

Verkehrsuntersuchung zur ZOB Standortwahl

Auswahlverfahren für einen Standort des Zentralen Omnibusbahnhofs

1. Vorgehensweise

Zunächst wurden 33 Standorte im Stadtgebiet ausgesucht und einer vergleichenden Bewertung nach insgesamt 16 Kriterien unterzogen. In jedem Kriterium wurden je nach Zielerreichung 1 bis 6 Punkte vergeben, die für jeden Standort aufaddiert wurden und damit eine erste Bewertungsreihenfolge darstellten. Die Bewertung wurde unabhängig von mehreren Fachleuten des Geschäftsbereichs Mobilitätsplanung vorgenommen.

Daraufhin wurden die 16 Kriterien zu Gruppen zusammengefasst, die zunächst aus Planersicht mit einer ausgewogenen Ausgangsgewichtung ausgestattet sind. Im nächsten Schritt wurden die in 4 Obergruppen zusammengefassten Kriterien Verkehr, Fahrgastservice, Städtebau und Umwelt und ihre Gewichtungen jeweils variiert, um festzustellen, wie empfindlich das Bewertungsergebnis auf unterschiedliche Schwerpunktsetzungen der Beurteilung reagiert (Sensitivitätsanalyse).

Danach wird verglichen, zu welchen Abweichungen bei unterschiedlicher Schwerpunktsetzung die Bepunktung für den jeweiligen Standort führt. Den 4 Obergruppen (=100%) wurden jeweils Gewichte zwischen 25 % und 60% zugeordnet.

Unter den bewerteten Standorten ist derjenige als bester einzustufen, der in allen Schwerpunktsetzungen die relativ höchsten Bewertungen erfährt.

Um einen Vergleich mit dem Standort des vorhandenen ZOB zu ermöglichen wurde der bestehende ZOB nach den gleichen Kriterien bewertet.

2. Auswahl- und Bewertungskriterien

Die zugrunde gelegten Auswahlkriterien werden im Folgenden kurz beschrieben: Das Kriterium „Flächenanspruch“ beschreibt, inwiefern der Flächenbedarf erfüllt werden kann. Es bewertet die Größe der verfügbaren Fläche, sowie die Möglichkeit, die unterschiedlichen Funktionen des Busbahnhofs, wie Bussteige, Ein-/ Ausfahrten, Kundenbetreuung, ÖPNV-Verknüpfung, Zu-/Abbringer) unterzubringen und einander zuzuordnen.

Ein weiterer Aspekt ist die faktische Verfügbarkeit der Fläche. Steht eine Fläche z.B. im Eigentum der Stadt, dann wird eine gute Punktzahl vergeben.

Eine Abschätzung der (plan-)rechtlichen Verfügbarkeit der Fläche soll eine zügige Realisierbarkeit sicherstellen. Ist die Fläche als Verkehrsfläche bereits gewidmet, oder als solche in einem gültigen B-Plan o.ä. vorgesehen, dann wird sie mit hoch bewertet. Zu den verkehrlichen Anforderungen gehört ein Kriterium, das die kleinräumliche Erreichbarkeit der Fläche innerhalb der gegebenen Konstellation der Straßen, Straßenknoten, sowie möglichen Fahrtrichtungen, bewertet. Es schließt eventuelle Unbefahrbarkeit einer Straße aufgrund physikalischer Gegebenheiten, z.B. einer zu niedrigen

Brücke (siehe LKW-Stadtplan), sowie Tempo-30-Zonen, oder Bereiche mit besonderem Schutzbedürfnis (z.B. Krankenhaus) mit ein.

Auch, ob eine Straßenanbindung in mehreren Richtungen umwegfrei ans Autobahnnetz gegeben ist, wurde untersucht. Hierbei wird die zeitliche Erreichbarkeit des nächsten Autobahnanschlusses bewertet. Straßennetzbedingte Umwegfahrten können hierbei ebenso zu Reisezeitverlusten und damit Abwertungen führen, wie eine direkte, aber stauanfällige und damit langsam(er) zu befahrende Strecke.

Da viele Busreisende mit dem PKW gebracht oder abgeholt werden, spielen auch die Parkmöglichkeiten für PKW der Zu- und Abbringer in der Umgebung des ZOB-Standortes eine Rolle. Das Kriterium bewertet, wie viele für diesen Zweck nutzbare Parkplätze in der Umgebung zur Verfügung stehen.

Da jedoch die meisten Reisenden mit dem ÖPNV zu ihrem Bus gelangen, ist die Erreichbarkeit des Standortes für Fahrgäste mit ÖPNV-Linien besonders wichtig. Der Standort sollte möglichst aus dem ganzen Dortmunder Stadtgebiet mit maximal einmaligem Umsteigen in einem Zeitraum von 30 bis 40 Minuten mit langlaufenden und somit umsteigefreien Verbindungen erreicht werden.

Auch eine tageszeitlich umfassende Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien muss gewährleistet sein, da der ZOB über 24 Stunden von Bussen angefahren wird.

Besonders wichtig ist auch eine direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes. Personen müssen den Hauptbahnhof vom ZOB aus fußläufig oder in wenigen Minuten mit ÖPNV ohne umzusteigen erreichen können, da viele Busreisende aus der Region vorzugsweise mit Zügen an- oder abreisen.

Eine direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums sollte gewährleistet sein, da u.a. Busreisen zu Veranstaltungen in der Dortmunder City, wie z.B. dem Weihnachtsmarkt, angeboten werden.

Der ZOB stellt aber auch Anforderungen an seine Umgebung, die zu berücksichtigen sind:

So gehört die Versorgung der Fahrgäste mit Bistros, Restaurants, etc. in der Umgebung so selbstverständlich zu einem Reisebus-Terminal, wie zu einem Hauptbahnhof oder Flughafen. Dabei wird auch betrachtet, ob diese Versorgung rund um die Uhr stattfindet.

Auch in das Gehwegenetz der Umgebung muss ein ZOB gut eingebunden sein: Barrieren, wie z.B. Leitplanken, bauliche Trennungen, Verkehrsstrassen, und zeitliche Einschränkungen, z.B. aufgrund fehlender Beleuchtung, können Fahrgäste beeinträchtigen. Hier schließt sich das Thema „Sicherheit / soziale Kontrolle“ an, das sich auf den Aufenthalt der Fahrgäste am Standort bezieht. Die Nähe zum Wohnumfeld, das Vorhandensein von bewachten Anlagen oder auch eine direkte Kontrolle durch eine nahe Polizeiwache wird positiv bewertet. Das Sicherheitsgefühl der Nutzer wird gestärkt, wenn die Möglichkeit besteht, auch nachts Wach- oder Betriebspersonal anzusprechen, Hilfe zu organisieren oder Kontakte zu möglichen Helfern herzustellen.

Mit einer Betrachtung der Störanfälligkeit des Verkehrs in der Umgebung soll die Zuverlässigkeit des Reisebusverkehrs im Straßennetz berücksichtigt werden. Für den Betrieb eines Busbahnhofes ist es erforderlich, eine zuverlässige Zu- und Abfahrt im Straßennetz sicher zu stellen. Hierbei ist sowohl der regelmäßige tageszeitlich wiederkehrende Verkehrsablauf (z.B. Berufsverkehr) als auch das gehäufte Auftreten möglicher Ausnahmefälle, wie z.B. Veranstaltungsverkehre oder Verkehrssperrungen von Bedeutung.

Belange des Tourismus wurden unter dem Kriterium „Orientierbarkeit des Standortes für Touristen“ zusammen gefasst. Das Kriterium erfasst die Merkbarkeit und den Bekanntheitsgrad des Standortes - somit auch die Wahrscheinlichkeit, als Tourist von einem Dortmunder Einwohner eine korrekte Wegeb Beschreibung zum ZOB zu erhalten - und auch die Nähe zu Einrichtungen wie Tourist-Information, oder (ähnlichen) städtischen Informationseinrichtungen.

Unter den Kriterien der Belange der Umwelt wurden die Umweltbeeinträchtigungen am Standort (Lärm, Abgase, Feinstaub) als anthropogene persönliche Betroffenheiten im Bereich des ZOB-Standortes selbst erfasst. Die Umweltbeeinträchtigungen im Umfeld (Lärm, Abgase, Feinstaub) betrachten hingegen, dass der Standort Verkehrsaufkommen mit Reisebussen und zu einem geringen Teil mit PKWs auf dem umliegenden Straßennetz, verursacht. Die hierdurch entstehenden Betroffenheiten werden hiermit erfasst.

Folgebelastungen, etwa aufgrund zunehmenden Kfz-Verkehrs, bedingt durch einen im ÖV-Netz nur unzureichend erreichbaren Standort, wurden nicht untersucht.

Auch die gestalterischen Anforderungen an Gebäude werden erfasst, insoweit, dass die Gestaltqualität der Umgebung eine Anpassung des architektonischen Anspruchs an den ZOB-Entwurf, bzw. seiner Ausführung, erfordert. Eine hohe Kleinteiligkeit, oder ein Standort mit repräsentativem Anspruch bewirken eine Steigerung der Anforderungen.

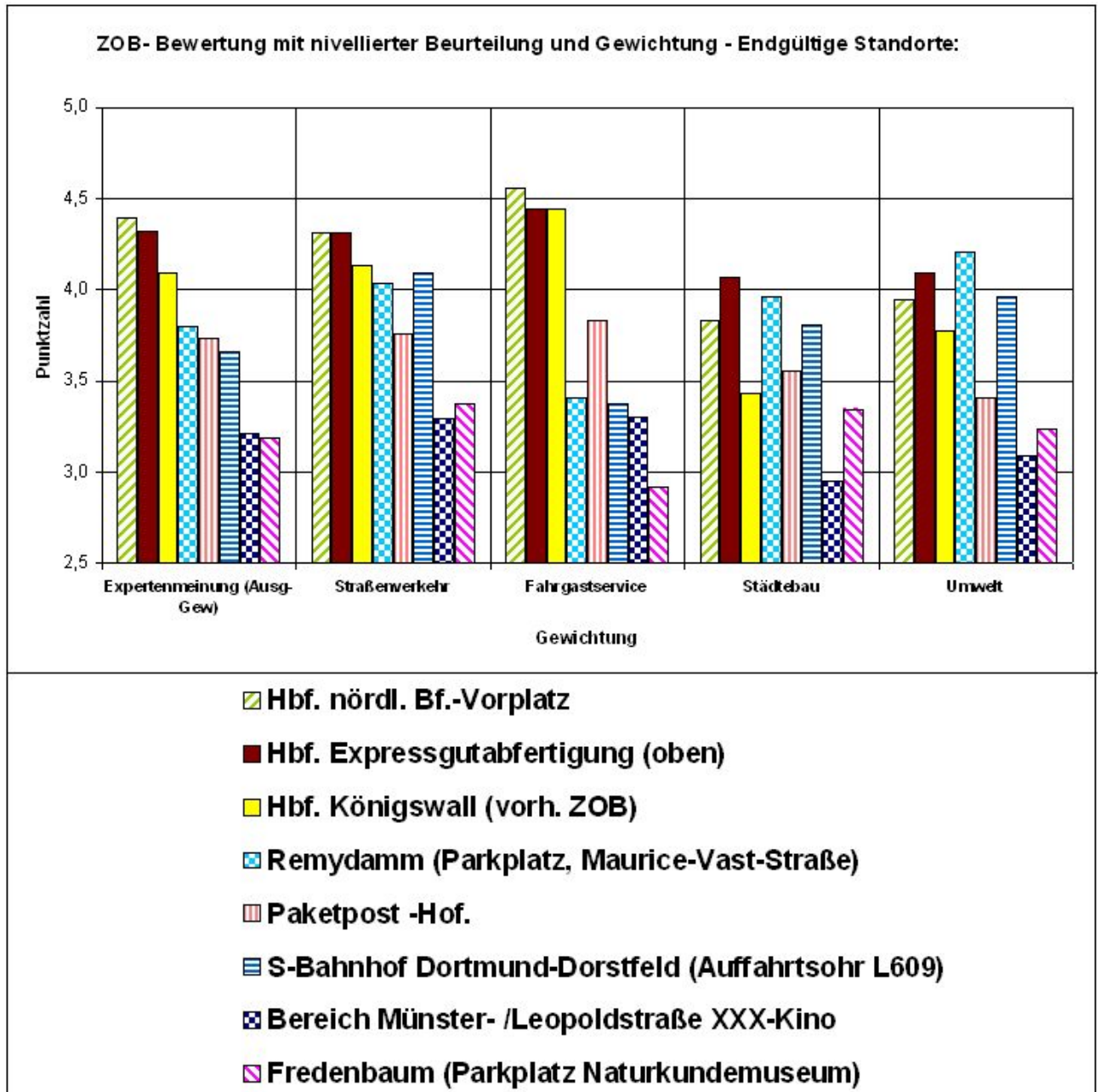
Mit dem Begriff des gestalterischen Anforderungsniveaus seitens Flächen und Landschaft soll berücksichtigt werden, dass ein Busbahnhof nicht nur eine Asphaltfläche für Reisebusse sein sollte. Eine flächenhafte Begrünung, einschließlich eventueller Dachbegrünung, wie auch eine Baumbepflanzung, sind vielmehr wichtig bei Eingliederung der Anlage in die Umgebung, insbesondere, wenn eine vorhandene Grünfläche überbaut, oder die Anlage in eine Landschaft / Park eingebettet werden soll.

