Fachinitiative B1 Dortmund plus
c/o BDA DO HAM UN, Ostwall 7, 44135 Dortmund, info@b1-dortmund-plus.de, www.b1-dortmund-plus.de

Was bedeutet „Wiederherstellung der B1-Stadtallee im ursprünglichen Charakter“?

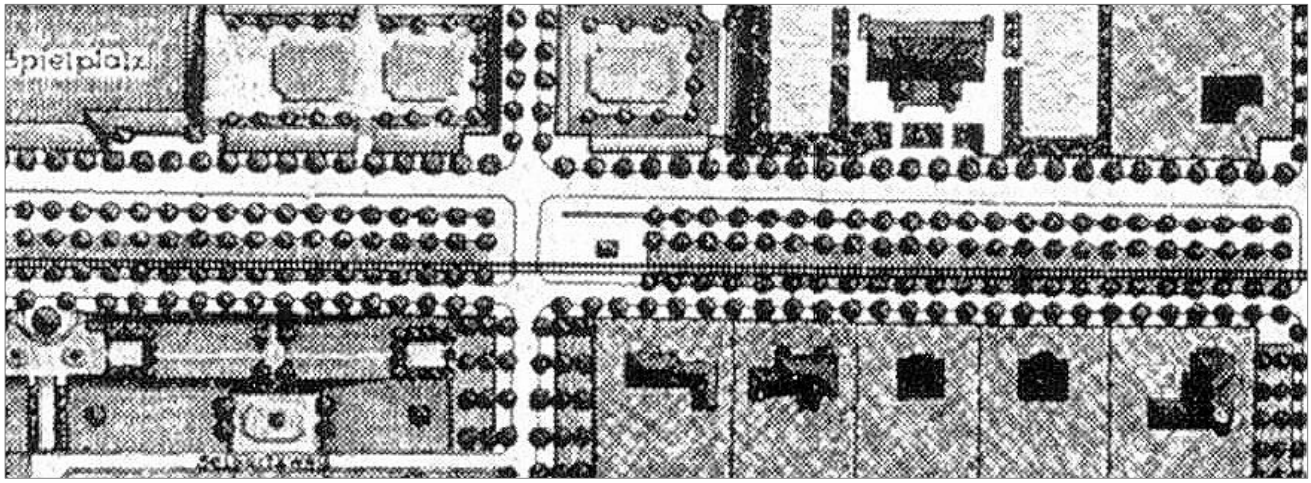
Fachlich betrachtet sind **verschiedene Ansätze zur Bestimmung der Qualitäten erhaltenswerter Bausubstanz** sowie von **Prioritäten für Erhaltungsziele** sinnvoll. Je nach Situation tragen einzelne, besonders bedeutende Elemente von historischer Aussagekraft den Wert, oder ein bauliches Gesamtgefüge als Ensemble. Weitgehend veränderte Einzelelemente lassen in Richtung einer Erhaltung von Stadtgrundriss oder Raumfolgen denken.

Was ist gemeint mit der Dortmunder Stadtallee? Der **Ausbau zu einer repräsentativen Alleestraße** bildete **das zentrale Verbindungselement einer städtebaulichen Gesamtanlage**, die um 1912 von der Gartenstadt über den Hauptfriedhof hinaus geplant wurde und letztlich auch den Grüngürtel mit der Pferderennbahn umfasst. Heute ist sie insgesamt „Stadtbereich mit besonderer Denkmalbedeutung“.

Städtebaulichen Gesamtanlage mit verbindendem Westfalendamm (Darstellung LWL 2014)

