

## öffentlich

|  |                                 |               |  |
|--|---------------------------------|---------------|--|
| Fachbereich                                      | Dezernent(in) / Geschäftsführer | Datum         |  |
| 6/MTC  | StR Sierau                      | 03.01.2002    |  |
| verantwortlich                                   | Telefon                         | Dringlichkeit |  |
| Horst Glaser                                     | 27397                           |               |  |
| Beratungsfolge                                   | Beratungstermine                | Zuständigkeit |  |
| Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen | 23.01.2002                      | Empfehlung    |  |
| Bezirksvertretung Innenstadt-Nord                | 23.01.2002                      | Empfehlung    |  |
| Bezirksvertretung Innenstadt-West                | 23.01.2002                      | Empfehlung    |  |
| Haupt- und Finanzausschuss                       | 24.01.2002                      | Empfehlung    |  |
| Rat der Stadt Dortmund                           | 31.01.2002                      | Beschluss     |  |

**Tagesordnungspunkt**

Städtebauliches Qualifizierungsverfahren zur Gestaltung und räumlichen Profilierung des Hauptbahnhofumfeldes

**Beschlussvorschlag**

Die Bezirksvertretungen Innenstadt-Nord und Innenstadt-West nehmen im Rahmen ihres Anhörungsrechtes die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfehlen dem Rat der Stadt, dem Vorschlag der Verwaltung zu folgen.

Der Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen empfiehlt dem Rat der Stadt, dem Vorschlag der Verwaltung zu folgen.

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt, dem Vorschlag der Verwaltung zu folgen.

Der Rat der Stadt beschließt die Durchführung eines Gutachterverfahrens zur Erlangung alternativer Entwürfe für die städtebauliche Neugestaltung und räumliche Profilierung des Hauptbahnhofumfeldes.

Er beauftragt die Verwaltung, das Verfahren vorzubereiten und durchzuführen.

Dem Rat sind nach Abschluss des Gutachterverfahrens geeignete gesamte Entwürfe bzw. teileräumliche Gestaltungskonzepte zur Entscheidung vorzulegen als Basis für die weitere Projektoptimierung und Fixierung der stadträumlichen Gestaltung in der Bauleitplanung.

Die haushaltsmäßige Bereitstellung erfolgt aus dem Haushaltssoll 2002 bei der HST 6160.9401.0001 - Planung MTC -.

**Begründung**1. Kurzfassung der Vorlage

Die weitflächige Gleisanlage des Hauptbahnhofes bildet eine gravierende Zäsur zwischen City und nördlicher Innenstadt. Die Vorplatzflächen sowohl auf der Süd- als auch auf der Nordseite entsprechen in ihrer derzeitigen Gestalt nicht der Bedeutung des Bahnhofes als einem der wichtigsten deutschen Eisenbahnverkehrsknotenpunkte.

Mit der Entwicklung des Dortmunder Hauptbahnhofes zu einem Multi-Themen-Center - "3do" - muss das Umfeld einen einladenden und zugleich großstädtischen Charakter erhalten.

Deshalb sollen im Rahmen eines städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens Entwicklungsperspektiven in Form alternativer Konzepte als Entscheidungsgrundlage für die hoch differenzierten Anforderungen an die urbane Gestaltung vorgelegt werden.

Bei diesem Gutachterverfahren, welches die Anbindung des „3do“ an die City (mit Überbrückung Königswall/Katharinenstraße) sowie die Neugestaltung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes beinhaltet, sollen auch die im Städtebaulichen Vertrag vom 19.04.2000 definierten Qualitätsansprüche zu den Themenfeldern städtebauliche Integration, Architekturqualität und Verkehr ausdrücklich berücksichtigt werden.

## 2. Zuständigkeit

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Ziffer 1 und § 19 Abs. 1 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 25.07.1991.

Die Anhörung der Bezirksvertretungen erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO in Verbindung mit § 15 Abs. 4 Buchstabe l der Hauptsatzung.

## 3. Finanzierung und Förderung

Für die Durchführung des Gutachterverfahrens werden Gesamtkosten in Höhe von ca. 150.000 € erwartet.

