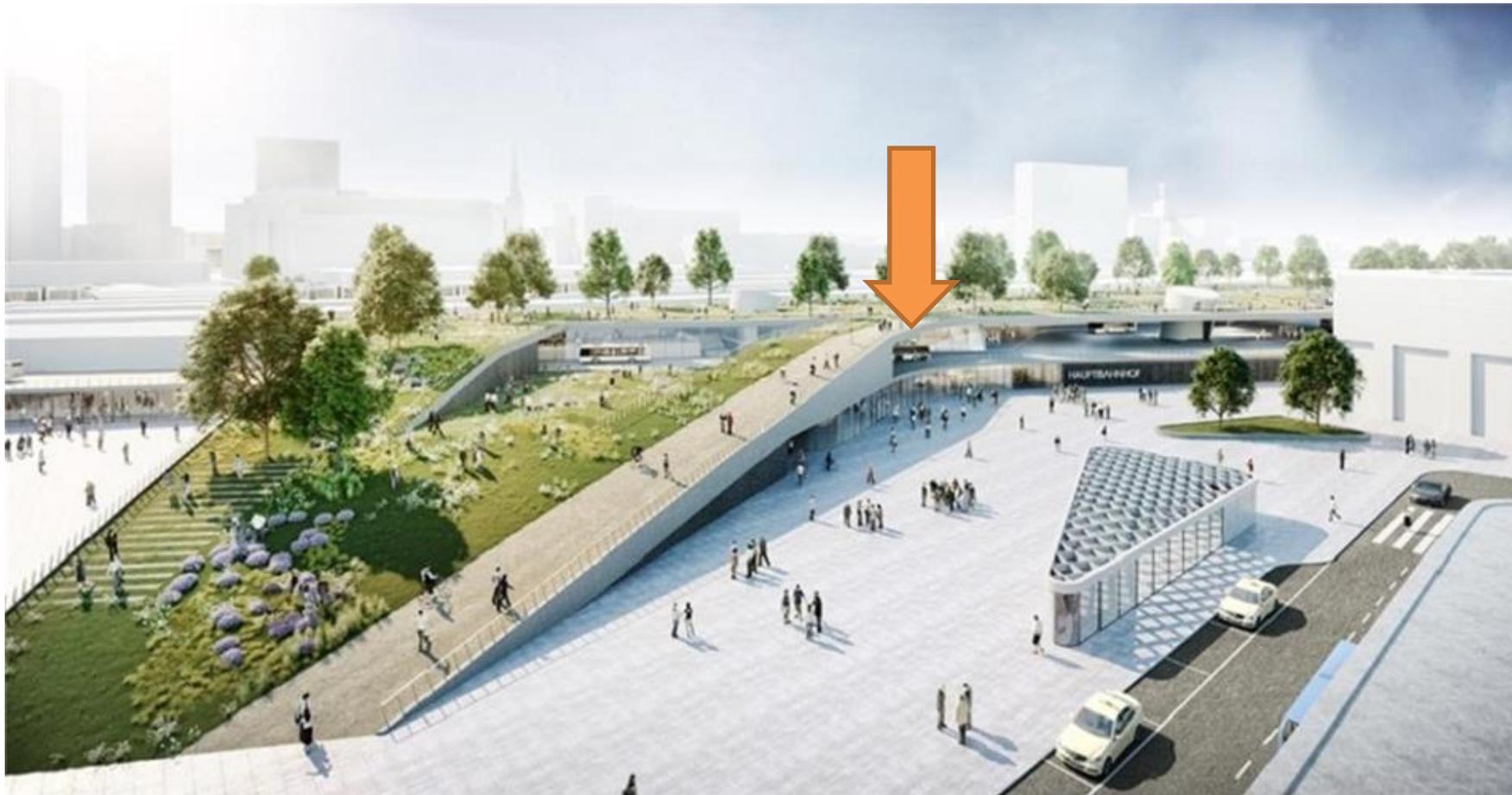




**Umgestaltung des nördlichen Bahnhofsumfeldes**  
**Planung und schrittweise Veränderungen**



Dieses Bild war sozusagen der visuelle „Aufmacher“ des Planungsentwurfs von *raumwerk*, wie er Ende 2017 vorgestellt wurde. Die markante „Grüne Rampe“ führt – so die damalige Planung - auf die heutige Gleisebene und soll dort auf eine sog. „Grüne Spange“ führen, die ihrerseits als Grünzug bis zum Ende des Planungsgebietes, bzw. über dieses hinaus führen soll. Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) befindet sich hier in einem Zwischengeschoss über der Bahnhofshalle. Die Zu- und Abfahrt ist über eine noch zu definierende „Durchbindung“ (Auffahrt am Burgtor, Abfahrt im Westen) vorgesehen. – Die Planung war aufgrund ihrer kühnen Elemente und der raffinierten Platzierung des ZOB Jury- und Publikumslieblich. Leider versprach sie auch, in der Umsetzung recht teuer zu werden...

