

Baulose 70-73:

Herstellung barrierefreier Haltestellen im Zuge der B1 von Kohlgartenstr. bis Stadtkrone Ost

Erweiterung des Konzept- u. Planungsbeschlusses um Variantenergänzung der B1 Initiative und Durchführung eines Dialogverfahren vom 25.04.2017





Alternativkonzept von BI Lärm- u. Abgasschutzgemeinschaft am 23.01.2017

Alternativvorschlag: Stadtverträgliche statt autogerechte B1

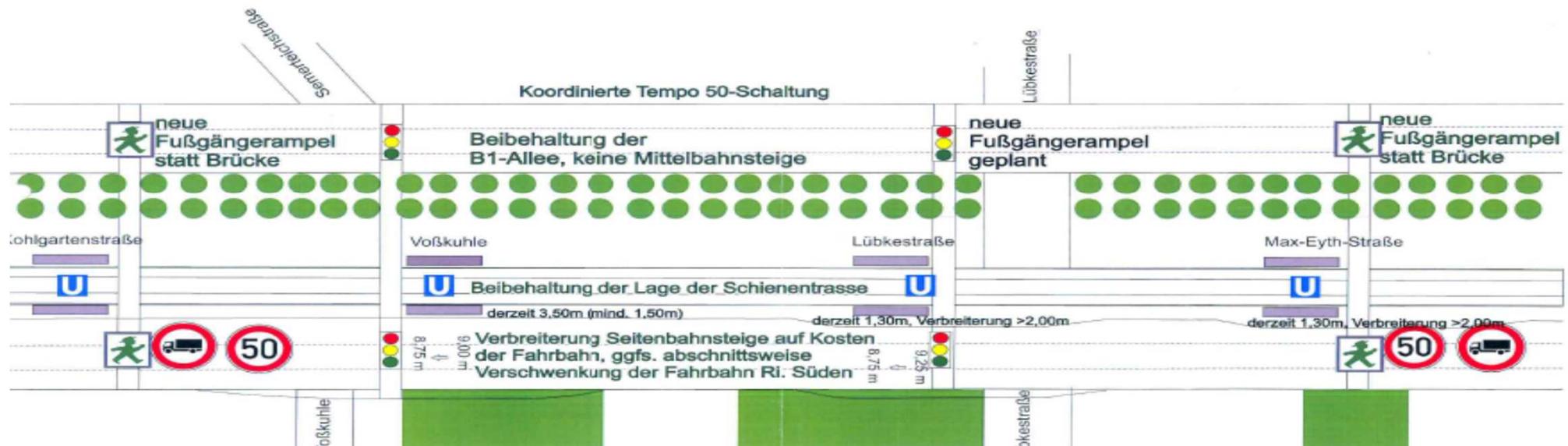
- Beibehaltung der Stadtbahnlinie auf der bisherigen Trasse
- Haltestelle Lübkestraße/Max-Eyth-Straße: Verbreiterung der Bahnsteige (Barrierefreiheit) zulasten der Kfz-Fahrbahn (derzeit 9,25 m), die leicht Richtung Süden verschwenkt werden könnte
- Haltestelle Kohlgartenstr. und Max-Eyth-Str: ebenerdige Fußgängerampeln statt Brücken und Aufzüge
- koordinierte Tempo-50-Ampelschaltung und ganztägiges Lkw-Durchfahrtsverbot

Vorteile:

- alle Bäume bleiben bestehen
- keine Verschwenkungen der ÖV-Trasse
- direkter, ebenerdiger, barrierefreier Zugang zur Haltestelle
- sehr viel geringere Kosten
- einfach umsetzbar und kompatibel mit B1-Tunnellösung
- Durchgangsverkehr kann verlagert werden

...und noch mehr Vorteile:

- Reduzierung des Verkehrs, dadurch Reduktion von Lärm und Luftschadstoffe
- koordinierte Ampelschaltung Tempo 50 => langsamer, gleichmäßiger Verkehrsfluss
- keine autogerechte Planung, sondern stadtverträgliche Lösung



Eingabe der Variante „Barrierefreier Stadtbahnausbau Gartenstadtallee 21“ der BI Lärm-u. Abgasschutzgemeinschaft und B1 Dortmund plus vom 16.05.2017



