



öffentlich

| | | |
|---|---------------------------------|---------------|
| Fachbereich | Dezernent(in) / Geschäftsführer | Datum |
| 61 | StR Ludger Wilde | 02.08.2021 |
| verantwortlich | Telefon | Dringlichkeit |
| Kerstin Furkert | 22612 | - |
| Beratungsfolge | Beratungstermine | Zuständigkeit |
| Bezirksvertretung Innenstadt-Ost | 14.09.2021 | Empfehlung |
| Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen | 15.09.2021 | Empfehlung |
| Hauptausschuss und Ältestenrat | 23.09.2021 | Empfehlung |
| Rat der Stadt | 23.09.2021 | Beschluss |

Tagesordnungspunkt

Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept (INSEKT) Innenstadt-Ost 2030+

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Dortmund nimmt das Integrierte Stadtbezirksentwicklungskonzept (INSEKT) Innenstadt-Ost 2030+ zur Kenntnis und beschließt, dass die Verwaltung die darin enthaltenen Handlungsempfehlungen und Zielvorstellungen für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes weiterverfolgt.

Personelle Auswirkungen

keine

Finanzielle Auswirkungen

keine

Klimarelevanz

Das INSEKT Innenstadt-Ost 2030+ analysiert das Thema „Stadtklima“ als eigenständige Fachplanung und formuliert Handlungsempfehlungen.

Der Aspekt der Klimaanpassung fließt zudem im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklungsplanung in die Zielvorstellungen für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes mit ein. Insbesondere im Kontext der Mobilitätswende werden klimarelevante Ansätze zur Verkehrsvermeidung z. B. durch die Stärkung des ÖPNV, Fuß- und Radverkehrs hervorgehoben. Durch den Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ – sowohl für den Wohnungs- als auch Gewerbebau – werden kurze Wege befördert und bestehende Infrastrukturen effizienter genutzt. Durch die „Doppelte Innenentwicklung“ werden Flächenreserven im Bestand baulich sinnvoll genutzt sowie urbanes Grün entwickelt, vernetzt und qualitativ aufgewertet. Eine stärkere Durchgrünung im Siedlungsraum trägt zur Reduzierung von Überhitzungen bei.

Begründung

Das Integrierte Stadtbezirkentwicklungskonzept (INSEKT) Innenstadt-Ost 2030+ ist ein informelles Planwerk der Stadtentwicklung. In einem verwaltungsinternen Prozess werden mit Blick auf die Fachplanungen Einzelhandel, Freiraum, Lärm, Mobilität, Stadtklima, soziale und technische Infrastruktur, Wirtschaft und Wohnen Qualitäten und Handlungsbedarfe diskutiert. Themen und Räume, die aufgrund ihrer Komplexität und ihres Wirkungsgrades für die Entwicklung der östlichen Innenstadt besondere Bedeutung haben, werden als „Stadtbezirksthemen“ herausgearbeitet.

Der Bericht (s. Anlage) besteht aus insgesamt vier Hauptkapiteln – Grundlagen, Bestandsanalyse, Innenstadt-Ost 2030+ und Visualisierung – die aufeinander aufbauen und miteinander in Bezug gesetzt werden (s. Abb. 1).



Abbildung 1: Aufbau des Berichtes

Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Im Erarbeitungsprozess des INSEKT wurde eine umfassende Beteiligung innerhalb der Stadtverwaltung (Innenkommunikation) sowie der Politik und Öffentlichkeit (Außenkommunikation) durchgeführt. Dem Geschäftsbereich Stadtentwicklung des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes obliegt die Projektkoordination des INSEKT. In der Erarbeitung der fachspezifischen Bestandsaufnahme und Bewertung sind neben dem Geschäftsbereich Stadtentwicklung vornehmlich die Abteilungen Städtebau und Mobilitätsplanung des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes beteiligt. Sich ergebende Abstimmungserfordernisse und Handlungsbedarfe wurden unter Beteiligung aller Abteilungen in einem Workshop fachübergreifend diskutiert. Weiterhin wurde eine Online-Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt, bei der die Bewohner*innen im Stadtbezirk

sowie alle Interessierten dazu aufgerufen wurden, sich über die Ergebnisse des INSEKT zu informieren sowie ein Stimmungsbild abzugeben.

Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse stützt sich auf das Stadtbezirksprofil (historische Siedlungsflächenentwicklung, Raumnutzung und Siedlungsstruktur, Bevölkerungs- und Sozialstruktur) sowie die Fachplanungen.

Stadtbezirksprofil

Anhand der umfangreichen noch gut erhaltenden historischen Bausubstanz wird die Bedeutung des Stadtbezirkes im Zuge der gründerzeitlichen Stadterweiterung deutlich. Hervorzuheben sind die Stadterweiterungsgebiete Saarlandstraßen-, Gerichts- und Kaiserviertel, die historische Gartenstadt sowie verbliebene Strukturen entlang der historischen Verkehrswege Körner Hellweg, Märkische Straße und Rheinland- und Westfalendamm. Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost ist insgesamt durch einen sehr hohen Siedlungsflächenanteil und dementsprechend wenig Freiraum geprägt. Lediglich im Südosten des Stadtbezirkes zeigt sich im Bereich der Gartenstadt sowie einzelner Großwohnsiedlungen eine aufgelockerte Siedlungsstruktur.

Die Nutzungsstruktur im Stadtbezirk ist insgesamt sehr kleinteilig und stark durchmischt. Insbesondere in den Zentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“ sowie an den Hauptverkehrsstraßen (z. B. Körner Hellweg) ist eine ausgeprägte, attraktive Nutzungsmischung vorhanden. Der Anteil an Industrie- und Gewerbeflächen konzentriert sich auf den nördlichen Bereich des Stadtbezirkes an der Grenze zum Stadtbezirk Innenstadt-Nord. Rund um den Großmarkt vollzieht sich bereits ein Strukturwandel von Gewerbe zu Wohnen. Die Entwicklung der Flächen stellt ein wesentliches Potenzial zur weiteren Stärkung der Innenstadt-Ost als vielfältigen und durchmischten Stadtbezirk dar.

Aufgrund einer in den letzten Jahren hohen Bautätigkeit ist der Stadtbezirk von einem massiven Bevölkerungswachstum gekennzeichnet. Trotz überdurchschnittlicher Geburtenraten zeigen sich ein fortlaufender Anstieg der Hochbetagten und der damit einhergehende demografische Wandel. Insbesondere in der südlichen Gartenstadt wird sich in den nächsten Jahren ein Generationenwechsel vollziehen. Die Sozialdaten fallen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost durchweg positiver als im Vergleich zur Gesamtstadt aus. Zudem zeigt die Entwicklung seit 2013 eine steigende Beschäftigungsquote und sinkende Arbeitslosigkeit auf.

Fachplanungen

Die Zentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“ sichern eine flächendeckende und fußläufig erreichbare Versorgung im Stadtbezirk. Die Bereiche sind attraktiv und lebendig, die hohe Verkehrsbelastung reduziert jedoch Aufenthaltsqualität und Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr. Um die Zentren als Versorgungs- und Identifikationsorte zu stärken, gilt es, die Nutzungsdurchmischung und Angebotsvielfalt zu erhalten sowie die Aufenthaltsqualität durch weniger Autos, eine stärkere Durchgrünung und Aufwertung des öffentlichen Raumes zu steigern.

Mit dem engmaschigen Straßen- und Schienennetz gehen auch die verkehrsbedingte Verlärmung in den umliegenden Siedlungsbereichen und eine damit verringerte Wohnqualität in Teilräumen einher. Demnach wird die Hauptaufgabe der Mobilitätsplanung in den nächsten Jahren das Vorantreiben der Mobilitätswende im gesamten Stadtbezirk sein. Dies umfasst im

Wesentlichen die Umgestaltung der Hauptverkehrsachsen mit einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegführung, den Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes für sichere und attraktive Wegeverbindungen und die Optimierung des ÖPNV-Angebotes.