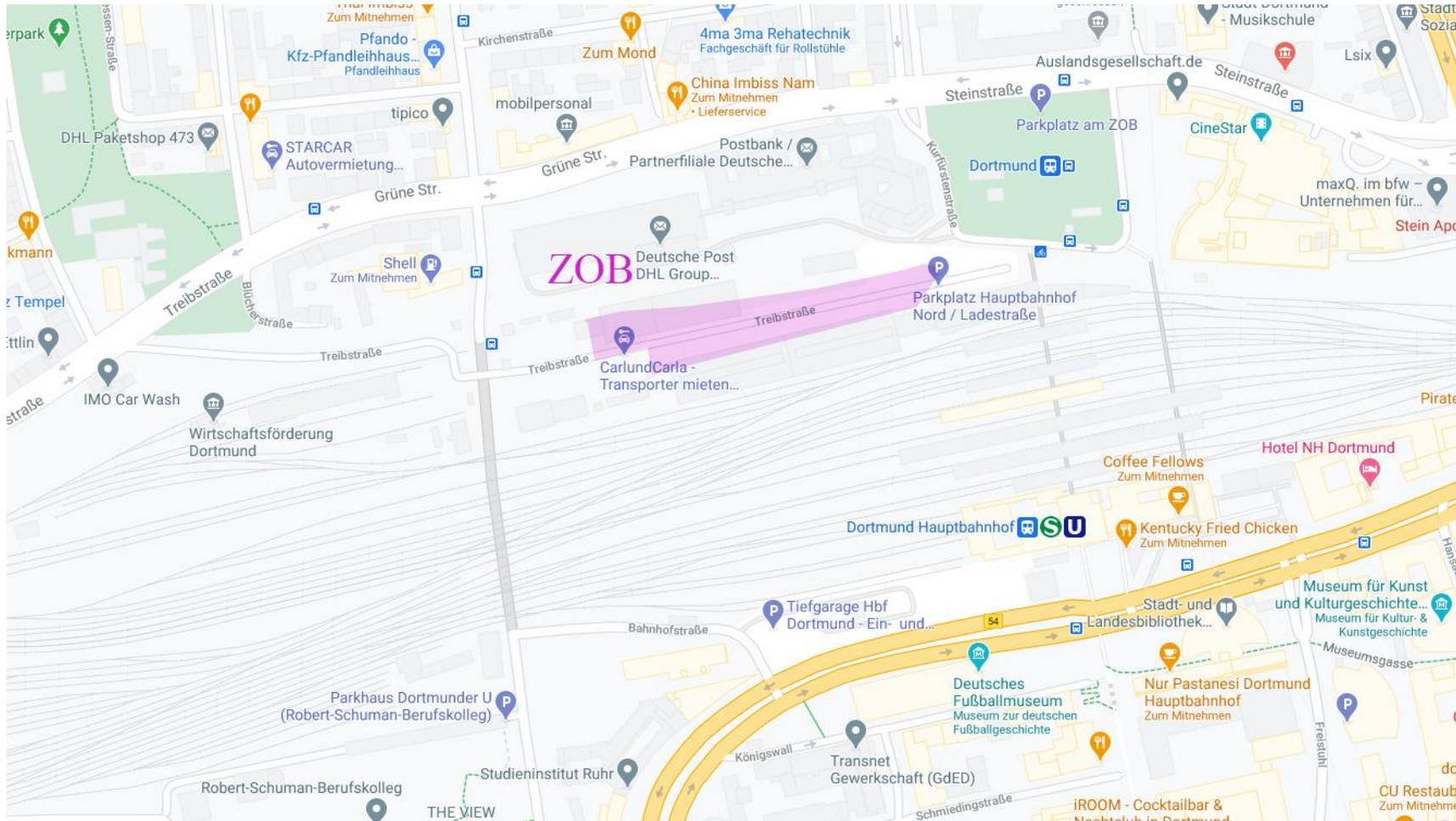


Hier das Titelbild der aktuellen *Machbarkeitsstudie* vom Mai 2020: **Der ZOB ist nicht mehr an der ursprünglichen Stelle oberhalb der Bahnhofshalle.** Neu ist stattdessen das Hochhaus. – **Wo aber ist der ZOB, um den es doch eigentlich ging,** und warum war das Hochhaus nicht gleich da?-

Die ***Machbarkeitsstudie*** (Dokument Nr. 17182-20.pdf) untersucht, wie der Name sagt ob die Planungen ökonomisch, ökologisch, emissionsschutztechnisch, baurechtlich usw. umsetzbar scheinen. Das Dokument hat die Beratungsfolge Bezirksvertretungen, Ausschüsse und Rat durchlaufen und stellt jetzt eine