



Bürgerinitiative Garten statt ZOB

<https://www.gartenstattzob.de>

## **Barriere- und Bewegungsfreiheit ↔ Durchlässigkeit ↔ (soziale) Gleichheit?!**

Die Mobilitätswende als Chance, die sozialräumliche Spaltung der Stadt zu überwinden

Auch zu den besten Zeiten der Stadt ist es in Dortmund nie gelungen, die soziale Spaltung zwischen Arbeiter\*innenvorstadt im Norden und bürgerlicher Stadt mit Stadtzentrum und den südlich der Bahntrasse der historischen Köln-Mindener-Eisenbahn gelegenen Stadtteilen auch nur zu mildern. Die massive räumliche Barriere hat alle Zeitläufte bislang überdauert und immer wieder zu sozialer Verfestigung und räumlicher Einhegung von Armut und potentiellm Aufruhr beigetragen – „hinter dem Bahndamm liegen die slums“.

Die Stadtplanung sortierte die Flächennutzungen getreu diesem Muster. Zuletzt verlegte man den rasant anwachsenden Störfaktor ZOB (Zentraler Omnibus Bahnhof) auf die Nordseite des Hauptbahnhofs und versuchte, die negativen Folgen für Klima, Umwelt, Gesundheit und sozial lebenswerte Urbanität mithilfe von nie eingelösten 'Attraktionen' auf dem Papier zu vertuschen. Zuletzt mit dem Projekt „emissionsfreie Innenstadt“ unter Auslassung des HBF und der angrenzenden Nordstadt – hier soll die Verschmutzung bleiben! Das zu erreichen half die vielfach geübte autoritäre 'Beteiligung' der Bürger\*innen von oben.

Neue Impulse für einen grundlegenden Wechsel in der Gestaltung städtischer Zukünfte können lokale Bürger\*inneninitiativen wie „Garten statt ZOB“ in dem erschreckenden Stillstand politischer Fantasielosigkeit setzen. Die Initiative wurde mit der Verlagerung des ZOB in den Norden gegründet und kritisiert seitdem die prozessualen Defizite und dementsprechenden Ergebnisse.

Der **Status Quo** verweist auf die lange verschleppten Probleme und neue Chancen:

Für Fußgehende ist der Bahnkörper am HBF relativ 'offen' zwischen Nordstadt und City – es gibt zwei Durchgänge, beide allerdings in technisch, funktional und gestalterisch miserablen Zustand, unübersichtlich, eng, künstlich belichtet, schlechte Luft, nicht wirklich barrierefrei und im Konflikt mit Fern-Reisenden und ÖPNV-Nutzenden. Die vorhandenen Tunnel werden derzeit erneuert - Besserungen werden versprochen und in begrenztem Umfang durchgeführt. Der Charakter einer unangenehmen Barriere zwischen City und Nordstadt wird erhalten bleiben.

Für Rad-(und Roller-)fahrende ist der Bahnkörper am HBF 'geschlossen' zwischen Nordstadt und City – die beiden Fußgeh-Tunnel dürfen sie nicht benutzen und die außerdem noch vorhandenen ehemaligen 'Post'- und Gepäckunnel öffnet die DB nicht (es werden Sicherheitsbedenken geltend gemacht). Für das Rad oder den Roller als zukünftig städtisch bedeutende Verkehrsmittel ist der Bahnkörper eine undurchdringliche Mauer, mehrere Hundert Meter lang zwischen den hoch schadstoffbelasteten Straßenunterführungen weit im Westen (Brinkhofftor) und weit im Osten (Burgtor).

Die vorhandene Benachteiligung der beiden zukünftig wichtigsten Gruppen im Verkehr in der Stadt und ihrer hier erklärtermaßen zentralen Bewegungsrichtung – Nord-ÖPV-Süd (Nordstadt-HBF-City) – wurde in den städtischen Planungen stets vernachlässigt zugunsten einer möglichst autogerechten Stadt und dem Aufrechterhalten der Trennung zwischen Arbeiter\*innen-(heute Arbeitslosen-)Stadt im Norden und Verwaltungs-, Konsum- und Kultur-Anspruch der City südlich dieser 'Grenze'. Die aktuelle Stadtplanung setzt dies fort und blockiert dabei drängende verkehrs-, umwelt- und sozialpolitische Aufgaben.