In der Innenstadt-Ost zeigen sich in den statistischen Bezirken quantitativ unterschiedlich ausgeprägte Grünstrukturen. Vor allem der im Norden liegende statistische Bezirk Kaiserbrunnen ist von einer geringen Durchgrünung geprägt. Die Förderung linearer Grünstrukturen und Stärkung grüner „Trittsteine“ zur Vernetzung bestehender Erholungsflächen im Stadtbezirk sind demnach von großer Bedeutung, um die Lebensqualität in allen Bereichen der östlichen Innenstadt zu erhalten. Insbesondere beim Wohnungsneubau muss die „Doppelte Innenentwicklung“ Flächenreserven im Bestand baulich sinnvoll nutzen, gleichzeitig aber auch urbanes Grün entwickeln, vernetzen und qualitativ aufwerten. Dabei liegt die Herausforderung häufig in einer rentablen baulichen Entwicklung.

Die wichtigste stadtklimatische Ausgleichsfunktion übernehmen der ca. 70 ha große Westfalenpark im Südwesten des Stadtbezirkes sowie der Ostfriedhof im Norden. Dennoch steht der insgesamt hohe Siedlungsflächen- dem eher geringen Grünflächenanteil gegenüber. Somit zeigen sich in den dichter bebauten Bereichen insbesondere im Norden (Körne) und Westen (Saarlandstraßenviertel) des Stadtbezirkes vereinzelt überhitzte Bereiche. Die höchsten stadtklimatischen Belastungen sind in den Stadtteilzentren sowie in großen Gewerbe- und Industriegebieten festzustellen.

Durch den Zuzug junger Familien und einer überdurchschnittlichen Geburtenrate steigt der Anteil der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren stark an. Der damit verbundene Bedarf an zusätzlichen Betreuungs- und Bildungseinrichtungen sowie Spielflächen wurde bisher gedeckt. In Anbetracht der zeitnahen Erschließung großflächiger Neubaugebiete zeigt sich die größte Herausforderung in der Flächenverfügbarkeit zur Schaffung von zusätzlichen Betreuungs-, Bildungs-, Freizeit- und Pflegeangeboten, um zukünftigen Bedarfen nachzukommen. Gleichzeitig steigt die Zahl der Hochbetagten, der Bereitstellung von generationengerechten Angeboten kommt somit eine besondere Bedeutung zu.

Die Beliebtheit des Stadtbezirkes als Wohnstandort wird auch durch die hohe Dynamik bei der Inanspruchnahme von Wohnbaupotenzialen deutlich. Die Nachfrage nach Wohnraum in Dortmund ist weiterhin hoch. Für die zukünftige Wohnbauentwicklung verfügt der Stadtbezirk über eine Vielzahl an Flächen in zentraler Lage, deren Entwicklung die Chance bietet, die östliche Innenstadt als urbanen Stadtbezirk weiter zu stärken. Aufgrund der zunehmenden Verdichtung rücken die stadtklimatische Anpassung, die Sicherstellung der wohnortnahen Grünflächenversorgung, eine bedarfsgerechte Bereitstellung an Angeboten der sozialen Infrastruktur sowie die Verringerung des Verkehrsaufkommens durch eine Änderung des Mobilitätsverhaltens zunehmend in den Fokus.

Im Norden zeigt sich ein gewerblicher Schwerpunkt. Zusammen mit weiteren Standorten an der Bronnerstraße und Brinkstraße verfügt der Stadtbezirk über einen vielfältigen Branchenmix. Die Büromeile „Rheinland- und Westfalendamm“ bietet zudem eine Vielzahl an Arbeitsplätzen im Büro- und Dienstleistungssektor. In allen Bestandsgebieten lassen sich kaum Leerstände verzeichnen. Fortlaufende Investitionen zeugen von einer Standorttreue der ansässigen Unternehmen. Dennoch zeigen sich an vereinzelt Standorten Herausforderungen in auf städtebauliche Erneuerungsbedarfe, auf die Klimaanpassung und das Einsickern gebietsfremder Nutzungen, die es in der zukünftigen Entwicklung der Bestandsgebiete zu berücksichtigen gilt.

