

Prof. Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning & Partner GbR
Architekt, Stadtplaner, Verkehrsplaner SRL

Westring 69, 34127 Kassel; T: 0561/85840, F: /898010
Osterdorf 8, 87534 Oberstaufen; T: 08325/366, F: /1310
v.winning@t-online.de

CONSULTING · STÄDTEBAU · VERKEHRSTECHNIK · ARCHITEKTUR

**STÄDTEBAULICH-VERKEHRLICHE
RAHMENPLANUNG
MIT BUSBAHNHOF
BAHNHOFSUMFELD DORTMUND
HÖRDE**

SEPTEMBER 2000

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse der interdisziplinären Rahmenplanung, Leistungsbild Verkehr / Busbahnhof und Leistungsbild Städtebau integriert dar. Die Vorschläge zum Verkehr / DB-Bahnhof wurden mit den Bearbeitern abgestimmt. Für das Gutachterverfahren Bezirksverwaltungsstelle / Neubau NO, das inzwischen abgeschlossen wurde, wurden im ersten Teil des Verfahrens Bindungen und Spielräume erarbeitet und den Bearbeitern mitgeteilt.

Die Untersuchungen führten aus der Sicht der Rahmenplanung zu einer eindeutigen Empfehlung für ein Gesamtkonzept für die Anlage der Bushaltestellen.

Die Gleichzeitigkeit der Bearbeitung führte dazu, daß für Abstimmungen der baulichen und städtebaulichen Vorschläge ggf. eine weitere Bearbeitungsphase erforderlich wird.

Auftraggeber:

Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt

Mitarbeit:

Dipl.-Ing. Heide Buff / Stephan Wagner

**STÄDTEBAULICH-VERKEHRLICHE
RAHMENPLANUNG
MIT BUSBAHNHOF
BAHNHOFSUMFELD DORTMUND
HÖRDE**

SEPTEMBER 2000

1 VORBEMERKUNGEN

Anlaß der Untersuchung ist ein Konflikt um Flächenansprüche im Bereich eines intensiven ÖPNV-Halte- und Verknüpfungspunktes. Die vorläufigen sektoralen Vorschläge und Anforderungen für den Erhalt des denkmalgeschützten ehemaligen Empfangsgebäudes DB Dortmund Hörde, für den Neubau eines Busbahnhofs, sowie für die Nutzung von Baugrundstücken, insbesondere für einen Neubau NO, scheinen sich zu widersprechen. Damit tritt hier ein insbesondere für den ÖPNV typisches Problem auf: Der ÖPNV verlangt primär eine sehr dichte, urbane städtebauliche Entwicklung in unmittelbarer Nähe der haltenden Fahrzeuge, da dies die wichtigste Voraussetzung für hohe Fahrgastzahlen und damit leistungsfähige Angebote ist. Gleichzeitig bedeutet das aber knappe Flächen für den Fahrbetrieb mit gewissen Erschwernissen, etwa für Vorrangmanagement bei Überlagerung oder engere Fahrdynamik. Da aber häufig eher betriebsbezogen als fahrgastbezogen argumentiert wird, stehen bei den Anforderungen häufig überzogene Flächenanforderungen im Vordergrund. Diese Flächenkonkurrenz ist nur überlagernd zu erfüllen. Zusätzliche Flächenansprüche stellt der motorisierte Individualverkehr sowohl direkt gebietsbezogen als auch als lokaler Durchgangsverkehr.

Die Konflikte haben sich im vorliegenden Fall zu einem verträglichen Kompromiß führen lassen. Insbesondere die verträgliche Überlagerung von Flächen trägt dazu bei: Etwa die Überlagerung normaler Fußgängerflächen mit Warte-, Zugangs-, Aufenthalts- und gebäudebezogenen Erschließungsflächen oder die Überlagerung von MIV Flächen mit bevorrechtigten Bus-, Fahr- und Bereitstellungsflächen.

Damit kann insbesondere die Hauptzielsetzung der Rahmenplanung frühzeitig als erreicht festgestellt werden: Investitionssicherheit für das Bauvorhaben NO mit hochattraktivem städtebaulichem Umfeld und direkten Anbindungen an die verschiedenen ÖV-Angebote.

Zur Analyse wurde auf die gelieferten Materialien sowie eigene Ortsbesichtigungen und fotografische Erfassung zurückgegriffen. Die damit vorhandenen Kenntnisse über den verkehrlichen und städtebaulichen Bestand erschienen ausreichend, um die für die Rahmenplanung erforderlichen Entwurfsaufgaben zu lösen. Die Ergebnisse der Analyse werden hier nicht gesondert dargestellt; der Bericht beschränkt sich auf die Erläuterung der Entwürfe.

2. VARIANTENVERGLEICH BUSBAHNHOF

Bisher wurde eine Insellösung diskutiert, die im Westen den Abbruch des Empfangsgebäudes erfordert und unter der Brücke hindurch weit nach Osten gezogen wird. Dadurch kann eine zweite Rolltreppenanlagen sowie ein Aufzug verwendet werden, ohne daß vorher die Busfahrbahn gesperrt werden muß. Die notwendigen Ausfahrverschwenkungen der Busse bei der Sägezahnaufstellung werden gestreckter und komfortabler. Allerdings wird das mit einem Flächenbedarf erkauft, der städtebaulich unverträglich und extrem unwirtschaftlich ist. Die Verschwenkungslängen der Busausfahrten können jedoch gegenüber den Höchstanforderungen erheblich reduziert werden, ohne daß die Gesamtlösung für den Betreiber eine unzumutbare Minimallösung würde.

Denkbar wäre, eine derart verkürzte Insel beidseitig der Brücke anzuordnen. Zwar wäre der Abriß des DB-Empfangsgebäudes vermeidbar und es könnten zwei Rolltreppen einbezogen werden; der Neubau NO müßte aber so weit von den Anbindungen an die kreuzenden ÖV-Zugänge abrücken, daß diese Variante als städtebaulich unverträglich abgelehnt werden muß.