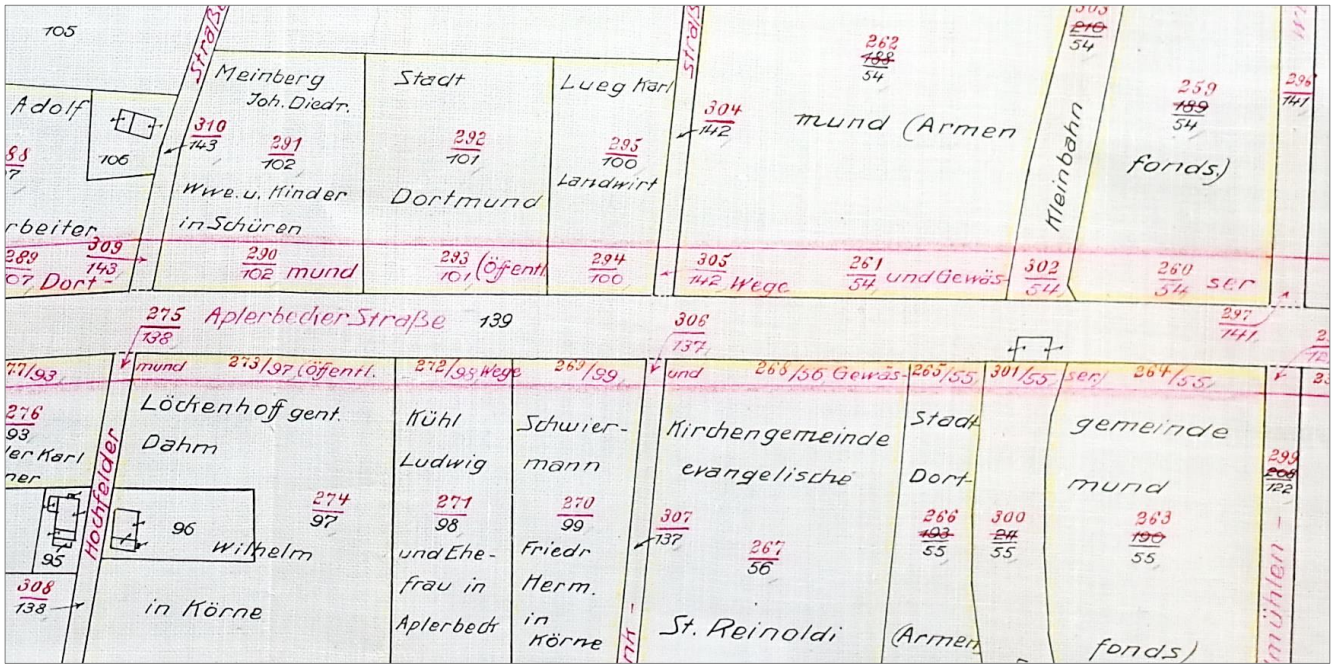
Hervorstechend sind das Planungskonzept, der ursprüngliche Grundriss und die tragenden Gestaltprinzipien. Eine **Archiv-Auswertung anhand von Originalplänen und -Akten** der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung von der Märkischen Straße bis zu Marsbruchstraße ergab die nachfolgenden Erkenntnisse.

1) Das städtebauliche **Grundkonzept der Anlage** ist dem Strobelschen Bebauungsplan-Entwurf zu entnehmen, mit fünf Baumreihen und Promenade sowie Gleisen zwischen Baumreihen im Mittelstreifen.