3. Bewertung

Anhand der vorgenannten Kriterien wurde nach der eingangs beschriebenen Methodik die Bewertung vorgenommen. Der aus Planersicht ausgewogenen Ausgangsgewichtung wurde die Auswertung nach fachspezifischen Gewichtungsschwerpunkten für „Verkehr“, „Fahrgastservice“, „Städtebau“ und „Umwelt“ gegenüber gestellt. Den jeweiligen Schwerpunkten wurde hierbei jeweils bis zu 60 Prozent der Bedeutung aller Kriterien beigemessen.

Es zeigte sich, dass 8 Standorte relativ stabil gegenüber den unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen blieben, d.h. sie haben in allen Kategorien hohe Punktzahlen erreicht.

Um einen Vergleich mit dem Standort des vorhandenen ZOB zu ermöglichen wurde der bestehende ZOB mit in die Untersuchung einbezogen ("HBF-Königswall").



4. Provisorischer Ausbau des ZOB

Vor dem Hintergrund des Zeitplanes für den Bau des DFB-Museums wurde die Möglichkeit eines kurzfristigen oder provisorischen Ausbaus eines ZOB an einem gewählten Standort untersucht.

Außer einer Bewertung der endgültigen Standorte wurden daher auch vorübergehend nutzbare Flächen bewertet, bei deren Auswahl vor allem die kurzfristige technische Realisierbarkeit berücksichtigt wurde.

Hierfür ist insbesondere davon auszugehen, dass die erforderliche umfassende Infrastruktur mit Versorgungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten, sowie u.a. adäquater Bewachung, zunächst nicht errichtet werden kann.

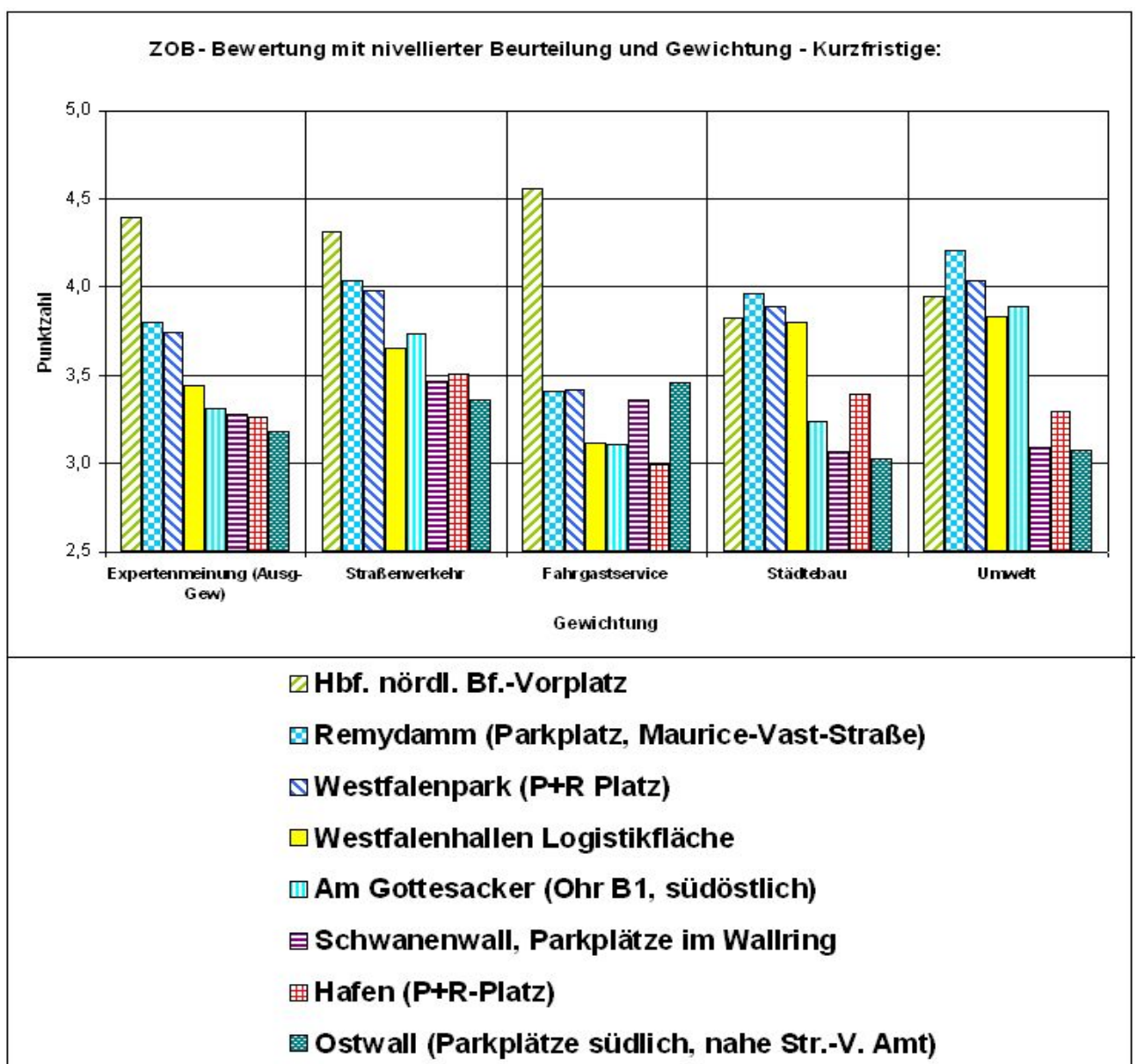
Dies bedeutet, dass nur Standorte für eine provisorische Anlage empfohlen werden können, die bereits mit der erforderlichen technischen Infrastruktur ausgestattet sind.

In Gesprächen mit den Tiefbauamt wurde abgewogen, was der provisorische Ausbau eines Busbahnhofes bedeuten kann, und inwieweit er zu empfehlen ist.

Verwendet man z.B. eine einfache und billigere Ausführung für die Fahrbahndecke, dann werden die Kosten durch Verschleiß dieser Bauteile bereits innerhalb kürzester Zeit höher, als der Mehraufwand für die Erstellung einer für das Befahren mit Bussen optimierten Tragfähigkeitsklasse.

Der Begriff "Provisorium" bezieht sich daher in erster Linie auf die Ausstattung des ZOB.

Alle für eine provisorische Nutzung angenommenen Standorte sind mit einem Verlust an mehr oder weniger vielen Parkplätzen (für ca. 50-100 PKW) verbunden.



5. Ergebnisse

Unter den am besten bewerteten Standorten, und zwar sowohl bei den endgültigen, als auch bei den kurzfristigen / provisorischen, ist regelmäßig der nördliche Vorplatz des Hauptbahnhofes zu finden. Je nach Schwerpunktsetzung gehören auch die Expressgutanlage (+1-Bahnhofsebene), sowie unter den 4 besten Standorten der Paketposthof, sowie der Standort Remydamm dazu.

Der nördliche Bahnhofsvorplatz oder das Expressgutgelände, sind der Bewertung zu Folge auch bessere Standorte, als der bisherige Standort des ZOB am Königswall. Das liegt vor allem an der direkten Anbindung und fußläufigen Integrierbarkeit der beiden Standorte in die Verkehrsanlage und das Serviceangebot des Hauptbahnhofes. Auch unter den Aspekten Städtebau und Umwelt gehört der Standort „Hauptbahnhof, nördlicher Bahnhofsvorplatz“ zu den gut verträglichen Standorten für einen ZOB.

Auf dem Expressgutgelände, sowie am Paketposthof ist nach Einschätzung der Bewerter keine provisorische Nutzung als ZOB möglich, weil eine soziale Kontrolle sowie die erforderlichen Versorgungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten nicht kurzfristig herzustellen sind.

Am Remydamm ist dies baulich zwar möglich, jedoch unter Inkaufnahme erheblicher Defizite u.a. hinsichtlich der Fahrgastbetreuung und der sozialen Sicherheit. Eine ungehinderte Anfahrbarkeit des Standortes Remydamm für Reisebusse kann zudem nicht sicher gestellt werden, da es bei Veranstaltungen je nach Verkehrslage zu Staus und ggf. auch zu Sperrungen kommen kann.

Neben den genannten schneidet unter den endgültigen Standorten auch der S-Bahnhof Dorstfeld günstig ab, so dass er stets zu den ersten 6 Optionen zählt. Eine kurzfristige oder provisorische Nutzung ist auf dem untersuchten Gelände in Dorstfeld allerdings nicht möglich.

In der Liste der provisorischen ZOB-Varianten sind hier statt dessen die Standorte Ostwall (unter dem Schwerpunkt Fahrgastservice), sowie der P+R-Platz Westfalenpark (nach einer Beurteilung unter dem Schwerpunkt Straßenverkehr) zu nennen. Baulich sind beide Standorte allerdings nicht für das Befahren mit Bussen vorgesehen.

Vor dem Hintergrund der Gesamtheit der zu beurteilenden Aspekte einschließlich der funktionalen Anforderungen empfiehlt sich der Standort „Hauptbahnhof, nördlicher Bahnhofsvorplatz“ als der günstigste.

In Anbetracht dessen, dass kurzfristig eine kostengünstige Lösung gefunden werden muss, bietet sich der Standort zudem an, da bei hervorragender ÖPNV-Anbindung und einer sehr praktikablen Anbindung im Straßennetz, nahezu keine der erforderlichen weiteren Infrastrukturen realisiert werden müssen. Einrichtungen der Fahrgastversorgung sind im Hauptbahnhof vorhanden; die am bisherigen Standort befindliche Toilettenanlage kann an den neuen Standort versetzt werden. Hauptbahnhof und Kino sorgen dafür, dass der Standort auch nachts ausreichend belebt ist. Die im Bahnhof

angesiedelte Bundespolizei, sowie die Polizeiwache Münsterstraße / Steinplatz, gewährleisten ein hohes Sicherheitsniveau des Standortes.

Die Bewertungen der einzelnen Standorte, die in die engere Wahl gekommen sind, sowie deren Beschreibungen, werden in „Standortsteckbriefen“ im Anhang zu dieser Untersuchung dargelegt. Aufgelistet sind dort alle Standorte, deren Bewertungsergebnis dem Durchschnitt von 3,2 Punkten oder mehr, gemäß der Gewichtung 61/3-2, entspricht.