Stattdessen wird als Insellösung eine Anordnung zwischen den Häusern Nr. 4/6 und der Brücke weiter überprüft. Die beschriebenen Konflikte lassen sich also durch zwei grundsätzlich unterschiedliche Varianten lösen, deren Vor- und Nachteile im Folgenden erläutert werden (s. Plan 1).

Eine **Insellösung** hat immer sehr hohen Flächenbedarf. Das gilt umso mehr, wenn die hier dargestellte Länge von 135m auf platzmäßig mögliche 150m verlängert würde. Sie bewertet die Umsteigebeziehungen zwischen einem kleinen Teil der Buslinien sehr hoch. Sie erfordert den Abriß des Empfangsgebäudes. Die Häuser Hörder Bahnhofstraße 4 und 6 können erhalten bleiben. Aufstell- und Fahrkomfort weist erhebliche Verschwenkungen auf (kurze Aufstellung, Fahrbahnseitenwechsel Zufahrt zur Aldinghoferstraße). Durch Linksabbieger entstehen prinzipiell mehr Bus-Bus und Bus-MIV-Behinderungen, so daß die Leistungsfähigkeit schwieriger zu gewährleisten ist. Die Nebenanlagen wie Info, Verkauf, Radabstellanlagen, WC u.a. können sehr funktional auf den Busbetrieb geplant werden.

Eine **Straßenrandlösung** ist besonders platzsparend, weil sie keine zusätzlichen Fahrflächen erfordert. Eine Überprüfung der Engpässe an den Brückenlagern, am Aufzug sowie zwischen den Rolltreppenanlagen zeigt, daß eine Straßenrandlösung grundsätzlich möglich ist. Es sind keine Gebäudeabrisse notwendig; in erheblichem Umfang sind Neubauten zwischen Bahn und Hörder Bahnhofstraße möglich. Für ausreichende Richtungsflexibilität der Busse sind Wendemöglichkeiten als Kreisverkehr an der Aldinghofer Straße sowie als Umfahrt vor der

Benninghofer Straße möglich und nötig. Die Leistungsfähigkeit für MIV ist einfacher zu gewährleisten. Der Umgestaltungsvorschlag der Kreuzung Hörder Bahnhofstraße/Benninghofer Straße minimiert die überdimensionierten Verkehrsflächen, ohne die Leistungsfähigkeit des Knotens herabzusetzen. In der Detaillierung sind weitere Parameter –stadtverträgliche Integration, Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer- näher zu untersuchen. Die Nebenanlagen wie Info, Verkauf, Radabstellanlagen, WC u.a. können dezentral überlagernd auch für DB, Stadtbahn und Stadtteil geplant und genutzt werden.

2.1 Vergleichende Bewertung

Die beiden Varianten sind mit ihren wesentlichen Entwurfsmerkmalen in Plan 1 dargestellt. Eine vergleichende Bewertung zeigt folgende wichtigste Ergebnisse:

- **Beziehung Bus Hörde:** Vorteile Straßenrandlösung: Hörde Nord ist für Fahrgäste Richtung West ebenerdig ohne Straßenquerung erreichbar. Alle Aus- und Einstiege erfolgen direkt zum Stadtteil ohne Barriere- oder "Insel"-Wirkung. Die östlich der Brücke sind gestalterisch und funktional stärker einbezogen.
- Für die Fahrgäste Richtung Ost sind alle Alternativen gleichwertig, weil alle Busse am südlichen Fahrbahnrand bzw. am nördlichen Rand der Businsel halten.
- **Beziehung Bus Stadtbahn und DB:** Vorteile Straßenrandlösung: Die mittlere Entfernung zu Treppe/Rolltreppe ist geringer; die Verkehre sind auf alle Rolltreppen mit beiden Rollrichtungen verteilt; es sind keine Neuanlagen notwendig. Alle Rolltreppenanlagen sollten dynamische Informationssysteme haben, die ohnehin für Radfahrer und Fußgänger erforderlich sind.
- Vorteile Insellösung bei Beziehung Bus-DB: zentraler Zugang und Information.
- **Beziehung Bus Bus:** Vorteile Insellösung: Für Umsteiger aus Richtung Ost nach Richtung Ost sind kürzere Wege ohne Querung der Hörder Bahnhofstraße möglich. Marginale Umsteigebeziehungen von West nach West benötigen diesen Vorteil nicht, da sie bereits vorher umsteigen.
- **Busbetrieb:** Vorteile Straßenrandlösung: Kürzerer, direkterer, ruhigerer und zuverlässiger Fahrablauf; keine Verzögerungen durch Linksab- und einbiegevorgänge und konkurrierende Vorranganforderungen; kürzere Fahrzeiten.
- Zusätzliche vollwertige Haltestellen mit Wendemöglichkeiten in beiden Varianten; im Straßenverlauf (Straßenrandlösung) und parallel zu den DB-Gleisen (Insellösung).
- **Fahrgastkomfort Bus:** Vorteile Straßenrandlösung: Integration der Warteflächen in die allgemeinen Fußwege, dadurch stärkere ganztägige Belebung und soziale Kontrolle; dazu weitere Verbesserungspotenziale durch zukünftigen Gebäude- und Schaufensterbezug. Weniger Fahrverschwenkungen, kürzere Fahrzeiten.

