



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
66	StR Martin Lürwer	06.11.2018
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Sylvia Uehlendahl	22669	-
Jürgen Hannen	24230	
Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün	27.11.2018	Empfehlung
Bezirksvertretung Brackel	29.11.2018	Empfehlung
Bezirksvertretung Aplerbeck	04.12.2018	Empfehlung
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	05.12.2018	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Ost	11.12.2018	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	13.12.2018	Empfehlung
Rat der Stadt	13.12.2018	Beschluss

Tagesordnungspunkt

"Stadtbahn Rhein-Ruhr" in Dortmund

Barrierefreier Umbau der Stadtbahnhaltestellen Kohlgartenstraße, Voßkuhle, Lübkestraße, Max-Eyth-Straße und Stadtkrone Ost (Baulose 70-73) - Konkretisierung Konzept- und Planungsbeschluss vom 29.09.2016

Ergebnisse des Dialogverfahrens und Variantenentscheidung zur weiteren planerischen Qualifizierung

Beschlussvorschlag

1.

Der Rat der Stadt nimmt den Ergebnisbericht über das extern moderierte Dialogverfahren zum barrierefreien Umbau der Stadtbahnhaltestellen Kohlgartenstraße, Voßkuhle, Lübkestraße, Max-Eyth-Straße und Stadtkrone Ost zur Kenntnis.

2.

Der Rat der Stadt beschließt auf Grundlage der Ergebnisse aus dem Dialogverfahren, den am 29.09.2016 gefassten Konzept- und Planungsbeschluss (Drucksache Nr. 04055-16) über das „B 1-Haltestellenkonzept“ im Hinblick auf eine Modifikation der „Vorzugsvariante 2016“ der Verwaltung zu ändern. Dabei sind insbesondere die Ergebnisse aus dem Dialogverfahren und die für das Jahr 2019 zu erwartenden Erkenntnisse aus den zusätzlich beauftragten Gutachten

- zur technischen Machbarkeit spezieller Haltestellenlösungen mit vermindertem Eingriff in den Baumbestand und
- zum Baumschutz bzw. zur Verpflanzbarkeit von Bäumen

zu berücksichtigen. Vor allem der Grundsatz der möglichen Eingriffsminimierung in die Allee ist bei der weiteren Qualifizierung der Planung angemessen zu berücksichtigen.

3.

Auf Grundlage der Ergebnisse aus dem Dialogverfahren wurde eine weitergehende Verkehrsuntersuchung der B1 insbesondere im Bereich des Knotenpunktes Voßkuhle / Semerteichstraße beauftragt. Vorbehaltlich der Ergebnisse dieser Verkehrsuntersuchung B1

sowie zukünftiger städtischer, aber auch übergeordneter Entwicklungen in diesem räumlichen und inhaltlichen Kontext hält der Rat der Stadt zunächst weiter an seiner Entscheidung vom 29.09.2016 fest, die Zuwegungen zu den Haltestellen Kohlgartenstraße, Max-Eyth-Straße und Stadtkrone Ost ausschließlich niveaufrei zu gestalten. Die Verwaltung wird den Rat der Stadt über die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung B1 unterrichten. Sofern sich hieraus neue Erkenntnisse ergeben, die einen Perspektivwechsel in der Betrachtung begründet zulassen, bereitet die Verwaltung auf dieser Grundlage eine weitere Entscheidung durch den Rat der Stadt vor.

4.

Der Rat der Stadt beauftragt die Verwaltung, die Planung einer Modifikation der „Vorzugsvariante 2016“ zu qualifizieren und die notwendigen Schritte zur rechtlichen und finanziellen Sicherung des Vorhabens zu unternehmen.

5.

Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass damit das derzeit geschätzte Gesamtinvestitionsvolumen des Vorhabens, wie im Ausgangsbeschluss dargestellt, weiterhin bei insgesamt etwa 32.200.000,00 Euro verbleibt, einschließlich Planungsaufwand von ca. 4.200.000,00 Euro.

Personelle Auswirkungen

Die Maßnahme wird mit dem vorhandenen Personal ausgeführt. Das Budget ist vorhanden.

