

B1-STADTACHSE DORTMUND

Fakten und Argumente für
Neuanfang und Dialog



Die Gefahren und Chancen des Ausbaus der B 1 zur A 40 sind ein Thema mit vielen Aspekten – auf kurze und auf lange Sicht. Das geht in den nächsten Jahren alle an – Bürger und Wirtschaft, Politik und Fachleute.

Dortmund fragt nach der Zukunft für die B 1-Stadtachse als:

- Verkehrskorridor
- Wohnstandort und Lebensraum
- Wirtschaftsstandort
- Historisches + landschaftliches Erbe
- Wahrzeichen und Imageträger



WILLKOMMEN BEI

B1 Dortmund plus

B1 Dortmund plus hat es sich zur Aufgabe gemacht, die weitere Planung und Entwicklung der Stadtachse B 1 zwischen Universität und dem östlichem Stadteingang Dortmunds mit fachorientierten Beiträgen zu begleiten. Dazu fordert die Initiative einen Neuanfang in den fehlerhaften wie erfolglosen Planungsprozessen. Sie sucht den Dialog für eine gesellschaftlich tragfähige Lösung zur bestmöglichen Integration von Immissionsschutz, verkehrlicher und stadtgestalterischer, wirtschaftlicher und landschaftlicher Belange.

B1 Dortmund plus fördert zeitgemäße Baukultur und Beteiligungsformen mit Rat und Tat. Sie ist eine Initiative von Menschen ohne persönliche oder wirtschaftliche und parteipolitische Interessen an bestimmten Planungen, jedoch mit sachlichem und fachlichem Hintergrund in der Entwicklung Dortmunds und der Region.

- Straßen.NRW hat die planerische Integration der A40 in die empfindliche Stadtlandschaft verweigert
- Der Stadtrat bemängelte dies, die Verwaltung blieb nicht dran
- Bauliche Fakten sind da, ein Stadteingang ohne Charakter
- Wer sieht sich bestätigt, was haben andere daraus gelernt?



Ergebnis des A 40-Ausbaus Kreuz Dortmund-West / Wittekindstraße

IM WESTEN DAS MAHNENDE BEISPIEL: WOHN EINSEITIGE AUTOBAHN-PLANUNG FÜHRT

Wer die Regenbogenbrücke, das „Inhouse“ oder den „Florian“ kennt, weiß hinter seinem Autofenster: Bald, nach dem hinter Lärmschutzwänden und -wällen verschwundenen Technologiepark, kommt Dortmund. Wohin man auch schaut, vor allem Wände. „Eine durch geschlossene Lärmschutzwände führende Annäherung an die Stadt ist unbedingt zu vermeiden“, so hieß es 2003 im Rahmenplan der Stadt.

Dann die Emscher, übers Revier hinaus als naturräumlicher Schatz neu entdeckt, an ihrem tiefsten Taleinschnitt: durch die neue Schnettkerbrücke versteckt und verschandelt. Anstelle der luftigen alten Konstruktion verunstaltet die plumpe Balkenbrücke mit dem roten Deko-Bogen Landschaft und Stadt gleichermaßen. Aus der seitlichen Ansicht spannt die grobe Betonwand darüber gut 200 Meter breiter als die Brücke selbst. Der Verkehr rollt, aber anstelle der erträumten „Schönheit der großen Straße“ steht ein Alptraum.



Bild 1 Stadteinfahrt West: So muss heute kein Stadteingang aussehen



Bild 2 Dortmund überrascht ... ungewollt!



Bild 3

Schlimmer geht's nimmer, gibt es Hoffnung auf bessere Lösungen?



A 40-Planfeststellungsbeschluss für den östlichen Stadteingang

BETON STATT INTELLIGENZ UND AKZEPTANZ IM OSTEN?

A 40-Planungen fügen Dortmund erheblichen Schaden zu

Lärmschutz ist wichtig. Schon deshalb ist Tempo 130 in der Stadt, wie vom Landesbetrieb Straßen.NRW geplant, unangemessen. Die Folgen sind überdimensionierte, bis zu 8 Meter hohe Lärmschutzwände an der Stadtkrone Ost. Dies ist bei zeitgemäßer Verkehrssteuerung und Geschwindigkeitsregelung so nicht nötig. Nichts rechtfertigt den unwiederbringlichen Verlust der gesetzlich geschützten Allee.