- **ÖV-Nebenanlagen:** Vorteile Straßenrandlösung: Dezentraler Kundenbezug für alle ÖV-Zugangsrichtungen bei personallosen Anlagen. Service-Center mit Personal nicht allein busbezogen, sondern mit allgemeinem Verkehrs- und Stadtteilbezug.
- **Radfahrer:** Vorteile Straßenrandlösung im West-Ost-Verkehr: Bei der Sägezahnauflistung (Insellösung) können Radfahrer von Busfahrern übersehen werden; Vorteile Insellösung im Ost-West-Verkehr: Minimierung der Konfliktflächen bei Bestandslösung nur durch umwegige Radwegelösung.
- **Fußgänger:** Vorteile Straßenrandlösung: Durch städtebauliche Verdichtung mehr Fußgängerziele erreichbar; durch Überlagerung mehr funktionaler Fußgängerflächen höhere Qualitäten und Belebung möglich.
- **Motorisierter Individualverkehr:** Vorteile Straßenrandlösung: Keine Zeitverluste oder Behinderungen durch Vorrang für linksein- und ausbiegende Busse; entsprechend größere Vorteile für Fußgängergrün- und -Wartezeiten sowie u.U. Fahrspuranzahl, um gleiche Leistungsfähigkeit zu erreichen; Mitbenutzung der Wendemöglichkeiten durch allgemeinen MIV.
- **Mobilität und Erreichbarkeit allgemein:** Vorteile Straßenrandlösung: Dichtere Bebauung beinhaltet zusätzliche Wahlmöglichkeiten zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖV für die Hörder, die Nutzer der Neubebauung und alle Anlieger des ÖV-Netzes. Dies ist wichtigste Voraussetzung für nachhaltige Mobilität. Eine Überbauung bei der Insellösung erscheint dagegen aus wirtschaftlichen Gründen kaum realisierbar.
- **Städtebauliche Entwicklung:** Vorteile Straßenrandlösung: stärkere Binnenverdichtung entsprechend den Zielen nachhaltiger Stadtentwicklung; Erhalt des Baudenkmal Empfangsgebäude möglich.
- **Öffentliche Räume:** Vorteile Straßenrandlösung: Weniger verkehrstechnisch gestaltete Fahrflächen; weniger monofunktionale Flächen. Vorteile Insellösung: weniger überbaute Flächen.
- **Wirtschaftlichkeit:** Vorteile Straßenrandlösung: Grundstücksmehrerlöse etwa 2-3 Mio DM; dagegen stehen etwa 1000qm Mehrflächen Straßenumbau mit etwa 0,3 Mio DM Baukosten (teilweise als Erschließungsbeträge umlegbar) sowie Mehrkosten für dezentrale dynamische Fahrgastinformationssysteme. Vorteile der Insellösung: Einfachere buchhalterische Abgrenzung zwischen allgemeiner Straße und reiner ÖV-Anlage sowie einfachere Zuschußverhandlungen.

Die bei der Insellösung dargestellte niederflurgerechte „Sägezahnauflistung“ für geradlinige Busanfahrt jeweils eines 18-m-Gelenkbusses wird bei der Straßenrandlösung modifiziert dargestellt: Die gewählten 40m-Buchten haben den Nachteil einer paarweise wechselnder Linienuordnung je nach Ankunft des Busses. Damit werden ggf. kurze Korrekturfußwege der Fahrgäste notwendig, die durch eine dynamische Information ohne Zeitverlust erfolgen. Die Abfahrt der Busse ist jedoch ungehindert einzeln möglich. Wesentlicher Vorteil dieser Vari-

ante ist jedoch neben der städtebaulich schlüssigeren Einbindung die erheblich größere Flexibilität für unterschiedliche Buslängen, die auf Dauer betrieblich nicht ausgeschlossen werden sollten; 45m eignet sich für 3x12m, 1x12m+1x22m oder 2x18m. Weitere Vorteile sind die bessere städtebauliche Einbindung sowie die geringere Ausfahrtverschwenkung (nur eine Busbreite beim zweiten Bus), die Haltestellenlänge oder Fahrgast- bzw. Fahrkomfort verbessert.

Beide Aufstellformen sind vom Grundsatz her bei beiden Lagevarianten möglich, sie sind damit nicht charakteristisches Merkmal der Insel- oder der Straßenrandlösung. Bei beiden Aufstellformen ist keine fahrplanabhängige Aufstellung notwendig.

Insgesamt ist die Insellösung geprägt von der Absicht, für die Busfahrgäste eine gute Lösung darzustellen und gleichzeitig den Managementaufwand für Bau und Betrieb gering zu halten. Die Straßenrandlösung stellt den Fahr- und Fahrgastbezug in den Vordergrund und berücksichtigt stärker die Beziehungen zu den Schienenverkehrsmitteln, den Stadtteilen und die stadtplanerische und städtebauliche Einbindung.

2.2 Schlußfolgerungen aus dem Variantenvergleich

- Das Investitionsvorhaben Neubau NO (Bezirksverwaltung) kann in jedem Fall unabhängig und sofort begonnen werden. Es kann und muß in jedem Fall mindestens bis an die Brücke heranrücken. Alle drei Ebenen (Zwischengeschoß, Straße, Brücke) können und sollen mit hochwertigen, publikumsintensiven Nutzungen ausgestattet und direkt, öffentlich und allseitig gut einsehbar verknüpft und angebunden werden.
- Die Straßenrandlösung ist in den meisten Belangen und Anforderungen der Insellösung überlegen. Auch bei der straßenrandlösung ist der niederflurgerechte Ausbau mit Busvorrang und städtebaulicher Aufwertung dringend erforderlich und wird daher in dieser Form als Hauptvorschlag den weiteren Entwürfen und Überlegungen zugrunde gelegt.