verbindliche Beschlusslage dar. Auf seiner Basis sollen jetzt Leistungen zur Projektsteuerung vergeben werden, m.a.W. es wird konkret.

## Zurück zum ZOB:

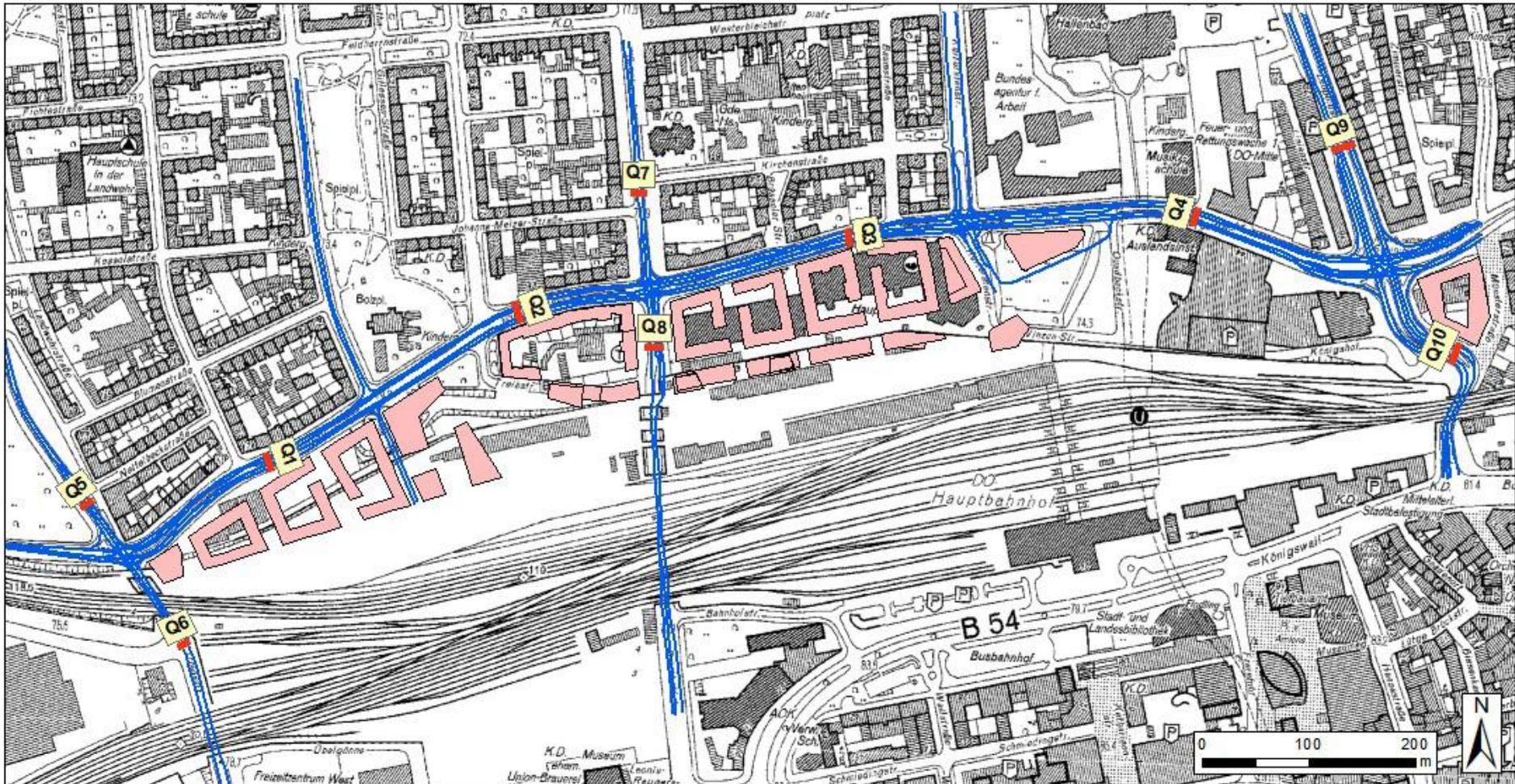
Der **Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB)** ist mittlerweile an der Kreuzung Schützenstraße /Grüne Straße, hinter der heutigen Paketpost, - mehr als 300 m vom ursprünglich geplanten Ort entfernt. – Aus der folgenden Karte ist seine Lage lt. Planung vermerkt. Zu ersehen ist auch die Entfernung vom Hauptbahnhof. – Lt. Planung soll der ZOB durch einen unterirdischen Gang von der Bahnhofshalle ausgehend erreichbar sein



