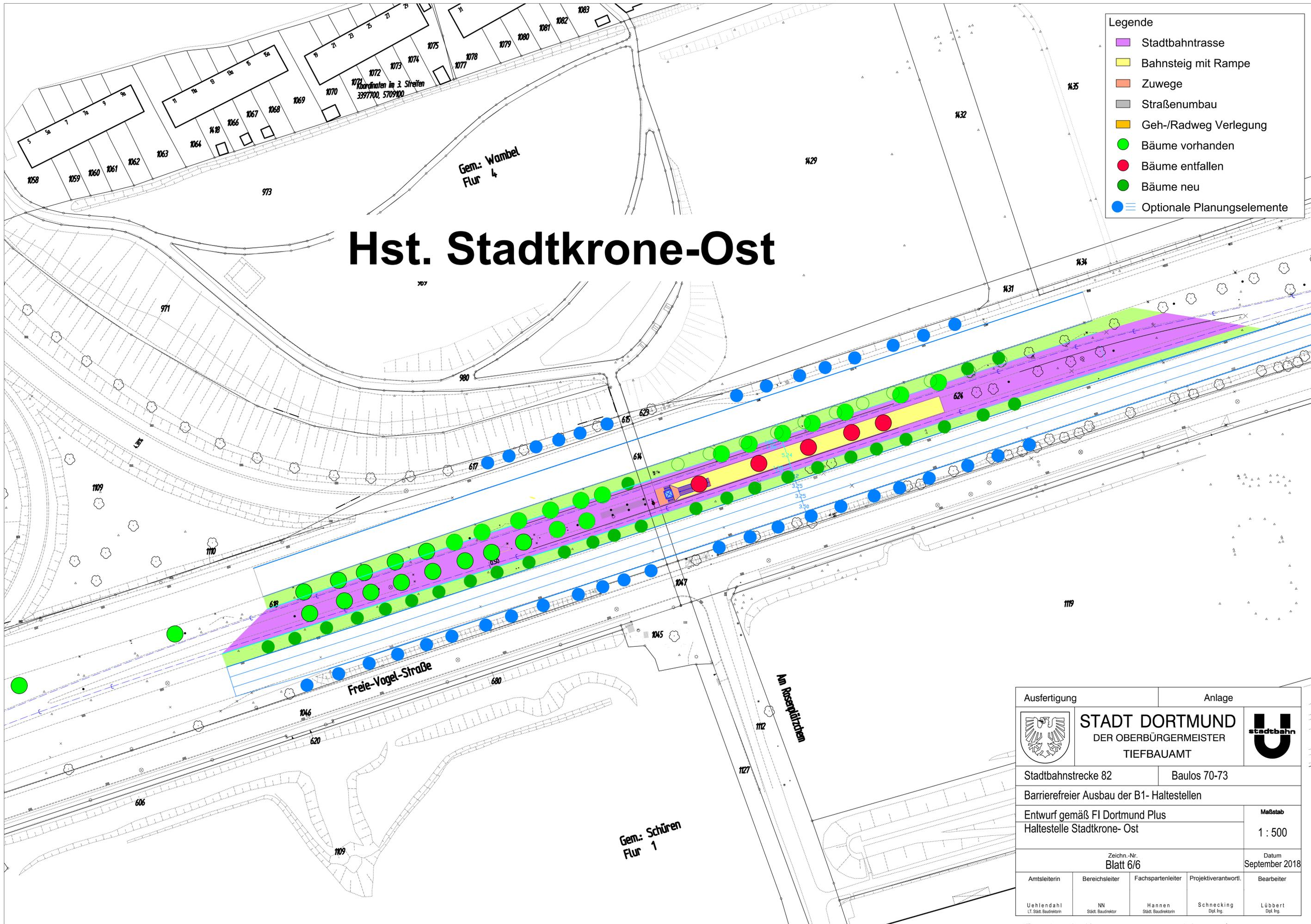
Ausfertigung		Anlage		
		STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT		
Stadtbahnstrecke 82		Baulos 70-73		
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen				
Entwurf gemäß FI Dortmund Plus				Maßstab
Stecke Lübkestraße - Max-Eyth-Straße				1 : 500
Zechn.-Nr. Blatt 4/6				Datum September 2018
Amtsleiterin	Bereichsleiter	Fachspartenleiter	Projektverantwortl.	Bearbeiter
Uehlendahl LT. Stdt. Baudirektor	NN Stdt. Baudirektor	Hannen Stdt. Baudirektor	Schnecking Dipl. Ing.	Lübbert Dipl. Ing.



- Legende
- Stadtbahntrasse
 - Bahnsteig mit Rampe
 - Zuwege
 - Straßenumbau
 - Geh-/Radweg Verlegung
 - Bäume vorhanden
 - Bäume entfallen
 - Bäume neu
 - Optionale Planungselemente

Hst. Max-Eyth-Straße

Ausfertigung		Anlage		
STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT				
Stadtbahnstrecke 82		Baulos 70-73		
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen				
Entwurf gemäß FI Dortmund Plus				Maßstab
Haltestelle Max-Eyth-Straße				1 : 500
Zeichn.-Nr. Blatt 5/6		Datum September 2018		
Amtsleiterin	Bereichsleiter	Fachspartenleiter	Projektverantwortl.	Bearbeiter
Uehlendahl LT. Stdt. Baudirektor	NN Stdt. Baudirektor	Hannen Stdt. Baudirektorin	Schnecking Dipl. Ing.	Lübbert Dipl. Ing.



Ausfertigung		Anlage		
		STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT		
Stadtbahnstrecke 82		Baulos 70-73		
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen				
Entwurf gemäß FI Dortmund Plus				Maßstab
Haltestelle Stadtkrone- Ost				1 : 500
Zeichn.-Nr. Blatt 6/6				Datum September 2018
Amtsleiterin	Bereichsleiter	Fachpartenleiter	Projektverantwortl.	Bearbeiter
Uehndahl LT. Stdt. Baudirektor	NN Stdt. Baudirektor	Hannen Stdt. Baudirektor	Schnecking Dipl. Ing.	Lübbert Dipl. Ing.

Variante 4
(während des
Dialogprozesses
entwickelt von der
FI DortmundPlus)

Hst. Voßkuhle

Legende	
	Stadtbahntrasse
	Bahnsteig mit Rampe
	Zuwege
	Straßenumbau
	Geh-/Radweg Verlegung
	Bäume vorhanden
	Bäume entfallen
	Bäume neu
	Bäume zukünftig neu

Im Bereich des Bahnsteiges
Neubau der Fahrbahnbegrenzung

Im Bereich der Strecke
neue Fahrbahnmarkierungen

Kleine Radien, da als
Provisorium angedacht

Der Umbau der Kreuzung
Voßkuhle im
Zusammenhang mit dem
indirekten Linksabbiegen
wird in einem gesonderten
Gutachten behandelt.

Ausfertigung		Anlage		
		STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT		
Stadtbahnstrecke 82		Baulos 70-73		
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen				
Entwurf "Mischvariante" gemäß FI Dortmund Plus Haltestelle Voßkuhle				Maßstab 1 : 500
Zeichn.-Nr. Blatt 1/4				Datum September 2018
Amtsleiterin	Bereichsleiter	Fachspartenleiter	Projektleiter	Bearbeiter
Uehlendahl LT. Städt. Baudirektorin	NN Städt. Baudirektor	Hannen Städt. Baudirektorin	Schnecking Dipl. Ing.	Lübbert Dipl. Ing.

