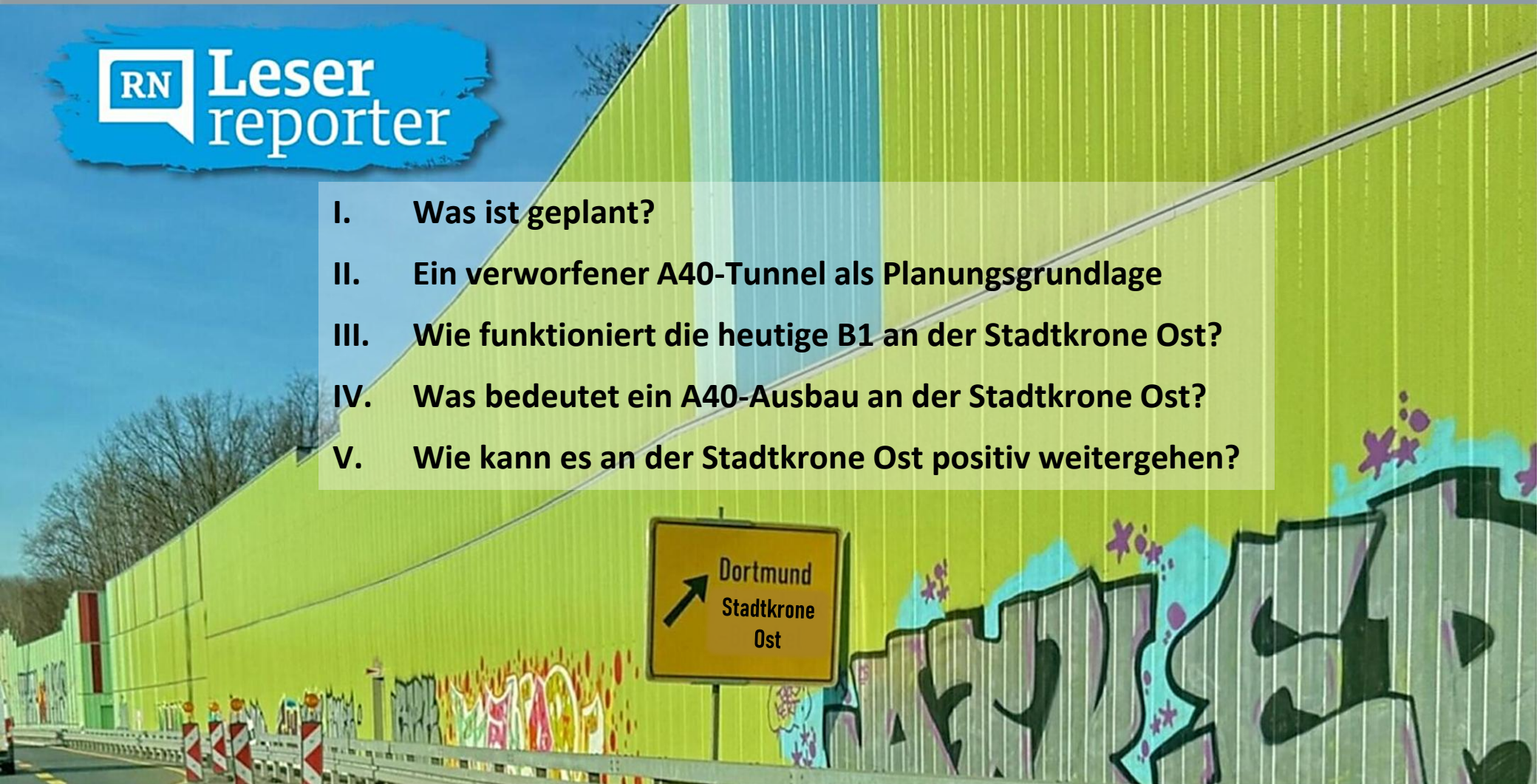


B1/A40-Vollausbau an der Stadtkrone Ost – was hat es damit auf sich?