Wie hat man sich die Beschaffenheit des künftigen ZOB an diesem Ort vorzustellen? – Die folgende Tabelle listet die Aussagen aus der *Machbarkeitsstudie* (Dokument Nr.17182-20.pdf) vom Mai 2020 auf. – Es handelt sich um **Zitate**, farbige Unterlegungen wurden hinzugefügt. – **Die Seitenangabe links bezeichnet jeweils die Fundstelle im Dokument (also der Machbarkeitsstudie), die zweite Spalte enthält ein von uns gesetztes Schlagwort zur leichteren Orientierung.**

Fundstelle Machbarkeitsstudie	Aspekt	Zitat Machbarkeitsstudie
35	Beschaffenheit	Ein großer Teil des Entwicklungsbereiches umfasst Gelände mit einer bis zu 9 mächtigen Auffüllung, die im Zuge der Umbauten des Gleisfeldes mit dessen Höherlegung ab 1904 entstand. <b>Das zentrale Objekt des städtebaulichen Konzepts, das unterirdische Bauwerk (...) erfordert eine großvolumige Auskofferung dieser Auffüllung.</b>
17	Kapazität	Vorgesehen sind gemäß damaliger Wettbewerbsvorgabe und derzeitiger Planung <b>20 Halteplätze für Reisebusse sowie 10 Busstellplätze für längere Wartezeiten der Fahrzeuge.</b>
17	<b>Über</b> dem ZOB:	...den ZOB auf der Höhe der DB - Personenunterführung, d.h. ca. fünf Meter unterhalb der Gleisebene anzuordnen und ihn auf Ebene der Gleise mit einer parkartigen Grünanlage zu überdecken.
16	<b>Unter</b> dem ZOB:	Das gemäß der Planung <i>raumwerks</i> unterhalb des ZOBs angelegte <b>Parkhaus</b> hat nach derzeitigem Stand der planerischen Untersuchungen ein Potential von ca. <b>500 KFZ-Stellplätzen</b> . Hiervon werden jedoch lediglich ca. 350 als Angebot für Bahnreisende vorgesehen. Die darüber hinausgehenden Stellplätze bieten sich an zur Nutzung für die sogenannte Mantelbebauung,...aber ggf. auch als Quartiergarage für <b>weitere Baufelder</b> .

