



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
30	StR Norbert Dahmen	29.06.2021
61	StR Ludger Wilde	
63	StR Arnulf Rybicki	
66	StR Arnulf Rybicki	

verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Stefan Thabe	22619	-
Heiko Just	22672	
Sylvia Uehlendahl	22669	

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Innenstadt-West	01.09.2021	Empfehlung
Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün	07.09.2021	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Ost	14.09.2021	Empfehlung
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	15.09.2021	Empfehlung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	16.09.2021	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	23.09.2021	Empfehlung
Rat der Stadt	23.09.2021	Beschluss

### **Tagesordnungspunkt**

Zukünftige Entwicklung im Veranstaltungsbereich Westfalenhallen - Grundsatzbeschluss zur Verbindung zwischen den Hallen 3 und 4 sowie Bau einer neuen Fuß- und Radwegerampe westlich des Eissportzentrums zu den Rosenterrassen

### **Beschlussvorschlag**

Der Rat der Stadt Dortmund nimmt die geplante Entwicklung im Umfeld der Westfalenhallen zur Kenntnis und beschließt,

1. dass die Wegeverbindung zwischen den Hallen 3 und 4 grundsätzlich offen bleibt.
2. dass sukzessive eine gestalterische Aufwertung des vorhandenen Verbindungsweges im Zuge der Überplanung und Modernisierung der Hallen erfolgt, soweit dies baulich/technisch und insbesondere unter Berücksichtigung sicherheitstechnischer und haftungsrechtlicher Fragestellungen möglich ist.
3. dass notwendige temporäre Schließungen anlässlich größerer Messen/Veranstaltungen in den Westfalenhallen möglich sind. Dies ist nach aktuellem Stand an bis zu 30 Tagen im Jahr der Fall.
4. eine Nutzung der Wegeverbindung ist anlässlich von Spielen des BVB im Signal-Iduna-Park zu gewährleisten.
5. den Bau einer weiteren Fuß- und Radwegerampe westlich des Eissportzentrums zu den Rosenterrassen zur Ergänzung des vorhandenen Fuß- und Radwegenetzes.
6. die Rahmenplanung entsprechend des dargestellten Lösungs-/ Kompromissvorschlags anzupassen.

Die Finanzierung des Baus der Fuß- und Radwegrampe erfolgt aus dem Budget des FB 63 aus der Investitionsfinanzstelle 63W01312014120 – Radweg Eissportzentrum Westfalen - aus der Finanzposition 780 810 mit folgender Auszahlung:

Haushaltsjahr 2022: 160.000,00 Euro

Die Investition bedingt einen jährlichen Folgeaufwand in Höhe von 5.980,00 Euro, der die Ergebnisrechnung des FB 63 belastet.

Der Rat der Stadt beschließt, die zur Deckung der Maßnahme „Zukünftige Entwicklung im Veranstaltungsbereich Westfalahallen - Grundsatzbeschluss zur Verbindung zwischen den Hallen 3 und 4 sowie Bau einer neuen Fuß- und Radwegrampe westlich des Eissportzentrums zu den Rosenterrassen“ benötigten Mittel in Höhe von 160.000,00 Euro gemäß § 83 GO NRW aus der Investitionsfinanzstelle 66A01202014828 – Ausbau Erlenbachstraße – in Höhe von 100.000,00 Euro und aus der Investitionsfinanzstelle 66S01202014660 – Busschleife Am Wittfeld“ in Höhe von 60.000,00 Euro außerplanmäßig haushaltsneutral zu verlagern.

### **Personelle Auswirkungen**

Die Maßnahme wird mit dem vorhandenen Personal ausgeführt. Das Budget ist vorhanden.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt im Haushaltsjahr 2022 aus der Investitionsfinanzstelle 63W01312014120 – Radweg Eissportzentrum Westfalen - (Finanzposition 780 810).