Haushaltsmittel stehen unter der Haushaltsstelle 6160.9401.0001 zur Verfügung.

Eine anteilige Beteiligung des Investors wird gemäß den im Städtebaulichen Vertrag vom 19.04.2000 diesbezüglich getroffenen Vereinbarungen erfolgen.

Die Kosten für das Verfahren sind grundsätzlich förderfähig. Die derzeit gültigen Förderrichtlinien lassen im Rahmen der Realisierungsförderung (nach Abschluss aller Arbeiten) eine Bezuschussung bis max. 80 % zu.

Teilbereiche des nördlichen als auch des südlichen Bahnhofsvorplatzes sind bereits mit städtebaulichen Mitteln öffentlich gefördert worden. Da der jetzige Zustand aufgrund der beabsichtigten Überbauung nicht erhalten bleibt, kann die mit der Bewilligung ausgesprochene Zweckbindungsfrist von 25 Jahren nicht eingehalten werden, so dass die in Anspruch genommenen Zuwendungen in voller Höhe bzw. anteilig zurückzuzahlen sind.

Ob und in welcher Höhe genau Mittel zurückgezahlt werden müssen, hängt letztlich von einer Entscheidung der Bewilligungsbehörde – Bezirksregierung Arnsberg – ab. Abstimmungsgespräche hierzu sind in Vorbereitung.

**Fortsetzung der Vorlage:**

Fachbereich:

6/MTC

Datum:

03.01.2002

Seite

3

---

4. Personal

Keine personellen Auswirkungen

Weiterer Sachverhalt siehe Folgeseiten

Dr. Langemeyer  
Oberbürgermeister

Ullrich Sierau  
Stadtrat

Pehlke  
Stadtkämmerer

### **Weitere Gliederung der Vorlage**

1. AUSGANGSSITUATION
2. BESCHREIBUNG DER AUFGABE
  - Planbereich
  - Gliederung der Aufgabe
  - Bestandsanalyse
  - Gestaltungsansprüche
  - Nutzungsanforderungen Verkehr
3. BESCHREIBUNG DER LEISTUNGEN
4. STRUKTUR DES QUALIFIZIERUNGSVERFAHRENS
  - Gutachterverfahren
  - Beteiligte am Verfahren
  - Ablaufplanung
  - Honorierung und Preisgelder
5. ZUSTÄNDIGKEIT
6. FINANZIERUNG UND FÖRDERUNG
7. PERSONAL

### **Anlage**

Übersichtsplan „Planbereich zum städtebaulichen Qualifizierungsverfahren“

## 1. AUSGANGSSITUATION

Die weitflächige Gleisanlage des Hauptbahnhofes bildet eine gravierende Zäsur zwischen City und nördlicher Innenstadt. Die Vorplatzflächen sowohl auf der Süd- als auch auf der Nordseite entsprechen in ihrer derzeitigen Gestalt nicht der Bedeutung des Bahnhofes. Mit dem geplanten „3do“-Komplex muss das Umfeld einen einladenden und zugleich großstädtischen Charakter erhalten.

Als Ergebnis des Qualifizierungsverfahrens sollen alternative Konzepte für die hoch differenzierten Anforderungen an die urbane Gestaltung vorliegen.

Das City-Konzept beschreibt ganz grundsätzlich die Entwicklungsperspektiven des Hauptbahnhofes samt Umfeld:

„Hauptbahnhöfe stellen heute die großen „Stadt Tore“ zu den Städten dar. Der Dortmunder Hauptbahnhof gehört zu den höchstfrequentierten deutschen Bahnknoten. Mit dem privaten Investitionsprojekt, dem Umbau des Bahnhofes, erhält die City eine erhebliche Erweiterung des Angebotes für Besucher und Kunden sowie eine bauliche herausragende Akzentuierung.