Hst. Lübkestraße

Legende	
	Stadtbahntrasse
	Bahnsteig mit Rampe
	Zuwege
	Straßenumbau
	Geh-/Radweg Verlegung
	Bäume vorhanden
	Bäume entfallen
	Bäume neu
	Bäume zukünftig neu

Im Bereich der Strecke neue Fahrbahnmarkierungen

Im Bereich des Bahnsteiges Neubau der Fahrbahnbegrenzung

Kleine Radien, da als Provisorium angedacht

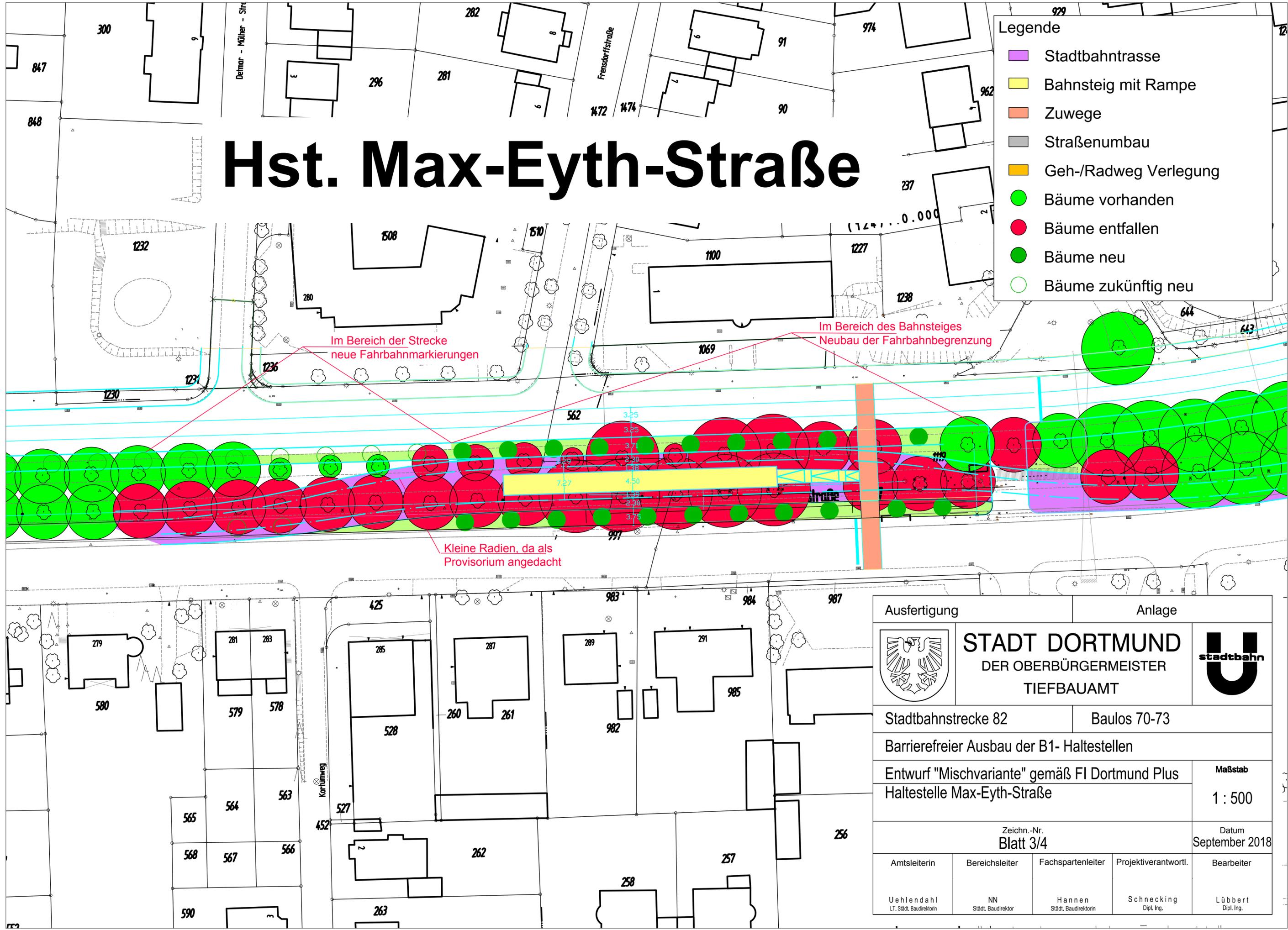
Kleine Radien, da als Provisorium angedacht

Ausfertigung		Anlage		
	STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT			
Stadtbahnstrecke 82		Baulos 70-73		
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen				
Entwurf "Mischvariante" gemäß FI Dortmund Plus Haltestelle Lübkestraße				Maßstab 1 : 500
Zechn.-Nr. Blatt 2/4				Datum September 2018
Amtsleiterin	Bereichsleiter	Fachspartenleiter	Projektverantwortl.	Bearbeiter
Uehlendahl LT. Städt. Baudirektorin	NN Städt. Baudirektor	Hannen Städt. Baudirektorin	Schnecking Dipl. Ing.	Lübbert Dipl. Ing.

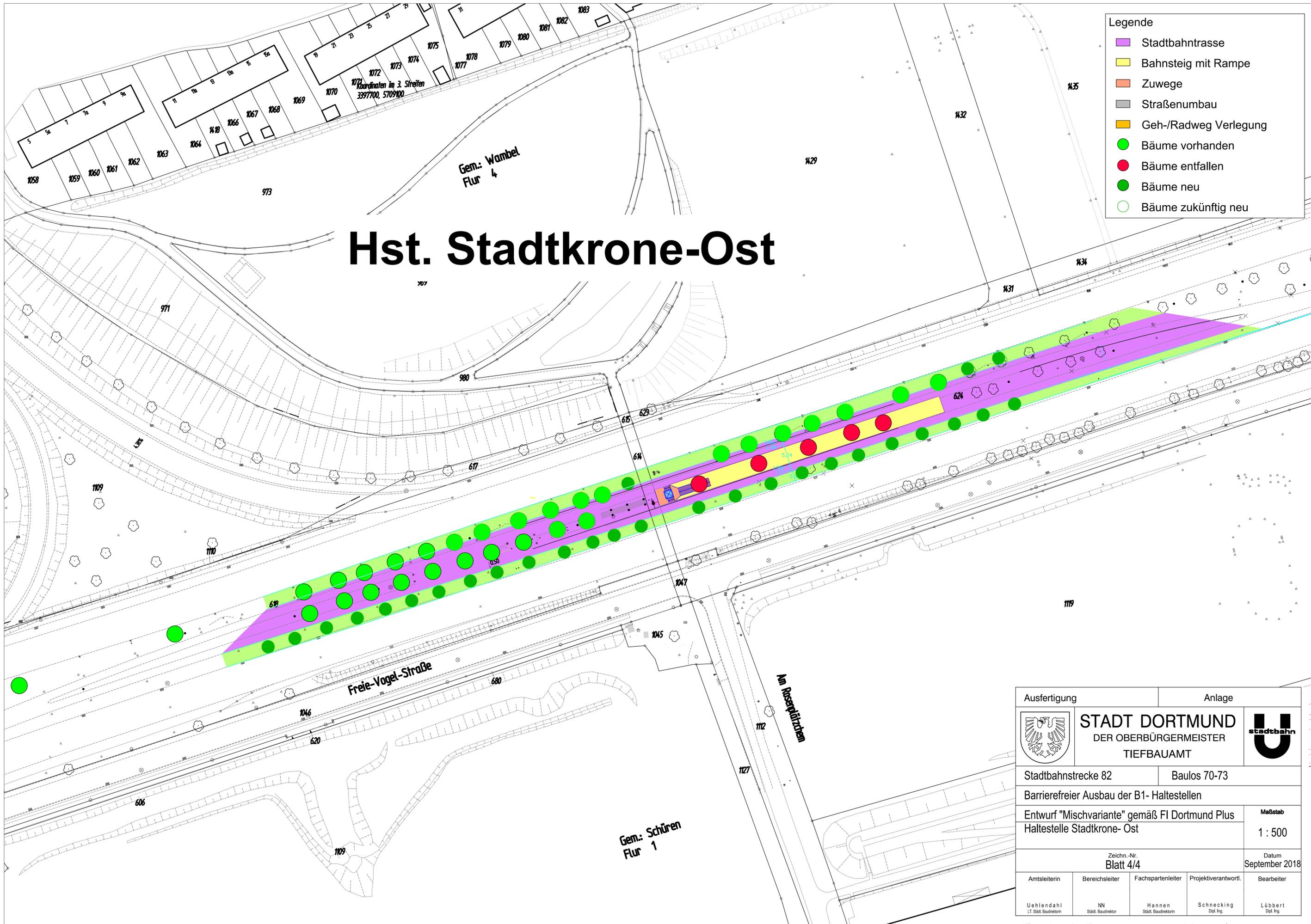
Hst. Max-Eyth-Straße

Legende

-  Stadtbahntrasse
-  Bahnsteig mit Rampe
-  Zuwege
-  Straßenumbau
-  Geh-/Radweg Verlegung
-  Bäume vorhanden
-  Bäume entfallen
-  Bäume neu
-  Bäume zukünftig neu



Ausfertigung		Anlage		
		STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT		
Stadtbahnstrecke 82		Baulos 70-73		
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen				
Entwurf "Mischvariante" gemäß FI Dortmund Plus Haltestelle Max-Eyth-Straße				Maßstab 1 : 500
Zeichn.-Nr. Blatt 3/4				Datum September 2018
Amtsleiterin	Bereichsleiter	Fachspartenleiter	Projektleiter	Bearbeiter
Uehlendahl LT, Städt. Baudirektorin	NN Städt. Baudirektor	Hannen Städt. Baudirektorin	Schnecking Dipl. Ing.	Lübbert Dipl. Ing.



