



Zum Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den Neu- und Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofes einschließlich der Umbaumaßnahmen an Gleisen, Weichen und Bahnsteigen sowie die Umriss der Bahnhofüberbauung einschließlich des Hotels / Geschäftshauses nehmen PRO BAHN Ruhr und der BUND (Kreisgruppe Dortmund) gemeinsam wie folgt Stellung:

1. Klima / Luft / Versiegelung

Bedenklich ist die zusätzliche Versiegelung am Nordausgang des Hauptbahnhofes, die wir ablehnen. Hier wäre eher eine Konzeption zur Entsiegelung und kleinklimatischen Verbesserung erforderlich. Dieser Bereich ist in der Luftgüteuntersuchung (Flechtenkartierung) des Umweltamtes der Stadt Dortmund von 1992 und 1998 klimatisch als der am meisten belastete im gesamten Stadtgebiet dargestellt. Im Rahmen des Umweltgutachtens von BPI-Consult GmbH (Anlage 9 - Band 3 der Planunterlagen) ist die Luftgüteuntersuchung nicht berücksichtigt worden. So fehlt eine entsprechende Angabe im Quellenverzeichnis (S. 76 ff.9), was als schwerer Planungsfehler zu betrachten ist. Im Übrigen bestätigt die Stadt Dortmund die Bedeutung dieser Fläche durch ihre Darstellung als Grünfläche im Zielkonzept des neuen Flächennutzungsplans (August 2002).

2. Windverwirbelungen

Wie dem Umweltgutachten (S. 58) zu entnehmen ist, sind in der näheren Umgebung der geplanten Bebauung gegenüber dem Ist-Zustand signifikante Veränderungen der Windgeschwindigkeiten zu erwarten. Insbesondere im zentralen Bahnsteigbereich im Bahnhofsgelände "ist die Aufenthaltsqualität insbesondere bei kaltem Wetter als extrem schlecht einzustufen". Im Durchgang zwischen neuer und bestehender Bebauung (Nordseite des Königswalls) ist "bei starkem Südwestwind aufgrund von Düseneffekten mit heftigen Windböen zu rechnen, die in Einzelfällen zu Behinderungen und möglicherweise Gefährdungen von Passanten führen können". Die von den Gutachtern vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung dieser Effekte (S. 65 Umweltgutachten) sind in die Planunterlagen einzuarbeiten.

3. Zunahme des motorisierten Individualverkehrs

Durch den zusätzlichen motorisierten Individualverkehr verschärft sich die Klima- und Lärmsituation im Bahnhofsumfeld immens. Das IVV und die Umweltgutachter kommen in ihrer Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen im städtischen Straßennetz zum Ergebnis, dass sich durch das Projekt „3do“ zusätzlicher Kfz-Verkehr von 50 % auf der Gneisenaustraße und Speestraße, 20 % und mehr auf Königswall, Leopoldstraße und Heiligegartenstraße ergeben. Auf den übrigen Hauptverkehrsstraßen im Kernstadtbereich (u.a. Lindemannstraße, Möllerstraße) liegt die Mehrbelastung zwischen 5 % und 10 %. Auch das weiter entfernte Straßennetz wird Verdrängungsverkehre aufnehmen müssen. Es ist zu überprüfen, ob diese zusätzliche Belastung durch eine Reduktion oder Weglassung der zusätzlich geplanten Stellplätze vermieden oder abgemildert werden können.

Wir regen eine Primärerhebung vor Ort über die in der Anlage genannten Fragen an. Hierbei sind insbesondere auch die Wegebeziehungen von Fußgängern und Radfahrer zu untersuchen. Wie werden sich diese Ströme bei Realisierung des 3do entwickeln? Kommt es zu einer Veränderung des Modal Split?

4. Optimierung des Umweltverbundes

Gleise 4/5 (Bahnsteig 2)

Um eine flexible Nutzbarkeit für S- und Regionalbahnen ohne gegenseitige Behinderung in der Ein- und Ausfahrt zu gewährleisten, müssen diese beiden Bahnsteigkanten verlängert werden und zur Wahrung des barrierefreien Zugangs vom Bahnsteig zum Zug mit jeweils



zwei unterschiedlichen Bahnsteighöhen versehen werden. Der Bahnsteig sollte 290 Meter lang sein, je zur Hälfte mit einer Einstiegshöhe von 96 cm bzw. 76 cm. Beim Bau sollte berücksichtigt werden, dass beide Bahnsteigkanten zu einem späteren Zeitpunkt mit einheitlichen Höhen versehen werden können.

Gleise 6/7 (Bahnsteig 3)

Die im Anschluss an den Bahnsteig zu bauende Abstellanlage muss durchgehend zweigleisig mit einem doppelten Gleiswechsel erstellt werden, um betriebliche Flexibilität zu gewährleisten. Gleichzeitig sollte die Anlage so errichtet werden, dass sie für eine spätere Weiterführung der S-Bahn zum Brüggmannplatz ohne Kreuzung des Gleises 8 geeignet ist.