Stadtbezirksthemen

Prinzip der Integrierten Stadtbezirkentwicklungskonzepte (INSEKT) ist es, als eine Art Trichter den „Status quo“ sowie Chancen, Herausforderungen und Handlungsempfehlungen so zuzuspitzen, dass sich letztlich „Leitplanken“ für die Entwicklung des Stadtbezirkes in den nächsten Jahren ergeben. Die sog. „Stadtbezirksthemen“ verdienen aufgrund ihrer Komplexität und ihres Wirkungsgrades ein besonderes Augenmerk der Stadtentwicklungsplanung. Mit dem Ziel, Qualitäten zu steigern, Perspektiven zu entwickeln und neuen Nutzungen Raum zu geben entfalten sie eine Bedeutung innerhalb des Stadtbezirkes und teilweise darüber hinaus.

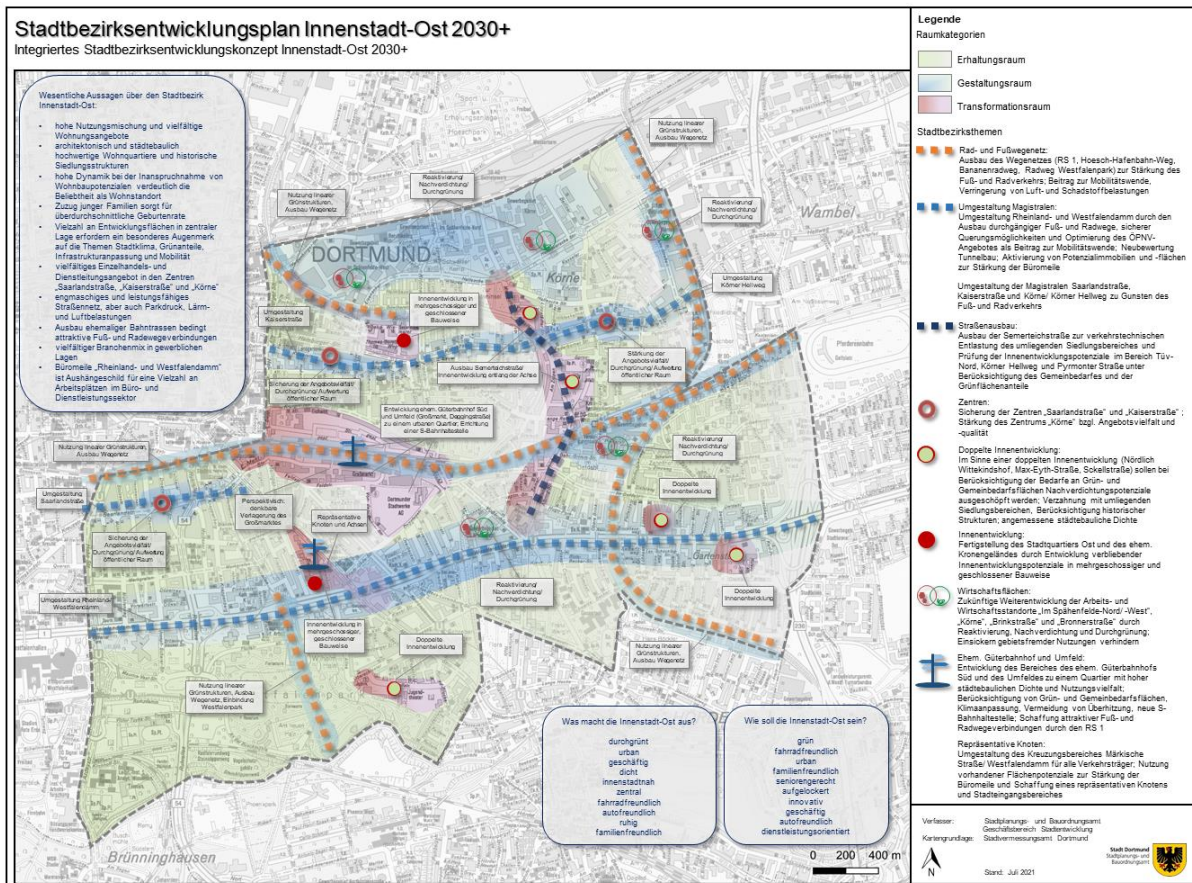


Abbildung 2: Stadtbezirkentwicklungsplan (STEP) Innenstadt-Ost 2030+ (s. Anlage, Kapitel 6.2)

Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Die Stadtbezirksthemen für die Innenstadt-Ost zeigen die wesentlichen „Leitplanken“ für die Entwicklung des Stadtbezirkes in den nächsten Jahren auf. Im Fokus steht dabei das Vorantreiben der Mobilitätswende. So trägt der **Ausbau des Wegenetzes** durch den Radschnellweg Ruhr (RS1), Hoesch-Hafenbahn-Weg und die Fortführung des Bananenradwegs zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs und langfristigen Verringerung des Autoverkehrs bei. Zudem bestehen erste Ideen für eine verbesserte Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Stadewäldchen und dem Emscherradweg durch die Einbindung des Westfalendamm in das Wegenetz.

Auch die Umgestaltung des **Rheinland- und Westfalendamm (B1)** und des **Kreuzungsbereiches „Märkische Straße / Westfalendamm“** sieht eine Verbesserung für alle Verkehrsträger vor. Der Ausbau durchgängiger Fuß- und Radwege und sicherer Querungsmöglichkeiten sowie die Optimierung des ÖPNV-Angebotes leisten einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende und verbessern die Erreichbarkeit von

Arbeitsplätzen durch umweltfreundliche Verkehrsmittel. Die Entwicklung brachliegender Flächen entlang der Verkehrsachse sowie im Kreuzungsbereich „Märkische Straße / Westfalendamm“ stärkt den Rheinland- Westfalendamm als attraktiven Büro- und Dienstleistungsstandort und schafft eine repräsentative Eingangssituation zur Dortmunder Innenstadt. Die Tunnelplanung für den Straßenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Märkische Straße und B236 soll durch eine aktualisierte Betrachtung kritisch hinterfragt werden.

Einen weiteren Beitrag zur Mobilitätswende leistet die Umgestaltung von Saarlandstraße, Kaiserstraße und Körner Hellweg. Insbesondere die finale Planung zur Umgestaltung der Saarlandstraße dient als Vorbild für die Verkehrswende, indem die Funktion als innerstädtischer Verbindungsstraße angemessen zurückgenommen wird. Im Vordergrund steht dabei das Ziel, durch die Neuaufteilung des Straßenraumes und eine Neuordnung des Parkens, insbesondere die Querbarkeit aber auch die Qualitäten für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege gilt es zudem, die Nutzungsdurchmischung und Angebotsvielfalt in den **Zentren** „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“ zu erhalten. Eine Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie eine Stärkung der Durchgrünung werden zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und stadtklimatischen Entlastung in den Zentren führen.

Als letztes fehlendes Netzelement sehen bestehende Planungen einen Ausbau der **Semerteichstraße** vor, um die umliegenden Siedlungsbereiche verkehrlich zu entlasten. Aufgrund der entstehenden Lärmauswirkungen ist eine geschlossene Blockstruktur entlang des zukünftigen Straßenverlaufes bei Neubauvorhaben anzustreben. Der Ausbau der Fuß- und Radwegführung entlang des neuen Straßenverlaufes trägt ebenfalls zur Stärkung dieser Verkehrsgruppen bei.