Im Jahr 2022 stehen beim FB 63 keine Mittel zur Verfügung. Das benötigte Budget muss haushaltsneutral gem. § 83 GO NRW übertragen werden. Da der FB 63 aus dem FB 66 ausgegliedert wurde, die Baumaßnahme zum Zeitpunkt der Neugründung des FB 63 nicht vorgesehen und die Mittel daher weder beim FB 66 noch beim FB 63 eingeplant waren, stellt nun FB 66 die Mittel außerplanmäßig zur Verfügung. Die Deckung erfolgt aus der Investitionsfinanzstelle 66A01202014828 – Ausbau Erlenbachstraße – in Höhe von 100.000,00 Euro und aus der Investitionsfinanzstelle 66S01202014660 – Busschleife „Am Wittfeld“ in Höhe von 60.000,00 Euro. Bei beiden Maßnahmen kommt es zu Verzögerungen in der Umsetzung, so dass die Mittel entnommen werden können.

Für diese Maßnahme können keine Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) oder dem Baugesetzbuch (BauGB) erhoben werden.

Die Investitionen und deren konkrete jährliche Auswirkungen auf Ergebnis- und Finanzrechnung werden in den Anlagen 5 und 6 dargestellt.

**Fortsetzung der Vorlage:**

Drucksache-Nr.:	Seite
19863-21	3

---

**Klimarelevanz**

Die geplanten Maßnahmen werden als klimaneutral eingestuft. Es sind weder besondere positive noch negative Auswirkungen auf das Klima erkennbar.

Thomas Westphal  
Oberbürgermeister

Jörg Stüdemann  
Stadtdirektor/Stadtkämmerer

Ludger Wilde  
Stadtrat

Arnulf Rybicki  
Stadtrat

Norbert Dahmen  
Stadtrat

## **Begründung**

Die Dortmunder Westfalahallen mit ihrem Messe- und Veranstaltungsbetrieb bilden im Zusammenspiel mit dem Signal-Iduna-Park, dem Stadion Rote Erde, der Helmut-Körnig-Halle und dem Eissportzentrum einen namhaften Veranstaltungskomplex weit über das Stadtgebiet von Dortmund und die Region hinaus, der von weiteren zentralen Angeboten aus dem Sport- und Freizeitbereich mit primär lokaler Bedeutung (z.B. Freibad) ergänzt wird. Durch die geplanten Veränderungen und Erweiterungen des Veranstaltungszentrums und die Entwicklung der Erlebnismeile Strobelallee ist eine weitere Attraktivitäts- und Bedeutungssteigerung des Veranstaltungsbereichs am Südrand der Dortmunder Innenstadt zu erwarten.

Zugleich stellt der Veranstaltungsbereich ein wichtiges Bindeglied in der Verbindung der südlichen Dortmunder Innenstadtviertel mit den angrenzenden Stadtteilen dar. Diese wichtige Funktion wird durch ein umfangreiches Fuß- und Radwegesystem aufgegriffen, welches verschiedenste Quell- und Zielpunkte innerhalb des Stadtgebietes miteinander verbindet (vgl. Anlage 1). Der Veranstaltungsbereich entfaltet besondere Bedeutung für die Bevölkerung der südlichen Innenstadt, liegt er doch im Schnittpunkt relevanter Nord-Süd- als auch Ost-West-Verbindungen, die sowohl im Alltag als auch in der Freizeit von Bedeutung sind.

Die weitere räumliche Entwicklung des Messe- und Veranstaltungszentrums Strobelallee ist in einem Rahmenplan dargestellt, der den politischen Gremien 2019 zur Kenntnisnahme und zum Beschluss vorgelegt wurde (vgl. Drucksache-Nr. 13930-19). In verschiedenen Entwicklungs- bzw. Ausbaustufen will sich die Westfalahallen Unternehmensgruppe GmbH an ihrem etablierten Standort langfristig modernisieren. Hierzu sind eine Überplanung der vorhandenen Hallen sowie die Einbeziehung weiterer Flächen vorgesehen. Gegenwärtig wird die Planung und Realisierung für die neuen Hallen 9 und 10 sowie des Kongresszentrums vorbereitet. Für die Bevölkerung im Nahbereich rund um die Westfalahallen (insbesondere Kreuzviertel und Saarlandstraßenviertel) ist in diesem Zusammenhang vor allem die Durchgängigkeit zu Zielpunkten südlich des Messe- und Veranstaltungszentrums von großer Bedeutung.

