

## Erläuterungen zur Synopse

Zur Erläuterung einiger Aspekte haben wir im Original-Dokument auf einigen Seiten Text-Stellen markiert. Dazu wurden einheitlich gekennzeichnete Anmerkungen sowie Bilder eingefügt.

Befürworterkreis NEUE PLATANEN <https://lebensader-dortmund.de/> Fachinitiative B1 Dortmund plus <https://www.b1-dortmund-plus.de>



**Vorzugsvariante Stadt**



**FI-Vorschlag NEUE PLATANEN**

# 1 Aufgabenstellung

**DIALOGVERFAHREN:** Abschlussbericht der IKU-Moderatoren 2018, Seite 9: „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.“. Link: [https://www.dortmund.de/media/p/tiefbauamt/downloads\\_tiefbauamt/aktuelle\\_projekte\\_dl/dialogverfahren\\_b1\\_haltestellen\\_dl/Abschlussbericht\\_Dialog\\_U47\\_final\\_mit\\_Anlagen.pdf](https://www.dortmund.de/media/p/tiefbauamt/downloads_tiefbauamt/aktuelle_projekte_dl/dialogverfahren_b1_haltestellen_dl/Abschlussbericht_Dialog_U47_final_mit_Anlagen.pdf)

Die vorliegende Synopse hat zum Ziel, zwei Planungsvarianten für den Umbau der B1 gegenüberzustellen und ihre unterschiedlichen Implikationen für die weitere Stadtentwicklung in diesem Bereich herauszuarbeiten (Chancen, Restriktionen). Die Gegenüberstellung soll dazu dienen, eine erneute politische Entscheidung über das weitere Vorgehen zu reflektieren. Aufgrund der veränderten politischen Rahmenbedingungen nach der Kommunalwahl im September 2020 – etwa die Hälfte der Ratsmitglieder ist neu bzw. erstmals im Rat vertreten – und der wieder aufflammenden Diskussion um die Wiederherstellung der Platanenallee erscheint es sinnvoll, die wichtigsten Auswirkungen beider Varianten in übersichtlicher Form gegenüberzustellen.

Neben dieser aus vergleichender Darstellung und Gutachten extrahierten Gegenüberstellung ermöglicht eine Chronologie des Verfahrens einen Überblick über den Diskussions- und Planungsstand der letzten Jahre. Neu gezeichnete Pläne stellen dar, wie der Verlauf der Stadtbahnlinie im Mittelstreifen der B1 in beiden Varianten aussieht.

Bei den beiden hier gegenüberzustellenden Varianten handelt es sich zum einen um die so genannte Vorzugsvariante der Stadt Dortmund (VV). Sie wurde im Zuge der Diskussionen um den Umbau der B1 mehrfach beraten und letztlich vom Rat

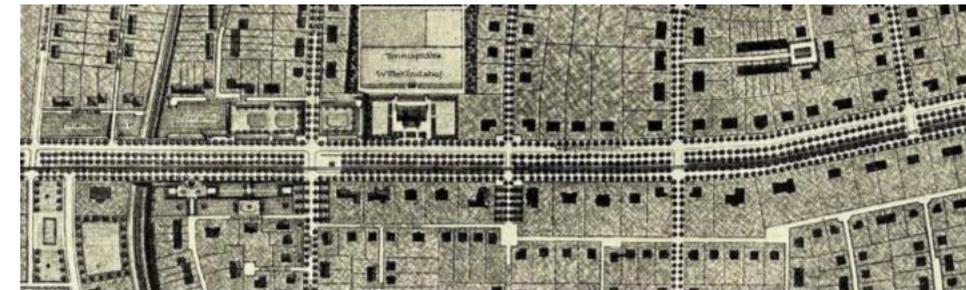
der Stadt im Juni 2020 als Grundlage für die weitere Bearbeitung politisch beschlossen. Dieser Entscheidung ging ein Beteiligungsprozess voraus: In einem Dialogverfahren wurden insgesamt vier Umgestaltungsvarianten einer Prüfung unterzogen. Im Ergebnis wurden die Unterschiede zwischen den Varianten herausgearbeitet und Empfehlungen für weitere Gutachten (Baumgutachten, Verkehrsgutachten) in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse dieser Gutachten sind dann in die Vorzugsvariante der Verwaltung eingeflossen.

Auf der Grundlage dieser Variante wurden Ende 2020 zwei Planungswettbewerbe für die barrierefreie Neugestaltung der 5 Stadtbahnhaltestellen an der B1 ausgeschrieben.

Bei der zweiten Variante handelt es sich um den Vorschlag der Fachinitiative des Befürworterkreises Neue Platanen und der Fachinitiative B1 Dortmund Plus. Sie schlägt einen vollständigen Neuaufbau des B1-Abschnitts zwischen Voßkuhle und Max-Eyth-Straße vor – statt lediglich die im Zuge eines barrierefreien Ausbaus der B1-Haltestellen der Stadtbahnlinie U 47 notwendigen Umbau- und Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen. Mit diesem Neuaufbau würde ein wichtiges Element des historischen Erscheinungsbilds der B1 im Bereich der Gartenstadt – eine gleichmäßige Bepflanzung



Historischer Querschnitt 1932  
(z. Verfügung gestellt von der NP/FI-Initiative)



Gartenstadtplan 1920  
(Ausschnitt)

Quelle: Hans Strobel,  
C.-L. Krüger Verlag, Dortmund



Haltestellen: Voßkuhle und Max-Eyth-Straße

mit Platanen und der sehr geradlinige Alleencharakter – wiederhergestellt. Andere Elemente hingegen kämen neu hinzu. So sieht der historische Plan eine Gleisführung südlich der Baumallee vor, wie sie auch heute noch besteht. In der Interpretation des historischen Konzepts durch die FI-Variante würden die Gleise zwischen den Baumreihen geführt. Die historische nördliche und südliche Randbepflanzung war nicht zwingender Bestandteil der FI-Variante. Als Ergänzungsoption mitgedacht, müsste sie teilweise auf Privatgrundstücken realisiert werden. Der historische Querschnitt mit Promenade und Reitweg wäre nicht mehr wahrnehmbar.