6. Linienbusse

Die kommunalen und regionalen Buslinien unterliegen anderen betrieblichen Bedingungen, als der Reisebusverkehr. Lokale Buslinien sind eng in ein differenziertes, kleinteiliges Netz und oft enges Fahrplangefüge eingebunden.

Der ZOB wird von drei Buslinien angefahren:

Die Linie 444 fährt stündlich zwischen dem Hauptbahnhof und dem Spielcasino Hohensyburg. Die S30 fährt halbstündlich zwischen dem Hauptbahnhof und Bergkamen Busbahnhof. Der Airport-Shuttle wird außerhalb des VRR durch die Dortmunder Flughafengesellschaft betrieben und fährt 16 mal täglich zwischen dem Hauptbahnhof und dem Flughafen Dortmund.

Alle Linien haben nur kurze Wendezeiten von zwischen 3 und 10 Minuten am ZOB. Sie fahren über mitunter staubelastete Straßen und müssen daher in diesem Zeitpuffer Verspätungen ausgleichen können.

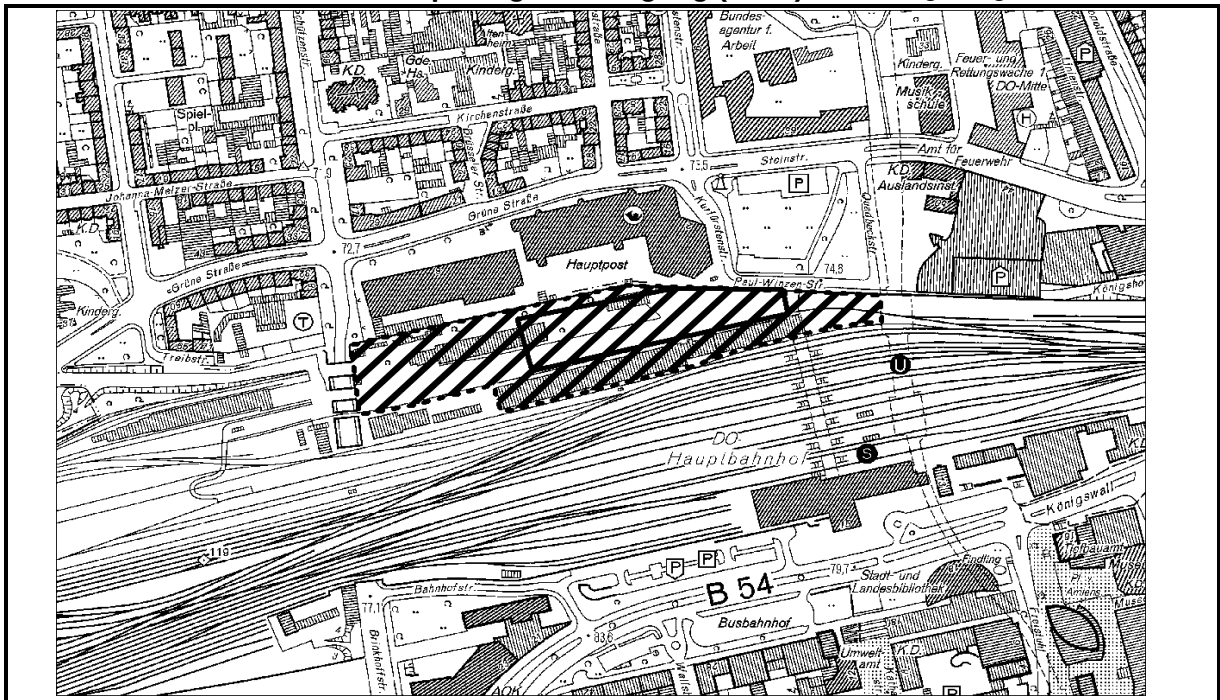
Aus Gründen dieser Netz- und Fahrplangestaltung ist für die genannten Buslinien eine Standortwahl zwingend im Bereich des Königswalls vor dem Hauptbahnhof beizubehalten.

Die städtischen bzw. regionalen Linienbusunternehmen sind somit von der Standortuntersuchung ZOB ausgenommen, so dass beim neuem ZOB auch von einem Reisebus-Terminal gesprochen werden kann.

Diejenigen Buslinien der DSW21, die den nördlichen Bahnhofsvorplatz berühren, müssen aufgrund ihrer Einbindung in das ÖPNV-Netz ebenfalls an ihrem Standort auf der Nordseite des Bahnhofs verbleiben.

**Übersicht über die Standorte mit einem
überdurchschnittlichen Bewertungsergebnis auf
einer Punkteskala von 1 (ungünstig) bis 6 (bester
Wert)**

Standort: **Hbf. Expressgutabfertigung (oben)** **langfristig**



Eigentümer der Fläche: privat

28076m²

Verkehrsmengen, DTV: Grüne Str. ca. 20.000, Steinstr. 20.000-25.000

Erläuterung: Von der sehr umfangreichen Fläche ist nur ein Teilbereich erforderlich für großzügige Verkehrsanlage mit guter Anschlussmöglichkeit an das Straßennetz. Überschaubare städtebauliche Restriktionen. Direktanbindung für Fußgänger an den Hauptbahnhof möglich, dessen Serviceangebote mit genutzt werden können. Die Fläche und deren Straßenanschluss befindet sich allerdings nicht in städtischem Eigentum, so dass höherer Aufwand für Planung, Abstimmung und Kosten, sowie die Schaffung von Planrecht, zu berücksichtigen ist. Inzwischen bestehen Planungen für Freizeiteinrichtungen im Bereich der Güterhallen.

Bewertung durch 61/3-2:

Flächenanspruch /-verfügbarkeit

- ungefähre Größe der zur Verfügung stehenden Fläche in m ² :	8950m ²
--	--------------------

- Flächenanspruch	5,3
- faktische Verfügbarkeit der Fläche	3,7
- Planrecht / rechtl. Verfügbarkeit der Fläche	2,3

verkehrliche Anforderungen

- kleinräumliche Erreichbarkeit	4,0
- Straßenanbindung umwegfrei ans Autobahnnetz in mehreren Richtungen	3,0
- Parkmöglichk. für Zu- / Abbringer i.d. Umgebung	4,0

Erreichbarkeit für Fahrgäste

- räumliche Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	5,7
- tageszeitlich umfassende Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	5,7
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes	6,0
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums	5,3

Anforderungen des ZOB an die Umgebung

- Versorgung der Fahrgäste (Bistro, Imbiss, Restaurant, etc.) extern	4,3
- fußläufige Anbindung	4,3
- Sicherheit / soziale Kontrolle	3,3
- Störanfälligkeit des Verkehrs in der Umgebung	3,7
- Orientierbarkeit des Standortes für Touristen	4,7

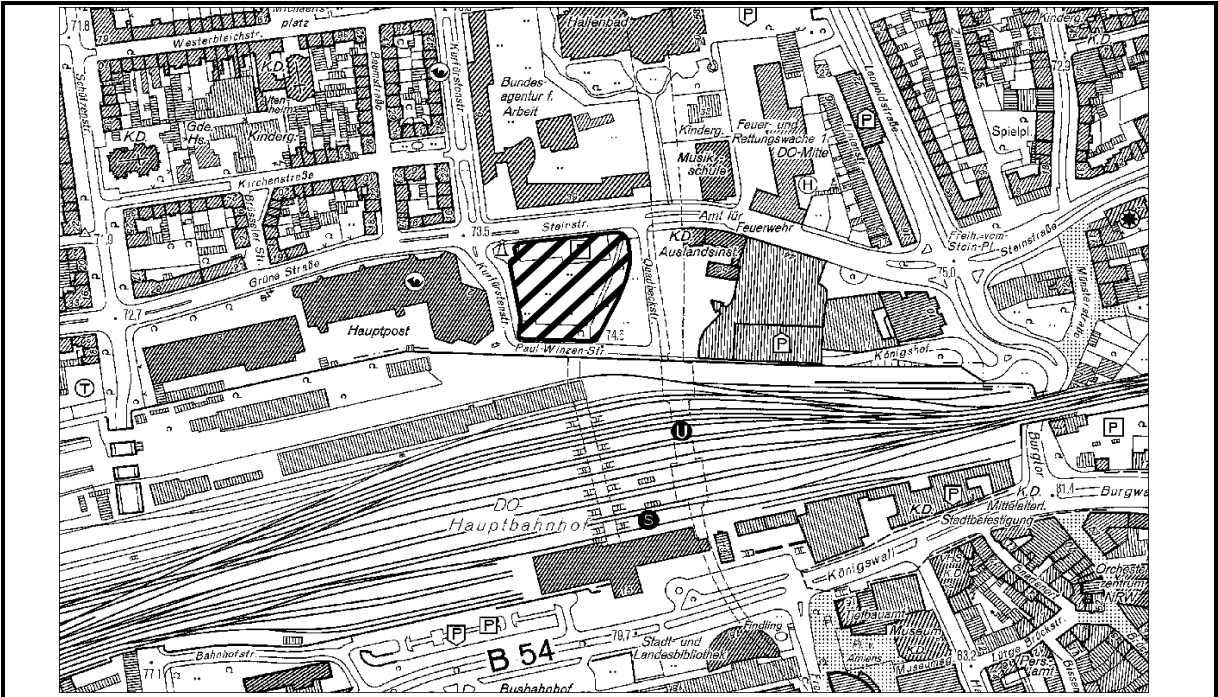
Belange der Umwelt / Anforderungen der Umgebung an den ZOB

- Umweltbeeinträchtigungen am Standort (Lärm, Abgase, Feinstaub)	4,7
- Umweltbeeinträchtigungen im Umfeld (Lärm, Abgase, Feinstaub)	2,7

städtebauliche Integration des Standortes

- gestalterisches Anforderungsniveau (Gebäude)	3,7
- gestalterisches Anforderungsniveau (Flächen und Landschaft)	3,7

Gesamtpunktzahl entspr. Gewichtung 61/3-2 :	4,3
--	------------



Eigentümer der Fläche:	Stadt Dortmund, ÖWG	3203m²
	Stadt Dortmund, Kämmereifonds	5477m²
	Stadt Dortmund, ÖWG, angrenzende Straßen	1200m²
Verkehrsmengen, DTV:	Grüne Str. ca. 20.000, Steinstr. 20.000-25.000	

Erläuterung:	Verkehrlich gut angebunden: Busse können in alle Richtungen ein-/ ausfahren, akzeptabler Anschluss an das Fernstraßennetz. Fahrgäste können Infrastruktur- und Serviceangebote des Hauptbahnhofes mitnutzen. Der Standort wird allerdings als städtebaulich anspruchsvoll eingestuft, so dass eine kostengünstige Anlage sich baulich einfügen und zurückhalten muss. Ein alternativ gestalterisch anspruchsvolleres Projekt dürfte mit entsprechenden Kosten verbunden sein. Bei Bedarf Einbeziehung angrenzender Straßen.
---------------------	---

Bewertung durch 61/3-2:

Flächenanspruch /-verfügbarkeit

- ungefähre Größe der zur Verfügung stehenden Fläche in m²:	9880m²
- Flächenanspruch	5,7
- faktische Verfügbarkeit der Fläche	5,7
- Planrecht / rechtl. Verfügbarkeit der Fläche	3,7

verkehrliche Anforderungen

- kleinräumliche Erreichbarkeit	4,3
- Straßenanbindung umwegfrei ans Autobahnnetz in mehreren Richtungen	3,0
- Parkmöglichk. für Zu- /Abbringer i.d. Umgebung	3,0

Erreichbarkeit für Fahrgäste

- räumliche Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	6,0
- tageszeitlich umfassende Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	5,7
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes	6,0
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums	5,3