Durch das Gelände der Westfalahallen führt zwischen den Hallen 3 und 4 eine direkte Wegeverbindung zwischen dem Max-Ophüls-Platz und der Strobelallee und darüber hinaus der Bolmke hindurch, die heute von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen genutzt wird. Im Zuge der weiteren Entwicklung des Geländes (s.o.) hat sich die Westfalahallen Unternehmensgruppe GmbH mit dem Wunsch an die Stadt Dortmund gewandt, den Weg auf ihrem Betriebsgelände zwischen den Hallen 3 und 4 unter anderem aus Gründen auftretender Gefahren für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen, der Verkehrssicherung und zum Ausschluss von Haftungsrisiken schließen zu dürfen. Dies entspricht den Beschlüssen des Aufsichtsrats der Westfalahallen Unternehmensgruppe GmbH. Zu den möglichen Gefährdungen sowie den Versicherungs- und Haftungspflichten liegt eine Stellungnahme der Westfalahallen Unternehmensgruppe GmbH vor (vgl. Anlage 2). Im Ergebnis kommt die durch die DEKRA erstellte Gefährdungsbeurteilung zu dem Schluss, dass bei einer dauerhaften Öffnung des Verbindungsweges zwischen den Hallen ein erhebliches Gefahrenpotenzial besteht. Durch stunden- bzw. tageweise Sperrungen ließe sich dieses ausreichend reduzieren. Zu einem vergleichbaren Ergebnis kommt das Rechtsgutachten hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht und Haftungsfragen sowie allen daraus

erwachsenden Erfordernissen, die der Westfalahallen Unternehmensgruppe GmbH auf ihrem Betriebsgelände obliegen.

Eine Schließung steht allerdings den Interessen der Bevölkerung entgegen, die sich für den dauerhaft geöffneten Erhalt der Verbindung einsetzt. Die Bezirksvertretung Innenstadt-West (vgl. Drucksache-Nr. 13930-19 und 17322-20) sowie der Beirat Nahmobilität (Sitzungen am 04.06.2019 und 15.09.2020) haben sich ebenfalls mit dem Verbindungsweg beschäftigt und Beschlüsse gefasst bzw. Empfehlungen ausgesprochen, die den dauerhaften und uneingeschränkten Erhalt der Verbindung vorsehen.

Der vom Beirat Nahmobilität in seiner Sitzung am 15.09.2020 eingebrachte Vorschlag, einen Sicherheitsdienst mit der Sicherung der Verbindung an Tagen mit verstärkter Ladetätigkeit zu beauftragen, wird von der Westfalahallen Unternehmensgruppe GmbH als wenig praktikabel eingestuft, da die erforderliche Kontrollierbarkeit nicht gewährleistet ist.

Aufbauend auf der o.g. Rahmenplanung aus 2019 soll die *Qualität der Verbindung* zwischen den Hallen 3 und 4 im Zuge der Überplanung/ Modernisierung sukzessive eine Aufwertung erfahren, bspw. durch eine stärkere Begrünung und Gestaltung, soweit dies baulich/ technisch und vor dem Hintergrund der Ergebnisse der DEKRA-Gefährdungsbeurteilung und der Haftungsrisiken möglich ist. Baulich/ technisch wären bspw. Fundamente und andere konstruktive Elemente der bestehenden Gebäude zu berücksichtigen. Ferner sind bspw. Fluchtwege, Anfahrtswege und Aufstellflächen für die Feuerwehr, zwingend erforderliche Logistik-Erschließungen vom Osten der Halle 4 sowie Aspekte der Betriebs- und Arbeitssicherheit einzuplanen.

Bei der Neuplanung der Hallen 9 und 10 sowie des Kongresszentrums, die ab dem Jahr 2021 in die Planung und nachfolgend in die Realisierung gehen sollen (Halle 9 bis 2024 angestrebt, Halle 10 bis 2028 angestrebt), wird bereits neben dem Anspruch, einen architektonisch abgestimmten Außenauftritt in Verbindung mit einem neuen Eingang an der Südseite zu erzielen, eine harmonisch in die Zukunftsplanung der Strobelallee integrierte städtebauliche Lösung angestrebt, die neben der öffentlichen Straße auch die Stichstraße auf dem Betriebsgelände berücksichtigt. Die in diesem Zusammenhang entstehenden Kosten für eine attraktive Gestaltung sind als Teil der Weiterentwicklung des gesamten Messegeländes/ Veranstaltungszentrums der Westfalahallen Unternehmensgruppe GmbH zu bewerten und sind in der Folge auch von dieser zu finanzieren.

