

Wohin mit dem ZOB? Unten bleiben!

Umweltgerechtigkeit als öffentlicher Belang ist eine neue Debatte und eröffnet die Chance, die über Jahrzehnte gepflegte planerische Konzentration von Nachteilen in der Nordstadt zu befragen. Mit dieser „Brille“ erscheinen viele Entscheidungen der Vergangenheit äußerst fragwürdig.

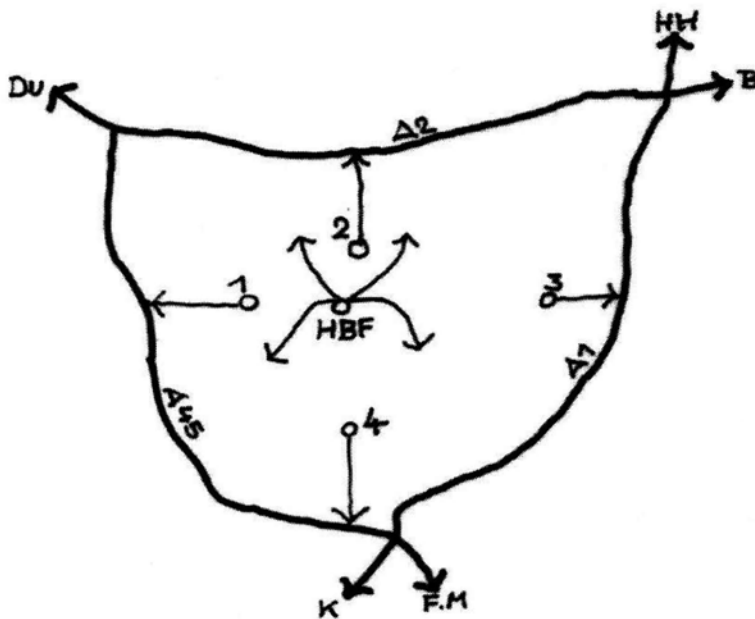
Stadt- und Verkehrsplanung stützt sich bislang auf die Haltung, wo es schon Belastungen gibt, sind weitere Zumutungen zuträglicher als in hiervon verschont gebliebenen Bereichen der Stadt, die daher umso wertvoller und schützenswerter erscheinen. Demgegenüber

ist mit dem Anliegen der Umweltgerechtigkeit ein Perspektivenwechsel notwendig. Im Vorfeld planerischer Entscheidungen sind heute die Belastungen für Neuplanungen wie die Erneuerung des Zentralen Omnibus-Bahnhofs als Verlagerung auf die Gleisebene des Hauptbahnhofs - oder aber anders - zu bilanzieren, um so die Belange der Bewohner*innen im gesamtstädtischen Kontext gerecht abzuwägen.

Die im Folgenden dargestellten Standortbeschreibungen sollen mögliche Alternativen aufzeigen und diese einer vergleichenden Betrachtung unterziehen.

Wo kann er hin? Möglichkeiten

Dortmund im Autobahn-Dreieck A1 – A2 – A45



- Derzeitiger Standort: ZOB am Hauptbahnhof
- Standortvariante 1: ZOB am Hafen
- Standortvariante 2: ZOB an der Bornstraße
- Standortvariante 3: ZOB am Flughafen
- Standortvariante 4: ZOB auf Phoenix-West

Das Schlechteste: Verbleib an der Nordseite des HBF

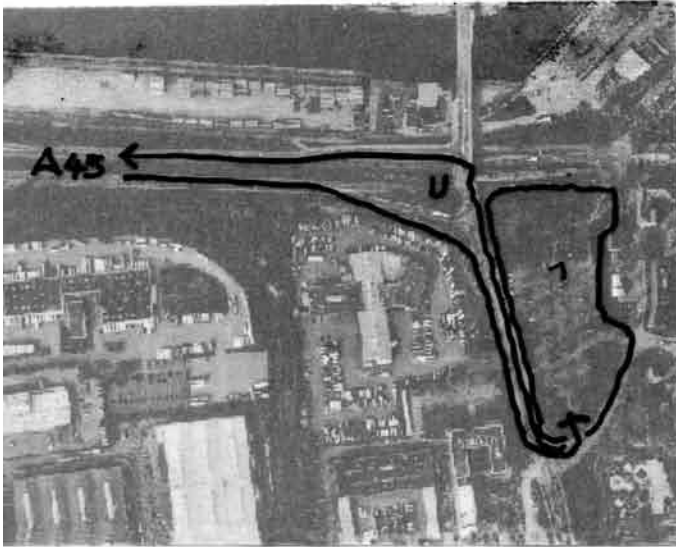
- Zu- und Ausfahrt über Grüne und Treibstraße in die Innenstadt berührt und durchfährt mit Wohngebieten der Nordstadt die Umweltzone und belastet den Wallring der City.
- Zu Fußgehende: direkter Anschluss an U/Stadtbahn, Buslinien und S-Bahn-Netz sowie DB.
- Planung, Beantragung und Genehmigung sowie Finanzierung und Ausführung der Anlage – insbesondere das Anheben auf Gleisniveau – rechtlich, technisch und finanziell aufwendig.
- Hohe Belastungen des Einzugsbereichs Nordstadt aus verkehrlicher Luftverschmutzung und Lärm –

das Gegenteil von „gesundheitsfördernder Stadtentwicklung“. Verstärkung der negativen stadtklimatischen Auswirkung durch weitere Versiegelung.

