



Planen und Bauen in Dortmund

Bericht des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes 2008/2009

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt



Planen und Bauen in Dortmund

Bericht des Stadtplanungs- und
Bauordnungsamtes 2008/2009

IMPRESSUM

Planen und Bauen in Dortmund
Bericht des Stadtplanungs- und
Bauordnungsamtes 2008/2009

Herausgeber:

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
Burgwall 14, 44135 Dortmund
stadtplanungsamt@dortmund.de

Redaktion:

Jutta Sankowski, Ludger Wilde (verantwortlich)

Fotos:

soweit nicht anders gekennzeichnet alle Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
Titelseite GPM

Gestaltung:

Alexandra Schiffmann, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Druck:

Rhein-Ruhr Druck

Dortmund, November 2008

Inhalt

Vorwort des Stadtdirektors	6
Vorwort der Fachbereichsleitung	7
Einführung	8
Organigramm	14
Instrumente der Stadtplanung und Stadterneuerung, Bauordnung und Denkmalschutz	16
1. Stadtentwicklungsplanung für die Gesamtstadt	19
1.1 Flächennutzungsplan	20
1.2 Integrierte Stadtbezirkentwicklungskonzepte (InSEKts)	21
1.3 Masterplan Einzelhandel und REHK	22
1.4 Wirtschaftsflächenkataster	23
1.5 Spielleitplanung	24
2. Mobilitätsplanung	25
2.1 Masterplan Mobilität	26
2.2 Nahverkehrsplan	27
2.3 Park+Ride und Bike+Ride	28
2.4 Umbau Bahnhof Hörde	29
2.5 Barrierefreie Haltestellen Ost-West-Strecke	30
2.6 Radverkehrsplanung	31
2.7 Gartenstadt-Radweg	32
2.8 Berghofer Straße	33
2.9 Nordspange	35
2.10 Mobilitätskonzept Berufskollegs	36
2.11 Konzept ruhender Lkw-Verkehr	37
2.12 Lkw-Stadtplan	38
3. Rahmenplanung und Entwicklungskonzepte für räumliche Teilbereiche	39
3.1 City-Konzept	40
3.2 PHOENIX See	42
3.3 PHOENIX West	44
3.4 Entwicklung Thier-Gelände	46
3.5 Westfalahütte	48
3.6 Entwicklung Dortmunder U	49
3.7 Rahmenplanung Rheinische Straße	50
3.8 Rahmenplanung Deusen	51
3.9 Rahmenplanung Husen-Kurl	52
3.10 Rahmenplanung Ortskern Berghofen	53
3.11 Rahmenplanung Rombergpark	54

4. Stadterneuerung	55
4.1 Cityprojekte	56
4.1.1 Boulevard Kampstraße	56
4.1.2 Neugestaltung Betenstraße und Olpe	58
4.2 Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf	59
4.2.1 Nordstadt	59
4.2.2 Scharnhorst-Ost inklusive Direktionsgebäude Gneisenau	61
4.2.3 Hörde Clarenberg	62
4.3 Maßnahmen in Nebenzentren	63
4.3.1 Ortskerngestaltung Aplerbeck	63
4.3.2 Ortskerngestaltung Mengede	64
4.4 Stadtumbaugebiete	65
4.4.1 Rheinische Straße mit U-Turm	65
4.4.2 Hörde Zentrum	66
4.4.3 Derne	67
4.5 Emscher Landschaftspark	68
4.5.1 Kokerei Hansa	68
4.5.2 Begegnungszentrum Kirche Deusen	70
5. Städtebauliche Einzelprojekte und Bebauungspläne	71
5.1 Schwerpunkt Wohnen	72
5.1.1 Bebauungsplan Br 203 – HOHENBUSCHEI	72
5.1.2 Bebauungsplan InO 106 – Stadtquartier Ost	74
5.1.3 Bebauungsplan Hu 144 – Am Rahmer Wald	75
5.1.4 Bebauungsplan Scha 141 und 142 – Grevel Mitte und Grevel West	76
5.2 Schwerpunkt Wirtschaft	77
5.2.1 Bebauungsplan Hö 253 – PHOENIX West	77
5.2.2 Bebauungspläne InN 218 bis 226 – Westfalenhütte	78
5.3 Schwerpunkt Infrastruktur und Einzelhandel	79
5.3.1 Scha 131 – Gneisenau-Allee	79
5.3.2 VEP InW 216 – Einzelhandelsstandort Dorstfelder Hellweg/Arminiusstraße	80
Bauaufsicht	81
6.1 Genehmigungen, Bescheide, Stellungnahmen	82
6.2 Ordnungsbehördliches Handeln	83

6.3	Bedeutende Bauvorhaben	84
6.3.1	MST.factory 2. Bauabschnitt	84
6.3.2	PHOENIX West – Neubau Zentrum für Produktionstechnik	85
6.3.3	Westfalen-Einkaufs-Zentrum (WEZ)	86
6.3.4	Altenpflegezentrum Ophoff	87
6.3.5	Hauptverwaltung Volkswohl Bund Versicherungen	88
6.3.6	Orchesterzentrum Brückstraße	90
6.3.7	Freizeitzentrum West	92
6.3.8	Neubau Westfalentower	94
6.3.9	ADAC-Gebäude 2. Bauabschnitt	95
6.3.10	IKEA (Euro-Low-Flow II)	96
6.4	Beschleunigung des Baugenehmigungsverfahrens	97
6.4.1	Gütezeichen „Mittelstandsorientierte Kommunalverwaltung“	97
6.4.2	Elektronische Bauantragskonferenz und Digitale Bauauskunft	98
7.	Dienstleistungszentrum Planen und Bauen	99
7.1	Dienstleistungszentrum Planen und Bauen	100
8.	Stadtbaukultur	103
8.1	Wettbewerbe	104
8.2	Gestaltungsbeirat	106
8.3	Forum Stadtbaukultur	108
9.	Denkmalschutz und Denkmalpflege	109
9.1	Baudenkmalpflege	110
9.2	Bodendenkmalpflege	112
9.3	Tag des offenen Denkmals	114
10.	Planung im regionalen Zusammenhang	115
10.1	Städteregion Ruhr	116
10.1.1	Masterplan Ruhr	116
10.1.2	Regionaler Flächennutzungsplan	117
10.2	„das ruhrtal“	118
10.3	Emscher Landschaftspark 2010	120
10.4	Fluss Stadt Land	121
10.5	Parkautobahn A 42	122
10.6	Regionaler Masterplan A 40 B 1– 75 Kilometer StadtRaum	124



Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Leserinnen und Leser,

dieser Bericht des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes gibt einen guten Überblick über die vielfältigen Projekte des Amtes, die schwerpunktmäßig in den Jahren 2008 und 2009 bearbeitet wurden bzw. werden sollen. Das Amt wurde ebenso neu strukturiert wie das Dezernat Planung, Städtebau und Infrastruktur. Die entstandenen Synergieeffekte zeigen sich in der Praxis in der erfolgreichen und ergebnisorientierten Planung und Umsetzung einer Vielzahl von Projekten und Vorhaben. Das Spektrum an Aufgaben hat sich kontinuierlich erweitert und umfasst alle Ebenen der Stadtplanung und Stadterneuerung. Die Schwerpunkte der Arbeit sind breit verteilt, um den Anforderungen an eine Metropolstadt gerecht zu werden.

Regionale Kooperationen und Netzwerke sind auch in 2008 und 2009 wichtige Projekte, die die Stadt Dortmund in der Region, in Deutschland und Europa verankern und wichtigen Input in lokale Themen und Projekte geben. Das interkommunale Projekt Fluss Stadt Land wird 2009 in sein Abschlussjahr gehen und den erfolgreichen Aufbau eines Netzwerks im nördlichen Ruhrgebiet und realisierte Projekte gemeinsam feiern. Ich lade Sie dazu ein, sich diese Projekte anzusehen und mitzufeiern. Mit dem Blick auf eine nachhaltige Stadtentwicklung konzentriert sich Dortmund bei größeren Entwicklungen auf Konversionsflächen wie PHOENIX (Eisen und Stahl), Westfalenhütte (Stahl und Koks), Ellinghausen (Halde), Dortmunder U und Thier (Bier) sowie HOHENBUSCHEI (Militär). Daneben leisten eine Fülle von kleinen und großen Projekten der Stadterneuerung, die das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt initiiert, organisiert oder koordiniert, einen Beitrag für die Lebensqualität der Menschen vor Ort und die Besucherinnen und Besucher dieser Stadt.

Die neue Dortmunder Planungskultur wurde 2007 im Rahmen des European Public Sector Awards (EPSA) auf europäischer Ebene mit einem Diplom gewürdigt. Das ist das äußere Ergebnis eines umfassenden Ansatzes der Dortmunder Planungsverwaltung, der die Beteiligung der Menschen und Institutionen in der Stadt konsequent ernst nimmt und dafür die richtigen Instrumente bereit hält. Die Praxis von Projekten und Foren wie Masterpläne, Integrierte Stadtbezirkentwicklungskonzepte, Quartiersbüros, Einwohner-Jurys, Gestaltungsbeirat oder das Forum Stadtbaukultur funktionieren nur deshalb so gut, weil die Verwaltung die beteiligten Akteure informiert und in Entscheidungsprozesse einbindet. Die zuständigen politischen Gremien, der Rat der Stadt, die Ausschüsse und die Bezirksvertretungen beschließen die Stadtentwicklungsziele und wirken an vielen Stellen an den Planungs- und Umsetzungsprozessen kreativ mit. Das führt sowohl zu guten Ergebnissen als auch zu einer hohen Akzeptanz dieser Ergebnisse.

Ullrich Sierau
Stadtdirektor



Sehr geehrte Damen und Herren,
 liebe Leserinnen und Leser,

sie halten den ersten Bericht für das neu strukturierte Stadtplanungs- und Bauordnungsamt in den Händen. Mit der Zusammenlegung der beiden Ämter zu einem gemeinsamen Fachbereich hat sich das Spektrum an Themen, Aufgaben und Projekten deutlich vergrößert. Mit dem Zusammenrücken der Bereiche Planen und Bauen ist die Chance verbunden, dass alle Ebenen noch besser aufeinander abgestimmt und effizient arbeiten können.

In der Stadtentwicklungsplanung liegt der Schwerpunkt der Arbeit in teilräumlichen Konzepten, wie die Integrierten Stadtbezirkentwicklungskonzepte und in ressortbezogenen Projekten. Parallel wird intensiv in regionalen Kooperationen gearbeitet, wie die Städtereion 2030. Im Bereich Mobilitätsplanung stehen die Aktualisierung von gesamtstädtischen Fachplänen und die Bearbeitung von Einzelprojekten wie die Nordspange auf der Agenda. Daneben laufen die Veranstaltungen zum Masterplan Mobilität. Im Bereich Städtebau und Bauleitplanung werden neben einer Vielzahl an Bebauungsplanverfahren mehrere Rahmenplanungen und teilräumliche Konzepte entwickelt. Bei der Bauaufsicht werden sämtliche Dortmunder Bauvorhaben von der Beratung, zum Bauantrag und bis zur Bauausführung und Schlussabnahme betreut. Im Dienstleistungszentrum Planen und Bauen finden die Bürgerinnen und Bürger kompetente Ansprechpartner für alle Fragen zu diesem Thema. Der Bereich Sonderplanung und Denkmalbehörde betreut neben Flächenprojekten auch Wettbewerbe zu Einzelvorhaben oder Rahmenkonzepten sowie den Gestaltungsbeirat und das Forum Stadtbaukultur. Aktuelle Arbeitsschwerpunkte der Baudenkmalpflege liegen in der denkmalpflegerischen Begleitung von wichtigen städtischen und kirchlichen Baudenkmalen. Die Bodendenkmalpflege und Stadtarchäologie konzentrieren sich aktuell auf mehrere archäologische Ausgrabungen, die durch konkrete Planvorhaben ausgelöst wurden. Ein weiterer wichtiger Bereich ist die Stadterneuerung, die aktuell Handlungs- und Maßnahmenkonzepte für die Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf, zwei Nebenzentren und die drei Stadtumbaugebiete entwickelt. Die Planungen für die City und den neuen Boulevard Kampstraße bilden einen weiteren Schwerpunkt.

Der Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung mit seinen hoch engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist angetreten, die vielfältigen und häufig komplexen Aufgaben zum Wohl aller Bürger-

Hans-Werner Steinschulte
 Stellvertretender Fachbereichsleiter
 Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Ludger Wilde
 Fachbereichsleiter
 Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Walter Nickisch
 Stellvertretender Fachbereichsleiter
 Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Nach der Neuorganisation der Stadtämter 61 und 63 zum **Stadtplanungs- und Bauordnungsamt** ist es die Aufgabe des neuen Fachbereichs 61, die räumliche Entwicklung des gesamten Stadtgebietes programmatisch vorzubereiten und die planungsrechtlichen Voraussetzungen für alle wesentlichen Bauaktivitäten zu schaffen. Die räumliche Ausprägung der urbanen Umwelt ist abwechslungsreich, interessant und qualitativ zu gestalten. Durch innovative städtebauliche Aktivitäten und Visionen wird ein bedeutender Beitrag zur Beschleunigung des wirtschaftlichen Strukturwandels der Stadt Dortmund geleistet.

Im Mittelpunkt stehen die Gestaltung der City als Zentrum des städtischen Lebens, die Stärkung der Stadtteil- und Ortsteilzentren sowie die Zusammenarbeit mit den Nachbarstädten. Besondere Bedeutung kommt den zentral gelegenen Industriebrachen zu, die das städtebauliche Entwicklungskapital der Stadt Dortmund sind. Durch Umwandlung dieser Flächen in Zentren mit einer zukunftsorientierten Kombination von Arbeit, Wohnen und Freizeit werden Investoren angezogen und die städtebauliche Entwicklung einzelner Stadtteile geprägt.

Das Stadtamt 61 erfüllt als Untere Bauaufsichtsbehörde und Untere Denkmalbehörde der Gemeinde übertragene staatliche Pflichtaufgaben zur Erfüllung nach Weisung. Nach dem Wandel von der „Baupolizei“, d. h. der präventiven und repressiven Bauaufsicht, zu einem Dienstleistungsbetrieb ist es vorderstes Ziel des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes, als verlässlicher Partner der Bauwirtschaft durch kundenorientierte Beratung und termingerechte Genehmigung einen wichtigen Baustein für Investitionen zu setzen. Das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt erbringt Dienstleistungen für Bürgerinnen und Bürger, Politik, öffentliche Vorhabenträger, die private Wirtschaft, private Investoren, andere Fachbereiche und Eigenbetriebe der Verwaltung. Es gibt sieben Geschäftsbereiche, die sich jeweils in Teams untergliedern. Im Folgenden werden ihre Aufgaben, Strukturen und zentralen Projekte kurz vorgestellt.

Im Geschäftsbereich 1 – Allgemeine Verwaltung geht es um die dezentralisierten Personal- und Organisationsaufgaben, die Haushaltssachbearbeitung und zentrale Finanzierungsaufgaben, Controlling sowie die Kosten- und Leistungsrechnung. Durch interne organisatorische Maßnahmen unterstützt die Abteilung den kompletten Fachbereich, hierzu zählt auch die Unterstützung durch den Einsatz elektronischer Datenverarbeitung und die Einführung eines elektronischen Workflow. Daneben nehmen die Stadterneuerungs- und Stadtumbaumaßnahmen durch die Finanzierung und Abrechnung einen breiten Raum ein. Weiterhin werden alle Gebührenangelegenheiten im Zusammenhang mit Bauvoranfragen und Bauanträgen bearbeitet.

Das **Dienstleistungszentrum Planen und Bauen** stellt sich mit einem Angebot im Sinne einer bürgernahen, kundenorientierten und modernen Bauverwaltung dar. In dem barrierefrei erreichbaren Großraumbüro im Erdgeschoss des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes finden die Bürgerinnen und Bürger die Beratung für Bauwillige, das Bauaktenarchiv, die Eingangsstelle des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes und die Katasterauskunft. Die Beratung für Bauwillige bietet privaten Bauherren eine umfassende neutrale Beratung in allen Fragen rund um das Thema „Bauen und Wohnen“. Der Schwerpunkt der Beratungen liegt im Bauordnungs- und Planungsrecht, es erfolgen aber auch ämterübergreifende Informationen und konkrete Hilfestellungen vor und während des Baugenehmigungsverfahrens. Auch die anderen genannten Angebote des Dienstleistungszentrums Planen werden intensiv genutzt. Darüber hinaus werden die Räumlichkeiten des Dienstleistungszentrums Planen und Bauen seit September 2007 zum öffentlichen Aushang der aktuellen Bauleitplanung genutzt.

Die Aufgabe der **Stadtentwicklung hat der Geschäftsbereich 2** inne, die eine ausgewogene Entwicklung von Wohnen, Arbeiten/Wirtschaft, Freizeit, Freiraum, Infrastruktur und Verkehr im Stadtgebiet zum Ziel hat. Diese kommunalen Planungsziele basieren auf der Regional- und Landesplanung und umgekehrt (Gegenstromprinzip). Die Ergebnisse der Stadtentwicklungsplanung fließen in sektorale und räumliche Fachbereichsvorgaben, die auf kommunaler und regionaler Ebene die Basis für die Erarbeitung von Bauleitplänen bilden.

Die Regional- und Stadtumlandplanung wird auch in den kommenden Jahren ein Schwerpunkt im Bereich der Stadtentwicklungsplanung sein. Zu diesem Aufgabenbereich gehören die Erarbeitung von Stellungnahmen zu Planungen und Zielkonzepten auf Regional- bzw. Landesebene, die Initiierung und Erstellung regionaler Entwicklungskonzepte und -maßnahmen sowie die Abstimmung der Bauleitplanung mit dem neu aufgestellten Regionalplan und den Nachbargemeinden. Dieser Bereich umfasst auch die Betreuung von Planfeststellungsverfahren externer Planungsträger, die Mitwirkung und die Geschäftsführung des Regionalen Einzelhandelskonzeptes für das Östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche sowie die Geschäftsführung des Arbeitskreises für interkommunale Zusammenarbeit der Bau- und Planungsdezernenten (IKZ):

Als konkrete regionale Projekte mit Dortmunder Beteiligung sind zu nennen:

„Städtereion Ruhr 2030“ der Städte Duisburg, Mülheim, Essen, Oberhausen, Gelsenkirchen, Bochum, Herne und Dortmund sowie das Leitprojekt „Regionaler Flächennutzungsplan“ (RFNP) Fluss Stadt Land als regionale Initiative im nördlichen und östlichen Ruhrgebiet von Bottrop bis Hamm und Dorsten bis Dortmund

Gemeinschaftsinitiative „das ruhrtal“ der Städte Bochum, Hagen, Hattingen, Herdecke, Wetter und Witten, Ennepe-Ruhr-Kreis, Regionalverband Ruhr (RVR) sowie die Städte Dortmund, Duisburg, Essen, Oberhausen und Mülheim an der Ruhr

Emscher Landschaftspark für die Grünzüge im Bereich von Emscher und Kanälen im nördlichen Ruhrgebiet

Entsprechend den gesellschaftlichen Ansprüchen, Bedürfnissen und Anforderungen werden realisierungsorientierte Angebotsplanungen als sektorale Konzepte für die Lebens- und Funktionsbereiche Wohnen, Wirtschaft, Verkehr, Freiraum, Freizeit, kulturelle, soziale und technische Infrastruktur erarbeitet. Sie dienen als Grundlage städtischer und privater Planungen. Hierdurch werden die wesentlichen Sektoren der städtebaulichen Planung gesteuert. Die erhobenen Daten bilden die Basis für die Fortschreibung der Masterpläne zu den Themen Einzelhandel, Wirtschaftsflächen (Federführung liegt bei der WFDO) und Mobilität (Geschäftsbereich 3) im gesamtstädtischen Maßstab, für Standortuntersuchungen öffentlicher und privater Träger, Investoren sowie für die Bewertung bedeutender Projekte anderer Fachbereiche.

Zur Steuerung der Wohnbauflächenentwicklung, der Nachfragebefriedigung und der Angebotsplanung werden im Rahmen des Masterplanes Wohnen die Wohnbauflächenpotenziale ermittelt und fortgeschrieben. Im Jahr 2008 wird das Kommunale Wohnraumkonzept erarbeitet, an dem StA 61 mitwirkt.

Die Einführung der Spielleitplanung in Dortmund hat das Ziel, die Stadt für Kinder und ihre Familien noch attraktiver zu gestalten. Nach einer gesamtstädtischen Auftaktveranstaltung wurde mit der Planerarbeitung in den drei Modellstadtbezirken Brackel, Innenstadt-West und Lütgendortmund begonnen.

Im Rahmen der Wirtschaftsflächenentwicklung werden ansiedlungswillige Unternehmen bei der Standortsuche unterstützt, um den Wirtschaftsstandort Dortmund zu stärken. Hier erfolgt eine enge Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung Dortmund.

Die Stadtentwicklung ist häufig mit einer Inanspruchnahme von Freiraum verbunden. Parallel zur Flächenreduzierung nimmt die Bedeutung des Freiraums für Mensch und Natur zu (z. B. als Raum für Naherholung, Sport- und Freizeitaktivitäten, Rückzugsbereich für Tiere und Pflanzen, ökologischer Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft).

Zur Entwicklung der kulturellen, sozialen und technischen Infrastruktur werden Daten der Standorte erhoben und zusammengestellt. Die Standorte werden in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Bedarfsträgern festgelegt und planerisch gesichert.

Für alle zwölf Stadtbezirke wurden 2007 Fortschreibungsentwürfe für die Integrierten Stadtbezirks-EntwicklungsKonzepte (InSEKts) erstellt, die durch den Rat beschlossen wurden. Die textlichen und kartographischen Darstellungen erlauben einen umfassenden Überblick über erfolgte und künftige Veränderungen in den jeweiligen Stadtbezirken.

Seit der Flächennutzungsplan (F-Plan) der Stadt Dortmund am 31.12.2004 rechtswirksam geworden ist, wurden erste Änderungsverfahren eingeleitet, von denen vier Verfahren bereits abgeschlossen sind. Bei F-Plan-Änderungen, Bebauungsplänen, Standortuntersuchungen und Verfahren nach § 125 BauGB und sonstigen Fachgesetzen werden Beurteilungen von Immissionen notwendig. Gegebenenfalls wird die vorhandene Umweltsituation eines bestimmten Gebietes durch ein Gutachten erfasst. Ob und unter welchen Bedingungen die geplanten Nutzungen realisiert werden können, wird dann unter Berücksichtigung der immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen und des Planungsrechts abgewogen. Darüber hinaus wurde im Jahr 2008 nach Maßgabe der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Zusammenarbeit mit dem Umweltamt die Lärmkartierung für das Stadtgebiet fertiggestellt und mit der anschließenden Aktionsplanung begonnen.

