

Intensiver Austausch zum Verkehrskonzept

Mehr als 80 Teilnehmende beim 8. Bürger*innen-Dialog zum Hafenviertel Speicherstraße

Das Thema Hafenviertel interessiert. Das Thema Verkehr und Mobilität elektrisiert. Die Kombination aus beiden Themen mobilisiert die Dortmunderinnen und Dortmunder. Wie sonst wäre es zu erklären, dass sich am Montag (14. Juni) beim 8. Bürger*innen-Dialog zur „Quartiersentwicklung Speicherstraße“ mehr als 80 Teilnehmer*innen im digitalen Konferenzraum einfanden – trotz herrlichen Wetters, trotz wieder geöffneter Außengastronomie und trotz Fußball-EM. Die zahlreichen Fragen, Hinweise und Anregungen und die intensive Diskussion machten deutlich: Mit Blick auf die verkehrliche Anbindung und Erschließung soll das Areal in östlicher Hafen-Randlage eben kein Viertel von der Stange werden, sondern eines, das die Verkehrswende, den Nachhaltigkeitsanspruch und den Kampf gegen den Klimawandel von Tag 1 an mitdenkt. Deutlich wurde auch: Im Detail ist noch viel zu klären.

Schon bei den zurückliegenden Bürger*innen-Dialogen ging es immer wieder auch um Verkehrsaspekte. Für die achte Auflage hatte Dortmunds Oberbürgermeister Thomas Westphal als Initiator und Gastgeber der Dialoge das Thema daher als Schwerpunkt auf die Tagesordnung gesetzt. Er unterstrich eingangs noch einmal den Anspruch, den das Kopenhagener Büro COBE in seiner preisgekrönten Rahmenplanung sehr deutlich gesetzt hat: Das Viertel an der Speicherstraße soll im Kern autofrei bleiben. Eine echte Herausforderung angesichts der 5.000 bis 7.000 Arbeitsplätze, die dort entstehen sollen – neben einem Berufskolleg, einer großen Sporthalle sowie gastronomischen und kulturellen Angeboten.

Das Büro Planersocietät stellte am Montagabend erste Überlegungen zum Mobilitätskonzept vor. ÖPNV- und Radwege-Anbindung, erklärte Pascal Wolff, müssten in den Fokus genommen werden, wenn es gelingen soll, den Pkw verzichtbar zu machen. So könnten hochwertige Abstellplätze für Fahrräder in großer Anzahl und eine engmaschige Vernetzung des Gebietes mit den Bus-, Stadtbahn- und H-Bahn-Verbindungen von DSW21 dazu beitragen, die nach Baurecht vorgeschriebene Zahl der Pkw-Stellplätze deutlich zu reduzieren. Die Planersocietät schlägt u.a. vor, einen Mobilitätskümmerer einzusetzen und den Unternehmen Jobtickets und Carpooling-Lösungen anzubieten, Fahrgemeinschaften zu fördern und Radstationen mit Fahrrad-Verleih und -Werkstatt einzurichten.

Für den ÖPNV stellte Bettina André, Verkehrsplanerin bei DSW21, erste Ideen vor. Sobald die Entwicklung im Viertel soweit fortgeschritten sei, dass Bedarf und Nachfrage entstehen, könne das Dortmunder Verkehrsunternehmen kurzfristig eine neue Buslinie an den Start bringen, die den Hauptbahnhof im Zehn-Minuten-Takt über die Speicherstraße mit dem Fredenbaumpark verbindet. Diese Linie 413 würde im neuen Viertel mehrmals halten.

Eine zentrale Rolle spielt in den Überlegungen zur verkehrlichen Anbindung auch die H-Bahn als autonomes und klimaschonendes Verkehrsmittel, dass an der Uni seit 37 Jahren mit extrem hoher Zuverlässigkeit fährt. Elmar Middeldorf, Geschäftsführer von H-Bahn21, erläuterte den Teilnehmenden noch einmal die bereits bekannten Pläne,

die H-Bahn sowohl im Dortmunder Süden bis zur U42 zu verlängern, als auch eine völlig neue Strecke vom Dorstfelder S-Bahn-Haltepunkt über das „Smart Rhino“-Gelände (ehemals Hoesch Spundwand) an der Rheinischen Straße bis zur U47-Haltestelle an der Mallinckrodtstraße und darüber hinaus durch die Speicherstraße bis zum Fredenbaum zu bauen. Die bis zu 5.000 Beschäftigten und 3.000 Berufsschüler*innen im neuen Speicherstraßen-Quartier, dazu auf Smart Rhino 21.000 Studierende am geplanten neuen Fachhochschulstandort und viele Berufstätige sollten in Summe eine ausreichend große Nachfrage generieren. Middeldorf machte den Bürger*innen auch auf der Zeitachse Hoffnung. Natürlich sei ein solches Projekt nicht von heute auf morgen zu stemmen. In einem Zeitraum von fünf Jahren könne man aber „schon sehr viel erreichen“.

Die anschließende Diskussion machte zweierlei deutlich. Erstens: Um die Vielzahl an Ideen, Anregungen und Hinweisen der Bürger*innen aufzunehmen und zu prüfen, bedarf es auch weiterhin eines intensiven Austauschs. Und zweitens: Die Dortmunder*innen werden ein waches Auge darauf haben, ob Stadt und Politik die Idee, am Beispiel des neuen Hafenviertels aufzuzeigen, wie Verkehrskonzepte der Zukunft aussehen müssen, tatsächlich umsetzen.