Anforderungen des ZOB an die Umgebung

- Versorgung der Fahrgäste (Bistro, Imbiss, Restaurant, etc.) extern	5,0
- fußläufige Anbindung	5,0
- Sicherheit / soziale Kontrolle	6,0
- Störanfälligkeit des Verkehrs in der Umgebung	3,7
- Orientierbarkeit des Standortes für Touristen	5,3

Belange der Umwelt / Anforderungen der Umgebung an den ZOB

- Umweltbeeinträchtigungen am Standort (Lärm, Abgase, Feinstaub)	3,3
- Umweltbeeinträchtigungen im Umfeld (Lärm, Abgase, Feinstaub)	2,7

städtebauliche Integration des Standortes

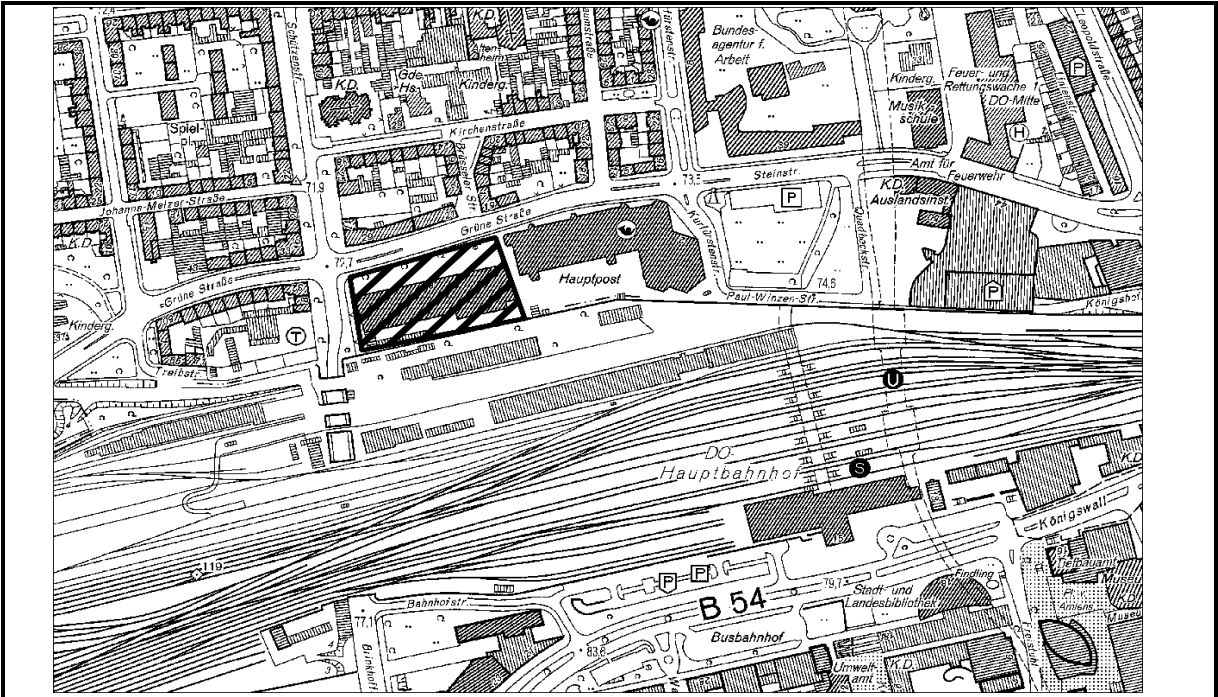
- gestalterisches Anforderungsniveau (Gebäude) 2,3
- gestalterisches Anforderungsniveau (Flächen und Landschaft) 2,7

Gesamtpunktzahl entspr. Gewichtung 61/3-2 :	4,4
---	-----

Standort:

Paketpost -Hof.

langfristig



Eigentümer der Fläche:

privat
(Gebäude- u. Freifläche, Handel / Dienstl.)

21830m²

Verkehrsmengen, DTV:

Grüne Str. ca. 20.000, Steinstr. 20.000-25.000

Erläuterung:

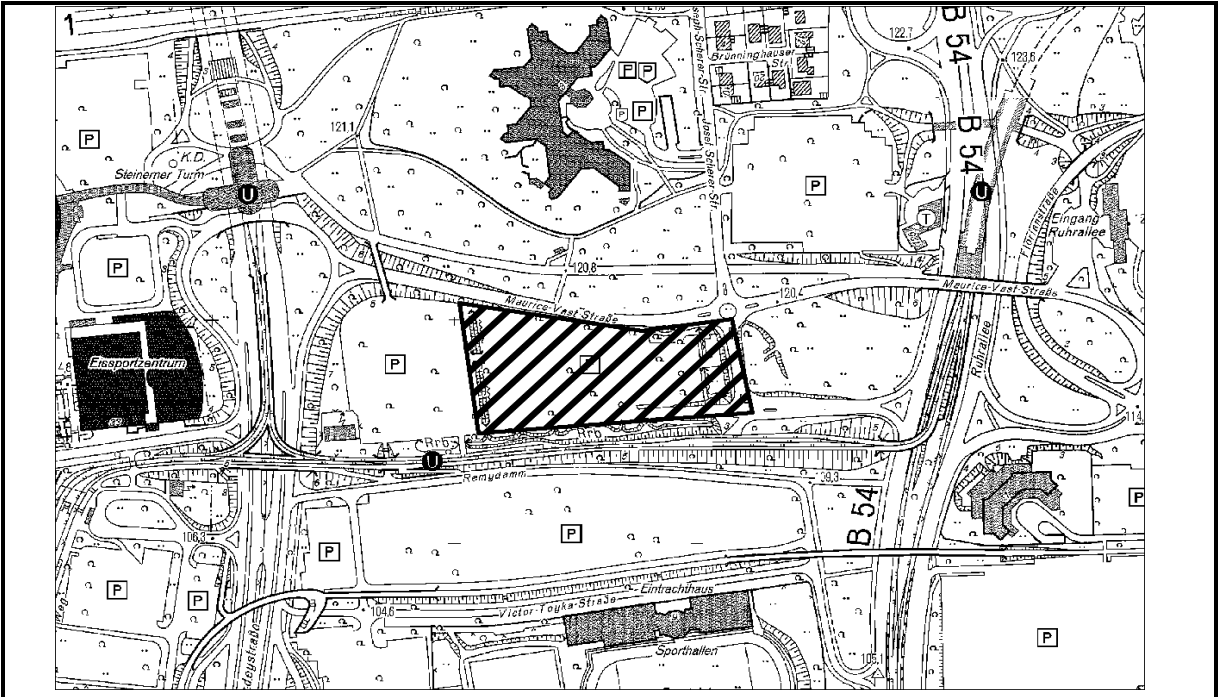
Teilfläche mit gutem Zuschnitt und einem ggf. nutzbaren Gebäude. Akzeptabler Anschluss an das Fernstraßennetz. Die fußläufige Entfernung von Hauptbahnhof ist noch annehmbar und orientierbar. Nicht alle nötigen Infrastrukturen und Serviceangebote sind vorhanden oder können (Hbf.) mitbenutzt werden. Eigentümer der Fläche ist eine luxemburgische Investmentfonds-Gesellschaft, mit einer Bereitstellung zu Kostensätzen für Verkehrsflächen ist nicht zu rechnen.

Bewertung durch 61/3-2:

Flächenanspruch /-verfügbarkeit

- ungefähre Größe der zur Verfügung stehenden Fläche in m ² :	9300m ²
- Flächenanspruch	5,7
- faktische Verfügbarkeit der Fläche	2,7
- Planrecht / rechtl. Verfügbarkeit der Fläche	2,3
verkehrliche Anforderungen	
- kleinräumliche Erreichbarkeit	4,3
- Straßenanbindung umwegfrei ans Autobahnnetz in mehreren Richtungen	3,0
- Parkmöglichk. für Zu- / Abbringer i.d. Umgebung	2,7
Erreichbarkeit für Fahrgäste	
- räumliche Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	4,3
- tageszeitlich umfassende Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	4,7
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs	5,0
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums	4,7
Anforderungen des ZOB an die Umgebung	
- Versorgung der Fahrgäste (Bistro, Imbiss, Restaurant, etc.) extern	3,3
- fußläufige Anbindung	4,3
- Sicherheit / soziale Kontrolle	4,3
- Störanfälligkeit des Verkehrs in der Umgebung	3,7
- Orientierbarkeit des Standortes für Touristen	3,7
Belange der Umwelt / Anforderungen der Umgebung an den ZOB	
- Umweltbeeinträchtigungen am Standort (Lärm, Abgase, Feinstaub)	3,0
- Umweltbeeinträchtigungen im Umfeld (Lärm, Abgase, Feinstaub)	2,3
städtebauliche Integration des Standortes	
- gestalterisches Anforderungsniveau (Gebäude)	3,7
- gestalterisches Anforderungsniveau (Flächen und Landschaft)	3,0
Gesamtpunktzahl entspr. Gewichtung 61/3-2 :	3,7

Standort: Remydamm (P. Maurice-Vast-Straße) provisorisch / langfristig



Eigentümer der Fläche: Stadt Dortmund, ÖWG

253429m²

Verkehrsmengen, DTV: Ruhrallee < 60.000, Ardeystr. <25.000, B1 >100.000

Erläuterung: Die städtische ÖWG-Fläche mit günstiger Lage im Fernstraßennetz lässt nur geringe städtebauliche Restriktionen erkennen. Anwohner sind durch Umweltbeeinträchtigungen aus dem ZOB-Betrieb kaum betroffen. Die Verkehrsqualität im Zu- und Ablauf ist durch große Unterschiede und häufige Störungen, bedingt durch das Messezentrum, Stadion und den Westfalenpark gekennzeichnet. Es fehlen sämtliche Einrichtungen der Service-Infrastruktur, sowie eine fußläufige Anbindung mit sozialer Kontrolle, und ein Nachtverkehr ÖPNV.

Bewertung durch 61/3-2:

Flächenanspruch /-verfügbarkeit

- ungefähre Größe der zur Verfügung stehenden Fläche in m ² :	20990m ²
--	---------------------

- Flächenanspruch	5,7
- faktische Verfügbarkeit der Fläche	3,7
- Planrecht / rechtl. Verfügbarkeit der Fläche	5,0

verkehrliche Anforderungen

- kleinräumliche Erreichbarkeit	5,3
- Straßenanbindung umwegfrei ans Autobahnnetz in mehreren Richtungen	5,0
- Parkmöglichk. für Zu- / Abbringer i.d. Umgebung	5,3

Erreichbarkeit für Fahrgäste

- räumliche Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	4,0
- tageszeitlich umfassende Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	3,7
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes	2,0
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums	1,0

Anforderungen des ZOB an die Umgebung

- Versorgung der Fahrgäste (Bistro, Imbiss, Restaurant, etc.) extern	1,0
- fußläufige Anbindung	1,7
- Sicherheit / soziale Kontrolle	1,0
- Störanfälligkeit des Verkehrs in der Umgebung	2,0
- Orientierbarkeit des Standortes für Touristen	2,0

Belange der Umwelt / Anforderungen der Umgebung an den ZOB

- Umweltbeeinträchtigungen am Standort (Lärm, Abgase, Feinstaub)	5,7
- Umweltbeeinträchtigungen im Umfeld (Lärm, Abgase, Feinstaub)	5,0