Der **Geschäftsbereich 3 – Mobilitätsplanung** arbeitet gesamtstädtisch und projektbezogen. Voraussetzung für eine positive wirtschaftliche Entwicklung, der Förderung urbanen Lebens sowie einer angemessenen Lebensqualität in der Stadt sind leistungsfähige und umweltverträgliche Netze für alle Verkehrsarten. Diese sollen sowohl den Anforderungen der gesamtstädtischen Entwicklung als auch den unterschiedlichen individuellen Ansprüchen der Bürger weitgehend gerecht werden. Unter Berücksichtigung der Stadtentwicklungsprozesse hat die Verkehrsplanung darüber hinaus auch die damit verbundenen Belastungen weitgehend zu minimieren.

Wesentliche Voraussetzungen für die Verkehrsplanung sind die Verkehrsanalysen und damit das Vorhalten, Kompletieren und ständige Aktualisieren von Daten. Neben Erhebungen im fließenden und ruhenden Verkehr gehört die Aufbereitung von Daten zu den ständigen Aufgaben, um das Verkehrsmodell zu eichen, Fachbeiträge zur Bauleitplanung zu liefern, in fachlichen Diskussionen zu argumentieren sowie Planungen anderer Fachbereiche und Externer zu unterstützen.

Aufgabe der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung ist die Erstellung eines integrierten, alle Verkehrsarten umfassenden Konzeptes, das Veränderungen der Verkehrsbeziehungen und der Verkehrsmittelwahl erfassen und entsprechend den politischen Zielvorgaben steuern kann. Den Arbeitsschwerpunkt bildet die Umsetzung der Maßnahmenkonzepte.

Der im Mai 2004 vom Rat beschlossene Masterplan Mobilität definiert neun Handlungsfelder, für die jeweils Handlungskonzepte entwickelt worden sind. Schwerpunkt der künftigen Arbeit wird die Weiterentwicklung und Umsetzung dieser Handlungs- bzw. Maßnahmenkonzepte sein. Im Jahr 2008 liegt der Fokus auf dem Thema „Wirtschaftsverkehr“. Die Analysen und Konzepte zum Lkw-Parcken sollen abgeschlossen werden. Darüber hinaus wird der Lkw-Stadtplan aktualisiert. Ein weiterer Schwerpunkt in 2008 war die stadtweiten Untersuchung zu Kreisverkehren.

Neben dem Masterplan Mobilität werden Verkehrsuntersuchungen für einzelne Teilräume oder Maßnahmen durchgeführt. Hierbei werden vor allem mit Hilfe des Verkehrsmodells die Maßnahmen bewertet und Daten für die weitere Planung (z. B. Immissionschutz, Lichtsignalanlagen) bereitgestellt. Darüber hinaus werden Mobilitätskonzepte z. B. für die Dortmunder Berufskollegs entwickelt. Sie enthalten in der Regel Empfehlungen zu Veränderungen des Verkehrsverhaltens zugunsten des Umweltverbundes, die mit den Betroffenen erarbeitet werden.

Das Land NRW hat am 11.05.2006 einen Infrastrukturplan beschlossen (Integrierte Gesamtverkehrsplanung – IGVP), der Dortmunder Straßen- und Schienenprojekte enthält. Die IGVP-Projekte wurden mit den parallel durchgeführten Untersuchungen zur Zukunft des Stadtbahnbaus abgeglichen und sind in ein Stadtbahnentwicklungskonzept eingeflossen. Auf dieser Grundlage kann hier der Nahverkehrsplan fortgeschrieben werden. Mit der Inbetriebnahme der neuen Stadtbahnstrecke auf der Ost-West-Strecke werden mittelflurige Fahrzeuge eingesetzt, die eine Anpassung der Haltestellen bedingen. Dazu werden die Entwürfe erstellt.

Im Zuständigkeitsbereich der Mobilitätsplanung werden zudem sektorale Konzepte entwickelt, die sich zumeist für das gesamte Stadtgebiet mit den spezifischen Anforderungen einzelner Verkehrsarten befassen.

Bedingt durch neue funktionale Bedeutungen bestehender Straßen sowie durch Straßenneubauten sind die Neubewertung und Klassifizierung des Straßennetzes kontinuierlich als gesetzliche Pflichtaufgabe durchzuführen. Für den Um-, Rück- und Neubau von Anlagen aller Verkehrsarten sind verkehrstechnische Entwürfe - meistens in Alternativen - zu erarbeiten, die für die weitere bautechnische Realisierung die Grundlage bilden.

Der **Geschäftsbereich 4** umfasst die Aufgaben **Städtebau und Bauleitplanung** für das gesamte Stadtgebiet. Die städtebauliche Planung schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Gewährleistung einer am Wohl der Allgemeinheit orientierten, geordneten städtebaulichen Entwicklung des Stadtgebietes. Sie berücksichtigt die Auswirkungen der planerischen Vorgaben in ökologischer, ökonomischer und sozialer Hinsicht. Für Teilbereiche des Stadtgebietes werden rechtsverbindliche Bebauungspläne erstellt sowie auf Antrag von Vorhabenträgern für konkrete Maßnahmen Vorhaben- und Erschließungspläne. Diese im Baugesetzbuch konkretisierten Instrumente werden im folgenden Kapitel „Instrumente“ näher erläutert. Die Realisierung der Bebauungspläne wird in der Regel über Durchführungsverträge und städtebauliche Verträge gesichert, die mit dem jeweiligen Vorhabenträger geschlossen werden. Gegenstand des Vertrages sind in der Regel zeitliche Bindungen für die Realisierung der Vorhaben sowie der Ausgleichsflächen und Verkehrsflächen. Aktuelle Planverfahren für die Entwicklung von Wohngebieten sind unter anderen die Bebauungspläne „HOHENBUSCHEI“ im Stadtbezirk Brackel, „Stadtquartier Ost“ in der Innenstadt Ost, „Am Rahmer Wald“ im Stadtbezirk Huckarde sowie „Grevel Mitte“ und „Grevel West“ im Stadtbezirk Scharnhorst. Zur Schaffung von Wirtschaftsflächen werden beispielsweise die Bebauungspläne „PHOENIX West“ im Stadtbezirk Hörde und „Westfalenhütte“ im Stadtbezirk Innenstadt Nord aufgestellt. Im Stadtbezirk Scharnhorst wird durch den Bebauungsplan „Gneisenau-Allee“ die zentrale Erschließungsachse des Gebietes Gneisenau sichergestellt während im Stadtbezirk Innenstadt West mit dem Vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Einzelhandelsstandort Dorstfelder Hellweg/Arminiusstraße“ eine Einzelhandelseinrichtung Planungsrecht erhalten soll.

Die Schaffung von Planrecht für Wohnbauflächen (Eigenheime, Eigentumswohnungen, öffentlich geförderter Wohnungsbau), für Flächen zur Wirtschaftsförderung und für Infrastruktureinrichtungen bilden die weiteren Arbeitsschwerpunkte in der Projektliste. Mit der Realisierung neuer Wohnbebauung wird über eine Steigerung der Eigentumsquote dem Absinken der Bevölkerungsentwicklung in Dortmund entgegen gewirkt. Mit der daraus resultierenden Erhöhung der Steuerkraft soll auch zu einer Konsolidierung des Haushaltes beigetragen werden.

Für zusammenhängende Teilbereiche des Stadtgebiets werden im Geschäftsbereich 4 städtebauliche Rahmenpläne und Entwicklungskonzepte erstellt, in denen die Rahmenbedingungen und städtebaulichen Grundzüge festgelegt werden, um die langfristige Entwicklung städtebaulicher Veränderungsprozesse zu steuern. Aktuelle Beispiele sind die beiden PHOENIX Gebiete westlich und östlich des Ortszentrums Hörde und das Gelände der Westfalenhütte. Rahmenplanungen laufen für die Bereich Deusen, Husen-Kurl, Rheinische Straße, Zentrum Berghofen und Rombergpark.

Der **Geschäftsbereich 5** hat die **Bauaufsicht** im gesamten Stadtgebiet zur Aufgabe. Vier Teams kümmern sich um unterschiedliche Bezirke während ein weiteres Team die Sonderbauaufsicht für ganz Dortmund führt. Ein sechstes Team führt bauordnungsrechtliche Verfahren durch, kümmert sich um Baulasten sowie um Klageverfahren. Aktuelle Bauvorhaben sind beispielsweise der Neubau des Zentrums für Produktionstechnik auf dem PHOENIX Gelände im Stadtbezirk Hörde. Beispiele für laufende Bauvorhaben sind im Stadtbezirk Innenstadt Nord das Westfaleneinkaufszentrum (WEZ) und im Stadtbezirk Innenstadt Ost der Bau des Westfalentowers. Größere Bauvorhaben im Stadtbezirk Innenstadt West sind das Freizeitzentrum West an der Ritterstraße, das Orchesterzentrum an der Brückstraße und das sogenannte Volkswohnbundhaus am Hohen Wall. Im Stadtbezirk Mengede sind der zweite Bauabschnitt des „Euro-Low-Flow“ von IKEA und im Stadtbezirk Aplerbeck der Erweiterungsbau des ADAC-Gebäudes an der Freie Vogel Straße hervorzuheben.

Die Stadt Dortmund ist Mitglied der Gütegemeinschaft Mittelstandsorientierte Kommunalverwaltungen e.V.. Die Gütegemeinschaft hat in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e.V. RAL und mit Unterstützung des nordrhein-westfälischen Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Energie verschiedene Kriterien für die Vergabe eines Gütesiegels entwickelt. Ein Gütekriterium ist beispielsweise die Bearbeitung von Baugenehmigungsanträgen innerhalb von 40 Arbeitstagen.

Nach einer Überprüfung durch die amtlichen Zertifizierer des TÜV Nord wurde Dortmund 2007 das Gütesiegel erteilt. Dortmund ist damit bundesweit die erste Großstadt, die dieses Gütesiegel erhalten hat. Die Einhaltung der Kriterien für das Gütesiegel unterliegt stadtintern der ständigen Dokumentation und Kontrolle. Auch bei der TÜV-Zertifizierung handelt es sich nicht um einen einmaligen Vorgang, sondern um einen wiederkehrenden Prozess. Die nächste Überprüfung durch den TÜV Nord ist für das Jahr 2009 geplant.

Der **Geschäftsbereich 6** setzt sich aus den Bereichen **Sonderplanung und Untere Denkmalbehörde** zusammen. Das Team Sonderplanung organisiert oder begleitet Wettbewerbe oder Qualifizierungsverfahren, die über die Entwicklung alternativer Entwürfe und der möglichst objektiven Auswahl der besten Lösungen für bedeutende Planungs- und Bauvorhaben dienen. Als Beispiel ist der Wettbewerb über die Plätze am Dortmunder U zu nennen. Beteiligt waren neben den Planungsbüros unabhängige Fachleute sowie Vertreter der Politik und der Verwaltung. Die Entscheidung über die Umsetzung der Wettbewerbs- bzw. Gutachtenergebnisse treffen die politischen Gremien. Die Ergebnisse der städtebaulichen Qualifizierungsverfahren fließen als Rahmenvorgaben in die sich anschließenden städtebaulichen Planungen und Verfahren ein.

Je nach Planungserfordernis, auf Veranlassung anderer Fachbereiche oder auf Nachfrage von Vorhabenträgern werden realisierungsbezogene Ausbauentwürfe sowie dazugehörige Detailplanung für Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum (z. B. Betenstraße und Platz von Netanya) und für Hochbaumaßnahmen entwickelt. Besondere Bedeutung kommt der Entwurfsplanung für die Projekte der Citygestaltung und -entwicklung zu. Der City-Bereich ist und bleibt das Zentrum des städtischen Lebens. Mit dem Ziel, Vielfalt und Qualität des Angebotsspektrums sowie den Erlebniswert der Innenstadt zu steigern, verabschiedete der Rat der Stadt im April 1999 das City-Konzept 2000, das im Rahmen von Einzelprojekten und -maßnahmen umgesetzt wird. Einen hohen Stellenwert hat dabei die Neugestaltung des Straßenraumes Kampstraße/Brüderweg. Im April 2008 wurde die Straßenbahn durch die unterirdische Stadtbahn ersetzt. Damit wurde Freiraum für die Gestaltung der Kampstraße zu einem Boulevard geschaffen. Die Umsetzung des Entwurfes des 1. Preisträgers aus dem städtebaulichen Wettbewerbsverfahren soll Mitte 2008 beginnen. Das City-Konzept wird vor dem Hintergrund aktueller Entwicklungen (u. a. Hauptbahnhof, Dortmunder U) entsprechend fortgeschrieben.

Gegenwärtig stehen in Dortmund rund 1.100 Objekte unter Denkmalschutz und damit unter der Obhut der Denkmalbehörde im Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund. Denkmalschutz und Denkmalpflege haben die Aufgabe, diese Geschichtszeugnisse und ihre Aussagekraft im städtebaulichen Zusammenhang zu bewahren, sie zu erforschen sowie auf ihre sinnvolle Nutzung hinzuwirken. Die Geschichte der Stadt Dortmund und seiner eingemeindeten Dörfer und Städte reicht bis in die vor- und frühgeschichtliche Zeit zurück. Bis heute zeugen zahlreiche Kulturlandschaftselemente, wie Gebäude, Verkehrswege, Gärten, Friedhöfe oder Industrieanlagen, von der wechselvollen Vergangenheit des Gebietes und den sich wandelnden Lebensverhältnissen der Menschen. Besonders bedeutsame Zeugnisse werden unter Denkmalschutz gestellt, um ihren Erhalt für die folgenden Generationen zu sichern.

Ein wesentliches Aufgabengebiet der Denkmalbehörde stellt die Baudenkmalpflege dar. Aktuell erfordern mehrere umfassende Planungen und Baumaßnahmen – insbesondere an wichtigen städtischen und kirchlichen Baudenkmalen – eine intensive denkmalpflegerische Begleitung und bilden damit die aktuellen Aufgabenschwerpunkte.

Ein weiteres wichtiges Aufgabenfeld stellt die Bodendenkmalpflege und die Stadtarchäologie dar. In den Jahren 2008 und 2009 konzentriert sich die Denkmalbehörde auf mehrere archäologische Ausgrabungen, die durch konkrete Planvorhaben ausgelöst wurden. Aktuell Beispiele sind das Areal der Hörder Burg im Bereich des neuen PHOENIX Sees, die Umsetzung der Planung „Boulevard Kampstraße“ und die geplante Entwicklung des Geländes der ehemaligen Thier-Brauerei.

Die **Stadterneuerung** ist die zentrale Aufgabe im **Geschäftsbereich 7**. Die Stadterneuerung ist neben ein wesentlicher Baustein, um den Strukturwandel mit seinen vielfältigen Anforderungen zu gestalten und zu bewältigen. Daneben gibt es andere Instrumente, die zum Beispiel mehr ökonomisch wie das „dortmund project“ oder mehr bildungsbezogen wie der Bildungsbericht ausgerichtet sind. Die Veränderungen der ökonomischen und sozialen Bedingungen städtischen Lebens in den letzten Jahrzehnten sind Rahmenbedingungen, die die Stadterneuerung vor immer neue Herausforderungen stellen. Zu nennen sind dabei Zuwanderung und Integration, die zu erwartenden demografischen Entwicklungen und die damit einhergehenden veränderten Ansprüche an Stadt und Urbanität, hohe Arbeitslosigkeit, die Polarisierung der Sozialstruktur, der langfristige Erhalt der Wirtschaftskraft der City und das Umgehen mit dem architektonischen „Erbe“ der 60er und 70er Jahre. In Verbindung mit der Finanzkrise der Gebietskörperschaften kommt einer effizienten Stadterneuerung eine wesentliche Schlüsselfunktion im Gefüge städtischen Handelns zu.

Die gegenwärtigen Aufgabenfelder der Stadterneuerung umfassen die Attraktivierung von City und Ortsteilzentren, die Erhaltung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit sowie der Wohn- und Arbeitsqualität der zu entwickelnden städtischen Teilräume und die Reaktivierung von großflächigen, überwiegend industriellen, Brachen. Zu den Instrumenten der Stadterneuerung zählen die Aufstellung mehrjähriger, teilräumlicher Maßnahme- und Finanzierungskonzepte, die Akquisition von Fördermitteln des Landes NRW, des Bundes sowie der Europäischen Union, die Anwendung und Umsetzung von Satzungsrecht nach besonderen städtebaurechtlichen Vorschriften und das allgemeine Koordinierungs- und Verwaltungsmanagement. Zunehmend gewinnt dabei die Kooperation mit privaten Investoren und Akteuren an Bedeutung.

Die Schwerpunkte liegen auf der Funktionssicherung Dortmunds als Oberzentrum durch entsprechende Aufwertungsmaßnahmen. In der City mit dem Boulevard Kampstraße und durch die Entwicklung zentrennaher Bereiche wie zum Beispiel dem Stadtumbaugebiet Rheinische Straße mit dem Leuchtturmprojekt Dortmunder U. Ferner durch die kontinuierliche Aufwertung der Nordstadt und durch die städtebauliche und wirtschaftliche Aufwertung der Nebenzentren wie zum Beispiel Aplerbeck, Hörde, Mengede und Scharnhorst-Ost. Darüber hinaus durch Einzelprojekte wie dem Umbau der Kirche in Deusen zu einem Begegnungszentrum und das Gelände und Umfeld der Kokerei Hansa.

Fachbereichsleiter: Ludger Wilde

Assistenz: Iris Jürgens

Geschäftsbereich 1

61/1

Allgemeine Verwaltung

Bereichsleiter: Thomas Elsner

Geschäftsbereich 2

61/2

Stadtentwicklung

Bereichsleiter: Bernd Kunert

Assistenz: Stefanie Gräfen
Ludger Hoings

Geschäftsbereich 3

61/3

Mobilitätsplanung

Bereichsleiter: Winfried Sagolla

Assistenz: Dagmar Engel

Geschäftsbereich 4

61/4

Städtebau/Bauleitplanung

Bereichsleiter: Walter Nickisch

Assistenz: Kerstin Richter

61/1-1

Teamleiterin: Petra Gerlach

**Organisation/Beschwerde-
management**

Christine Wendt
Ivonne Eske

Organisation/Fachcontrolling

Birgit Heyermann

Beschaffungen

Claudia Wernze

Büroraumplanung

Ursula Burgkhardt

IT

Hans Günter Krebs
Thomas Möller
Klaus Wehmeier
Udo Wilke

61/1-4

**Dienstleistungszentrum
Planen und Bauen**

Teamleiter: Dieter Albrecht

Beratung für Bauwillige

Joachim Müller
Petra Dahlheim

Eingangsstelle

Christa Schulz
Sabine Klüh

Hausaktwenverwaltung

Jürgen Wandrey
Andrea Kießling
Bärbel Gneupel
Dirk Thißen
Melanie Bethge

61/2-1

**Wirtschaftsflächen und Einzel-
handelsentwicklung, InSEKT**

Teamleiter: Stefan Thabe

Bernhard Rocholl
Beate Schröder
Sonja Gugel
Heinz-Günter Nezik
Dagmar Knappe

61/2-2

**Flächennutzungsplan und
Umland, Freiraumplanung,
InSEKT, Regionalplanung**

Teamleiter: Wolfgang Lipcke

Jutta Sankowski
Jürgen Stitz
Marion Behlau
Werner Kleff

61/2-3

Immissionsschutz

Erwin Sinn
Klaus Vennefrohne
Norbert Wiczorek

61/2-4

**Soziale und technische Infra-
struktur, Wohnbauflächen-
entwicklung, InSEKT**

Teamleiter: Eckhard Kneisel

Julia Kallweit
Annette Burchert-Entesary
Manuela Nix
Peter Seiler
N.N.

61/3-1

**Mobilitätsanalyse,
Mobilitätsmanagement,
Masterplan Mobilität,
Wirtschaftsverkehr Straße**

Teamleiter: Andreas Meißner

Gudrun Sahr
Werner Besuch
Martin Fach
N.N.

**Grundlagenermittlung,
Datenaufbereitung**

Reinhard Schulz

61/3-2

**ÖPNV-Planung
Nahverkehrsplan, Regionaler
Schienenverkehr, Koordinier-
ung externer Planungsträger,
Wirtschaftsverkehr Schiene**

Teamleiter:
Burckhard Kahrmann
Matthias Meissner
Lothar Michaelis

61/3-3

**Verkehrstechnischer Straßen-
entwurf, Radwege- und Fuß-
wegeplan**

Teamleiter: Klaus-Jürgen Graw

Darius Kaufmann
Margot Schaub-Lammers
Anette Herter
Stefan Siegel

Zeichnerische Darstellung

Christina Kleff
Mechthild Hütker
Romus Grozavu
Ralf Müllen
N.N.

61/4-1

**Städtebauliche Rahmen-
- und Bebauungsplanung
Innenstadt-West,-Ost,-Nord**

Teamleiter: Ralf Poppensieker

Bernd Kötter
Stefan Schürmann
Andreas Biermann

61/4-2

**Städtebauliche Rahmen- und
Bebauungsplanung
Eving, Huckarde, Mengede,
Scharnhorst**

Teamleiter: Thomas Rohr

Martin Sannemann
Anne Willkomm
Dieter Mehlem
Wolfgang Ceda
Susanne Stockermann

61/4-3

**Flächennutzungsplan- und
Bebauungsplanverfahren
Innenstadt-West,-Ost,-Nord
Scharnhorst, Huckarde,
Mengede, Eving**

Teamleiterin: Anja Euringer

Hermann Wessel
Siglinda Heitmann
Gudrun Rosenberg
Arno Heitkamp
Anja Guse

61/4-4

**Städtebauliche Rahmen-
und Bebauungsplanung
Hombbruch, Hörde
Lütgendortmund,**

Teamleiter: Olaf Greve

Silke Schulz
Sabine Albermann
Claudia Vennefrohne
N.N.