Eine unmittelbare Vergleichbarkeit beider Varianten ist eigentlich nicht gegeben. Während die Vorzugsvariante mit dem Ziel einer minimalinvasiven Baumaßnahme den Status quo veränderten Rahmenbedingungen anpasst und sich dabei auf die Haltestellenbereiche beschränkt, versucht die FI-Variante in einem Teilbereich, in dem sich drei Haltestellen befinden, ein städtebauliches Strukturprojekt zu verwirklichen, das seit vielen Jahren in der Fachöffentlichkeit diskutiert wird.



**Minimalinvasiv (medizinisch) = „kleinstmögliche Verletzung von Gewebe“:** Bau von drei Bahnsteigen mit sechs neuen Altgleis- und Altleitungs-Anschlüssen.  
 -- Die Hälfte der Allee verliert eine Baumreihe.  
 -- Verkehrsbeeinträchtigungen beim Bauen sind nötig.  
 -- Reststrecken-Erneuerung der U47 zu späterem Zeitpunkt.

Die Politik hat also nicht zwischen zwei Varianten einer Planung zu entscheiden, sondern eine Grundsatzentscheidung zu treffen, wie sich die Stadt Dortmund im Bereich der B1 weiterentwickeln soll: in Fortführung der gewachsenen stadträumlichen Situation, mit historischen Elementen wie der Gleisführung südlich der Baumallee und dem Erhalt des Reitwegs, oder durch die im Ansatz konsequente Rückführung auf die ursprüngliche gestalterische Idee einer Platanenallee, deren städtebaulicher, baukultureller, städtewirtschaftlicher und ökologischer Mehrwert gegen vermutete Nachteile in Bezug auf den Kostenrahmen und den Planungs- und Realisierungsprozess sorgfältig abgewogen werden muss.

Zwei weitere gegebenenfalls weiterführende Varianten, die derzeit in der Öffentlichkeit diskutiert werden, sind hingegen nicht Gegenstand dieser Gegenüberstellung:

- So würde – wie beschrieben – eine vierreihige Alleegestaltung – hier begrenzen zwei weitere Baumreihen an den äußeren Fahrbahnrändern den Querschnitt – nach dem Entwurf des 1915-1927 in Dortmund wirkenden Stadtbaurats Hans Strobel die Planungen auf unabsehbare Zeit verzögern. Die konzeptionelle Idee der vierreihigen Allee bleibt aber, unabhängig von den derzeitigen Realisierungsmöglichkeiten, eine mögliche Vision der FI-Variante.

- Zurzeit beträgt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf der B1 70-100.000 Fahrzeuge. Vor dem Hintergrund dieser Verkehrsbelastung ist eine Reduzierung von sechs auf vier Fahrspuren, wie sie von einer Anwohnerinitiative gefordert wird, derzeit nicht möglich. Auch für einen mittelfristigen Zeitraum von 10-20 Jahren kann noch nicht von einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens in dem für einen Rückbau erforderlichen Maß ausgegangen werden. Diese Variante wird daher zurzeit nicht weiterverfolgt. Theoretisch wäre ein möglicher Rückbau auf zwei Spuren je Fahrtrichtung in beiden zur Diskussion stehenden Varianten denkbar. Auch könnte im Rahmen der Wiederherstellung der Platanenallee zu einem gegebenen Zeitpunkt eine vierspurige Verkehrsführung mit einer vierreihigen Allee, die keine Inanspruchnahme privater Grundstücke erfordert, mitgedacht werden.

## 2 Synopse der Planungsvarianten

„Minimalinvasiv“, siehe Seite 6.

Diese Synopse stellt keine eigenständige Begutachtung dar, sondern stellt vorhandene Informationen auf aktuellem Stand neu zusammen. Die von den Beteiligten vorgetragenen Angaben zur technischen Realisierbarkeit, zu den baumgutachterlichen Aussagen, zur zeitlichen Ausgestaltung des Verfahrens und zu den Kosten können im Rahmen dieser Synopse nicht überprüft werden.

### Stadtraum

Mit der Dortmund in Ost-West-Richtung durchquerenden Allee Rheinlanddamm und Westfalendamm verfügt Dortmund über eine außergewöhnliche städtisch-urbane Achse, die – vor rund 100 Jahren entstanden – trotz vieler verkehrstechnisch bedingter Anpassungen und Veränderungen als städtebaulich und baukulturell bedeutender Stadtraum zu qualifizieren ist. Der hier untersuchte Abschnitt steht entstellungsgeschichtlich wie stadträumlich im Zusammenhang mit der Gartenstadt, einem bedeutenden Zeugnis der Dortmunder Architekturgeschichte. Zurzeit wird für die Gartenstadt eine Erhaltungs- und einer Gestaltungssatzung erarbeitet.

Der Bedeutung der Allee, die in ihrer Gesamtheit zwischen Wittekindstraße und Nußbaumweg „geschützter Landschaftsbestandteil“ ist, wird in beiden Planungsvarianten Rechnung getragen. Mit den minimalinvasiven Baumaßnahmen der städti-

schen Vorzugsvariante konzentrieren sich die Maßnahmen auf die Stadtbahn-Haltestellen und die Anpassung der Gleisachsen. Die Allee wird einschließlich ihrer Bäume im heutigen Zustand erhalten und auf Sicht im Rahmen der klassischen Pflegemaßnahmen entwickelt. Damit wird die aktuell sequenzielle Situation des Mittelbereichs mit Platanen, Linden und baumfreien Abschnitten im Grundriss nicht verändert und durch den Mittelbahnsteig im Haltestellenbereich verfestigt. Der bestehende asymmetrische Querschnitt mit den Gleisen in Südlage des Mittelstreifens und der Wechsel im Habitus der Bäume (Linden und Platanen) wird beibehalten.