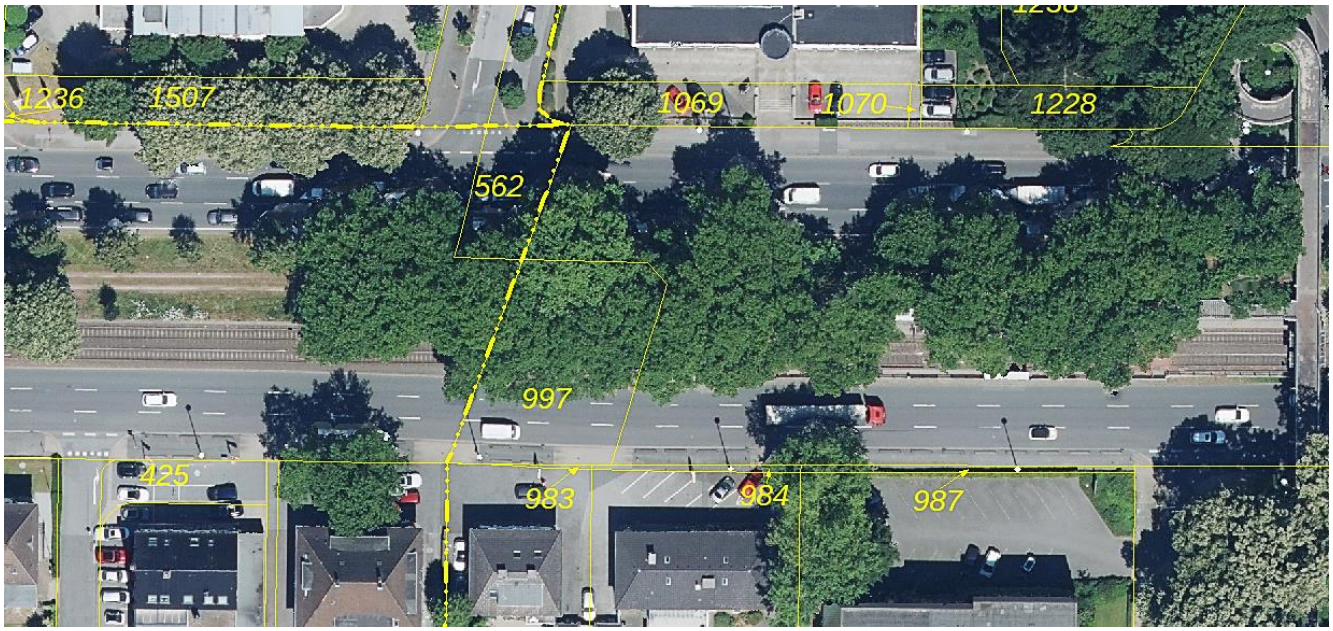
Bebauungsplan Strobel (Ausschnitt)

2) **Der ursprüngliche Grundriss** der öffentlichen Flächen der Boulevard-Anlage wurde um 1912 z. T. durch Enteignung von privaten Parzellen geschaffen Die Grenzen bestehen im **Kataster** im Wesentlichen bis heute fort.



Katasteränderungen 1912

3) **Grundriss-Abweichungen** erfolgten erst nach dem zweiten Weltkrieg vor allem durch Erweiterungen der öffentlichen (Verkehrs-) Flächen. Streifen von privaten Bauflächen wurden erworben und den Verkehrsflächen zugeschlagen. Beispielhaft ist dies sichtbar im Bereich Haltestelle Max-Eyth-Straße, wo die neu gebildeten Parzellen Nr. 983, 984 sowie 987 für Fahrbahn-Verschwenkungen genutzt wurden. Die ursprünglich gerade Linie der Grundstücksgrenzen wurde verlassen.