Hst. Stadtkrone-Ost

- Legende
- Stadtbahntrasse
 - Bahnsteig mit Rampe
 - Zuwege
 - Straßenumbau
 - Geh-/Radweg Verlegung
 - Bäume vorhanden
 - Bäume entfallen
 - Bäume neu
 - Bäume zukünftig neu

Ausfertigung		Anlage		
	STADT DORTMUND DER OBERBÜRGERMEISTER TIEFBAUAMT			
Stadtbahnstrecke 82		Baulos 70-73		
Barrierefreier Ausbau der B1- Haltestellen				
Entwurf "Mischvariante" gemäß FI Dortmund Plus Haltestelle Stadtkrone- Ost				Maßstab 1 : 500
Zeichn.-Nr. Blatt 4/4				Datum September 2018
Amtsleiterin <small>Uehlendahl LT. Städt. Baudirektorin</small>	Bereichsleiter <small>NN Städt. Baudirektor</small>	Fachpartenleiter <small>Hannen Städt. Baudirektorin</small>	Projektverantwortl. <small>Schnecking Dipl. Ing.</small>	Bearbeiter <small>Lübbert Dipl. Ing.</small>

Kriterien	Variante Stadt gem. Ratsbeschluss	Variante FI Dortmund plus	Variante BI Lärm u. Abgasgemeinschaft	Variante 4 (entwickelt von FI Dortmundplus (18.09.18))
Qualität barrierefreier Haltestellenzugänge				
1. Infrastrukturbedarf (Brücke, Aufzug, Rampe, LSA, Springlicht)	3 neue Brücken, 5 Aufzüge, 3 Rampen, 1 LSA, 1 Springlicht	1 neue Brücken, 1 Aufzug, 1 Rampen, 3 LSA, 3 Springlichter	1 neue Brücken, 1 Aufzug, 1 Rampen, 3 LSA, 3 Springlichter	1 neue Brücken, 1 Aufzug, 1 Rampen, 3 LSA, 3 Springlichter
2. Einfachheit, Orientierung	Kohlgartenstr. von Brücke auf Seitenbahnsteig mit Querung der Gleise, Vosskuhle niveaugleicher Zugang Mittelbahnsteig, Lübkestr. niveaugleicher Zugang Mittelbahnsteig, Max_Eyth-Str. von Brücke auf Mittelbahnsteig, Stadtkrone Ost von Brücke auf Mittelbahnsteig Mittelbahnsteig sind grundsätzlich für die Orientierung besser, da beide Fahrtrichtungen angefahren werden	Kohlgartenstr. niveaugleicher Zugang auf Seitenbahnsteige, Vosskuhle niveaugleicher Zugang Mittelbahnsteig, Lübkestr. niveaugleicher Zugang Mittelbahnsteig, Max-Eyth-Str. niveaugleicher Zugang auf Mittelbahnsteig, Stadtkrone Ost von Brücke auf Mittelbahnsteig ÖPNV-Attraktivität (Kundenfreundlichkeit) gesteigert durch niveaugleiche Zugänge Mittelbahnsteig sind grundsätzlich für die Orientierung besser, da beide Fahrtrichtungen angefahren werden	Kohlgartenstr. niveaugleicher Zugang auf Seitenbahnsteige, Vosskuhle niveaugleicher Zugang auf Seitenbahnsteig, Lübkestr. niveaugleicher Zugang auf Seitenbahnsteig, Max-Eyth-Str. niveaugleicher Zugang auf Seitenbahnsteig, Stadtkrone Ost von Brücke auf Mittelbahnsteig ÖPNV-Attraktivität (Kundenfreundlichkeit) gesteigert durch niveaugleiche Zugänge	Kohlgartenstr. niveaugleicher Zugang auf Seitenbahnsteige, Vosskuhle niveaugleicher Zugang Mittelbahnsteig, Lübkestr. niveaugleicher Zugang Mittelbahnsteig, Max-Eyth-Str. niveaugleicher Zugang auf Mittelbahnsteig, Stadtkrone Ost von Brücke auf Mittelbahnsteig ÖPNV-Attraktivität (Kundenfreundlichkeit) gesteigert durch niveaugleiche Zugänge Mittelbahnsteig sind grundsätzlich für die Orientierung besser, da beide Fahrtrichtungen angefahren werden
3. Verkehrliche Sicherheit und Verfügbarkeit	verkehrliche Sicherheit ist bei ordnunggemäßer Nutzung gegeben, Brücken sicherer, Risiko Falschquerer 5 Aufzüge sind Vandalismus-gefährdet, Winterdienst Brücken erforderlich	verkehrliche Sicherheit ist bei ordnunggemäßer Nutzung gegeben, 1 Aufzug ist Vandalismusgefährdet, Kohlgartenstraße: "Verkehrskonzept 1. Ampel" zu prüfen	verkehrliche Sicherheit ist bei ordnunggemäßer Nutzung gegeben, 1 Aufzug ist Vandalismusgefährdet, Kohlgartenstraße: "Verkehrskonzept 1. Ampel" zu prüfen	verkehrliche Sicherheit ist bei ordnunggemäßer Nutzung gegeben, 1 Aufzug ist Vandalismusgefährdet, Kohlgartenstraße: "Verkehrskonzept 1. Ampel" zu prüfen
4. Zeitbedarf für Erreichbarkeit der Haltestellen über Brücken, Rampen, Aufzüge, Furten Hinweis FI: bewertete Zeitangabe nur mit Ergebnis Gutachten und Signalanlagenplanung	Zeitbedarf entsprechend der Länge der Zuwegung	Zeitbedarf entsprechend der Länge der Zuwegung und entsprechend der Freigabe durch die Signalanlagen	Zeitbedarf entsprechend der Länge der Zuwegung und entsprechend der Freigabe durch die Signalanlagen	Zeitbedarf entsprechend der Länge der Zuwegung bzw. entsprechend der Freigabe durch die Signalanlagen
5. Subjektive Sicherheit (Angsträume)	relevant bei erweiterter Zuwegung in Grünanlage Stadtkrone Ost Brücken u. Rampen können Angsträume darstellen, dies wird durch entsprechende Detailplanung aufgegriffen	relevant bei erweiterter Zuwegung in Grünanlage Stadtkrone Ost	relevant bei erweiterter Zuwegung in Grünanlage Stadtkrone Ost	relevant bei erweiterter Zuwegung in Grünanlage Stadtkrone Ost
Qualität barrierefreier ÖPNV				
6. Haltestellen				
Funktionalität und Orientierung	gute Orientierung und Funktionalität, da Mittelbahnsteige	gute Orientierung und Funktionalität, da Mittelbahnsteige	vorab Orientierung erforderlich, Richtung muss vor Betreten des Bahnsteiges gewählt werden zusätzliche Beschilderung erforderlich	gute Orientierung und Funktionalität, da Mittelbahnsteige
Gestaltungsmöglichkeiten, Ästhetik Hinweis FI: Mittelbahnsteige grundsätzlich einfacher zu gestalten	Kohlgarten Seitenbahnsteige, sonst Mittelbahnsteige und Gestaltung von 3 Brücken mit Aufzügen	Kohlgarten Seitenbahnsteige, sonst Mittelbahnsteige, Gestaltung von 1 Brücke mit Aufzug	Stadtkrone Ost Mittelbahnsteig, sonst Seitenbahnsteige, Gestaltung von 1 Brücke mit Aufzug	Kohlgarten Seitenbahnsteige, sonst Mittelbahnsteige, Gestaltung von 1 Brücke mit Aufzug
Aufenthaltsqualität, u.a.räuml. Trennung vom IV (Schutz vor Unfall, Lärm, Abgasen, Spritzwasser)	durch Mittelbahnsteige wird die Aufenthaltsqualität verbessert, bessere Trennung zum IV	durch Mittelbahnsteige wird die Aufenthaltsqualität verbessert, bessere Trennung zum IV	Seitenbahnsteig neben B1 geringe Aufenthaltsqualität und keine Trennung	durch Mittelbahnsteige wird die Aufenthaltsqualität verbessert, bessere Trennung zum IV
Barrierefreiheit beim Ein-/Ausstieg Fzg.	ist berücksichtigt	ist berücksichtigt	Kohlgartenstr.: erforderliche Durchgangsbreite für den Begegnungsfall nicht entsprechend der DIN 18040 im Bereich der Zugangsrampen, Vosskuhle: Zustieg ins Fahrzeug im Bereich der Bäume nicht entsprechend der DIN 18040, entsprechend der Bostrab muss Längs der Bahnsteigkante eine nutzbare Breite von mindestens 1,5m vorhanden sein (nicht umsetzbar, keine Finanzierungsaussicht), heilbar, wenn Bäume entfallen Fahrleitungsmaste im nördl. Bahnsteig Hst. Max-Eyth-Str. müssen geprüft werden	ist berücksichtigt
7. Streckenführung/Qualität des Verkehrsablaufs				
Streckenqualität Fahrweg, Querbeschleunigung Fzg.	mittel, da großzügige Radien	gut geradlinig	gut geradlinig	mittel, da großzügige Radien, als Zwischenzustand kleinere Radien nördl. Gleis
räumliche Trennung vom IV (Unfallschutz)	ist im Haltestellenbereich gegeben	ist im Strecken und Haltestellenbereich gegeben	ist nicht gegeben, Spritzschutz wie bisher, in Haltestelle Anprallschutz +94 cm	ist im Haltestellenbereich gegeben
Sichtverhältnisse im Streckenverlauf	gute Sichtverhältnisse	gute Sichtverhältnisse	gute Sichtverhältnisse	gute Sichtverhältnisse
Bevorrechtigung ÖPNV an Knoten	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Veränderung
Auswirkungen f. den Fahrbetrieb	im Streckenbereich gering da Sichtweiten berücksichtigt, Querungen des Gleises an 3 Haltestellen außer Max-Eyth-Str. und Stadtkrone Ost	im Streckenbereich gering da Sichtweiten berücksichtigt, Querungen des Gleises an allen Haltestellen außer Stadtkrone Ost erforderlich	im Streckenbereich gering da Sichtweiten berücksichtigt, Querungen des Gleises an allen Haltestellen außer Stadtkrone Ost erforderlich	im Streckenbereich gering da Sichtweiten berücksichtigt, Querungen des Gleises an allen Haltestellen außer Stadtkrone Ost
8. Betriebstechnik				
erforderliche Stromversorgung, Unterwerkskapazität	Verstärkung für Aufzüge	nur für Haltestellen	nur für Haltestellen	nur für Haltestellen