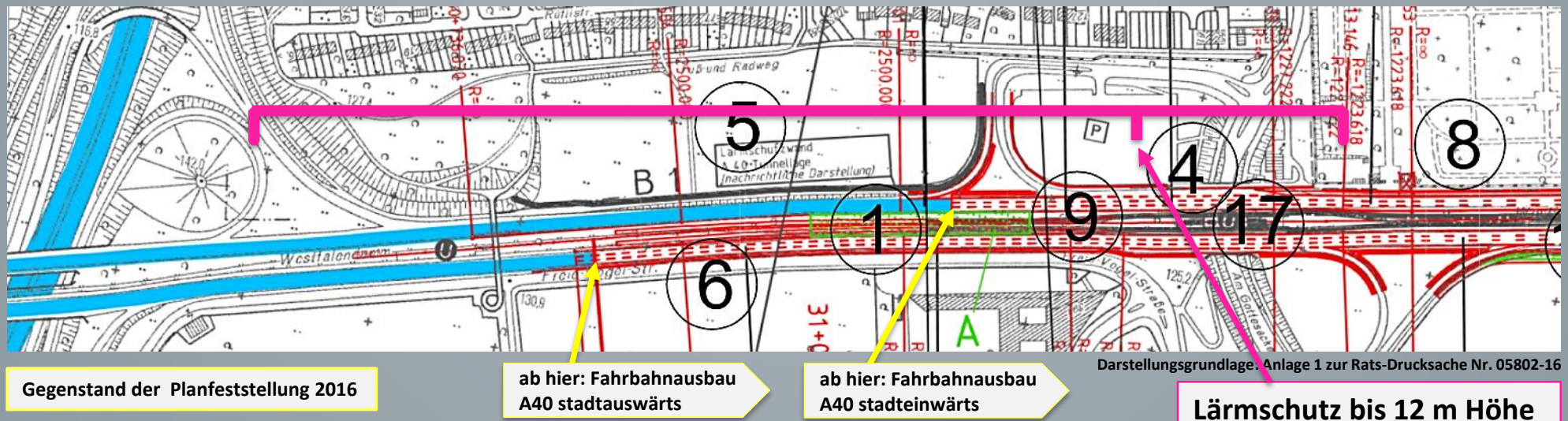
- I. Was ist geplant?**
- II. Ein verworfener A40-Tunnel als Planungsgrundlage**
- III. Wie funktioniert die heutige B1 an der Stadtkrone Ost?**
- IV. Was bedeutet ein A40-Ausbau an der Stadtkrone Ost?**
- V. Wie kann es an der Stadtkrone Ost positiv weitergehen?**



Montage-Grundlage: Ruhr Nachrichten

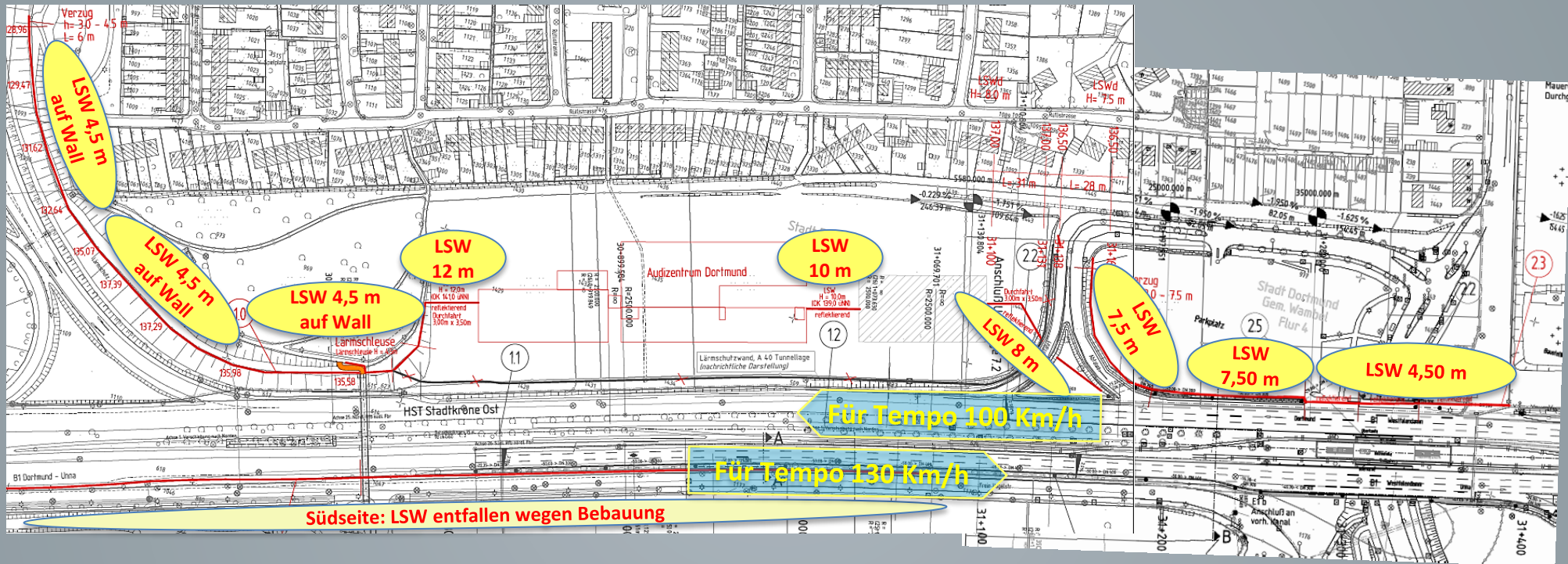
I. Was ist an der Stadtkrone Ost geplant?

