

Ein neues Wahrzeichen Dortmunds könnte entstehen: Der Architekt Jon Pregel (Büro Raumwerk, Frankfurt a. M.) erklärt den Bürgerinnen und Bürgern seinen Entwurf zum Bahnhofsumfeld „vor Ort“, auf der Fläche des künftigen Fernbusbahnhofs.



Ein lebhafter Diskussionsabend im Dietrich-Keuning-Haus

In der Präsentation des Entwurfs im Dietrich-Keuning-Haus zeigten die Architekten auf, wie sich das Projekt im Laufe der Bearbeitung seit dem Wettbewerb verändert hat. Insbesondere die neue Verkehrsführung (Buserschließung nur noch von Westen, Zufahrten Tiefgarage und Busbahnhof getrennt) hat zu bedeutenden Veränderungen des Entwurfs geführt.

Insgesamt nahmen rund 150 Bürgerinnen und Bürger an der Veranstaltung im Dietrich-Keuning-Haus teil und nutzten die Gelegenheit, mit den Planern und mit Experten der Dortmunder Stadtverwaltung über das geplante neue Bahnhofsumfeld zu diskutieren. Im Mittelpunkt der lebhaften Diskussion an drei Thementischen standen das Nutzungsspektrum im neuen Quartier, Fragen der künftigen Verkehrsabwicklung und städtebauliche Themen wie Durchlässigkeit, Höhenentwicklung, der neue Bahnhofplatz Nord und die Rampe zum Park. Auch die Sicherheit im öffentlichen Raum wurde thematisiert. In vielen Punkten herrschte Einigkeit, einige Themen wurden dagegen kontrovers diskutiert. Die Verwaltung sagte zu, alle Vorschläge sorgfältig auf ihre Tauglichkeit für die weitere Entwicklung des Gebiets zu prüfen.



In dieser Übersicht sind die Äußerungen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger thematisch zusammengefasst:

Allgemeine Anmerkungen

Der Entwurf mit seiner starken Grünraumbetonung findet im Allgemeinen Zustimmung („Spange sehr schön“, „Jede Grünfläche ist ein Gewinn für Dortmund“). Es wird aber auch grundsätzliche Kritik an den planerischen Ausgangsbedingungen geübt: So finden einige Bürgerinnen und Bürger den vorgesehenen Ort für den zentralen Fernbusbahnhof (ZOB) ungeeignet oder in seiner Dimensionierung wenig nachhaltig (Rückbau schwierig). Sie meinen, die Stadt wäre gut beraten, alternativ weitere potentielle Standorte ins Auge zu fassen (z. B. Westfalenhütte).

Die zur Zeit in Arbeit befindliche Machbarkeitsstudie sollte angesichts der Größe des Gesamtprojekts vor allem auch den späteren Betrieb berücksichtigen. Es wird darüber hinaus die Frage aufgeworfen, welche Schrittfolge zu einer optimalen Umsetzung des Projekts führen könnte.

Nutzungen

Für die Akzeptanz des neuen Quartiers bei den Bürgerinnen und Bürgern wird letztlich der realisierte Nutzungsmix entscheidend sein. Insgesamt wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger ein lebendiges multifunktionales Gebiet („Bitte kein Phoenix-See II“, keine reine Wohnnutzung). Nach Möglichkeit sollte nicht alles vorab baurechtlich fixiert werden. Es wurde der Wunsch geäußert, Veränderbarkeit zuzulassen, dabei auch Gestaltungsspielräume für temporäre Nutzungen vorzusehen und Freiraum zu lassen für die Aneignung (die etwa auch im Rah-

men von Workshops erfolgen könnte). Nicht alles sollte durchgeplant werden. In jedem Fall sei ein sorgfältiger Ausgleich zwischen den Interessen der Investoren und den Interessen der Bürgerinnen und Bürgern notwendig. Das neue Bahnhofsumfeld sollte explizit für alle gedacht sein. Auch sog. „Bahnhofsumfeldgruppen“, z. B. Wohnungslose, sollten sich weiterhin hier aufhalten können. Für sie könnte z. B. eine neue Anlaufstelle eingerichtet werden.