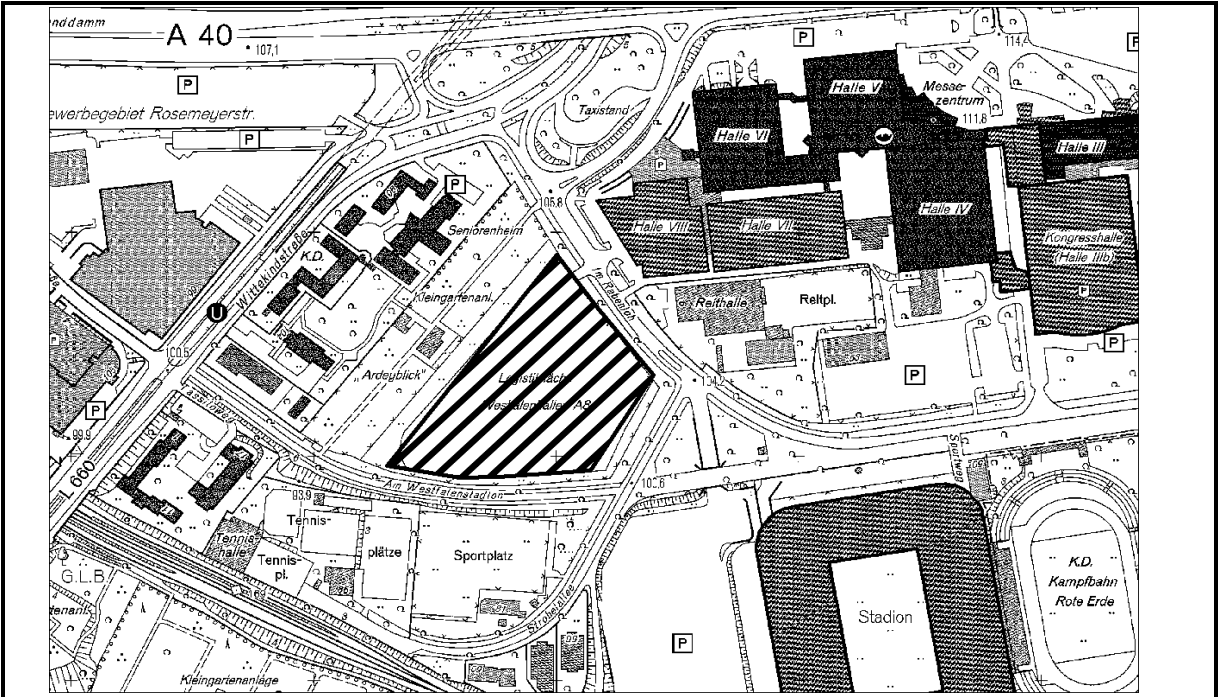
städtebauliche Integration des Standortes

- gestalterisches Anforderungsniveau (Gebäude)	5,3
- gestalterisches Anforderungsniveau (Flächen und Landschaft)	3,7

Gesamtpunktzahl entspr. Gewichtung 61/3-2 :	3,8
--	------------

Standort:**Westfalahallen Logistikfläche**

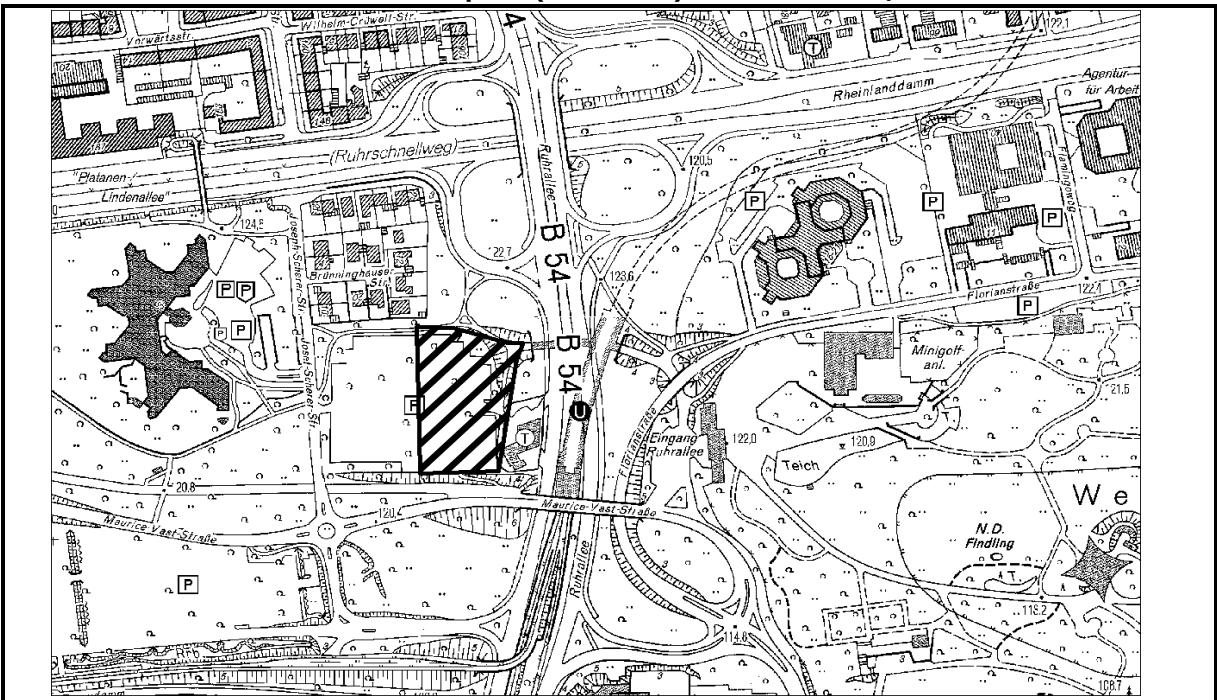
provisorisch

**Eigentümer der Fläche:** Stadt Dortmund, Amt f. Liegenschaften51754m²**Verkehrsmengen, DTU:** Wittekindstr. < 30.000, B1 >100.000, Ardeystr. <25.000**Erläuterung:**

Für die städtische Fläche setzt der B-Plan InW123 eine Bebauung als Sondergebiet fest. Restriktionen durch Umwelt und Städtebau sind für einen provisorischen Standort handhabbar; die Lage im Straßennetz ist gut. Die Zuverlässigkeit des Busbetriebes ist durch Messezentrum, Stadion und Westfalenpark gekennzeichnet. Einrichtungen der Service-Infrastruktur, sowie eine fußläufige Anbindung und soziale Kontrolle fehlen. Zudem ist die ÖPNV-Anbindung nur sehr indirekt gegeben und für Ortsfremde nicht orientierbar.

Bewertung durch 61/3-2:**Flächenanspruch /-verfügbarkeit**

- ungefähre Größe der zur Verfügung stehenden Fläche in m ² :	23000m ²
- Flächenanspruch	5,7
- faktische Verfügbarkeit der Fläche	3,3
- Planrecht / rechtl. Verfügbarkeit der Fläche	2,3
verkehrliche Anforderungen	
- kleinräumliche Erreichbarkeit	4,3
- Straßenanbindung umwegfrei ans Autobahnnetz in mehreren Richtungen	4,7
- Parkmöglichk. für Zu- / Abbringer i.d. Umgebung	5,0
Erreichbarkeit für Fahrgäste	
- räumliche Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	3,0
- tageszeitlich umfassende Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	3,3
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes	1,7
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums	1,0
Anforderungen des ZOB an die Umgebung	
- Versorgung der Fahrgäste (Bistro, Imbiss, Restaurant, etc.) extern	1,0
- fußläufige Anbindung	1,7
- Sicherheit / soziale Kontrolle	1,0
- Störanfälligkeit des Verkehrs in der Umgebung	2,0
- Orientierbarkeit des Standortes für Touristen	2,3
Belange der Umwelt / Anforderungen der Umgebung an den ZOB	
- Umweltbeeinträchtigungen am Standort (Lärm, Abgase, Feinstaub)	5,0
- Umweltbeeinträchtigungen im Umfeld (Lärm, Abgase, Feinstaub)	4,7
städtebauliche Integration des Standortes	
- gestalterisches Anforderungsniveau (Gebäude)	5,0
- gestalterisches Anforderungsniveau (Flächen und Landschaft)	4,7
Gesamtpunktzahl entspr. Gewichtung 61/3-2 :	3,4

Standort: Westfalenpark (P+R Platz)**provisorisch****Eigentümer der Fläche:** Stadt Dortmund, ÖWG253429m²**Verkehrsmengen, DTV:** Ruhrallee < 60.000, B1 >100.000, Maurice-Vast-Str. <10.000

Erläuterung: P+R-Platz mit günstiger Lage im Fernstraßennetz und Stadtbahnanschluss im Tagesverkehr. Anwohner können durch Umweltbeeinträchtigungen aus dem ZOB-Betrieb betroffen sein. Die Verkehrsqualität und somit die Zuverlässigkeit ist durch große Unterschiede, bedingt durch das Messezentrum, Stadion und den Westfalenpark gekennzeichnet (siehe Erläuterung zum Standort Remydamm). Zudem fehlen sämtliche Einrichtungen der Service-Infrastruktur, sowie eine fußläufige Verbindung zur Stadt. Der ÖV-Nachtverkehr und die soziale Kontrolle sind minimal.

Bewertung durch 61/3-2:**Flächenanspruch /-verfügbarkeit**

- ungefähre Größe der zur Verfügung stehenden Fläche in m ² :	9380m ²
--	--------------------

- Flächenanspruch	5,3
- faktische Verfügbarkeit der Fläche	4,3
- Planrecht / rechtl. Verfügbarkeit der Fläche	4,7

verkehrliche Anforderungen

- kleinräumliche Erreichbarkeit	5,0
- Straßenanbindung umwegfrei ans Autobahnnetz in mehreren Richtungen	5,3
- Parkmöglichk. für Zu- / Abbringer i.d. Umgebung	5,0

Erreichbarkeit für Fahrgäste

- räumliche Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	4,0
- tageszeitlich umfassende Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	3,7
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes	2,7
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums	1,0

Anforderungen des ZOB an die Umgebung

- Versorgung der Fahrgäste (Bistro, Imbiss, Restaurant, etc.) extern	1,0
- fußläufige Anbindung	1,7
- Sicherheit / soziale Kontrolle	1,0
- Störanfälligkeit des Verkehrs in der Umgebung	2,0
- Orientierbarkeit des Standortes für Touristen	2,7

Belange der Umwelt / Anforderungen der Umgebung an den ZOB

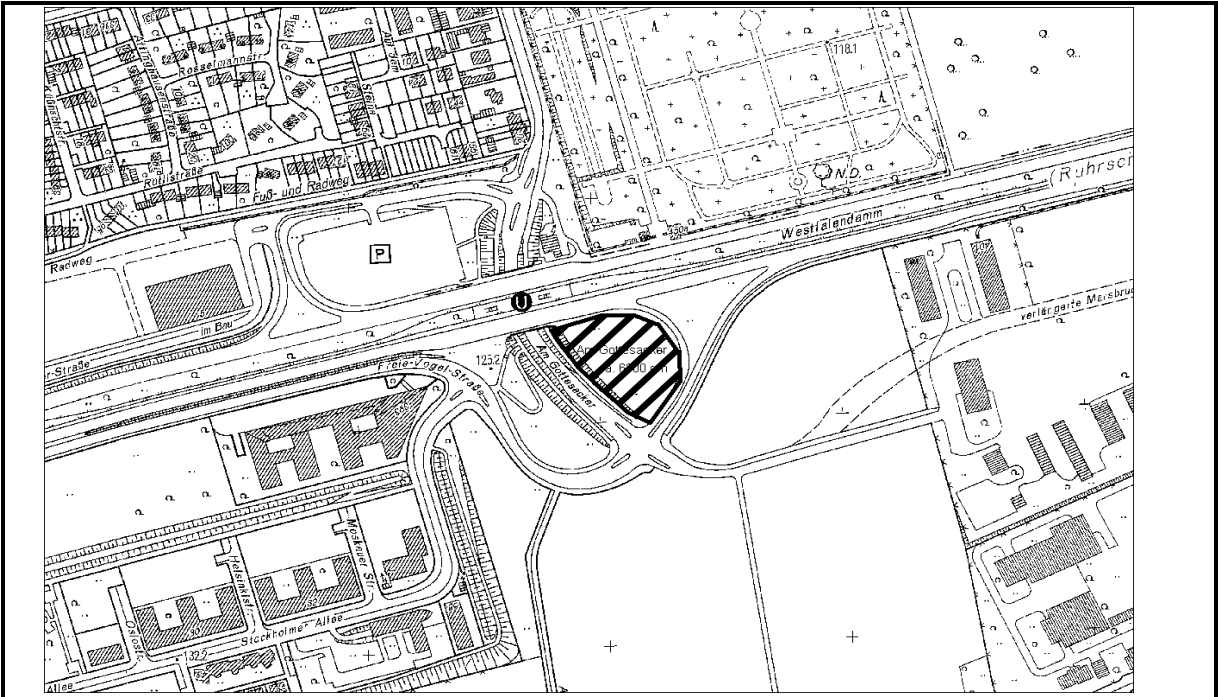
- Umweltbeeinträchtigungen am Standort (Lärm, Abgase, Feinstaub)	5,0
- Umweltbeeinträchtigungen im Umfeld (Lärm, Abgase, Feinstaub)	4,7

städtebauliche Integration des Standortes

- gestalterisches Anforderungsniveau (Gebäude)	5,0
- gestalterisches Anforderungsniveau (Flächen und Landschaft)	3,7