Die gestalterische Weiterentwicklung des Abschnitts der Wegeverbindung zwischen den Hallen 3 und 4 erfolgt erst zu einem späteren Zeitpunkt, also dann, wenn die Überplanung/ Modernisierung der Hallen ansteht. In diesem Zusammenhang sind dann auch die Erfahrungen mit einer temporären Schließung der Wegeverbindung (vgl. Beschlussvorschlag) einzubeziehen. Um das Ziel der gestalterischen Aufwertung zu erreichen, werden die gestalterischen Aspekte als ein eigener Punkt in die zukünftigen Planungsausschreibungen der Westfalahallen Unternehmensgruppe GmbH für die jeweiligen Hallen mit aufgenommen, so wie dies bereits aktuell bei den Planungsausschreibungen für die Hallen 9 und 10 erfolgt ist.

Zusätzlich soll der *Alleecharakter* der die Westfalahallen südlich und westlich umlaufenden Straßen (Strobelallee, Im Rabenloh) im Rahmen der Qualifizierung zur ErlebnismeiLe weiter optimiert werden. Dies erscheint wichtig, um die Aufenthalts- und Gestaltqualität dieses an Bedeutung gewinnenden Stadtraums (s.o.) weiter zu verbessern. Die Rahmenplanung für das gesamte Gelände ist entsprechend anzupassen.

In einem Gespräch zwischen der Westfalahallen Unternehmensgruppe GmbH, dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V. (ADFC), der Polizei und verschiedenen städtischen Ämtern wurde am 19.11.2019 vorgeschlagen, dass der *Weg auch weiterhin grundsätzlich offen* bleiben soll. Eine *temporäre Sperrung* dieses Weges soll aber beim Auf- und Abbau von Messen mit ihren Logistikverkehren zeitlich begrenzt möglich sein. Für das Jahr 2020 waren 18 Messen/ Veranstaltungen mit rund 30 Auf-/ Abbautagen angedacht, die voraussichtlich eine Sperrung erfordern. Von einer vergleichbaren Anzahl an Sperrtagen pro Jahr ist in den Folgejahren auszugehen. Das bedeutet, dass an weniger als 10 % aller Tage die Wegeverbindung zwischen den Hallen 3 und 4 nicht nutzbar wäre. Der Weg ist allerdings bei allen Spielen des BVB immer geöffnet. Zudem ist zu berücksichtigen, dass das Messe- und Veranstaltungsgeschäft der Westfalahallen Unternehmensgruppe GmbH überwiegend zwischen Herbst und Frühjahr stattfindet, so dass wichtige Zielpunkte (z.B. das Schwimmbad oder die Bolmke) in der „warmen Jahreszeit“ weiterhin gut erreichbar wären.

Der Plan in der Anlage 3 gibt einen genaueren Überblick über die Wegeverbindungen, die heute aus der südlichen Innenstadt kommend nutzbar sind, um Zielpunkte im Umfeld des Veranstaltungsbereichs und in den angrenzenden Stadtteilen zu erreichen. Neben dem Weg über die Brücke am Max-Ophüls-Platz sowie der Brücke im Bereich der Chemnitzer Straße sind dabei auch die Verbindungen an der Hohe Straße sowie der Wittekindstraße in den Blick zu nehmen. Sie stellen für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen ein vielseitig nutzbares Netz an Verbindungsmöglichkeiten dar, sollte ein Netzelement temporär nicht zur Verfügung stehen.

Die Erreichbarkeit des Bahnhofs Signal-Iduna-Park bleibt gewährleistet. Seine Bedeutung für die Bewohner\*innen der südlichen Innenstadt ist aufgrund der relativ wenigen Abfahrten und der wenigen direkt zu erreichenden Ziele eher gering, zumal die Distanz zu den Wohngebieten nicht unerheblich ist. So beträgt die Distanz aus dem Kreuzviertel (Kreuzung Lindemannstraße/ Kreuzstraße) zum Bahnhof Signal-Iduna-Park ca. 1.350 m (Luftlinie), aus dem Saarlandstraßenviertel (Kreuzung Landgrafenstraße/ Alter Mühlenweg) zum Bahnhof Signal-Iduna-Park ca. 1.400 m (Luftlinie).