Mit dem Bau des Autobahnabschnittes zwischen B 236 und Anschlussstelle Aplerbeck werden Dortmunds weitbekanntes östliches Eingangstor, der Dienstleistungs- und Wohnstandort und ein historisches Stück Stadtidentität für immer beschädigt.

Die vom Rat der Stadt vorgeschlagene „Gestaltungskonzeption der Verkehrsbauwerke“ wurde ignoriert. Landesverkehrsminister Groschek hält an der Planung fest. Die vereinbarten Planungsregeln des regionalen Gestalthandbuchs A 40 / B 1 – gemacht für Lagen wie rund um das ADAC-Gebäude – gelten nichts.

Wer rettet den östlichen Stadteingang mit der Stadtkrone Ost?

Die Genehmigung der Bezirksregierung Arnsberg für den sechsstreifigen Ausbau der B 1 zur A 40 zwischen B 236 und Kreuz Unna liegt vor. Ein freiwilliger Verzicht auf die Realisierung dieses verkehrlich unbedeutenden Teilabschnitts ist möglich. Die bisher kreuzende Stadtbahn ist in Kürze „unten“, der Verkehr kann frei fließen.

Darüber hinaus bleibt Oberbürgermeister Ullrich Sierau, den Verbänden sowie direkt betroffenen Anwohnern und Anliegern, Grundstückseigentümern und Firmen kaum mehr, als fristgerecht gegen den Planfeststellungsbeschluss zu klagen.

Durchdrücken der Planung hätte Folgen für andere B 1-Abschnitte

Nachteile für Tunnelplanung: Der Ausbau am östlichen Stadteingang hat auch etwas damit zu tun. Wer weiß heute, wie ein sechsstreifiger Tunnel später an das Kreuz B 1 / B 236 angeschlossen wird? Wo sollen die sechs Tunnelspuren und -rampen in die Erde gehen? Wie passt dieser Tunnel mit Auf- und Abfahrten hier in den Stadtraum? Jetzt einengende Fakten zu schaffen erschwert einen Tunnel.

Nachteile für Stadtbahnausbau: Für die Stadtbahn-Planung im ausgeklammerten Mittelstreifen der B 1 und ebenso für die stadteinwärts führenden Fahrbahnen westlich Am Gottesacker liegt keine Lösung vor. Wieso ein unkoordiniertes Einzelvorhaben, wo die Planer jeden Dezimeter Breite gebrauchen?

Für einen großen Wurf ist weitsichtige Ingenieurplanung für Straßen-, Schienen- und Haltestellenausbau gefragt.

Nachteile für die Gartenstadt →

B1 Dortmundplus

meint: Dortmund darf den Schaden im Westen nicht hinnehmen. Straßen.NRW und Stadt müssen nacharbeiten, mindestens mit Alleebäumen und Wandgestaltungen, wie es woanders auch gelang.

Vor allem aber: Wiederholungen an B 1 und A 40 unterlassen.



Bild 4

Planung mit 8m hoher Lärmschutzwand, Straßen.NRW

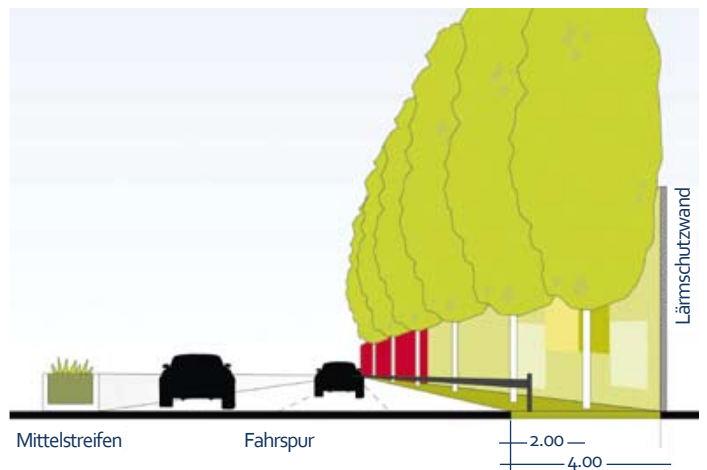


Bild 5

So soll es sein - nach den vereinbarten Planungsregeln für die A 40



Bild 6

Planung transparente Lärmschutz mit neuer Allee, Stadt Dortmund

B1 Dortmundplus

meint: Wenn ein Vorhaben mehr neue Probleme schafft, als es alte löst, dann muss der Irrweg gestoppt werden. Dortmund darf sein Aushängeschild der B 1-Passage nicht aus der Hand geben.