3 HAUPTVORSCHLAG, VERKEHR

Der verkehrliche Entwurf berücksichtigt folgende Grundsätze:

- Höchstmögliche Mengenleistungsfähigkeit MIV im Rahmen von Busvorrang, NMV-Querung und Städtebau.
- Keine Engpässe für MIV im unmittelbaren Umfeld des ÖPNV-Knotens; ggf. Wartebereiche für Überlastungen jeweils vor den urbanen Zonen.
- Hohe Bewertung der Eigenständigkeit von Hörde auch als ÖV-Ziel; damit als Schnittstelle Priorität für Umfeld- und Zugangsaufwertung vor den Umsteigebeziehungen.
- Sparsamste Bemessung funktionaler Flächen; weitestgehende Überlagerung bei Verträglichkeit von Funktionen, z.B. Fußgänger-, Radfahr- und ÖV-Warte-, -Zugangs- und -Nebenanlagen.
- Inkaufnahme gemäßigter Geschwindigkeiten in den Hauptverkehrszeiten; Verhinderung überhöhter Geschwindigkeiten in Schwachlastzeiten.
- Integrierte Gestaltung verkehrlicher Funktionen mit städtebaulichen Raumfolgen.

3.1 Nicht-motorisierter Verkehr (NMV)

Der Fußgängerverkehr wird in einem Subzentrum wie Hörde als bedeutendstes Potenzial zur Erhöhung von Mobilität und Erreichbarkeit eingeschätzt. Darüberhinaus sichert er die Funktionsfähigkeit aller dort haltenden ÖV-Linien.

Die Fußgängerwege und -flächen dienen überlagernd und integriert dem Durchgang, dem Zugang zu und dem Warten auf den ÖV, der Erschließung und den Straßenbezügen anliegender Laden-, Büro-, Wohn-, Geschäfts- und anderen Gebäuden sowie den Aufgaben als Quartiersfreifläche. Neben der technischen und gestalterischen Detailqualität ist besonders wichtig die räumliche Identität mit dem öffentlichen und öffentlich gewidmeten Straßenraum, seiner sozialen Kontrolle und seiner Erlebniskontinuität. Dazu gehören gute Einsehbarkeit, Übersichtlichkeit auch bei Regenschutzanlagen wie Bahnsteigüberdachungen, Arkaden, Passagen usw., bei Treppen, Rolltreppen und Aufzügen und bei öffentlichen Gebäudezugängen.

Besondere Aufwertung sollte die Verteilerebene der Stadtbahnhaltestelle erfahren. Durch Anschluß des Neubaus NO, des DB-Zugangs sowie ggf. später eines Sparkassen-Neubaus wird eine zusätzliche Belebung erfolgen. Diese sollte verstärkt werden durch die Anlage von Ladenfronten im Gesamtverlauf der Wege in der Verteilerebene.

Im Verlauf der Hörder Bahnhofstraße wird im Zuge der „Schlanken Mathilde“ eine mit LSA gesicherte Fußgängerquerung vorgeschlagen; die für den Busvorrang notwendige LSA, der besondere Querungsbedarf an dieser Stelle, der hier schmale Querschnitt mit entsprechend kurzer notwendiger Grünzeit, sowie der Fahrbahnversatz machen dies zweckmäßig. Durchlaufende Inseln weiter östlich und weiter westlich zur Sicherung unregelmäßiger Fußgängerquerungen verbessern weiter die Erschließung und städtebauliche Einbindung der Gebäude und Einrichtungen zwischen Bahnlinie und Hörder Bahnhofstraße.

Insgesamt wird so das Netz der Fußgängerwege möglichst umwegfrei und allseitig vernetzt; allerdings möglichst beschränkt auf die Teile, die gleichzeitig öffentliche Straßen sind. Dies führt auch zu der Empfehlung, sowohl den bisherigen Gleiszugangstunnel im Empfangsgebäude und auch den Piepenstocktunnel aufzulassen. Auch wenn grundsätzlich an beiden Stellen eine umwegfreie Verbindung die Attraktivität des Netzes erhöhen könnte, werden ausreichende Belebung und Vandalismusschutz dieser Tunnel selbst bei höchstem Mitteleinsatz für nahezu aussichtslos gehalten. Die verbleibenden Bahnquerungen bieten mit einem Abstand von etwa 300m immer noch eine vertretbare Vernetzung im Quartierszusammenhang.

Radwege werden nur im Zuge der Hörder Bahnhofstraße vorgesehen; die Busvorfahrten sprechen für eine flächengleiche Anlage durch Markierung auf breiten Bürgersteigen als die verträglichere Lösung. Sie erfordert rücksichtsvolle Geschwindigkeitswahl; es genügen daher schmale Markierungen, die keinen Benutzungszwang auslösen und schnelles Radfahren auf den Fahrbahnen zulassen. In allen übrigen Straßen wird bei verminderten MIV-Geschwindigkeiten auf den Fahrbahnen Rad gefahren. Die Radfahrkonzeption muß im Rahmen des Hörder Gesamtnetzes überprüft werden.

Radabstellanlagen werden dezentral in kleinen, teilweise überdachten Anlagen an allen ÖV-Zugängen vorgesehen. Wo immer möglich, sollen keine besonderen Dächer, sondern Integration in bestehende oder geplante Gebäude gewählt werden. Radständer sollten immer als Teil des Gemeingebrauchs im öffentlichen Straßenraum überlagernd für verschiedene Fahrtzwecke und auch gebäudebezogen nutzbar sein. Eine Fahrradstation mit Verleih, Handel, Reparatur und Bewachung ist erwünscht. Sie sollte marktkonform in angemieteten Räumen im Umfeld der Schnittstelle von einem Träger eingerichtet werden.