Für den Bereich der südlichen Innenstadt gilt es hinsichtlich der Bewertung zu unterscheiden zwischen dem Kreuzviertel und dem Saarlandstraßenviertel. Während die Verbindung zwischen den Hallen 3 und 4 für die Bewohner\*innen des Saarlandstraßenviertels und des östlichen Kreuzviertels weniger Bedeutung hat und andere Verbindungen im Vordergrund stehen, sind Teile des mittleren Kreuzviertels deutlich stärker auf den Weg zwischen den Hallen 3 und 4 ausgerichtet. Für sie entstehen im Falle der Schließung der Verbindung zusätzliche Wegelängen, da dann die Westfalahallen westlich oder östlich umgangen bzw. umfahren werden müssten, was zusätzliche Wegelängen von bis zu 600 m ergibt (vgl. Anlage 3). Bei näherer Betrachtung erscheint gerade der dann zu nutzende Weg zwischen der Eishalle und den Rosenterrassen in seiner heutigen Form für Radfahrer\*innen nicht optimal. Daher soll an dieser Stelle eine *Verbesserung der zur Verfügung stehenden Wege* erfolgen (vgl. Anlage 4).

Schon jetzt steht für Bewohner\*innen, die aus dem westlichen Kreuzviertel (etwa Einzugsbereich Große Heimstraße) kommen, der bereits heute gut nutzbare Geh-/ Radweg entlang der Wittekindstraße zur Verfügung. Über die signalgesicherte Querung westlich von Im Rabenloh und dann entlang von Im Rabenloh nach Süden zum Bolmkeetal besteht somit eine nahezu Umweg-freie Verbindung. Sie sollte entsprechend ausgeschildert werden. Am

---

südlichen Beginn der Großen Heimstraße soll zudem zeitnah eine zusätzliche und durch eine Lichtsignalanlage gesicherte Querung der Wittekindstraße entstehen.

Bewohner\*innen aus dem Einzugsbereich östlich der Lindemannstraße nutzen dagegen die B1-Brücke und können dann auch – je nach Zielpunkt – den vorhandenen Gehweg parallel zur B1 und Im Rabenloh benutzen. Ebenfalls für Fußgänger\*innen, insbesondere aber für Fahrradfahrer\*innen aus diesem Einzugsbereich soll aber der Weg östlich der Westfalahalle, westlich des Eissportzentrums durch die Rosenterrassen eine Verbesserung erfahren, von der dann auch alle Bewohner\*innen aus dem östlichen Kreuzviertel und dem Saarlandstraßenviertel profitieren.

Die neue Wegeführung wird durch die Westfalahallen Unternehmensgruppe GmbH auf ihrem Gelände bis zum Eissportzentrum markiert. Danach wird der Fuß- und Radverkehr über die durch die Stadt Dortmund neu zu errichtende Rampe östlich der Rosenterrassen bis zum mittleren Weg der Rosenterrassen und durch die Rosenterrassen bis zur Hotelzufahrt geführt. Abschließend führt der Weg von der Hotelzufahrt bis zur Strobelallee und wird ebenfalls durch die Westfalahallen Unternehmensgruppe GmbH markiert. Vorhandene Schranken der Hotelzufahrt werden entsprechend von der Westfalahallen Unternehmensgruppe GmbH angepasst. Die Untere Denkmalbehörde der Stadt Dortmund hat der Wegeführung durch die Rosenterrassen zugestimmt.

Bau einer Fuß- und Radwegrampe östlich der Rosenterrassen (Anlage 4):

Die vorhandene Wegeverbindung entlang der Rosenterrassen weist aktuell zwei Treppenabsätze auf. Parallel dazu liegen zwei stufenlose Fußgänger\*innenrampen vor, die als Bypässe zu den Treppenläufen dienen, aber für begegnenden Fahrradverkehr zu schmal und daher für Fahrradfahrer nicht geeignet sind.

Geplant ist eine durchgängige Fußgänger\*innen- und fahrradtaugliche Rampe in der vorhandenen Wegebreite von ca. 5 m vom nördlichen Eingangsbereich in die Rosenterrassen bis zur ersten Treppenanlage, die dann entfällt. Von dort wird es möglich sein die Rosenterrassen in Ost-West-Richtung auf einem ca. 3,5 m bis 8,0 m breitem Weg zu passieren. Am Ende der Rosenterrassen fahren die Fahrradfahrenden über eine bereits vorhandene Rampe über die Hotelzufahrt bis zur Strobelallee.