Daher darf der Autobahnausbau von Unna her nur bis in Höhe der Anschlussstelle Aplerbeck realisiert werden. An der Stadtkrone Ost muss in Ruhe neu geplant werden. Das können alle Seiten vertreten.

Nachteile für die Gartenstadt:

Der jetzt beginnende Ausbau östlich der B 236 wird mehr Stau erzeugen als vermeiden, da die B 1 hier schon überlastet ist. Mehr Lärm und Luftschadstoffe sind die Folge, ohne dass der Verkehr im Osten besser fließt.

Es ist unverantwortlich, jetzt unnötigen Verkehrsdruck zu schaffen, der im Bereich Gartenstadt nur mit einem Tunnel zu bewältigen wäre. Dessen Planung aber steht noch gar nicht.

- Überland-Autobahn mitten in Dortmund stoppen, vermeidbaren Verkehrsdruck verhindern
- Keine unverantwortlichen Einschränkungen für den B1-Tunnel, die Verbesserung des B236-Knotens und die Stadtbahnplanung
- Stadtverträgliche Neuplanung mit Verkehrssteuerung und Gestaltung
- Planung aus einem Guss für Straßen- und Stadtbahnausbau, Städtebau und Allee-Entwicklung

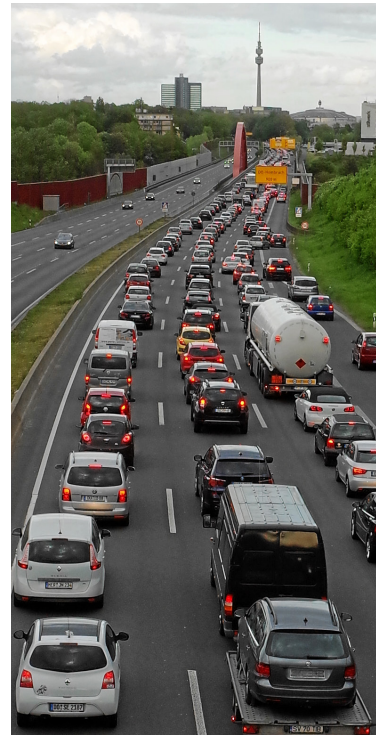


Bild 7 Mehr Stau – woran wir uns gewöhnen müssen, auch im Osten



Bild 8 Planung Straßen.NRW Stadtkrone Ost – 3 bis 5 m hohe Lärmschutzwand für Tempo 130, Allee-Bäume ersatzlos gefällt



Bild 9 Vorschlag Stadt Dortmund – beidseitig vervollständigte Allee, Verkehrssteuerung, moderates Tempo



B1 Dortmundplus

begrüßt die Planungsmöglichkeit im BVWP 2030 für neue Lösungen der A 40 in Dortmund.

Bundesverkehrsministerium und Land werden gebeten, Mittel für gute Planung und Planungsdialog bereitzustellen. Am Ende muss für unsere Stadt nicht nur verkehrlich, sondern auch für Wohnen und Lebensqualität, bei Umweltschutz und Standortmarketing sowie durch imagebildende städtebauliche Gestalt entlang der B 1 ein Mehr an Qualität stehen.

Neue B 1-Tunnelhoffnung für Dortmunds Mitte

MACHBARKEIT UND VERTRÄGLICHKEIT, NUTZEN UND KOSTEN NEUER LÖSUNGEN KLÄREN

Die alte Planung am Westfalendamm mit vier Tunnel-Fahrstreifen ist tot. Das formelle Scheitern vor Gericht 2009 war nur der Stolperstein. Wesentliche Planungselemente waren mangelhaft, so das ungelöste Thema Abluft und fehlende Spuren zur B 236. Eine städtebauliche Integration der offenen Abschnitte hat es nie gegeben. Kein Plan zeigte 2009 anschaulich und ehrlich, wie 10 Fahrspuren und ein vierfacher, hoher Mauerbau das Umfeld der Kreuzung „Ophoff“ (Märkische Straße) zerschnitten hätte. Der Verlust von Stadtqualität wäre endgültig gewesen.