3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die hohe urbane Naherreichbarkeit und ÖPNV-Gunst führt zu sehr hoher Wertschätzung der Fläche; das drückt sich zum Beispiel in Grundstückspreisen von 500 und mehr DM/qm aus. Das hohe Mobilitätsangebot würde daher theoretisch Einschränkungen des MIV rechtfertigen; auch würde die MIV-Nachfrage sehr gering sein, wenn die erwähnten Grundstückskosten den MIV-Benutzern auch angerechnet würden. Da beides nicht ausreichend diskutiert wird, wird hier der Planung eine pragmatische MIV-Wachstumsannahme zugrunde gelegt:

- Die geplante Mengenleistungsfähigkeit liegt etwa 30 % über dem Bestand, so daß bei Überlastung jedenfalls die Knoten außerhalb des empfindlichen Bahnhofsgbietes maßgeblich sind.
- Komfort und Fahrgeschwindigkeit können durch Busvorrang, Fußgängerquerungen und Versätze im Fahrverlauf eingeschränkt werden.
- Die Gestaltung der MIV-Flächen erfolgt sparsam und orientiert an der Randbebauung sowie den städtebaulichen Raumfolgen.
- Zusätzliche Straßen werden nicht vorgesehen, da Verzicht auf Bauflächen für Hörde eine Verringerung der Mobilität (Wahlfreiheiten im Nahbereich und im ÖPNV) bedeuten würden.

Die Umgestaltung der Hörder Bahnhofstraße beinhaltet überbreite Richtungsfahrbahnen von 2 x 5,0m, so daß an Aufstellflächen vor LSA sowie im versetzten Fahrbetrieb mit Überholverbot nahezu die Mengenleistungsfähigkeit einer vierspurigen Straße erreicht wird. Für gefahrlose Grundstückszufahrten, Baustellen, Anlieferung am Straßenrand und sonstige Störungen bleibt ausreichend Spielraum. Überfahrbare, hochgepflasterte Inseln über weite Teile des Verlaufs erhöhen weiterhin Sicherheit und Flexibilität. Vor der Brücke werden in beiden Richtungen LSA vorgesehen, die dort die freie Busausfahrt sowie die Fußgängerquerung sichern. Der Gesamtverlauf soll Bebauungsbezug und Boulevardcharakter erhalten, der sich auch östlich der Brücke fortsetzen soll. Vor der Kreuzung Benninghofer Straße wird zur Busumfahrt eine Wendemöglichkeit vorgesehen; alternativ dazu könnten städtebaulich-verkehrliche Überlegungen dort möglicherweise die Anlage eines Kreisverkehrs nahelegen.

Hermannstraße und Schlanke Mathilde sollten als Verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen und mit angedeuteter Fahrgasse ausgestattet werden. Zur Vermeidung von Umwegen wird dort Zweirichtungsverkehr empfohlen; es sollten lediglich in die Schlanke Mathilde Linkseinbieger verboten werden.

Anlieferung, Kiss+Ride und Taxi-Warten kann in den Straßenrandbereichen erfolgen; statt baulicher Abtrennung sollten Markierungen, z.B. mit Alu-Nägeln, flexible Veränderungen der Ausweisung und Freiflächennutzung außerhalb der Nutzungszeiten gewährleisten. Das Dauerparken, auch P+R, wird in Kap. 4.5 erläutert.

3.3 Eisenbahn

Der geplante Mittelbahnsteig sollte jedenfalls mit Treppen, ggf. auch mit Aufzug mindestens an die Brücke (s. auch Kap. 3.4) angeschlossen werden. Mindestens ein Drittel der Bahnsteiglänge sollte östlich der Brücke angeordnet werden. Hauptwartebereich und Halteplatz für Kurzzüge ist der Bereich unmittelbar westlich der Brücke. Dort wird Blickverbindung und städtebaulich gestalterische Verknüpfung zu einem Platz bis über die Hörder Bahnhofstraße hinaus geschaffen; eine ähnliche Einbindung erfolgt von einem Platz am südöstlichen Brückenende. Wesentliches Anliegen der Gestaltung des Bahnsteiges und seiner Zuwege ist die Offenheit, Übersichtlichkeit, Transparenz und Einsehbarkeit von möglichst allen Wegen und Gebäudefassaden im Umfeld: Einbeziehung in Erlebniszusammenhang und soziale Kontrolle sind eine Voraussetzung für Sicherheit vor Kriminalität und Vandalismus. Alle notwendigen Zusatzeinrichtungen sollten unter transparenten Bahnsteigdächern in ortsangepasstem Design erfolgen. Die Aufstellung eines standardisierten DB-Pluspunktes wird aus gestalterischen Gründen abgelehnt.

Eine Bahnsteiganbindung im Westen mit Durchbindungen nach S und N wäre zwar für kurze Wege grundsätzlich wünschenswert. Sie hätten jedoch folgende erhebliche Nachteile: große Länge; Tunnelcharakter durch Höhenunterschiede besonders im S; geringe Belebung durch naheliegende, wesentlich attraktivere Gleisquerungen. Es wird daher empfohlen, die Tunnel Piepenstock und Empfangsgebäude aufzulassen, zugunsten einer besseren Gestaltung der verbleibenden Übergänge.

Alle übrigen DB-eigenen Flächen, die nicht betriebsnotwendig sind, sollten unabhängig von ihrer Zuordnung zu den Geschäftsbereichen der DBAG für attraktive bauliche Nachverdichtungen einschließlich der dazu notwendigen Freiflächen genutzt werden. Hierdurch wird sowohl die höchstmögliche Fahrgastzahl als auch die höchstmögliche Grundstücksrendite, als auch die bestmögliche Lösung für die städtebaulich-verkehrlichen Anforderungen von Stadt und Stadtteil erreicht. Die Grundstücke südlich der Bahn sind deutlich besser nutzbar, wenn der Bahnbetrieb auf zwei Gleise beschränkt werden kann. Flächen für oberirdische Parkplätze (auch für P+R) sollten erst weiter südlich und nördlich in einigem Abstand zum Gleiszugang sowie so reversibel angelegt werden, daß eine spätere Bebauung dieser Flächen möglich bleibt. P+R-Plätze sollten flexibel und wechselweise mit Parkanlagen für andere Parkzwecke organisierbar sein, in der Regel sollten sie als Rechte bei anderen Eigentümern angemietet werden.