Finanzielle Auswirkungen

Die Finanzierung der Planung des barrierefreien Umbaus der Stadtbahnhaltestellen erfolgt im Haushaltsjahr 2018 entsprechend dem Ausgangsbeschluss vom 29.09.2016 (Drucksache Nr. 04055-16) und dem Ergänzungsbeschluss vom 13.07.2017 (Drucksache Nr.: 07470-17 aus der bestehenden Investitionsfinanzstelle 66_01209014144. In den Haushaltsjahren 2016-2018 sind bereits Mittel in Höhe von 36.686,15 Euro abgeflossen. Die Finanzierung der Maßnahme im Haushalt 2019 ff. erfolgt mit folgenden Beträgen:

Haushaltsjahr 2019:	1.430.000,00 Euro
Haushaltsjahr 2020:	1.275.000,00 Euro
Haushaltsjahr 2021:	1.458.313,85 Euro

Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2019 ff. werden die benötigten Mittel haushaltsneutral im Rahmen des Teilfinanzplanes 66 angepasst.

Im Jahr 2018 steht für das Jahr 2019 ein Verpflichtungsermächtigungsbudget in Höhe von 300.000,00 Euro, für das Jahr 2020 in Höhe von 700.000,00 Euro und für das Jahr 2021 in Höhe von 500.000,00 Euro zur Verfügung. Das fehlende Verpflichtungsermächtigungsbudget für das Jahr 2019 in Höhe von 1.130.000,00 Euro, für das Jahr 2020 in Höhe von 575.000,00 Euro und für das Jahr 2021 in Höhe von 958.313,15 Euro wird haushaltsneutral gem. § 83 GO NRW i.V.m. § 85 GO NRW aus dem Budget des FB 66 verlagert. Es erfolgt keine Ausweitung des Budgets des FB 66.

Planungskosten für die Durchführung des Dialogverfahrens einschl. der erforderlichen Gutachten und Fachbeiträge zur Bewertung der Varianten in Höhe von etwa 350.000,00 Euro wurden bereits beauftragt. Diese zusätzlichen Kosten sind Bestandteil der Gesamtmaßnahme

und können innerhalb des Rahmens des veranschlagten Planungsmittelbudgets abgedeckt werden.

Die weiteren Planungen zur Ausarbeitung der Modifikation der „Vorzugsvariante 2016“ mit Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Dialogverfahren sollen im Jahr 2019 beginnen. Es ist zuvor vergaberechtlich erforderlich, ein VgV-Verfahren zur Vergabe der notwendigen Ingenieurleistungen durchzuführen.

Mit Vorliegen des personenbeförderungsrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses, wird ein entsprechender Finanzierungsantrag zur Förderung nach dem ÖPNVG NRW mit einer aktuellen Förderquote in Höhe von 90 % der zuwendungsfähigen Kosten gestellt. Nach Abschluss der Entwurfs-/Genehmigungsplanung wird das Tiefbauamt dem Rat der Stadt einen konkretisierenden Baubeschluss zur Entscheidung vorlegen. Hier werden die Auswirkungen auf die Finanz- und Ergebnisrechnung dargestellt.

Ullrich Sierau
Oberbürgermeister

Norbert Dahmen
Stadtrat

Ludger Wilde
Stadtrat

Martin Lürwer
Stadtrat

Begründung

Anlassgebend für die Planung zum Umbau der Stadtbahnhaltestellen im Zuge der B 1 sind die geänderten gesetzlichen Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV sowie die damit korrespondierenden fahrzeugkonzeptionellen Planungen des Verkehrsunternehmens DSW21.

Gemeinsam mit DSW21 (als dem mit der Erbringung der Verkehrsleistung betrauten Verkehrsunternehmen) hat die Verwaltung ein „Haltestellenkonzept B 1“ erarbeitet. Der Rat der Stadt hat dieses Konzept mit dem darin enthaltenen konzeptionellen Entwurf der Vorzugsvarianten für die Haltestellen und die Streckenführung am 29.09.2016 beschlossen und die Verwaltung mit der dementsprechenden Planung beauftragt (Drucksache Nr. 04055-16). Der Rat beschloss am 13.07.2017 (Drucksache Nr. 07470-17) die Ergänzung des „B 1-Haltestellenkonzeptes“ um weitere Varianten und die Durchführung eines Dialogverfahrens zur frühzeitigen informellen Beteiligung der Öffentlichkeit.