61/1-2

Teamleiterin: Anja Saße

Controlling

Marina Hoßfeld

Haushalt

Manhardt Seeger

KLR

Tanja Menzel

Dezentrale Aufgaben

Heike Valerin

Förderung+Finanzierung

Frank Sträde
Andrea Allendorf
Frank Judwerschat
Stefan Boom
Robert Litschke

Verwendungsnachweise

Werner Eitelberg

61/1-3

Gebührenangelegenheiten

Teamleiter: Holger Otto

Sonja Advent
Bettina Eisel
Rainer Kärger
Gabriele Temme
N.N.

Geschäftsbereich 5
61/5
Bauaufsicht

Bereichsleiter: H.-W. Steinschulte
Assistenz: Bettina Pillokeit

Geschäftsbereich 6
61/6
**Sonderplanung/
Untere Denkmalbehörde**

Bereichsleiter: Heinrich Finger
Assistenz: Angelika Treckmann

Geschäftsbereich 7
61/7
Stadterneuerung

Bereichsleiter: N.N.
Assistenz: Christine Klußmann

61/4-5
**Städtebauliche Rahmen-
und Bebauungsplanung**
Aplerbeck, Brackel

Teamleiterin:
Birgit Niedergethmann
Giesela Damm
Gerald Kampert
Claudia Aab
Dirk Faßbender
N.N.

61/5-1
Bauaufsicht
**Innenstadt-West,-Ost,
-Nord, Huckarde**

Teamleiter: Axel Jeschka
Inge Legrand
Peter Umschlag
Frank Schlüter
Joachim Kreß
Hans-Jürgen Haub
Martin Bors
Dagmar Plogmaker
Ansgar Doods
Lucia Bless
Michael Dohmann
Volker Wurche
Jürgen Steinfelder -DLZW-

61/5-4
Bauaufsicht
**Aplerbeck, Brackel,
Hörde**

Teamleiter: Ansgar Pothmann
Birgitt Böttcher
Erich Schäfer
Christine Jung-Bardy
Astrid Hoffmann
Anja Schnurbusch-Rost
Gabriele Schiebener
Dirk Einhaus
Hannelore Müller
Wolfgang Köthe
Edgar Borrmann

61/6-1
**Sonderplanung, City,
Wettbewerbe, Stadtge-
staltung, Gestaltungsbeirat,
Forum Stadtbaukultur,
Steuerung von Sonderprojekten,
Investorenbetreuung**

Teamleiter: N.N.
Magarete Bonnenberg
Norbert Kelzenberg
Dieter Staubach

Projektbetreuung, Verwaltung
Volker Kaspereit
Heinz-Günter Gartenmann
Hilmar Hergeth
Dr. Rolf-Bernd Hechler

61/7-1
**Service, Sachberichte
zum Abschluss von
Sanierungsmaßnahmen**

Hubert Lattemann
Günter Martini

61/4-6
**Flächennutzungsplan- und
Bebauungsplanverfahren**
**Lütgendortmund, Hörde,
Hombruch, Aplerbeck,
Brackel**

Teamleiter: Werner Jakumeit
Sabine Hartenstein
Guido Doehring
Gabriele Schmidt
Jaqueline Kober
Thomas Musielak

61/5-2
Bauaufsicht
**Eving, Huckarde, Mengede,
Kirchlinde, Scharnhorst**

Teamleiter: Ludger Deimel
Ernst Otto Siepe
Kuno Köckeritz
Heide Kalbitzer
Marie Luise Kopplin
Rosemarie Monza
Werner Diecks
Beate Steinschulte
Joachim Plohmann
Mariola Weinstein
Erkan Yildirim

61/5-5
**Sonderaufsicht für alle
Stadtbezirke**

Teamleiter: Klaus Kaminsky
Detlef Breetzke
Reinhard Breier
Wilhelm Sadlok
Karl-Heinz Malkowski
Horst Benthous
Axel Wundenberg

61/6-2
Untere Denkmalbehörde
**Schutz-Pflege-Bodendenk-
malpflege**

Teamleiter: Svenja Schrickel
Dr. Henriette Brink-Kloke
Gisela Winert
Rüdiger Rittinghaus
Michael Holtkötter
Norbert Schenkewitz
Rolf Grunenberg

61/7-2
**Gebietsbezogene Stadt-
erneuerung, Stadtbau-
maßnahmen, Soziale Stadt,
Sanierungsverfahren**

Gisela Bartholomä
Ulrich Dreiskämper
Gregor Dimmerling
Heike Lindenblatt
Susanne Linnebach
A. Reinecke-Guntermann
Harald Schütz
Kerstin Lehmann

61/4-7
Geodaten/CAD-Service

Teamleiter: Joachim Beer
Andrea Hagenkötter-Boewrste
Susanne Bandias
Alexandra Schiffmann
Dirk Kreuztheide
Gabriele Bartels
Erich Lenz
Martina Driller
Christine Ritter
Walter Scharfenort
N.N.

61/5-3
Bauaufsicht
**Lütgendortmund, Hörde,
Hombruch**

Teamleiterin:
Anne Sibbe-Kozlowski
Sabine Dörfler
Jürgen Krickau
Andrea Limberg
Melanie Müller
Rainer Lau
Elisabeth Reinhardt
Anja Hollmotz
Wilhelm Lockert
Andrea Munk
Hüseyin Parlak
Carsten Reckmann
Sandra Ongsiek
Michael Haase

61/5-6
**Bauordnungsrechtliche
Verfahren, Baulasten,
Klagen**

Frank Eikholt
Astrid Kahlkuhl
Anke Kaiser
Marion Hegner
Sabine Fuchs
Ulla Besancon
Bettina Fahrtmann
Katharina Wißmann

61/7-3
Trägerkooperation

Eberhard Weisse
Susanne Gehrke
Uwe Wendel
Karen Martens
Nicola Köstens

Regionalplan

Der Regionalplan entspricht dem früheren Gebietsentwicklungsplan, der von der Bezirksplanungsbehörde erarbeitet und vom Regionalrat für den jeweiligen Regierungsbezirk aufgestellt wird. Für Dortmund ist der Teilabschnitt „Dortmund, Kreis Unna und Hamm“ gebildet worden. In diesem Plan werden die Ziele der Landesentwicklung, die in dem Landesentwicklungsplan (LEP) enthalten sind, konkretisiert. Der Regionalplan sieht u. a. die im LEP vorgenommene Abgrenzung des Siedlungs- und Freiraumes dar. Jeder Bauleitplan, also Bebauungsplan und Flächennutzungsplan, muss sich an die Ziele der Landesplanung anpassen.

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (F-Plan) stellt die Art der Bodennutzung für das gesamte Stadtgebiet dar. Neben der Festlegung der Nutzung bereits bebauter Gebiete wird im F-Plan auch die auf der Grundlage der städtebaulichen Entwicklung beabsichtigte Flächennutzung bisher unbebauter Flächen dargestellt. Aus dem Plan kann abgelesen werden, wo im Stadtgebiet Wohnbauflächen, Gewerbe- und Industrieflächen, Grünflächen, Verkehrsflächen usw. ausgewiesen sind. Der F-Plan ist verbindlich für Behörden, hat jedoch keine unmittelbare Rechtswirksamkeit für den Bürger. Aus den Darstellungen des F-Plan werden die Bebauungspläne abgeleitet.

Bebauungsplan

Der Bebauungsplan setzt die Art und das Maß der Nutzung und Bebauung sowie die überbaubaren Grundstücksflächen für räumlich eng begrenzte Bereiche verbindlich fest. Aus dem Plan kann abgelesen werden, welche Nutzungsart, welche Geschossigkeit und welche Bebauungsdichte für die einzelnen Grundstücke festgesetzt sind. Darüber hinaus kann die durch Baulinien und Baugrenzen festgelegte bebaubare Fläche erfasst werden. Der Bebauungsplan wird als Satzung beschlossen, die Festsetzungen des Planes sind für den Grundstückseigentümer rechtsverbindlich. Er ist Grundlage für die Erteilung von Baugenehmigungen im Baugenehmigungsverfahren.

Masterplan

Die förmlichen Bauleitpläne sind eng verzahnt mit den informellen Planungsinstrumenten. In Dortmund sind das auf Stadtgebietsebene und in der Region die Masterpläne. Sie werden parallel für bestimmte Ressorts und Handlungsfelder entwickelt. Im Dialog mit fachlich und räumlich betroffenen Fachleuten und Interessengruppen werden Ziele, Perspektiven und Maßnahmen entwickelt und Vereinbarungen getroffen. Von den aktuell fünf Masterplänen für das Stadtgebiet sind die Pläne für die Themen Einzelhandel, Wirtschaftsflächen und Mobilität unter Federführung des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes erstellt worden und werden regelmäßig fortgeschrieben. Der Masterplan Einzelhandel besteht u. a. aus den Bausteinen Regionales Einzelhandelskonzept und Nahversorgungskonzept. Auf regionaler Ebene liegen der Masterplan Ruhr und der Masterplan „das ruhrtal“ vor. Der Masterplan als flexibles Instrument eignet sich besonders, um die freiwillige Zusammenarbeit der beteiligten Städte zu organisieren und ein vertrauensvolles, partnerschaftliches Verhältnis zwischen den Akteuren aufzubauen. Andere Masterpläne mit Bedeutung für Dortmund sind der Masterplan Emscher Landschaftspark 2010 sowie der Masterplan „emscher:zukunft“.

Rahmenplan

Der Rahmenplan stellt konzeptionelle Planungen für eine zumeist größere Teilfläche des Stadtgebietes dar und umschreibt größere städtebauliche Zusammenhänge. Der Rahmenplan stellt damit ein Bindeglied zwischen Flächennutzungs- und Bebauungsplan dar. Er hat informellen Charakter, denn er ist im Gegensatz zu den meisten anderen hier dargestellten Planarten gesetzlich nicht normiert und begründet z. B. im Gegensatz zum Bebauungsplan kein Baurecht. Er stellt vielmehr eine Zielvereinbarung zwischen Politik und Planungsverwaltung dar, auf deren Grundlage dann Bebauungspläne erarbeitet werden können. Aktuelle Beispiele sind die Rahmenpläne Deusen und Husen-Kurl.

Integriertes Stadtbezirkentwicklungskonzept

Für jeden Stadtbezirk in Dortmund liegen seit 2003 Integrierte Stadtbezirkentwicklungskonzepte (InSEKt's) vor, die regelmäßig fortgeschrieben werden. Sie ergänzen die gesamtstädtische Fachplanung und die Entwicklungskonzepte und konkretisieren bei Bedarf die Entwicklungsziele und -flächen auf Bezirksebene. Die InSEKts stellen als informelle Planungsebene zwischen F-Plan und Bebauungsplänen die Planungsabsichten für den jeweiligen Stadtbezirk dar und bieten eine öffentliche Diskussionsplattform über die Situation und die Zukunft des Stadtbezirks. Durch die InSEKts entsteht für alle 12 Dortmunder Stadtbezirke eine Zusammenschau der Entwicklung, ihrer Ziele und Perspektiven auf der Ebene der Stadtteile.

Gebietsbezogene Stadterneuerungs- und Stadtumbauverfahren

Im Rahmen der gebietsbezogenen Stadterneuerungs- und Stadtumbauverfahren werden unter Anwendung der sanierungsrechtlichen Instrumentarien städtebauliche Missstände und Mängel behoben. Der Schwerpunkt solcher Maßnahmen konzentriert sich insbesondere auf die Verbesserung der städtebaulichen, wirtschaftlichen und sozialen Gegebenheiten von Gebieten mit Erneuerungs- bzw. Sanierungsbedarf. Wurde unter Sanierung ehemals die Flächensanierung verstanden, die durch Abriss und Neubau zu einer städtebaulichen Verbesserung führen sollte, so hat sich im Laufe der Zeit der Begriff der erhaltenden Stadterneuerung etabliert. Heute liegt ein weiterer Schwerpunkt bei der Beratung, Information und Begleitung von Bewohnerinnen und Bewohnern. Dadurch werden Prozesse entschärft und Akzeptanz für die Erneuerungsmaßnahmen geschaffen.

Integrierte Handlungskonzepte mit Bewohnern und Akteuren sind Teile von Erneuerungsprozessen, die in Gebieten mit städtebaulichen und sozialen Problemen initiiert, gesteuert und realisiert werden. Sie umfassen neben einer gründlichen Analyse ein Bündel von Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern und ein städtebauliches Entwicklungskonzept für das jeweilige Gebiet. Sie können als förmliche vorbereitende Untersuchung gemäß des Baugesetzbuches genutzt werden, um ein Sanierungsgebiet per Satzung festzulegen.

Bauaufsicht

Baugenehmigungsverfahren

Die zentrale Aufgabe der Bauaufsicht liegt in der Bearbeitung von Bauanträgen und der Erteilung von Baugenehmigungen. Die genehmigungsrechtliche Bandbreite reicht von Verfahren nach dem Bürokratieabbaugesetz über genehmigungsfreie Vorhaben, Freistellungen und vereinfachten Verfahren bis hin zu Verfahren mit vollem Prüfumfang. Darüber hinaus entscheidet die Bauaufsicht auch über Bauvoranfragen, Abbruchanträge, Anträge auf Ausführungsgenehmigungen für Fliegende Bauten, Anträge auf Nutzungsänderungen, Teilbaugenehmigungen, Nachtragsgenehmigungen und auf Ausstellung einer Abgeschlossenheitsbescheinigung. Im bauaufsichtlichen Verfahren wird geprüft, ob das beabsichtigte Vorhaben mit den bauplanungs- und bauordnungsrechtlichen Vorschriften und anderen öffentlichrechtlichen Bestimmungen im Einklang steht. Vielfach ist für diese Prüfung die Beteiligung weiterer Fachämter erforderlich. Die Bauaufsicht koordiniert das gesamte Verfahren und ist zentraler Ansprechpartner für den Bauherrn und seinen Architekten.

Bauüberwachung

Die Bauaufsicht ist verpflichtet und berechtigt, die Ausführung genehmigungspflichtiger Bauvorhaben zu überwachen. Die Bauüberwachung erfolgt stichprobenhaft als begleitende Kontrolle zur Fertigstellung des Rohbaues sowie zur abschließenden Fertigstellung des Vorhabens (Rohbau- bzw. Schlussabnahme). Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter der Bauaufsicht überprüfen im Rahmen ihrer Abnahme die Übereinstimmung des Gebäudes mit der Genehmigung sowie den planungs- und bauordnungsrechtlichen Belangen. Sollte die Bauaufsicht feststellen, dass z. B. ohne erforderliche Baugenehmigung, abweichend von der Baugenehmigung oder unter Missachtung der anerkannten Regeln der Technik gebaut wird, werden weitere Maßnahmen eingeleitet.

Bauaufsichtliches Einschreiten

Die Bauaufsicht hat auch über die Einhaltung der Gesetze zu wachen, wenn keine Anträge gestellt worden sind. Das Bauordnungsrecht dient der Gefahrenabwehr sowie dem geregelten baulichen Miteinander. Werden Baurechtsverstöße festgestellt, so kann die Bauaufsicht die zur Wiederherstellung baurechtskonformer Zustände erforderlichen Verfügungen erlassen und Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit treffen.

Wiederkehrende Prüfungen

Sonderbauten wie Krankenhäuser, Versammlungsstätten und Verkaufsstätten ab einer bestimmten Größenordnung werden durch die Bauaufsicht in Zeitabständen von drei bis fünf Jahren geprüft. In die Prüfung werden auch die im Gebäude vorhandenen technischen Anlagen und Einrichtungen einbezogen.

Denkmalschutz

Eintragung in die Denkmalliste

Denkmäler werden durch Eintragung in die Denkmalliste rechtswirksam unter Schutz gestellt. Der Eintrag erfolgt durch die Denkmalbehörde, die zwischen Bau- und Bodendenkmälern, Denkmalbereichen sowie beweglichen Denkmälern unterscheidet. Der Eigentümer wird schriftlich von der Unterschutzstellung informiert.

Denkmalrechtliche Erlaubnis

Die Veränderung, Beseitigung, Verbringung oder Nutzungsänderung eines Denkmals erfordert eine schriftliche Erlaubnis der Denkmalbehörde. Dies gilt auch für Maßnahmen in der engeren Umgebung von Denkmälern. Die kostenlose Beratung der Antragsteller stellt einen wichtigen Schritt vor bzw. während des Erlaubnisverfahrens dar.

Ordnungsrechtliche Maßnahmen

Bei Verstößen gegen das Denkmalschutzgesetz kann die Denkmalbehörde ordnungsrechtlich einschreiten. Bei Gefahr für das Denkmal durch unterlassene, nicht genehmigte oder falsche Erhaltungsmaßnahmen kann die Behörde die Beseitigung der Gefahr verlangen, bei Missachtung der Erlaubnispflicht ein Bußgeld verhängen.

Erteilung von Steuerbescheinigungen

Denkmaleigentümer können verschiedene steuerliche Vorteile in Anspruch nehmen. Für Vergünstigungen von der Einkommensteuer durch erhöhte Absetzung von Herstellungs- und Erhaltungsaufwand erteilt die Denkmalbehörde auf Antrag eine Steuerbescheinigung für das Finanzamt.

Berücksichtigung bei öffentlichen Planungen

Bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen müssen die Belange des Denkmalschutzes angemessen berücksichtigt werden. Daher gilt es, die Denkmalbehörde frühzeitig in Planungsprozesse einzubinden.

Denkmalförderung

Zur Reduzierung evtl. Mehraufwendungen bei denkmalpflegerischen Maßnahmen kann die Denkmalpflege im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel Zuschüsse gewähren, die Untere Denkmalbehörde (Gemeinde) für kleinere private Maßnahmen, die Obere Denkmalbehörde (Bezirksregierung) ggf. auch für größere Maßnahmen.



Stadtentwicklungsplanung für die Gesamtstadt

Stadtentwicklungsplanung hat das Ziel, für eine ausgewogene Entwicklung von Wohnen, Arbeiten und Wirtschaft, Freizeit, Freiraum, Infrastruktur und Verkehr im Stadtgebiet zu sorgen. Die Ergebnisse der Stadtentwicklungsplanung fließen in sektorale und räumliche Fachbereichsvorgaben, die auf kommunaler und regionaler Ebene die Basis für die Erarbeitung von Bauleitplänen bilden. Informelle Planungsinstrumente für Teilräume der Stadt sind die Integrierten Stadtbezirkentwicklungs-konzepte und für Fachressorts die Masterpläne und Leitpläne.

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (F-Plan) der Stadt Dortmund ist nach einer nur vierjährigen Bearbeitungszeit mit der Veröffentlichung der Genehmigung durch die Bezirksregierung Arnsberg am 31.12.2004 rechtswirksam geworden.

Seit dieser Zeit wurden 18 Änderungsverfahren eingeleitet, von denen bisher vier Verfahren zur Rechtskraft geführt worden sind. Von den laufenden Änderungsverfahren sind PHOENIX West, PHOENIX See, HOHENBUSCHEI und Fußballpark Borussia sowie Westfalenhütte von besonderer stadtentwicklungsplanerischer Bedeutung.

Die abgeschlossenen Änderungsverfahren lauten:

1. Änderung „Autozentrum nördlich Stadtkrone Ost“

Das im Flächennutzungsplan dargestellte Sondergebiet „Büro und Verwaltung“ wurde geändert in Sondergebiet „Autohäuser“.

2. Änderung „Märkische Straße/Heiliger Weg“

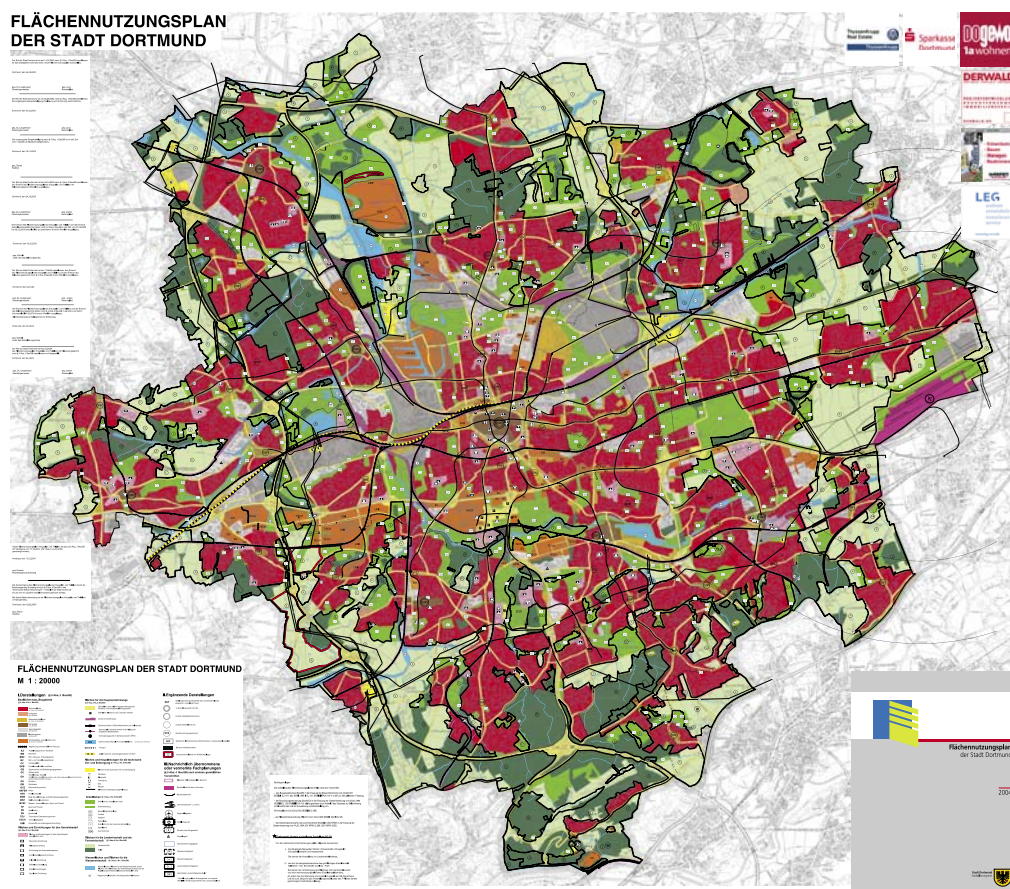
Durch die Änderung des Flächennutzungsplanes wurde die Ansiedlung eines Lebensmittelsupermarktes der Fa. EDEKA ermöglicht.

3. Änderung „Bodelschwinger Straße“

Um eine rund 2,9 Hektar große Fläche einer gewerblichen Nutzung zuführen zu können, musste die Änderung der im rechtsgültigen Flächennutzungsplan als „Gemischte Baufläche“ dargestellten Fläche in Gewerbegebiet durchgeführt werden.