Die FI-Variante sieht in den beschlossenen Maßnahmen zum Bau barrierefreier Stadtbahn-Haltestellen die Chance zu einem Paradigmenwechsel. Die ohnehin geplanten Veränderungen werden als günstiger Zeitpunkt gesehen, die punktuellen Anpassungsmaßnahmen zu beenden und die Weichen für die Wiederherstellung eines räumlich prägnanten und einheitlich mit Platanen bepflanzten Stadtraums zu stellen. Die ambitionierte Zielsetzung ist mit Eingriffen in den Bestand verbunden und erzeugt einen homogenen symmetrischen Querschnitt. Fußgänger erhalten im Querungsbereich mehr Aufstellfläche, im Falle des vollständigen Umbaus zusätzlich auch in den Randbereichen. Die

**ZUM VERSTÄNDNIS:** Der Bau von **NEUE PLATANEN** beinhaltet **keine Eingriffe in private Grundstücke**. Nachfolgende Maßnahmen wie Ummarkierung, Bäume mit Borden vor Streusalz schützen, Geh-/Radweg-/Fahrbahnverbreiterung erfolgen **ohne Eingriffe in den Verkehr**.

Option für die Pflanzung von vier Baumreihen ist in das Konzept integriert, wenn es auch nicht im Vordergrund steht. Nach Meinung der Entwurfsverfasser rechtfertigt der Mehrwert für Städtebau und Stadtbild den Umfang der Maßnahmen.

### Allee und Kulturlandschaftsbereich

Die zentrale Frage im Vergleich der beiden Planungsvarianten ist der Umgang mit der historischen Allee. Die ursprünglich als reine Platanenallee konzipierte Straße weist heute im Abschnitt zwischen den Haltestellen Voßkuhle und Max-Eyth-Straße nahezu ausschließlich in der Nachkriegszeit gepflanzte Linden auf. Hinzu kommt, dass der Lindenbesatz nicht mehr durchgängig ist, sondern in der südlichen Baumreihe erhebliche Lücken aufweist. Diese Lücken können größtenteils nicht neu gefüllt werden. Da die Linden zudem sehr unterschiedlichen Altersstufen und damit Größenklassen angehören, hat sich das heutige Bild dieses Straßenabschnitts weit von der ästhetischen Qualität der Entstehungszeit entfernt.

Mit dem Ratsbeschluss vom Juni 2020 wurde die Vorzugsvariante Grundlage für die weitere Entwicklung. Diese Variante ging davon aus, so viele bestehende Bäume wie möglich zu erhalten, unabhängig von der Frage, ob es Linden oder Platanen sind. Auch in die Wettbewerbe zur Neugestaltung

**DIALOGVERFAHREN:** „... nicht ausreichend, ... erschöpfend ... in der nötigen fachlichen Tiefe ... zu beantworten“ (Abschlussbericht der IKU-Moderatoren 2018), [siehe S. 5.](#)

**IGA 2027:** Sie genießt große Landes-Priorität, davon kann Dortmund profitieren. **NEUE PLATANEN** schafft ein beispielhaftes Grünes Infrastruktur-Projekt mit 100-jähriger Geschichte – mit Zeitgewinn, Verfahren, Finanzierung, Aufmerksamkeit.



Ergebnisse des Planungswettbewerbs zur Neugestaltung der U47-Haltestellen an der B1

▲ Haltestelle Voßkuhle  
1. Preisträger: DKFS Architects | Hürtgenwald | London

► Haltestelle Max-Eyth-Straße  
2. Preisträger: ARGE DEMO WORKING GROUP | Köln + Rübsamen Partner Architekten BDA | Bochum



der Stadtbahnhaltestellen ist diese Prämisse eingegangen. Dem Ratsbeschluss ging bekanntlich ein langjähriger Planungsvorlauf mit mehreren Baum- und Verkehrsgutachten sowie ausführlichem Beteiligungsprozess unter Abwägung aller Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Varianten voraus (Dialogverfahren).

Mit der Wiederherstellung der Platanenallee in diesem Bereich, wie sie die NP/FI-Initiative anstrebt, bestünde die Chance, dieses Erscheinungsbild – in einer dem historischen Zustand angenäherten Neuinterpretation – wiederherzustellen. Das Baumgutachten Brehm aus dem Jahr 2015 unterstützt diese Idee: „Hierbei kann unter Umständen der Alleenschutz für Platanen-Alt bäume höher gewertet werden als die teilweise besseren Einzelbaumkriterien für einzelne Lindenbäume im Bereich von bestehenden Haltestellen, z. B. Haltestelle Voßkuhle.“ (Sachverständigenbüro J. Brehm: Stadt Dortmund, Objekt B 1 – Haltestellenverlegung. Zum Zustand, zur Verkehrssicherheit und zur Erhaltungswürdigkeit von ausgewählten Bäumen im Zusammenhang mit der Verlegung von Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs; Bestensee 2015)

Viele ältere Bäume sind darüber hinaus so geschädigt, dass ein Ersatz kurz- bis mittelfristig notwendig wird. Der unterschiedliche Zustand der Linden

ist mit Zukunftsrisiken verbunden, die auf Sicht Neupflanzungen erfordern, die den uneinheitlichen Charakter des Alleebilds weiter verfestigen dürften. Auch der Dortmunder Naturschutzbeirat als gesetzlich vorgeschriebene unabhängige Vertretung der Belange von Natur und Landschaft unterstützt die Wiederherstellung der Platanenallee. Die neue Platanenallee würde jedoch nicht in allen Elementen dem historischen Vorbild entsprechen: Da die Gleistrasse von ihrer historischen Lage südlich der Baumallee mittig zwischen die Baumreihen verlegt würde, könnten die historische Promenade und der Reitweg nicht rekonstruiert werden.

Die Verfasser der FI-Variante haben angeregt, der Wiederherstellung der Platanenallee über eine Qualifizierung als Projekt der Internationalen Gartenschau IGA 2027 Rückenwind zu verleihen. Die Baumaßnahmen selbst könnten wegen der fixierten Zeitabläufe von der IGA 2027 nicht profitieren, eine Präsentation des Projekts wäre gegebenenfalls vorstellbar.