Die Verwaltung beauftragte das Dortmunder Büro IKU_Die Dialoggestalter mit der Moderation des Dialogverfahrens. Die Durchführung des Dialogs bestand aus einer Haltestellen-Info-Tour und einer wenige Tage später anschließenden Info-Messe, aus einem den Prozess steuernden und verantwortenden Koordinierungskreis mit sechs Sitzungsterminen und einem Arbeits- und Entscheidungsgremium, dem Dialogforum mit drei Veranstaltungen zur Bearbeitung und Bewertung der Varianten. Abschließend findet noch eine Bürger-Informationsveranstaltung entsprechend dem Konzept der Info-Messe statt.

Ziele des Dialogs waren eine bestmögliche Lösung für den barrierefreien Umbau der fünf Haltestellen zu erarbeiten, hierbei sollte Transparenz über die Planungsvarianten und

Erarbeitungsprozesse hergestellt werden. Es sollte eine nachvollziehbare Grundlage für die Festlegung einer Vorzugsvariante geschaffen werden. Die Vor- und Nachteile der Planungsvarianten sollten im Vergleich für eine Empfehlung erarbeitet werden.

Betrachtet wurden die Vorzugsvariante der Stadt Dortmund sowie die Alternativvorschläge der Lärm- und Abgas-Schutzgemeinschaft B1-Initiative Dortmund e.V. und der Fachinitiative B1Dortmundplus.

a) Modifikation der „Vorzugsvariante 2016“ der Stadt Dortmund

Bei der Vorzugsvariante der Stadt Dortmund handelt es sich bei der Haltestelle Kohlgartenstraße um eine Anhebung der Seitenbahnsteige mit Neubau der Fußgängerbrücke einschließlich der Zugangsrampe im Süden (Kohlgartenstraße) und einem Aufzug im Norden (Kullrichstraße) sowie einer Treppenanlage und einem Aufzug zum Bahnsteig. Die heutige Lage wird beibehalten.

Die Haltestellen Vosskuhle und Lübkestraße werden als Mittelbahnsteige mit erforderlicher Gleisverschwenkung im Bahnsteigbereich neugebaut. Die Zugänge erfolgen niveaugleich mit Überwegen im Kreuzungsbereich der B1. Die bereits beschlossene niveaugleiche Zuwegung zur Haltestelle Lübkestraße soll in 2019 bereits als ein erster Zwischenzustand hergestellt werden.

Die Haltestelle Max-Eyth-Str. wird als Mittelbahnsteig mit erforderlicher Gleisverschwenkung im Bahnsteigbereich mit Neubau der Fußgängerbrücke einschließlich der Zugangsrampe im Süden und einem Aufzug im Norden (Gabelsbergerstraße) sowie einer Treppenanlage und einem Aufzug zum Bahnsteig hergestellt.

Die Haltestelle Stadtkrone Ost wird als Mittelbahnsteig östlich der neu zubauenden Fußgängerbrücke zwischen den vorhandenen Gleisen hergestellt. Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt durch eine Treppenanlage und einem Aufzug. Für eine barrierefreie Erreichbarkeit wird die Fußgängerbrücke im Süden (Tiranaweg) eine Rampenanlage erhalten und im Norden eine Umgestaltung der Grünanlage erforderlich werden.

Die Haltestellen wurden im Mittelstreifen so angeordnet, dass kein Umbau oder Eingriff in die B1 Fahrspuren und private Grundstücke erforderlich wird.

Die Haltestellenlage wurde entsprechend den vorliegenden Erkenntnissen zur zukünftigen B1 Tunnelplanung und zum möglichen späteren Oberflächenumbau so festgelegt, dass damit keine zusätzliche Beeinträchtigung dieser für die Stadt Dortmund besonders wichtigen Infrastrukturvorhaben verbunden sein wird.