a) Realisierung des 2016 genehmigten 3. Bauabschnitts A40 zwischen Hauptfriedhof und B236 ab 2027



I. Was ist an der Stadtkrone Ost geplant?

b) Als A40-Tunnel-Zufahrt ausgelegt: Autobahn-Standard, hohe Geschwindigkeiten und die Konsequenzen:



- Schnelles Fahren ist gewollt - „Jede Sekunde bringt Nutzen“.
- Hohe Lärmschutzwände versperren jeden Blick auf die Stadt.
- Bereits jetzt Lärmschutz für eine spätere A40-Tunnel-Zufahrt.

→ Fazit I: Ein innerstädtisches Autobahn-Großprojekt mit weitreichenden Folgen steht bevor.

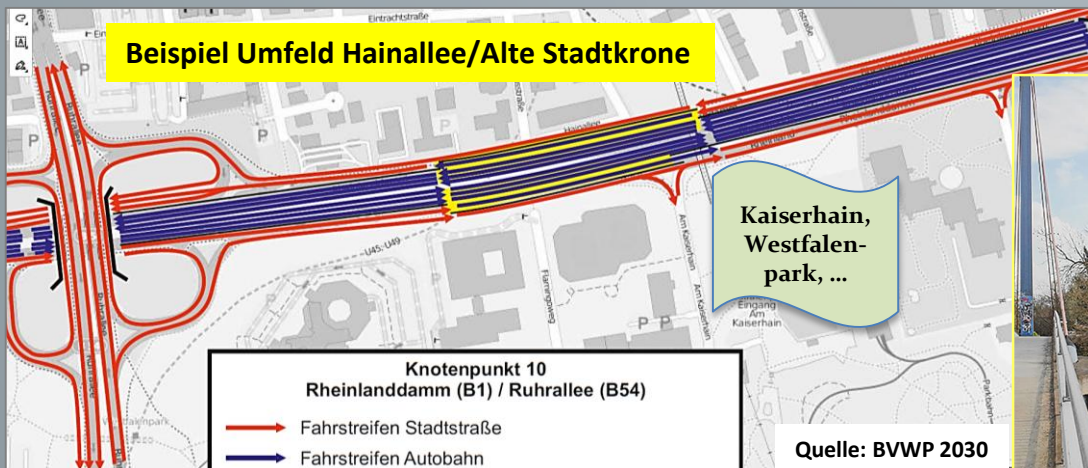
II. Der verworfene A40-Tunnel als Planungsgrundlage für die Stadtkrone Ost

a) Wie sah die Tunnel-Konzeption 2016 aus?

- Zwei Tunnelteile: **Westl. Tunnel** zw. Wittekindstraße und B54 sowie **östl. Tunnel** zw. Kohlgartenstraße und B236:



- 10-streifig oberirdisch zw. B54 und Märkische Straße sowie östl. Max-Eyth-Straße: **sechs A40- + vier B1-Fahrs Spuren**

