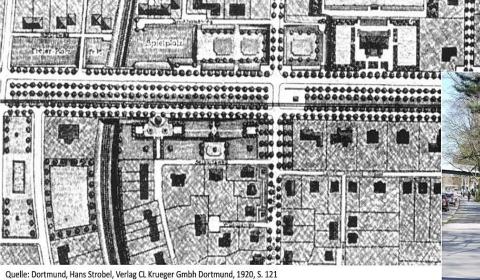
# Neue Platanen für Dortmunds Lebensader

Quelle: Kroos+Schlemper Architekten



V.-Prof. Dr. Alexandra Apfelbaum, Architekturhistorikerin, Vors. Dt. Werkbund NRW

Dipl.-Ing. Dirk Becker, Architekt, Vorstand BDA Dortmund-Hamm-Unna

Dipl.-Ing. Ina Bimberg, Bimberg Landschaftsarchitekten

Dipl.-Ing. Frank Degener, DEGENER Architekten

Dipl.-Kfm. Walter Derwald, Präsident Haus & Grund Dortmund

Dr. Burkhard Dreher, Vorstand VEW AG i. R.

Marie-Luise Fasse, Vorsitzende SDW Landesverband NRW e.V.

Dipl.-Ing. Klaus Fehlemann, Stadtdirektor Dortmund i. R.

Univ.-Prof. i. R. Dr. rer. nat. Lothar Finke, Landschaftsökologe

Thomas Funcke, Rechtsanwalt, Notar a. D.

Prof. Dipl.-Ing. Eckhard Gerber, Gerber Architekten GmbH

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dietwald Gruehn, Lehrstuhl Landschaftsökologie und -Planung, TU Dortmund

Leonie Grüning, Pfarrerin Ev. Kirchengemeinde St. Reinoldi Dortmund, Heliandkirche

Dipl.-Ing. Carmen Heiermann-Bauer, Architektin BDA

Dr. Kristof Hennies, 1. Vorsitzender NABU Dortmund

Dipl.-Ing. Franz Hirthammer, Direktor Spielbank Dortmund i. R.

Dipl.-Ing. Ursula Klischan, Stadtentwicklung

Dr. Klaus Korfmacher, Pfarrer Kath. Pfarramt St. Martin

Dr.-Ing. Peter Kroos, Architekt BDA, Architekturhistoriker

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Bert Leerkamp, Güterverkehrsplanung u. Transportlogistik BU Wuppertal

Klaus Lungmuß, Chemikalien-Gesellschaft Hans Lungmuß mbH & Co. KG

Dr. Winfried Materna, Aufsichtsratsvorsitzender Materna Information & Communications SE

Dipl.-Ing. Reinhard Menne Architekturbüro

#### Befürworterkreis

Dr. med. Ralf Georg Meyer, Leiter Klinik für Innere Medizin St.-Johannes-Hospital

Prof. Dr. Christian Moczala, Entwerfen und Städtebau, FH Dortmund

Dr. Bernd Moenikes, Bildhauer

Prof. Dr. Martina Oldengott, Vorsitzende DASL Landesgruppe NRW

Dr. Hans-Dieter Otterbein, Vorsitzender des Naturschutzbeirats Dortmund

Dipl.-Ing. Matthias Pfeifer, Gesellschafter RKW Architektur

Dipl.-Ing. Norbert Post, Architekt & Stadtplaner BDA

Thomas Quittek, Sprecher BUND-Kreisgruppe Dortmund

Dipl.-Ing. Thomas Reichling, Stadtplaner

Uta Rotermund, Kabarettistin

Dr. Günter Rückert, Bildender Künstler, Autor, Regisseur

Christoph Rullmann, Bundesgeschäftsführer Arbeitsgemeinschaft Dt. Alleenstraße e. V.

V.-Prof. Dipl.-Ing. Susanne Schamp, Architektin Stadtplanerin BDA

Bauassessor Otto Schließler, B1 Dortmund plus

Dipl.-Ing. Richard Schmalöer, Architekt Stadtplaner BDA

Dipl. Volkswirt Reinhard Schulz, Hauptgeschäftsführer IHK DO i. R.

