

# Auf dem Weg – der Dortmunder Hauptbahnhof

Gebiet und Identität

Naturraum

Bevölkerung

Siedlung

Wirtschaft und Verkehr

Bildung, Kultur und Sport

Gesellschaft und Politik

## Der Dortmunder Bahnhof Anfang des 20. Jh.s

Manchmal scheint sich die Geschichte zu wiederholen. Nach 30 Jahren Streit konnten sich 1903 die Bahn und die Stadt Dortmund auf eine grundlegende Regelung des Bahnhofsbereiches einigen. Bis zu diesem Zeitpunkt stellte sich der Dortmunder Bahnhof eher trostlos dar: Die in West-Ost-Richtung verlaufenden 13 Gleise verhinderten eine akzeptable Verbindung des Zentrums mit dem damals neu entstandenen nördlichen Stadtteil. Eine Zählung erbrachte im Jahr 1894, dass 9000 Personen und 350 Fuhrwerke die Gleise passieren mussten. Dabei wurden die Übergänge täglich ca. 220 Mal geschlossen. Insgesamt war pro Tag für knapp elf Stunden die Verbindung zwischen den Stadtteilen gekappt. Der Kompromiss zwischen der Stadt und der Bahn brachte eine Höherlegung der Gleise und damit einen Neubau des Bahnhofs mit sich, der am 12. Dezember 1910 eingeweiht wurde. Bei seiner Eröffnung war der Dortmunder Hauptbahnhof der größte im Deutschen Reich.

Dabei war Dortmund froh gewesen, dass die Cöln-Mindener-Eisenbahn ihre Gleise am Nordwall der Stadt verlegte und somit den Startschuss gab für ihre industrielle Entwicklung. Unterstützend wirkte auch ein Geschenk der Stadt Dortmund in Höhe von 9000 Thalern und 68 Morgen Land.

Die Bergisch-Märkische-Eisenbahngesellschaft schloss im Jahr 1849 ihre Gleise südlich an der kurz zuvor errichteten Strecke an. Heute sind diese Gleisanschlüsse noch mit vier Bahngleisen als Kopfbahnhof zu sehen. Hier fahren heute die Regionalbahnen nach Schwerte-Iserlohn, Winterberg, Unna-Soest und nach Lüdenscheid ab; ebenfalls die S-Bahn der Linie 5 nach Witten.

## Der Dortmunder Bahnhof nach dem Zweiten Weltkrieg

Am 6. Oktober 1944 wurde der Dortmunder Hauptbahnhof durch einen

Luftangriff der Alliierten zerstört. Bedingt durch die schwierige Nachkriegszeit wurde im Jahr 1952 nur ein funktionaler Zweckbau errichtet, der nicht mehr an die vergangene Größe des Bahnhofs anknüpfen konnte. Dabei entwickelte sich der Hauptbahnhof Dortmund zu einem der wichtigsten Eisenbahnknotenpunkte Deutschlands. Mit 16 Bahnsteiggleisen wird der Kreuzbahnhof täglich von ca. 130 000 Menschen frequentiert. Er ist damit in die höchste Bahnhofskategorie der Deutschen Bahn eingestuft.

## Der Streit um den Neubau des Dortmunder Hauptbahnhofes

In den 1990er Jahren wurde aber immer deutlicher, dass der Dortmunder Hauptbahnhof seinen Anforderungen nicht mehr gerecht wird. Der Persontunnel war zu eng, die Deckenabhängung zu tief und zu unansehnlich. Viele der Bahnsteige waren nicht barrierefrei zu erreichen und Kofferbänder funktionierten nicht mehr.

Lange Zeit konnten sich die Stadt und die Bundesbahn mit wechselnden Partnern nicht auf ein angemessenes Konzept der Bahnhofssanierung einigen. Während die Bahn vor allem auch verkehrstechnische Aspekte betonte, war der Stadt der stadtplanerische Aspekt besonders wichtig.

Im Jahr 1998 wurde die Idee des sog. Ufos als Bahnhofüberbauung geboren. 80 000 m<sup>2</sup> Nutzfläche sollten die Menschen zum Einkaufen und zur Freizeitnutzung animieren. Das Projekt sollte für 850 Mio. DM realisiert werden. Schon 2001 wurde deutlich, dass die Pläne nicht umsetzbar waren.

Mit einem portugiesischen Investor als neuem Partner wurde nun die Idee des „3do“ geboren (Abb. 1). 36 000 m<sup>2</sup> Einzelhandel und 26 500 m<sup>2</sup> Freizeitnutzungsflächen wurden geplant. Es ging um eine Investitionssumme von 600 Mio. €. Die Stadt verband mit diesem Projekt die Idee, die City mit der Nordstadt



Abb. 1: Das 3do – gescheiterter Überbauungsplan des Dortmunder Hauptbahnhofs (Quelle: <http://img476.imageshack.us/img476/7962/abbildung1gr5gt.jpg>)

zu verbinden. Dieser problembeladene Stadtteil sollte durch eine bessere Anbindung an die City aufgewertet werden.

Gewarnt wurde von vielen Seiten vor dem riesigen Angebot an Verkaufsflächen, das vor allem der innerstädtischen Haupteinkaufsstraße „Westenhellweg“ Kaufkraft abziehen würde. Im Februar 2007 gab die Bahn bekannt, dass der portugiesische Investor den vorbereiteten Vertrag nicht unterschreiben werde.

Nun waren die Stadt Dortmund und die Deutsche Bahn wieder auf sich angewiesen. Das Investitionsdefizit im Dortmunder Bahnhof wurde immer deutlicher und der Handlungsdruck wuchs.