Bahnsteige 7 und 8

Durch die entfallende Metrorapid-Option bietet sich die Möglichkeit, die Bahnsteige 7 und 8 um jeweils 1 Meter zu verbreitern und so Platz für eine zweite Fahrtreppe zu schaffen. In einem Bahnhof mit viel Umsteigeverkehr sollte grundsätzlich die Möglichkeit bestehen, jeden planmäßig genutzten Bahnsteig mit Fahrtreppe erreichen und verlassen zu können.

Neuer Bahnsteig 9

Auf der Fläche des optionalen Metrorapid-Bahnsteiges sollte ein weiterer, 300 Meter langer Bahnsteig errichtet werden, der dem Sonderverkehr und den Autozügen zur Verfügung steht. Damit stehen die Bahnsteige 1-8 dem Regelverkehr uneingeschränkt zur Verfügung. Aufgrund der relativ geringen Nutzung der Zugänge kann hier auf Fahrtreppen verzichtet werden. Der Aufzug in die Ebene 0 sollte so versetzt werden, dass er sich in Höhe der für den Metrorapidbahnsteig projektierten Fahrtreppe befindet.

Zugangssituation allgemein

Der westliche Flucht- und Servicetunnel sollte zusammen mit den anschließenden Fluchttreppen zu den Bahnsteigen als zweite Unterquerung des Gleisfeldes für die Öffentlichkeit nutzbar gemacht werden. Zum einen kann er die Umsteigewege zu den Gleisen 1-3 massiv verkürzen, sofern hier auch noch ein Zugang errichtet wird, zum anderen kann man ihn für Radfahrer öffnen, die den Bahnhofsbereich so ebenfalls zügig durchqueren können. Am südlichen Ende dieses Tunnels sollte eine Radstation errichtet werden.

Der südliche Zugang von der 0-Ebene zur Stadtbahn ist in dieser Bauform nicht praktikabel, da sich die Fußgängerströme so mehrfach kreuzen. Die Fahrtreppen sollten jeweils in Fahrt- bzw. Laufrichtung rechts angeordnet werden, eine abwärts (südöstlicher Bereich), zwei aufwärts (nordwestlicher Bereich). Zwischen den Fahrtreppen ist dann genug Platz für je eine feste Treppe aufwärts und abwärts sowie den Aufzug.

Bushaltestelle

Für Fahrgäste, die mit den Linienbussen anreisen, um am Hauptbahnhof in die Stadtbahn oder die Eisenbahn umsteigen, scheinen sich die Wege deutlich zu verlängern, da die Bushaltestellen im Planausschnitt nicht zu erkennen sind. Wir fordern, auf Teile des Parkhauses am Nordeingang zu verzichten und stattdessen eine komfortable Bushaltestelle zu errichten, die gegen den Uhrzeigersinn befahren wird, um möglichst kurze Wege für Umsteiger zu erreichen. Die 3 Haltestellen sollten hintereinander in sogenannten Sägezähnen direkt am nördlichen Stadtbahnzugang angeordnet werden. Auch aus den unter Punkt 1 (Klima, Luft) und Punkt 3 (Zunahme des motorisierten Individualverkehrs) genannten Gründen sollte auf die oberirdischen Tiefgaragenanlagen verzichtet werden.



Serviceeinrichtungen im Bahnhof

Aus den Plänen geht nicht hervor, an welcher Stelle die öffentlichen Toiletten untergebracht sein sollen. Eine solche öffentliche Toilette ist für einen Bahnhof von der Bedeutung Dormunds nicht verzichtbar und sollte zentral (0-Ebene, z. B. im südlichen Zugangsbereich) angeordnet sein.

5. Stadtbild, Kultur- und sonstige Sachgüter

Insbesondere das Hotelhochhaus schafft Veränderungen des Stadtbildes. Es sind erhebliche Auswirkungen auf benachbarte Verwaltungs- und Kultureinrichtungen als Arbeits- und Besuchsorte zu erwarten (Hauptpost, Arbeitsamt, CineStar, Steinwache, Auslandsinstitut, neue Bibliothek etc.). Hierzu fehlen entsprechende Pläne. Die Gebäudehöhe des 3do ist – wie von den Gutachtern vorgeschlagen – zu reduzieren.

6. Datenlücken

Wie dem Umweltgutachten von BPI-Consult GmbH zu entnehmen ist, gibt es in den Planunterlagen noch erhebliche Datenlücken (S. 71). So fehlen u.a.

- Angaben zum Energiekonzept,
- aktuelle Grundrisse und Gebäudeansichten,
- Zufahrtswege Baustellenverkehr,
- Umfang Baustellenverkehr nach der Abrissphase,
- Auswirkungen der neuen Parkhausssituation auf Schall und Luftschadstoffe,
- Schallimmissionstechnischer Nachweis auf Grundlage der TA Lärm für das 3do
- Aktuelle Simulation der Einbindung des 3do in das Stadtbild
- Baubedingte Erschütterungen
- Umweltverträgliche Unterbringung der Überschussmassen aus Gründungsarbeiten, Gebäudeabriss etc.
- Neugestaltung nördlicher und südlicher Bahnhofsvorplatz inkl. Parkgaragen
- Kreuzungsumbau / Anpassung des Straßennetzes
- Fahrradstation und -abstellanlagen.

Es ist unverständlich, wie es angesichts dieser von den Umweltgutachtern aufgelisteten Datenlücken überhaupt zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens kommen konnte.

Dortmund, im August 2003