7. Änderung „Wohnbebauung Höchstener Straße“

Die im rechtsgültigen Flächennutzungsplan dargestellte Fläche für die Landwirtschaft wurde mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Hö 261 in Wohnbaufläche geändert.

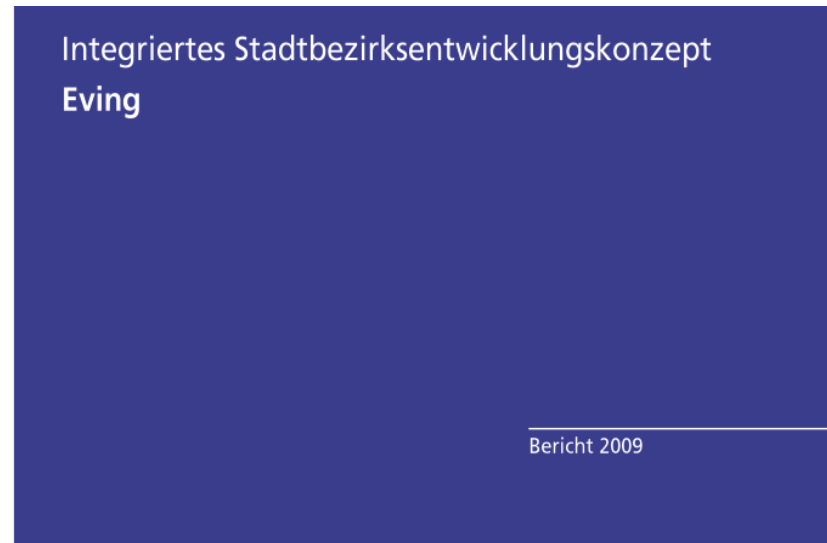


Integrierte Stadtbezirkentwicklungskonzepte (InSEKts)

Integrierte Stadtbezirkentwicklungskonzepte (InSEKts) sind informelle Planungsinstrumente, die einen fachlich umfassenden Überblick über den Status quo, Entwicklungspotenziale und -perspektiven für jeden der zwölf Dortmunder Stadtbezirke erlauben. Die lokalen Besonderheiten, Funktionen und Aufgaben der einzelnen Stadtbezirke werden dabei besonders hervorgehoben. Von ihrem Konkretisierungsgrad her stehen die InSEKts zwischen dem Flächennutzungsplan und den Bebauungsplänen.

Die InSEKts wurden 2004 erstmals erstellt. Sie dienen als inhaltliche Grundlage für die Erarbeitung des neuen Flächennutzungsplanes und begleiteten fachlich dessen Aufstellungsprozess. In einem intensiven Beteiligungsprozess wurden Bürger, Fachleute und Interessensgruppen aktiv eingebunden.

Laut Ratsbeschluss sind die InSEKts zur Mitte und zum Ende einer kommunalpolitischen Legislaturperiode zu aktualisieren und dem Rat der Stadt Dortmund zur Beschlussfassung vorzulegen. 2007 wurde daher ein Fortschreibungsentwurf erstellt. Die InSEKts 2007 umfassen inhaltlich detaillierte Aussagen zu den Themenbereichen Einzelhandel, Wohnen, Freiraum und Umwelt, Wirtschaft, Soziale Infrastruktur, Sportstätten, Freizeit und Kultur, Weiterbildung, Verkehr und Mobilität, technische Infrastruktur sowie Denkmalpflege. Diese Komplexität bei gleichzeitig hohem



Konkretisierungsgrad konnte nur durch Beiträge der jeweiligen Fachämter erreicht werden.

Die Fortschreibung 2009 basiert im wesentlichen auf den Fortschreibungsentwürfen der InSEKts von 2007. Neben der Datenaktualisierung werden auch Anregungen aus politischen Gremien und Bürgerversammlungen berücksichtigt.

Aktuelle Themen, wie das der Sozialen Stadt, des demographischen Wandels und Wanderungsbewegungen werden zusätzlich mit aufgenommen. Außerdem wird der Fokus auf die einzelnen Ortsteile verstärkt. Die Fortschreibungen der InSEKts werden in 2008 erarbeitet und im Frühjahr 2009 den politischen Gremien vorgelegt.

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt



Masterplan Einzelhandel und REHK

Der Masterplan Einzelhandel wurde nach einer dreijährigen Bearbeitungszeit im Mai 2004 vom Rat der Stadt Dortmund als verbindlicher Orientierungsrahmen und strategisches Handlungskonzept für die Dortmunder Einzelhandelsentwicklung beschlossen. Er besteht aus den vier Bausteinen Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept für Dortmund, Regionales Einzelhandelskonzept für das östliche Ruhrgebiet (REHK), Nahversorgungskonzept sowie Konzept für die Dortmunder Sondergebietsstandorte. Gleichzeitig wurde vom Rat der Stadt entschieden, den Masterplanprozess fortzusetzen, um so die hierbei entwickelte Kooperationskultur weiterzuführen.

Der Masterplan Einzelhandel wird seither mit Schwerpunktthemen weiter bearbeitet, da nicht an allen Themen aus dem breiten Spektrum der Einzelhandelsentwicklung parallel mit gleicher Intensität gearbeitet werden kann. Da in einigen Bereichen die Lebensmittelversorgung der Bevölkerung im Nahbereich nicht ausreichend sichergestellt ist und die Eröffnung eines „normalen“ Lebensmittelmarktes aufgrund der zu geringen sog. Mantelbevölkerung in den meisten Fällen nicht in Frage kommt, wurde in 2005 das Thema „Innovative Angebote der Nahversorgung“ vertieft.



Anson's am Westenhellweg

Nahversorgung der Bevölkerung begleitet seitdem die Planungsverwaltung, um unterversorgte Bereiche nach Möglichkeit zu verhindern. Das Schwerpunktthema in 2006 war Leerstandsmanagement sowie Immobilien- und Standortgemeinschaften.

Im Jahre 2007 und in 2008 findet innerhalb der Städteregion Ruhr ein Erfahrungsaustausch zum Thema Einzelhandel statt. In einem ersten Arbeitsschritt geht es um den Austausch von Informationen. So sollen beispielsweise die vorliegenden lokalen und regionalen Einzelhandelskonzepte gesichtet und systematisch miteinander verglichen werden.

Der nächste Arbeitsschritt beinhaltet als Perspektive die Entwicklung eines Masterplanes Einzelhandel für die Städteregion Ruhr, der auf den vorhandenen Erfahrungen aufbaut und die Region in einer wichtigen räumlichen Fragestellung unterstützt. Das Regionale Einzelhandelskonzept für das östliche Ruhrgebiet (REHK) ist im Jahre 2007 aktualisiert und fortgeschrieben worden. In seinem Rahmen kommt es zu regelmäßigen Treffen eines regionalen Arbeitskreises mit Vertretern der beteiligten Städte und Gemeinden sowie Vertretern aus Verbänden und Kammern, um über regional bedeutsame Einzelhandelsvorhaben gemeinsam zu beraten.

Wirtschaftsflächenkataster

Als erster Baustein einer umfassenden Wirtschaftsflächendatenbank wird in Abstimmung mit der Wirtschaftsförderung Dortmund ein Kataster über freie und brachliegende Flächen erstellt. Dieses umfasst sämtliche gewerblich nutzbaren, nicht belegten Flächen in Dortmund. Grundstücksscharf werden relevante Informationen für die Nutzung bzw. Vermarktung erfasst. Neben der Flächengröße und den Eigentumsverhältnissen werden beispielsweise Festsetzungen aus Bebauungsplänen sowie Informationen zur Verfügbarkeit der Flächen ermittelt. Hierfür werden amtsinterne Datenquellen ausgewertet sowie Informationen aus anderen Fachämtern abgefragt.

Die statistischen Informationen werden alle zwei Jahre komplett aktualisiert und für die einzelnen Stadtbezirke in Tabellen erfasst. In einem nächsten Arbeitsschritt sollen die aufgenommenen Wirtschaftsflächen, für die Bebauungspläne vorliegen, als Nettogröße erfasst werden, so dass künftig präzisere Aussagen zu den Wirtschaftsflächenreserven möglich sind.

Grafisch werden die Flächen so aufbereitet, dass sie im Programm „MapInfo“ zur Verfügung stehen und grundstücksscharf die wichtigsten Informationen hinterlegt sind.

Das Wirtschaftsflächenkataster erlaubt bei Standortanfragen eine schnelle und systematische Auswahl möglicher

Standortoptionen, die die spezifischen Standortanforderungen erfüllen. Darüber hinaus dient es als wichtige Datengrundlage für statistische Ermittlungen, für das Monitoring der freien Wirtschaftsflächen in Dortmund sowie für regionale Analysen im Rahmen des Masterplans Ruhr.



Hans Blossey

Gewerbegebiet Hansa

Spielleitplanung

Mit dem Ratsbeschluss vom 14.02.2008 zur Einführung der Spielleitplanung verfügt Dortmund über ein neues Planungsinstrument. Es dient dazu, eine kinder- und familienfreundliche Gestaltung der Stadt in verbindlichen Strukturen zu organisieren und mit aktiven Beteiligungsprozessen von Kindern und Jugendlichen zu verknüpfen. Grundlage des Beschlusses bildete das Konzept „Dortmund, die Stadt mit Lebensqualität für Familien und Kinder“, das gemeinsam vom Jugendamt sowie Stadtplanungs- und Bauordnungsamt erarbeitet wurde. In den Händen dieser Ämter liegt auch die weitere Prozessverantwortung für die Spielleitplanung in Dortmund.



Spielen am Mönchenwordt



Spielen in der City

Zum Auftakt der Spielleitplanung lud Oberbürgermeister Dr. Gerhard Langemeyer am 15.04.2008 Vertreter aus Politik, Fachöffentlichkeit und Verwaltung zu einem Symposium in das Dortmunder Rathaus ein. Kurz darauf nahmen die Projektgruppen zur Spielleitplanung in den drei Pilotstadtbezirken Brackel, Innenstadt-West und Lütgendortmund ihre Arbeit auf. Sie terminierten Auftaktveranstaltungen vor Ort und stiegen in die Organisation ein. Beteiligt werden diesmal Politik und Verwaltung, Schulen, Institutionen und Organisationen, Vereine, Initiativen, Personen des öffentlichen Lebens sowie Kinder und Jugendliche. Es gilt, die Akteure aus den Stadtteilen zur Mitwirkung zu motivieren, denn auf ihr Wissen und ihre Kompetenzen ist eine erfolgreiche Spielleitplanung angewiesen.

Nach einer Bestandserhebung mit differenzierten Beteiligungsverfahren ab Herbst 2008, der Bestandsbewertung und einer Potenzialermittlung im Stadtbezirk wird bis 2011 ein Spielleitplan für die drei ersten Stadtbezirke erstellt. In ihm sollen auch Prioritäten für Vorhaben und Maßnahmen festgelegt werden. Dieser Spielleitplan soll von der jeweiligen Bezirksvertretung beschlossen werden und wird Grundlage für die weiteren Planungen im Stadtbezirk. Die Ergebnisse fließen u. a. in die integrierten Stadtbezirksentwicklungskonzepte mit ein. Die verantwortlichen Fachämter sind aufgefordert, anderthalb Jahre nach Einführung der dreijährigen Modellphase zu prüfen, inwieweit weitere Stadtbezirke in das Handlungsprogramm aufgenommen werden können und die stadtweite Einführung der Spielleitplanung beschleunigt werden kann.



Mobilitätsplanung

Mobilitätsplanung arbeitet gesamtstädtisch und projektbezogen. Voraussetzung für eine positive wirtschaftliche Entwicklung, der Förderung urbanen Lebens sowie einer angemessenen Lebensqualität in der Stadt sind leistungsfähige und umweltverträgliche Netze für alle Verkehrsarten. Diese sollen sowohl den Anforderungen der gesamtstädtischen Entwicklung als auch den unterschiedlichen individuellen Ansprüchen der Bürger weitgehend gerecht werden und Belastungen weitgehend minimieren.

Masterplan Mobilität

Der Masterplan Mobilität wurde nach einem rund dreijährigen kooperativen Planverfahren mit Vertretern von Verbänden, Initiativen, Politik und Verwaltung als Orientierungsrahmen für die Verkehrsentwicklungsplanung am 13.05.2004 vom Rat der Stadt Dortmund beschlossen. In den kommenden Jahren sollen die dort festgelegten Handlungskonzepte und Maßnahmen umgesetzt werden. Da nicht an allen Themen aus dem breiten Spektrum parallel mit gleicher Intensität gearbeitet werden kann, sind für die Jahre 2005 bis 2009 Schwerpunktthemen gewählt worden. Zu diesen jährlichen Schwerpunktthemen finden immer entsprechende öffentliche Auftakt- und Abschlussveranstaltungen statt, um einerseits in die Problematik inhaltlich einzuführen und andererseits am Ende des jeweiligen Jahres über die Erfolge berichten zu können.

Nach den Schwerpunkten „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ (2005), „Radverkehr“ (2006) mit der erfolgreichen Aufnahme der Stadt Dortmund in die

„Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte, Kreise und Gemeinden in NRW e. V.“ hieß das Schwerpunktthema in 2007 „Ruhender Verkehr“.

In 2008 liegt der besondere Fokus der Verkehrsplanung auf dem „Wirtschaftsverkehr“.

Dazu wird u. a. an den begonnenen Konzepten zum ruhenden Lkw-Verkehr weitergearbeitet. Auch der schon 2005 aufgestellte Lkw-Stadtplan wird zurzeit aktualisiert. Für das Jahr 2009 ist das Thema „Verkehrssicherheit“ vorgesehen.



Ruhender und fließender Lkw-Verkehr auf der Lindberghstraße

Nahverkehrsplan

Inhaltliche Grundlage des Nahverkehrsplanes sind allgemeine verkehrspolitische Zielsetzungen, Raumordnung und Landesplanung sowie städtische Verkehrs- und Umweltplanungen. Der Nahverkehrsplan stellt einen abgestimmten Rahmenplan dar, der die Entwicklung und Umsetzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als gesamtstädtische Aufgabe beschreibt. Seine Aufstellung ist von einem umfassenden stadtinternen Abstimmungsprozess begleitet und muss den regionalen Konsens mit den benachbarten lokalen und regionalen Aufgabenträgern sowie den Verkehrsunternehmen herstellen.

Das aktuelle Fortschreibungserfordernis begründet sich aus den unten aufgeführten formalen Gründen sowie aus der Tatsache, dass seit der Erarbeitung im Jahre 1998 zahlreiche neue Planwerke für die Stadt Dortmund erstellt wurden, deren Ergebnisse in den Nahverkehrsplan Eingang finden müssen: Flächennutzungsplan 2004, Mobilitätskonzept 2004 mit Fortschreibungen, Stadtbahnentwicklungskonzept 2007, Integrierte Stadtentwicklungskonzepte sowie sektorale Planungen. Nachdem das Europäische Parlament am



Haltestelle Hauptfriedhof

10.05.2007 der Verordnung zur „Einführung des Wettbewerbs im öffentlichen Personennahverkehr“ zugestimmt hat, tritt diese am 03.12.2009 in Kraft und wird damit unmittelbar geltendes Recht auch in der Bundesrepublik Deutschland. Die Verordnung bildet einen neuen Rechtsrahmen für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV und hat Auswirkungen auf die Genehmigungspraxis und die Rechtsverhältnisse zwischen Gemeinde und Verkehrsunternehmen, der Stadt Dortmund und den DSW21.

Konkret hat das dazu geführt, dass die Aufgabenträger im Gebiet des Verkehrsverbundes

Rhein-Ruhr (VRR), die bisherigen örtlichen Betrauungsakte präzisiert haben und die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eindeutig und detailliert beschreiben. Der Rat der Stadt Dortmund hat am 14.02.2008 mit dem Beschluss zur „Konkretisierung des Betrauungsaktes im Rahmen der ÖSPV-Finanzierung im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“ (ÖSPV = Öffentlicher Straßen-Personennahverkehr) diesen formalen Akt vollzogen.

Das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt wird den Nahverkehrsplan unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen, die auf Dortmunder Stadtgebiet Verkehrsdienstleistungen erbringen, federführend aufstellen.

Park+Ride und Bike+Ride

Das aktuelle Park+Ride-Konzept der Stadt wurde vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt erstellt und ist im Rat der Stadt Dortmund am 28.09.2006 beraten und verabschiedet worden. Das Konzept gibt Empfehlungen für die Abstellmöglichkeiten für Pkw (Park and Ride = P+R) und Fahrräder (Bike and Ride = B+R) an Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zum Parken und Reisen. Für die vorgeschlagenen Standorte wird jeweils auch die Größe in Form der Stellplatzanzahl angegeben.

Nach der konzeptionellen Phase erfolgt nun der schrittweise Ausbau der einzelnen Anlagen durch das Tiefbauamt der Stadt nach den vorgegebenen Kriterien. Diese beziehen sich beispielsweise auf die korrekte Lage innerhalb des



Park+Ride Am Gottesacker (B 1)

Schnellverkehrssystems, auf ein günstiges Verhältnis zum Zielgebiet, auf die vorhandenen Freiflächen im Haltestellenbereich und die Lage im Straßennetz. Gemeinsam mit dem Tiefbauamt wurde eine Dringlichkeitsliste aufgestellt.

Angesichts der verkehrspolitischen Zielsetzung, den Fahrradverkehr in Dortmund zu fördern und vor dem Hintergrund beschränkter Finanzmittel, soll der Schwerpunkt zunächst bei der Schaffung von B+R-Anlagen liegen. Über die konventionelle Abstellart in offenen oder überdachten Anlagen hinaus werden Standorte für Fahrradboxen gesucht. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) bietet ein geschlossenes System mit einer Software für die Datenverarbeitung, Sicherungseinrichtungen und Registrierung. Es wird angestrebt, die Verwaltung und Handhabung zusätzlicher Fahrradboxen an den Haltestellen des ÖPNV den vorhandenen Anlagen an Dortmunder Schulen anzugleichen.

Das Planungs- und Bauordnungsamt koordiniert in den nächsten Jahren den Abstimmungsprozess und begleitet die Umsetzungsphase beim Tiefbauamt.



Bike+Ride Markgrafenstraße

Umbau Bahnhof Hörde

Aufgrund einer Rahmenvereinbarung, die DB Station&Service mit dem Land NRW am 20.12.2000 über die Modernisierung von Verkehrsstationen in NRW geschlossen hatte, war eine Reduzierung der Gleise und der Bau eines breiteren Mittelbahnsteigs im Bahnhof Hörde vorgesehen. Neue Zugänge zur Hörder Brücke und zur U-Bahn-Verteilerebene waren Bestandteil der Planung. Das Eisenbahnbundesamt hat dazu am 15.10.2002 eine Plangenehmigung erteilt. Die Kosten für das Vorhaben wurden mit 13,1 Mio. Euro kalkuliert. Im März 2004 waren die Mittel aus der Modernisierungsoffensive weitgehend erschöpft. Der Bahnhof Hörde wurde in eine Kategorie „nach 2008“ eingestuft, für die keine Förderung vereinbart wurde. Am 15.08.2006 teilte Station&Service dem VRR und der Stadt Dortmund mit, dass die Beibehaltung der vorhandenen vier Bahnsteiggleise im Bahnhof Dortmund-Hörde weiterhin erforderlich sei und sie begründet dies mit dem Ergebnis einer Fahrplanprüfung, nach der das heutige Betriebsprogramm auf zwei Gleisen nicht mehr abgewickelt werden könne. Außerdem sei der Rückbau auf nur noch zwei Gleise im Hinblick auf neue Betriebsprogramme nicht zukunftssicher. Damit ist wieder Bewegung in den Umbau des Bahnhofs Hörde gekommen. Vorgesehen sind nunmehr die Herstellung

barrierefreier Zugänge im Bestand (auf die vorhandenen Bahnsteige) sowie eines dritten Aufzuges im heutigen Empfangsgebäude. Ferner die Anhebung der beiden vorhandenen Bahnsteige in ihrer jetzigen Lage auf das NRW-einheitliche Maß von 76 cm Höhe und der Ausbau auf eine Länge von 190 Meter sowie die Anpassung des vorhandenen Tunnels mit den Treppenanlagen und die Neuüberdachung der Treppen. Eine alternative Verbindung von den Bahnsteigen zur U-Bahn-Verteilerebene ist konstruktiv nur dann möglich, wenn gleichzeitig Umbauten im Gleisbereich vorgenommen werden. Die Deutsche Bahn (DB) hat dafür Kosten von rund 3 Mio. Euro ermittelt, die sie nicht zu übernehmen bereit ist. Die Stadt kann hier auch nicht einspringen. Die Maßnahme ist inzwischen in das Landesförderprogramm aufgenommen worden. Mit dem Bau kann in 2010 begonnen werden, die Bauzeit beträgt etwa 16 Monate.

Ein Investor hat Planungen vorgelegt, nach denen auf dem Bahnhofsvorplatz ein Gebäude mit diversen Einzelhandelsgeschäften errichtet werden soll. Der Streifen zwischen der Hörder Brückenstraße und Maritzen soll durchgehend bebaut werden. Das alte Bahnhofsgebäude muss hierfür weichen. Der Zugang



Bahnhof Hörde

zum aus und vom Straßenniveau, Ladenlokal erfolgt über einen Steg von der Hörder Brücke u. a. über eine Außentreppe. Der Zugang zur U-Bahn wird in den Baukörper integriert. Auf dem Dach ist ein Parkdeck vorgesehen. Im Erdgeschoss werden zur Straßenseite hin kleine Ladenlokale angeordnet.

Es ist vorgesehen, für die Fassadengestaltung des Baukörpers ein Gutachterverfahren durchzuführen. Baubeginn soll in 2009 erfolgen.

Barrierefreie Haltestellen Ost-West-Strecke

Die Inbetriebnahme der Ost-West-Tunnelstrecke am 28.04.2008 hat den Abschluss des Stadtbahnbaus in der Innenstadt markiert und die schienenfreie Innenstadt komplettiert. Durch die Verlegung der Stadtbahn unter die Erde sind an der Oberfläche im Straßenzug Kampstraße – Brüderweg neue Gestaltungsmöglichkeiten für einen weitgehend verkehrsfreien Bereich geschaffen worden. Gleichzeitig können die Kreuzungen mit dem Wallring stadtvträglich umgebaut werden.