M.A. Jutta Seifert, Schauspiel Sprechkunst Kommunikation

Reinhold Semer, Gesellschafter Hellweg Unternehmensgruppe

Prof. Dr. Wolfgang Sonne, Wissenschaftliche Leitung Baukunstarchiv NRW

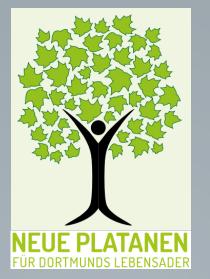
Dipl.-Psych. Claudia Vorländer, cv management consulting

Prof. Dipl.-Ing. Kunibert Wachten, Gesellschafter scheuvens + wachten plus

Dipl.-Ing. Agr. Dr. Gertrud Weber

Prof. Dipl.-Ing. Bodo Weidlich, ehem. Gesellschafter/Geschäftsführer

ASSMANN BERATEN + PLANEN



Wertvolle Substanz – der Westfalendamm ist eine stadtbildprägende Allee:

historische Bedeutung für Dortmund – Städtebau, Landschaftsbild und Deutsche Alleenstraße – alle Menschen kennen sie – ein Stück Dortmund-Identität



Das Problem - der Westfalendamm ist ein "Altbau" mit hohem Sanierungsbedarf:

Nicht barrierefreie Stadtbahn – enge Gehwege/Querungsstellen – Gefahrenstellen an Radwegen – Entwurfsmängel der B1-Fahrbahnen und Unfallgeschehen – technische Infrastrukturen (Schienenweg, Versorgungsleitungen) – Baumbestände ohne Zukunft

### **Aktuelle Planung Stadt:**

Barrierefreie Bahnsteige als einziges Ziel.

... mit viel Aufwand wird wenig erreicht, neue Dauer-Schäden inklusive.



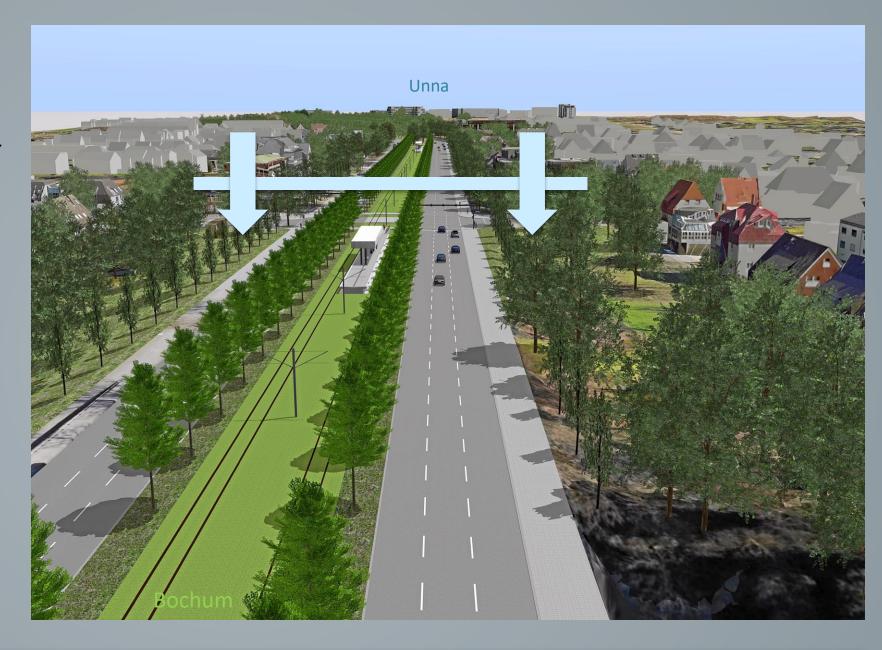
#### **NEUE PLATANEN – Ziele:**

Zeitgemäß Wiederaufbauen: Der historische "Stadtboulevard" als moderne vierreihige Allee mit klarer raumbildender Wirkung

Neu ordnen: Beseitigung eklatanter Mängel der Verkehrsanlagen für Stadtbahn, Rad-, Fuß- und Autoverkehr im Einklang mit hoher stadtgestalterischer Qualität

Sanieren: techn. Infrastrukturen "in einem Zug", ohne Folgeaufwände modernisieren, keine Hypotheken auf die Zukunft

Konfliktarm Bauen: keine Konflikte mit Fahrzeugeinsatz DSW21, keine Sperrung von B1-Fahrspuren, wirtschaftliche Realisierung



#### Die Diskussionsthemen:

Trotz 31 Millionen-Planung allein für barrierefreie Bahnsteige nur schadhafte Rest-Allee behalten?

