

Weitere Erkenntnisse seit dem Ratsbeschluss 2018 Themen für die Neubefassung

Zur übergeordneten Bedeutung der größten Alleeachse Dortmunds

PLATANENALLEE als historisches Erbe und stadtgesellschaftliche Verpflichtung

Präsentationen zu Fachthemen

(1) Gesamtbewertung Schienenweg und Allee

(2) Landschafts- und Naturschutz, Umwelt- und Klimaschutz: die bessere Zukunft entscheiden

(3) Sicherheit für alle Verkehre im Westfalendamm, Unfälle zeigen Risiken

(4) Bauen in der Gartenstadt-B1: Baulogistik + Verkehrsführung, Effizienz + Wirtschaftlichkeit

(5) Verkehrswende als integrierte Planung aller Verkehrsarten, Option Bahnsteigverlängerung

(6) Radwegeachse B1 - einfach besser machen

(7) Neue B1-Lösungen durch Simulationen + Audits für verkehrliche Qualität + Vorsorge

B1 Gartenstadt – Übersicht Planungen und Gutachten zu Schienenweg und Allee



Planungen („Vorzugsvariante“ der Verwaltung)



← ----- Übersicht: Mittelstreifen Voßkuhle bis Max-Eyth-Straße – Gesamtlänge ca. 1200 m ----- →

Vorliegende Gutachten zu Schienenweg und Allee

Gesamthaftes Allee Gutachten Brehm mit Einzelbaumbewertung und (ignorierte) Erneuerungs-Empfehlungen 2015/16

Datenerhebung
Einzelbäume 2020

Machbarkeit Bauen 2020

Datenerhebung Einzelbäume 2020

Machbarkeit Bauen 2020

Datenerhebung
Einzelbäume 2020

Machbarkeit Bauen 2020

Fehlende Planungen sowie Gutachten zu Schienenweg und Allee

Erneuerungsbedürftiger Schienenweg 360 m

Datenerhebung Einzelbäume ???

Machbarkeit beim Bauen ???

Ern.-bed. Schienenweg 220 m

Datenerhebung Einzelbäume ???

Machbarkeit beim Bauen ???

Strecken-Bilanz:

Bahnsteige ca. 280 m

Gleis-Anschlussbögen ca. 340 m

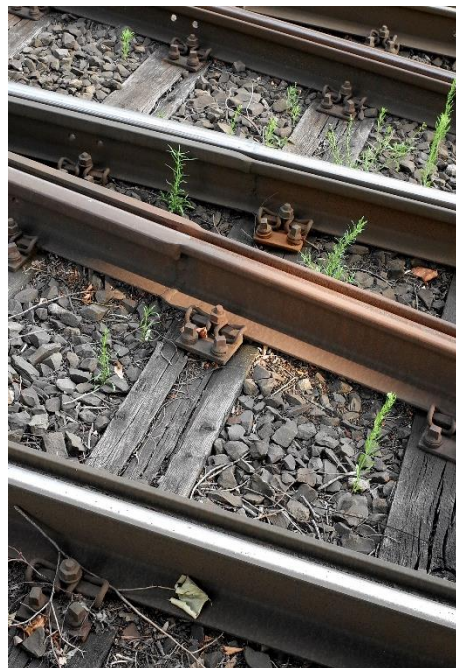
Erneuerungsbedürftiger Schienenweg ca. 580 m

Ergebnis: 620 m Gleis sollen allein für die Haltestellen besonders aufwendig neu gebaut werden. 580 m Gleisstrecke müssen durch eine weitere Baumaßnahme erneuert werden, ein Schutz der nahen Baumreihe sowie die bauliche Machbarkeit sind ungeklärt.

Erneuerungsbedarf des Schienenweges zwischen den Haltestellen



Schadensbilder der Gleistrasse



Holzschwellen-Auflösung

Schotterbettung ohne Funktion



Schienen-Verschleiß
und unebene Gleislage



→ Die gesamte Stadtbahnstrecke bedarf in absehbarer Zeit einer grundhaften Erneuerung.

Was ist bei einer grundhaften Erneuerung des Schienenweges zwischen den Haltestellen **hinsichtlich der Bäume** zu berücksichtigen?