Bedingt durch den Bau der Mittelbahnsteige und der erforderlichen Gleisverschwenkungen ist ein Eingriff in die bestehende Allee nicht gänzlich zu vermeiden. Es müssen einige Bäume der südlichen Baumreihe sofern möglich und insgesamt vertretbar verpflanzt oder andernfalls auch gefällt werden. Die Entscheidung über die Form des Eingriffs ergibt sich aus den beauftragten Gutachten. Der Eingriff in die nördliche Baumreihe soll nach wie vor weitestgehend vermieden werden. Auch hier sind die entscheidenden Aussagen aus dem beauftragten Baumgutachten sowie zur technischen Machbarkeit zu erwarten. Die Baukosten werden zurzeit auf ca. 32 Mio. € geschätzt, für die Maßnahme werden Fördermittel mit einer Förderquote in Höhe von ca. 90 % beantragt werden.

b) Variante der Fachinitiative B1Dortmundplus

Die Variante der Fachinitiative B1Dortmundplus sieht bei der Haltestelle Kohlgartenstraße eine Anhebung der Seitenbahnsteige mit niveaugleichem Zugang vor.

Es wird daher eine zusätzliche Fußgängerquerung der B1 mit Lichtsignalanlage erforderlich, der Zugang zum Bahnsteig selbst erfolgt über Rampen. Die heutige Lage wird beibehalten.

Die Haltestellen Vosskuhle, Lübkestraße und Max-Eyth-Str. werden als Mittelbahnsteige symmetrisch im Mittelstreifen neu gebaut. Die Zugänge erfolgen ebenfalls niveaugleich mit Überwegen im Kreuzungsbereich der B1/Vosskuhle, B1/Lübkestraße und durch einen neuen zusätzlichen Überweg mit Signalanlage im Bereich B1/Max-Eyth-Str..

Die Stadtbahngleise werden von Haltestelle Vosskuhle bis Haltestelle Max-Eyth-Str. in neuer Lage errichtet.

Die Haltestelle Stadtkrone Ost wird als Mittelbahnsteig östlich der neu zubauenden Fußgängerbrücke zwischen den vorhandenen Gleisen hergestellt. Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt durch eine Treppenanlage und einen Aufzug. Für eine barrierefreie Erreichbarkeit wird die Fußgängerbrücke im Süden (Tiranaweg) eine Rampenanlage erhalten und im Norden eine Umgestaltung der Grünanlage erforderlich werden.

Die Haltestellen wurden im Mittelstreifen symmetrisch zum Gesamtquerschnitt der B1 angeordnet, so dass für die Pflanzung der nördlichen Baumreihe langfristig ein Umbau der nördlichen Fahrspuren der B1 erforderlich wird. Im Bereich der Kreuzung Vosskuhle wurde ein Umbau des Knotens B1/Vosskuhle/Semerteichstr. angeregt, damit durch den Entfall der Linksabbieger auf der B1 die Leistungsfähigkeit der B1 gesteigert werden kann. Dies wird im Rahmen der beauftragten Verkehrsuntersuchung geprüft.

Die Haltestellenlage wurde entsprechend den vorliegenden Erkenntnissen zur zukünftigen B1 Tunnelplanung und zum möglichen späteren Oberflächenumbau festgelegt.

Bedingt durch den Bau der Mittelbahnsteige und Streckengleise müssen jedoch alle Bäume von Kreuzung Vosskuhle bis Haltestelle Max-Eyth-Str. sofern möglich und insgesamt vertretbar verpflanzt oder andernfalls gefällt werden.

Es ist ein Neuaufbau der Allee mit zwei Baumreihen parallel der Mittelgleise vorgesehen. Optional beinhaltet die Variante zur Herstellung des historischen Gesamtquerschnitts u. a. auch auf Privatgrundstücken zwei zusätzliche Baumreihen in den Seitenbereichen nördlich und südlich der B1.

Die Baukosten werden zurzeit auf ca. 45 Mio. € geschätzt. Für die Maßnahme würden Fördermittel beantragt werden, für den erforderlichen Haltestellenumbau könnte mit einer Förderung von ca. 90 % gerechnet werden. Für die Verlegung der Streckengleise und der Maßnahmen des Individualverkehrs (IV) müsste eine Förderung mit dem Zuwendungsgeber geklärt werden.

c) Variante der Lärm- und Abgas-Schutzgemeinschaft B1-Initiative Dortmund e.V.