Zusammen mit dem Einsatz eines Mittelflurfahrzeugs, das über eine Wagenbodenhöhe von nur 40 cm verfügt, sind Voraussetzungen geschaffen worden, die einen höhengleichen Einstieg auch außerhalb der Tunnelstrecke an den oberirdischen Haltestellen langfristig ermöglichen. Bei der Inbetriebnahme waren außer den fünf unterirdischen weitere elf Haltestellen an der Oberfläche bereits mit 35 cm hohen Bahnsteigen ausgestattet, an denen der höhengleiche Einstieg möglich ist.

Für die Planung und Gestaltung des Fahrweges in der Ost-West-Achse sowie aller Haltestellen hat das Planungs- und Bauordnungsamt bereits in einem frühen Planungsstadium umfangreiche Konzepte entwickelt und Vorentwürfe erstellt. Nunmehr liegt ein Gesamtkonzept vor, das für alle Haltestellen von Wickede bis Marten den Ausbaustandard

festlegt und in enger Abstimmung mit den DSW21 aufgestellt wurde. Danach sollen 14 Haltestellen kurzfristig von den DSW21 mit Podesten ausgerüstet werden, die es den Fahrgästen ermöglichen, an der ersten Tür hinter dem Fahrer höhengleich einzusteigen. Diese Lösung wurde dort gewählt, wo aufgrund der engen Straßenverhältnisse (z. B. in den Hellwegdörfern), keine Standard-Bahnsteige in Frage kommen.

Weitere 16 Haltestellen sind nur mit großem baulichen Aufwand herzustellen und stehen deshalb auch nicht kurzfristig zur Verfügung. Dazu zählen z. B. die Haltestellen in der Rheinischen Straße sowie auf der Strecke zur Westfalenhütte.

Für diese Haltestellen sowie für die Berliner Straße und Vonder-Tann-Straße fertigt das Planungs- und Bauordnungsamt derzeit unter Berücksichtigung der jeweiligen städtebaulichen Situation und aktueller Verkehrsprognosen und in enger Abstimmung mit den anderen sachberührten Ämtern und den DSW21 erste Entwürfe.

Bis Ende 2010 ersetzen die von den DSW21 bestellten 47 Mittelflur-Fahrzeuge die vorhandenen N 8-Wagen, die noch über drei Stufen zu betreten sind. Damit wird das Einsteigen in die Stadtbahnen auch an den Haltestellen deutlich erleichtert, an denen noch kein höhengleicher Einstieg über Podeste oder Bahnsteige möglich ist.



GPM

Barrierefreie Haltestelle

Radverkehrsplanung

Dem Radverkehr wird schon seit Jahren in Dortmund besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils an allen täglichen Wegen auf 15 % ist das politisch erklärte Ziel bis zum Jahr 2015. Seit August 2007 ist Dortmund 42. Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW. Diese Mitgliedschaft ist Auszeichnung und Auftrag zugleich: Auszeichnung für das bisher Erreichte und Auftrag, nicht nachzulassen bei den Anstrengungen, den Fuß- und Radverkehr zu fördern.

So soll ein umfassendes Radförderprogramm auch in Zukunft dafür Sorge tragen, dass die Belange des Radverkehrs in Dortmund weiterhin verbessert und ausgebaut werden. Die Schlüsselmaßnahmen hierbei sind: Flächendeckende Wegweisung, Fortschreibung des Maßnahmenplans Radverkehr, Mängelbeseitigung im Bestand, Öffnung der Einbahnstraßen, Verbesserung der Führung in Knotenpunkten, Einrichtung/Verbesserung von Abstellanlagen, verstärkte Öffentlichkeitsarbeit, Einrichtung/Verbesserung von Bike+Ride sowie Abbau der freien Rechtsabbiegespuren und Dreiecksinseln an Kreuzungen zugunsten der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer.

Längst ist die Radverkehrsförderung im Stadtgebiet anhand zahlreicher Maßnahmen deutlich wahrnehmbar. Schutzstreifen, geöffnete Einbahnstraßen und Abstellanlagen für Fahrräder sind keine Seltenheit mehr.



Fahrradständer Ostenhellweg/Schwanenwall

Bereits heute gibt es in Dortmund ein rund 570 km langes Radverkehrsnetz mit insgesamt 18 ausgewiesenen Fahrradrouten. Im gesamten Stadtgebiet verteilt stehen 4.000 Abstellplätze für den ruhenden Radverkehr zur Verfügung.

Durch die Ergänzung und Optimierung der vorhandenen Infrastruktur soll zukünftig ein großzügig dimensioniertes, flächendeckendes, barrierefreies, sicheres und komfortables Wegenetz mit optimalen Bedingungen für den Radverkehr geschaffen werden. Doch nicht nur die Umsetzung baulicher Maßnahmen, auch die Verbesserung von Image und Fahrradkultur werden weiterhin zu den Aufgaben der Radverkehrsförderung zählen. Ergänzende Serviceeinrichtungen und gezielte Öffentlichkeitsarbeit heben das Ansehen des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel und führen somit weiter zu einer Steigerung der Fahrradnutzung. So geht beispielsweise ein neues Fahrradlogo mit

dem Slogan „Dortmund steigt auf“ seit kurzem mit auf den fahrradfreundlichen Weg, den die Stadtverwaltung Dortmund eingeschlagen hat. In Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Dortmund konnte ein Konzept (Scribble) für einen Werbefilm zum Radfahren in Dortmund entwickelt werden. Hier laufen derzeit Verhandlungen, um den Film produzieren zu lassen und ihn z. B. in den Kino-Vorprogrammen zu zeigen. Der neu aufgelegte Fahrradstadtplan mit vielen Informationen rund um das Radfahren in Dortmund war innerhalb kürzester Zeit vergriffen. Ein Nachdruck dieses beliebten Kartenwerks wird zur Zeit vorbereitet. Ein Pilotprojekt zum Fahrradparken am Leibniz-Gymnasium und eine Erhebung zum Fahrradparken an allen weiterführenden Dortmunder Schulen in 2008 sollen Aufschluss geben über die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule.

Gartenstadt-Radweg

Durch die Umnutzung der ehemaligen Stahlstandorte Westfalenhütte und der beiden PHOENIX-Flächen ist die Güterbahnverbindung zwischen diesen beiden Flächen funktionslos geworden. Die nun nicht mehr genutzte Bahntrasse, die in weiten Teilen durch die Dortmunder Gartenstadt verläuft, soll zukünftig eine neue Funktion als Geh- und Radweg erhalten. Diese Nord-Süd-Achse erhält künftig eine hohe regionale Bedeutung als Verknüpfung der schwerpunktmäßig in Ost-West-Richtung verlaufenden überregionalen Radwege.

Im Norden soll die neue Verbindung über die Westfalenhütte nach Kirchderne und Derne weitergeführt werden. Sie wird in Kirchderne verknüpft mit den überregionalen Radwegen „Emscherparkradweg“ und „R8“ und bis an die Stadtgrenze von Lünen geführt. Dort erhält sie eine Anknüpfung an den „Leezenpatt“ und an die „Lippetour 1“. Im Süden erhält die Trasse Anschluss an das künftige Wegesystem des PHOENIX Sees, insbesondere an den „Emscheradweg“, der in diesem Abschnitt zum Teil in Bau ist.

Dem Gartenstadtradweg wird auch im Hinblick auf das innerstädtische Radverkehrsnetz eine besondere Bedeutung beigemessen. Mit seiner Realisierung wird Hürde über die

Stadtbezirke Innenstadt-Ost und Innenstadt-Nord durch einen überwiegend Kfz-freien Verlauf mit Scharnhorst verbunden. Bisher gab es hier keine durchgängige Verbindung für den Radverkehr in Nord-Süd-Ausrichtung. Vielmehr waren die Barrieren Westfalendamm (B 1), Körner Hellweg, Hannöversche Straße und Brackeler Straße zu überwinden. Durch die geplante Nutzung des ehemaligen Gleiskörpers entsteht somit ein komfortabler und barrierefreier Geh- und Radweg, der an das vorhandene innerstädtische Radverkehrsnetz angeschlossen wird.

Anfang 2008 wurde durch das städtische Stadtplanungs- und Bauordnungsamt beim

Regionalverband Ruhr (RVR) angefragt, ob dort Interesse besteht, den Radweg aufgrund seiner regionalen Bedeutung zu realisieren. Von Seiten des RVR wurde großes Interesse signalisiert und in den nachfolgenden Gesprächen konnte folgendes Ergebnis festgehalten werden: Unter der Voraussetzung, dass die Maßnahme „Gartenstadtradweg“ als Förderprojekt aufgenommen werden kann, wird der RVR die Trasse erwerben, die notwendigen Brückensanierungen vornehmen, den Radweg bauen und das fertige Bauwerk an die Stadt übergeben. Diese übernimmt dann die Baulast und die Unterhaltung. Ein möglicher Baubeginn ist in 2010 geplant.



Ehemalige Güterbahntrasse Höhe Hannöversche Straße

Berghofer Straße

Die Bundesstraße B 236 verlief im Stadtbezirk Aplerbeck bisher auf der Berghofer Straße, so dass große Verkehrsmengen durch das Ortszentrum Berghofen flossen. Parallel zur Berghofer Straße ist auf ihrer Nordostseite eine neue Straße, die B 236 n, gebaut worden, die zwischen Kneebuschstraße und Wittbräucker Straße untertunnelt wurde. Die Fertigstellung der Untertunnelung ist mit einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Berghofer Straße verbunden. Im Zentrumsbereich werden sich die Verkehrsmengen von heute 22.000 Kfz-Fahrten nach der Prognose 2015 auf 14.400 bzw. südlich Ostkirchstraße auf rund 9.000 Kfz-Fahrten pro Tag verringern. Mit der Verkehrsübergabe der B 236 n am 14.07.2008 kann der Umbau der Berghofer Straße beginnen. Der verkehrstechnische Entwurf für die Berghofer Straße ist fertiggestellt, der Grundsatzbeschluss ist gefasst.

Von der Hermannstraße bis zur Wittbräucker Straße ist vorgesehen, die verbleibenden Verkehrsmengen umfeldverträglich abzuwickeln und eine durchgängige Radwegeverbindung anzulegen. Das Parken soll geordnet werden und eine durchgehende Allee mit markanten Laubbäumen aufgebaut werden.



Tunneleröffnung 2008

Es lagen zwei Entwurfsvarianten für den Straßenzug und mehrere Varianten für die Platzgestaltung vor, die seit August 2007 mit den verschiedensten Entscheidungsträgern auf Bezirksvertretungsebene diskutiert wurden. Am 23.04.2008 wurden sie abschließend den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen einer Veranstaltung vor Ort vorgestellt.

Zur Ausführung soll folgendes Entwurfskonzept kommen. Es setzt sich im Prinzip aus drei Teilabschnitten zusammen. Der nördliche und

südliche Abschnitt sind ähnlich konzipiert, für den mittleren Abschnitt mit dem Ortszentrum gibt es eine spezifische Gestaltungsüberlegung.

Dieses Konzept sieht vor, dass im nördlichen und südlichen Abschnitt die vorhandenen Bordsteinkanten durchgängig erhalten bleiben. Von der im Durchschnitt neun Meter breiten vorhandenen Fahrbahn werden beidseitig jeweils 1,75 Meter breite Schutzstreifen für Radfahrer markiert, so dass eine Fahrbahnbreite von 5,50 Meter verbleibt.

Die vorhandenen Parkstreifen und der im nördlichen Abschnitt auf der Ostseite ergänzte Parkstreifen werden durch Baumscheiben gegliedert. Zum Aufbau einer möglichst durchgehenden Lindenallee werden auf den Abschnitten ohne Parkstreifen, wenn es die Breite der vorhandenen Gehwege zulässt, begehbare Baumscheiben angelegt. Die Einmündung Busenbergstraße wird, wenn es die Rahmenbedingungen zulassen, zu einem Minikreisverkehr mit einem Durchmesser von 20 Metern umgebaut. Der zentrale Einkaufsbereich zwischen Busenbergstraße und Falterweg soll durch intensivere Umbaumaßnahmen städtebaulich aufgewertet werden. Dieser Abschnitt erhält eine neue Gesamtfahrbahnbreite von 7,50 Meter inklusive der beidseitig 1,50 Meter breiten markierten Schutzstreifen für Radfahrer.



Berghofer Straße

Auch die Einmündung Ostkirchstraße wird zu einem Minikreisverkehr mit einem Durchmesser von 20 Metern umgebaut und erhält in den Zufahrtsarmen der Berghofer Straße Mittelinseln als Querungshilfe.

Der Breitengewinn von 1,50 Meter in den Randbereichen wird je nach vorhandenen Gegebenheiten zur Verbreiterung der Gehwege, zur Anlage von Senkrechtstellplätzen oder zur Errichtung eines durchgehenden Parkstreifens auf der westlichen Seite genutzt, wie im Abschnitt südlich des vorgesehenen Minikreisverkehrs an der Ostkirchstraße.

Durch den Flächengewinn der favorisierten Variante profitiert auch der neu zu gestaltende zentrale Platz vor dem Rewe-Markt in der Dorfmitte, der über den neuen Minikreis an der Einmündung Ostkirchstraße zentral erschlossen wird. Bei der Gestaltung soll dem Anspruch einer neuen Dorfmitte ebenso Rechnung getragen werden wie einem ausreichendem Stellplatzangebot. Dabei gilt es ebenfalls bessere Aufenthaltsqualitäten und eindeutige Funktionszuordnungen zu schaffen.



Berghofer Straße

Nordspange

Schon seit einigen Jahren ist es Ziel der städtischen Verkehrsplanung, eine Verbindung zwischen den Gewerbegebieten, die zwischen Eving und der Nordstadt liegen, zu schaffen, um u. a. eine Verlagerung der Ost-West gerichteten Lkw-Verkehre aus der Nordstadt zu erreichen. Mit der Freigabe der Fläche der ehem. Westfalenhütte für die weitere Stadtentwicklung bestand nun die Möglichkeit, eine vollständige Ost-West-Verbindung von der L609 (Emscherallee) im Westen bis zur Brackeler Straße (K 17/L663) im Osten zu planen. Diese Verbindung ist mit dem Masterplan Mobilität 2004 und dem neuen Flächennutzungsplan zunächst als „Gewerbestraße“ fixiert worden. In der weiteren Ausgestaltung der Planung für die Westfalenhütte etablierte sich dann der Begriff „Nordspange“ und der Trassenverlauf wurde konkretisiert.

Die geplante Nordspange führt überwiegend durch gewerblich geprägte Bereiche (Weidenstraße, Lütge Heidestraße, Dammstraße) und soll künftig vor allem Lkw-Verkehre aufnehmen. Sie beginnt im Osten an der Brackeler Straße, führt diagonal über das Gelände der Westfalenhütte mit Anbindungen an die Bornstraße und die Burgholzstraße. Über die bestehenden Straßen Dammstraße und Lütge Heidestraße werden die Anschlüsse



Nordspangentrasse: Lütge Heidestraße

an die Evinger Straße und die Lindenhorster Straße sichergestellt. Im weiteren Verlauf Richtung Weidenstraße/Lindenbergstraße werden derzeit noch alternative Trassenführungen untersucht, da die bisher vorgesehenen Flächen der Deutschen Gasrußwerke nicht mehr zur Verfügung stehen.

Die Nordspange bildet im östlichen Abschnitt gleichzeitig das Rückgrat für die Erschließung der Westfalenhütte und wird in erheblichem Maße dazu beitragen, die Brackeler Straße und den Borsigplatz von Verkehr zu entlasten. Hierdurch wird sich die Feinstaubbelastung am Messpunkt Brackeler Straße deutlich reduzieren.

Zwischen Brackeler Straße und Bornstraße wird eine Trasse planungsrechtlich gesichert, die einen vierspurigen Ausbau zulässt. Gebaut werden sollen zunächst aber nur zwei (überbreite) Fahrspuren. Der Schnittpunkt mit der neuen Springorumallee wird als Kreisverkehr ausgebildet. Derzeit wird der Bebauungsplan für die ersten Abschnitte (Brackeler Straße bis Burgholzstraße) bearbeitet. Baubeginn ist für 2011 vorgesehen.

Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung für den westlichen Teil der Nordspange werden ab November 2008 den politischen Gremien vorgestellt.

Mobilitätskonzept Berufskollegs

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Dortmunder Berufskollegs sind an den drei großen Berufskollegstandorten Brügmann-Zentrum, Sckellstraße und Hachenei mit insgesamt rund 20.000 Berufsschülerinnen und -schülern Analysen zur Erreichbarkeit mit Pkw, Bus und Bahn sowie Fahrrad und zur Parkplatzsituation durchgeführt worden. Außerdem fand eine Befragung der Schülerinnen und Schüler und Lehrerinnen und Lehrer zum Verkehrsverhalten statt.

Durch die Befragungen konnte beispielsweise festgestellt werden, dass der Standort Sckellstraße zwar die stärkste Pkw-Orientierung aufweist, aber dass nicht allein der Standort und die damit verbundene ÖPNV-Anbindung Einfluss auf das Verkehrsverhalten hat. Hinzu kommt auch das Stellplatzangebot an den jeweiligen Standorten. Ebenfalls gibt es Einflussfaktoren wie das Alter und die Herkunft der Schülerinnen und Schüler oder den Anteil an Vollzeitschülerinnen und -schülern. Diese Faktoren unterscheiden sich von Kolleg zu Kolleg und von Ausbildungsgang zu Ausbildungsgang. Trotz detaillierter

Untersuchungen konnte aufgrund der vielfältigen Einflüsse und Überlagerungen kein dominierender Bestimmungsfaktor für das Verkehrsverhalten ermittelt werden.

Ein gutes ÖV-Angebot ist aber eine zwingende Voraussetzung, um eine umweltfreundliche Mobilität auf dem Schulweg zu ermöglichen. Dies ist am geplanten Standort Dortmunder U mit der Nähe zum Hauptbahnhof und der guten Stadtbahnanbindung sehr gut gegeben.

Darüber hinaus sind Maßnahmen zur Information und Beratung über das ÖV-Angebot wichtig. Das Potenzial zur Verlagerung auf das Fahrrad ist an den Berufskollegs aufgrund der langen Schulwege gering.

Gemeinsam mit den Schulleitungen der Berufskollegs sind Maßnahmen entwickelt worden, die das Verkehrsverhalten zu Gunsten des Umweltverbundes verändern sollen. Schon mit dem neuen Schuljahr 2008/2009 sollen die ersten Maßnahmen greifen. Hierzu gehört u. a. die Bereitstellung des Infomobils der DSW21, Schnupperabos und ein Infoblatt für die Berufsschülerinnen und -schüler über die Alternativen zur Autonutzung.

Stressfrei zum Berufskolleg
 Mit Bus & Bahn, Fahrrad oder Fahrgemeinschaft zu den Dortmunder Berufskollegs

Stadt Dortmund
 Stadtplanungs- und
 Bauordnungsamt

DSW21

Wir bewegen unsere Stadt

Konzept ruhender Lkw-Verkehr

In den letzten Jahren gaben viele Beschwerden aus den Stadtbezirken Anlass, sich mit der Problematik der abgestellten Lkw in Wohngebieten zu befassen. Die Folgen ungeordneten Abstellens sind Lärmbelästigungen, Verunreinigungen und z. T. Gefahren für die Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern. Aufgrund unterschiedlicher Zielgruppen unter den Lkw-Fahrern galt es ein Konzept zu entwickeln, welches aus drei Bausteinen besteht: Autohöfe, Parkstreifen in Gewerbegebieten und Grundstücke in Gewerbegebieten.

Die Autohöfe zielen in erster Linie auf auswärtige Fahrer, die ihre Lenk- und Ruhezeiten einhalten müssen. Sie sollten daher in der Nähe von Autobahnen oder anbaufreien Bundesstraßen bzw. wichtiger Quell- und Zielorte für den Lkw-Verkehr, wie Logistikzentren, liegen. Nach einer Standortuntersuchung durch das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt hat der Rat der Stadt Dortmund im März 2008 entschieden, die Standorte Sinteranlage (Westfalenhütte) und Gneisenau weiterzuverfolgen und mit potenziellen Investoren über die Errichtung eines Autohofes zu verhandeln.

Dortmunder Fahrer, die ihre Fahrzeuge mit nach Hause nehmen, möchten ihr Fahrzeug möglichst nah am Wohnort abstellen.

Hierzu bedarf es dezentraler Abstellmöglichkeiten z. B. auf Parkstreifen in Gewerbegebieten. Nach einer Recherche der Problemstellen im Stadtgebiet sind vier Gewerbegebiete ausgewählt worden. In den Gewerbegebieten Gneisenau, Logistikpark Hardenberg (Lindnerstraße), Union (Heinrich-August-Schulte-Straße) und Dorstfeld-West (Planetenfeldstraße nördlich Kortental) bestehen noch freie Kapazitäten. Die Lkw-Fahrer werden daher über Faltblätter auf die Standorte hingewiesen.

In einer Befragung von Subunternehmern von Dortmund Speditionen, die teilweise nur einzelne Lkw besitzen, ist

herausgekommen, dass diese Unternehmer nicht nur eine öffentliche Abstellmöglichkeit benötigen, sondern Bedarf nach einem abgeäuzten und sicheren Gelände haben. Hier ist vor allem die Angst vor Vandalismus als Grund zu nennen. Die Bereitschaft der Kleinunternehmer ist vorhanden, hierfür auch monatliche Pachten zu zahlen. Derzeit läuft die Abfrage bei den Eigentümern möglicher Grundstücke. Ziel ist es, kurzfristig erste Eigentümer mit Lkw-Fahrern bzw. kleineren Speditionen zusammen zu bringen. Das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt nimmt dabei zusammen mit der IHK eine moderierende Rolle ein.



Kanalstraße im Dortmunder Hafen

Lkw-Stadtplan



Der Lkw-Stadtplan zeigt das Routennetz für den Lkw-Verkehr in Dortmund und ist aus dem Masterplan Mobilität hervorgegangen. Ziel ist es, Wohngebiete vom Lkw-Durchgangsverkehr zu entlasten und den Lkw-Verkehr zu den Gewerbegebieten und Logistikunternehmen über die Hauptverkehrsstraßen zu führen.

In einem Arbeitskreis mit der Wirtschaftsförderung, der IHK und örtlichen Speditionen sind die Inhalte gemeinsam entwickelt worden, so dass der Lkw-Stadtplan erstmalig im Jahr 2005 in einer Auflage von 3.000 Exemplaren erscheinen konnte. Neben Dortmund wurden bis heute nur in den Städten Bremen und Hamm vergleichbare Stadtpläne erarbeitet.