Die Stärke des Projektes liegt in der Bündelung verschiedenartiger Nutzungen. Ein hochmoderner, leistungs- und serviceorientierter Bahnhof wird mit einem Multi-Themen-Center, das Entertainment, Einkaufen und Freizeiteinrichtungen beinhaltet, verbunden. Das Projekt nimmt aktuelle Entwicklungen und zukünftige Trends aus dem Bereich des Konsumentenverhaltens auf. An die City wird der Bau mit einem Brückenschlag zur Katharinenstraße angebunden, die als Verbindungsachse funktional erheblich aufgewertet werden muss. Im Nordteil der Bahnanlagen wird darüber hinaus ein Großteil der Flächen für die Bahn entbehrlich und damit für städtebauliche Entwicklungen zugänglich. Sowohl der nördliche als auch der südliche Bahnhofsvorplatz erhalten in Verbindung mit dem Projekt eine attraktive Gestalt.“

Im Städtebaulichen Vertrag vom 19.04.2000 sind die Qualitätsmerkmale der Projektentwicklung im Bereich der städtebaulichen Integration und Architekturqualität festgehalten:

- Das „3do“ soll sich als „Landmarke“ für Stadt und Region darstellen.
- Das „3do“ wird als Bindeglied zwischen City und nördlicher Innenstadt entwickelt.
- Das „3do“ soll durch Vitalisierung der Katharinenstraße besser an die City angebunden werden.
- Das „3do“ erhält eine architektonische Gestaltung des Baukörpers, die der Einmaligkeit entspricht.
- Das „3do“ soll einen hohen Erlebniswert im Innern des Bauwerkes erhalten.

Die Sicherung dieser Qualitätsansprüche soll durch die Durchführung von Gutachterverfahren zur Anbindung des „3do“ an die City (Brücke Königswall/Katharinenstraße) sowie zur Umgestaltung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes erreicht werden. Grundlage im Rahmen dieser Planung soll das Leitkonzept von Sonae Imobiliária sein, wie es aus der 1. Optimierungsphase hervorgegangen ist.

Die grundsätzliche Legitimation zur Durchführung dieses städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens ergibt sich schon aus dem Grundsatzbeschluss des Rates vom 20.12.2001, in dem durch den nachfolgenden Antrag der SPD-Ratsfraktion die Aufgabenstellung wie folgt ergänzt wurde:

- „ 1. Der ZOB wird in direkter Nähe zu 3do neu errichtet und ist Bestandteil der städtebaulichen Qualifizierungsverfahren.
2. Die heutige Fläche des ZOB wird ebenso Bestandteil des städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens, wobei die Aspekte des Citykonzeptes zu berücksichtigen sind.“

## **2. BESCHREIBUNG DER AUFGABE**

### ➤ **Planbereich**

Das Plangebiet besteht aus den nördlichen und südlichen Freiflächen vor dem Hauptbahnhof. Auf der Südseite umfasst es den Bahnhofsvorplatz, den Königswall vom Freistuhl bis zur Bahnhofstrasse, den Busbahnhof und die Katharinenstraße bis zur Kampstraße. Auf der Nordseite liegt die gesamte Freifläche zwischen Hauptpost und Großkino CineStar und dem entsprechenden Teil der Steinstrasse bis zur südlichen Fassade des Gebäudes des Arbeitsamtes im Plangebiet.

### ➤ **Gliederung der Aufgabe**

- Für den gesamten Planbereich ist ein Leitkonzept zu erstellen, das umfassend die Grundzüge der Gestaltung der Stadträume (Süd und Nord) sowie die Verflechtung des Hauptbahnhofes/ 3do mit den Stadträumen enthält.
- Für die zentralen Bereiche auf der Südseite (Platzfläche vor der Südfassade des „3do“, Übergang bis in die Katharinenstraße/Höhe Schmiedingstraße), auf der Nordseite für die Platzfläche soll darüber hinaus eine realisierungsbezogene Planung erarbeitet werden.

### ➤ **Bestandsanalyse**

- Die durch den Wallring umfasste Dortmunder City zeigt nach Norden eine deutlich ausgebildete Stadtkante mit einer Höhenentwicklung von 5-7 Geschossen. Der in Ost-West-Richtung lang gestreckte Raum des Königswalls kann nicht als Platz bezeichnet werden, sondern ist ein reiner Durchgangsraum ohne urbane Qualität, besitzt jedoch

eine klare Begrenzung nach Süden. Es soll geprüft werden, ob die vorhandene Bauflucht im westlichen Teil auch künftig die Außenkante bilden soll oder ob die Citykante mit Bebauung der freien Flächen (Busbahnhof) an den Königswall gerückt werden soll.