### Oder zugleich

- gesunde, komplette Allee gewinnen
- Barrierefreiheit und Sicherheit für alle Verkehre schaffen
- Erneuerung aller Infrastrukturen (Gleistrasse, Leitungen, Straße) in einem Zug
- Planung und Bau ohne Zeitrisiken



# Gesunde, vollständige Allee gewinnen?

## Oder nur schadhafte Rest-Allee behalten?

### → Die Bilanz ist entscheidend

#### Baumbilanz im Mittelstreifen - Beispiel Lübkestraße

#### → NEUE PLATANEN-ALLEE Lübkestraße

- Endbestand 52 neue Platanen in der B1
- Vollständige, gesunde, homogene Allee
- 20 Linden werden in Dortmund umgepflanzt
- 9 weitere Linden werden in Dortmund je nach Schäden umgepflanzt
- Baum-Gesamtzahl: mindestens 72, maximal 81

#### → **AKTUELLE PLANUNG** Lübkestraße

- Endbestand 34 Bäume in der B1 (davon 21 mit eingeschränkter weiterer Entwicklung bzw. Erhaltung), Bestand weiter inhomogen
- Fast die H\u00e4lfte der Mittel-Allee in der Gartenstadt wird endg\u00fcltig beseitigt – eine Einzelbaumreihe ist keine Allee
- 10 Linden werden in Dortmund umgepflanzt
- Baum-Gesamtzahl: 44

#### Ergebnis Planungsbereich Haltestelle Lübkestraße:

→ Allee: 34 Linden oder 52 Platanen → Gesamtzahl Bäume: 44 oder 81

#### Vorschlag "Neue Platanen"

- ✓ Schwächere Verkehrsteilnehmer im Schutz der neuen Allee-Baumreihen
- ✓ Überall sichere und komfortable
  Aufstellflächen (gemeinsame Nutzung durch
  Fahrgäste und B1 querende Fuß-/Radverkehre)

# Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit

#### "Aktuelle Planung"

- Beschränkung auf neuen Bahnsteig
- minimalste, exponierte Aufstellfläche an B1
- seitlicher Geh- + Radweg bleibt gefährlich eng
- beengte, verschwenkte Fahrbahnen





#### **Vorschlag "Neue Platanen":**

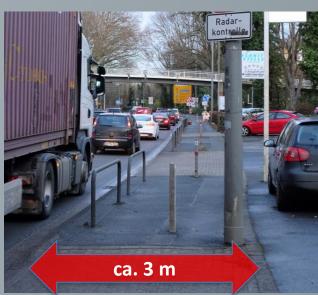
- ✓ Unverschwenkte Fahrbahnen mit Regelbreiten: Verkehrssicherheit, objektiv und subjektiv
- ✓ Umbau auch der Seitenräume, Verbreiterung und Trennung der Geh-/Radwege

# Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit

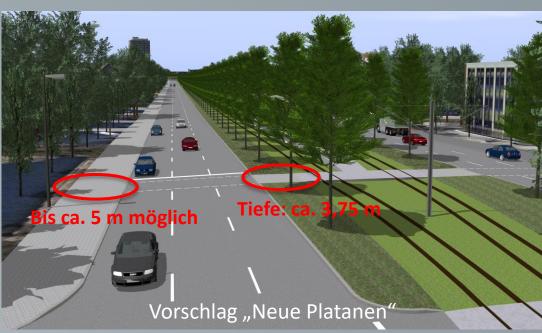








"Aktuelle Planung": Probleme werden verstärkt



#### Vorschlag "Neue Platanen":

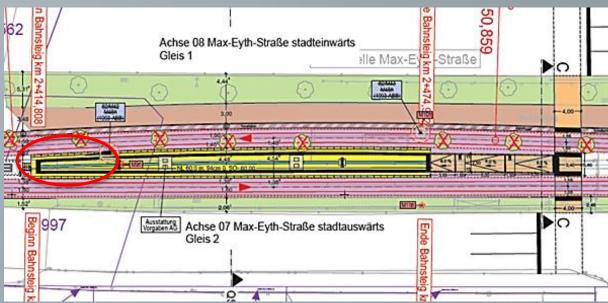
- ✓ Volle Haltestellenbreite durchgängig, Option Bahnsteig-Vergrößerung für längere Züge gesichert
- ✓ Abgesetzte Regel-Fahrbahnen schaffen wirksamen Schutz vor Unfall-Fahrzeugen auf Gleisen