Gesamtpunktzahl entspr. Gewichtung 61/3-2 :	3,7
--	------------

Standort: **Am Gottesacker (Ohr B1, südöstlich)** **provisorisch**



Eigentümer der Fläche: Stadt Dortmund, Verkehrsbegleitfläche 15870m²

Verkehrsmengen, DTV: B1/A40 >100.000, Am Gottesacker < 20.000, Freie-Vogel-Str. <15.000

Erläuterung: Optimale Anbindung an das Fernstraßennetz mit geringer Störungsanfälligkeit. Für einen Busbahnhof ist die ÖPNV-Anbindung zwar fußläufig direkt, aber wegen fehlender Vielfalt unzureichend. Der ÖV-Nachtverkehr und die soziale Kontrolle sind minimal. Es fehlen alle Einrichtungen der Service-Infrastruktur, sowie eine fußläufige Verbindung zur Stadt. Die gesamtstädtische Orientierung für Ortsfremde erscheint problematisch.

Bewertung durch 61/3-2:

Flächenanspruch /-verfügbarkeit

- ungefähre Größe der zur Verfügung stehenden Fläche in m ² :	6300m ²
--	--------------------

- Flächenanspruch	3,3
- faktische Verfügbarkeit der Fläche	3,7
- Planrecht / rechtl. Verfügbarkeit der Fläche	4,3

verkehrliche Anforderungen

- kleinräumliche Erreichbarkeit	5,3
- Straßenanbindung umwegfrei ans Autobahnnetz in mehreren Richtungen	5,3
- Parkmöglichk. für Zu- / Abbringer i.d. Umgebung	4,0

Erreichbarkeit für Fahrgäste

- räumliche Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	2,7
- tageszeitlich umfassende Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	3,0
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes	2,3
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums	1,0

Anforderungen des ZOB an die Umgebung

- Versorgung der Fahrgäste (Bistro, Imbiss, Restaurant, etc.) extern	1,0
- fußläufige Anbindung	2,0
- Sicherheit / soziale Kontrolle	1,0
- Störanfälligkeit des Verkehrs in der Umgebung	3,3
- Orientierbarkeit des Standortes für Touristen	2,3

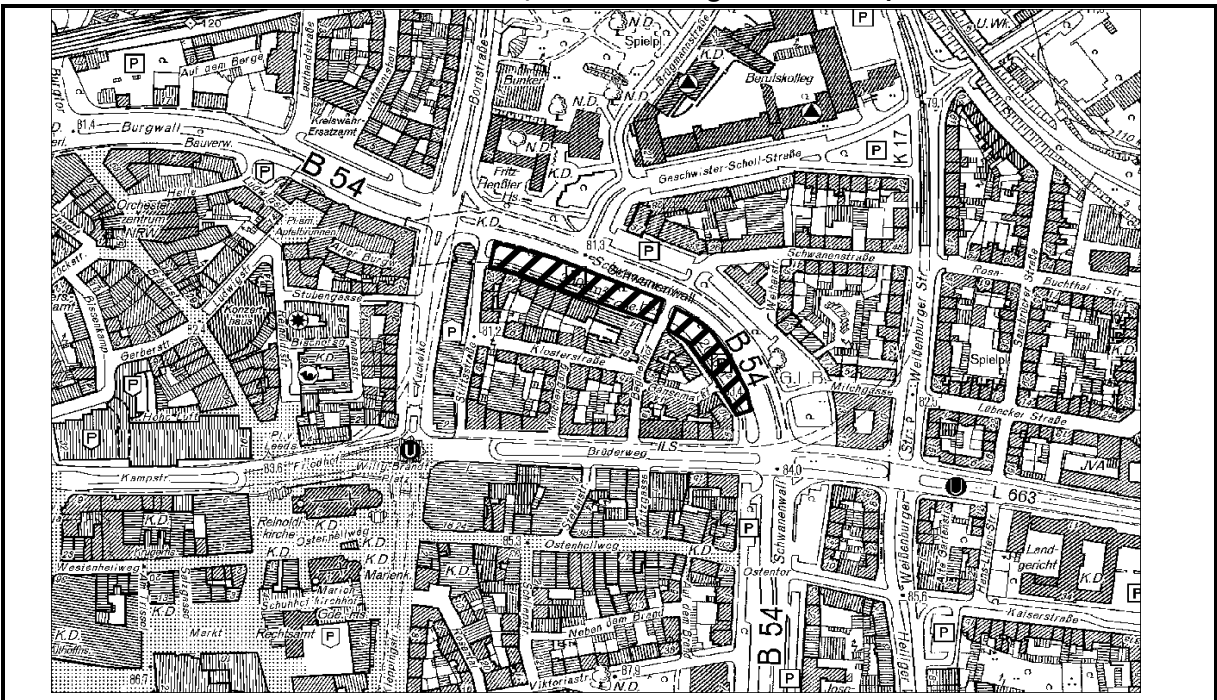
Belange der Umwelt / Anforderungen der Umgebung an den ZOB

- Umweltbeeinträchtigungen am Standort (Lärm, Abgase, Feinstaub)	5,7
- Umweltbeeinträchtigungen im Umfeld (Lärm, Abgase, Feinstaub)	5,0

städtebauliche Integration des Standortes

- gestalterisches Anforderungsniveau (Gebäude)	3,0
- gestalterisches Anforderungsniveau (Flächen und Landschaft)	2,7

Gesamtpunktzahl entspr. Gewichtung 61/3-2 :	3,3
--	------------

Standort: Schwanenwall, P.im Wallring**provisorisch**

Eigentümer der Fläche: Stadt Dortmund ÖWG 11565m²
 Stadt Dortmund ÖWG 11549m²

Verkehrsmengen, DTN: Schwanenwall 30.000-40.000

Erläuterung: Von der als Parkplatz genutzten ÖWG-Fläche ist die fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums, sowie die soziale Kontrolle, sehr gut. Die Anbindung an den ÖPNV ist aufgrund der langen Fußwege für einen ZOB nicht ausreichend. Die Orientierung für Ortsfremde ist etwas problematisch. Eine Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes ist, gemessen an den Anforderungen für einen ZOB, inakzeptabel. Der Standort erscheint daher allenfalls als kurzfristig einzurichtendes Provisorium für eine Zwischenzeit geeignet.

Bewertung durch 61/3-2:

Flächenanspruch /-verfügbarkeit

- ungefähre Größe der zur Verfügung stehenden Fläche in m ² :	3000-5000m ²
--	-------------------------

- Flächenanspruch	2,0
- faktische Verfügbarkeit der Fläche	3,7
- Planrecht / rechtl. Verfügbarkeit der Fläche	4,7

verkehrliche Anforderungen

- kleinräumliche Erreichbarkeit	5,0
- Straßenanbindung umwegfrei ans Autobahnnetz in mehreren Richtungen	3,3
- Parkmöglichk. für Zu- / Abbringer i.d. Umgebung	2,3

Erreichbarkeit für Fahrgäste

- räumliche Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	3,3
- tageszeitlich umfassende Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	4,0
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes	2,3
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums	5,3

Anforderungen des ZOB an die Umgebung

- Versorgung der Fahrgäste (Bistro, Imbiss, Restaurant, etc.) extern	3,3
- fußläufige Anbindung	3,7
- Sicherheit / soziale Kontrolle	3,7
- Störanfälligkeit des Verkehrs in der Umgebung	3,3
- Orientierbarkeit des Standortes für Touristen	3,3

Belange der Umwelt / Anforderungen der Umgebung an den ZOB

- Umweltbeeinträchtigungen am Standort (Lärm, Abgase, Feinstaub)	2,3
- Umweltbeeinträchtigungen im Umfeld (Lärm, Abgase, Feinstaub)	2,7

städtebauliche Integration des Standortes

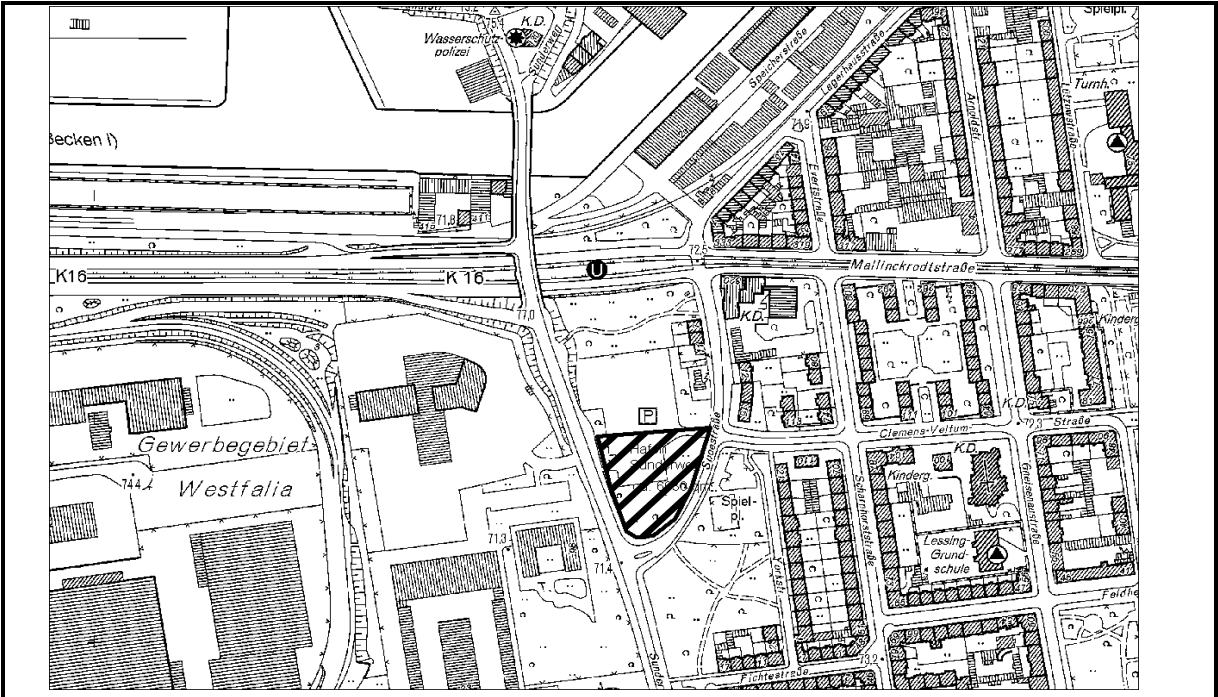
- gestalterisches Anforderungsniveau (Gebäude)	2,3
- gestalterisches Anforderungsniveau (Flächen und Landschaft)	2,7

Gesamtpunktzahl entspr. Gewichtung 61/3-2 :	3,3
--	------------

Standort:

Hafen (P+R-Platz)

provisorisch



Eigentümer der Fläche: Stadt Dortmund ÖWG

13329m²

Verkehrsmengen, DTV: Mallinckrodtstr. <30.000, Sunderweg < 20.000, Speedstr. < 8.000

Erläuterung:

Die ÖWG-Fläche ist an das Fernstraßennetz angebunden und mit dem ÖPNV zu allen Zeiten erreichbar. Hinsichtlich der sozialen Kontrolle, der Orientierbarkeit für Ortsfremde und der Zentrumsnähe ist der Standort hingegen problematisch. Eine Service-Infrastruktur in der Umgebung, die für Busreisende nutzbar gemacht werden könnte, besteht nicht.