- Der Königswall selbst, vor etwa 10 Jahren umgebaut und als Allee ausgebildet, soll in der heutigen Trassierung, Verkehrsfunktion und Gestalt erhalten bleiben. Die Ebene des Königswalls muss auch künftig ihre Bedeutung als eine Eingangsebene zum Hauptbahnhof behalten.
- Die großzügige Freitreppe vom Königswall zur Katharinenstraße ist – als Verbindung vom Hauptbahnhof in die City – eine markante Dortmunder Eigenart. Sie verdeutlicht die geografische und topografische Lage der Stadt am Übergang vom Mittelgebirge zur Tiefebene. Mit der großen Treppenanlage erfolgt zum Hauptbahnhof hin eine „Inszenierung der City“. Diese städtebauliche Eigenart darf nicht aufgegeben werden, sondern soll in geeigneter Weise noch verstärkt ausgeprägt werden. Eine Überbrückung des Königswalls ist mit einem Treppenaufgang, mit eben einer solchen „Inszenierung“, in Einklang zu bringen.
- Die Katharinenstraße ist die Hauptzugangsachse vom Bahnhof in die City. Die vorhandene Allee unterstreicht diese Funktion, doch die Randnutzungen tragen nicht dazu bei, eine Aufenthaltsqualität entstehen zu lassen.
- Für die Neugestaltung der Kampstraße und des Umfeldes der Petrikirche liegt die Planung vor. Diese ist bei der Verknüpfung der Achse Katharinenstraße mit dem City-Kern zu berücksichtigen.
- Der nördliche Bahnhofsvorplatz stellt sich zwar als ein baulich gefasster Stadtraum dar, trägt jedoch – bezogen auf den Bahnhof – Hinterhofcharakter. Die Grünanlage weist keine Qualität auf. Es war immer beabsichtigt, den Platz in Verbindung mit dem „3do“ neu zu gestalten. Dem entspricht es, dass der Schwerpunkt nicht mehr auf einer Grünanlage, sondern einem städtischen Platz liegen soll. Die bereits gestaltete Fläche vor dem Großkino CineStar sollte weitgehend in das Gesamtkonzept integriert werden.

### ➤ **Gestaltungsansprüche**

In allen Teilen wird eine herausragende urbane Qualität für sämtliche öffentliche Freiflächen erwartet.

- Die Flächen südlich und nördlich des Hauptbahnhofes sind als großstädtische Platzflächen zu gestalten. Die erforderlichen verkehrlichen Funktionen sind zu integrieren. Das Konzept muss sowohl Aufenthaltsqualität gewährleisten als auch der Anforderung des eiligen Durchschreitens Rechnung tragen. Die Repräsentanz des Bahnhofes ist angemessen zu unterstreichen.
- Die Verflechtung des Hauptbahnhofes mit den Platzflächen sowie mit Katharinenstraße und Steinstraße ist wesentlicher Bestandteil der Gesamtgestaltung. Die Nord-Süd-Achse ist sowohl auf der Nord- als auch der Südseite attraktiv an den Bahnhof anzubinden. Die erheblichen Höhendifferenzen zwischen der Verteilerebene Bahn-

hof/3do und dem jeweiligen Platzniveau benötigen großzügige Übergänge und Verknüpfungen.

- Die Wechselbeziehungen von Platzflächen und Fassaden der Platzwände sind deutlich herauszuarbeiten. Einerseits setzt die Gebäudeplanung Vorgaben auch für die Flächen-gestaltung. Andererseits werden wiederum die Platzgestaltungen Einfluss auf die Fas-sadengestaltung ausüben.
- Die Katharinenstraße soll als Verbindungsachse zwischen Hauptbahnhof und City eine stärkere Belebung als heute erfahren. Neu eingefügte Randnutzungen könnten dazu beitragen.