Aus dieser Zeichnung ist die sogenannte „Mantelbebauung“ ersichtlich. Sie würde lt. Planung den Hang östlich und westlich der Schützenstraße folgendermaßen bedecken (Abb. 32 S. 30, Machbarkeitsstudie):

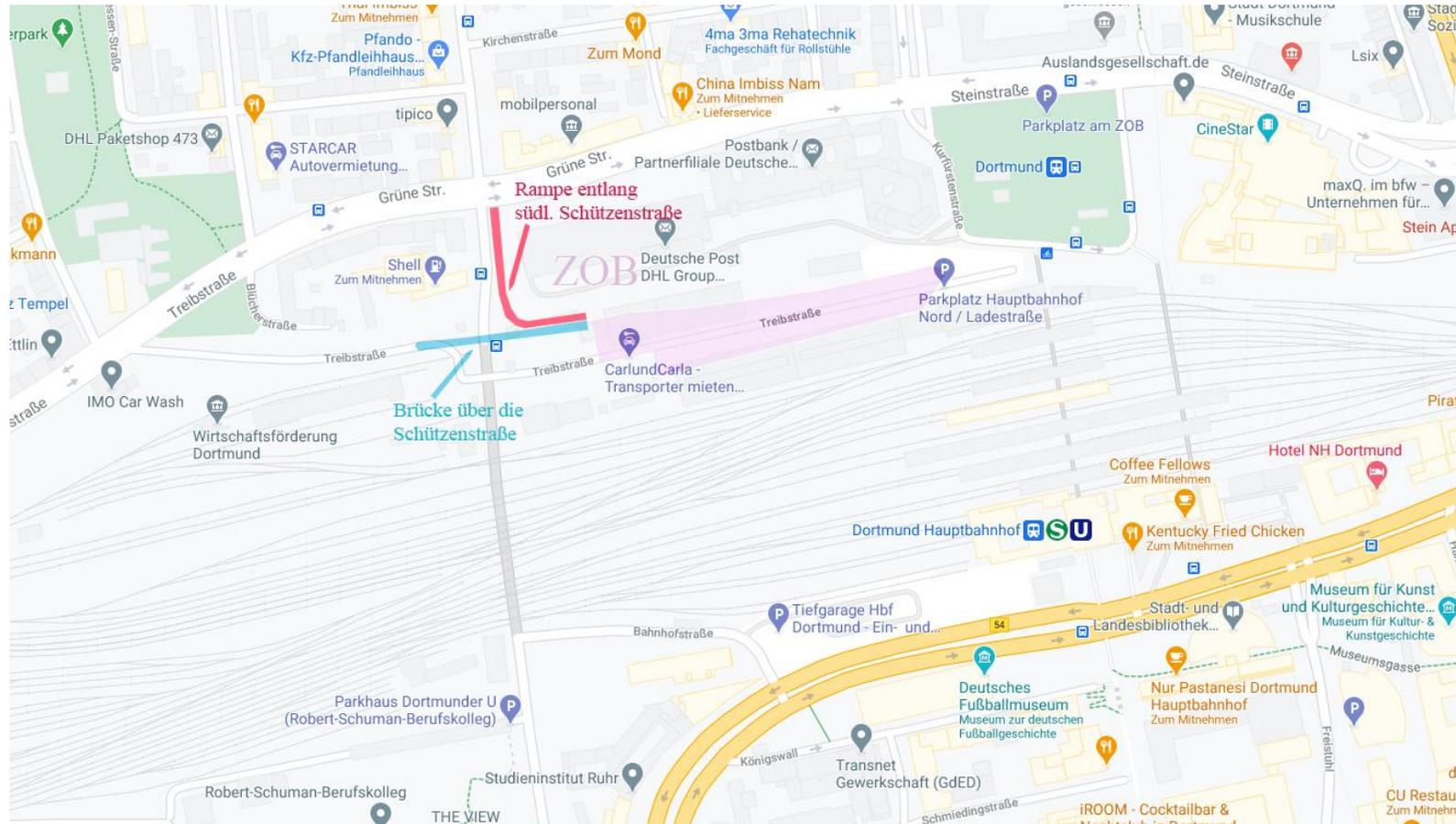


(An dieser Stelle sei nur erwähnt, dass diese Bebauung laut *Machbarkeitsstudie* extremen Belastungen insbesondere durch Lärmemissionen ausgesetzt sein wird).