Besonderheiten des Lkw-Stadtplans sind u. a. die viersprachige Legende (deutsch, englisch, französisch, russisch), Informationen über Brückendurchfahrts Höhen, Tonnagebeschränkungen und Lkw-Werkstätten.

Der Lkw-Fahrer wird über ein für Lkw-geeignetes Routennetz zu den Gewerbegebieten, die alle gesondert gekennzeichnet sind, geführt. Ein Begleitheft ergänzt den Plan um weitere Informationen, wie ein Straßenverzeichnis oder wichtige Rufnummern und Adressen. Wichtige Änderungen in den letzten Jahren, wie die Einführung der Lkw-Entlastungszone in der Nordstadt, konnten bisher immer nur als aktualisierte Datei im Internet heruntergeladen werden. Aufgrund wichtiger erfolgter und anstehender weiterer Neuerungen, wie beispielsweise das Lkw-Nachfahrverbot auf der B 1, die Umweltzone, die Eröffnung des B 236-Tunnels u. a. ist für Ende 2008 eine Neuauflage geplant. Ein Neudruck wird erst erfolgen, wenn die Abgrenzung der Umweltzone endgültig geklärt ist. Die Exemplare werden dann - wie auch schon in 2005 - über die Speditionen, Lkw-Werkstätten, die IHK u. a. an die Lkw-Fahrer verteilt.



3dpixel company g.m.b.h.

Rahmenplanung und Entwicklungskonzepte für räumliche Teilbereiche

Für zusammenhängende Teilbereiche des Stadtgebiets werden städtebauliche Rahmenpläne und Entwicklungskonzepte erstellt, in denen die Rahmenbedingungen und städtebaulichen Grundzüge festgelegt werden, um die langfristige Entwicklung städtebaulicher Veränderungsprozesse zu steuern. Sie haben informellen Charakter und stellen eine Zielvereinbarung zwischen Politik und Stadtverwaltung dar, auf deren Grundlage Bebauungspläne erarbeitet oder Maßnahmen realisiert werden können.

City-Konzept

Das „City-Konzept 2000...“ wurde bereits am 29.04.1999 vom Rat der Stadt beschlossen. Die bisherige tatsächliche Entwicklung hat die Leitlinien des Konzepts berücksichtigt und bestätigt. In den funktionalen Segmenten der City hat es während der vergangenen Jahre deutliche Bewegung gegeben. Konkret sind da die Quartiersentwicklung Brückstraßenviertel mit dem Konzerthaus zu nennen, das zu einem kulturellen Kristallisationspunkt geworden ist und Qualitätssteigerungen, insbesondere im Einzelhandel und in der Gastronomie, angestoßen hat. Das Viertel entwickelt sich eindrucksvoll zu einer „Adresse“ der Musikkultur in NRW: Für die renommierte Jazz- und Weltmusikeinrichtung „domicil“ wurde ein ehemaliges Kino an der Hansastraße zur neuen Spielstätte umgebaut und im nördlichen Abschnitt der Brückstraße wird zur Zeit eine große Baulücke durch den Neubau der Orchesterakademie gefüllt. Diverse Modernisierungen, Umbauten und Neueinrichtungen wurden u. a. in Einzelhandelsimmobilien auf dem Westen- und Ostenhellweg und in einigen weiteren Citystraßen getätigt. Des Weiteren sind neue attraktive Büro-Immobilien entstanden, wie beispielsweise der sanierte Stadthaus-Komplex, der



Vermessungs- und Katasteramt

Umfeld St. Reinoldi (Animation)

RWE-Tower, das Verwaltungsgebäude am U-Turm und der 1. Bauabschnitt des Siemens-Komplexes „Märkisches Tor“.

Im öffentlichen Raum entstand, nach den (ein paar Jahre zurückliegenden) größeren Gestaltungsmaßnahmen von Westen- und Ostenhellweg, Brückstraße und Platz von Leeds mit dem RWE-Tower, ein neuer Platz von Amiens sowie die architektonisch anspruchsvolle Erweiterung des fußläufigen Citykerns in der Betenstraße und am Hansaplatz mit Hansastraße.

Mit der Umgestaltung der Kampstraße zu einem weiträumigen Boulevard wird zur Zeit im westlichen Bereich begonnen. Damit wird der letzte große Baustein des City-Fußwegenetzes in Angriff genommen, mit dem im Westen auch das Gelände des Dortmund U an die City angebunden wird. Auch hier wird, wie schon an vielen anderen Stellen in der City, ein weiterer attraktiver Spielpunkt entstehen. Neben den Spielorten trägt auch Kunst dazu bei, dass die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht wird.

Kürzlich wurde nach einem Künstlerwettbewerb eine von der SPARDA-Bank gestiftete Skulptur auf dem (neuen) Platz von Amiens aufgestellt – weitere Objekte werden zur Zeit durch verschiedene Akteure angedacht bzw. vorbereitet.

Das unterirdische Stadtbahnnetz wird kontinuierlich vervollständigt, bereits 2002 wurde der Straßenbahnbetrieb in der Hansastraße eingestellt und im Frühjahr 2008 ging die letzte geplante Strecke, die einen Schienenverkehr in den Straßenräumen der City entbehrlich macht, „unter Tage“ in Betrieb: die Ost-West U-Bahnstrecke unter der Kampstraße und dem Brüderweg. Mit dem Bau der Garage am Südwall und der Tiefgarage am Freistuhl konnten neue öffentliche Kfz-Stellplätze geschaffen werden.

Zur weiteren Planung und Realisierung steht kurz- und mittelfristig eine Reihe von großen und kleinen Projekten an, dazu zählen insbesondere die Entwicklungsmaßnahmen auf den ehemaligen Brauereibrachflächen Thier-Gelände und Union-Gelände. Auf dem Thier-Gelände wird ein Geschäftskomplex mit einer großstädtisch konzipierten Mall entstehen und die Einzelhandelsstruktur bereichern.

Im Zuge dieser Maßnahme wird neben der geplanten Mall auch die querende Silberstraße stärker in das Wegenetz der Kernstadt eingebunden und attraktiv gestaltet. Die „Dortmunder U“-Fläche wird als Standort für Kunst, Kreativität und Wirtschaft entwickelt und der neu genutzte U-Turm ein markantes „Highlight“ im kulturellen Sektor sein. Im Umfeld wird durch Neubebauungen, wie Bürogebäude, Bildungseinrichtungen, touristisches Besucherzentrum und Freizeitsowie Wohneinrichtungen, ein lebendiges Viertel entstehen. Dieser Bereich wird u. a. durch

neu gestaltete Straßen (Rheinische Straße/Brinkhoffstraße) und Plätze (Platz von Buffalo und andere) mit der City verknüpft. Auch in den kommenden Jahren wird das Bild des Stadtkerns weitere Veränderungen erfahren. Dabei liegen weiterhin die Ziele und Leitlinien des City-Konzeptes zu Grunde. Das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt wird die privaten und öffentlichen Baumaßnahmen auf der Grundlage der Ziele und Leitlinien des City-Konzeptes begleiten. Für 2009 wird nach 10 Jahren die Fortschreibung des City-Konzeptes vorbereitet.



Spielplatz am Platz von Netanya

PHOENIX See



Fläche PHOENIX See mit der Hörder Burg im Vordergrund

Der Gesamtbereich PHOENIX ist einer der priorisierten Zukunftsstandorte in Nordrhein-Westfalen. Entsprechend dieser Intention hat der Rat der Stadt in seiner Sitzung am 22.05.2003 seine Absicht bekräftigt, diesen Standort gemeinsam mit dem Land NRW und den Entwicklungspartnern zu einem Zukunftsstandort zu entwickeln. Das Areal der ehemaligen Hermannshütte umfasst den Bereich zwischen der Weingartengartenstraße und der Straße Am Remberg im Norden, der B 236 n im Osten, der Schürfer- und Hermannstraße im Süden.

Grundlage der städtebaulichen Entwicklung ist der vom Planungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund im Jahr 2000 entwickelte Städtebauliche Rahmenplan, der den gesamten Bereich des ehemaligen Oxygenstahlwerks umfasst. Kernstück des Rahmenplans ist der

geplante PHOENIX See als Kristallisationspunkt mit zahlreichen wasser- und freizeitbezogenen Nutzungen. Der PHOENIX See hat eine Wasserfläche von rund 24 Hektar. In Verbindung mit der Emscher, die den See nördlich umfließt, entsteht eine Gewässerlandschaft mit einer Größe von rund 37 Hektar. Im Westen des Planbereichs ist als Erweiterung des heutigen Hörder Zentrums die Realisierung eines Kerngebietes für Dienstleistungen, Einzelhandel, Freizeit, Gastronomie und kulturelle Einrichtungen mit ergänzender Wohnnutzung vorgesehen. Die Hörder Burg und das Stiftsforum sind als markante Bausteine in das Konzept eingebunden. Daran angrenzend ist südöstlich eine Erweiterung mit Büro- und Dienstleistungseinrichtungen und auch einer Fußgängerzone mit Geschäftsbesatz beabsichtigt.

Der Hörder Bach wird in diesem Bereich zukünftig offen geführt. Am nördlichen und südöstlichen Seeufer sowie in noch festzulegenden Anteilen des Kern- und Mischgebietes ist Wohnbebauung mit einem Gesamtvolumen von 900 bis 1.300 Wohneinheiten geplant.

In Verbindung mit der Erweiterung der Hörder Altstadt bis zum Ufer des PHOENIX Sees sind darüber hinaus Entwicklungspotenziale vorgesehen, die es ermöglichen, dass sich das Hörder Zentrum entsprechend seiner neuen Bedeutung entfalten kann. Dabei liegt das Ortszentrum Hörde mit seiner Altstadt, seinen alteingesessenen Geschäften und Dienstleistungsangeboten, der Bezirksverwaltungsstelle, dem zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkt und den von der Bürgerschaft intensiv genutzten öffentlichen

Plätzen als wirtschaftlicher und bürgerschaftlicher Mittelpunkt auch zukünftig im räumlichen Zentrum des Neuen Hörde - zwischen PHOENIX West und PHOENIX See.

Durch die Offenlegung der archäologischen Grabungsfunde direkt vor der Burg wird dieser öffentliche Bereich geradezu zum Symbol für die gesamte Stadthistorie Hördes: Hier findet sich die Zeit vom Mittelalter bis zur Industrialisierung und wird die nunmehr einsetzende neue Ära mit dem PHOENIX See als Ort neuer Ökonomie sowie Freizeit, Kultur und Wohnen repräsentiert. Der Hafenplatz erhält durch die Einbettung der historischen Bau- und Architekturfunde in Form eines offenen Anschauungsfeldes einen städtebaulich einzigartigen Charakter.

Die Standortentwicklung PHOENIX See erfolgt in der Trägerschaft der Dortmunder Stadtwerke (DSW21) durch die PHOENIX See Entwicklungsgesellschaft, der auch die Finanzierung des Projektes obliegt. Für den Bau des Sees und die offengelegte Emscher sind Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden. Am 15.07.2004 wurde für den gesamten Planbereich der Aufstellungsbeschluss für die Entwicklung des erforderlichen Planungsrechts gefasst. Die aktuelle Fortschreibung des Rahmenplans wurde vom Rat der Stadt im Januar 2008 als Grundlage der weiteren Planung beschlossen. Die für die Schaffung von Planungsrecht erforderlichen Untersuchungen

(z. B. Gestaltleitlinien, Energiegutachten, Ver- und Entsorgungsplanung, Bergbau- und Altlastenuntersuchungen, Immissionsuntersuchungen) sind abgeschlossen. Auf dieser Grundlage wurde das für die europaweite Ausschreibung der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze erforderliche Planungsrecht bereits geschaffen. Gegenwärtig wird das Planungsrecht für die Realisierung der geplanten Bebauung rund um den See erstellt.

Der Bau des Sees wurde offiziell mit dem ersten Spatenstich am 13.09.2005 begonnen. Gegenwärtig erfolgt der Seeaushub, der bis Ende 2009 abgeschlossen sein wird. Hieran schließt sich unmittelbar die Flutung an. Mit dem Bodenaushub werden die neuen Baufelder um den See modelliert, so dass nördlich und südlich des Sees die ersten Wohngebäude ab etwa 2010 realisiert werden können. Die Neubebauung im Seequartier um die Hörder Burg (Dienstleistungen, Geschäfte, Freizeit, Gastronomie u. ä.) sowie die Wiedernutzung der bestehenden Gebäude (Tullvilla, Hörder Burg, Magazingebäude) können bereits nach Fertigstellung der technischen Infrastruktur beginnen. Die öffentlichen Flächen des sogenannten Kleinen Entrées werden im Bereich um die Hörder Burg bereits Anfang 2009 abschließend fertiggestellt. Zu diesem Zeitpunkt wird dann auch die Hörder Burg, die zurzeit dach- und fachsaniert wird, mit ergänzter Turmhaube in neuem Glanz fertiggestellt sein.



Hörder Burg am Hafen (Animation)



Hafenplatz mit Gastronomie (Animation)



Wohnen am PHOENIX See (Animation)



Seeweg mit Aussichtspunkt (Animation)

PHOENIX West

Die Fläche PHOENIX West wurde im Auftrag der Landesregierung von der Landesentwicklungsgesellschaft NRW (LEG) über den Grundstücksfonds NRW von der Krupp Hoesch Stahl AG angekauft. Eine vom Rat der Stadt beschlossene Kooperationsvereinbarung zwischen der LEG und der Stadt Dortmund stellt die Grundlage der Entwicklung des Standortes PHOENIX West dar. Das rund 110 Hektar große Areal soll im Rahmen der Regionalen Strukturpolitik entwickelt werden. Die städtebauliche Grundlage bildet der Entwurf des Dortmunder Büros stegepartner. In einem besonderen Gestaltungshandbuch, dessen Entstehung das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt koordiniert hat, werden künftigen Investoren die planerischen und architektonischen Vorgaben vermittelt. Dieses wird ergänzt durch zwei weitere Handbücher: für Mobilität und für Energie. Das Handbuch Mobilität verfolgt diese Ziele: Minimierung der mobilitätsbedingten Investitionsanteile, der betrieblichen Mobilitätskosten sowie der (betrieblichen) Autofahren als Beitrag zum Umweltschutz (weniger Lärm, Abgase, Unfälle) und für einen nachhaltigen Verkehr. Es gibt zahlreiche Hinweise für ein betriebliches Mobilitätsmanagement und verbindet dies mit einem Beratungsangebot der Verwaltung.



Konrad-Adenauer-Allee mit ehemaligen Hochöfen

Im Handbuch für Energie werden Qualitätsanforderungen für künftige Gebäude hinsichtlich folgender Aspekte formuliert: Raumwärme, Strom für Beleuchtung, Raumkühlung, Wärmeversorgung, Kälteversorgung und Stromversorgung. Die Anforderungen sollen durch eine spezielle energetische Fachberatung in der Planungsphase gewährleistet werden. Nach dem ersten Bauabschnitt der MST.factory, ein Gründungszentrum für Mikrosystemtechnik, ist im April 2005 an der zentralen

Erschließungsachse, der Konrad-Adenauer-Allee, in einer qualitätsvollen Architektur eröffnet worden. Im April 2007 konnte bereits der zweite Bauabschnitt realisiert werden. Mit der Fertigstellung des Zentrums für Produktionstechnik in 2008 und der geplanten Ansiedlung des Nano-Unternehmens Raith wird ein weiterer Meilenstein für die Entwicklung gesetzt. Dienstleistungen und freizeitwirtschaftliche Nutzungen sollen in das Gesamtkonzept integriert werden.

Durch zahlreiche Zwischennutzungen, wie Kulturveranstaltungen oder Open Air Kino, wird der Standort der Öffentlichkeit kontinuierlich zugänglich gemacht.

Der neue PHOENIX Park bereichert das regionale Leitprojekt des Ruhrgebietes, den Emscher Landschaftspark. Dieser wiederum verleiht dem gesamten Standort PHOENIX einen adäquaten gestalterischen Rahmen sowie ein zusätzliches Nutzungsprofil. Der Park verbindet das Areal des ehemaligen Hochofenwerks PHOENIX West mit dem ehemaligen Stahlwerksgelände, dem künftigen PHOENIX See. Ehemals verschlossene Orte der früheren Industrie öffnen sich bald der Öffentlichkeit. Der Parkentwurf des Landschaftsarchitekturbüros lohrer.hochrein aus Magdeburg konnte im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens die Jury überzeugen. Weitere abgeschlossene Wettbewerbe für das Beleuchtungskonzept des PHOENIX Parks einschließlich der Hochofenanlage und für die neuen Brücken im Umfeld sichern höchste städtebauliche Qualität.

Die LEG Stadtentwicklung GmbH & Co. KG beabsichtigt, gemeinsam mit der Stadt Dortmund die gesamte öffentliche Infrastruktur noch in 2008 herzustellen. Die Sanierungs- und Erschließungsarbeiten laufen mit Hochdruck.

Der Bebauungsplan wird in 2009 zur Rechtskraft geführt.



Brückenköpfe des ehemaligen Viaduktes (Animation)



Pocket Parks (Animation)



Pocket Parks (Animation)

Entwicklung Thier-Gelände

Innerhalb des historischen Wallrings stellt das Gelände der ehemaligen Thier-Brauerei die größte und eine der hochwertigsten Entwicklungsflächen innerhalb der Dortmunder City dar. Nach Verlagerung der Bierproduktion 1996 sind auf dem Gelände das Verwaltungsgebäude, dem Denkmalwert zukommt, mit Büronutzungen und eine vorwiegend gastronomische Nutzung der verbliebenen baulichen Anlagen übriggeblieben. Bereits das City-Konzept 2000 hat ein erhebliches Entwicklungspotenzial auf dem Gelände festgestellt und hierfür eine breite Palette an oberzentralen und citybezogenen Nutzungen für denkbar gehalten. Es ist erklärtes städtebauliches Ziel der Stadt, diesen bisher untergenutzten Bereich der City wieder an die angrenzenden Citylagen anzubinden und hier eine attraktive urbane Nutzung zu etablieren.

Das gesamte Gelände zwischen Wallring und Westenhellweg unter Einschluss des ehemaligen Berlet-Hauses soll nunmehr durch die ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG mit einem Einkaufszentrum neu bebaut werden, das neben Einzelhandel ergänzende Nutzungen wie Kultur, Freizeit, Gastronomie und Wohnen erhält.



Geplanter Eingang Westenhellweg (Animation)

In unmittelbarer Nähe zum Westenhellweg besteht somit die Möglichkeit, einen hochwertigen Einzelhandels- und Entertainmentstandort zu entwickeln, mit dem die oberzentrale Versorgungsfunktion Dortmunds gestärkt wird. Besonderheit des ECE-Konzeptes ist ein „Haus im Haus“: ein von Ladenstraßen umgebenes, freistehendes dreieckiges Gebäude, das über Brücken mit den übrigen drei Gebäudeebenen verbunden ist.

Auf der oberen Ebene wird sich eine Kulturterrasse für Veranstaltungen und Gastronomie befinden.

Das geplante Einkaufszentrum ist als neuer Kundenmagnet und Anlaufpunkt in der Lage, eine neue Adresse in der City zu bilden, neue Passantenfrequenzen zu schaffen, und damit das gesamte Quartier deutlich aufzuwerten. Voraussetzung für die Belebung ist eine möglichst weitgehende Öffnung des Einkaufszentrums.

Dies soll über insgesamt sechs Eingangssituationen erreicht werden. Aufgrund der zentralen Lage in der Dortmunder City sind hohe Anforderungen an die gestalterische Qualität des Einkaufszentrums zu stellen. Dazu ist ein Wettbewerb zur Fassadengestaltung mit zehn renommierten Architekturbüros durchgeführt worden, um für den neuen Standort eine individuelle, qualitätsvolle und identitätsstiftende Architektur zu entwerfen. Daneben sind im Bereich der Verkehrerschließung zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit Änderungen erforderlich, die zu Erweiterungen und qualitativer Aufwertung der umgebenden öffentlichen Verkehrsflächen führen werden.



Blick in die Martinstraße vom Westenhellweg (Animation)

Die Jury des Fassadenwettbewerbs hat im Juni 2008 das Architekturbüro Kaspar Kraemer Architekten BDA aus Köln als Sieger ausgewählt. Der Siegerentwurf sieht vor, die Fassaden des ehemaligen Berlet-Hauses und Thier-Verwaltungsgebäudes einheitlich zu gestalten. Der südliche Gebäudeteil erhält einen besonderen Aufsatz: Die Parkebenen sollen mit einer Gitterkonstruktion aus bronzierten Alu-Gittern verkleidet werden. Die Überbauung der Silberstraße wird als Glasfuge mit Treppenanlagen und Aufzügen ausgebildet. Eine Brücke im ersten Obergeschoss bietet Ausblicke. Der Eingang in der Potgassen-Achse wird mit einer breiten Treppenanlage beibehalten. Zum Kreisverkehr und an der Überbauung sollen markante, hohe Portale die Zugänge markieren.

Mit dem Beschluss über die Aufstellung des Bebauungsplanes InW 125 n – ehemalige Thier-Brauerei und die 14. Änderung des Flächennutzungsplans hat der Rat der Stadt in seiner Sitzung am 24.04.2008 den Startschuss für die Entwicklung gegeben und ein Zeichen in Richtung Bebauung mit einem Einkaufszentrum gesetzt. Im Rahmen der Bauleitplanverfahren werden nun die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Vorhaben selbst und notwendige Maßnahmen im Straßenraum geschaffen.



Geplanter Eingang Hoher Wall (Animation)

Die vorhandene Grünfläche vor der ehemaligen Brauereiverwaltung am Hohen Wall soll gesichert werden und auch in Zukunft für eine Außengastronomie genutzt werden. Nach der Schaffung des Planrechts und den notwendigen Abbruch- und Aufbereitungsarbeiten soll der Baubeginn für die Einkaufsgalerie im Sommer 2009 sein. Die Eröffnung plant ECE für Herbst 2011.