Eine weitere Aufgabe der zukünftigen Stadtbezirksentwicklung ist die Ausschöpfung der zahlreichen Innenentwicklungspotenziale. So sehen aktuelle Planungen eine Entwicklung der Flächenpotenziale „Nördlich Wittekindshof“, „Max-Eyth-Straße“ und „Sckellstraße“ im Sinne einer **Doppelten Innenentwicklung** vor. Diese berücksichtigt die Bedarfe an Grün- und Gemeinbedarfsflächen und trägt zu einer positiven Entwicklung des gesamten Wohnumfeldes bei. Eine besondere Bedeutung erhält die Verzahnung mit den umliegenden Siedlungsbereichen, die Berücksichtigung der historischen Strukturen insbesondere im Bereich der Gartenstadt und das Erzielen einer erhöhten städtebaulichen Dichte aufgrund der zentralen Lage der Flächen. Die Fertigstellung des **Stadtquartiers Ost** soll durch die Entwicklung des verbliebenen Innenentwicklungspotenzials an der Hamburger Straße in Form einer mehrgeschossigen und geschlossenen Bauweise erfolgen. Durch die Ausgestaltung der Flächen der ehemaligen Bahntrasse zu einem Park wird dem örtlichen Grünflächenmangel entgegengewirkt. Auch entlang des neuen Straßenverlaufes der Semerteichstraße zeigen sich am ehemaligen TÜV-Nord-Standort, am Körner Hellweg und an der Pyrmonter Straße Innenentwicklungspotenziale, die für eine bauliche Entwicklung unter Berücksichtigung des Bedarfes an Grün- und Gemeinbedarfsflächen in Frage kommen.

Rund um den Großmarkt zeichnet sich bereits eine Nachnutzung von ehemals gewerblich genutzten Flächen ab. So sollen die Flächen des **Güterbahnhofs Süd und des Umfeldes** („Nördlich Ernst-Mehlich-Straße“, „Kronprinzenviertel“, „Deggingshöfe“) im Sinne einer kompakten und durchmischten Stadt zu einem Quartier mit einer hohen städtebaulichen Dichte und Nutzungsvielfalt in direkter Nähe zur Dortmunder City entwickelt werden. Dabei gilt es, die verschiedenen Bedarfe an Grün- und Gemeinbedarfsflächen sowie die Anforderungen der Klimaanpassung (z. B. Fassaden- und Dachbegrünung) und die Vermeidung einer Überhitzung zu berücksichtigen. Der geplante Ausbau des Radschnellwegs

Ruhr (RS1) leistet einen Beitrag zur Schaffung attraktiver Fuß- und Radwege und damit zur Mobilitätswende. Die geplante Errichtung einer neuen S-Bahn-Haltestelle trägt zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes bei. Eine perspektivisch denkbare Verlagerung des Großmarktes und eine Entwicklung der Fläche als kompaktes und durchgrüntes Quartier in Anlehnung an den Rahmenplan zur Gestaltung des Umfeldes Güterbahnhof Süd kann die gewünschte Entwicklung in diesem Bereich abrunden.

Um auch zukünftig attraktive Wirtschafts- und Arbeitsstandorte im Stadtbezirk bereitzustellen soll die zukünftige Weiterentwicklung der **Gewerbegebiete „Im Spähenfelde-Nord / -West“, „Körne“, „Brinkstraße“ und „Bronnerstraße“** durch städtebauliche Erneuerung und Reaktivierung der unter- und mindergenutzten Wirtschaftsflächen erfolgen. Dabei ist eine stärkere Durchgrünung der Bestandsgebiete zu forcieren, um eine stadtklimatische Entlastung in verdichteten und hochversiegelten Bereichen zu erreichen.

„Online-Beteiligung“ – Stimmungsbild aus dem Stadtbezirk

Im Zuge einer Online-Beteiligung wurden die Bewohner*innen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost sowie alle Interessierten dazu aufgerufen, sich über die Ergebnisse des INSEKT zu informieren sowie ein Stimmungsbild abzugeben. Inhaltlich lag der Fokus auf der Vorstellung der oben zusammengefassten „Stadtbezirksthemen“ sowie deren Zielformulierung, zu denen die Teilnehmer*innen ihre Bewertung abgeben konnten. Zudem konnten die drei wichtigsten Stadtbezirksthemen für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt-Ost gewählt werden. Insgesamt sind 254 Teilnahmen eingegangen.