# Zukunftsvorsorge und Verkehrssicherheit









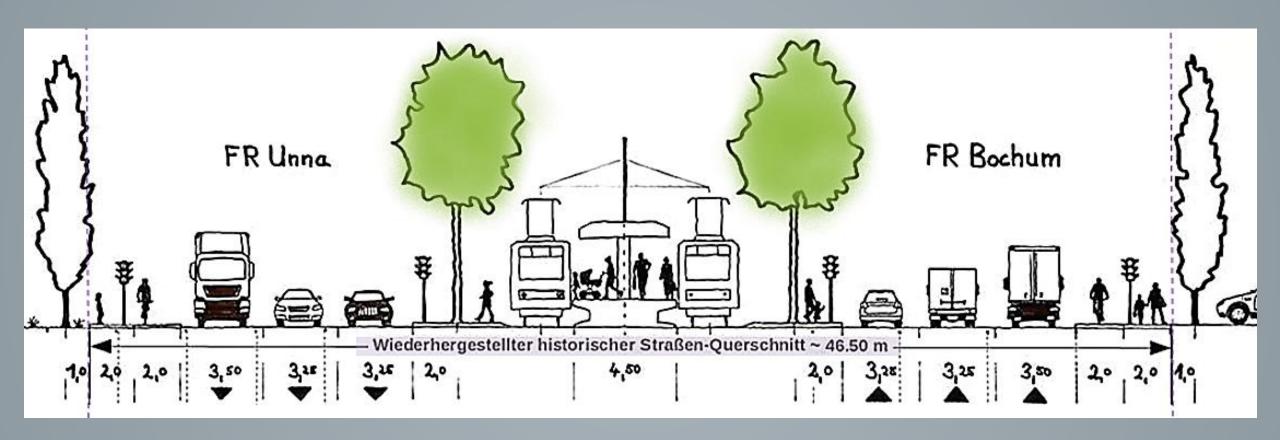
### Alle MEHRWERT-Themen des PLATANEN-Vorschlages:

- 1 Eine einfache Baulogistik vermeidet Baustellenchaos
- 2 Ein Verkehrswendeprojekt mit Nachhaltigkeit
- 3 Mehr Sicherheit für alle Verkehre
- 4 Eine Maßnahme für die Stadtökologie
- 5 Konfliktloser Landschafts- und städtebaulicher Denkmalschutz
- 6 Die Baumgutachten positiv zu Ende gedacht
- 7 Konfliktarme Genehmigung und positive Zeitaspekte
- 8 Ein Infrastrukturprojekt mit Gestaltung des öffentlichen Raums
- 9 Bürgerschaftliche Identifizierung
- 10 Wirtschaftlichkeit und Förderungswege
- 11 Ein Beitrag für das Stadtimage



### Neue Platanen

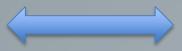
für Dortmunds Lebensader



Gesamtquerschnitt mit sicherer und komfortabler Verkehrsaufteilung

#### **Gesucht - ein besserer Zugang zur Haltestelle Kohlgartenstraße**

#### **Die geplante Haltestelle**



#### Die Alternative – ebenerdiger Haltestellenzugang aus dem Variantenvergleich 2016

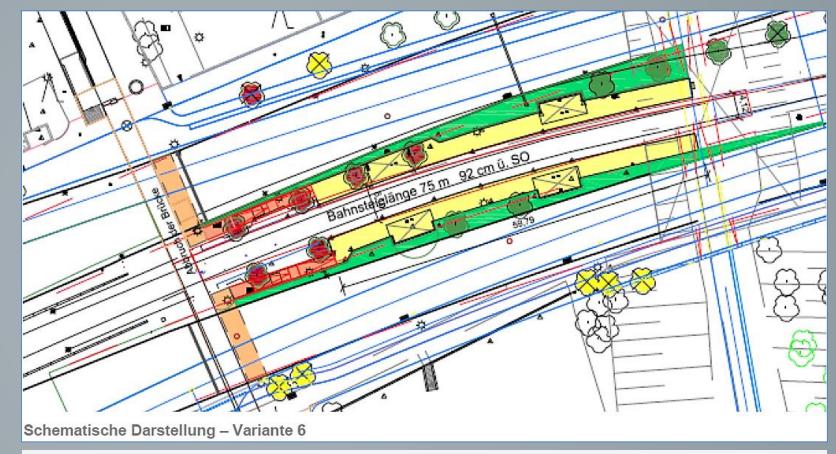
#### Beschlusslage seit 2016:

"Seitenbahnsteige mit südl. Aufzug und nördl. Treppe (Brückenneigung nicht barrierefrei, Brückenneubau prüfen; Neubau der barrierefreien Brückenzugänge ggfls. mit Aufzügen nördl. und südl. der B1)" (Details noch unbekannt)

#### Nachteile Brücken-/Aufzugs-

Bauwerk: wenig komfortabel und zuverlässig für Behinderte wie Senioren, im engsten B1-Raum kompliziert zu bauen, sehr aufwendig auch bei Folgekosten, Erhalt mind. 25 Jahre, großer Co2-Fußabdruck.

Größter Aufwand für die unbedeutendste B1-Haltestelle (Erreichbarkeit, Fahrgastzahlen).

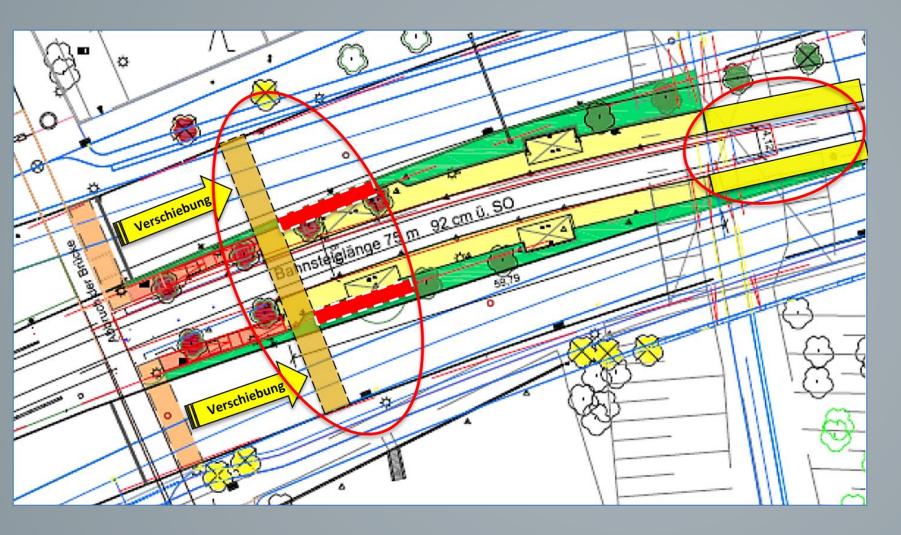


"Variante 6 – Seitenbahnsteige mit niveaugleichen B1-Querungen

Die Haltestelle liegt östlich der Fußgängerbrücke als Seitenbahnsteiglösung. Der Zugang zum Mittelstreifen der B1 erfolgt mittels einer bedarfsabhängig signalgeregelten niveaugleichen Querung der B1 Fahrspuren. Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt über Rampen an den westlichen Bahnsteigenden. Die vorhandene Fußgängerbrücke Kohlgartenstraße kann zurückgebaut werden."

#### **Gesucht - ein besserer Zugang zur Haltestelle Kohlgartenstraße (KGS)**

Die zukünftige Alternative: ebenerdiger Haltestellenzugang in verbesserter Form



Ebenerdige Querung erlaubt die beste, verkehrsverträgliche Lösung:

- ✓ Verbesserungen z. B. durch weiter östlich anzuordnende Überwege
  - für bessere Sichtbarkeit der Querungen
  - zur Vermeidung baulicher Zwänge
- ✓ mehr Platanen könnten erhalten bleiben
- ✓ Option einer Bahnsteigverlängerung für längere U-Bahnen wird berücksichtigt.

#### **FAZIT:**

Der Bau einer Brücke mit Aufzügen und Rampen kann vermieden, freiwerdende Mittel können in nachhaltige Infrastruktur-Erneuerung an der B1 investiert werden.

Eine Lösungs-Alternative der aktuellen Erkenntnisse und Anforderungen muss den Gremien vorgelegt werden.