Mit der geplanten weiteren Versiegelung großer Flächenanteile zugunsten der bevorteilten motorisierten Verkehrsströme und zugunsten einer massiven Verdichtung der Bebauung mit hohen Renditeerwartungen wird jede klimapolitisch notwendige Durchgrünung nicht nur kurzfristig sondern auf Dauer verunmöglicht.

Fast systematisch scheint technokratisch organisierte Stadtentwicklung unter den gegebenen Prämissen Urbanität in ihrer lebenswerten Dimension auszuschließen – jedenfalls an jeder sozialen Grenze. Es wird aber überlebenswichtig sein, angesichts der existent gewordenen Klima- und sozialen gesellschaftlichen Katastrophen neue Prämissen zu denken, zu entfalten und festzulegen.

Mit einem Ratschlag und Entwurfsworkshop soll der gesetzte Diskurs des „Weiter so“ etablierter, aber längst veralteter Kommunalpolitik, von uns als Anwohner\*innen der Nordstadt und weiteren Nutzer\*innen radikal in Frage gestellt und herausgefordert werden.

Mit unseren **strategischen Zugriffen** ist beabsichtigt:

- Das klimaschützende Potenzial der Fläche zu bewahren und nachhaltig zu entwickeln;
- die gesellschaftspolitische Frage sozialer und räumlicher Spaltung in der Stadt exemplarisch aus der Perspektive von Bewohner\*innen und in ihrer alltäglichen Erfahrung zu problematisieren und praktisch anzugehen und einen Ort urbanen Lebens zu schaffen;
- den nördlichen Bahnhofsvorplatz als zentrales Bindeglied auf dem Weg in das Stadtzentrum mithilfe des Konzepts „Shared Space“ grundsätzlich neu zu gestalten und mit Bewohner\*innen die Regel „gegenseitiger Rücksichtnahme“ aller als soziale Praxis der Bewegung versus tradierte Vorstellungen von Privilegierungen zu erproben;
- in direkter Verbindung eine Querung der Barriere des Bahndamms für Rad- und Rollerfahrer\*innen und für Fußgänger\*innen zu ermöglichen. Hierfür kämen der stillgelegte Posttunnel und der ehemalige Gepäckunnel der Bahn oder eine weitgehende Entkernung des Bahnkörpers als großer lichter Halle zur Unterquerung des Gleiskörpers als auch eine Brückenlösung über den Gleiskörper oder sogar beides in Frage, um eine möglichst hohe Durchlässigkeit zu erreichen. Eine Brücke böte zudem die Möglichkeit, ein ikonografisches, ästhetisch die „Verkehrswende“ symbolisierendes Bauwerk im Herzen der Stadt zu schaffen.



## Ratschlag und Entwurfs-Workshop

Dortmund 26. Oktober 2019, 11 Uhr – 17 Uhr, Kulturzentrum Pauluskirche (Ort angefragt!)

### Begegnungsräume – Shared Space – gemeinsamer Bewegungsraum?

- 10:30 Uhr Eröffnung
- 11:00 Uhr Vortrag zu Aufenthalts- und Bewegungsformen in der Stadt (n.N.)  
12:00 Uhr Diskussion
- 13:00 Uhr Pause
- 13:30 Uhr Workshop zum Entwerfen für das Planungsgebiet (Davide Brocchi, Köln)  
Menschen prägen Räume und Räume prägen Menschen:  
**Wenn hinter dem Bahndamm eine neue Welt entsteht ...**  
Shared Space – Keine Bordsteine, keine Fahrbahnen, keine Parkplätze und keine Zufahrt in Tief- oder Hochgaragen, keine Ampeln und Verkehrsschilder oder sonstigen Privilegierungen  
Kein Zentraler Fernbusbahnhof (ZOB), aber an drei Seiten Haltepunkte für Stadtbusverkehr (W, N, O);  
Intensive Grün- und Baumzonen, Gärten, Sitz-, Lager- und Spielgelegenheiten.  
Den workshop begleitend „graphic recording“ (Jonas Heidebrecht, Essen)
- 16:30 Uhr Zusammenfassung und Präsentation der Ergebnisse (mit der Künstlerin Sandra Linde)  
Anmerkungen der Teilnehmer\*innen
- 17:00 Uhr Abschluss

(Das Programm ist in Arbeitstiteln und Personen erst angefragt)

Im weiteren Prozess sind die Ausstellung der Visualisierung des Workshops sowie der Ideen-Skizzen und ein Diskussion der Ergebnisse an verschiedenen öffentlichen Orten in der Stadt vorgesehen.