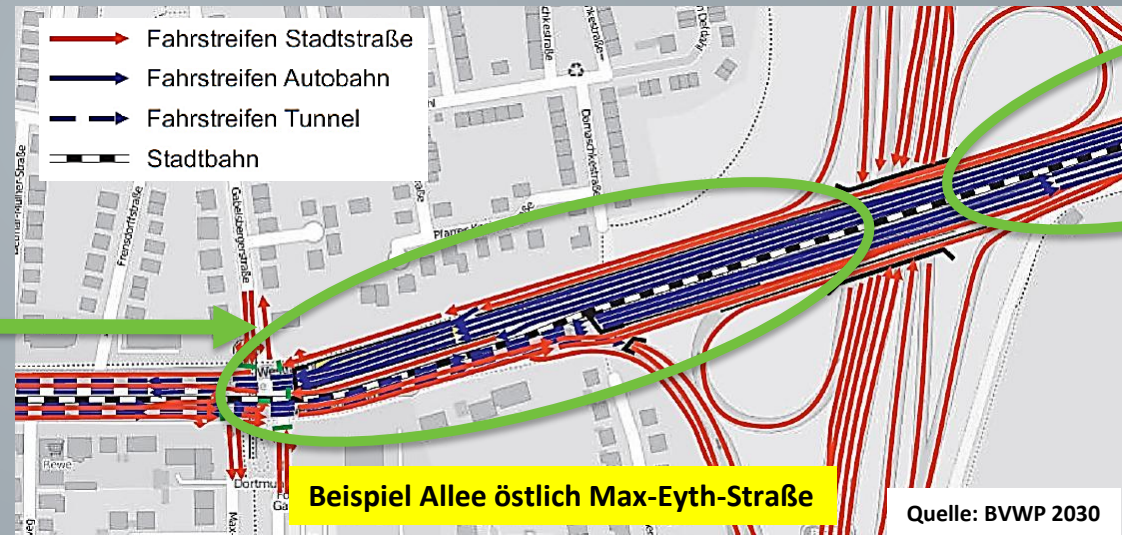


II. Der verworfene A40-Tunnel als Planungsgrundlage für die Stadtkrone Ost

b) Welches sind die heutigen Tunnel-Voraussetzungen?

- Der östliche Tunnelteil scheiterte vor Gericht (2009).
- Seit 2022 sind die Tunnelpläne durch das Land NRW abgesagt, „... weil sich das Zeitfenster, in dem der Tunnel machbar war, geschlossen hat“ (Ina Brandes, Verkehrsministerin NRW).
- Das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis macht den A40-Tunnel im Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) chancenlos, notiert in der untersten Kategorie „weiterer Bedarf“.
- Für den Durchgangsverkehr Dortmunds steht ein ertüchtigter Autobahnring (A2, A45, A1) sowie die Südumgehung Bochum ab Menglinghausen (A448) zur Verfügung.
- Dazu kommt:

Die Zerstörung der historischen B1-Platanenallee ist bereits gesetzlich völlig ausgeschlossen.

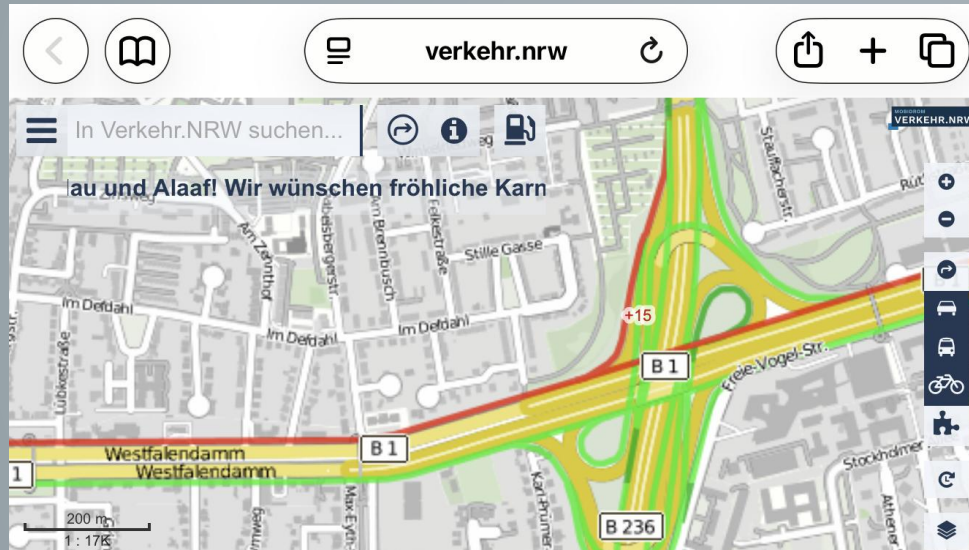


→ Fazit II: Der A40-Tunnel in bisheriger Lage und Form, mit stadtzerstörenden Eingriffen, ist unmöglich. Damit ist die Grundlage für einen A40-Ausbau an der Stadtkrone Ost entfallen.