Kriterien	Variante Stadt gem. Ratsbeschluss	Variante FI Dortmund plus	Variante BI Lärm u. Abgasgemeinschaft	Variante 4 (entwickelt von FI Dortmundplus (18.09.18))
Zugsicherung	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Veränderung
Streckenverkabelung Hinweis FI: erforderliche Kabelverlegung u. Kabelkanalarbeiten im Streckenbereich sollen geprüft werden	teilweise Erneuerung	vollständige Erneuerung	teilweise Erneuerung	teilweise Erneuerung
Fahrleitungsanlage und Erdungskonzept	teilweise Erneuerung	vollständige Erneuerung	nicht erforderlich	teilweise Erneuerung
Qualität B1				
9. Qualität Verkehrsablauf B1 für den Kfz-Verkehr				
Optimierung Fahrstreifenbreiten und Trassierung	unverändert	komplette Neuordnung/Verbesserung zukünftig ermöglicht	zwei Verschwenkungen erforderlich	optional: komplette Neuordnung/Verbesserung zukünftig ermöglicht
Wartezeiten für Kfz an KP und Furten, ggf. Fahrtzeitindex für Netzabschnitt Hinweis FI: Auswirkungen abhängig von Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung	keine Veränderungen, Wartezeiten Lübkestr. wurden geprüft	durch Veränderung Vosskuhle/Semerteichstr. möglicherweise Verbesserung durch Entfall Linksabbieger, Verlängerung der Wartezeiten durch LSA möglich, Nachweis durch Verkehrsuntersuchung erforderlich	durch Veränderung Vosskuhle/Semerteichstr. möglicherweise Verbesserung durch Entfall Linksabbieger, Verlängerung der Wartezeiten durch LSA möglich, Nachweis durch Verkehrsuntersuchung erforderlich	durch Veränderung Vosskuhle/Semerteichstr. möglicherweise Verbesserung durch Entfall Linksabbieger, Veränderungen der Wartezeiten durch LSA möglich, Nachweis durch Verkehrsuntersuchung erforderlich
10. Verkehrsqualität für Fußgänger	punktuell verbessert, da niveaugleiches Queren der B1 am Knoten Vosskuhle und Lübkestr. für Anwohner, Schulen, Kirchen, Geschäfte ermöglicht wird,	punktuell verbessert, da niveaugleiches Queren der B1 an 4 Knoten für Anwohner, Schulen, Kirchen, Geschäfte ermöglicht wird, optional: kombinierter 4m breiter Geh-/Radweg im Querschnitt zukünftig ermöglicht	punktuell verbessert, da niveaugleiches Queren der B1 an 4 Knoten für Anwohner, Schulen, Kirchen, Geschäfte ermöglicht wird, im Bereich Lübkestr. Gehwegbreite von 2 m nicht ausreichend, Nutzung des bestehenden Reitweges als Fuß- u. Radwegeverbindung	unverändert, optional: kombinierter 4m breiter Geh-/Radweg im Querschnitt zukünftig ermöglicht
11. Verkehrsqualität für den Radverkehr	unverändert, keine Radwegführung entlang der B1	unverändert, optional: kombinierter 4m breiter Geh-/Radweg im Querschnitt zukünftig ermöglicht Qualitätsverlust für Radfahrer prüfen gem. 2. Dialogforum	überwiegend unverändert, bei neuer Verkehrslösung Vosskuhle: Qualitätsverlust für Radfahrer prüfen gem. 2. Dialogforum, in Grünfläche Lübkestraße verlegter, getrennter Radweg mit Neigung von ca. 6-10% möglich wegen Höhenunterschied von 2 m Nutzung des bestehenden Reitweges als Fuß- u. Radwegeverbindung	unverändert, optional: kombinierter 4m breiter Geh-/Radweg im Querschnitt zukünftig ermöglicht
Allee und Kulturlandschaftsbereich				
12. Auswirkungen auf gesch. Landschaftsbestandteil Allee Hinweis FI: Auswirkungen abhängig von Ergebnissen der Begutachtung				
Eingriff in den Baumbestand (Anzahl, Erhaltungsperspektive)	23 Linden betroffen, 21 Platanen betroffen, Verpflanzungen werden geprüft, Annahme der Stadt : Eingriff in Wurzelbereiche der Bäume durch Gleisverlegung muss geprüft werden	Neuaufbau der Allee 188 Linden betroffen, 31 Platanen betroffen, Verpflanzungen werden geprüft, keine Sonderkonstruktionen zum Baumschutz erforderlich	Erhalt des Allee-Bestands, 5 Linden verpfl. Annahme: alle Wurzelbereiche der Bäume im Haltestellenbereich können durch Konstruktionen freitragend überspannt werden, muss geprüft werden	49 Linden, 36 Platanen betroffen, Verpflanzungen werden geprüft, keine Sonderkonstruktionen zum Baumschutz erforderlich
Eingriff in den Alleecharakter	Lücken in der südlichen Baumreihe, nicht nachpflanzbar im Bereich der südl. Allee durch Gleisverziehung Vosskuhle, Lübkestr. und Max-Eyth-Str., Nachpflanzungen im Bahnsteigbereich	Entnahme der Linden von Vosskuhle bis Max-Eyth-Str. Kompletter symmetrischer Neuaufbau der Allee Voßkuhle bis Max-Eyth-Str. und an Stadtkrone Ost,	Kein Eingriff in Alleecharakter, minimale Umpflanzung 5 junger Linden in Bahnsteig Lübkestraße, Nachpflanzung fehlender Bäume	Entnahme der Bäume im Bereich der Haltestellen, symmetrischer Neuaufbau der Allee in den Haltestellenbereichen, , weiterer Erhalt der Linden an der Strecke bis abgängig
Ausw. auf Entwicklungspotential der Allee, Erhaltung, Homogenität, langfristige Planungsvorsorge	Nachpflanzungen möglich, Erhaltungskonzept erforderlich	Neuordnung, langfristige homogene Entwicklung gesichert	Erhaltungskonzept erforderlich, Nachpflanzung der Silberlinden möglich	Wechsel in der Alleebreite zwischen Bestand und Neupflanzung, im Haltestellenbereich Neuordnung, homogene Entwicklung gesichert,
13. Ausw. auf Stadtbereich m. bes. Denkmalbedeutung				
Möglichkeit Wiederherstellung Charakter vierstreifiger Allee	durch Pflanzungen in Seitenbereich möglich, in Variante jedoch bisher nicht enthalten	Optionale Seitenbepflanzung (3./4: Baumreihe) auf öffentlichen/ Privatgrundstücken möglich	äußere Baumreihen in Privat-Vorgärten nicht vorgeschlagen, da dort prägender Einzelbaumbestand	Optionale Seitenbepflanzung (3./4: Baumreihe) auf öffentlichen/ Privatgrundstücken möglich
Mehr-/Minder-Eingriff in Seitenbereiche	kein Eingriff	keine Inanspruchnahme, nur optional bei Seitenbepflanzung (3./4: Baumreihe) erforderlich	Eingriff in Bäume, Eingriff in Grünanlage südl. H-Lübkestraße, Eingriff in 2 Bäume im Grünstreifen südl. H-Max-Eyth-Straße	kein Eingriff
Historischer Reitweg (keine denkmalpfl. Bedeutung)	Unterbrechung durch Mittelbahnsteig	kein Reitweg	Reitweg durchgehend erhalten zur Pflege und als Geh- und Radwegeverbindung	Unterbrechung durch Mittelbahnsteig
Übergeordnete Belange				
14. Stadtentwicklung				
Integrierte verkehrliche Planung gem. Zielen des MP Mobilität, ergänzende Erschließung Gartenstadt	ist möglich, Konzept mit planungsrechtlicher Grundlage liegt nicht vor	ist möglich, Konzept mit planungsrechtlicher Grundlage liegt nicht vor	ist möglich, Konzept mit planungsrechtlicher Grundlage liegt nicht vor	ist möglich, Konzept mit planungsrechtlicher Grundlage liegt nicht vor
Integrierte städtebauliche Planung Gartenstadt	ist möglich, Konzept mit planungsrechtlicher Grundlage liegt nicht vor	ist möglich, Konzept mit planungsrechtlicher Grundlage liegt nicht vor	ist möglich, Konzept mit planungsrechtlicher Grundlage liegt nicht vor	ist möglich, Konzept mit planungsrechtlicher Grundlage liegt nicht vor
Flächenbedarfe und Raumwirkung Verkehrsbauten/techn. Anl.	berücksichtigt	berücksichtigt	nicht angegeben	berücksichtigt