Noch schlimmer, wenn der nie dargestellte Kahlschlag an der Stadtkrone in Höhe Westfalenpark Realität geworden wäre.

Noch ist der jetzt sechsstreifige Tunnel im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) nur ein Strich auf dem Papier, eine Planungschance. Können Eingriffe in das empfindliche Gefüge der Stadt so vermieden werden?

Das Konzept beinhaltet wieder nur kurze Tunnelstücke, dafür aber etwa 2,5 Kilometer offene Stadtautobahn oder Troglage, plus B1-Spuren, mit Kahlschlag und Mauerbau mitten in der Stadt. Den Preis für diese Tunnelpläne zahlen die östliche Gartenstadt und vor allem die Stadtkrone um den Westfalenpark.

Welche Probleme lösen unsere Tunnelträume, welche neuen drohen dabei? Für diese 5,5 km Strecke braucht es Alternativen und die nötige Zeit für Klarheit über Nutzen und Kosten.

- Bisherige Tunnelkonzepte verschlimmern die Situation der fast gleichlangen oberirdischen Strecke
- Andere Lösungen von Beginn an sorgfältig mitbetrachten
- Für einen offenen Planungsdialog müssen alle Planungen anschaulich dargestellt werden



Bild 10 Für die A40 noch mehr Spuren, die Bäume weg - der Preis des Tunnels?



Bild 11 Hier nur Lärmschutzwände und Asphalt, Betonwüste als Zukunft?

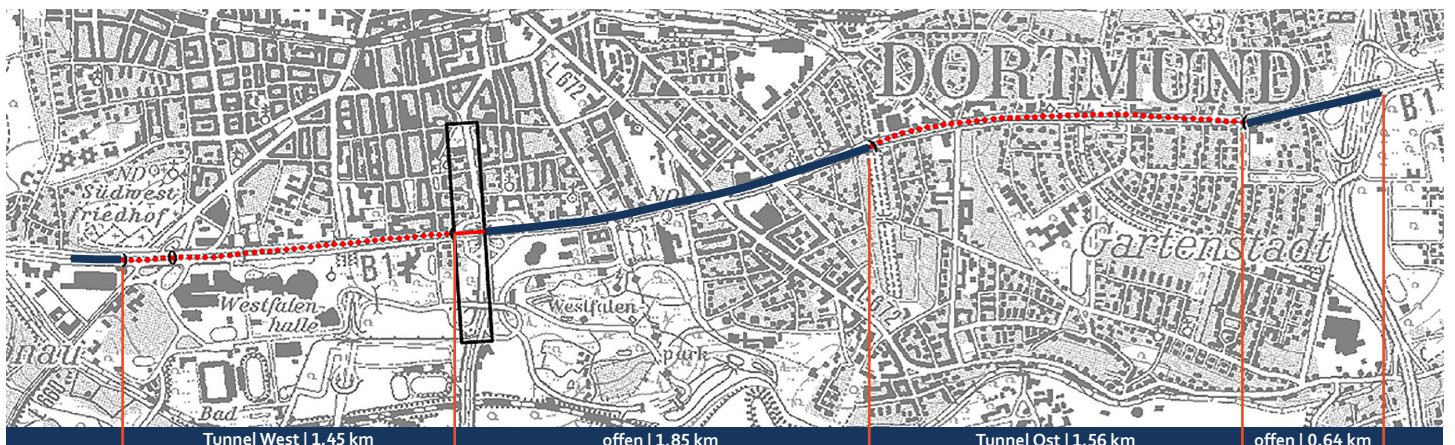


Bild 12 oberirdisch ●●●● Tunnel

A40-Ausbau in Dortmund Mitte gemäß BVWP 2030

B1 Dortmundplus

vertraut Politik und Bürgern - wie wir in Sorge um bestehende Bäume - zu verstehen, warum Streckenvariante 8a die auf Dauer beste Lösung sein kann: eine optimale Neupflanzung der Allee im vorgeschädigten Bereich mit idealer Stadtbahntrasse. Fragen zur nachträgl. geänderten Bewertung der Verwaltung oder den Baumgutachten sind offen. Wenn die Entwurfsplanung erst steht, kommt eine vorgesehene frühzeitige Bürgerbeteiligung zu spät. Die Entwicklung der B 1 in der Gartenstadt als Ganzes steht an.