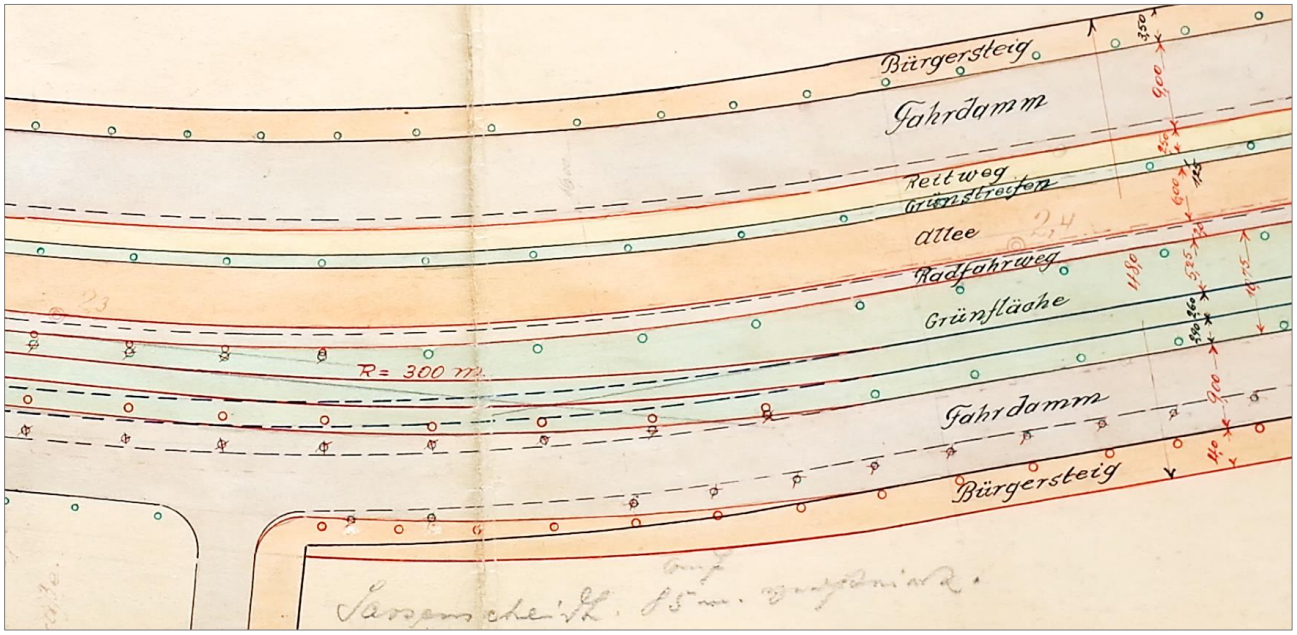


Eingriffe in Privatgrund westl. Max-Eyth-Straße

4) Als **wesentliche Gestaltprinzipien des Stadtboulevards**, zuvor „Aplerbecker Straße“, stechen formal **(a) die Linearität** und **(b) die Parallelität sämtlicher Querschnittselemente** hervor (ursprünglich: nördlicher Bürgersteig mit Baumreihe, nördliche Fahrbahn, Reitweg, (drei) grüne Baumstreifen, Radfahrweg, Straßenbahntrasse, südliche Fahrbahn, südlicher Bürgersteig mit Baumreihe). Für alle galt **(c) das