Bei der Variante der Lärm- und Abgas-Schutzgemeinschaft B1-Initiative Dortmund e.V. soll bei der Haltestelle Kohlgartenstraße eine Anhebung der Seitenbahnsteige mit niveaugleichem Zugang vorgenommen werden. Es wird eine zusätzliche Fußgängerquerung der B1 mit Lichtsignalanlage erforderlich, der Zugang zum Bahnsteig erfolgt über Rampen in reduzierter

Breite (1,20 m) damit die vorhandenen Bäume möglichst erhalten bleiben. Die heutige Lage wird beibehalten.

Der nördliche Bahnsteig der Haltestelle Vosskuhle soll angehoben, der südliche Bahnsteig wird auf die westliche Seite der Kreuzung Vosskuhle/B1 im Bereich des heutigen Linksabbiegers verlegt werden. Hierfür ist ein Umbau des Knotens B1/Vosskuhle/Semerteichstr. zwingend erforderlich.

Bei der Haltestelle Lübkestraße wird der nördliche Seitenbahnsteig angehoben, der südliche Seitenbahnsteig wird neu gebaut. Hierfür sind Fahrspurverschwenkungen und damit ein Eingriff in die südlichen Fahrspuren der B1, in den Gehweg und in die Grünanlage erforderlich.

Bei der Haltestelle Max-Eyth-Str. werden der nördliche und südliche Seitenbahnsteig neu gebaut. Die Lage der Haltestelle wird unter Berücksichtigung des Gleisbogens in den Bereich der Geraden nach Osten verschoben. Fahrspurverschwenkungen und ein Eingriff in die südlichen Fahrspuren der B1, in den Gehweg und in Privatgrundstücke werden erforderlich.

Die Zugänge erfolgen niveaugleich mit Überwegen im Kreuzungsbereich der B1/Vosskuhle, B1/Lübkestraße und durch einen neuen zusätzlichen Überweg mit Signalanlage im Bereich B1/Max-Eyth-Str..

Die Stadtbahngleise bleiben von Haltestelle Vosskuhle bis Haltestelle Max-Eyth-Str. im Bestand erhalten.

Die Haltestelle Stadtkrone Ost wird als Mittelbahnsteig östlich der neu zubauenden Fußgängerbrücke zwischen den vorhandenen Gleisen hergestellt. Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt durch eine Treppenanlage und einen Aufzug. Für eine barrierefreie Erreichbarkeit wird die Fußgängerbrücke im Süden (Tiranaweg) eine Rampenanlage erhalten und im Norden eine Umgestaltung der Grünanlage erforderlich werden.

Die Haltestellenlage wurde weitestgehend entsprechend den vorliegenden Erkenntnissen zur zukünftigen B1 Tunnelplanung und zum möglichen späteren Oberflächenumbau festgelegt. Die B1-Tunnelplanung wird jedoch durch die vorgesehene Lage der Haltestelle Max-Eyth-Straße erschwert. Die Haltestelle müsste für die planmäßige Herstellung des B1-Tunnels in offener Bauweise zunächst zurück gebaut und nach Abschluss des Tunnelbaus erneut wieder hergestellt werden.

Der Eingriff in die Baumreihen soll mit allen technisch möglichen Mitteln vermieden werden, die nördlichen Bahnsteige sollen „frei tragende Konstruktionen“ erhalten, entsprechende Aussagen zur Machbarkeit und dem erforderlichen Aufwand sind aus den beauftragten korrespondierenden Gutachten zum Baumerhalt und der Tragwerksplanung zu erwarten.

Die Baukosten werden zurzeit auf ca. 25 Mio. € geschätzt. Für die Maßnahme würden Fördermittel beantragt werden, für den erforderlichen Haltestellenumbau könnte mit einer Förderung in Höhe von ca. 90 % gerechnet werden. Für die Maßnahmen des IV müsste eine Förderung mit dem Zuwendungsgeber geklärt werden.

d) Zweite Variante der Fachinitiative B1Dortmundplus

Im Rahmen des Dialogverfahrens ist von der Fachinitiative B1Dortmundplus im Einklang mit dem Ratsbeschluss zur Durchführung des Dialogverfahrens aus dem Jahr 2017 aufgrund der aktuellen Beratungsergebnisse in den Beteiligungsformaten Koordinierungskreis und Dialogforum eine weitere Variante vorgeschlagen worden, die in die Bewertung aufgenommen werden soll.