Aktuelle Planungsthemen an Rheinland- und Westfalendamm

WEITERE WEICHENSTELLUNGEN AN DER B 1

Die vernachlässigte B 1-Allee

Sie reichte noch 2006 über 7,5 Kilometer von Emscher bis Marsbruchstraße, verlor seither über einen Kilometer, zeigt Lücken und Schäden. Jetzt geht es um ihren Schutz, um ihre Entwicklung als Ganzes. Sämtliche Bäume, nicht nur die im Mittelstreifen, gehören vollständig erfasst und bewertet. Ist die Bedrohung dieses Juwels – Teil der deutschen Alleenstraße – bewusst, wird die Notwendigkeit eines übergreifenden Entwicklungskonzepts deutlich. Die Vervollständigung und Erneuerung dieser einzigartigen städtischen Allee bietet die Chance einer Image-Aufwertung unserer Stadt.

Stadtbahnausbau der U 47 am Westfalendamm

Die Grundsatzentscheidung zur Streckenführung steht zur Beratung. Barrierefreiheit, Technik und Sicherheit, Naturschutz und Kosten sind zu betrachten.

Es gibt Vorschläge. Soll die U-Bahn entlang der B 1 zukünftig Schlangenlinien fahren, die Allee auf Dauer immer wieder unterbrochen werden und verkrüppelt bleiben? Nachfolgenden Generationen würde eine Mischung an Arten und Altersgruppen von Bäumen nicht gefallen.

Es geht auch anders

Auch für den Bereich der stark geschädigten Linden muss eine Verbesserung sowohl für die Fahrgäste wie auch die Allee gelingen. Dabei ist mehr Straßenquerschnitt vorsorglich freizuhalten, z.B. für Fuß- und Radwege, für die Fälle mit und ohne Tunnel. Langfristige Weichenstellungen brauchen Sorgfalt und den Dialog der Ideen, dazu gehören anschauliche Pläne.

Nicht zu vergessen: die B 1 ist seit 2014 ein „Stadtgebiet mit besonderer Denkmalbedeutung“. Vor 100 Jahren wurden Gartenstadt und Hauptfriedhof aus denselben planerischen Wurzeln entwickelt. Für das verbindende Element der alten Reichsstraße 1 als Denkmal gilt das Ziel: Bewahren und Sichern von Strukturen ... Ansichten und Sichträumen von historischen Bereichen ... insbesondere der öffentlichen Freiflächen und Alleen.“ Sogar Fördermittel gibt es dafür.

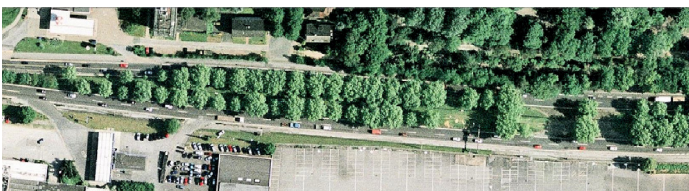


Bild 13 Noch 2006 erlebbar: ziemlich gute Allee östlich Schnettkerbrücke

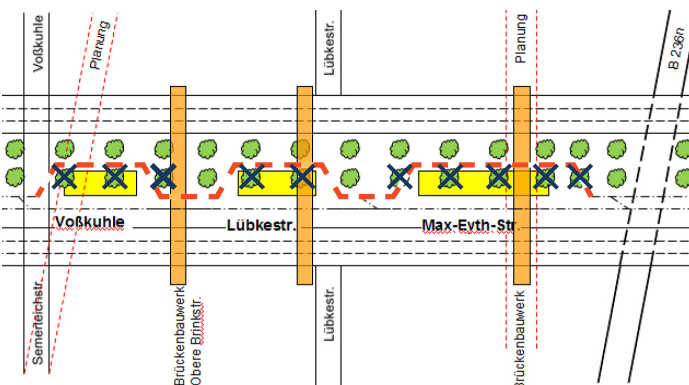


Bild 14 Planschema, das weder Stadtbahn noch Allee gerecht wird: Zukunft?