Die neu gebaute Rampe wird ein wesentliches Element des neu geschaffenen Radweges um die Westfalahallen sein und macht die Rosenterrassen für den Radverkehr zugänglicher und damit für Radfahrer\*innen in doppelter Hinsicht erfahrbar.

Die Baukosten für die Erstellung der Rampe inkl. Stützwänden, Geländer und notwendigen Anpassungsarbeiten belaufen sich auf 160.000 Euro. Die Planung erfolgt durch eigenes Personal des FB 63.

Nach einem ca. 3-4 monatigen Vergabeverfahren könnte der Baubeginn voraussichtlich für den Sommer 2022 terminiert werden. Es wird mit einer ca. zweimonatigen Bauzeit gerechnet.

### Fazit

In der Gesamtbetrachtung der in Einklang zu bringenden Interessen erscheint die vorgeschlagene Lösung, die einen grundsätzlichen Erhalt des Weges zwischen den Hallen 3 und 4 vorsieht, allerdings eine temporäre Schließung an max. 30 Tagen im Jahr ermöglicht,

überwiegend in den weniger stark frequentierten Monaten, als gangbarer Weg. Wichtige ergänzende Elemente dieses Kompromisses sind

- die geplante sukzessive Aufwertung (bspw. Begrünung, Gestaltung) des Weges zwischen den Hallen 3 und 4, soweit baulich/ technisch und auch unter Beachtung sicherheitsrelevanter Fragen realisierbar,
- die Berücksichtigung gestalterischer Anforderungen beim Neubau der Halle 9,
- die vorgesehene bauliche Verbesserung der heutigen Verbindung zwischen Eishalle und Rosenterrassen sowie
- die weitere Stärkung des Alleecharakters der vorhandenen Straßen.

Bezug zur Vorlage Entwicklung "Messe- und Veranstaltungszentrum Strobelallee". DS-Nr.: 13930-19 vom 23.05.2019 sowie zum Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt West vom 29.04.2020 (Drucksache-Nr. 17322-20)

Im Rahmen der Beschlussfassung der o.g. Vorlage wurde die Verwaltung beauftragt, zum Westfalahallen-Durchgang (Brücke Lindemannstraße Richtung Strobelallee-Stichstraße) in Abstimmung mit der Westfalahallen Unternehmensgruppe GmbH einen Lösungsvorschlag zu erarbeiten, der den unterschiedlichen Interessen Rechnung trägt. Das Ergebnis sollte den politischen Gremien erneut zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt werden. Mit dem nun eingereichten Beschlussvorschlag wird dieser Auftrag seitens der Verwaltung erfüllt und die o.g. Lösung empfohlen. Zugleich dient der vorliegende Lösungsvorschlag als Antwort auf den Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt West vom 29.04.2020.

### **Zuständigkeit**

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 GO NRW in Verbindung mit § 4 Abs. 1 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017 (Dortmunder Bekanntmachungen Nr. 25, Seite 463 ff. vom 23.06.2017).

Die Anhörung der Bezirksvertretungen erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 4 Buchstabe c der Hauptsatzung der Stadt Dortmund.

### **Beratungsfolge in den Gremien**

Die vorgesehene Reihenfolge der Beteiligung der Gremien entspricht nicht der Geschäftsordnung für den Rat der Stadt Dortmund, seine Ausschüsse, Kommissionen und die Bezirksvertretungen (§ 4 Abs. 2).

Es wird empfohlen, diese Vorlage trotzdem auf die Tagesordnung des AMIG am 07.09.2021 zu nehmen. Bei Einhaltung der Terminabfolge nach Geschäftsordnung könnte die Beschlussvorlage dem AMIG erst am 26.10.2021 vorgelegt werden. Die Entscheidung durch den Rat könnte dann erst am 18.11.2021 erfolgen.

Die Einhaltung der Sitzungsreihenfolge wäre mit einem erheblichen Zeitverlust verbunden. Es wird daher empfohlen, ausnahmsweise von der üblichen Beratungsfolge der Gremien abzuweichen.

**Fortsetzung der Vorlage:**

Drucksache-Nr.:

19863-21

Seite

9

---