Kriterien	Variante Stadt gem. Ratsbeschluss	Variante FI Dortmund plus	Variante BI Lärm u. Abgasgemeinschaft	Variante 4 (entwickelt von FI Dortmundplus (18.09.18))
Sicherung B1-Imagewirkung Dortmund	Verkehrsraum bleibt erhalten	symmetrische Wiederherstellung des Querschnittes, Entwicklung v. Stadt- und Verkehrsraum	Bestandsallee bleibt erhalten	durch teilweise symmetrische Wiederherstellung Stadt- und Verkehrsraum
Planungsvorsorge B1 Tunnel (Planungsstand 2009 mit 2 Fahrspuren)	berücksichtigt	berücksichtigt	im Bereich Max-Eyth-Str. nicht möglich, nochmaliger Neubau der Haltestelle erforderlich	berücksichtigt
Planungsvorsorge späterer stadtverträglicher Umbau B1	stadtverträglicher Oberflächenrückbau berücksichtigt, späterer Rückbau der Brücken und Aufzüge	stadtverträglicher Oberflächenrückbau berücksichtigt	stadtverträglicher Oberflächenrückbau möglich nach Verlegung Haltestelle Max-Eyth-Str.	stadtverträglicher Oberflächenrückbau berücksichtigt
15. Lärm-/Luft-Immissionen/Emissionen des Verkehrs (IV u. ÖV) Hinweis FI: Luftimmissionen von Gutachten abhängig	geringfügige Änderung der Gleislage im Mittelbahnsteigbereich, IV keine Veränderung	mittige Gleislage, daher höhere Belastung nördl. B1, Mehrbelastung durch Anfahren IV an LSA ist zu prüfen	Gleislage beibehalten, Mehrbelastung durch Anfahren IV an LSA und Verschwenkung der IV Fahrspuren Richtung Süden ist zu prüfen	mittige Gleislage, Mehrbelastung durch Anfahren IV an LSA ist zu prüfen IV: geringe Veränderung
Planung und Umsetzung				
16. erforderlicher Eingriff in Bestandsbauwerke und Eigentum	kein Inanspruchnahme in private Grundstücke, Brücken mit Zugangsrampen müssen erneuert werden	OPTIONALE Inanspruchnahme in B1 für 4m-Geh-/Radweg optional, OPTIONALE Inanspruchnahme öffentlicher/privater Grundstücke durch 4-reihige Allee optional.	Inanspruchnahme in 2 stüdl. Privatgrundstücke Hs.-Nr. 263 ca.8 qm (Lübkestraße Ost) und Hs.-Nr. 303 ca 25 qm (Max-Eyth-Str.Ost)	kein Eingriff in private Grundstücke,
17. Auswirkungen auf die Planfeststellung (Verfahren), z.B. Aufwand, zeitlich	"Standardverfahren" möglich, Abwägung der Planung liegt zugrunde (gem. 5. Kookreis möglich)	Abhängigkeit mit B1 Knoten Vosskuhle, Mehraufwand bei Ausgleich und Ersatz für Bäume	Abhängigkeit von B1 Knoten Vosskuhle und Verschwenkungen im Bereich Lübkestr. u. Max-Eyth-Str., Eingriff in 2 Privatgrundstücke, evtl. zeitintensiv Hinweis BI: Eingriff an der Lübkestr. nur maginal, an der Max-Eyth-Str. nur 25 m²	"Standardverfahren" möglich, Mehraufwand bei Ausgleich und Ersatz für Bäume
Erforderlichkeit Immissionsgutachten, Maßnahmen	Gutachten erforderlich	Gutachten erforderlich	Gutachten erforderlich	Gutachten erforderlich
Verkehrsführung während der Bauzeit (IV und ÖV)	Zwischenzustände Stadtbahn an allen Haltestellen	Zwischenzustände Stadtbahn für Haltestelle Kohlgartenstr., optional für Maßnahmen im IV erforderlich,	für Zwischenzustände Stadtbahn an allen Haltestellen und Sperrungen von einzelnen Fahrspuren der B1 für Verlegung der Fahrspuren erforderlich	Zwischenzustände Stadtbahn für Haltestelle Kohlgartenstr.
Schutz-, Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen Verpflanzbare Bäume sind in der Bilanz gesondert zu berücksichtigen	Bilanzierung und Ausgleich im LBP erforderlich, erfahrungsgemäß Ausgleichsmenge 1:3, dann ohne Verpflanzung ca 150 Bäume als Ausgleich/Ersatz	Bilanzierung und Ausgleich im LBP erforderlich, erfahrungsgemäß Ausgleichsmenge 1:3, dann ohne Verpflanzung ca 660 Bäume als Ausgleich/Ersatz	Bilanzierung und Ausgleich im LBP erforderlich, erfahrungsgemäß Ausgleichsmenge 1:3, dann ohne Verpflanzung ca 15 Bäume als Ausgleich/Ersatz	Bilanzierung und Ausgleich im LBP erforderlich, erfahrungsgemäß Ausgleichsmenge 1:3, dann ohne Verpflanzung ca 150 Bäume als Ausgleich/Ersatz
18. erforderliche Zwischenbauzustände (Aufwand Planung / Betrieb)	für alle Haltestellen Planung und Abstimmungen zum Betrieb während der Bauzeit	Planung für gesamte Strecke, Abstimmungen zum Betrieb während der Bauzeit für Strecke u. Haltestelle Kohlgartenstr.	für alle Haltestellen Planung und Abstimmungen zum Betrieb während der Bauzeit, für IV Planung und Abstimmung	Abstimmungen zum Betrieb während der Bauzeit für Haltestelle Kohlgartenstr.
19. erforderliche Leitungsverlegung von Ver- u. Entsorgungsleitungen (Aufwand, Planung) (Ergebnisse der Leitungsabfrage im Mittelstreifen lagen bereits zum Beschluss 2016 vor)	keine	ja, Umfang Leitungsverlegung (Mittelstreifen) muss geprüft werden wegen Neuordnung	ja, Umfang Leitungsverlegung im Geh-/Radweg muss geprüft werden	keine
20. Bauliche Realisierung unter Betrieb, Chancen/Einschränkungen Baufeld	Haltestellenneubau in Bauabschnitten, an allen Haltestellen-Provisorien und/oder Eingleisigkeiten	Kohlgartenstraße: Haltestellenneubau in Bauabschnitten, Provisorien für Gleisquerungen zu Haltestellen Vosskuhle, Lübkestr. und Max-Eyth-Str. optional Bauabschnitte für IV Veränderungen Knoten Vosskuhle und B1 Querschnitt	Haltestellenneubau in Bauabschnitten, an allen Haltestellen Provisorien und/oder Eingleisigkeiten B1 Verlegung mit Sperren der B1 Fahrspuren erforderlich	Kohlgartenstraße: Haltestellenneubau in Bauabschnitten, Provisorien für Gleisquerungen zu Haltestellen Vosskuhle, Lübkestr. und Max-Eyth-Str.
21. Besondere Zeitaspekte				
Möglichkeit gestufter Realisierung (Priorität 1= Stadtbahn)	ist gegeben	ist gegeben	an der Haltestelle Vosskuhle nicht gegeben, abhängig von Umbau Kreuzung Vosskuhle, Entfall Linksabbieger	ist gegeben
Qualitative Bauzeitabschätzung (Stadtbahn)	liegt noch nicht vor	liegt noch nicht vor	liegt noch nicht vor	derzeit noch nicht möglich
Möglichkeit bedarfsweiser Zwischenzustände	ist gegeben	ist gegeben	ist gegeben	nicht erforderlich
Kosten Stadtbahn				
22. Investitionskosten	ca. 32 Mio. €	ca. 45 Mio € (ohne Umbau Knoten Vosskuhle)	ca. 25 Mio. € (ohne Umbau Knoten Vosskuhle)	liegt noch nicht vor
23. Folgekosten (Reinigung/Unterhaltung/Wartung)				
Haltestellen	1 Seitenbahnsteig, 4 Mittelbahnsteige	1 Seitenbahnsteig, 4 Mittelbahnsteige	4 Seitenbahnsteige, 1 Mittelbahnsteig	1 Seitenbahnsteig, 4 Mittelbahnsteige
Aufzüge	5 Aufzüge	1 Aufzug	1 Aufzug	1 Aufzug
Signalanlagen	Lübkestraße	Kohlgartenstr., Vosskuhle, Lübkestraße, Max-Eyth-Str. gering	Kohlgartenstr., Vosskuhle, Lübkestraße, Max-Eyth-Str. gering	Kohlgartenstr., Vosskuhle, Lübkestraße, Max-Eyth-Str. gering
Gleise (Verschleiß)	gering	gering	gering	gering
Brücken	3 Brücken	1 Brücke	1 Brücke	1 Brücke