Bewertung durch 61/3-2:

Flächenanspruch /-verfügbarkeit

- ungefähre Größe der zur Verfügung stehenden Fläche in m ² :	6030m ²
--	--------------------

- Flächenanspruch	4,7
- faktische Verfügbarkeit der Fläche	4,3
- Planrecht / rechtl. Verfügbarkeit der Fläche	4,7

verkehrliche Anforderungen

- kleinräumliche Erreichbarkeit	4,0
- Straßenanbindung umwegfrei ans Autobahnnetz in mehreren Richtungen	4,7
- Parkmöglichk. für Zu- / Abbringer i.d. Umgebung	3,7

Erreichbarkeit für Fahrgäste

- räumliche Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	3,7
- tageszeitlich umfassende Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	3,7
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes	2,0
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums	1,0

Anforderungen des ZOB an die Umgebung

- Versorgung der Fahrgäste (Bistro, Imbiss, Restaurant, etc.) extern	1,0
- fußläufige Anbindung	2,0
- Sicherheit / soziale Kontrolle	2,0
- Störanfälligkeit des Verkehrs in der Umgebung	3,0
- Orientierbarkeit des Standortes für Touristen	2,0

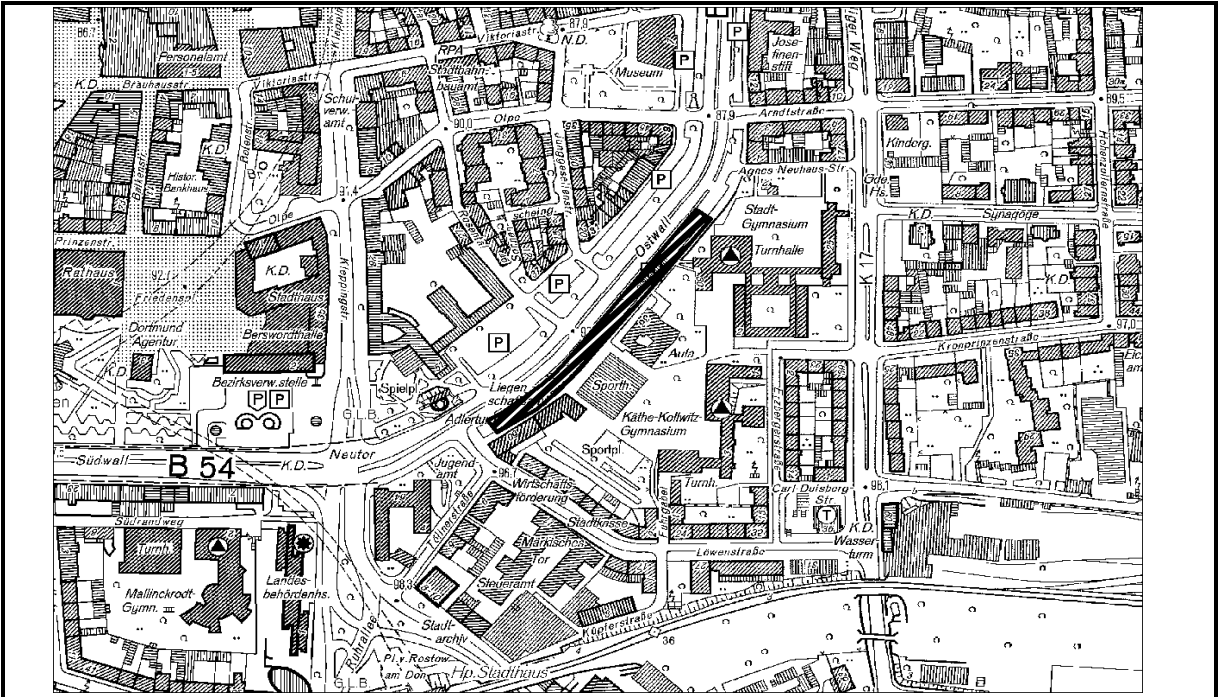
Belange der Umwelt / Anforderungen der Umgebung an den ZOB

- Umweltbeeinträchtigungen am Standort (Lärm, Abgase, Feinstaub)	3,3
- Umweltbeeinträchtigungen im Umfeld (Lärm, Abgase, Feinstaub)	3,3

städtebauliche Integration des Standortes

- gestalterisches Anforderungsniveau (Gebäude)	4,3
- gestalterisches Anforderungsniveau (Flächen und Landschaft)	3,3

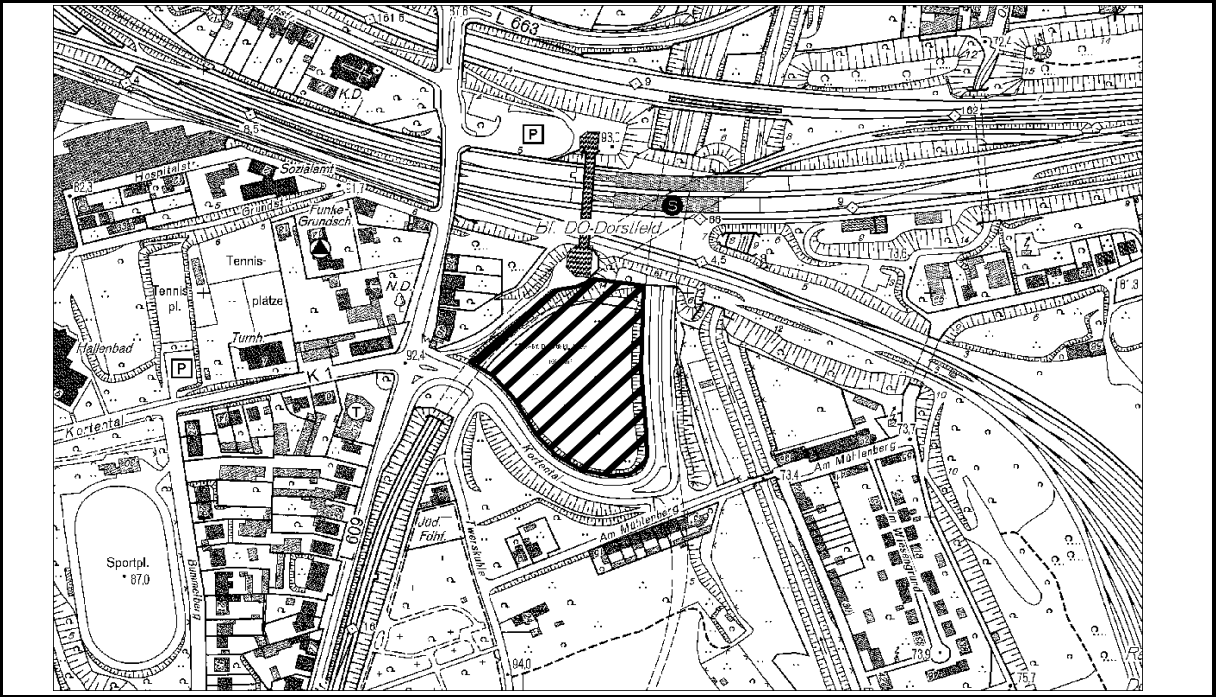
Gesamtpunktzahl entspr. Gewichtung 61/3-2 :	3,3
--	------------

Standort: Ostwall (P. südlich, nahe Str.-V. Amt) provisorisch**Eigentümer der Fläche:** Stadt Dortmund ÖWG42724m²**Verkehrsmengen, DTV:** Ostwall 30.000-40.000

Erläuterung: Der Standort der Parkplatzfläche erlaubt eine fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums, sowie eine brauchbare soziale Kontrolle. Die Anbindung an den ÖPNV zu allen Tageszeiten, wie auch die Verbindung zum Hauptbahnhof, ist akzeptabel. Die Orientierung für Ortsfremde ist etwas problematisch. Der Standort erscheint als kurzfristig einzurichtendes Provisorium geeignet.

Bewertung durch 61/3-2:**Flächenanspruch /-verfügbarkeit**

- ungefähre Größe der zur Verfügung stehenden Fläche in m ² :	2000-4000m ²
- Flächenanspruch	2,0
- faktische Verfügbarkeit der Fläche	3,7
- Planrecht / rechtl. Verfügbarkeit der Fläche	4,7
verkehrliche Anforderungen	
- kleinräumliche Erreichbarkeit	5,0
- Straßenanbindung umwegfrei ans Autobahnnetz in mehreren Richtungen	3,3
- Parkmöglichk. für Zu- / Abbringer i.d. Umgebung	2,3
Erreichbarkeit für Fahrgäste	
- räumliche Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	4,0
- tageszeitlich umfassende Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	4,0
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes	3,7
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums	4,3
Anforderungen des ZOB an die Umgebung	
- Versorgung der Fahrgäste (Bistro, Imbiss, Restaurant, etc.) extern	3,0
- fußläufige Anbindung	3,7
- Sicherheit / soziale Kontrolle	3,3
- Störanfälligkeit des Verkehrs in der Umgebung	3,3
- Orientierbarkeit des Standortes für Touristen	3,7
Belange der Umwelt / Anforderungen der Umgebung an den ZOB	
- Umweltbeeinträchtigungen am Standort (Lärm, Abgase, Feinstaub)	2,3
- Umweltbeeinträchtigungen im Umfeld (Lärm, Abgase, Feinstaub)	3,0
städtebauliche Integration des Standortes	
- gestalterisches Anforderungsniveau (Gebäude)	2,3
- gestalterisches Anforderungsniveau (Flächen und Landschaft)	2,7
Gesamtpunktzahl entspr. Gewichtung 61/3-2 :	3,3

Standort:**S-Bf. Do.-Dorstfeld (Ohr L609)****langfristig****Eigentümer der Fläche:** Stadt Dortmund, Grundstücksfonds31768m²**Verkehrsmengen, DTV:** Wittener Str. <20.000, L609 <20.000 (Prognose)**Erläuterung:**

Gute regionale und noch akzeptable Innenstadt-ÖPNV-Anbindung. Nach Anschluss der L609 an die B1/A40 besteht auch eine gute Anbindung an das Fernstraßennetz. Ein Bauwerk, das die Höhenunterschiede von bis zu ca. 6 Metern berücksichtigt, z.B. ein zweietagiger Busbahnhof, ist denkbar. Dies erfordert entsprechend höhere Investitionen. Dennoch verfügt der Standort weder über eine ausreichende stadträumliche Integration mit sozialer Kontrolle und fußläufiger Anbindung u.a. an die Innenstadt, noch ist er ausreichend orientierbar.