Prinzip der generellen Funktionalität aller technischen Elemente**. Als **(d) landschaftsplanerisches Gestaltprinzip** gelangte **die einheitliche Allee-Bepflanzung mit Platanen** zum visuell tragenden Element.

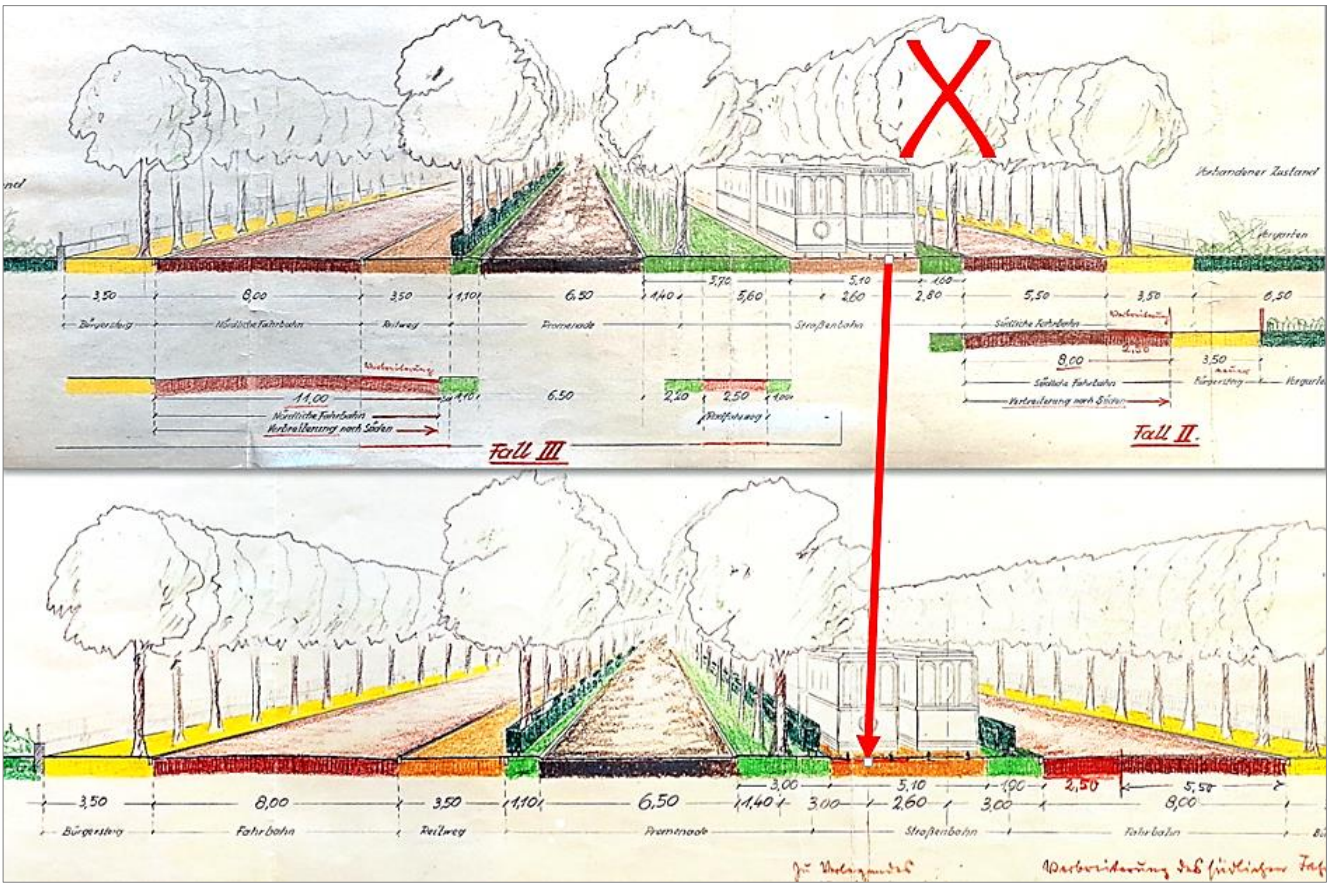
Einmal bewährt, wurde diese **am Rheinlanddamm vierreihig wiederholt**. Technisch bzw. gärtnerisch sinnvolle Bepflanzungsmerkmale wie die Achslage der Platanenreihen, die Achsabstände oder die Baumabstände innerhalb der Reihen blieben gewährleistet.