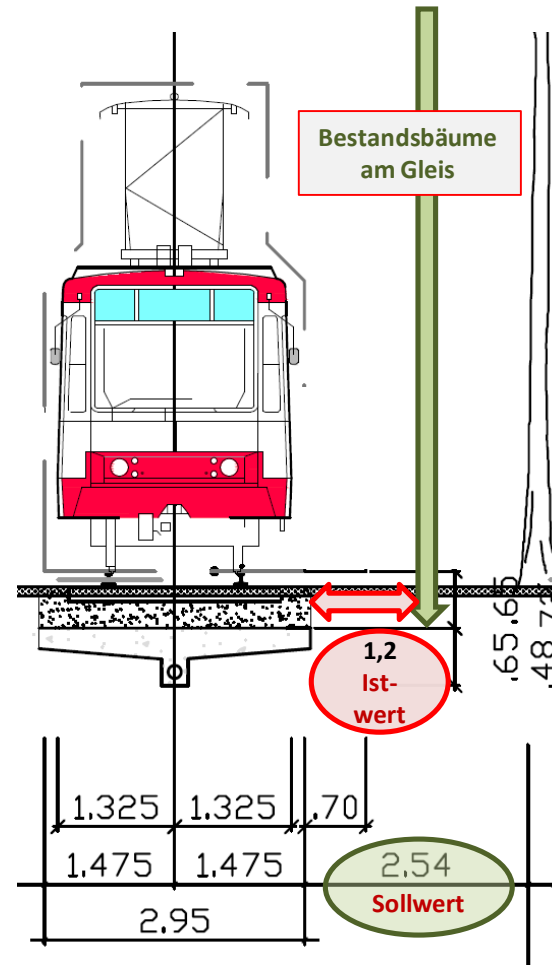
Das grundlegende Baumgutachten zur gesamten Strecke

(J. Brehm 2015/2016) belegt:

- die Linden sind in schlechtem Zustand, eine Neupflanzung von 95 Linden (44% des Bestandes) ist auch ohne Stadtbahnbau erforderlich
 - die Bestandsbäume der Südreihe stehen zu nahe an der Stadtbahntrasse (ca. 1,2 m zum Gleis-Unterbau)
 - die Altbäume werden bei Grunderneuerung der alten Gleisanlage in Mitleidenschaft gezogen
 - Nachpflanzungen würden den Mindestabstand von ca. 2,5m von der Trasse nicht einhalten
 - die Heterogenität in Abschnitten mit Lindenbäumen kann in absehbarer Zeit nicht aufgelöst werden, ein relativ einheitliches Bild dauert mind. 20-25 Jahre
- Daher erfolgte keine vorteilhafte Bewertung der „Vorzugsvariante“.

→ Auch Einzelbaum-Datenerhebung 2020 und die „Machbarkeitsstudie“ der Bau-Aufwendungen zeigen: bei der Gleis-Erneuerung lassen selbst umfängliche Schutzmaßnahmen keinen dauerhaften Baumerhalt der südlichen Baumreihe zu.

→ Baum-Begutachtung zur Gleis-Erneuerung sowie zu baulichen Maßnahmen („Machbarkeitsstudie“) fehlt - weil die Linden dann ohnehin fallen?



Später nehmen beide Seiten Schaden

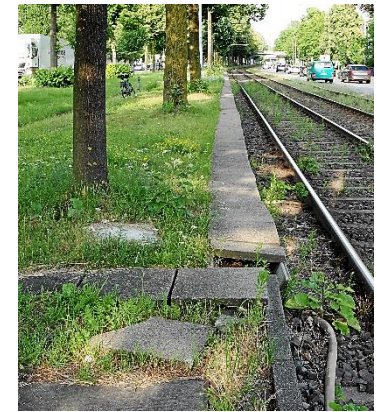
„Vorzugsvariante“: ein schlechterer Schienenweg, eine schlechte Alleezukunft

Dauerhafte Nachteile durch Beibehaltung der alten Strecken-Gleise

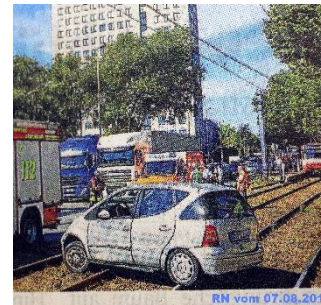
- Unverträglichkeit von alter Gleistrasse und Bäumen bleibt bestehen
- Bleibende Baum- und Fahrbahn-Nähe erschwert Unterhaltung und Erneuerung
- Bleibende Gefährdung des Fahrweges durch B1-Unfallgeschehen
- Strecken-Verschlechterung (Komfortminderung, Geräusche) durch vermeidbaren Kurveneinbau
- Verhinderung wirtschaftlicher „Grüner Gleise“
- Dauerhafte Zerstörung der durchgehenden Allee
- Lösbarkeit und Aufwand des nur temporären Baumerhalts ist ungeklärt



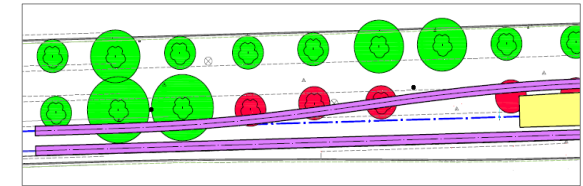
Schienenweg bleibt eingeklemmt



Wachsende Bäume schädigen Anlagen - Anlagen behindern Bäume



So wird es weitergehen



Acht neue Kurven ohne Not, verbleibende Baumreihen bilden keine Allee mehr

Fazit „Vorzugsvariante“: Bereits die alleinige Bearbeitung der Haltestellen bewirkt Infrastruktur-Verschlechterungen, Nutzer-Nachteile, Folgeprobleme, Mehrkosten sowie Verzicht auf Nachhaltigkeit.