Eine Entscheidung für die Platanenallee in diesem Abschnitt wäre eine Entscheidung für einen kompletten Neuaufbau des bestehenden B1-Querschnitts. Nach Angaben des Dialogverfahrens müssten 219 Bäume gefällt werden, einige könnten verpflanzt werden. Ohne Verpflanzung wären

**QUELLE + KONTEXT:** Im August 21 legte der **Befürworterkreis NEUE PLATANEN** die Darstellung „Bauen unter Betrieb bei Fahrzeugen mit höhengleichem Zustieg – Beispiel Lübkestraße“ vor. Sie entkoppelt Bauen und Fahrzeugeinsatz, räumt DSW21-Bedenken aus. Link: [https://www.b1-dortmund-plus.de/wp-content/uploads/2021/11/Bauen-unter-Betrieb-bei-Fahrzeugen-mit-hoehengleichem-Zustieg\\_Beiispiel-Luebkestrasse.pdf](https://www.b1-dortmund-plus.de/wp-content/uploads/2021/11/Bauen-unter-Betrieb-bei-Fahrzeugen-mit-hoehengleichem-Zustieg_Beiispiel-Luebkestrasse.pdf)

bei Realisierung der FI-Variante somit entsprechend dem landschaftspflegerischen Begleitplan rund 660 Baumausgleichspflanzungen notwendig, bei Realisierung der VV-Variante lediglich ca. 150 Baumausgleichspflanzungen.

Das von den Initiatoren intendierte Erscheinungsbild wird erst nach einiger Zeit sichtbar sein. Es ist davon auszugehen, dass es ca. 10-15 Jahre dauert, ehe sich der Straßenabschnitt als Allee präsentiert. Es entstünde dann aber eine homogene Platanenallee, die den Stadtraum B1 über 100 Jahre prägen würde.

### Barrierefreiheit

Die Führung der U 47 über die B1 ist eine städtebauliche Besonderheit. Eine Trennung der Verkehre bzw. eine unterirdische Führung des Autoverkehrs in diesem Bereich ein langgehegter Wunsch. Da die geplante Untertunnelung zwischen Märkischer Straße und B236 im aktuellen Bundesverkehrswegeplan bis 2030 jedoch nur noch unter „Neue Vorhaben – Weiterer Bedarf“ geführt wird, ist eine Realisierung in weite Ferne gerückt. So hat der Rat der Stadt Dortmund die Verwaltung bereits Mitte 2012 beauftragt, ein Gesamtkonzept für den barrierefreien Umbau der fünf Stadtbahnhaltestellen

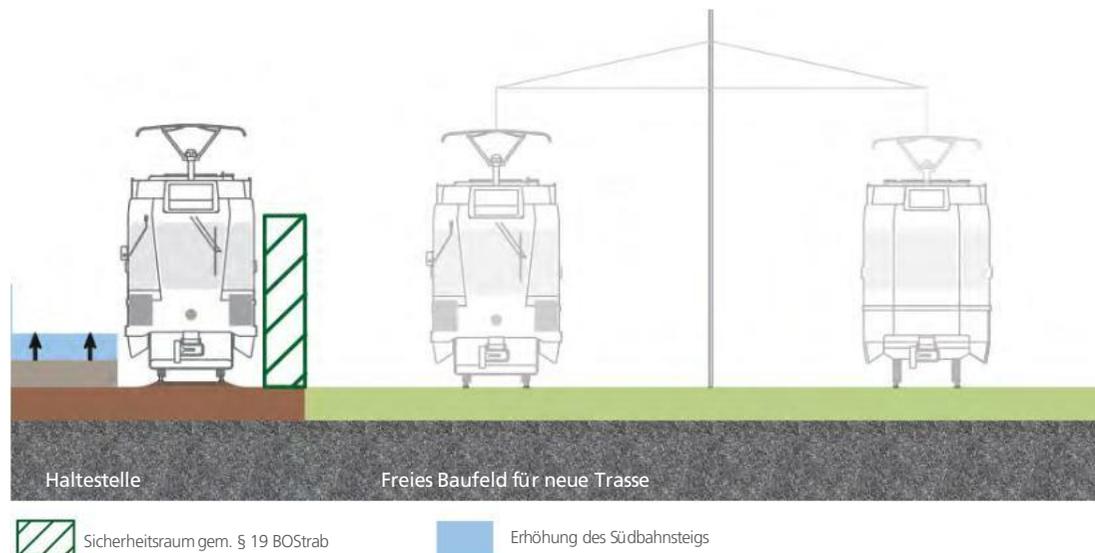
entlang der B1 zu erarbeiten. Ausgangspunkt der Überlegungen zur Umgestaltung der Haltestellen ist die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Jahr 2013. Darin wird Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr als bundespolitisches Ziel definiert und eine Umsetzung in die konzeptionelle kommunale Nahverkehrsplanung bis Ende 2021 gefordert. Die Modernisierung des Fahrzeugparks der DSW21, d. h. der Einsatz von Wagen ohne Trittstufen, hat im Jahr 2018 begonnen und wird sich bis Mitte der 2020er Jahre erstrecken. Bis dahin müssen alle Haltestellen einen niveaugleichen Zugang zu den Verkehrsmitteln ermöglichen.

Nach der verkehrsgutachterlich gestützten Entscheidung, auf einen Ausbau des Knotenpunkts Voßkuhle zu verzichten, und der politischen Entscheidung, keinen Zugang zu den Haltestellen über Fußgängerbrücken mit teuren und wartungsintensiven Aufzuanlagen zu erwägen und stattdessen Mittelbahnsteige sowie ebenerdige Zugänge durch lichtsignalgesteuerte Übergänge über die B1 vorzusehen, sind auch die verkehrstechnischen Voraussetzungen für die Schaffung von Barrierefreiheit gegeben.

Schematische Regel-Bau-Struktur bei eingleisigem Betrieb

Quelle: Dialog „Barrierefreier Umbau U47-Haltestellen“ Abschlussbericht von IKU\_Die Dialoggestalter

Kartengrundlage: Stadt Dortmund, Tiefbauamt



**VERGLEICH:** Die **Vorzugsvariante** sieht **barrierefreie Zugänge auf die Bahnsteige erst 2026 vor**. Bei **NEUE PLATANEN** sind sie schon in der Bauzeit denkbar.

Beide Varianten gehen von Mittelbahnsteigen und ebenerdigen, lichtsinalgesteuerten Zugängen über die B1 aus. Die größeren Aufstellflächen für Fußgänger bei der FI-Variante sind ein Plus für die Barrierefreiheit.

Die offene Frage bei der FI-Variante, wie angesichts voraussichtlich langjähriger Bauzeiten der neuen Gleistrasse und der neuen Bahnsteige der barrierefreie Zugang während der Bauzeit gewährleistet werden kann, wurde von der NP/FI-Initiative durch eine Anpassung beantwortet.