➤ **Nutzungsanforderungen Verkehr**

Beide Vorplätze haben eine wichtige verkehrliche Funktion als Bindeglied zwischen dem Verkehrsknoten Hauptbahnhof/Stadtbahn und dem städtischen Straßennetz für den Fußgänger-, Rad- und Kraftfahrzeugverkehr. Die Funktionen des fließenden und des ruhenden, des motorisierten und des nichtmotorisierten Verkehrs müssen mit den architektonischen Gestaltungsansprüchen in Einklang gebracht werden. Dabei ist ei-nerseits auf eine technisch funktionsfähige Gestaltung von Verkehrsanlagen zu achten, andererseits sollen Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsarten minimiert werden (z. B. keine Beeinträchtigung der Linienbusvorfahrt durch den ruhenden Kraft-fahrzeug- bzw. Parksuchverkehr).

Die Einschaltung eines Verkehrsplaners mit Erfahrungen im Entwurf von Bahnhofs-vorplätzen wird daher empfohlen.

### **3. BESCHREIBUNG DER LEISTUNGEN**

Folgende Leistungen werden erwartet:

- Leitkonzept  
Lageplan i. M. 1 : 500.
- Realisierungsbezogene Planung
  - Teilplan Süden i. M. 1 : 200
  - Teilplan Norden i. M. 1 : 200
  - Schnitte, Ansichten i. M. 1 : 200.
- Visualisierungen aus der Fußgängerperspektive Königswall und nördlicher Haupt-bahnhofsvorplatz sowie Vogelperspektiven für jeden Teilbereich.
- Erläuterungsbericht.

#### 4. STRUKTUR DES QUALIFIZIERUNGSVERFAHRENS

##### ➤ Gutachterverfahren

Das Qualifizierungsverfahren wird als Gutachterverfahren mit eingeladenen Teilnehmern durchgeführt. Ziel des Verfahrens ist es, ein Büro mit der weiteren Planung bis zur Realisierung beider Vorplätze zu beauftragen. Denkbar ist aber auch, daß Entwürfe aus zwei verschiedenen Büros zum nördlichen bzw. südlichen Bahnhofsvorplatz zur Realisierung empfohlen werden.

##### ➤ Beteiligte am Verfahren

- **Vorschlag für aufzufordernde Architekten**

Der Teilnehmerkreis soll sich aus 8 Architekturbüros (Dortmunder, nationale und internationale) zusammensetzen. Folgende Büros werden vorgeschlagen:

- a) **Internationale Büros (Europäisches Ausland)**

- Mario Botta, Lugano
- Kathryn Gustafson, Paris

- b) **Nationale Büros**

- Prof. Fritschi, Stahl, Baum, Düsseldorf
- Gatermann/Schossig, Köln
- Ingenhoven/Overdiek, Düsseldorf
- Von Gerkan/Marg, Hamburg

- c) **Dortmunder Büros**

- Prof. Gerber
- StegePartner

- **Preisgericht**

Vorschlag für *Fachpreisrichter* :

- Mark Gurney/ Dr. Ingo Nissen (Sonae)
- Ewald Breuer /Lutz Kalkstein (DB S&S AG)
- Ullrich Sierau /Ludger Wilde (Stadt Dortmund)
- Horst Glaser / Norbert Kelzenberg (Stadt Dortmund)
- Wolfgang Bergstermann /Norbert Post (Architekten, BDA-Vertreter)
- Jochen Kuhn / Dr. Kristin Amann-Dejové (Gestaltungsbeirat)
- Prof. Albert Speer / Prof. Hegger (Architekten)
- Prof. Hans Kollhoff /Julia Bolles-Wilson (Architekten)

Vorschlag für *Sachpreisrichter* :

- Jose Quintela da Fonseca (Soniae Imobiliária)
- Wolf-Dieter Siebert /Robert H. Hansen (DB AG)
- Dr. Gerhard Langemeyer (Stadt Dortmund)
- Klaus Fehleemann (Stadt Dortmund)
- Hubert Jung /Hans-Georg Hovermann (CDU)
- Ernst Prüsse /Helmut Harnisch (SPD)
- Daniela Schneckenburger /Heide Kröger-Brenner (Grüne/ Bündnis 90).