III. Wie funktioniert die heutige B1 an der Stadtkrone Ost?

Verkehrsablauf und baulicher Zustand des Westfalendamms

- Der Verkehr fließt ruhig in beiden Richtungen, bei Tempo 60 auf sechs Spuren – trotz den nahe beieinander gelegenen Anschluss-Stellen (B236 und Hauptfriedhof) ungestört.
- Jedoch führt die hohe Verkehrsmenge stadteinwärts regelmäßig zu Rückstaus von der Voßkuhle her. Dann wird auch die Abfahrt auf die B236 von Osten gestört:



- Die Lärmbelastung ist moderat, geringer als bei den hohen Geschwindigkeiten früher.
- Der bauliche Zustand als Stadtstraße ist gut, wenn ordentliche Unterhaltung erfolgt.

→ **Fazit III: Verkehrs- und Bauzustand der B1 an der Stadtkrone Ost erfordern keinen Neubau.**

IV. Was bedeutet ein A40-Ausbau an der Stadtkrone Ost?

Nur Nachteile

- Die Stadt würde den Westfalendamm an Die Autobahn übertragen, jeden Einfluss auf ihre B1 verlieren. Selbst Informationsschilder darf sie an der Autobahn nicht mehr anbringen.
- Dafür muss die Stadt selbst A40-Lärmschutzwände bauen und unterhalten, wie auch Dortmunder Unternehmen als Anlieger. Hohe Planungs-, Bau- und Folgekosten sind selbst zu tragen.
- Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse kann nicht erreicht werden.
- Der Verknüpfungs-Engpass zur B236 für A40-Verkehre von Osten bleibt bestehen.
- Die Autobahn darf stadtauswärts bis Tempo 130 Km/h, stadteinwärts bis 100 Km/h anordnen.
- Die Stadtbahn U47 mit zwei Haltestellen im Mittelstreifen wird in „Essener Verhältnisse“ eingezwängt, eine dauerhaft hässliche, verlärmte und schmutzige Verkehrs-Schneise.
- Dortmund verlöre ein wertvollstes Stück Städtebau, Kulturlandschaft und Stadt-Image :

Die B1 in Dortmund ist keine Stadtautobahn, sondern mit Allee und Randbebauung eine städtebaulich hoch attraktive Stadtstraße. Genau das macht sie auch als Büroadresse attraktiv. Und deshalb ist der Erhalt der B1 als attraktive Stadtstraße auch im Sinne der Dortmunder Wirtschaft.

(Oliver Vollmerich, Ruhr Nachrichten, 15.06.2020)

→ **Fazit IV: Der aufwändige A40-Ausbau an der Stadtkrone Ost löst kein Verkehrsproblem. Er verursacht erhebliche Nachteile, schadet der Stadt und ebenso dem Wirtschaftsstandort Dortmund.**

heute: so



Blick von der Nordseite auf
B1 mit Unterführung Am Gottesacker
und Haltestelle U 47 Hauptfriedhof

... morgen: so



Blick von der Nordseite auf
B1 mit Unterführung Am Gottesacker
und Haltestelle U 47 Hauptfriedhof

V. Wie kann es an Dortmunds Stadtkrone Ost positiv weitergehen?

Der Bund sollte die Realisierung des 3. A40-Bauabschnitts aussetzen, weil

- keine machbare Tunnelplanung für Dortmund existiert,
- ein vorauslaufender A40-Ausbau an der Stadtkrone Ost sinnlos ist,
- irreversible Eingriffe in unsere Stadt der Bürgerschaft, Landschaft und dem Standort schaden,
- überholtes Autobahn-Baurecht weder Stadtzerstörung noch Ressourcenvergeudung legitimiert,
- bereits die Bau-Ausschreibung einer Fehlplanung viele knappe Ressourcen verbraucht.

→ **Fazit V: Jetzt braucht Dortmund eine Bedenkzeit-Vereinbarung mit Bund und Land, die Bauvorbereitungen aufzuschieben (Moratorium), für**

- eine neue, konstruktive Bewertung der gesamten Planung,
- Einsparung von Millionen Euro bei Stadt, Unternehmen und Autobahn zugunsten guter Vorhaben,
- weniger Lärm und Abgase in städtischen Lebensbereichen,
- Vermeidung besonders beengter Baustellen sowie langer B1-Behinderungen,
- ein verträgliches A40-Ende am Hauptfriedhof,
- eine Beteiligung der heute verantwortlichen Gremien,
- ein neues Konzept für die B1 als Dortmunds wichtigste Stadtstraße.

Rat und Verwaltung Dortmunds: B1 Stadtkrone Ost soll Stadtstraße bleiben!