Der Lösungsvorschlag will die Bauarbeiten und den Fahrzeugeinsatz entkoppeln. Während der Freiräumung des Baufelds, des Baus der neuen Gleisanlagen und der Pflanzung der neuen Bäume soll der Bahnverkehr an den Haltestellen eingleisig über das bisherige Südgleis geführt werden. Die Bahnsteige wären hierfür temporär auf die notwendige neue Höhe aufzustocken, um den Einstieg in die neuen Fahrzeuge zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang wäre dann auch Sorge dafür zu tragen, dass die barrierefreie Zugänglichkeit der Bahnsteige in der Interimszeit gewährleistet ist.

Nach Auskunft der DSW21 hält die Bezirksregierung Düsseldorf als technische Aufsichtsbehörde eine temporäre Erhöhung der Bahnsteige allerdings

nicht für genehmigungsfähig. Ebenso müsste die Realisierbarkeit einer langen eingleisigen Führung überprüft werden. Nach derzeitigen Abstimmungen mit der DSW21 wäre nur jede zweite Haltestelle eingleisig anfahrbar.

#### **Umgang mit dem Wettbewerbsergebnis**

Auf der Grundlage des Ratsbeschlusses von Juni 2020 und damit auf Grundlage der modifizierten Vorzugsvariante wurden Ende letzten Jahres zwei Planungswettbewerbe zur Neugestaltung der insgesamt fünf U47-Haltestellen an der B1 ausgelobt. Die Wettbewerbe wurden im April dieses Jahres entschieden. Mit den beiden zurzeit im Verhandlungsverfahren befindlichen Entwürfen von DKFS Architects bzw. der Arge Demo Working Group/Rübsamen Partner Architekten verfügen die Stadtverwaltung und die DSW21 über eine gute Grundlage für die weitere Entwicklung. Der hier in der Diskussion stehende Abschnitt der B1 umfasst die drei Haltestellen Voßkuhle, Lübkestraße und Max-Eyth-Straße. Die Wettbewerbsentwürfe für die Neugestaltung der drei Haltestellen entsprechen in Grundriss, Längenausdehnung etc. der Vorzugsvariante. Eine Realisierung wäre demnach problemlos und ohne zeitlichen Verzug möglich.

Im Falle einer Entscheidung für die FI-Variante müssten die Entwürfe der veränderten Trassenfüh-

**ZUR INFORMATION:** Technische Aufsichtsbehörden aller Bundesländer arbeiten nach §19 Betriebsordnung Straßenbahnen. Gemäß konkreter Auskunft einer Behörde ist der Vorschlag genehmigungsfähig.

**UNTERSCHIED:** Eingleisige Führung meint Haltestellen.

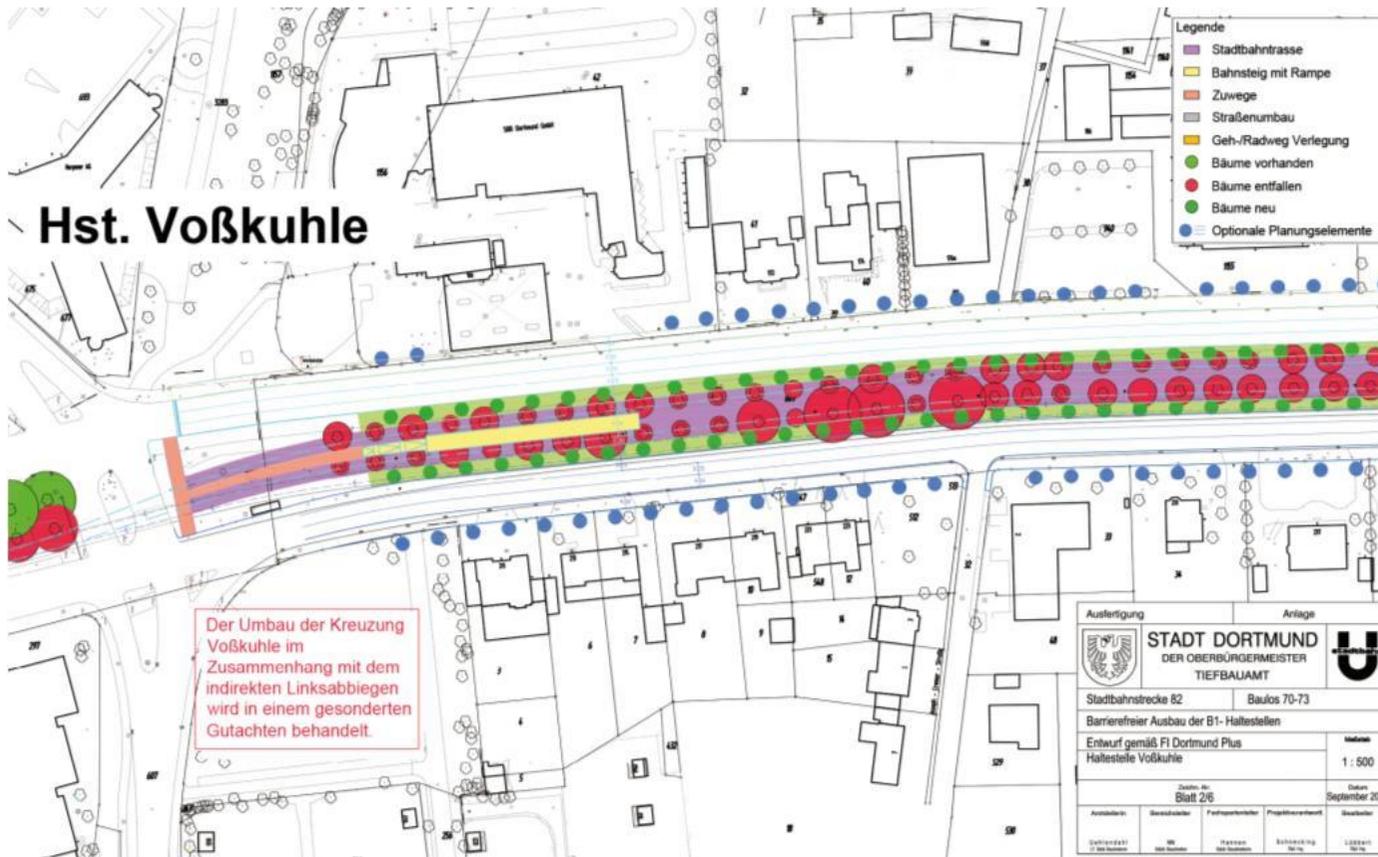
nung, der präzisen Haltestellenlage und den neuen Baumstandorten angepasst werden. Das Wettbewerbsergebnis würde aller Wahrscheinlichkeit nach insofern nicht, wie sonst üblich, honorartechnisch als Vorentwurfsplanung gerechnet werden können. Eine Übertragung der Wettbewerbsentwürfe auf die neue Situation wäre im Falle der Entscheidung für die FI-Variante aber – auch in gestalterischer Hinsicht – unproblematisch; sie könnten in angepasster Form auch in der FI-Variante realisiert werden.