Die *Vorprüfung* wird von MitarbeiterInnen der Stadt Dortmund aus den betroffenen Fachbereichen (Projektgruppe 6/MTC, Stadtplanungsamt und Amt für Tiefbau und Straßenverkehr) und der Deutsche Bahn AG durchgeführt. Die durch das Gutachterverfahren angesprochenen Fachrichtungen Architektur, Städtebau, Freiraum und Verkehr sind dabei abgedeckt.

➤ **Ablaufplanung**

Die Gesamtdauer des Verfahrens wird etwa 5 – 6 Monate betragen. Das Verfahren wird im Februar 2002 – kurz nach dem Ratsbeschluß vom 31.01. – eingeleitet. Mit dem verfahrensabschließenden Ratsbeschluß wird am 11.07.2002 gerechnet.

➤ **Honorierung und Preisgelder**

Insgesamt wird ein Kostenaufwand von ca. 150.000,- € erwartet, der sich folgendermaßen zusammensetzt:

- Sockelhonorar pro teilnehmendem Büro: 10.500,- € x 8 = insg. 84.000,- €
- Preisgelder
  - 1. Preis = 15.000,- €
  - 2. Preis = 10.000,- €
  - 3. Preis = 5.000,- €insg. 30.000,- €
- Kosten für Preisgericht und Organisation rd. 36.000,- €

## 5. ZUSTÄNDIGKEIT

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV NW S. 666, SGV NW 2023) in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Ziffer 1 und § 19 Abs. 1 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 25.07.1991 in der Fassung der 6. Satzung zur Änderung der Hauptsatzung vom 12.01.1998.

Nach § 41 Abs. 3 GO gelten Geschäfte der laufenden Verwaltung im Namen des Rates als auf den Bürgermeister übertragen, soweit nicht der Rat sich für einen Einzelfall die Entscheidung vorbehält. Ein solcher Vorbehalt ist in § 19 Abs. 1 der Hauptsatzung manifestiert. Danach stellen –unabhängig von der Höhe der entstehenden finanziellen Verpflichtungen- solche Verwaltungsaufgaben **kein** einfaches Geschäft der laufenden Verwaltung dar, die von grundsätzlicher politischer Bedeutung sind. Dazu zählen insbesondere „die Vergabe von Planungsaufträgen mit stadtplanerischem Charakter“, worum es sich im vorliegenden Fall handelt.

Die Anhörung der Bezirksvertretungen erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO in Verbindung mit § 15 Abs. 4 Buchstabe l der Hauptsatzung.

## 6. Finanzierung und Förderung

Neben einem *Sockelhonorar* für die acht teilnehmenden Büros in Höhe von 10.500,- € werden *Preisgelder* für die drei besten Arbeiten ausgelobt (15.000,- €, 10.000,- € und 5.000,- €).

Daneben fallen *Kosten für das Preisgericht* in Höhe von rd. 36.000,- € an, sodass Gesamtkosten von ca. 150.000,- € entstehen werden.

Haushaltsmittel stehen unter der Haushaltsstelle 6160.9401.0001 zur Verfügung.

Eine anteilige Beteiligung des Investors wird gemäß den im Städtebaulichen Vertrag vom 19.04.2000 diesbezüglich getroffenen Vereinbarungen erfolgen..

Die Kosten für das Verfahren sind grundsätzlich förderfähig. Die derzeit gültigen Förderrichtlinien lassen im Rahmen der Realisierungsförderung (nach Abschluss aller Arbeiten) eine Bezuschussung bis max. 80 % zu.

Sowohl der nördliche als auch der südliche Bahnhofsvorplatz sind bereits mit städtebaulichen Mitteln öffentlich gefördert worden. Da der jetzige Zustand aufgrund der beabsichtigten Überbauung nicht erhalten bleibt, kann die mit der Bewilligung ausgesprochene Zweckbindungsfrist von 25 Jahren nicht eingehalten werden, so dass die in Anspruch genommenen Zuwendungen in voller Höhe bzw. anteilig zurückzuzahlen sind.

Ob und in welcher Höhe genau Mittel zurückgezahlt werden müssen, hängt letztlich von einer Entscheidung der Bewilligungsbehörde – Bezirksregierung Arnberg – ab. Abstimmungsgespräche hierzu sind in Vorbereitung.

## 7. Personal

Keine personellen Auswirkungen