3.4 Stadtbahn

Die Stadtbahn erfährt eine Aufwertung durch unmittelbaren Anschluß der Verteilerebene Süd an den Bahnsteigzugang DB, an den Neubau NO, sowie im Falle eines Neubaus an dieser Stelle an das Grundstück Sparkasse; dort sollte mindestens die anschließende Ecke von einer Tiefgarage zu einer attraktiven öffentlichkeitsnahen Nutzung umgewandelt werden. Ein weiterer Vorteil für die Stadtbahn-Verteilerebene entsteht durch die gleichmäßige Verteilung der Busfahrgäste auf alle vier Rolltreppenanlagen. Das vermeidet Engpässe und erleichtert die Organisation des Auf-/Ab-Betriebes.

Bedingung für die Aufwertung der Verteilerebene ist allerdings die allseitige Flankierung mit Laden- und Schaufensterfronten zur Belebung und Einsehbarkeit. Auch Ausschnitte in der Geschoßdecke sind hierzu hilfreich. Ohne diese Ergänzungen dürfte auch der Anschluß an den DB-Bahnsteig nicht zu rechtfertigen sein.

Der vorhandene Aufzug kann weiterhin verwendet werden; er kann sogar die drei öffentlichen Ebenen des Neubaus NO ausreichend mitversorgen. Wenn der Aufzug technisch wirtschaftlich abgeschrieben ist, sollte ein Ersatz im Neubau NO über alle drei Ebenen erwogen werden, der ein öffentliches Benutzungsrecht einschließt. Als Stadtbahnzugang (und als DB-Gleiszugang) würde dann je eine Geschoßüberwindung ergänzend ausreichen. Die heute starke Nachfrage wird ohnehin stark zurückgehen, wenn im Neubau NO eine öffentlich zugängliche Treppe und sogar Rolltreppe neu zur Brücke angeboten wird.

3.5 Busverkehr und Busbetrieb

Die verkehrlichen, betrieblichen und städtebaulichen Vorteile der Straßenrandlösung mit paarweiser Niederfluraufstellung wurden im Variantenvergleich in Kap. 2 dargestellt. Einige besonders wichtige Aspekte sollen hier nochmals wiederholt werden:

- Kürzestmögliche durchschnittliche Wegelänge für alle Ziel- (Hörde S und N) und Umsteigebeziehungen (Rolltreppen, Brücken) durch paarweise Verteilung N/S und W/O.
- Einbeziehung der Fahrgastwartezeiten /-flächen in Gehwegflächen; damit Nutzungsüberlagerung und Flächeneinsparung für Läden, Schaufenster, Info- und Nebenanlagen, Sitzplätze, Radabstellanlagen usw..
- Zusatzhaltestellen in beliebiger Anzahl im Gesamtverlauf der Hörder Bahnhofstraße (mit Wendemöglichkeit) für Bereitstellung, Spitzenbetrieb, Reisebusse u.a.; Kurzparken dort außerhalb der Bedarfszeiten.

- Ausreichende Fahr- und Rangierflächen deutlich oberhalb der Mindestanforderungen der Fahrgeometrie.
- Busvorrang an LSA richtungsweise einzeln unabhängig. Busse behinderungsfrei als Pulkführer ohne Flächenaufwand für Busspuren; ggf. gleichzeitige Mehrfachabfahrt bei sehr hohen Busmengen.

Eine Zentralisierung der Nebenanlagen, wie bei der Insellösung vorgeschlagen, hat für den Bauherrn und Betreiber Vorteile. Stattdessen werden nutzerorientierte, städtebaulich integrierte Lösungen empfohlen:

- Ein standardisierter DB-Pluspunkt wird abgelehnt; er ist eine gestalterisch hier nicht zumutbare Werbeanlage. Seine Funktionen sind nicht einzeln sondern städtebaulich angepaßt in ohnehin vorhandene oder geplante Bauwerke zu integrieren. Die CI der DBAG kann durch hohe Zugfolgen optisch ausreichend vermittelt werden, weitere Marketingmaßnahmen der DB sind ohnehin notwendig.
- Infotafeln und -bildschirme, Fahrkartenautomaten, Sitzplätze, Wetterschutz, Radständer u.a. sollten mehrfach dezentral in kleinen Einheiten bei allen ÖPNV-Warteflächen angeordnet werden; das verkürzt die Wege für die Fahrgäste.
- Mobilitätszentrale und Kundencenter sollten sehr klein in eine Ladenzeile integriert sein; geeignet wären der Neubau NO, das ehemalige Empfangsgebäude oder die Verteilerebene.
- Sozial- und Aufenthaltsräume für Öffentlich Bedienstete sollten zusammengefaßt, angemietet und ggf. in Kombination mit einer Gastronomie im weiteren Umfeld liegen.
- Fahrradstation mit Verkauf, Verleih, Reparatur und Bewachung sollte getrennt oder gemeinsam in ähnlicher Lage wie die Mobilitätszentrale liegen.

Es liegen keine Bestands- und Prognosezahlen für Um-/Aus- und Einsteiger der verschiedenen ÖV-Linien vor. Es werden aber keine Ergebnisse erwartet, die die Entwurfsempfehlungen wesentlich ändern würden. Die Vermeidung von Endhaltstellen erscheint die wichtigste Voraussetzung zur Minimierung von Umsteigevorgängen, auch wenn dadurch gewisse Komforteinbußen für Busfahrer entstehen.