Die zweite Variante der Fachinitiative B1Dortmundplus sieht bei der Haltestelle Kohlgartenstraße eine Anhebung der Seitenbahnsteige mit niveaugleichem Zugang vor. Es wird daher eine zusätzliche Fußgängerquerung der B1 mit Lichtsignalanlage erforderlich, der Zugang zum Bahnsteig selbst erfolgt über Rampen mit Einschränkungen in der Breite (1,20m). Die heutige Lage der Haltestelle wird beibehalten.

Die Haltestellen Vosskuhle, Lübkestraße und Max-Eyth-Str. werden mit Mittelbahnsteigen in Bezug auf den Gesamtquerschnitt der B1 symmetrisch im Mittelstreifen neu gebaut - identisch der ursprünglichen Variante der Fachinitiative. Die Zugänge erfolgen ebenfalls niveaugleich mit Überwegen im Kreuzungsbereich der B1/Vosskuhle, B1/Lübkestraße und durch einen neuen zusätzlichen Überweg mit Signalanlage im Bereich B1/Max-Eyth-Str..

Die Stadtbahngleise werden für die Haltestellen Vosskuhle, Lübkestraße und Max-Eyth-Str. im Bereich der Mittelbahnsteige in neuer Lage errichtet und jeweils westlich und östlich der Haltestellen an den Bestand angeschlossen.

Die Haltestelle Stadtkrone Ost wird als Mittelbahnsteig östlich der neu zubauenden Fußgängerbrücke zwischen den vorhandenen Gleisen hergestellt. Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt durch eine Treppenanlage und einen Aufzug. Für eine barrierefreie Erreichbarkeit wird die Fußgängerbrücke im Süden (Tiranaweg) eine Rampenanlage erhalten und im Norden eine Umgestaltung der Grünanlage erforderlich werden.

Da die Haltestellen im Mittelstreifen symmetrisch bezüglich des Gesamtquerschnitts der B1 angeordnet werden sollen, wird für die Pflanzung der nördlichen Baumreihe eine Reduzierung der nördlichen Fahrspuren der B1 auf ein Regemaß erforderlich. Es soll eine Ummarkierung der Fahrspuren vorgenommen werden. Der Fahrbahnrand des Mittelstreifens soll nur im Haltestellenbereich durch Setzen eines Bordes und im weiteren Streckenverlauf der B1 durch Abmarkierungen vorgenommen werden.

Im Bereich der Kreuzung Vosskuhle wurde ein Umbau des Knotens B1/Vosskuhle/Semerteichstr. angeregt, damit durch den Entfall der Linksabbieger auf der B1 die Leistungsfähigkeit der B1 gesteigert werden kann. Dies wird im Rahmen der beauftragten Verkehrsuntersuchung geprüft.

Die Haltestellenlage wurde entsprechend den vorliegenden Erkenntnissen zur zukünftigen B1 Tunnelplanung und zum möglichen späteren Oberflächenumbau festgelegt.

Bedingt durch den Bau der Mittelbahnsteige und das Verschwenken der Stadtbahngleise müssen jedoch einige Bäume in den Haltestellenbereichen sofern möglich und insgesamt vertretbar verpflanzt oder andernfalls gefällt werden.

Es ist ein Neuaufbau der Allee mit zwei Baumreihen parallel der Mittelgleise im Haltestellenbereich vorgesehen. Die Variante beinhaltet die Möglichkeit zu einem späteren

Zeitpunkt den symmetrischen Gesamtquerschnitt von Hst. Vosskuhle bis Hst. Max-Eyth-Str. herzustellen - entsprechend der ursprünglichen Variante der Fachinitiative B1Dortmundplus.