5) **Die vier Planungsprinzipien** wurden bis zum zweiten Weltkrieg **konsequent eingehalten**, selbst beim mächtigen Einbruch des motorisierten Individualverkehrs in die Stadt, der funktionalen Verbreiterung von Verkehrsflächen. Bereits in den frühen Jahren erfolgte dafür die seitliche Umpflanzung einer ganzen Baumreihe (östl. Max-Eyth-Straße).



„Fahrdamm"-Verbreiterung mit Anlage südlicher Bürgersteig (Rot-Eintragungen) an der Westfalendamm- „Knickstelle" Max-Eyth-Straße

Westl. Max-Eyth-Straße wurde ein Gleis zwecks Fahrbahnverbreiterung nach Norden in den Rasenstreifen umgelegt, zusätzlich musste eine komplette Baumreihe entfernt werden. **Alle Prinzipien blieben gewahrt.**

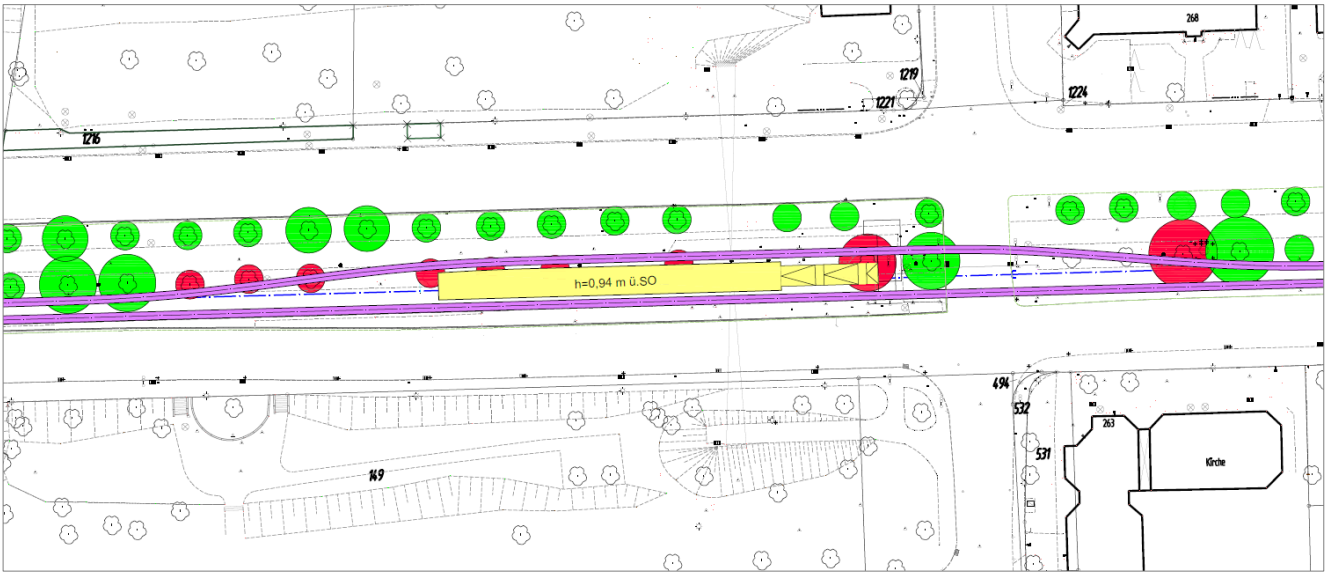


Planung Querschnittsumbau in der Gartenstadt 1928

6) Den Schäden im Krieg folgten bis heute **umfassende Abweichungen von den vier Prinzipien**. Anstelle **einheitlicher Bepflanzung mit Platanen** wurden in der Gartenstadt und an der Stadtkrone Ost verschiedene Linden-Arten gepflanzt, zudem in zu großer Gleisnähe. Diese sind bereits zu großen Teilen ausgefallen oder aus Verkehrssicherungsgründen entfernt worden. **Beeinträchtigungen von Linearität, Parallelität und Funktionalität** erfolgten etwa im Zusammenhang mit breiteren Schienenfahrzeugen sowie der Anlage von erhöhten Bahnsteigen. Im Ergebnis wurden vor allem die südlichen Fahrbahnen des Straßenverkehrs an den Haltestellen zulasten des südlichen Geh- und Radweges verschwenkt, z.T. verbunden mit Eingriffen in Privatgrundstücke.