Im Vorfeld des Wettbewerbs wurden 3 Ingenieurverträge vergeben, für die Objekt- und Tragwerksplanung der Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke. Die Objektplanung bis zur Leistungsphase der Vorplanung liegt bereits vor. Die Entwurfsplanung befindet sich in der Bearbeitung.

Eine deutliche zeitliche Verzögerung aufgrund der hierfür notwendigen Haltestellenanpassungen ist angesichts des ohnehin sehr umfangreichen Gesamtplanungsvorlaufs nicht zu erwarten.

#### **Gleisführung**

In der Frage der Gleisführung unterscheiden sich die beiden zur Diskussion stehenden Varianten grundsätzlich. Die Vorzugsvariante hält an der bisherigen Gleisführung fest und sieht an den neuen



**PRAKTISCHER UNTERSCHIED:**  
 Bei der Vorzugsvariante bedeutet Haltestellenverlängerung: größerer Bahnsteigumbau, Verlegung von Gleisen, weitere Verlegungen von Großleitungen, neue Baumfällungen.

Neuer Querschnitt der FI Variante im Bereich Voßkuhle  
 Quelle: Tiefbauamt Dortmund

Haltestellen aufgrund der Mittelbahnsteige lediglich zusätzliche Verschwenkungen in der Gleisführung vor. Fahrbahnveränderungen in der B1 sind nicht vorgesehen.

Die FI-Variante verlegt auf dem gesamten Abschnitt von 1,2 km neue Gleise, mittig in der neu zu pflanzenden Baumallee, die sich wiederum zentral im neu definierten, einheitlichen Querschnitt der B1 befindet. Nach den vorliegenden Plänen der FI-Variante aus dem Dialogverfahren ist ein Eingriff in die Fahrbahn für die neuen Baumpflanzungen erforderlich, die NP/FI-Initiative will nach eigener Aus-

kunft die Variante aber auch ohne Fahrbahnveränderungen realisieren können, hält sie jedoch für sinnvoll. Die Streckenführung wird begründet, die Gleise werden in einem schalldämmenden Rasenbett verlegt. Der Abstand zwischen den Gleisen fällt bei der FI-Variante verhältnismäßig groß aus. Hier ist ein Rasenstreifen angedacht. Dies folgt aus dem symmetrischen Querschnitt des Neuaufbaus mit parallel verlaufenden Gleisen im Abstand der Bahnsteigbreite. Hinsichtlich Fahrgeschwindigkeit und Fahrtzeiten dürften die geraden Gleise wenig Vorteile aufweisen. Bei Fahrkomfort und Verschleiß bietet die FI-Variante Vorteile.

### Haltestellen

Die Gestaltung der Haltestellen weist keine signifikanten Unterschiede zwischen beiden Varianten auf. In beiden Fällen handelt es sich um richtlinienkonforme Neuanlagen. Die Haltestellen werden mit Mittelbahnsteigen ausgestattet, erhalten eine ebenerdige Zuwegung und eine barrierefreie Erschließung. Die Vorzugsvariante bietet auf der Südseite mit 3,50 m einen vom zuständigen Fachamt als hinreichend eingeschätzten Abstand zur Fahrbahn. In der FI-Variante würden die Haltestellen durch die beidseitig verlaufenden Baumreihen der Allee deutlicher von den Fahrbahnen getrennt. Neben dem gestalterischen und atmosphärischen Gewinn wird sich voraussichtlich durch diese Maßnahme das Sicherheitsgefühl des Aufenthalts an der Haltestelle erhöhen.

Eine Verlängerung der Haltestellen wäre in beiden Varianten möglich. Die parallele Gleisführung der FI-Variante ermöglicht die Verlängerung ohne Gleisverlegung in gleicher Breite.

### Technische Infrastruktur

Aufgrund des minimalinvasiven Ansatzes der Vorzugsvariante konzentriert sich die Erneuerung der technischen Infrastruktur auf den Haltestellenbereich. Da die im Mittelbereich verlegte Wasserleitung aus den Jahren 1925 und 1963 stammt,

**BAUPHASE FÜR DIE STADTBAHN: Realisierung NEUE PLATANEN ohne Einschränkungen im Straßenraum**, siehe: <https://lebensader-dortmund.de/wp-content/uploads/2021/06/Broschuere-BK-NEUE-PLATANEN-fuer-die-Planungswerkstatt-B1-am-11.-Mai-2021.pdf> .

Wenn U47 und Allee fertig sind, folgen Verbreiterungen von Geh- /Radweg, Markierung gerader Süd-Fahrbahnen, Borde: Flächenmäßig schmal, zeitlich überschaubar, beliebig planbar, z.B. in Ferienzeit. Wie auf Autobahnen reichen für PKW 2-Meter-Spuren. **Der Bau der Vorzugsvariante“ beansprucht ganze Spuren der B1 als Arbeitsraum, dauerhafte Verkehrs-Einschränkungen sind unvermeidbar.**

bleibt für nicht bearbeitete Abschnitte allerdings ein zukünftiger Erneuerungsbedarf unverändert bestehen.