Kriterien	Variante Stadt gem. Ratsbeschluss	Variante FI Dortmund plus	Variante BI Lärm u. Abgasgemeinschaft	Variante 4 (entwickelt von FI Dortmundplus (18.09.18))
Baumpflege	unverändert im Bereich der Maßnahme plus Ersatzmaßnahmen (100 Bäume) (verpflanzbare sind in der Bilanz differenziert zu berücksichtigen)	neue Allee (250 Bäume) plus Ersatzmaßnahmen (410 Bäume) (verpflanzbare sind in der Bilanz differenziert zu berücksichtigen)	unverändert im Bereich der Maßnahmen plus Ersatzmaßnahmen (10 Bäume) (verpflanzbare sind in der Bilanz differenziert zu berücksichtigen)	teilweise neue Allee (88 Bäume) plus Ersatzmaßnahmen (160 Bäume) (verpflanzbare sind in der Bilanz differenziert zu berücksichtigen)
24. Ebenerdige (niveaugleiche) Zugänge und Brücken	Erreichbarkeit über Brücken für Nutzer steuerbar durch Geschwindigkeit	ebenerdige Zugänge werden subjektiv als kundenfreundlicher empfunden	ebenerdige Zugänge werden subjektiv als kundenfreundlicher empfunden	ebenerdige Zugänge werden subjektiv als kundenfreundlicher empfunden
weitere vorgeschlagene Kriterien				
Klimawirkungen des Baum-Bestands	Einschränkung des bestehenden Baum-Potenzials durch notwendige Baumentnahme, Nachpflanzungen vorgesehen	Ersatz des bestehenden Baum-Bestandes durch Verpflanzung/Fällung/ Neupflanzung	Erhalt der bestehenden Baum-Allee und damit Erhalt von Schattenspende und Biomasse	Ersatz des bestehenden Baum-Bestandes in Haltestellen-bereichen durch Verpflanzung/ Fällung/ Neuanpflanzung
Planungsvorsorge leistungsfähige B1 solange kein Tunnel	nicht berücksichtigt	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	berücksichtigt
Verhältnis zu Folgebaumaßnahmen Streckenerneuerung, Kabelkanalaufrüstung <u>Hinweis BI: bisher nicht besprochenes Thema, sollte daher nicht berücksichtigt werden</u>	unberücksichtigt, weiteres Bauvorhaben	wird miterledigt	unberücksichtigt, weiteres Bauvorhaben	unberücksichtigt, weiteres Bauvorhaben
22. Investitionskosten (1) und Wirtschaftlichkeit (2) <u>Hinweis BI: bisher nicht besprochenes Thema, sollte daher nicht berücksichtigt werden</u>	(1) ca. 32 Mio. € (2) Folgebaumaßnahmen unberücksichtigt	(1) ca. 45 Mio € (2) Streckenerneuerung, Kabelkanal-aufrüstung in einem Arbeitsgang mit Haltestellenbau, keine Zwischenanschlüsse	(1) ca. 25 Mio. € (2) Folgebaumaßnahmen unberücksichtigt	(1) liegt noch nicht vor (2) Folgebaumaßnahmen unberücksichtigt

Steckbrief Vorzugsvariante Stadt

- > **Infrastrukturbedarf:** niveaugleiche Zugänge (Ampel) an Lübkestraße und Voßkuhle, Haltestellen-Zugänge über Brücken (Rampen/Aufzüge) an Kohlgartenstraße, Max-Eyth-Straße und Stadtkrone Ost
- > **Investitionskosten:** ca. 32 Mio. €
- > **B1-Fahrbahn unverändert (kein Eingriff)**
- > **Eingriffe in Allee an Haltestellen** voraussichtlich 44 Bäume betroffen, durch Verschwenken des Gleisverlaufs in die Alleepromenade ‚Reitweg‘ sowie auf den Bahnsteigen
- > **dauerhafte Lücken in südlicher Baumreihe** sofern keine Nachpflanzung möglich
- > **wo möglich Erhalt der vorh. geschützten B1-Allee**
- > **künftiger B1-Tunnel** Planungsvorsorge berücksichtigt
- > **städtebauliche Qualität B1** vorrangig städtischer Verkehrsraum
- > **kein Eingriff in private Grundstücke,**
Brücken und Rampen sind zu erneuern
- > **Lärmemissionen:** geringe Änderung der Gleise/Mittelbahnsteig
Planfeststellung: „normales“ Verfahren möglich
- > **besondere Zeitaspekte:** gestufte Realisierung möglich
- > **Haltestellenzugänge:** niveaugleiche Übergänge an Voßkuhle und Lübkestraße, sonst Zugänge über Brücken/Rampen/Aufzüge

