

NEUE PLATANEN FÜR DORTMUNDS LEBENSADER

Zukunft des kulturellen Erbes, sichere und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur,
Klimaschutz und eine vollständige Allee

Planfeststellungsverfahren „Barrierefreier Ausbau von vier Stadtbahnhaltestellen“

Die Alternative des Befürworterkreises in Gegenüberstellung mit der Planung der Stadt Dortmund

Die Haltestellen-Alternative des Befürworterkreises Neue Platanen beruht auf einer übergreifenden Zukunftslösung für die B1. Diese ermöglicht eine nachhaltige Entwicklung der Allee sowie aller Verkehrsinfrastrukturen. Zugleich erlaubt sie die schrittweise Realisierung

- von vier Haltestellen im Mittelstreifen zwischen Kohlgartenstraße und Max-Eyth-Straße mit Allee
- von sicheren B1-Fahrbahnen und Seitenbereichen
- der Zukunftslösung einer vollständig regelgerechten Allee- und Infrastrukturerneuerung.

1) Die Zukunftslösung – Kohlgartenstraße bis Max-Eyth-Straße

Beim Haltestellenausbau muss eine **Lösung für die geschützte B1-Allee** gefunden werden. Dies hatte die Stadtverwaltung als „Entwicklungspotential der Allee /langfristige Erhaltung“ auf Grundlage eines Alleegutachtens bereits 2016 selbst dokumentiert. Gemäß § 41 LNatSchG NRW sind „die Beseitigung von Alleen sowie alle Handlungen, die zu deren Zerstörung, Beschädigung oder nachteilige Veränderung führen können, [...] verboten.“ Der Bestand an Alleen ist, insbesondere beim Ausbau von Verkehrsanlagen, zu erhalten und auszubauen. „Um den Alleenbestand nachhaltig zu sichern und zu entwickeln, sollen von den für die öffentlichen Verkehrsflächen zuständigen Behörden rechtzeitig und in ausreichendem Umfang Neuanpflanzungen vorgenommen werden. Andere Behörden können im Rahmen ihrer Zuständigkeit, insbesondere bei der Festsetzung von Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung, entsprechende Sicherungs- und Entwicklungsmaßnahmen ergreifen.“ Ohne ein Konzept für die Allee in Gänze sind weder sicherheitsverbessernde Umbauten noch ein Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen möglich. **Grundsatz:** „Eine Abschnittsbildung ist dann fehlerhaft, wenn durch eine übermäßige Parzellierung eines einheitlichen Vorhabens eine planerische Gesamtabwägung in rechtlich kontrollierbarer Weise nicht mehr möglich ist. Insbesondere dürfen Teilabschnitte nicht ohne Bezug auf die Konzeption der Gesamtplanung gebildet werden, d.h. die Teilplanung darf die der Gesamtplanung entgegenstehenden Belange nicht unbewältigt ausblenden. Sachfragen, die sachgerecht nur einheitlich gelöst werden können, dürfen verfahrensrechtlich nur einheitlich in Angriff genommen werden.“ (vgl. BVerwG, Urteil vom 24. November 2010, 9 A 13/09, BVerwG, Urteil vom 30. Januar 2008 - 9 A 27.06 und BVerwG, Urteil vom 26. Oktober 2005, 9 A 33.04). **Die Zukunftslösung des Befürworterkreises als konkrete, nachhaltige Entwicklungs-Konzeption für die Allee und alle Infrastrukturen** respektiert die historische Bedeutung der B1-Stadtachse und berücksichtigt alle öffentlichen Belange.

Die Pläne der Zukunftslösung sind dargestellt in den Streckenabschnitten **Kohlgartenstraße – Voßkuhle** → [Link zum Plan](#) sowie **Lübkestraße – Max-Eyth-Straße** → [Link zum Plan](#)

2) Die Zukunftslösung des Befürworterkreises – grundlegende Aspekte

Ausgangssituation: Historisch bedingt weist die B1-Achse einen asymmetrischen Querschnitt auf, der Mittelstreifen liegt nicht mittig. Die Allee steht in einem Raumkonflikt mit den technischen Infrastrukturen. Die untaugliche Ersatzpflanzung mit Linden in der Gartenstadt nach 1945 schließt eine gesunde Allee-Entwicklung wegen Gleisnähe und Untergrundbeschaffenheit aus. Auch ohne Infrastrukturänderung bedarf die geschützte Allee „in Gänze“ einer Sanierung. Die Südfahrbahnen unterschreiten trotz außerordentlicher Verkehrsmenge (DTV) sämtliche Regelmaße. Fahrbahn-Verschwenkungen engen den Geh-/Radweg an den Haltestellen zusätzlich ein, sodass angemessen sichere Aufstellflächen an Querungsstellen fehlen, besonders für Behinderte, Schüler und Radverkehr.