- Abschneiden der nördlichen Frischluftzufuhr zur Innenstadt und Verlust der Grünraumverbindung vom Hauptbahnhof in die Nordstadt.
- Zerstörter Stadtraum - keine erlebbaren Platz- und Wegstrukturen, keine Aufenthaltsqualitäten, starke Barrierewirkung des motorisierten Individual-, LKW- und Busverkehrs gegenüber Fuß- und Radverkehr zwischen Nordstadt und Innenstadt.

Alternative 1: ZOB am Hafen

[derzeit Park and Ride an Mallinckrodtstraße/Speestraße/Sunderweg]



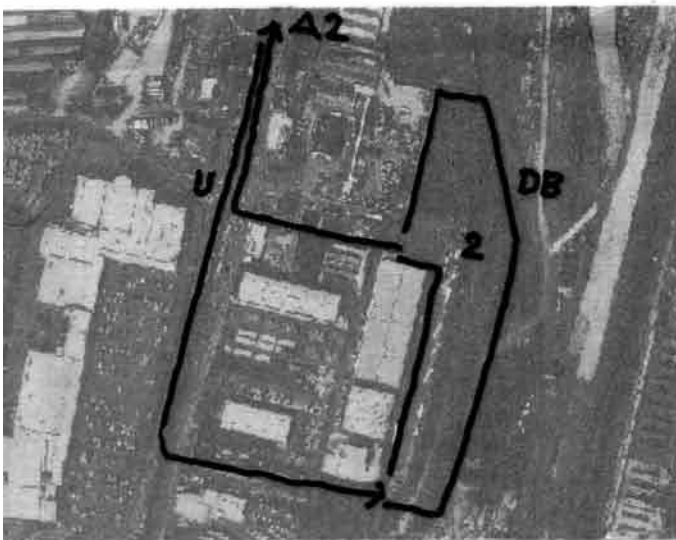
- Zu- und Abfahrt über Mallinckrodt-/Speestraße von und nach Westen [A45] – geringe Belastung

von Wohngebieten, die Umweltzone wird am Rand tangiert.

- Zufußgehende: direkter Anschluss an U/StadtBahn und zwei Buslinien.
- PKW-Anschluss an alle Richtungen gut, Parkierungsfläche ausreichend vorhanden.
- Planung und Ausführung eines Umbaus der Anlage in allen Belangen problemlos.
- Geringe zusätzliche Belastungen für angrenzende Gewerbe- und Wohngebiete. Geringe stadtklimatische Auswirkungen.
- Um- und Neupflanzungen der vorhandenen Grünanlagen problemlos möglich.
- Aufenthaltsqualitäten der Anlage können problemlos geplant und hergestellt sowie in den vorhandenen Stadtraum eingebunden werden. Keine Barrierewirkung gegenüber dem Fuß- und Radverkehr.

Alternative 2: ZOB an der Bornstraße

[Ravensberger Straße, ehemalige Bahnflächen]



- Zu- und Abfahrt über Bornstraße von und nach Norden [A2] – über Derner Straße, Walter-Kuhlmann-Straße und B236 - keine unmittelbare Belastung von Wohngebieten, die Umweltzone wird am Rand tangiert.
- Zufußgehende: direkter Anschluss an U/Stadt-Bahn, Regionalbus S30 Dortmund - Bergkamen

und direktes DB-Gleis zum HBF Dortmund, zukünftig Rhein-Ruhr-Express (RRX).

- PKW-Anschluss an alle Richtungen gut, Parkierungsfläche ausreichend möglich.
- Planung und Ausführung der Anlage in allen Belangen problemlos. Das in unmittelbarer Nachbarschaft gelegene Westfaleneinkaufszentrum (WEZ) ermöglicht „kurze Wege“ zum Auffüllen der Bordversorgung in den Bussen. Die Größe der möglichen Fläche würde Nacht- und Pausenstellplätze für Busse und über die Sanitäreinrichtungen für Fahrer*innen und Fahrgäste hinaus ein Übernachtungs- bzw. Hotelangebot erlauben.
- Geringe zusätzliche Belastungen für angrenzende Gewerbe- und Wohngebiete. Geringe stadtklimatische Auswirkungen.
- Begrünung und Baumpflanzungen sind für die Anlage problemlos möglich
- Aufenthaltsqualitäten der Anlage können problemlos geplant und hergestellt sowie in den vorhandenen Stadtraum eingebunden werden. Keine Barrierewirkung gegenüber dem Fuß- und Radverkehr.

Alternative 3: ZOB am Flughafen

Alternative 4: ZOB auf Phoenix-West

- Alternative 3 – der Flughafen ist motorisiert gut angebunden. Wegen der fehlenden Verlängerung der U/Stadtbahn erfordert diese Alternative ebenso wie der Flughafen selbst öffentliche Investitionen in den ÖPNV.
- Alternative 4 – Phoenix-West ist über die B54 an die A45 und an die U/Stadtbahn gut angebunden. Beide Standorte verfügen über ausreichend Flächen - ihre Nutzung durch Fernbusse würde keine unmittelbaren Belastungen für Wohngebiete verursachen.