Bewertung durch 61/3-2:**Flächenanspruch /-verfügbarkeit**

- ungefähre Größe der zur Verfügung stehenden Fläche in m ² :	16900m ²
--	---------------------

- Flächenanspruch	4,7
- faktische Verfügbarkeit der Fläche	3,7
- Planrecht / rechtl. Verfügbarkeit der Fläche	4,3

verkehrliche Anforderungen

- kleinräumliche Erreichbarkeit	5,3
- Straßenanbindung umwegfrei ans Autobahnnetz in mehreren Richtungen	5,3
- Parkmöglichk. für Zu- / Abbringer i.d. Umgebung	4,3

Erreichbarkeit für Fahrgäste

- räumliche Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	3,7
- tageszeitlich umfassende Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	3,7
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes	2,7
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums	1,3

Anforderungen des ZOB an die Umgebung

- Versorgung der Fahrgäste (Bistro, Imbiss, Restaurant, etc.) extern	1,7
- fußläufige Anbindung	1,7
- Sicherheit / soziale Kontrolle	1,0
- Störanfälligkeit des Verkehrs in der Umgebung	4,3
- Orientierbarkeit des Standortes für Touristen	1,7

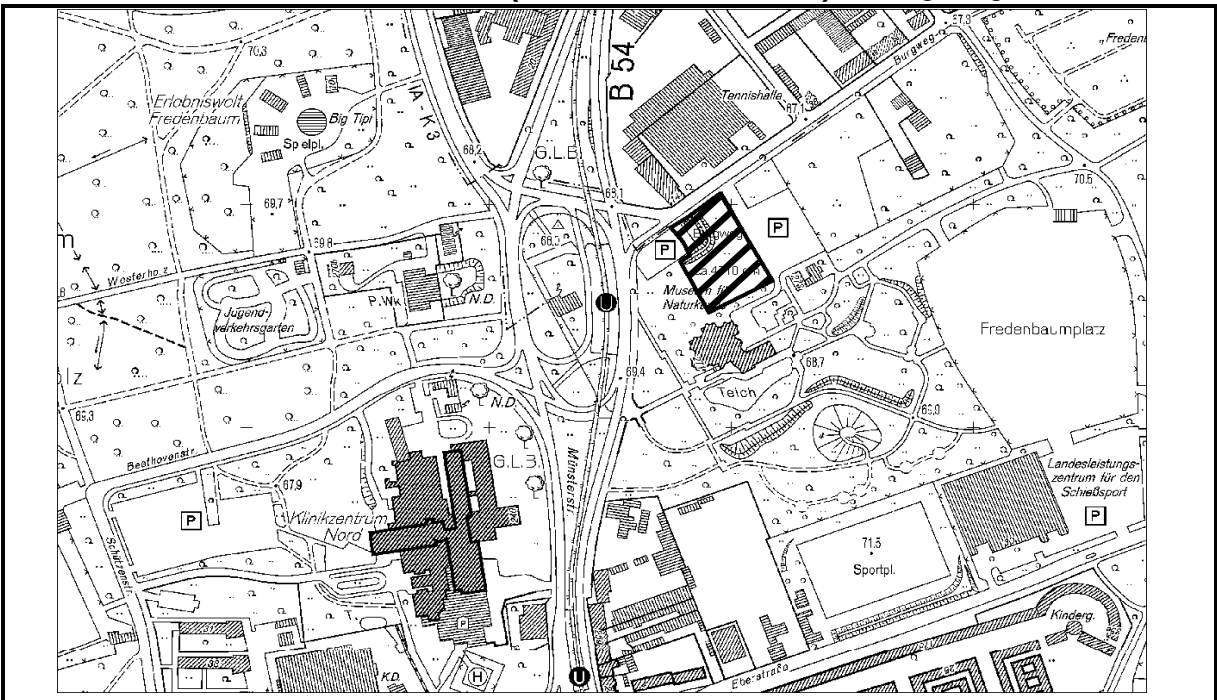
Belange der Umwelt / Anforderungen der Umgebung an den ZOB

- Umweltbeeinträchtigungen am Standort (Lärm, Abgase, Feinstaub)	5,0
- Umweltbeeinträchtigungen im Umfeld (Lärm, Abgase, Feinstaub)	4,3

städtebauliche Integration des Standortes

- gestalterisches Anforderungsniveau (Gebäude)	4,0
- gestalterisches Anforderungsniveau (Flächen und Landschaft)	4,3

Gesamtpunktzahl entspr. Gewichtung 61/3-2 :	3,7
--	------------

Standort: Fredenbaum (P.Naturkundemuseum) langfristig**Eigentümer der Fläche:** Stadt Dortmund, Grundstücksfonds5268m²**Verkehrsmengen, DTV:** B54 Münsterstraße rd. 20.000

Erläuterung: Städtische Fläche am Burgweg im Bereich der Museumsparkplätze, kann provisorisch und vsl. auch kurzfristig verfügbar gemacht werden, und hat eine noch brauchbare ÖPNV-Anbindung. Keine direkte Betroffenheit durch Umweltauswirkungen eines ZOB-Betriebes erkennbar. Der Bereich ist jedoch weder für Ortsfremde orientierbar, noch fußläufig an die City angebunden. Eine für ZOB-Kunden nutzbare Service-Infrastruktur (z.B. Schnellrestaurants etc.) fehlt, wie auch eine soziale Kontrolle des Standortes.

Bewertung durch 61/3-2:**Flächenanspruch /-verfügbarkeit**

- ungefähre Größe der zur Verfügung stehenden Fläche in m ² :	4710m ²
--	--------------------

- Flächenanspruch	4,0
- faktische Verfügbarkeit der Fläche	4,7
- Planrecht / rechtl. Verfügbarkeit der Fläche	5,0

verkehrliche Anforderungen

- kleinräumliche Erreichbarkeit	3,7
- Straßenanbindung umwegfrei ans Autobahnnetz in mehreren Richtungen	3,7
- Parkmöglichk. für Zu- / Abbringer i.d. Umgebung	3,3

Erreichbarkeit für Fahrgäste

- räumliche Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	3,3
- tageszeitlich umfassende Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	3,7
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes	2,3
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums	1,0

Anforderungen des ZOB an die Umgebung

- Versorgung der Fahrgäste (Bistro, Imbiss, Restaurant, etc.) extern	1,7
- fußläufige Anbindung	1,7
- Sicherheit / soziale Kontrolle	1,3
- Störanfälligkeit des Verkehrs in der Umgebung	3,3
- Orientierbarkeit des Standortes für Touristen	2,3

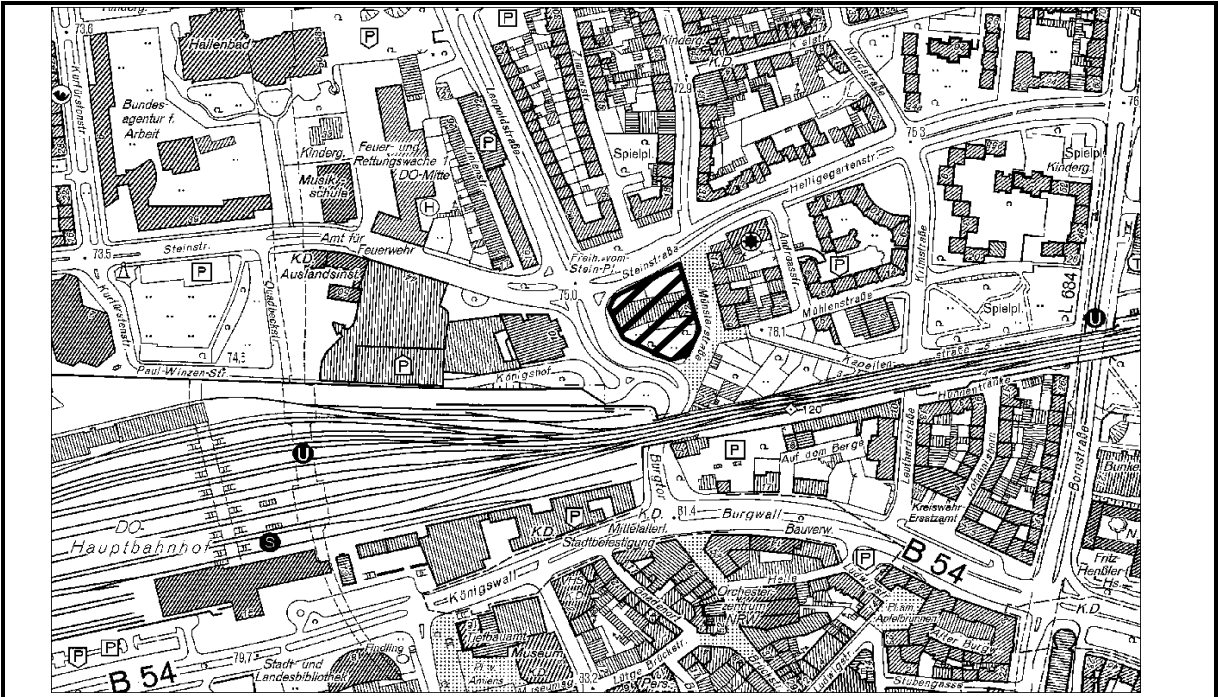
Belange der Umwelt / Anforderungen der Umgebung an den ZOB

- Umweltbeeinträchtigungen am Standort (Lärm, Abgase, Feinstaub)	3,7
- Umweltbeeinträchtigungen im Umfeld (Lärm, Abgase, Feinstaub)	3,0

städtebauliche Integration des Standortes

- gestalterisches Anforderungsniveau (Gebäude)	4,0
- gestalterisches Anforderungsniveau (Flächen und Landschaft)	3,7

Gesamtpunktzahl entspr. Gewichtung 61/3-2 :	3,2
--	------------

Standort:**Münster-/Leopoldstr. XXX-Kino****langfristig**

Eigentümer d. Flurstücke:	privat	1472m ²
	Stadt Dortmund ÖWG (2 Flstk.)	1684m ²
	Stadt Dortmund Umlegungsfonds (2 Flstk.)	918m ²
Verkehrsmengen, DTV:	Steinstr. Münsterstr. 15.000-25.000	

Erläuterung:	Städtebaulich kann die Bebauung der Fläche mit einem Busbahnhof Chancen bieten. Lage und Zuschnitt bewirken indes, dass sie verkehrstechnisch nicht gut angebunden werden kann: Die Burgtorbrücke ist zu niedrig, eine Ausfahrt für Busse nach Süden daher nicht möglich. Die Anbindung an den ÖPNV ist zu weit entfernt.
---------------------	---

Bewertung durch 61/3-2:**Flächenanspruch /-verfügbarkeit**

- ungefähre Größe der zur Verfügung stehenden Fläche in m ² :	4050m ²
- Flächenanspruch	3,3
- faktische Verfügbarkeit der Fläche	2,3
- Planrecht / rechtl. Verfügbarkeit der Fläche	1,7

verkehrliche Anforderungen

- kleinräumliche Erreichbarkeit	4,7
- Straßenanbindung umwegfrei ans Autobahnnetz in mehreren Richtungen	3,0
- Parkmöglichk. für Zu- / Abbringer i.d. Umgebung	1,7

Erreichbarkeit für Fahrgäste

- räumliche Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	2,3
- tageszeitlich umfassende Erreichbarkeit durch ÖPNV-Linien	4,3
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs	4,3
- direkte und fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums	3,7

Anforderungen des ZOB an die Umgebung

- Versorgung der Fahrgäste (Bistro, Imbiss, Restaurant, etc.) extern	3,3
- fußläufige Anbindung	3,7
- Sicherheit / soziale Kontrolle	5,0
- Störanfälligkeit des Verkehrs in der Umgebung	3,3
- Orientierbarkeit des Standortes für Touristen	3,7

Belange der Umwelt / Anforderungen der Umgebung an den ZOB

- Umweltbeeinträchtigungen am Standort (Lärm, Abgase, Feinstaub)	3,0
- Umweltbeeinträchtigungen im Umfeld (Lärm, Abgase, Feinstaub)	2,7

städtebauliche Integration des Standortes

- gestalterisches Anforderungsniveau (Gebäude)	2,0
- gestalterisches Anforderungsniveau (Flächen und Landschaft)	2,7

Gesamtpunktzahl entspr. Gewichtung 61/3-2 :	3,2
--	------------