- Mut zur vervollständigten, erneuerten B 1-Allee, einer Image-Renovierung, mit der Dortmund positiv überrascht
- „Zukunft braucht Herkunft“ – der Respekt vor unserem kulturellen Erbe gilt auch für die B 1-Achse
- Ziehen die Bauleute 2022 ab, müssen Stadtbahn und Allee, Denkmal und B 1 besser sein als heute

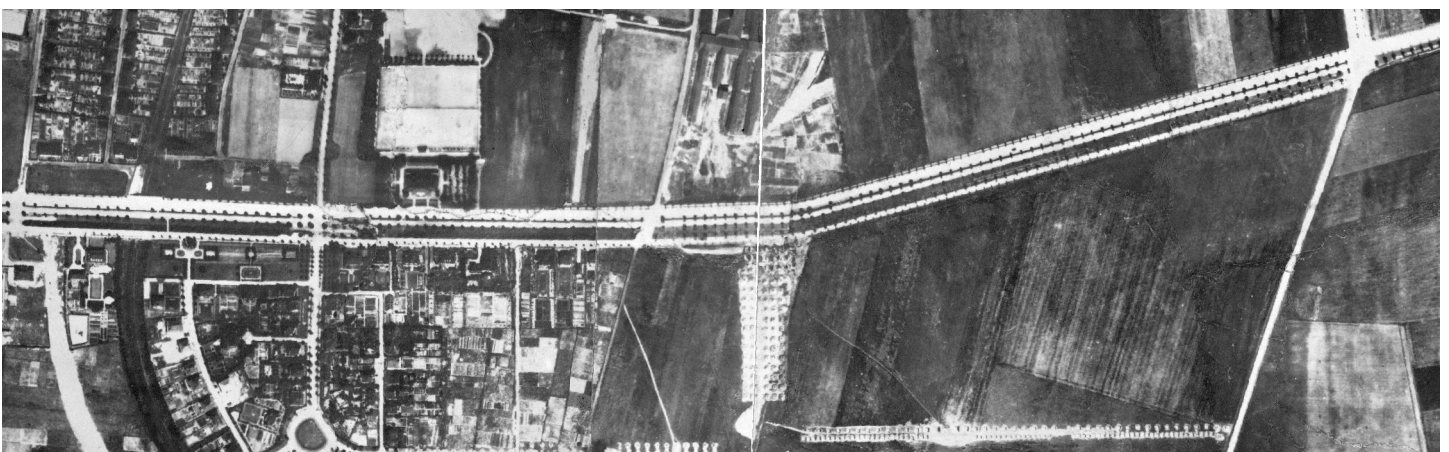


Bild 15 Heutige B1-Achse als Allee mit Gartenstadt im historischen Luftbild 1926



Netzkonzept der Autobahnen und Hauptverkehrsstraßen

VERKEHRSNETZ DORTMUND JETZT ÜBERDENKEN

Netzkonzept

1998 wurde das Netz der Autobahnen im Bereich Dortmund neu festgelegt. Eine Machbarkeitsstudie für die A 40 Dortmund begründete 1998 die Bündelung der gesamten Ost-West-Verkehre im Verlauf der B 1, mit Ausbau zur A 40 und zwei Tunnelabschnitten.