Westfalenhütte

Im Jahr 2001 wurden die Kokserzeugung und die Stahlproduktion auf der Westfalenhütte eingestellt bzw. verlagert. Die industrielle Stahlbearbeitung und -weiterverarbeitung, die weiterhin den Kern der Westfalenhütte dauerhaft prägt, wird auf einer zentralen Fläche des Geländes weiter betrieben. Der Standort Westfalenhütte gilt als einer der Zukunftsstandorte des dortmund-projects mit dem Schwerpunkt „Logistik“. Von hier sollen auch Entwicklungsimpulse ausgehen, die der Gesamtstadt und insbesondere den Stadtbezirken Innenstadt Nord, Eving und Scharnhorst zugute kommen.

Im Flächennutzungsplan 2004 sind bereits grundlegende Ziele für die Entwicklung der Westfalenhütte angegeben. Dazu zählen die Sicherung und Stärkung der vorhandenen Arbeitsplätze in der Stahlindustrie und die Schaffung neuer Arbeitsplätze in weiteren zukunftsträchtigen Branchen sowie die Entwicklung und Vermarktung von gewerblichen und industriellen Bauflächen. Weitere Ziele sind die Berücksichtigung von benachbartem Wohnen und Arbeiten in der Nordstadt, z. B. zur Entwicklung des Borsigplatzviertels und die Erhöhung der Standortqualitäten durch Schaffung von neuen und Entwicklung von bestehenden Grünbereichen. Daneben geht es um die Gestaltung attraktiver Freizeit- und Aufenthaltsmöglichkeiten, z. B. Hoesch Park, und weiterer Grünvernetzung im Sinne des



Feuerbeschichtungsanlage

radialkonzentrischen Freiraummodells sowie um den Bau der „Nordspange“ zur Entlastung des Borsigplatzes insbesondere vom Schwerlastverkehr.

Der Aufbau der Projektentwicklung im Sinne eines Private-Public-Partnership hat sich bewährt. Das zweistufige Qualifizierungsverfahren (Wettbewerb 2006) wurde mit dem Beschluss des Rates der Stadt Dortmund über die Rahmenplanung im Juni 2008 in kurzer Zeit abgeschlossen. Der Rahmenplan enthält das Erschließungs- und Nutzungskonzept in den wesentlichen Punkten und sieht das Gelände der Westfalenhütte – neben Bereichen für hochwertige Forschung und Entwicklung auf dem Stahlsektor – teilweise als Führungsstandort für Logistikunternehmen vor. Die weitere Entwicklung der Westfalenhütte erfolgt nun auf Basis der bereits ebenfalls eingeleiteten

Bauleitplanverfahren, die in Kapitel 5 erläutert werden. Ein erster Schritt zur Entwicklung der Westfalenhütte ist der Bau der verkehrlichen Erschließung, der so genannten „Nordspange“. Sie ist der östliche Teil der bereits früher als „Gewerbestraße“ vorgesehenen Ost-West-Verbindung am nördlichen Rand der Nordstadt und führt fast ausschließlich durch Gewerbegebiete. Mehr Informationen dazu in Kapitel 2. Neben den zahlreichen bisher durchgeführten öffentlichen Informationsveranstaltungen begleitet eine ständige Ausstellung im Hoeschmuseum den Planungsprozess für die Öffentlichkeit. Hier besteht auch die Möglichkeit, sich umfassend über die Geschichte der Dortmunder Stahlindustrie von den Anfängen über die Gegenwart bis hin zu den Zukunftsaussichten zu informieren.

Entwicklung Dortmunder U

Mitten in der Innenstadt bieten das ehemalige Brauereihochhaus U-Turm und die Union-Brache mit einer Größe von 5,2 Hektar viel Platz für Neues. In den nächsten Jahren wird das Areal zu einem Standort für Kreativwirtschaft, Innovation und Bildung entwickelt. Es entsteht ein neues Viertel mit einer attraktiven Nutzungsmischung aus Kunst und Kultur, Gastronomie, Büros, Wohnen, Dienstleistungen, Bildungseinrichtungen sowie Grünflächen und Plätzen. Diese Ideen sind auf der Basis des 1993 entwickelten „Piazza-Entwurfs“ des Londoner Architekten Richard Rogers im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs entstanden.

Das Herzstück dieser Entwicklung bildet die Umgestaltung des U-Turms zu einem Zentrum für Kunst und Kreativität. In einem europaweiten Architektenwettbewerb für die neue Nutzung des Dortmunder U setzte sich unter 37 Wettbewerbern der Dortmunder Architekt Prof. Gerber durch. Mit einem über alle Geschosse geöffneten Erschließungsraum zeigt sein Entwurf das gewaltige Bauvolumen erstmals in seiner ganzen Größe. Eine beeindruckende Luftraum-Vertikale führt vom Foyer im Erdgeschoss vorbei an allen Ausstellungsebenen bis hinauf in die „Kathedrale“ unter dem leuchtenden U. Die zukünftige Nutzung teilt sich auf in Ausstellungsflächen, Präsentation und Verkauf der im Zentrum für Kreativwirtschaft entwickelten Produkte, Gastronomie, Galerien, Projektions- und Vortragsräume

sowie Tagungsbereiche. Der denkmalgeschützte U-Turm, der bereits heute ein stadt-bildprägendes Wahrzeichen Dortmunds ist, soll sich so als Markenzeichen der Kultur- und Kreativwirtschaft der Stadt entwickeln.

Für das rund 18.000 m² große Baufeld Nord sind die Ausschreibungsunterlagen für ein Investorenauswahlverfahren versandt worden. Private Investoren sollen Ideen für den Bau eines Berufskollegs, eines Kompetenzzentrums für Kreativwirtschaft, eines Besucherzentrums sowie einer Tiefgarage mit etwa 1.000 Stellplätzen entwickeln und umsetzen. Der Essener Investor Kölbl & Kruse hat die Absicht, im Süden des Geländes an der Rheinischen Straße ein Bürogebäude mit 25.000 m² Bruttogeschossfläche zu errichten.

Durch die Verlegung der Straßenbahn in den Untergrund wird eine verkehrliche Neuorganisation rund um das Dortmunder U möglich. Der Umbau von Brinkhoff- und Rheinische Straße hat begonnen. Für die neuen Platzflächen fand ein Realisierungswettbewerb statt, den die Büros hermanns, landschaftsarchitektur/umweltplanung mit [caspari] Architekturbüro, beide Niederkrüchten, gewonnen haben.

Für den Teilbereich Westentor ist der Bebauungsplan InW 118 n-1 am 13.06.2008 rechtskräftig geworden. Der Bebauungsplan InW 118 n-2 für den Bereich Dortmunder U wird voraussichtlich Ende 2009 Rechtskraft erlangen.



Entwicklungskonzept Dortmunder U (Animation)



Platz von Buffalo (Animation)



Verwaltungsgebäude nördl. der Haltestelle Westentor



Gestaltstudie eines Berufskollegs (Animation)

Rahmenplanung Rheinische Straße

Nach einem Beschluss des Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen (AUSW) vom 02.04.2003 wurde im Laufe des Jahres 2004 für die Rheinische Straße und ihre angrenzenden Flächen ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet, der den Bereich zwischen der Emscher in Dorstfeld und dem Königswall in der Dortmunder City umfasst. Ziel der Rahmenplanung ist es, vorhandene Qualitäten entlang der Rheinischen Straße zu sichern, Defizite abzubauen und konkrete Nutzungs- und Gestaltungsziele vorzugeben. Dazu bedurfte es einer Koordination der vielfältigen Einzelplanungen, die das Bild der Stadt prägen, und ihre Ausrichtung auf ein gemeinsames Leitbild.

Für die Entwicklung der Rheinischen Straße gelten folgende Ziele: Die Wohn- und Geschäftshäuser sollen städtebaulich und gestalterisch aufgewertet und die Baulücken entlang der Rheinischen Straße geschlossen werden. Damit wird die Wohnfunktion gestärkt und die Geschäftslagen stabilisiert. Ehemals industriell genutzte Flächen sind zu revitalisieren, indem attraktive innenstadtnahe Nutzungen, wie Wohnen, Büros, Kunst-, Kultur- und Einkaufseinrichtungen angesiedelt werden. Stadtbildprägenden Gebäude und öffentliche Freiflächen sollen erhalten werden. Durch Schließung von vorhandenen Baulücken sollen klare Raumkanten entstehen. Die öffentlichen Verkehrsräume werden



Rheinische Straße Richtung City gesehen

zu attraktiven Stadträumen gestalterisch aufgewertet, die von allen Nutzern in Anspruch genommen werden können. Insgesamt ist geplant, konsequent eine West-Magistrale mit Alleecharakter in die Innenstadt auszubilden. Die Verkehrsführung und das Angebot für den motorisierten Individualverkehr, den ÖPNV und für den Fuß- und Radverkehr sollen verbessert werden. Die östliche Rheinische Straße wird für einen Zwei-Richtungsverkehr umgebaut. Der Anschlussknoten an den Königswall wird neu organisiert, die Brinkhoffstraße abgehängt und die Lange Straße umgebaut.

Nachdem 2005 der Rahmenplan bereits erweitert wurde, wird nun das Plangebiet dem 2007 beschlossenen Stadtumbau-

gebiet „Rheinische Straße“ angepasst. Die Ergebnisse aus bereits durchgeführten Fachgesprächen, wie auch die Erkenntnisse aus den Gesprächen im einberufenen Konsultationskreis „Rheinische Straße“ werden eingearbeitet. Die Rahmenplanung wird kontinuierlich an die aktuellen Entwicklungen, wie zum Beispiel im Umfeld der ehemaligen Dortmunder Union-Brauerei, angepasst. Die Ergebnisse und Anregungen aus der durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung werden zurzeit in die städtebauliche Rahmenplanung eingearbeitet. Danach soll der überarbeitete Entwurf des Rahmensplanes den zuständigen politischen Gremien vorgestellt und von ihnen beschlossen werden.

Rahmenplanung Deusen

Mit der Rahmenplanung wurde ein integriertes Ortsentwicklungskonzept für Deusen erarbeitet, das ein neues städtebauliches Leitbild für den im Spannungsfeld zwischen Wasser, Gewerbe, Wohnen und Landschaft liegenden Ort definiert. Bewusst wurde hierbei ein ganzheitlicher Ansatz gewählt, der neben baulichen Maßnahmen ebenso ökonomische, ökologische, soziale wie auch kulturelle Belange in der Planung berücksichtigt. Die Rahmenplanung versteht sich als Ideenkonzept und Handlungsrahmen.

Die in der Rahmenplanung behandelten Themen sind vielfältig. Einerseits wird eine Bündelung der vielen bereits vorhandenen Einzelmaßnahmen zur Qualifizierung des Dortmund-Ems-Kanals als Freizeitachse (Strandwiesen, Brückenschlag Fredenbaumpark, Außengastronomie etc.) vorgenommen. Andererseits werden die Planungen der Emschergenossenschaft zum naturnahen Umbau der Emscher und zu geplanten Hochwasserrückhaltebecken in ein Gesamtkonzept eingefügt. Damit kann Deusen stärker als bisher in den Regionalen Grünzug F des Emscher Landschaftsparks eingebunden werden. Der Landschaftsraum entlang des Dortmund-Ems-Kanals wird zum „Kanalpark“ weiterentwickelt, so dass eine attraktive Wege- und Grünachse vom Aalbach bis zur Ellinghauser Straße entstehen kann. Die Deponie Huckarde, der heutige Deusenberg, wird als eine Landmarke für den Ortsteil definiert.

Durch die EDG wurde hier der erste Abschnitt einer „Mountainbike-Arena“ angelegt, die kostenfrei genutzt werden kann. Im Zusammenspiel mit der Kokerei Hansa wird der Gesamtbereich zu einem überörtlichen Freizeit- und Kulturangebot entwickelt. Weitere in der Rahmenplanung aufgezeigte Konzepte thematisieren Fragen der ortsnahe Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, die Verbesserung von Infrastruktureinrichtungen (Bürgerzentrum), eine mögliche Entflechtung der Gemengelage von Industrie, Gewerbe und Wohnen im Süden von Deusen sowie die Qualitätsverbesserung des Ortsbildes.

Bewusst wurden auch Konzepte mit eher langfristigen Perspektiven aufgenommen, um neue Wege und Möglichkeiten für Deusen aufzuzeigen. Ein erstes Maßnahmenkonzept nennt die nächsten Schritte, wie beispielsweise verantwortliche Institutionen und steckt Realisierungshorizonte ab. Die Rahmenplanung wurde im Frühjahr 2008 vom Rat der Stadt Dortmund als Leitlinie für die städtebauliche Entwicklung des Ortsteils Deusen beschlossen. Alle zukünftigen Planungen, wie z. B. Bauleitpläne und Maßnahmen, sollen auf der Grundlage der vorliegenden Rahmenplanung durchgeführt werden.



Ortszentrum Deusen

Rahmenplanung Husen-Kurl

Der Ortsteil Husen-Kurl hat sich in den letzten Jahren zu einem nachgefragten Wohnstandort entwickelt. Er war aus diesem Grunde Ziel verschiedener öffentlicher und privater Investitionen mit raumbedeutsamen Auswirkungen. Unter anderem sind im Zuge dieser Entwicklung die Wohnbebauung Kühlkamp sowie ein Einkaufszentrum an der Husener Straße entstanden.

Auch in den kommenden Jahren wird Husen-Kurl Schauplatz vielfältiger Maßnahmen sein, die großen Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung des Ortes nehmen können.

Die Beseitigung des höhen gleichen Bahnübergangs an der Husener Straße oder eine Aktivierung weiterer Teile des Geländes der ehemaligen Zeche Kurl sind hier beispielhaft ebenso zu nennen, wie aktuelle Planungen zur Schaffung eines Wohnquartiers südlich der Husener Straße.

Mit der Rahmenplanung Husen-Kurl soll nun eine Gesamtkonzeption entworfen werden, welche die verschiedenen Maßnahmen zusammenführt und die künftige städtebauliche Entwicklung des Ortes aufzeigen kann.

Ziel ist es, für bestehende Konfliktbereiche Lösungsmöglichkeiten darzustellen und für bisher nicht überplante Flächen verschiedene Planungsalternativen zu entwickeln. Insbesondere die Gestaltung der Ortsmitte des Ortsteils Husen wird hierbei im Zuge der Rahmenplanung thematisiert werden. Denn viele der Konflikt- und Potenzialflächen des Ortes grenzen direkt an die Husener Straße, deren Verlauf im Rahmen eines separaten Planfeststellungsverfahrens geändert wird.

Die städtebauliche Planung soll unter Beteiligung der örtlichen Akteure und der Bürgerschaft erfolgen. Erste Planungsüberlegungen werden voraussichtlich noch im Jahr 2008 im Rahmen eines Werkstattgesprächs sowie einer Bürgerinformationsveranstaltung vor Ort vorgestellt und diskutiert, um Anregungen ortskundiger Bürger und Akteure frühzeitig in die Planung integrieren zu können. Es wird angestrebt, die Rahmenplanung 2009 im Entwurf zu erstellen und sie anschließend zur abschließenden politischen Beratung vorzulegen.



Bahnunterführung Kurler Straße

Rahmenplanung Ortskern Berghofen

Die Untertunnelung der Berghofer Straße (B 236 n) ist realisiert. Der Tunnel ist am 14.07.2008 dem Verkehr übergeben worden. Mit dieser Maßnahme werden sich die Verkehrsbelastungen auf der „alten“ Berghofer Straße, insbesondere im Ortszentrum, deutlich reduzieren. Durch die grünplanerische Gestaltung auf der Tunneldecke wird das Freiraumsystem eine attraktive Ergänzung erhalten – ein neuer Park im Wohnumfeld zahlreicher Anwohner entsteht. Weiterhin ergibt sich die städtebauliche Chance, die gesamte Straße und das Ortszentrum gestalterisch aufzuwerten. Im Rahmen einer Umfeldanalyse sind die Aufwertungs- und Umgestaltungspotenziale untersucht worden. Der verkehrstechnische Entwurf für die Berghofer Straße ist nunmehr fertiggestellt, die Vorlage für den politischen Grundsatzbeschluss liegt der Bezirksvertretung Brackel vor (siehe auch Kapitel 2).

Der zentrale Einkaufsbereich zwischen Busenbergstraße und Falterweg soll durch intensivere Umbaumaßnahmen städtebaulich aufgewertet werden.



Bestandsituation Parkplatz im Ortskern

Für die Platzfläche in der „Dorfmitte“ wurde die favorisierte Entwurfsvariante noch einmal überarbeitet, um allen Ansprüchen für den ruhenden Verkehr, der Verkaufsfächen und der Außengastronomie gerecht zu werden.

Die Umgestaltung der Berghofer Straße wird in mehreren Stufen erfolgen. Die Erneuerung der Abwasserkanäle soll in 2009 beginnen. Nach Abschluss dieser Arbeiten wird die Oberfläche wieder hergestellt, wobei erste Teilmaßnahmen,

wie Markierungen und Baumscheiben, entsprechend der Umbauplanung durchgeführt werden sollen.

Die nächsten Schritte sind der Beschluss der Bezirksvertretung zur Rahmenplanung, die Erstellung der Ausbauplanung durch das Tiefbauamt und der entsprechende Baubeschluss durch die politischen Gremien. Danach ist eine Bürgerinformationsveranstaltung geplant, bevor die Baumaßnahmen an Kanälen und der Straße beginnen können.

Rahmenplanung Rombergpark



Torhaus im Rombergpark

Die Rahmenplanung Rombergpark beinhaltet für den Bereich entlang der Straße Am Rombergpark bis zum Gelände PHOENIX West eine zusammenfassende planerische Betrachtung der vorhandenen Entwicklungspotenziale. Wesentliches Ziel der Planung ist die freiraumplanerische Verknüpfung des Rombergparks und dem auf PHOENIX West neu entstehenden rund 60 Hektar großen „Landschafts-keil“. Hierzu ist der Bau einer neuen Brücke über die B 54 vorgesehen. Sie ermöglicht als Bestandteil des ortsteilübergreifenden Wegekonzeptes Fußgängern und Radfahren zukünftig eine durchgängige straßenunabhängige Verbindung vom PHOENIX See bis zum Zoo. Eine hervorgehobene Bedeutung hat das östlich an das denkmalgeschützte

Torhaus angrenzende Areal mit einstiger Hotelfachschule und Hotel. Hier befand sich bis zur Zerstörung im zweiten Weltkrieg der im klassizistischen Stil errichtete Herrnsitz des bedeutenden Dortmunder Adelsgeschlechts Romberg. Zum Herrnsitz gehörte ein Gutshof, der östlich vom Schloss errichtet wurde und lange Zeit als Betriebshof des Grünflächenamtes genutzt wurde.

Die Rahmenplanung macht außerdem erste Aussagen zu einer möglichen Bebauung östlich der neuen WIHOGA, wo in Fortführung dieser Baustruktur eine etwa dreigeschossige Bebauung parallel zum ehemaligen Bahndamm vorstellbar ist. Im Zuge der weiteren Entwicklung soll die Schondelle offengelegt werden und zukünftig als oberirdisches Gewässer bis zur Emscher fließen. Der Eingangsbereich zum Rombergpark südlich des Torhauses wird in enger Abstimmung auf den ebenfalls denkmalgeschützten Rombergpark als Auenlandschaft umgestaltet.

Das Entwicklungskonzept knüpft an die historischen Bezüge mit Torhaus und dem Herrenhaus mit Burggraben und die sie einrahmende Baumkulisse an. Die Gebäude des ehemaligen Wirtschaftshofes vermitteln historisches Ambiente, ohne dass sie unter Denkmalschutz stehen. Der Erhalt dieser Gebäude wird gewünscht, sofern sich eine tragfähige Verwendung im Rahmen der Neunutzung des Gesamtareals darstellt.

Die Altgebäude der WIHOGA und des Hotels sind bereits abgebrochen worden.

Der Standort „Rombergpark Dortmund“ ist aufgrund seiner hervorragenden Lage, seiner Größe und seines Umfeldes prädestiniert, ein Kristallisationspunkt der Gesundheitswirtschaft zu werden. Denkbar sind Rehabilitationseinrichtungen, Fitness- und Wellnessanlagen ebenso wie ambulante oder stationäre medizinische Einrichtungen.

Sämtliche Maßnahmen zur Herrichtung und Erschließung des Geländes sind planerisch vorbereitet und deren bauliche Realisierung wirtschaftlich abgesichert. Die bereits begonnenen Arbeiten werden nach Abschluss des Vergabeverfahrens, das als wettbewerblicher Dialog vorgesehen ist, im Sinne der neuen planerischen Zielsetzung projektbezogen fertiggestellt. Die Stadt Dortmund wird bei der Durchführung des wettbewerblichen Dialogs von einem sachkundigen Team externer Experten unterstützt. Der wettbewerbliche Dialog hat mit der öffentlichen Bekanntmachung am 26.09.2008 begonnen. Daran schließt sich eine Phase der Auswahl der Teilnehmer an, mit denen in der Dialogphase Verhandlungen geführt werden. Durch das Verfahren wird die Detailplanung auf das Konzept zugeschnitten. In der Wertungsphase wird entschieden, welcher Bieter den Zuschlag erhält. Zur planungsrechtlichen Realisierung wird für den Standort ein Bebauungsplan (Hom 285 – Rombergpark) aufgestellt.



Stadterneuerung

Die Stadterneuerung ist ein wesentlicher Baustein, um den Strukturwandel mit seinen vielfältigen Anforderungen zu gestalten und zu bewältigen. Zu den Instrumenten der Stadterneuerung zählen die Aufstellung mehrjähriger, teilräumlicher Maßnahme- und Finanzierungskonzepte, die Akquisition von öffentlichen Fördermitteln, die Anwendung und Umsetzung von Satzungsrecht nach besonderen städtebaurechtlichen Vorschriften und das allgemeine Koordinierungs- und Verwaltungsmanagement. Die Kooperation mit privaten Investoren und Akteuren hat an Bedeutung gewonnen.

Boulevard Kampstraße

Kampstraße und Brüderweg bilden mit dem Westen- und Ostenhellweg ein paralleles Achsenpaar, das die City von Westen nach Osten durchquert. Als Pendant zur Funktion des Hellweges als Haupteinkaufs- und frühe Fußgängerstraße wurden Kampstraße und Brüderweg nach dem 2. Weltkrieg zu einer der Hauptdurchfahrtsstraßen durch die City ausgebaut. In der Folge stellte sich eine Teilung des Zentrums in eine Süd- und eine Nordhälfte ein. Der Straßenzug entwickelte sich zunehmend zu einer Barriere zwischen beiden Teilen, wobei die nördliche Hälfte in ihrer Entwicklung deutlich zurückfiel.