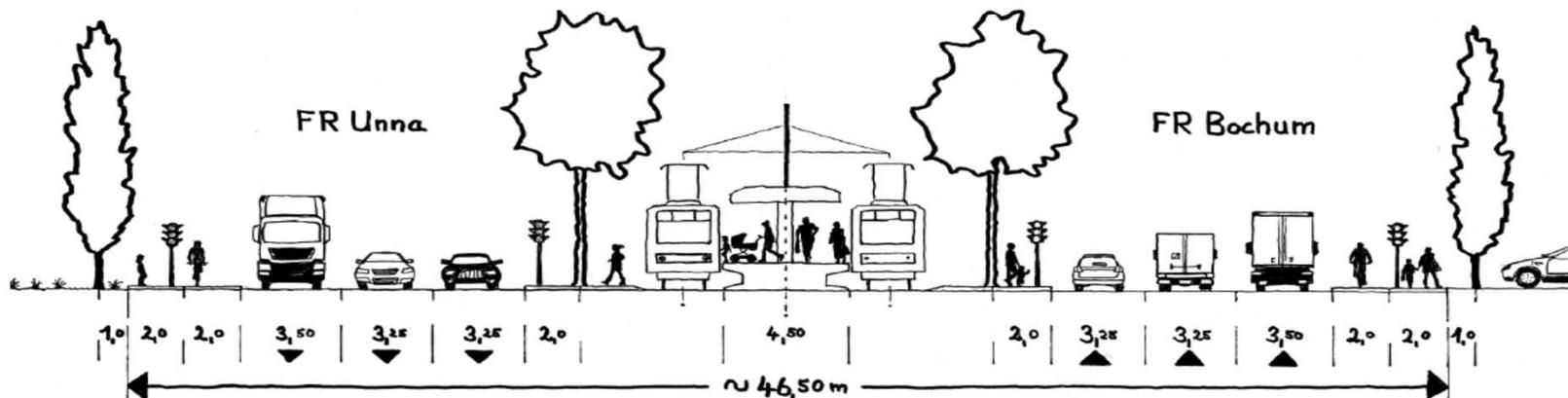
Variante: „Barrierefreier Stadtbahnausbau Gartenstadtallee 21.“

Grundkonzept - Merkmale des neuen Regelquerschnitts

- Bereich: geschädigte Lindenallee östlich Voßkuhle bis Max-Eyth-straße
- Zukunftskonzept B1-Achse angelehnt an hist. Boulevardgestaltung (Planung Strobel) im verfügbaren Gesamtquerschnitt (ca. 46,50 m)
- Universelle Eignung für B1, Tunnel, alle Verkehrsanforderungen, Image- und Denkmalschutz, private Standort- und Flächenentwicklung
- Alleeerneuerung im ursprünglichen Charakter: vollständiger, homogener wachsender Abschnitt der Dt. Alleenstraße für das 21. Jahrhundert
- Stufenweiser Ausbau möglich
- Variantenkombination möglich, z.B. Fußgängerbrücken/Überwege, Baumartenwahl, Fuß-/Radwegeführungen, Haltestellenarchitekturen

Vorteile für den aktuell anstehenden Stadtbahnausbau, u.a.

- Freie Querschnittsgestaltung Schienenweg und Allee durch rationelle Klein-/Großbaumverpflanzung aller gesunden/zukunftsfähigen Linden
- Einfacher Umbau in freiem Baufeld ohne wesentliche Verkehrseinschränkungen B1
- Beide Verkehrsrichtungen zukünftig mit gleichem Querschnitt und gleicher Qualität gesichert
- Idealquerschnitt schafft Mehrwert für alle Verkehrsinfrastrukturen
- Keine Unfallfahrzeuge mehr im Gleisbereich
- Bahnsteigverlängerungen möglich



V 21. 16.05.2017

Eingabe der Variante V21 entspricht Variante 8 der erstellten Bewertungsmatrix zur Ratsvorlage vom 29.06.2016



Variante 8 zweigleisig Neu	Bewertung
<p style="text-align: center;"> <u>Kompromisslösung</u> <u>Platanen schützen, daher</u> <u>teilweise Strecke im</u> <u>Bestand und teilweise</u> <u>neues nördl. und südl.</u> <u>Gleis zwischen der neuen</u> <u>Baumallee</u> (teilweise Neuordnung) </p>	