Es gibt also massive **Verkehrsströme** zu bewältigen:

Fundstelle Machbarkei tsstudie	Aspekt	Zitat Machbarkeitsstudie
17	Erschließung ZOB	Die Zu- und Abfahrt des ZOBs ist im Westen vorgesehen. Eine Anbindung von der Schützenstraße ist hier ebenso möglich wie eine Überbrückung dieser Straße mit Anbindung an die Treibstraße.
39	„	Alternative 1: Zufahrt von der Treibstraße in 2 Varianten (Abb. 40 und 41) Alternative 2: Zufahrt von der Schützenstraße (Abb. 42)
39	„	Alternative 1 untersucht in 2 Varianten die Zufahrt von der Treibstraße, etwa der derzeitigen, kopfsteingepflasterten Rampe folgend. - In Variante A (Abb. 40) wird eine ebenengleiche Kreuzung der Zufahrt zum ZOB mit der Schützenstraße untersucht, - in Variante B die kreuzungsfreie Lösung einer Brücke, Hier wird der Höhenunterschied zur Ebene des ZOB`s durch eine lange Rampe, an der Treibstraße beginnend und etwa der heute vorhandenen kopfsteingepflasterten Zufahrt folgend, überwunden. Dabei muss diese Rampe zunächst überhöht werden, um eine lichte Durchfahrtshöhe von über 3,70 Metern über der Schützenstraße zu erreichen. (...) Östlich der Schützenstraße muss diese Zufahrt wieder etwas hinab geführt werden auf die Ebene des ZOBs. (...) Alternative 2 betrachtet die Zufahrt zum ZOB in Form einer Einmündung in die Schützenstraße. Hier erfolgt somit die Zufahrt auf die höhere Lage des ZOBs wie bei Alternative1, Variante A durch eine Rampe, die östlich der Schützenstraße den Höhenunterschied von ca. 4 Metern zur Ebene des ZOBs überwindet.

Also so:



Eines dieser beiden Bauwerke – Brücke über die südliche Schützenstraße (türkis) oder Rampe östlich der südlichen Schützenstraße (rot) - soll realisiert werden. Zeichnungen gibt es wohlweislich nicht. – Es fragt sich, wo die Rampe ansetzen soll: Immerhin muss sie auf der kurzen Strecke der südlichen Schützenstraße eine Höhe von 4 m erreichen.

**Trotz dieser aufwändigen Maßnahmen könnte der Verkehr nicht störungsfrei fließen. Hier kommen zusammen:**

- Der heute schon sehr hohe Verkehr auf der Grünen Straße.
- Der Verkehr auf der Schützenstraße
- Die Verkehre, die die Bewohner\*innen der „Mantelbebauung“ generieren,
- Die Ein – und Ausfahrten der Busse. Mit 30 Plätzen sind es mehr als doppelt so viele als das heutige Fernbus-Provisorium auf der Nordseite des HBF. Es wird von 300 Fahrzeugeinfahrten pro Tag ausgegangen (Machbarkeitsstudie S. 41). Das sind
- 600 Passagen von Bussen. Unterstellt man, dass diese während 12 Stunden am Tag ein- und ausfahren, so sind das 50 Bus-Passagen pro Stunde.
- Der automobiler Bring- und Holverkehr zum und vom ZOB. Auch die Machbarkeitsstudie nimmt an, dass die Bus-Passagiere eher nicht mit der DB anreisen.
- Bisher ist nicht klar, wo die Verkehre, die das neue Hochhaus generiert, fließen sollen.