Die Stadt und die Deutsche Bahn einigten sich in der Folge darauf, den Bahnhof in zwei Bauabschnitten zu renovieren. In einer ersten Bauphase sollten vor allem das Empfangsgebäude renoviert und die dazu gehörenden Betriebsflächen entkernt werden.



Abb. 2: Eingangshalle des Dortmunder Hauptbahnhofs (Foto: C. HENDRYS)

In einem zweiten Bauabschnitt, der 2014 beginnen soll, wird dann der Bahnsteigbereich erneuert. Im Zuge dieser Umbauarbeiten soll auch der östliche Bahnhofstunnel mit Zugang zur Stadtbahn neu gestaltet werden. Zeitgleich soll zudem die Anbindung des Rhein-Ruhr-Express (RRX), der Schnellverbindung zwischen Dortmund und Köln, erfolgen.

Auf diese Pläne der Bahn ist die Stadt Dortmund auch mit einem weiteren Projekt angewiesen. Die Stadtbahn unterquert den Hauptbahnhof mit vier Stadtbahnlinien, die aufgrund der großen Nachfrage erweitert werden müssen. Die Anbindungen an den Regional- und Fernverkehr müssen verbessert werden. Diese Baumaßnahmen sollen im Jahr 2013 beginnen.

**Der neue Dortmunder Bahnhof: Rückbesinnung auf die Vergangenheit**

Am 17. Juni 2011 wurde der erste Bauabschnitt abgeschlossen. Mit insgesamt 23 Mio. € ist damit vor allem der Eingangsbereich saniert worden. Dabei ist der neue Bahnhof nur eine Rekonstruktion des alten Bahnhofes aus der Nachkriegszeit. Das äußere Erscheinungsbild ist beinahe identisch. Kopien der alten Glasfenster erinnern an die industrielle Vergangenheit Dortmunds. So werden u. a. ein Stahlwerker, ein Bierbrauer, ein Hochofenarbeiter und ein Brückenbauer dargestellt (Abb. 2).

Während andere Städte wie z. B. Dresden sich mit Tonnengewölbe und Rundkuppel einen fast sakralen Bau erlauben, entschied sich Dortmund nach verschiedenen Versuchen zu einer neuen Sachlichkeit, zu einer neuen Bescheidenheit.

**Die stadtplanerischen Überlegungen hinter dem Dortmunder Bahnhof**

Vom Bahnhofsvorplatz schaut man auf das sogenannte „U“, das ehemalige Kellereihochhaus der Union-Brauerei, das in den Jahren 1926/27 als erstes Hochhaus in der Stadt Dortmund errichtet wurde. Auf dem Gebäude befindet sich der 9 m hohe, vergoldete Buchstabe „U“. Das „U“ beherbergt nach seinem Umbau im Zuge der Ruhr.2010 u. a. das Museum Ostwall für moderne und zeitgenössische Kunst und stellt ein Zentrum für Kunst und Kreativität dar. Ein Teil des Turms wird von der Universität und der Fachhochschule genutzt. Das Hochhaus des Harenberg-Verlages daneben ist ebenfalls ein städtebauliches High-

light. Kurz davor auf dem Südparkplatz entsteht ferner das Deutsche Fußballmuseum.

Zur linken Seite hin sieht man die imposante Stadt- und Landesbibliothek, dahinter den elliptischen RWE-Tower und das Sparkassenhochhaus (Abb. 3). Zu so vielen städtebaulichen Höhepunkten passt ein konträrpunktisch konzipierter, klarer, funktionaler und eher bescheidener Hauptbahnhof gut in das Gesamtbild.

Diese Bescheidenheit erlaubt auch die Erschließung des „Neuen Thier-Areals“ mit seiner städtebaulich hochwertigen Anbindung an die Fußgängerzone des „Westenhellwegs“. Da am Bahnhof keine nennenswerten neuen Verkaufsbereiche errichtet wurden, konnte die neue Thier-Einkaufsgalerie mit einer Verkaufsfläche von rund 33 000 m<sup>2</sup> und 150 Fachgeschäften und Gastronomiebetrieben im September 2011 eröffnet werden.

**Zusammenfassung und Fazit**

Die ursprünglich überschwänglichen, teils unrealistischen Pläne der Stadt Dortmund, ein imposantes und repräsentatives Bahnhofsgelände zu errichten, sind einer schlichten Rekonstruktion des einstigen Bahnhofes gewichen. Dieser Entschluss fiel einerseits aufgrund der mangelnden Unterstützung durch Investoren, andererseits jedoch auch im Rahmen einer stadtplanerischen Zentrumsentwicklung. In den vergangenen Jahren entstanden zahlreiche städtebauliche Highlights im Umfeld des Bahnhofes, die aufgrund des funktional gestalteten Bahnhofsgeländes auch weiterhin im Vordergrund bleiben. Durch das geringe Einzelhandelsangebot innerhalb des Dortmunder Bahnhofes wird der Einzelhandel im Umfeld des Bahnhofsgeländes, nicht zuletzt auch der „Westenhellweg“, gestärkt. Hinter der neuen Bescheidenheit der Stadt Dortmund steht ein stadtplanerisches Gesamtkonzept, welches in den folgenden Jahren fortgeschrieben werden soll.



Abb. 3: Blick vom Bahnhofsvorplatz auf die Stadt- und Landesbibliothek. Im Hintergrund der RWE-Tower und das Sparkassen-Hochhaus (Foto: C. HENDRYS)