Unter den vorgesehenen Nutzungen werden vor allem Wohnen und Gastronomie diskutiert.

So findet der Vorschlag Zustimmung, am Nordrand des Parks verdichtetes Wohnen anzubieten. Durch die Orientierung der Wohngrundrisse könnte zugleich die soziale Kontrolle und damit die Sicherheit im Park verbessert werden.

Gastronomische Einrichtungen werden zu den wichtigsten Maßnahmen einer gewünschten Belebung des öffentlichen Raums gezählt: Der von den Architekten vorgesehene Standort auf der Parkfläche nahe dem Bahnhofsplatz wird begrüßt. Darüber hinaus wird angeregt, abhängig von der Nachfrage auch in Richtung Westen weitere Gastronomieangebote vorzusehen. Kleine Cafés sind nach Ansicht der Bürgerinnen und Bürger ebenso möglich wie ein großer Biergarten oder die Möglichkeit, Events gastronomisch zu ergänzen. Die hierfür vorgesehenen Infrastruktureinrichtungen (Strom, Wasser, Sanitäranlagen etc.) sollten frühzeitig in den Planungen berücksichtigt werden.



Grün- und Freiraum

Die Idee, die neue Dortmunder Mobilitätsdrehscheibe mit einem Bürgerpark zu krönen, findet Zustimmung. Es wird aber auch die Frage aufgeworfen, wie der „Dachgarten“ in Hitzeperioden sein saftiges Grün behalten könne. Befürchtet wird auch, dass im ungünstigsten Fall lediglich eine je nach Wetterlage vertrocknete oder matschige Grünfläche entsteht, aber kein Park.

Der neue Park soll als offener Raum allen Nutzergruppen zur Verfügung stehen. Es sollten Begegnungsorte für Anwohner und Besucher geschaffen werden. Angebote wie zum Beispiel ein Café können zu Frequenz und Sicherheit beitragen. Aber auch an nicht kommerzielle Ruhezeiten mit genügend Sitzbänken sollte gedacht werden.

Um ein verträgliches Miteinander aller Nutzer zu gewährleisten, sei eine sorgfältige, klare Zonierung des Parks notwendig. Activity-Zonen sind von Ruhezeiten zu trennen, auch eine parallele Anordnung der Nutzungen (in Längsstreifen nach dem Vorbild der Gleisanlagen) könnte angedacht werden. Schlüsselbegriff für die Parkgestaltung könnte „aktive Freizeit“ sein, die Möglichkeit, allen Alters- und Mobilitätsgruppen eine aktive Aneignung des Parks zu ermöglichen, vom Urban Gardening bis hin zur Skaterbahn oder Parkour. Diese aktiven Elemente wären Schlüsselattraktionen und Magnete. Auch Spielmöglichkeiten für kleine Kinder seien wichtig.

Als wichtiges gestalterisches Thema – insbesondere in Zeiten des Klimawandels – erachten die Bürgerinnen und Bürger

das Gestalten mit Wasser. Eine klimaangepasste Planung sollte nicht-kommerzielle Wasserbrunnen/Trinkstellen berücksichtigen und bei der Begrünung Schattenplätze schaffen bzw. die mögliche Schattenwirkung von Bäumen berücksichtigen.

Städtebau und Architektur

Insgesamt wird kritisiert, dass der Entwurf keine echte Verbindung von Nord nach Süd schafft. Die Bürgerinnen und Bürger fordern deshalb die Planer und die Stadtverwaltung auf, im Zuge der Realisierung stärker auf Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer zu achten und dabei möglichst kurze Wege zu berücksichtigen („Menschen wählen stets den kürzesten Weg“). Die optische Barrierewirkung, die von der Reihe hochgeschossiger Wohn- und Bürobauten an der Nordkante des Parks ausgeht („Wallwirkung wirkt abschottend“, „neue Mauer zur Nordstadt“), wird kritisiert. Auch der Einschnitt zwischen dem Park und der nördlich angrenzenden Bebauung („Graben“) wurde kritisch angesprochen. Die Kritik bezieht sich auch auf die Atmosphäre im direkten Wohnumfeld. Kontrovers wird daneben die Höhenentwicklung der Gebäude diskutiert: Äußerungen, die Wohnhochhäuser würden keine Fortführung der gründerzeitlichen Baustruktur der Nordstadt darstellen, steht eine klare Befürwortung der Hochpunkte als sinnvoller Abschluss und angemessener Parkrand entgegen.