Die Risiken der Gleiserneuerung zwischen den Haltestellen sind ungeklärt.

→ Besser integrale Planung anstelle aufwendigem, riskantem Infrastruktur-Flickwerk!



Dortmunder Bahnbau – ohne Klima-Zukunft?

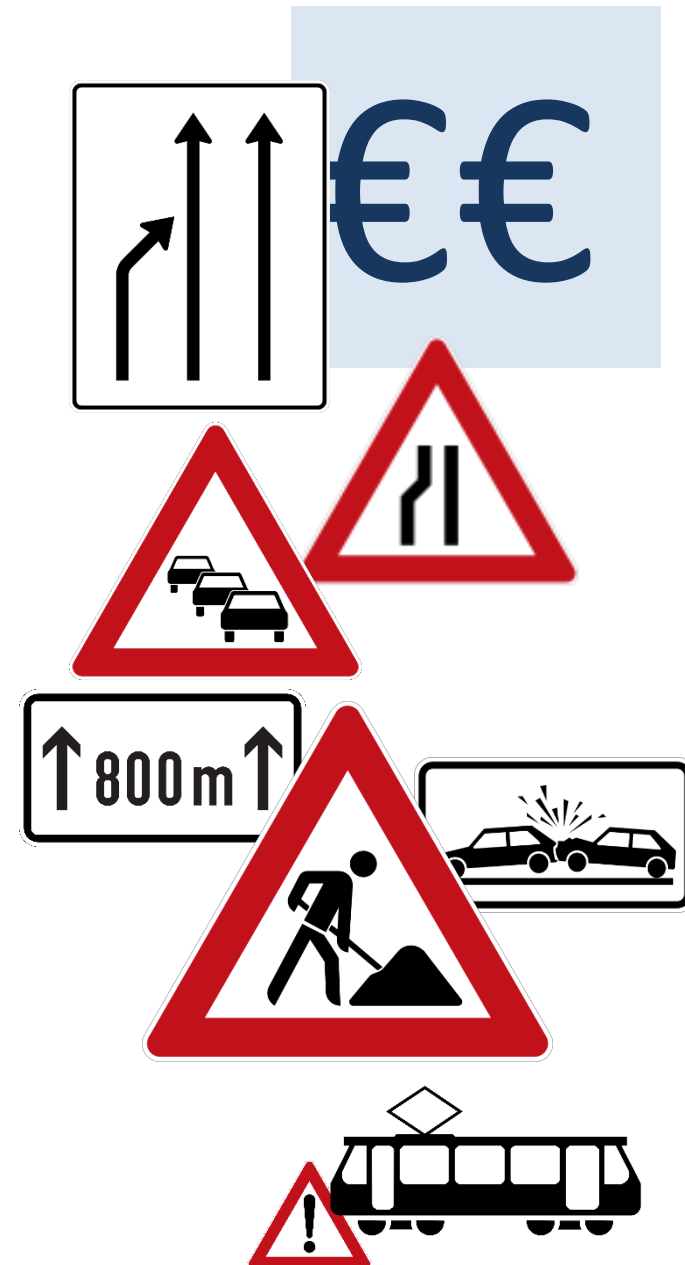
„Vorzugsvariante“: viel Aufwand für einen schlechteren Schienenweg

Wirtschaftlichkeits-Nachteile des reinen Haltestellenumbaus
sowie getrennt folgender Gleiserneuerung

- Verschleißträchtige Schienen-Bögen erhöhen Unterhaltungsbedarf
- Vermeidbarer Bauaufwand von vier Gleis-Anschlüssen „Neu an Alt“
- Erneuter Bauaufwand von vier Gleis-Anschlüssen „Neu an Neu“
- Mehrkosten und doppelter Koordinationsaufwand für Stadt und DSW21 durch separates Vorhaben der Streckenerneuerung
- Absehbar aufwendiger Baum- und Anlagenschutz bei der Gleiserneuerung bleibt unberücksichtigt
- Weiteres Bauprojekt belastet gesamte B1-Verkehrsachse und ÖPNV-Betrieb erneut

Fazit **„Vorzugsvariante“:** Nicht koordinierte Bauvorhaben bedingen vermeidbare Folgekosten, Kostenrisiken, unwirtschaftliche Einzelprojekte und wiederholte Verkehrsbehinderungen.