Die FI-Variante geht von einer grundlegenden technischen Erneuerung des gesamten Streckenabschnitts aus. Daraus würden sich Bauverzögerungen und Kostensteigerungen im Vergleich zu den bisher geplanten Maßnahmen ergeben. Gegenüber den situativ, je nach Bedarf erfolgenden Eingriffen bietet der synchrone Neubau von Gleisanlagen und Infrastruktur aber den Vorteil, dass damit der gesamte Straßenabschnitt in einen neuen technischen Lebenszyklus eintritt, der die Streckenwartungskosten auf absehbare Zeit in Grenzen halten würde.

#### **Verkehrsqualität Autoverkehr**

Für den Autoverkehr ergeben sich deutliche Unterschiede zwischen beiden Varianten. Während der Bauphase der FI-Variante dürfte mit Einschränkungen zu rechnen sein, da das Baufeld in den Straßenraum der B1 eingreift und die Fahrspuren über den gesamten Streckenverlauf neu geordnet werden müssen. Dies könnte in Teilabschnitten mit einer Erneuerung der Fahrbahndecke einhergehen.

Die FI-Variante schlägt vor, aus Sicherheits- und Komfortgründen die Gradienten der jeweils 3 Rich-

tungsfahrbahnen zu begradigen und neu aufzuteilen.

Wichtige Fragen zur zukünftigen Verkehrsführung sind in den letzten Jahren bereits beantwortet worden und daher für beide Varianten gleichermaßen gültig: So haben Verkehrsgutachten festgestellt, dass die zusätzlichen Fußgängerquerungen an den Haltestellen Lübkestraße und Max-Eyth-Straße anstelle der Brückenbauwerke den Verkehrsfluss nicht wesentlich verlangsamen und damit die wichtige Funktion der B1 für die Verteilung der Verkehre in der Stadt nicht gefährden würden. Die Querung an der Haltestelle Lübkestraße erfolgt bereits seit dem Jahr 2019 ebenerdig. Die Haltestelle Max-Eyth-Straße wird entsprechend umgebaut, die Brücke abgerissen. Auch eine zusätzliche Abbiegespur an der Haltestelle Voßkuhle ist nach dem Ratsbeschluss vom 18. Juni 2020 nicht mehr geplant, da sie keinen wesentlichen Einfluss auf die Durchflussschwindigkeit hat.

#### **Verkehrsqualität Fußverkehr**

Die B1 war von Anbeginn als Wirtschaftsachse für den Autoverkehr geplant. Abgesehen von den Haltestellenbereichen spielte die Frage eines durchgängig begleitenden Fußwegs historisch keine herausgehobene Rolle. Als Reichsstraße 1 war die

„Dortmunder Achse“ Teil der neuen Ost-West-Magistrale im Ruhrgebiet. Bis 1930 wurden dort große Sport- und Freizeitanlagen, Institute und Verwaltungen angesiedelt: die Westfalenhalle, die Pädagogische Akademie, das Arbeitsphysiologische Institut der Kaiser Wilhelm-Gesellschaft, das neue Stadion, der Volkspark etc., ergänzt um Villen und Verwaltungsgebäude der Privatwirtschaft. Maßgeblich war die gute Erreichbarkeit aller Einrichtungen mit dem Auto. Diese Entwicklung setzte sich nach dem Zweiten Weltkrieg fort.

Der Umbau der Straße nach dem historischen Querschnitt entsprechend der FI-Variante bietet die Chance, optional einen Fuß-Radweg in komfortabler Breite anzulegen. Somit könnte der insgesamt wachsenden Bedeutung des Fußverkehrs in der Stadt der Zukunft Rechnung getragen werden. Die Optimierung der Fußwegverbindungen im Bereich der Allee müsste sich in ein sicheres und komfortables Gesamtnetz einordnen.

Durch die ebenerdige Zugänglichkeit der Haltestellen und lichtsignalgeregelte Übergänge bieten beide Varianten Fußgängern bessere Möglichkeiten, die Haltestellen zu erreichen, da die Fußgängerbrücken entfallen.

**ERFAHRUNG:** Ohne freie Baufelder dauern die mit 31 Mio. € aufwendigen Inselbaustellen der „**Vorzugsvariante**“ besonders lange. **NEUE PLATANEN**, die mit 45 Mio. € etwas größere Baumaßnahme, lässt sich im großzügig freien Baufeld aus einem Guss abwickeln.

**EMPFEHLUNGEN:** Der gut vorbereitete Vorschlag **NEUE PLATANEN** erlaubt, die 1,2 Km in der Gartenstadt im freien Baufeld, aus einem Guss zur IGA 2027 zu erledigen: Vorhandener Vorlauf und einfache Planung heißt schnelle Planung. Zusätzlich hilft die Parallelisierung von Arbeitsvorgängen anstelle eines linearen Planungs-Prozesses.

### Verkehrsqualität Radverkehr

Im Bereich des Radverkehrs böte die FI-Variante mit dem optionalen Fuß-Radweg eine gute Möglichkeit, der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs in Dortmund Rechnung zu tragen. In der regionalen Radverkehrsplanung – zu nennen ist hier insbesondere der geplante rund 100 km lange Rad-schnellweg Ruhr (RS1) von Duisburg nach Hamm – bleibt die B1 bis auf ein kurzes begleitendes westliches Teilstück weitestgehend ausgespart, der RS1 des Regionalverbands Ruhr (RVR) wird in der aktuellen Planung nicht über die B1 geführt.

Aus städtischer Perspektive bietet die FI-Variante durchaus Möglichkeiten für eine Verbesserung der innerörtlichen Radverbindungen. Voraussetzung wäre eine Weiterentwicklung und Verdichtung des Netzes.

Die Vorzugsvariante eröffnet dem Radverkehr aufgrund ihrer Fokussierung auf die Haltestellenbereiche direkt keine neuen Möglichkeiten, schließt diese aber auch nicht aus.

### Übergeordnete planerische Belange

Die übergeordneten Belange (integrierte verkehrliche Planung gemäß Zielen des Masterplans Mobilität, integrierte städtebauliche Planung, Planungsvorsorge B1-Tunnel) wurden im Rahmen des Dialogverfahrens kontrovers diskutiert. Die Berücksichtigung dieser Belange ist in beiden Varianten grundsätzlich möglich. Es versteht sich, dass der auf Stadtentwicklung ausgelegte Ansatz der FI-Variante weitergehende Optionen eröffnet.