Steckbrief Bürgerinitiative

- > **Infrastrukturbedarf:** niveaugleiche Haltestellen-Übergänge (Ampel) bis auf H-Stadtkrone-Ost: dort neue Brücke mit Rampen/Aufzug
- > **Investitionskosten:** ca. 25 Mio.€ (ohne Umbau Knoten Voßkuhle)
- > **B1-Fahrbahnen:** zwei Verschwenkungen erforderlich, um Seitenbahnsteige zu ermöglichen; Umbau Knoten Voßkuhle erforderlich, um Haltestellenplanung Voßkuhle zu ermöglichen
- > **Kein Eingriff in Allee** angestrebt, Grundsatz: alle Bäume erhalten und in Bahnsteige integrieren, nördliche Baumreihe unangetastet lassen
- > **Erhalt der vorh. geschützten Allee** samt mittigem ‚Reitweg‘
- > **künftiger B1-Tunnel:** alte Tunnelplanung nicht berücksichtigt, Planungsvorsorge: kein Brücken-/Rampenneubau=keine späteren Abrisskosten
- > **städtebauliche Qualität B1** Stadt- und Verkehrsraum
- > **Eingriff in Seitenbereiche** durch B1-Verschwenkung: in öffentliches Grün und zwei private Grundstücke (Lübke- und Max-Eyth-Straße)
- > **Lärmemissionen:** Gleislage unverändert - keine Lärmänderung, jedoch Mehrbelastung durch Verschwenken der B1-Fahrspuren nach Süden (1,5 m) und durch Anfahren des Verkehrs an Ampel-Übergängen
- > **Planfeststellung:** Mehraufwand/Risiken durch Eingriff in Privatflächen
- > **Besondere Zeitaspekte:** Bau neuer Haltestelle Voßkuhle erst möglich nach Umbau Knoten Voßkuhle mit indirektem Linksabbieger
- > **Haltestellenzugänge:** direkte niveaugleiche Zugänge, bis auf Stadtkrone Ost

Steckbrief Fachinitiative

- > **Infrastrukturbedarf:** niveaugleiche Haltestellen-Übergänge (Ampel) bis auf H-Stadtkrone-Ost: dort neue Brücke mit Rampen / Aufzug
- > **Investitionskosten:** ca. 45 Mio. € (ohne Umbau Knoten Voßkuhle)
- > **Komplett-Neuaufbau des Straßenquerschnitts**
Optimierung der Fahrstreifenbreiten und Trassierung
- > **Neuaufbau einer Allee** von Voßkuhle bis Max-Eyth-Straße
31 Platanen u. 188 Linden betroffen, teilw. Verpflanzung möglich
- > **zwei neue Baumreihen** entlang neuer Mittelgleise,
Option für zwei zusätzliche äußere Baumreihen u.a. auf Privatgrund
- > **Aufgabe der vorhandenen Allee** und des ‚Reitweges‘
- > **künftiger B1-Tunnel** Planungsvorsorge berücksichtigt
- > **städtebauliche Qualität B1** Stadt- und Verkehrsraum
- > **kein Eingriff in private Grundstücke** / Option „zwei zusätzliche äußere Baumreihen“ u.a. nur auf Privatfläche möglich
- > **Lärmemissionen:** höher / nördlich B1 durch veränderte Straßenachsen- und Gleislage, sowie durch Anfahren des MIV an ampelgesteuerten Übergängen
- > **Planfeststellung:** Mehraufwand/Risiken bei Ausgleich/Ersatz Bäume
- > **Besondere Zeitaspekte:** gestufte Realisierung möglich
- > **Haltestellenzugänge** niveaugleiche Zugänge bis auf Stadtkrone Ost

Steckbrief 4. Variante (FI)

- > **Infrastrukturbedarf:** niveaugleiche Haltestellen-Übergänge (Ampel) bis auf H-Stadtkrone-Ost: dort neue Brücke mit Rampen / Aufzug
- > **Investitionskosten:** (aufgrund kurzfristiger Eingabe nicht ermittelt)
- > **Neuaufbau des Straßenquerschnitts** im Haltestellenbereich möglich
- > **Eingriff in/Neuaufbau Allee** im Haltestellenbereich
36 Platanen u. 49 Linden betroffen, teilw. Verpflanzung möglich
- > **zwei neue Baumreihen** im Haltestellenbereich
bei Veränderung des nördlichen Fahrbahnrandes (Mittelstreifen)
- > **wo möglich Erhalt der vorhandenen Allee**
und des ‚Reitweges‘
- > **künftiger B1-Tunnel** Planungsvorsorge berücksichtigt
- > **städtebauliche Qualität B1** Stadt- und Verkehrsraum
- > **kein Eingriff in private Grundstücke**
- > **Lärmemissionen:** im Haltestellenbereich höher / nördlich B1 durch veränderte Straßenachsen- und Gleislage, sowie durch Anfahren des MIV an ampelgesteuerten Übergängen
- > **Planfeststellung:** Mehraufwand/Risiken bei Ausgleich/Ersatz Bäume
- > **Besondere Zeitaspekte:** gestufte Realisierung möglich
- > **Haltestellenzugänge** niveaugleiche Zugänge bis auf Stadtkrone Ost

IKU_DIE DIALOGGESTALTER

VERSTÄNDIGUNG VERBINDET

EMPFEHLUNGEN AN DIE POLITIK

ERGEBNIS DER DISKUSSIONEN IM DIALOGFORUM

EMPFEHLUNGEN AN DIE POLITIK _ERGEBNIS DER DISKUSSIONEN IM DIALOGFORUM_

1. Produkte des Dialogs – als Entscheidungsgrundlage für die Politik
 - (1) Planerisch qualifizierte, gleichwertig ausgearbeitete Entwürfe der vier Varianten
 - (2) Variantenvergleich anhand eines gemeinsam erarbeiteten Kriterienkatalogs (Matrix) mit Fakten zur Planung und zur Wirkung
 - (3) „Steckbriefe“ je Variante, die auf die wichtigsten Unterschiede der Varianten sowie deren Folgewirkungen fokussieren
 - (4) Im Dialogforum abgestimmtes Papier mit „Empfehlungen an die Politik“

EMPFEHLUNGEN AN DIE POLITIK ERGEBNIS DER DISKUSSIONEN IM DIALOGFORUM

2. Der Dialogprozess zum barrierefreien Umbau der U47-Haltstellen hat folgende besonders wichtigen Themen und Aspekte herausgearbeitet:
 - (1) Erhalt möglichst vieler Bäume zur Luftreinhaltung sowie zur Aufrechterhaltung des Stadtbild prägenden Alleecharakters (z.B. durch technische Lösungen wie möglicherweise „aufgeständerte“ Bahnsteige an den Haltestellen und/oder Verpflanzen von berührten Bäumen an andere Standorte im Stadtgebiet anstelle von Baumfällungen)
 - (2) Nachpflanzung der Allee
 - (3) Reduzierung der Trennwirkung der B1: Um dies zu gewährleisten, bevorzugen viele Teilnehmende die niveaugleiche Erschließung der Haltestellen anstelle einer Erschließung über Brücken mit Rampen bzw. Aufzügen
 - (4) Verkehrsfluss auf der B1: Der barrierefreie Umbau sollte den Kfz-Verkehr nicht zusätzlich ins Stocken bringen und Staus provozieren
 - (5) Langfristige Perspektive: Die Lösungen zum barrierefreien Umbau der Haltestellen dürfen einer stadtverträglichen Umgestaltung des Stadtraums im Zuge der B1-Tunnelplanungen nicht entgegenstehen. In diesem Zusammenhang sind auch die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs zu berücksichtigen

3. Das Dialogforum geht davon aus, dass die Politik diese als besonders relevant herausgestellten Aspekte bei ihren Beratungen und bei der Beschlussfassung angemessen berücksichtigt