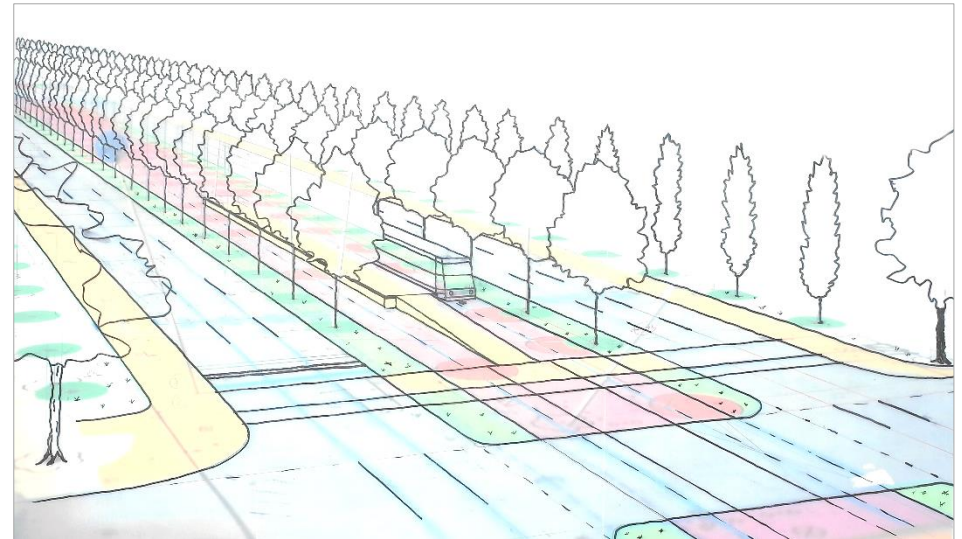
→ Besser abgestimmte Baukoordination aller Bauschritte der Gesamtstrecke anstelle isoliertem Haltestellenumbau und weiterer Baumaßnahme!



**Die planerische integrierte und wirtschaftliche Alternative:
Erstellung von Haltestellen in einer einheitlichen, modernen Gleis-Trasse – mit vollständig
wiederhergestellter Allee im ursprünglichen Charakter**

**Vorteile einer einheitlichen Haltestellen- und
Streckenerneuerung**

- Gerade Gleisführung statt Kurvenstrecken
- Abgesetzte Gleistrasse statt gegenseitige Beeinträchtigung von Anlagen und Bäumen
- Geschützter Schienenweg statt Unfallrisiken wegen Fahrbahn-Nähe
- Beste Verträglichkeit von Trasse und neuen Bäumen
- Verpflanzung gesunder Bäume
- Wirtschaftliche und störungsarme Realisierung eines Grünen Gleises
- Freies Baufeld statt Bauerschwernis und Unterhaltungsprobleme
- Zügige und rationelle Baumaßnahme aus einem Guss und ohne Provisorien
- Optimale Baulogistik für parallele Gewerke
- Schnelles Bauen, das allen Freude macht!



Skizze zur alternativen „Neuaufbau-Variante“

**Fazit: eine koordinierte Zukunfts-Planung, ein optimiertes Bauprojekt
und die wirtschaftlichste Gesamt-Lösung brauchen die Chance einer
ernsthaften Prüfung.**

ANHANG

Das Sachverständigenbüro Brehm legte am 14.03.2016 abwägend folgende Lösung für die Gartenstadt-B1 nahe:

„Eine weitere Variante bestünde darin, alle 217 Lindenbäume (abzgl. von 18 Stück verpflanzbarer Jungbäume) zu fällen. Dies hätte den Nachteil, dass ein erheblicher Eingriff in einen geschützten Landschaftsbestandteil erfolgen müsste, wiederum verbunden mit der Notwendigkeit für Genehmigungsverfahren und für politische Diskussionen. Es hätte jedoch den Vorteil, den Verkehrsraum vollkommen neu zu ordnen, die Gleistrassen beide in die Mitte zu verlegen und die Randbereiche mit zwei Baumreihen neu zu bepflanzen. Es entstünde ein neuer Alleeabschnitt mit einem homogenen Gesamteindruck.

... Es wird deshalb empfohlen, eine evtl. Neubepflanzung nur noch einheitlich mit Platanen vorzunehmen“

Direkter Variantenvergleich

Querschnittsaufbau B1

Haltestelle Lübkestraße

FR Unna

FR Bochum

„Vorzugsvariante“



FR Unna

FR Bochum

Wiederhergestellter historischer Straßen-Querschnitt ~ 46.50 m

Neuaufbau-Variante