Die Baukosten konnten aufgrund der erst kurzfristig erfolgten Einsteuerung in den Dialogprozess zurzeit noch nicht geschätzt werden. Für die Maßnahme würden Fördermittel beantragt werden, für den erforderlichen Haltestellenumbau könnte mit einer Förderung von in Höhe ca. 90 % gerechnet werden. Für die Maßnahmen des IV müsste eine Förderung mit dem Zuwendungsgeber geklärt werden.

Gutachten

Aufgrund der den Varianten zu Grunde liegenden unterschiedlichen Planungsgrundgedanken insbesondere in Hinblick auf einen Eingriff in die Allee und die Lösungen der Zuwegung zu den Haltestellen wurde im Dialogverfahren die Notwendigkeit festgestellt, dass weitere Fachbeiträge für die vergleichende Bewertung der Varianten erforderlich sind.

Deshalb werden gutachterlich geprüft:

- die technische Machbarkeit einer Aufständigung der Bahnsteige mit Begleitung durch einen Sachverständigen für Baumschutz (Zielstellung: Die Zahl der Eingriffe in den Baumbestand ist zu minimieren.)
- die Möglichkeit der Verpflanzung von Baumbestand, in den gutachtlich nachgewiesen unvermeidbar eingegriffen werden soll und der ansonsten gefällt werden müsste (Zielstellung: Ausloten von Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsgrenzen)
- die gestufte Verkehrsuntersuchung einer baulich veränderten Knotenpunktsituation Voßkuhle/Semerteichstraße insbesondere in Bezug auf die Linksabbiegebeziehungen von der B1 in die Nebenrichtungen u. a. mit Hilfe einer mikroskopischen Verkehrsflusssimulation (Zielstellung: Identifizierung und Prüfung von Chancen und Potenzialen in Bezug auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts sowie der Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der B1 sowie in Hinblick auf die weiteren betroffenen Knotenpunkte im betrachteten Bereich. Die Verkehrsqualität soll bewertet und Empfehlungen ausgesprochen werden.)

Variantenbewertung

Im Zuge des Dialogverfahrens wurde in den Sitzungen des Koordinierungskreises über die Vorgehensweise zur Bewertung der Varianten entschieden. Die Kriterien der Bewertungsmatrix wurden aufbauend auf die vorhandene Bewertungsmatrix aus dem Jahre 2016 festgelegt. Im Rahmen der Dialogforen wurden die verschiedenen Varianten erläutert und die Unterschiede in den Planungsansätzen diskutiert. Die wesentlichen Merkmale der Varianten entsprechend der Kriterien wurden in Arbeitsgruppen erarbeitet. Diese wurden in eine Bewertungsmatrix aufgenommen und von den Teilnehmenden des Koordinierungskreises abgestimmt. In diesem Zusammenhang ist von der Fachinitiative B1Dortmundplus eine zweite Variante vorgeschlagen worden, diese wurde ebenso in das Konzept aufgenommen.

Eine einvernehmliche abschließende Bewertung konnte jedoch nicht vorgenommen werden. Eine qualitative Bewertung kann hierzu insbesondere erst nach Vorliegen der Aussagen der gutachterlichen Untersuchungen vorgenommen werden, da die wesentlichen „kritischen“ Aspekte im Bereich der Verkehrsplanung (Anordnung von niveaugleichen Überwegen und damit Verzicht auf Brücken) und der Erhalt der Bäume (Möglichkeiten der Überbauung und Verpflanzung) von den konstruktiven Möglichkeiten und Einschätzungen der gutachterlichen Beurteilung der Bäume abhängig ist.

Variantenentscheidung

Vor dem Hintergrund der Diskussionen, Hinweise und Anmerkungen im Rahmen des Dialogverfahrens schlägt die Verwaltung nun insbesondere auf Grundlage der auch im Dialog vorgenommenen fachtechnischen Abwägung vor, die 2016 durch den Rat der Stadt beschlossene Vorzugsvariante der Stadt „modifiziert“, d. h. unter besonderer Berücksichtigung der gutachtlichen Ergebnisse zum Baumerhalt, zu den konstruktiven Lösungsmöglichkeiten im Bahnsteigbereich (Bahnsteige und Gleisanlage) sowie möglicher wirtschaftlich sinnvoller Baumverpflanzungen vor Fällungen weiter zu qualifizieren.