**Auf der „Gewinn-Seite“ sieht die Stadt vor allem folgendes:**

Seite	Aspekt	Zitat Machbarkeitsstudie	Kommentar Initiative Garten statt ZOB
11	Bereicherung durch eine attraktive Grünanlage (auf der Gleisebene, über dem ZOB)	Assoziative Leitbilder des wichtigen Projektbausteins des Grünraumes, in der Partizipation 2016 schon als „Grüne Spange“ bezeichnet, können beispielsweise in bereits realisierten artifiziellen Grünräumen im großstädtischen Kontext gesehen werden, wie etwa in Paris, wo in den 90er Jahren die „Coulée verte René-Dumont“, realisiert wurde.	Der Vergleich ist bis zur Großspurigkeit unseriös: Die <b>Coulée verte René-Dumont</b> ist ein 4,5 Kilometer langer <a href="#">Parkwanderweg</a> , der zunächst entlang der Avenue Daumesnil im <a href="#">12. Arrondissement</a> von <a href="#">Paris</a> führt. Die Coulée verte René-Dumont ist 4,5 Kilometer lang, bis zu 10 Meter hoch und 9 Meter breit. Sie hat eine Fläche von 3,7 Hektar und verbindet vier dazugehörige Parkanlagen (3,3 Hektar). Der bepflanzte Weg ...ist teilweise durch einen Wasserlauf durchtrennt. Berankte Torbögen, üppige Staudenbeete oder Bambushaine säumen den Weg. <sup>[3]</sup> Die Bepflanzung ist sehr dicht, so dass ein großer Teil des Straßenlärms absorbiert wird. (Wikipedia)
12	Ökologischer Gewinn	...ein neu zu schaffender Grünraum als sogenannte „Grüne Spange“ den Bürgergarten mit dem Blücherpark verknüpft und so eine Grünraumverbindung vom Hauptbahnhof bis in das Hafengebiet hinein	Es gibt diesen Grünraum, er ist nur verwildert. – Massiver Hoch- und Tiefbau werden seine Substanz merklich mindern.
16	Radweg	Das städtebauliche Element der „Grünen Spange“ ermöglicht die Realisierung eines getrennt vom KFZ-Verkehr geführten Radwegs. Dieser führt vom Burgtor über die „Grüne Spange“ und über eine nicht mehr für bahnbetriebliche Zwecke benötigte Brücke, die den Sunderweg überquert, entlang einer Bahntrasse in nord-westliche Richtung	Der ist wahrscheinlich wirklich ganz gut, aber auch ohne die anderen Bauvorhaben realisierbar.

**Auf der Verlust-Seite sieht die Stadt auch langfristig Geld:**

Seite	Aspekt	Zitat Machbarkeitsstudie
5	Finanzielle Belastungen der Stadt	<p>Für die Beurteilung der Gesamtwirtschaftlichkeit des Entwicklungsprojektes wurde ein Zeitraum bis 2049, also 30 Jahre betrachtet.</p> <p>Die Ermittlung der sozialen Folgekosten und der fiskalischen Effekte erfolgte für einen 25-jährigen Zeitraum von 2025 bis 2049.</p> <p>Es wurde ein negatives wirtschaftliches Ergebnis ermittelt. (...) nach Tilgung aller Verbindlichkeiten verursacht das Projekt Kosten von ca. 1 Mio. € jährlich nach heutigem finanzwirtschaftlichen Maßstab.</p> <p>Die Planungsverwaltung empfiehlt unter Einbeziehung aller vorliegenden Erkenntnisse dennoch, das Stadtentwicklungsprojekt mit dem Ziel seiner Realisierung weiter zu verfolgen, weil mit dem Projekt die Erwartung verknüpft wird, dass es einen bedeutsamen Beitrag für die Zukunftsfähigkeit der Stadt Dortmund leisten kann.</p>