EMPFEHLUNGEN AN DIE POLITIK ERGEBNIS DER DISKUSSIONEN IM DIALOGFORUM

4. Der Dialogprozess hat darüber hinaus Gutachten zu offenen Fragen angestoßen (beauftragt durch das Tiefbauamt der Stadt Dortmund):
 - (1) „Aufständigung“ der Bahnsteige
 - (2) Verpflanzen von Bäumen
 - (3) Neuordnung des Verkehrsknotenpunktes B1/Voßkuhle/Semerteichstraße inkl. Potenziale für niveaugleiche Zugänge zu den Stadtbahnhaltstellen
5. Die Ergebnisse der Gutachten werden im Laufe des Jahres 2019 vorliegen und können zeitunkritisch ggf. in die Planung integriert werden
6. Die Potenziale und die Umsetzbarkeit der Varianten bzw. von Teilaspekten aus den Varianten können erst auf Basis der Ergebnisse der Gutachten letztendlich durch die Stadt Dortmund beurteilt werden
7. Die Planungsleistungen sollen schnellstmöglich vergeben werden
8. Eine abschließende Bewertung der vier Varianten mit ihren Vor- und Nachteilen und eine Festlegung auf eine der vier Varianten auf Basis des Kriterienkatalogs erfolgt nicht
9. Im Idealfall entsteht eine Variante, die die besten Lösungsansätze der vier Varianten in sich vereint

EMPFEHLUNGEN AN DIE POLITIK _ERGEBNIS DER DISKUSSIONEN IM DIALOGFORUM_

10. Das Dialogforum geht davon aus, dass die Stadt Dortmund die Öffentlichkeit über die Ergebnisse der Gutachten informiert, sobald diese vorliegen.
11. Sollte sich...
 - (1) durch einen Umbau des Knotens B1 / Voßkuhle / Semerteichstraße und/oder ein Lkw-Fahrverbot auf der B1 im Zuge der Luftreinhalteplanung die Leistungsfähigkeit der B1 verbessern
 - (2) und/oder durch die Entwicklung des Nixdorf-Geländes eine neue Verkehrsführung im Bereich der Max-Eyth-Straße erforderlich werden,kann die Politik auf Basis der veränderten Grundlage das Thema „niveaugleiche Übergänge“ noch einmal beraten und ggf. neu bewerten
12. Ergeben sich durch die o.g. veränderten Rahmenbedingungen entsprechende Potenziale, erscheint dem Dialogforum eine niveaugleiche Erschließung zusätzlich an der Haltestelle Max-Eyth-Straße sinnvoll

Erste Einschätzung der Industrie- und Handelskammer Dortmund, Wulf-Christian Ehrich (Stv. Hauptgeschäftsführer) und Stefan Peltzer (Referatsleiter Verkehr), vom 4. Juni 2018:

„Sehr geehrte Frau Uehlendahl,

die von Ihnen beauftragte Agentur IKU hat uns im Vorfeld des Dialogverfahrens eingebunden und um unsere Mitarbeit geworben. Dazu sind wir gerne bereit. (...).

Aus diesem Grund möchten wir die Gelegenheit nutzen, Ihnen auf diesem Wege eine erste Einschätzung der IHK zu geben. Die Stadt Dortmund ist derzeit an verschiedenen Stellen bemüht, die Mobilität für Bürger und Wirtschaft zu verbessern. Bisher hat sich als zentrale Plattform dafür der Masterplan Mobilität angeboten. Ebenso werden derzeit in Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung Arnsberg Maßnahmen zur Luftreinhaltung erarbeitet. Die Herausforderung besteht nun darin, dass die verschiedenen Aktivitäten konsistent ineinandergreifen.

Aus Sicht der IHK ist zu befürchten, dass die Schaffung ebenerdiger Übergänge zur Erreichung der Haltestellen auf der B 1 im Widerspruch zu den Anstrengungen der Luftreinhaltung stehen. Aus unserer Sicht lassen sich zusätzliche, anforderungsgesteuerte Lichtsignalanlagen nicht mit einer Optimierung des Verkehrsflusses übereinbringen. An dieser Stelle entsteht ein Zielkonflikt zwischen der Einhaltung der EU-Emissionsgrenzen und der Verpflichtung zum barrierefreien Umbau der Haltestellen. Um den kommunalen Handlungsspielraum zu vergrößern empfehlen wir daher, extreme Varianten in beide Richtungen betrachten zu lassen. Die Anwohner fordern die Einrichtung von fünf ebenerdigen Übergängen. Im Gegenzug sollte auch der vollständige Verzicht auf Haltestellen geprüft werden, wo Aufzüge nicht möglich sind.

Weiterhin ist es aus unserer Sicht eine Schwäche des aktuellen Dialogprozesses, dass es nicht gelingt, die Interessen der Pendler direkt einzubringen. Damit entsteht der Eindruck, dass das bürgerschaftliche Gesamtinteresse deckungsgleich mit dem Interesse der Initiative gegen Lärm und Abgase ist. Es sollte vermieden werden, dass die Möglichkeiten zur ÖPNV-Förderung zur Behinderung des MIV verwendet werden. Sofern die Ergebnisse des Dialogprozesses die Grundlage für eine kommunalpolitische Entscheidung sind, ist ein Gesamteindruck notwendig, der alle Verkehrsteilnehmer auf der B 1 einschließt.

Sowohl für den innerstädtischen als auch den überregionalen Verkehr ist eine leistungsfähige B 1 unverzichtbar. Aus diesen Gründen möchte die IHK dringend dafür werben, auf zusätzliche Ampelanlagen auf der B 1 zu verzichten.“

Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Dortmund, Stefan Peltzer (Referatsleiter Verkehr), vom 8. Oktober 2018:

„Beigefügt leite ich Ihnen einen Brief zu (s.o. / Schreiben an Frau Uehlendahl), der unsere Position in der Sache deutlich macht. Sie hatten um eine Äußerung gebeten, wie es um unsere Haltung zu Kompromissvorschlägen zum Ende der Sitzung steht, die als Empfehlungen an die Politik verwendet werden können.

Die IHK wird keiner Empfehlung zustimmen und diese auch nicht mittragen, die den Verkehrsfluss auf der B 1 verschlechtert. Wir lehnen daher zusätzliche Ampelanlagen ab. Ich bitte dieses Votum entsprechend zu berücksichtigen.

Darüber hinaus hatte ich bereits bei unserem ersten Treffen kritisiert, dass der Dialogprozess weder die Interessen der Pendler abbildet noch in den Variantenprüfungen die Möglichkeit zulässt, auch über das Ziel einer Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 1 zu reflektieren. Im Mittelpunkt steht die Zugangsqualität zu den Haltestellen für einen engeren Kreis der Anlieger. Aus diesem Grund hätte ich ebenfalls Bedenken, wenn eine Empfehlung zu einer der Varianten für sich in Anspruch nehmen sollte, ein Meinungsbild der Betroffenen abzubilden, da die mit Abstand größte Gruppe nicht gefragt wurde.

Gerne diskutiere ich unsere Haltung mit Ihnen bei anderer Gelegenheit.“

Stellungnahme der Handwerkskammer Dortmund, Hans-Jürgen Isselmann (Handwerkskammer Dortmund, Abteilungsleiter), vom 10. Oktober 2018:

„Grundsätzlich ist die Handwerkskammer Dortmund gegen die Einrichtung weiterer Signalanlagen auf der B1. Vielmehr sollte der Verkehrsfluss gerade in Hinsicht auf die Luftreinhalteplanung und ein mögliches Dieselfahrverbot optimiert werden. Dies kann in unseren Augen nicht durch zusätzliche Ampelanlagen erfolgen. Wir haben dies in den vorangegangenen Veranstaltungen mehrfach deutlich artikuliert.

Vielmehr sollte in einem ersten Schritt die Kreuzung Voßkuhle so umgebaut werden, dass die Linksabbiegerspuren entfallen, um so die täglichen Staus zu reduzieren. Eine Neugestaltung der Haltestelle an dieser Stelle darf diesem Ziel nicht entgegenstehen.

Zudem dürfen alle Umbaumaßnahmen nicht den möglichen Bau des B1-Tunnels beeinträchtigen oder gar gefährden.

Aus den vorgenannten Gründen können wir auch den letzten Absatz auf Seite 5 der Anlage („Empfehlungen den die Politik/Anm. IKU_Die Dialoggestalter) nicht mittragen. Zudem muss auch auf den vorhergegangenen Folien deutlich gemacht werden, dass sich Teilnehmer des Dialogforum auch gegen ebenerdige Zugänge an den Haltestellen ausgesprochen haben. Hier muss deutlich zum Ausdruck kommen, dass diesbezüglich kein Konsens gefunden worden ist.

Wir stimmen zudem vollumfänglich mit der Position der IHK Dortmund überein, die Ihnen in den letzten Tagen schriftlich zugegangen ist.“