In jedem Fall sei eine zu massive Wirkung für Ankommende zu vermeiden. Auch sei bei der Anlage von Baumreihen entlang der Bahnlinie zu berücksichtigen, dass sie Sichtbeziehungen zur City zulässt.

Mit viel Engagement bei der Sache: Die Bürgerinnen und Bürger diskutieren an drei Thementischen alle wichtigen Aspekte des neuen Quartiers



Mobilität und Verkehr

Mehrere Diskussionsbeiträge weisen darauf hin, wie wichtig verlässliche Annahmen hinsichtlich der Verkehrsanteile und ihrer Verknüpfung sind, um zukunftssichere Entscheidungen treffen zu können. Grundlage für die künftige verkehrliche Entwicklung sollte daher ein umfassendes Mobilitätskonzept für die Mobilitätsdrehscheibe Dortmund Hauptbahnhof sein.

Insbesondere die Vernetzung der Verkehrswege für Fußgänger und Radfahrer und ihre Einbindung in vorhandene Wegeverbindungen war den Diskussionsteilnehmern ein wichtiges Anliegen. Es sollten sichere und komfortable Wege von der City bis in die nördlichen Stadtteile angeboten werden. Ausdrücklich wurde auch die Einbindung des neuen Quartiers in eine durchgängige und attraktive Ost-West-Verbindung gewünscht (Grüner Weg, Erschließungsstraße im neuen Quartier). Die Führung sei evtl. auch zwischen Park und angrenzender Bebauung möglich. Auch alternative Radverkehrsverbindungen sollten geprüft werden: Könnte der östliche U-Bahn-Tunnel für Radverkehr genutzt werden (Verbindung von Norden Richtung Kampstraße)? Oder wäre es ggf. doch möglich, den vorhandenen Gepäcktunnel für eine direkte Radverkehrsverbindung zu öffnen?

Einige Teilnehmer befürchteten, dass die Neigung der Rampe zu Konflikten zwischen dem schnell fahrenden Radverkehr und

Fußgängern führen könnte. Es wurde angeregt, die langsame Fußwegeverbindung und den schnellen Radweg im Park zwar nebeneinander zu führen, aber baulich zu trennen, um Konflikte zu vermeiden.

Die bisher geplante Zahl an Fahrradstellplätzen – so die mehrfach geäußerte Meinung – sei bei einer erfolgreichen Fahrradpolitik nicht ausreichend. Die Anzahl sollte deutlich erhöht werden. Um die Akzeptanz der Radstellplätze zu verbessern, sollten nicht nur kostenpflichtige Stellplätze angeboten werden.

Hinsichtlich des Knotenpunkts Schützenstraße/ZOB wurden Zweifel an der Leistungsfähigkeit geäußert.

Der Bahnhofplatz Nord als aufgewerteter Stadteingang wurde begrüßt. Kritisiert wurde allerdings, dass die erforderlichen Fahrspuren und die Anlagen für Busse und Taxis die Querung für Fußgänger von und in Richtung Nordstadt behindern würden. Diskutiert wurde daher die Möglichkeit, den Busterminal um 90 Grad zu drehen, um den Fußverkehr über den Platz zu erleichtern. Weiter wurde vorgeschlagen, die Fahrstreifen für Busse und Taxis zusammenzulegen. Angeregt wurde zudem, die Querungsmöglichkeiten der Steinstraße deutlich zu vereinfachen und ggf. die Qualität des Straßenraums vor dem Bahnhofplatz zu verbessern.