4 HAUPTVORSCHLAG, STÄDTEBAU

Der städtebauliche Entwurf beinhaltet folgende Grundsätze:

- Urbane Entwicklung mit höchster Dichte, qualifizierten Freiflächen, funktionaler Mischung und offenen und öffentlichen Straßen und Straßennetzen.
- Überdimensionierung der MIV-Fahrflächen unter Inkaufnahme von Mobilitätseinbußen im ÖPNV und NMV für Hörde.
- Horizontale Gliederung der Gebäude: EG Geschäfte, 1.+2. OG Büros/Dienstleistungen, 3.-5. OG Wohnen; lageabhängige Schwerpunkte.
- Freiflächen auch unter Integration der Fußgängerverkehrsflächen und ÖV-Warte- und -Zugangsflächen.
- Dauerparkplätze nur in unterirdischen, ggf. automatischen Anlagen; Kurzparken, Andienung und arbeitender Verkehr oberirdisch am Straßenrand.

Nachfolgende Ausführungen definieren den städtebaulichen Rahmen; die Baustrukturen sind als Chiffre zu verstehen und zeigen die städtebaulichen Räume auf. Eine detaillierte architektonische Ausformulierung ist in der weiteren Bearbeitungsphase zu leisten.

4.1 Bereich Empfangsgebäude/Sparkasse

Beidseitig der Hörder Bahnhofstraße sollte jeder Neu- oder Umbau so gestaltet werden, daß er durch die Bauflucht, die Gestaltung, Erschließung sowie durch Läden, Schaufenster, Arkaden, Fenster, Eingänge und Einfahrten Straßenbezug bekommt und zu einem Boulevardcharakter beiträgt. Geschlossene EG-Fassaden, hintere Erschließungen oder Passagen oder Malls sollten vermieden werden. Vor der Brücke sollte ein Platz beide Seiten der Bahn über den Bahnsteig hinweg städtebaulich offen und einsehbar verknüpfen.

Das ehemalige Empfangsgebäude der DB, das unter Denkmalschutz steht, muß aus verkehrlichen Gründen nicht abgerissen werden; der Gleiszugang und Gleistunnel entfällt. Das Gebäude muß privatwirtschaftlich betrieben werden, eine öffentliche Subventionierung über die allgemeinen Bestimmungen für Baudenkmäler hinaus scheint nicht gerechtfertigt. Damit wird die Erhaltung (Ausnahmen Glasvorbau und Radschuppen) zwar empfohlen; wenn aber dauerhaft keine Nutzung gefunden werden kann, so wäre aus städtebaulicher Sicht ein Neubau mit gleichen Ausmaßen und etwa fünf Geschossen eine vertretbare Alternative.

Die technisch-wirtschaftliche Abschreibungsfrist des Gebäudes der Sparkasse sollte nicht durch Grundrenovierungen verlängert werden. Es empfiehlt sich ein Neubau mit fünfgeschossiger Blockrandbebauung, Straßenorientierung, innen- bzw. tiefliegender Garage und angepassten Vordächern und Arkaden, ohne Passage oder Mall. Insbesondere der Busbahnhof und die Anbindung an die Verteilerebene der Stadtbahn wird an dieser Stelle durch einen frühzeitigen Neubau entscheidend verbessert; grundsätzlich sind diese Bauvorhaben aber auch unabhängig voneinander realisierbar.

Die Mobilitätszentrale sollte in diesem Bereich angeordnet werden. Zweckmäßig wäre eine EG-Fläche im Neubau NO. Allerdings dürfte eine sehr kleine Zentrale ausreichen, da alle dezentralisierbaren Funktionen eher auf alle Seiten der Zugänge verteilt werden, um Umwege zu vermeiden.

4.2 Busbahnhof / Brücke / ÖV-Schnittstelle / Hörder Bahnhofstraße Ost

Der Neubau NO und der beidseitig der Brücke angeordnete Busbahnhof sollten dazu beitragen, die Zentrumsfunktionen und den Boulevardcharakter der Hörder Bahnhofstraße auch unter der Brücke und im weiteren Verlauf nach Osten sicherzustellen.

Im Brückenbereich ist die Verknüpfung der drei angeschlossenen Geschosse mit Treppen, Rolltreppen und Aufzug der Schlüssel der städtebaulichen Attraktivität der Schnittstelle. Hier ist im Detail Einsehbarkeit und Übersichtlichkeit aller und zwischen allen öffentlichen Wegen von besonderer Bedeutung, eingeschlossen der Bezug zum DB-Bahnsteig und die bahnseitigen Fassaden der Randbebauung; letztere sollen immer wieder von der jeweils gegenüberliegenden Bahnseite erkennbar werden, um derart Hörde Süd und Hörde Nord gegenseitig erlebbar zu machen.

Im östlichen Verlauf kommt dem Neubau NO einschließlich einer Fortsetzung straßenparallel bis zur Benninghauser Straße besondere Bedeutung zu. Attraktive EG-Nutzungen, dichte, gemischte Bebauung und hochwertige Bürgersteiggestaltung sind unter Einschluß der Kreuzung Benninghauser Straße auch hier angemessen, um die ÖPNV-Affinität des Subzentrums weiter zu fördern.

4.3 Bereich südlich der Bahn

Südlich der Bahngleise verbleibt ein Grundstücksstreifen auf derzeitigen Gleisflächen, der insbesondere bei dauerhaftem Verzicht auf ein drittes Gleis eine günstige Bautiefe aufweist. Gleichzeitig ist er durch die Schildstraße und die Eckardtstraße in idealer Weise erschlossen.

Auch hier gilt, daß eine urbane, dichte, gemischte Bebauung (Vorschlag: 5 Geschosse) mit qualifizierten öffentlichen Frei- und Straßenräumen für die Hörder Bürger sowie für alle Anlieger des mit Hörde verknüpften ÖV-Netzes Mobilität, Vielfalt und Erreichbarkeit verbessern wird. Durch mehr Fahrgastpotenzial kann gleichzeitig das ÖV-Angebot wachsen. Ein an dieser Stelle diskutierter Straßenbau würde dagegen auf die beschriebenen Mobilitätsverbesserungen verzichten und lediglich ausgerechnet hier das Autoverkehrsvolumen mit allen seinen Nachteilen erhöhen.