### Planung und Umsetzung: Zeitfaktor

Die bauliche Umsetzung unter Betrieb ist in beiden Varianten möglich. An allen drei Haltestellen werden Provisorien eingerichtet, der Verkehr wird hier eingleisig geführt. Eine genaue Abschätzung der Bauzeiten ist noch nicht erfolgt. Es liegt auf der Hand, dass die Neugestaltung der Allee gemäß FI-Variante eine Verlängerung der Bauzeit mit sich bringen dürfte. Die Planungszeit für die Anpassung der Vorzugsvariante an die Vorstellungen der FI-Variante bis zum Beginn der Planfeststellung wird von der Verwaltung auf mindestens 3-4 Jahre geschätzt.

### Planung und Umsetzung: Kostenfaktor

Im Dialogverfahren wurden die Investitionskosten für die Vorzugsvariante mit 32 Mio. Euro und für die FI-Variante mit 45 Mio. Euro angegeben. Der intendierte Umbau auch der beiden Richtungs-fahrbahnen wäre mit weiteren Ausgaben verbunden. In die Berechnung der Wirtschaftlichkeit wären jedoch auch notwendige Folgebaumaßnahmen und die Instandhaltung einzubeziehen.

Die FI-Variante hat in dieser Hinsicht durch die vollständige Streckenerneuerung und die gleichzeitig mit dem Haltestellenbau erfolgende Kabelkanal-ausrüstung neben den zunächst nachteiligen höheren Aufwendungen auch Vorteile, weil sie mit der vollständigen Erneuerung des Verkehrsbauwerks einen neuen Lebenszyklus einleitet. Inwieweit Fördermöglichkeiten von Bund und Land für den Ausbau des ÖPNV in Anspruch genommen werden können, ist aktuell noch nicht geklärt.

## 4 Fazit

**„ENDE GELÄNDE“ – AUFGABE VON ZUKUNFTS-SPIELRÄUMEN:** Die **Vorzugsvariante** schreibt die heutige Enge der südlichen Spuren und Wege in der Gartenstadt fest. Damit wird es keine Spielräume mehr geben, die B1-Achse „schrittweise an die jeweils neuen funktionalen Aufgaben“ anzupassen.

Mit der Transformation der Aplerbecker Landstraße zur prachtvollen Allee beginnt in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts eine durchaus widersprüchliche Geschichte, in der sich städtebauliche Prägung und Verkehrsbedeutung immer wieder – und nicht immer konfliktfrei – begegnen. So auch heute:

- Zum einen erfährt die inzwischen als „Stadtbereich mit besonderer Denkmalbedeutung“ klassifizierte historische Allee große öffentliche Wertschätzung. Die Initiative „Neue Platanen für Dortmunds Lebensader“/FI engagiert sich für einen am historischen Erscheinungsbild orientierten Umbau des Westfalendamms.
- Zum anderen wird der östliche Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt B1/236 und dem Kreuz Unna sechsspurig zur A 40 ausgebaut. Die Schnittstelle zwischen der überregional bedeutsamen Autobahnverbindung und der innerstädtischen Allee wird somit noch einmal verschärft.

Wie dieser Spagat zwischen Gestaltungsorientierung und Verkehrsoptimierung langfristig bewältigt werden kann – ob durch eine Umfahrung Dortmunds oder durch den ursprünglich geplanten Tunnel – ist derzeit nicht absehbar. Klar ist jedoch, dass die zu bewältigenden Verkehre die Handlungsspielräume erheblich einschränken. So ist die heutige Gestalt von Rheinlanddamm und Westfalendamm

nach wie vor imposant, aber auch eine Dokumentation von Eingriffen und Umformungen zugunsten einer flüssigen – und schnellen – Ortsdurchfahrt und zur Bewältigung steigender Verkehrsmengen.

Dieses Leitbild verliert nun – insbesondere vor dem Hintergrund klimatischer Entwicklungen – zusehends seine Gültigkeit. Maßnahmen zu Lasten des MIV, wie sie zum Beispiel von der Stadt Stuttgart im Bereich der Ortsdurchfahrt B 14 geplant sind, werden noch nicht erwogen. Doch zeigen sich beide hier vergleichend dokumentierten Varianten gegenüber einer Zukunft mit weniger Verkehr offen.

Hier wird die Dortmunder Stadtplanung über kurz oder lang deutlich machen müssen, wie sie Charakter und Zukunft der B1 definiert.

Der hier dargestellte Gartenstadtabschnitt durchquert die Villenstruktur der Dortmunder Gartenstadt und bildet mit dieser eine historische Einheit. Trotz seiner überschaubaren Länge steht er als herausgehobener Straßenraum exemplarisch für die Haltung zur Zukunft des gesamten Straßenzugs in der Innenstadt: Baut man ihn unter Berücksichtigung der Gegebenheiten und einer partiellen Korrektur der Gleisanlagen nach heutigen Standards bestandsorientiert unter Einbeziehung der erhaltenswerten Linden weiter? Oder nutzt man den

mit den Modernisierungsanforderungen des Stadtbahnnetzes verbundenen Handlungsbedarf zur Wiederbelebung eines großartigen Stadtraums, dessen Qualität und Atmosphäre in den letzten Jahrzehnten außergewöhnliche Qualität hat.

Die in dieser Synopse gegenübergestellten Planungen gehen von unterschiedlichen Voraussetzungen aus: Die Vorzugsvariante hat die barrierefreie Gestaltung der Stadtbahnhaltestellen zum Gegenstand und beschränkt sich auf minimalinvasive Baumaßnahmen. Die Variante des Befürworterkreises Neue Platanen und der Fachinitiative B1 Plus nimmt den Neubau der Haltestelle zum Anlass, die an das historische Vorbild angelehnte Wiederbelebung des großartigen Stadtraums vorzuschlagen.

So konzentriert sich die Entscheidung also weniger auf einzelne Vor- oder Nachteile der zu beurteilenden Alternativen – Realisierungszeit, Kosten etc. –, sondern darauf, ob die Allee schrittweise an die jeweils neuen funktionalen Aufgaben angepasst werden soll oder sich die künftige Gestaltung an einem langfristig ausgerichteten Bild orientieren soll. Zwischen diesen unterschiedlichen Aufgaben liegt die Entscheidung.