Auch die „Modifikation“ der Vorzugsvariante 2016 sieht weiterhin Zugänge über Brücken mit Aufzügen und Rampen an den Haltestellen Kohlgartenstraße Max-Eyth-Straße und Stadtkrone Ost vor.

Sofern sich auf Grundlage der gutachtlichen Untersuchungsergebnisse bezüglich eines Umbaus des Knotens B1/Voßkuhle/Semerteichstraße die Leistungsfähigkeit bzw. die Verkehrsqualität der B1 laut Prognose signifikant verbessern, sowie zukünftige städtische, aber auch übergeordnete Entwicklungen in diesem räumlichen und inhaltlichen Kontext (z. B. Lkw-Fahrverbot auf der B1 im Zuge der Luftreinhalteplanung, Entwicklung des ehemaligen „Siemens-Nixdorf-Geländes“) diese gutachtlichen Ergebnisse flankieren, wird die Verwaltung dem Rat entsprechend berichten. Der Rat kann dann auf Basis der veränderten Grundlage die Fragestellung der Haltestellenzuwegungen über „niveaugleiche Übergänge“ noch einmal aus anderer Perspektive beraten und ggf. neu bewerten.

Die Verwaltung empfiehlt, die „modifizierte“ Vorzugsvariante 2016 der Stadt für die Haltestellen bis zur Entwurfs-/Genehmigungsplanung richtlinienkonform ausarbeiten zu lassen und die weiteren Planungsschritte zur rechtlichen und finanziellen Sicherung des Vorhabens vorzubereiten.

Zeitschiene

Nachdem der Rat den vorliegenden Beschluss gefasst hat, wird die Ausschreibung der Planungsleistungen in 2019 erfolgen können. Mit Abschluss der Genehmigungsplanung ist die Einleitung des personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens für 2021 geplant. Die Verfahrensdauer beträgt im günstigen Falle ein Jahr, kann aber, da verfahrensimmanent eine starke Abhängigkeit von nicht kalkulierbaren Einwendungen besteht, letztlich nicht belastbar angegeben werden. Parallel zur Planfeststellung wird jedoch bereits die zuwendungsrechtliche Sicherung des Vorhabens bei der VRR AöR zur Förderung nach dem ÖPNVG NRW vorbereitet. Sobald der Plan festgestellt wurde, erfolgt die entsprechende Beantragung der Fördermittel. Mit Vorliegen des Bewilligungsbescheids erfolgen Ausschreibung, Vergabe und die bauliche Umsetzung des Vorhabens.

Zuständigkeit/Beratungsfolge

Gem. § 41 Abs. 1 GO NRW in Verbindung mit §§ 4 Abs.1 und 20 Abs. 1 und 2 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 05.04.2011 in der aktuell gültigen Fassung ist wegen der überbezirklichen Bedeutung der Rat der Stadt Dortmund für die Fassung dieses Beschlusses zuständig.

Die Anhörung der Bezirksvertretungen Aplerbeck, Brackel und Innenstadt-Ost erfolgen auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 4 Buchstabe c der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 05.04.2011 in der aktuell gültigen Fassung.

Das vorgeschlagene Beschlussverfahren weicht von der in § 4 der "Geschäftsordnung für den Rat der Stadt, seinen Ausschüsse, Kommissionen und die Bezirksvertretungen" vorgesehenen Beratungsfolge ab. Die Bezirksvertretungen Aplerbeck, Brackel und Innenstadt-Ost können auf Grund der Konstellation der Sitzungstermine erst nach der Behandlung im Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün der Stadt Dortmund in Kenntnis gesetzt werden. Um den weiteren Planungsfortschritt nicht zu gefährden, ist eine Beschlussfassung schnellstmöglich erforderlich. Bei Einhaltung der vorgesehenen Beratungsfolge könnte der Beschluss im Rat der Stadt erst am 21.02.2019 erfolgen.

Anlagen

- Ergebnisdokumentation zum Dialogverfahren von IKU inklusive
 - Entwürfe der 4 Planungsvarianten
 - Bewertungsmatrix des Variantenvergleichs
 - Steckbriefe der 4 Planungsvarianten
 - Empfehlungen an die Politik
 - Stellungnahmen der IHK und der HWK