Insbesondere der Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes sowie die Umgestaltung des Rheinland- und Westfalendamms und Kreuzungsbereiches „Märkische Straße / Westfalendamm“ für alle Verkehrsträger hat den meisten Zuspruch der Teilnehmer*innen erhalten. Auch der Berücksichtigung der Bedarfe an Grünflächen und sozialen Angeboten (z. B. Betreuungs-, Bildungs-, Freizeit- und Pflegeangebote) insbesondere bei Neubauvorhaben sowie einer stärkeren Durchgrünung der Gewerbegebiete und die Ausgestaltung eines Parks entlang der ehemaligen Bahnflächen zur Fertigstellung des Stadtquartier Ost wurde von den meisten Teilnehmer*innen zugestimmt. Des Weiteren zeigt sich eine klare Zustimmung zu dem Ziel, die Aufenthaltsqualität in den Zentren unter anderem durch die Umgestaltung von Saarlandstraße, Kaiserstraße und Körner Hellweg zu verbessern. Ein zurückhaltender Zuspruch hat sich zu den bestehenden Planungen zur weiteren Innenentwicklung im Stadtbezirk sowie der Entwicklung der Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Süd und dessen Umfeld ergeben. Dem Ausbau der Semerteichstraße wird zu einem größeren Anteil nicht zugestimmt.

Welche Stadtbezirksthemen sind Ihrer Meinung nach für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes Innenstadt-Ost am wichtigsten?

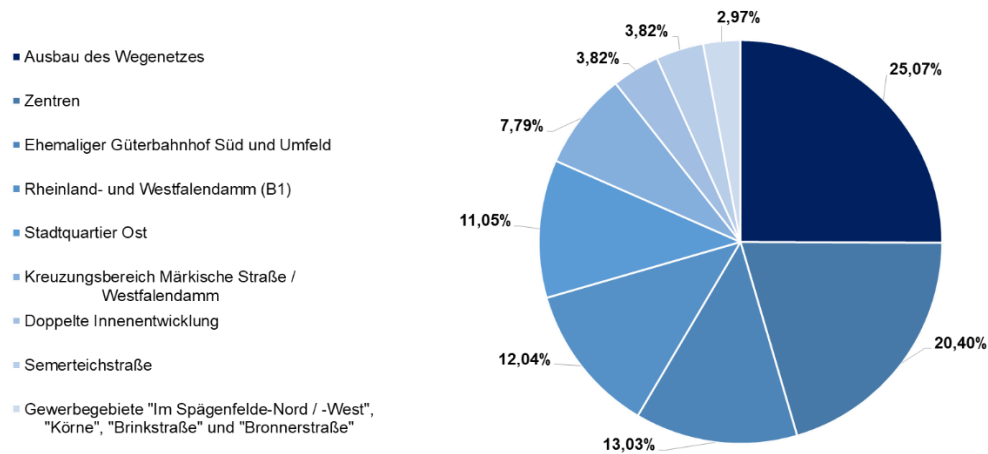


Abbildung 3: Auswertung Online-Beteiligung – „Welche Stadtbezirksthemen sind Ihrer Meinung nach für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes am wichtigsten?“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Die Stadtbezirksthemen „Ausbau des Wegenetzes“ (25,07 %) und „Zentren“ (20,40 %) werden von den Teilnehmer*innen mit Abstand als am wichtigsten für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes Innenstadt-Ost bewertet. Somit gingen jede vierte Stimme an den Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes und jede fünfte Stimme an die Aufwertung der Aufenthaltsqualität in den Zentren. Das Mittelfeld bilden die Themen „Ehemaliger Güterbahnhof Süd und Umfeld“, „Rheinland- und Westfalendamm“ und „Stadtquartier Ost“, die gute 10,00 % der Stimmen erhalten haben. Die Themen „Doppelte Innenentwicklung“, „Semerteichstraße“ und „Gewerbegebiete „Im Spähenfelde-Nord / -West“, „Körne“, „Bronnerstraße“ und „Brinkstraße““ erhalten dahingegen weniger als 10,00 % der Stimmen (s. Abb. 3).

Zuständigkeit

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) i. V. m. § 4 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund in der Fassung vom 12.06.2017.

Die Anhörung der Bezirksvertretung erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 4 Buchstabe c der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017.