Die vorgeschlagene Struktur berücksichtigt Baufluchten, Straßen- und Platzräume, Höhenentwicklung, Maßstäblichkeit und Sichtachsen. Auch die bahnzugewandten Seiten der Bebauung und die Bezüge über die Bahn hinweg werden bewußt gestaltet. Dazu dient unter anderem die östliche Aufweitung am südlichen Brückenkopf, die verstärkt Bahnsteig und Neubau NO optisch einbezieht. Im Rahmen einer Nutzungsmischung legt die Südorientierung und die Wohnstraßenerschließung nennenswerte Anteile Wohnungsbau nahe. In der Nähe des Brückenkopfes sind auch Dienstleistungen entsprechend der besonderen Zentrumslage geeignet.

4.4 Ruhender Verkehr

Kurzparken, Anlieferung und arbeitender Verkehr kann im gesamten Planungsgebiet im Straßenrandbereich erfolgen. Geeignet sind dazu generelle, ggf. zeitlich begrenzte, nur angedeutet markierte Flächen in den Bürgersteigbereichen. Dadurch können sie außerhalb der Benutzungszeiten optisch und funktional die Freiflächen erweitern. Auch müssen Gebühren und Parkzeitbegrenzung so sein, daß immer einige Stellplätze freibleiben: So wird garantiert, daß die tatsächliche Nachfrage an der richtigen Stelle erfüllt werden kann. Kurzparkplätze sollten öffentlich, im Straßenraum, mit Gebühren, und für wechselnd überlagernde Funktionen zur Verfügung gestellt werden. Dauerparken sollte am Straßenrand und öffentlich oberirdisch nicht oder nur zu hohen Preisen angeboten werden.

Dauerstellplätze können baulich provisorisch und planungsrechtlich reversibel auf allen in der Rahmenplanung als Bauflächen ausgewiesenen Flächen vorgesehen werden, solange keine unmittelbaren Bauabsichten bestehen. Langfristig sollten Dauerstellplätze nur in Tiefgaragen möglich sein. Hierfür muß ein quartiersbezogenes Rahmenkonzept erarbeitet werden. Stichworte hierzu sind Zufahrten direkt von den Hauptverkehrsstraßen, automatische, mechanische Anlagen, private Bezahlung durch die Nutzer, überlagernde, wechselweise Nutzung und gebäudeunabhängige Erstellung.

P+R-Plätze sollten ebenfalls nicht exklusiv, sondern als Anmietung von Rechten in vorhandenen privaten Stellplatzanlagen erfolgen. Dadurch wird auch deutlich, daß an einer so hoch-

wertigen Schnittstelle wie Hörde nur sehr wenige P+R-Plätze angemessen sind, da mit ihnen eine sehr hohe Subventionierung der Autobenutzung verbunden ist.

4.5 Grünordnung

Die durch die ÖV-Affinität des Gebietes vorgegebene bauliche Dichte erlaubt nur kleine, flächensparende, intensive und pflegeaufwendige Anpflanzungen – in der Regel in multifunktionalen öffentlichen Straßenräumen. Der Erhalt oder die Neuanlage größerer Grünflächen würde die bauliche Nutzung an einen anderen, ökologisch wahrscheinlich wesentlich problematischeren Standort verlagern. Insofern ist die im Rahmen urbaner Konzepte eher geringe Durchgrünung sinnvoll im Sinne von Ökologie und Nachhaltigkeit.

Dennoch werden nicht nur die bestehenden Bäume weitestgehend erhalten; darüber hinaus werden in erheblichem Umfang Straßenbäume und Dachbegrünungen vorgeschlagen. Die in den Brachflächen des ungenutzten Bahngeländes in den letzten Jahren entstandenen ökologisch wertvollen Flächen sollten, wenn möglich, bei der Detailplanung der Grundstücke berücksichtigt werden. Dies sollte aber nicht die Bebauungsdichte verringern; ggf. sollten hier Ersatzmaßnahmen vorgenommen werden.

5 EMPFEHLUNGEN ZUM ERSTEN SCHRITT

Die Rahmenplanung zum Busbahnhof und zur städtebaulichen Neuordnung stellt fest, daß der Realisierung des Neubaus NO (Bezirksverwaltung) keine Hinderungsgründe entgegenstehen und empfiehlt direkte Anbindungen des Gebäudes an der Brücke in drei Ebenen. Damit ist die bestmögliche Erschließung und Aufwertung der Nutzflächen und Freiflächen ohne Zeitverzug sichergestellt. Insoweit ist die Realisierung des Neubaus NO ein sinnvoller erster Schritt.

Da hierbei auch die Verteilerebene der Stadtbahn betroffen ist, sollte die Neuorientierung des DB-Bahnsteiges mit Tunnel und Brückenanschluß etwa im gleichen Zuge erfolgen.

Der Busbahnhof mit Umbau der Hörder Bahnhofstraße mit Niederfluranfahrten, LSA-Vorrang, Wartebereichen, Wendemöglichkeiten, Ausstattung und städtebaulicher Einbindung ist dringend erforderlich zur Verbesserung des Busbetriebes und der ÖPNV-Schnittstelle. Er kann zeitlich und funktional weitgehend unabhängig von den anderen Maßnahmen realisiert werden.

Die vorgeschlagenen umfangreichen Bauvorhaben im Gesamtkonzept der städtebaulichen Neuordnung können Zug um Zug bebaut werden. In den östlichen und westlichen Randbereichen wird, solange die Eigentümer keine konkrete Bauabsicht haben, eine befristete Anmietung, einfache Aufkiesung, und Vermietung als Parkplätze empfohlen.