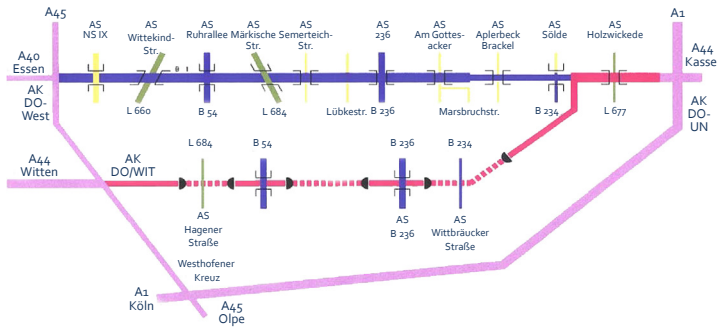


Bild 16 Eine früher verworfene Planung mit A 44-Ausbau

Grundlagen des übergeordneten Konzepts sind in Frage gestellt

Eine Planfeststellung für den B 1-Tunnel ist gescheitert. Eine schlechte Nutzen-Kosten-Bewertung schafft kaum Aussicht auf Realisierung im neuen Bundesverkehrswegeplan. Die baldige Fertigstellung der Südumfahrung Bochum (A 448) lenkt Verkehrsströme am Kreuz Dortmund / Witten auf die A 45, den südlichen Dortmunder Autobahnring. Neue Verkehrsprognosen und -engpässe bringen neue Anforderungen. Dortmunds innerstädtische Tangenten im Norden und Süden sind unzureichend ausgebaut. Es ist an der Zeit, die Entwicklung des Schnellstraßennetzes im Raum Dortmund und die Funktion der B 1 im Zentrum der Stadt zu überdenken.

Solange Machbarkeit und Finanzierbarkeit eines Konzeptes nicht klar sind, müssen Alternativen untersucht werden

So wie das BMVI beim vierstreifigen A 40-Tunnel auf der Klärung der Möglichkeit eines A 44-Tunnels im Süden bestanden hatte. Wieder ist in Alternativen zu denken, allein schon um Rechtssicherheit zu gewinnen. Die Möglichkeiten der Verkehrssteuerung im bestehenden Netz, auch für den Fall, dass baulich nichts geht, müssen betrachtet werden.

- Veränderte Bedingungen erfordern eine Überprüfung des Gesamtkonzepts des Ausbaus der B 1 zur A 40
- Vorsorge für Verkehrskonzepte heißt, alle sinnvollen Möglichkeiten zu denken
- Qualität, Erfolg und Akzeptanz für das B 1 / A 40-Großvorhaben sind nur mit Planungs-Dialog gemäß VDI-Richtlinie 7000 erreichbar

B1 Dortmundplus

vertraut auf ein Dialogverfahren für Bürger und alle Interessengruppen. Der Wettbewerb der Ideen verspricht das bestmögliche Ergebnis und die größtmögliche Zustimmung für Dortmund, das Land und den Bund beim Großvorhaben des B 1 / A 40-Ausbaus.

Erfolgreiche Planungsverfahren für Großprojekte sind nur noch im Dialog zu schaffen:

Alle Ideen müssen auf den Tisch, eine unabhängige Klärung schafft Vertrauen. Durch Stuttgart 21 hat sich diese Erkenntnis durchgesetzt. Mit der VDI-Richtlinie 7000 zu Dialogverfahren für Infrastrukturvorhaben gibt es einen Weg. Zur Liste der Erfolge und neuen Lösungen für Projekte, die in die Sackgasse geraten waren, kommt ein Mehrwert an Qualität und Rechtssicherheit. Auch die Reformkommission Bau von Großprojekten und das NRW-Wirtschaftsministerium empfehlen diese „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung bei Industrie- und Infrastrukturprojekten“, um alle Interessenträger konstruktiv an den Tisch zu bekommen.

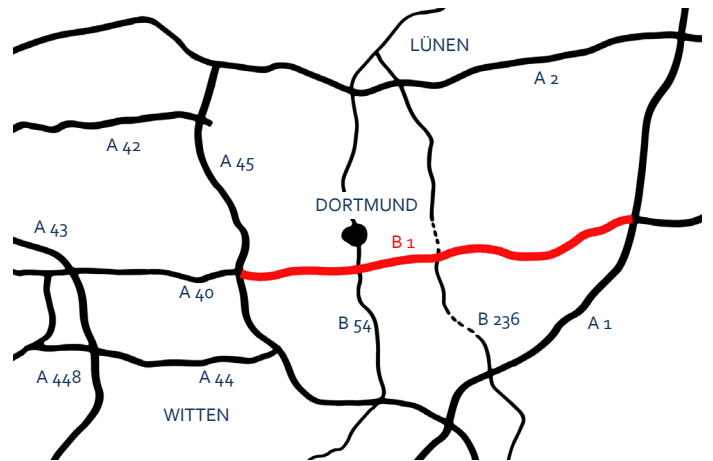


Bild 17 Mitten durch Dortmund – wie die Verkehrsprobleme lösen?