Beispiel Engpass Haltestelle Bereich Max-Eyth-Straße

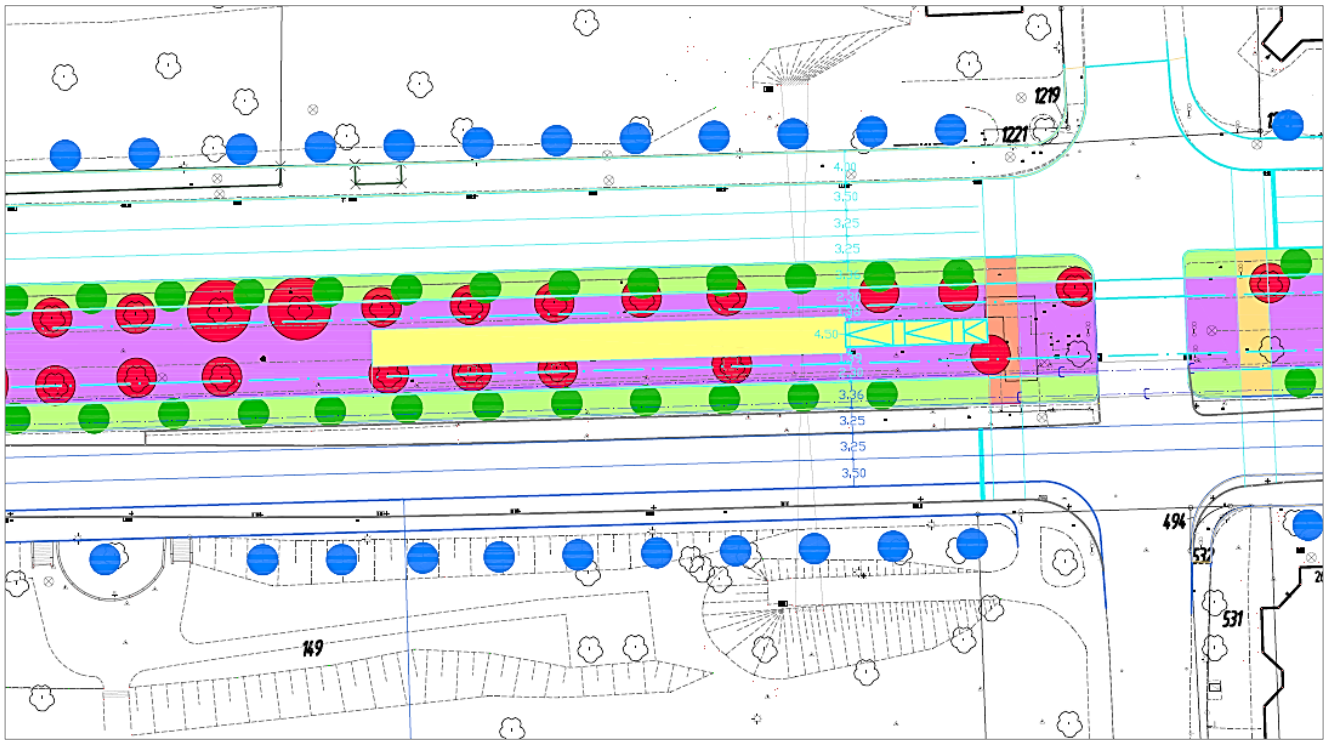
Die aktuelle Stadtbahn-Planung im Westfalendamm sieht zunächst ein **Verfestigen der historischen Abweichungen** vor. **Weitere, neue Abweichungen von den Grundprinzipien** sind geplant durch Verschwenkungen jetzt auch des Schienenwegs. Dazu drohen mehrfache abschnittsweise Unterbrechungen der Allee durch Entfernung einer Baumreihe. Funktionale Mängel werden verfestigt, neue kommen hinzu.



Zusätzliche Abweichungen von den Grundprinzipien am Beispiel Bereich Haltestelle Lübkestraße

Der **Vorschlag des Befürworterkreises NEUE PLATANEN FÜR DORTMUND LEBENSADER ermöglicht die Wiederherstellung der B1-Stadtallee im ursprünglichen Charakter.**

Der Neuaufbau der Allee schafft eine **Reparatur historischer Schäden im ursprünglichen Grundriss.** Er erlaubt den integralen **Ausbau aller Verkehrs-Funktionen nach zeitgemäßen technischen Anforderungen, mit aktuellen Standards von Sicherheit, Immissionsschutz, Klimaschutz und Verkehrswende**.



Neuaufbau der Allee am Beispiel Bereich Haltestelle Lübkestraße

Insgesamt wird er den **Qualitäten der erhaltenswerten Substanz** sowie der **Wahrung ihrer geschichtlichen Eigenart** gerecht, **nach den Grund-Prinzipien**

(a) der Linearität und

(b) der Parallelität sämtlicher Querschnittselemente

(c) der generellen Funktionalität aller technischen Elemente

(d) der einheitlichen Allee-Bepflanzung mit Platanen mit Ermöglichung weiterer Allee-Baumreihen, sowie

(e) gemäß heutigem rechtlichen Schutz als Landschaftsbestandteil und als Kulturlandschaftsbereich.

Fazit:

Wer das Bewahrenswerte erhalten will, muss verändern, was der Erneuerung bedarf (Willy Brandt). **Als angemessene zeitgenössische Gestaltung verwirklicht der Neuaufbau der Allee ein gutes Zusammenspiel gestalterischer und funktionaler Qualitäten. Als guter Städtebau ist er auch vermittelbar.**

Mehr zur B1-Stadtbahnplanung mit vielen Aspekten → https://www.b1-dortmund-plus.de/4-weitere-weichenstellungen-an-der-b1
Mehr zur Initiative NEUE PLATANEN FÜR DORTMUNDS LEBENSADER → https://lebensader-dortmund.de