Die Zukunftslösung erstreckt sich ohne Abschnittsbildung über alle vier Haltestellen.

Sie sieht eine symmetrische Gestaltung des gesamten Straßenquerschnitts mit vollständiger Allee vor. In der Gartenstadt werden größere Jungplananen in ausgetauschtem Pflanzgrund eingesetzt. Die bewährten Platanenallee-Teile westlich Voßkuhle und östlich Max-Eyth-Straße bleiben vollständig erhalten. Ein etwas nach Norden verschobener Mittelstreifen beherbergt eine mittige Stadtbahntrasse mit Bahnsteigen. Alle Verkehrsanlagen sind regel- und empfehlungsgerecht. Das Schutz-Gut der historischen Stadt-Infrastruktur „Kulturlandschaftsbereich KLB 469“ (LWL) wird in zeitgemäßer Form wiederhergestellt.

Die technische Planung der Zukunftslösung des Befürworterkreises berücksichtigt:

- verkehrssichere und komfortable **Straßen, Geh- und Radwege**, zeitgemäße **Leitungserneuerungen**
- **Gleisanlagen** gemäß Trassierungsrichtlinien, für den Alleschutz nach §41 LNatSchG mit kleineren Gleisradien. Zwischen Kohlgartenstraße und Voßkuhle entsteht das nördlichen Gleises zwischen den Baumreihen in seitens des Baumgutachters empfohlenen Bauweise: Bohrpfähle im CMC-Verfahren, die erschütterungsfrei und ohne Bodenförderung eingebracht werden, Träger und Auflagerbänke als Fertigteile aus Stahlbeton, ohne wesentliche Beeinträchtigungen der widerstandsfähigen Platanen. Baumkronen sowie die Fahrleitung werden vor Beschädigung geschützt. Das bisherige Stadteinwärts-Gleis wird als neues Stadtauswärts-Gleis genutzt.
- **Bahnsteige** an weitestgehend parallelen Streckengleisen in wirtschaftlicher Systembauweise für Verlängerungen gemäß Stadtbahnrichtlinie. Der Bahnsteigbau unter den Platanen erfolgt mit Mikro-Pfahl-Gründung, in leichter „Gerüst-System-Bauweise“ – anpassbar, umbaubar und verlängerbar.
- **Die Realisierung erfolgt komplett in öffentlichen Flächen**, allerdings wird ein geringfügiger Grunderwerb empfohlen (Brache Westfalendamm 211, zugunsten Engpassbeseitigung von Fahrbahn, Geh-/Radweg).

Die Zukunftslösung des Befürworterkreises ist Grundlage der unmittelbar vergleichbaren Haltestellen-Alternative zur städtischen Planung.

3) Die Haltestellen-Alternative

Prinzip der Alternative: „Die Planfeststellungsbehörde hat sich im Zusammenhang mit der räumlichen Trassenwahl mit realistischen Alternativtrassen auseinander zu setzen, jedoch grundsätzlich Alternativen nur dann in den Blick zu nehmen und in die Abwägung einzubeziehen, die naheliegen und sich ernsthaft anbieten“ (BVerwG, Urteil 17.01.2007, Az. 9 A 20/05; sowie Beschluss 22.06.2015, Az. 4 B 64/14).

Die realistische, naheliegende Alternative bietet sich ernsthaft an und beinhaltet zugleich Planungsspielräume, etwa

- zur Anordnung der Baumachsen, mit Sondermaßen für Einzelsituationen
- zur Trassierung der Gleisachsen, z.B. an (temporären) Zwangspunkten für den Alleschutz
- zur Förderoptimierung, Vermeidung „verlorener“ Zwischenzustände
- zum wirtschaftlichen Umgang mit Altbeständen (Fahrbahnräinder, Bahnsteige, Masten, Leitungen)
- zur technischen und wirtschaftlichen Koordination bei der Infrastruktur- /Leitungs-Erneuerung,
- zur Minimierung von Beeinträchtigungen im Bahnbetrieb (Eingleisigkeit, Provisorien, Sperrpausen)
- zur Baudurchführung, Baustelleneinrichtung/-Logistik, außerhalb von Verkehrsflächen
- zum Zeitpunkt der Verkehrsflächen-Neuordnung nach Realisierung der barrierefreien Stadtbahn
- zur pragmatischen weiteren Allee- und Verkehrs-Entwicklung, Schrittfolgen, Zwischenzuständen.