- Warum wir gegen diese Planung sind:**
1. Die Platzierung eines Zentralen Omnibusbahnhofs in der Stadtmitte generiert massive zusätzliche Verkehre.
  2. Immer wieder versprochener Platz für Fußgänger und Radfahrer wird einmal mehr nicht verfügbar sein.
  3. Ein nordstädtisch urbanes Gebiet wird zerstört, ein weiterer urban toter Raum wird generiert.
  4. Der Nordstadt werden „im Interesse der Gesamtstadt“ weitere Belastungen aufgebürdet.
  5. Der unterirdische ZOB hat Angstraum-„Qualitäten“.
  6. Bei einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens kann der ZOB schnell unwirtschaftlich und möglicherweise überflüssig werden. Das aufwändige Bauwerk ist schwer und nur unter hohem finanziellem Aufwand reversibel.
  7. Die geplante Wohnbebauung wird unerträglichen Emissionen ausgesetzt; für die bestehende werden steigende Emissionen prognostiziert.
  8. Die massiven Eingriffe durch Hoch- und Tiefbau versiegeln Fläche und beeinträchtigen das ökologische Potenzial. Die Gegend ist schon jetzt starkregengefährdet und darf in ihrer Wasser-Rückhaltefähigkeit nicht weiter beeinträchtigt werden.
  9. Die Stadt setzt sich weiteren wirtschaftlichen Volatilitäten aus. Schon jetzt sind ein Rückgang des Fernbusverkehrs und eine Monopolisierung in diesem Bereich eingetreten.
  10. Die Stadt legt sich sehenden Auges nach vielen zuschussbedürftigen Leuchtturmprojekten ein weiteres zu.

## Was wir dieser Planung entgegensetzen würden:

**Solange Fernbusverkehr ein wichtiger Teil des Reisens ist, sollte ein ZOB vorgehalten werden. Dieser könnte**

- Z.B. auf dem derzeitigen Park-and- Ride-Parkplatz zwischen Speestraße und Sunderweg, eingerichtet werden. Dort bestünde
- eine durchaus komfortable Anbindung an die Stadtbahn. Die Lösung wäre oberirdisch und damit
- leicht zu warten, - im Gegensatz zu dem geplanten unterirdischen Gebilde,
- mit geringen Kosten zu realisieren und bei einem Wechsel des Mobilitätsverhaltens sehr leicht reversibel.
- Die Busse würden die Nordstadt nicht durchfahren.
- Automobiler Bring- und Holverkehr würde für Nicht-Stadtbahnnutzer\*innen nach wie vor stattfinden, würde aber teilweise auf den ohnehin fast ausschließlich vom Verkehr bestimmten Strecken Sunderweg und westliche Mallinckrodtstraße stattfinden. Die nordstädtisch-urban geprägte Schützenstraße würde nicht weiter in Mitleidenschaft gezogen. Eine Erhöhung der Lärm- und Schadstoffemissionen bliebe aus.
- Eine solche Lösung wäre unschlagbar preisgünstig. Die so nicht verausgabten Mittel könnten für eine ästhetisch und ökologisch bereichernde Lösung bereitstehen, und
- Die Finanzen der Stadt würden nicht durch ein weiteres, erklärtermaßen subventionsbedürftiges Element belastet.

## Über uns:

Die Initiative „Garten statt ZOB“ trägt diesen Namen, weil sie sich seit Einrichtung des ZOB-Provisoriums auf der HBF-Nordseite und wegen des Wegfalls der damals noch vorhandenen Grünfläche für einen grün-betonten Platz mit Aufenthaltsqualität für die Bürger\*innen einsetzt. –Ein kleines mit Bambus und anderem bepflanztes Areal auf einer Anhöhe an der Quadbeckstraße dient als visuelle „Gedächtnisstütze“. - Wir freuen uns über Menschen, die mitdenken, mitplanen, vielleicht auch mitgärtnern wollen und die mit uns für eine nachhaltige und lebenswerte Stadt werben und handeln wollen.

Unter <https://www.gartenstattzob.de/> findet ihr uns (und weitere aufschlussreiche Materialien) und über [mail@gartenstattzob.de](mailto:mail@gartenstattzob.de) könnt ihr uns auch gerne kontaktieren.