Bild 18 Verkehrsleitzentrale - moderne Technik, so wichtig wie Asphalt

WAS DORTMUND JETZT BRAUCHT BEIM THEMA DER B1-STADTACHSE

- Schaden am östlichen Stadteingang verhindern:
Verzicht auf jetzigen Ausbau an der Stadtkrone Ost,
Klage als letztes Mittel – Neuplanung
- Aus der Planungserlaubnis im BVWP 2030
Lösungschancen machen, aber richtig:
 - Keine A 40 durch Dortmund mit kurzem Tunnel und
langen offenen Streckenteilen, Alternativen!
 - Überprüfung Gesamtverkehrskonzept B 1 / A 40
Dortmund nach aktuellen Anforderungen
 - Dialog-Planungsverfahren mit Beteiligung aller
Interessenträger nach VDI-Richtlinie 7000
- Gesamtkonzept angehen für Allee-Entwicklung,
Stadtbahnausbau und städtebaulichen Denkmalschutz
- Initiative und Zusammenarbeit:
Dortmunder müssen selbst aktiv werden,
für ihre „Gute und Schöne B 1 - Stadtachse“

...über alles andere muss man reden, unter
den Dortmundern, mit unseren Politikern, den
Unternehmern, Interessenverbänden und allen,
die Verantwortung für unsere Stadt tragen.

Zeigen wir, dass uns Stadt und Verkehr
am Herzen liegen!

„Wenn Planungsprozesse so richtig
lange dauern, weiß die nachg-
ewachsene Generation nicht, warum
sich ihre Eltern (und Großeltern) für
diese oder jene Variante entschieden
haben – mit der Folge, dass die
Diskussion wieder ganz von vorne
anfängt....“

Führt die neue Diskussion dazu,
dass die früher verworfene Variante
jetzt doch realisiert wird? Dann wäre
zwar Planungsaufwand für die
bisherige Vorzugstrasse umsonst
gewesen, aber mehr Akzeptanz
beim Bürger gewonnen. Oder führt
die Debatte dazu, dass auch die
Nachgeborenen die Argumente für
die bisherige Vorzugstrasse
anerkennen?

Eine Lehre aus Stuttgart 21 gilt es
immer im Hinterkopf zu behalten:
Wer Uraltplanungen mit Basta-
Politik durchsetzen will, wird ...
wenig Freude haben. (roe)“

www.verkehrsbrief.de/?p=3581

IMPRESSUM

Herausgeber und Verfasser:

B1 Dortmundplus

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Bert Leerkamp
Bauass. Dipl.-Ing. Otto Schließler
Dipl.-Ing. Architekt + Stadtplaner Richard Schmalöer,
BDA Dortmund-Hamm-Unna

Kontakt:

B1 Dortmundplus

c/o BDA Dortmund-Hamm-Unna
Konrad-Adenauer-Allee 10
44263 Dortmund
info@B1-Dortmund-plus.de
www.B1-Dortmund-plus.de

Bildnachweis:

Titelbild: Gerhard P. Müller gp@GPM-Foto.de
Bilder 1-3: B1 Dortmund plus
Bild 4: B1 Dortmund plus / Videoausschnitt
Stadt Dortmund, Amt 62
Bild 5: Gestaltungshandbuch A40 | B1, S.25
Bild 6: Videoausschnitt Stadt Dortmund, Amt 62
Bilder 7-11: B1 Dortmund plus
Bild 12: BVWP 2030, A40-G70-NW-T1+T2-NW,
Ausschnittmontage
Bild 13: Regionalverband Ruhr, CC BY-NC-SA 4.0
Bild 14: Stadt Dortmund, Drucksache Nr.: 04055-16,
Auszug, bearbeitet
Bild 15: Regionalverband Ruhr, CC BY-NC-SA 4.0
Bild 16: Machbarkeitsstudie A 40/A 44, Dortmund 1998,
Seite 14, Auszug
Bild 17+18: B1 Dortmund plus
Rückseite: Gerhard P. Müller gp@GPM-Foto.de

Layout:

Inga Böker SCHAMP & SCHMALÖER Architekten Stadtplaner

Dortmund, 23. September 2016

Bund Deutscher Architekten **BDA**
Dortmund-Hamm-Unna