Die Haltestellen im Einzelnen

Alternative Kohlgartenstraße – in Gegenüberstellung mit der Planung der Stadt → [Link zum Plan](#)
Anstelle isolierter Abschnittsbildung ist die Alternative in planerischer Gesamtabwägung mit der Gesamt-Allee und den anderen Haltestellen behandelt.

Eine modifizierte Gleislage erhält die geschützten, historisch ganz besonderen Allee-Platanen, die sich seit 1980 (45 Jahre) am nahen Gleis bewährt haben.

Eine verkehrssichere Haltestelle Kohlgartenstraße mit Allee wird möglich → [Link zum Dokument](#)

Ein ergänzendes Stück Pflanzstreifen mit südlicher Allee-Vervollständigung entsteht. Die Markierung der nördlichen Fahrbahnen auf Regelmaße von ca. 3,5m/ 3,5m/ 3,25m ermöglicht die Erstellung der nördlichen Rampe mit Fußgänger-Aufstellbereich. Die südliche Bahnsteigrampe entsteht in ähnlicher Lage wie bisher. Eine aufwendige Brücken-/Aufzugsanlage mit massiven Beeinträchtigungen der B1 ist entbehrlich und erleichtert die Bauorganisation.

Eine Lösung mit ebenerdigem Haltestellen-Zugang erhielt seitens der Verwaltung bereits 2016 die mit Abstand beste Bewertung aller Varianten. Einzig das Ausschluss-Kriterium „Verkehrsfluss B1“ verhinderte die Wahl der Variante. Nach zwei Verkehrsgutachten sprechen alle Aspekte für eine **Planung mit ebenerdigen Fahrbahnquerungen** → [LINK zum Dokument](#)

Alternative Voßkuhle – in Gegenüberstellung mit der Planung der Stadt → [Link zum Plan](#)

Es erfolgt eine Nord-Verschiebung von Gleisen und Bahnsteig mit Grüngleisen. Westlich der Kreuzung gelegene Bäume und Bestandsgleise mit der Fußgänger-Querung bleiben erhalten, ebenso bestehende Rillenschienen im Querungsbereich Semerteichstraße/Voßkuhle. Dies vermeidet erhebliche Baukosten für Schiene, Straße, Lichtsignalanlagen sowie Verkehrsbeeinträchtigungen.

Alternative Lübkestraße – in Gegenüberstellung mit der Planung der Stadt → [Link zum Plan](#)

Es erfolgt eine Nord-Verschiebung von Gleisen und Bahnsteig mit Grüngleisen, unterbrochen durch gerade geführte, endgültige Rillenschienen im Querungsbereich Lübkestraße.

Alternative Max-Eyth-Straße – in Gegenüberstellung mit der Planung der Stadt → [Link zum Plan](#)

Es erfolgt eine Nord-Verschiebung von Gleisen und Bahnsteig, mit vollständigem Erhalt der ursprünglichen Platanenallee östlich Max-Eyth-Straße. Zwischen dem östlichen Anschluss an den Bestand und westlichem Bahnsteigende entstehen Grüngleise.

Weitere Aspekte zur Alternative des Befürworterkreises für die Haltestellen

Die Alleebilanz im Vergleich zur Planung der Stadt ist durchweg besser. Dies zeigt die Zusammenstellung „**Lösung nur mit Verbesserung der Allee in Gänze**“ → [Link zum Dokument](#)

Die isolierten Haltestellen-Planungen der Stadt Dortmund verschärfen und verfestigen bestehende Mängel sowie Konflikte zwischen der verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen. Die Alternative löst alle Probleme, dies zeigt die Zusammenstellung „**Notwendige Verbesserungen für alle Verkehre**“ → [Link zum Dokument](#)

Die Baudurchführung ist im Vergleich zur Planung der Stadt technisch und verkehrlich unproblematisch. Dies zeigt die Zusammenstellung „**Einfache Bau-Schritte zur barrierefreien U 47**“ → [Link zum Dokument](#)

Der Bau der Haltestellen-Alternative und die Verlegungen von Versorgungsleitungen, insbesondere der gesamthaften Verlegung/Erneuerung Wasser-Transportleitung DN 800 vermeidet massive Beeinträchtigungen des Verkehrs. Dies zeigt die Zusammenstellung „**B1-Fahrspur-Sperrungen beim Haltestellenbau?**“ → [Link zum Dokument](#)

Mit der Haltestellen-Alternative auf Grundlage der übergreifenden Zukunftslösung stellt der Befürworterkreis Neue Platanen einen Beitrag zur Umweltpreuung sowie zur Gesamtabwägung des Haltestellenvorhabens der Stadt Dortmund im Rahmen der Planfeststellung vor.

Dortmund, im August 2025

Seite 3 von 3