Um dieser Trennung entgegenzuwirken, wurde der Durchgangsverkehr aus der City entfernt und auf den Wallring umgelegt. Die oberirdisch verkehrende Straßenbahn blieb aber eine Barriere zwischen Süd und Nord. Im nördlichen Brückstraßenviertel konnte in den vergangenen Jahren durch ein Bündel komplexer Maßnahmen inzwischen eine tiefgreifende Belebung erzielt werden.

Am 27.04.2008 war es endlich soweit: Die Straßenbahn wurde durch den unterirdischen Stadtbahnbetrieb ersetzt. Dies war der Start für eine neue bürgerfreundliche Funktion der Kampstraße. Sie soll zu einem wichtigen Aufenthalts- und Erlebnisbereich der City umgestaltet werden.



Kampstraße

Der „Boulevard Kampstraße“ wird damit zukünftig zu einem Bindeglied zwischen Süd und Nord. Der Hellweg behält weiterhin den Charakter der spitzenfrequentierten Einkaufsstraße, der Boulevard Kampstraße dagegen soll eine attraktive Zone zum Verweilen werden. Mit diesem Wandel soll eine angemessene Entwicklung von Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen initiiert werden. Hellweg und Kampstraße werden in ihrer sich ergänzenden Ausprägung wesentlich zur weiteren Vernetzung der Cityfunktionen beitragen.

Nach dem Entwurfskonzept des Ateliers Prof. Fritschi, Stahl & Baum, Düsseldorf, ist die 1.200 Meter lange Magistrale in drei unterschiedliche Erlebnisbereiche gegliedert.

Die eher ruhigen Abschnitte zum Osten- und Westentor knüpfen als Alleestraßen an den grünen Charakter des Wallrings an. Der zentrale Abschnitt zwischen den beiden Stadtkirchen St. Reinoldi und St. Petri soll als urbaner Flanier- und Aufenthaltsbereich gestaltet werden. Ein rund 570 Meter langer Promenadentepich von Kirche zu Kirche – die sog. Lichtpromenade – mit begleitendem Wasserlauf und Lichtlinie ist in diesem Bereich das wesentlichste Element. An die Kampstraße angrenzende Plätze, Freiflächen, Straßeneinmündungen und -kreuzungen sind in das Gestaltungskonzept einbezogen, um eine wirksame Vernetzung zwischen nördlicher und südlicher City herzustellen.

Der Bauablauf sieht nach Beschluss des Rates vom 13.12.2007 folgendes vor: Da das Vorhaben der im Brüderweg geplanten Tiefgarage aufgrund extrem hoher Kosten und Restriktionen nicht weiter verfolgt wird, kann der Umbau des Brüderwegs gegenüber der ursprünglichen Absicht vorgezogen werden. Aus förderrechtlichen Gründen werden die geplanten Spielpunkte Westentorallee und Brüderweg als eigene Bauabschnitte umgesetzt. Der Baustufenplan ändert sich dadurch wie folgt:

- 1a) Westentorallee (westliche Kampstraße von Westentor bis Katharinenstraße) – der Baubeginn ist im Mai 2008 erfolgt.
- 1b) Spielpunkt Westentorallee
- 2a) Brüderweg (Allee) von C&A bis Schwanenwall
- 2b) Spielpunkt Brüderweg
- 3a) östlicher Mittelteil vom Platz von Netanya (einschließlich) bis Platz von Leeds
- 3b) Reinoldiumfeld/
Willy-Brandt-Platz
- 4) westlicher Mittelteil von Platz von Netanya bis Katharinenstraße
- 5) Reinoldikirchplatz
- 6) Petrikirchhof

Die Realisierungsfolge insbesondere der Stufen 3a, 3b und 4 ist dabei noch so offen, dass auf mögliche künftige, angrenzende Hochbaumaßnahmen flexibel reagiert werden kann.



Vermessungs- und Katasteramt

Planung Kampstraße Blickrichtung Westen (Animation)



Vermessungs- und Katasteramt

Planung Kampstraße Blickrichtung Osten (Animation)

Neugestaltung Betenstraße und Olpe

Die im Rahmen der förmlichen Festlegung erklärten städtebaulichen Ziele für die City sollen im Teilbereich südöstliche City weiter umgesetzt werden. Es wird eine bessere Vernetzung der Stadträume und der innerstädtischen Funktionssegmente angestrebt, um die Lebendigkeit des Gesamtorganismus City zu steigern.

Die Umgestaltung der südöstlichen City wurde bereits in früheren Jahren (JFP 2003) mit der Maßnahme „Nördliche Betenstraße/Brauhausstraße/ gemeinsame Kreuzung“ begonnen. Die hier erfolgte Neugestaltung, die eine eindeutig verbesserte Aufenthaltsqualität zur Folge hatte, soll nun in den Straßen „südliche Betenstraße/ Olpe“ ihre Fortsetzung finden.

Die Olpe und die südliche Betenstraße sind Teil einer Erschließungsschleife, die - von der Kleppingstraße (Sammelstraße) ausgehend - zentrale Lagen der südlichen City an das übrige Verkehrsnetz der Innenstadt anbindet.

Die Olpe stellt die fußläufige Verbindung zwischen Kleppingstraße und Friedensplatz her. Hier liegen auch publikumsintensive Zugänge zu einem Hotel und dem Stadthaus.



Nördliche Betenstraße nach dem Umbau

Die südliche Betenstraße bildet die Fortsetzung des bereits umgestalteten nördlichen Straßenteilstücks und vervollständigt die fußläufige Verbindung in Nord-Süd-Richtung zwischen der Ost-West-Achse des Westenhellwegs und dem Stadthaus.

Um die momentane städtebauliche Situation zu stärken und die Aufenthaltsqualität für Fußgänger zu verbessern, ist eine Neuordnung der Fahrverkehrsflächen sowie der

Parkflächen mit gleichzeitiger Verbreiterung der Gehwege geplant.

Die Gehwege erhalten den gleichen hochwertigen Plattenbelag wie die nördliche Betenstraße und Brauhausstraße. Straßenleuchten, Papierkörbe und anderes Straßenmobiliar werden ebenfalls dem dort vorhandenen Qualitätsstandard angepasst. Bäume in Baumscheiben zwischen Längsparkständen gesetzt, ergänzen den vorhandenen Baumbestand.

Nordstadt

Mit der EU-Gemeinschaftsinitiative URBAN II wurde ein integriertes Handlungskonzept zur Verbesserung der städtebaulichen, ökonomischen und sozialen Situation im benachteiligten Stadtteil durch entsprechende Maßnahmen umgesetzt. Das Entwicklungskonzept für die Dortmunder Nordstadt umfasst die Stabilisierung vorhandener Strukturen, die Stärkung des nachbarschaftlichen Zusammenhalts, die Aktivierung des endogenen Potenzials der Wirtschaft und Gemeinschaft sowie die weitere Verbesserung des Erscheinungsbildes und der Stadtgestalt. Damit erreichte die Nordstadt den Anschluss an die Entwicklung der Gesamtstadt. Dies haben 29 Einzelprojekte in den drei Schwerpunkten Lokale Ökonomie, Städtebau und soziokulturelle Entwicklung bewirkt, die mit einem Gesamtvolumen von 28,8 Mio. Euro teilweise noch bis Mitte 2008 umgesetzt wurden.

Mit den aus URBAN II geförderten Maßnahmen gelingt es, die Potenziale der Nordstadt für eine erfolgreiche Stadtteilentwicklung zu nutzen, zu optimieren und imagewirksam einzusetzen. Durch die positiven Impulse wenden sich nun wieder verstärkt Menschen und Investoren der Nordstadt zu.

Engagement der Dortmunder Wohnungsgesellschaften und privater (Mehrfach-)Eigentümer konnte weiter gesteigert werden. Sie investierten in den letzten Jahren vermehrt in den Wohnungsbestand und die Aufwertung der Gebäude und engagierten sich bei sozialen Projekten. Mit dem Projekt „Nordlichter“, bei dem durch eine kostensparende Fassadenbeleuchtung die Gebäude und das Quartier bei Dunkelheit aufgewertet werden und der kunstvollen Fassadenmalerei „Bilderflut“ konnten verstärkt private Immobilieneigentümer mobilisiert werden.

Im Rahmen des Programmschwerpunktes „Förderung der lokalen Ökonomie“ wurden nachhaltige Strukturen und Vernetzungen in unterschiedlichsten Branchen wie Gewerbe (Münster-, Schützenstraße, Borsigplatz), Kreativwirtschaft (51° Nord) oder Kultur (Kulturmeile) geschaffen. Für die Gesundheitsbranche ist eine Vereinsgründung in Vorbereitung. Die Weiterführung des in 2007 erstmals stattgefundenen Gesundheitstages ist gesichert. Damit wurde nicht nur die Stabilisierung, vielmehr sogar ein Wachstum der Wirtschaft in der Nordstadt erreicht.



Nordstadtfest 2008

Als erste Stadt in Deutschland hat Dortmund im Rahmen des Projektes „Standortsicherung und Entwicklung von Betrieben“ eine Mikrokredit-Genossenschaft „NORDHAND eG“ zur unbürokratischen Vergabe von Kleinkrediten gegründet. Durch die verschiedenen Projekte wurden erfolgreich Arbeits- und Ausbildungsplätze geschaffen, Qualifizierungen und Beratungen vorgenommen und zahlreiche Existenzgründungen konnten verzeichnet werden.

Neben der ökonomischen Dimension des URBAN II-Programms wurden städtebauliche und soziokulturelle Projektziele verfolgt. Die Verbesserung der stadträumlichen Qualitäten und der Aufbau von bewohnergetragenen Einrichtungen und Strukturen finden mit Projekten, wie der Einrichtung des Quartiersmanagements oder der Aufwertung vorhandener Naherholungsgebiete ihren Ausdruck. Der Ausbau der Flächen für Grün, Freizeit und Naherholung macht das Quartier für die Bewohnerinnen und Bewohner lebenswerter. Neben den Umbaumaßnahmen in Fredenbaum- und Hoeschpark sowie der Fertigstellung des Jugendtreffs Stollenpark wurde als letztes Bauprojekt die Erweiterung der Erlebniswelt Fredenbaum – Big Tipi fertiggestellt.



C. Suhan

Projekt „Nordlichter“: Fassade am Borsigplatz

Mit über 100.000 Besuchern jährlich ist das Big Tipi bereits zum Publikumsmagneten geworden. Für die Kinder- und Jugendförderung konnten auch überregional neue Impulse gesetzt werden. Das Quartiersmanagement wird durch städtische und privatwirtschaftliche Finanzierung weitergeführt. Dank der guten Erfahrungen im Rahmen von URBAN II wurde es bereits in zwei weiteren Dortmunder Stadtquartieren (Hörde und Rheinische Straße) eingeführt.

Die Erfolge der etablierten Elterncafés und Schülerclubs strahlen bereits auf andere Stadtteile Dortmunds aus.

Zum Abschluss der URBAN II-Förderperiode fand im Mai 2008 die „Internationale Woche“ statt. Über 40.000 Besucher kamen an acht Tagen in die Nordstadt und konnten internationale Küche und ein Kulturangebot aus Theater, Musik, Ausstellungen, Lesungen und Film genießen sowie über Religion, Wirtschaft, Schule und Wohnen diskutieren.

Scharnhorst-Ost inklusive Direktionsgebäude Gneisenau

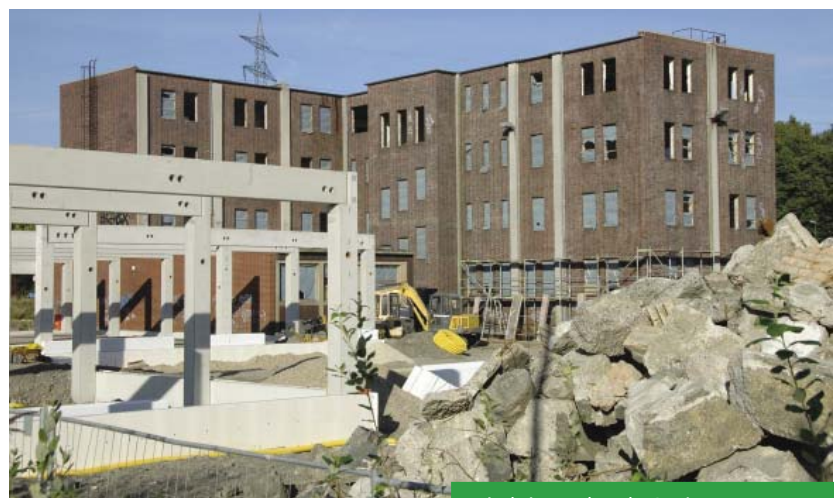
In mehreren Stadtteilkonferenzen wurde gemeinsam mit Akteuren und Bewohnern ein Integriertes Handlungskonzept erarbeitet, das seit 1994 umgesetzt wird. Innerhalb verschiedener Handlungsfelder sind eine Reihe unterschiedlichster Projekte realisiert worden, die zu einer nachhaltigen Verbesserung der Lebensqualität in der Großsiedlung beigetragen haben. Dazu gehören die Verbesserung der Spielangebote für Kinder und Jugendliche im Wohnungsnahbereich, die Anlage von Stadtteilparks und einer ökologischen Kleingartenanlage. Neben der baulichen Erneuerung, die zum Teil auch aus privaten Mitteln finanziert wurde, sind weitere Projekte durchgeführt worden, wie die stadtteilbezogene Gesundheitsförderung und Berufsorientierungsseminare für Jugendliche. Das bis Mai 2006 vor Ort eingerichtete Stadtteilbüro hat erheblich zur Verbesserung von Strukturen und der Vernetzung von Akteuren und Angeboten beigetragen.

Ein wichtiges Potenzial für die Entwicklung von Scharnhorst-Ost ist die vorhandene starke Durchgrünung der inzwischen 40 Jahre alten Siedlung: Scharnhorst-Ost – der Stadtteil im Grünen. 1997 begann der Prozess der ökologischen Erneuerung der Großsiedlung mit der Umweltinitiative, einem von der EU geförderten Projekt zur Verbesserung der abfallwirtschaftlichen Situation.

Das Ziel war eine deutliche Einsparung von Mietnebenkosten (Abfallgebühren). Auch das Modellprojekt „Neuer Umgang mit Regenwasser“ trägt mit öffentlichen und privaten Projekten ganz erheblich zur Aufwertung des Siedlungsimages bei. Das Grünordnungskonzept zur zukunftsweisenden Sicherung und Entwicklung der Grün- und Freiflächen ist ein weiterer ökologischer Baustein.

Die guten Erfahrungen in der Zusammenarbeit der unterschiedlichsten Akteure haben dazu beigetragen, dass zwischen den in Scharnhorst-Ost vertretenen Wohnungsunternehmen eine beispielhafte Kooperation entstanden ist. Ziel ist es, analog zum integrierten Handlungskonzept, die Aktivitäten der Wohnungswirtschaft im Sinne des Stadtteils stärker zu bündeln und zu konzentrieren, Synergien zu nutzen und gemeinsame, übergreifende Themen gemeinschaftlich anzugehen.

Dazu gehören eine Imagekampagne, ein gemeinsames Farbkonzept sowie die Entwicklung eines wohnungswirtschaftlichen Quartiermanagements, das für die Dauer von drei Jahren eingerichtet wird und im Herbst 2008 starten soll. Mit der Wiederansiedlung des Werkhofs im Stadtbezirk sollen im Jahr 2009 die baulichen Maßnahmen des integrierten Handlungskonzeptes abgeschlossen werden. Das ehemalige Direktionsgebäude der Zeche Gneisenau soll als stadtbildprägendes Element erhalten und zu einem Qualifizierungs- und Beschäftigungszentrum durch die Werkhof Projekt gGmbH umgenutzt werden. Damit kann eine für die Großsiedlung sinnvolle Einrichtung insbesondere für Jugendliche und junge Erwachsene wohnortnah installiert werden. Die Entfernung zum Zentrum der Großsiedlung Scharnhorst-Ost beträgt nur 3 km, und eine Busverbindung ist vorhanden. Details zu diesem Projekt sind unter Kapitel 4.4.3 nachzulesen.



Direktionsgebäude Gneisenau

Hörde Clarenberg

Die Großwohnsiedlung Hörde Clarenberg hat eine vergleichsweise kurze Geschichte: Das sehr grüne Quartier wurde zwischen 1969 und 1973 auf der Fläche einer Arbeitersiedlung neu errichtet. Insgesamt 25 vier- bis siebzehngeschosige Gebäude entstanden auf einem Areal von rund 8 Hektar. Hier leben 3.290 Menschen in unmittelbarer Nähe des Stadtteilzentrums Hörde und etwa 5 Kilometer südöstlich der Dortmunder Innenstadt, die mit der U-Bahn in 15 Minuten zu erreichen ist. Die Wohnungsbestände der Großsiedlung Clarenberg befinden sich überwiegend im Eigentum der Ruhr-Lippe Wohnungsgesellschaft mbH (RLW) und der gws-Wohnen. Nach Erstellung eines integrierten Handlungskonzeptes durch die RLW, der Landesentwicklungsgesellschaft und der Stadt Dortmund erfolgte die Aufnahme der Großwohnsiedlung Clarenberg 1997 in das Landesprogramm „Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf“. Die ersten Baumaßnahmen wurden 1998 begonnen.

Im Rahmen der Erneuerung der Großsiedlung Clarenberg durch die RLW wurden mit intensiver Bewohnerbeteiligung vor allem gebäudebezogene und städtebauliche



Jugendheim Clarenberg

Maßnahmen durchgeführt, die mit beschäftigungswirksamen Projekten verknüpft und mit finanzieller Unterstützung des Landes und der Stadt Dortmund realisiert wurden.

Hierzu zählen energetische Maßnahmen an den Fassaden sowie ihre farbliche Gestaltung, die Umgestaltung der Hauseingänge und des gesamten Wohnumfelds. Durch Neugestaltung und Verbesserung der Nutzung der privaten Freiflächen wurden Angebote für unterschiedlichste Altersgruppen der Bewohner geschaffen. Sowohl die RLW, das Werk- und Begegnungszentrum Hörde als auch der Arbeitskreis Clarenberg

sind bemüht, durch ihre Arbeit zur sozialen Integration der Bewohner beizutragen und das Wohlbefinden und die Identifikation der Bewohner mit ihrem Lebensraum zu erhöhen.

Gefördert durch das Land NRW wurden bis 2008 eine Vielzahl von Maßnahmen realisiert, wie das Hausmeistermodell (Concierge) in einem Hochhaus oder das „Nachbarschaftsbüro im Clarenberg“ (NIC). Flankiert wurden alle Maßnahmen durch Projekte zur Bewohnerbeteiligung, zur Aktivierung von Nachbarschaften, zur Förderung von Kindern und Jugendlichen und zur Förderung der Integration.

Ortskerngestaltung Aplerbeck

Das städtebauliche Leitziel lautet, den Ortskern Aplerbeck in seinen empfindlichen Nahversorgungsbereichen zu entlasten. Durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus dem Ortskern wurde die Grundlage geschaffen, den entlasteten Abschnitt der Köln-Berliner-Straße, der Straße Aplerbecker Marktplatz und den Einmündungsbereich der Marsbruchstraße (Marsbruchplatz = derzeitige Endhaltestelle der U 47) zu einer Mischverkehrsfläche umzugestalten. Der Ortskern Aplerbeck wurde durch die gestalterische Aufwertung und die bessere Verknüpfung mit bestimmten Nutzungsschwerpunkten gestärkt und in seiner Funktion unterstützt. Die stadtbauhistorisch bedingten charakteristischen Eigenarten des Ortskerns bleiben bewahrt. Durch eine hohe Gestaltqualität wurde insbesondere für Kinder, Jugendliche, Senioren und behinderte Menschen eine attraktive Aufenthaltsmöglichkeit geschaffen. Gleichzeitig ist ein Raum für Freizeit, Erlebniseinkauf, kulturelle Veranstaltungen und kommunikative Nutzung entstanden. Außerhalb dieses Kernbereichs werden eine ökologische Aufwertung des Grün- und Freizeitraums unter Einbeziehung des Emscherprojektes und die stadtgestalterische und funktionale Aufwertung von Verkehrs- und Freiräumen realisiert.

Der Beginn der Maßnahmen war davon abhängig, dass zuvor der ökologische Umbau der Emscher durchgeführt wird,



Marktplatz vor dem Amtshaus

der eine Anpassung und Erneuerung des städtischen Kanalnetzes nach sich zog. Nach Einigung mit den betroffenen Anliegern über schwierige technische und eigentumsrechtliche Sachverhalte hat der Emscherumbau in 2005 begonnen. Die städtischen Kanalbaumaßnahmen und die Maßnahmen zur Ortskerngestaltung sind abgeschlossen. Aktuell wartet die Emscher Genossenschaft auf die Zusage von beantragten Fördermitteln, um die bisher verrohrte Emscher zwischen Köln-Berliner-Straße und Rodenbergstraße offen zu legen. Danach kann sofort mit dem Vergabeverfahren begonnen werden.

Dem städtebaulichen Konzept folgend, stellt die neugestaltete Köln-Berliner-Straße mit Marsbruchplatz und Marktplatz als sogenannte „steinerne Achse“ das Rückgrat der Ortskernerneuerung dar. Der Marsbruchplatz wurde als lebendiger Stadtplatz und Spielpunkt auf der Anhöhe der

Marsbruchstraße angelegt, von der aus ein weiterer Ausblick bis in den Süden von Aplerbeck möglich ist. Diese neue „Bastion“ wird durch Säuleneichen innerhalb einer wassergebundene Decke und Bodenstrahler betont. Der Marktplatz vor dem Amtshaus hat als besonderes Gestaltungsmerkmal eine beispielbare Brunnenanlage mit dreieckigem Grundriss bekommen, deren sprudelnde Fontänen von innen beleuchtet werden. Die Anlage bildet den nordöstlichen Abschluss des Aplerbecker Marktplatzes und den Übergang vom verkehrsberuhigten Geschäftsbereich zum Rodenbergpark.

Insgesamt wurden abschnittsweise rund 12.500 m² öffentliche Verkehrsfläche im Vollumbau zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich umgestaltet. Damit wurde das Ziel erreicht, einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit gleichzeitig hoher Aufenthaltsqualität im Konsens mit den Beteiligten zu schaffen.

Ortskerngestaltung Mengede

Das Stadtbezirkszentrum Mengede erfüllt wichtige Funktionen für die Bevölkerung des Dortmunder Nordwestens. Auf den Stadtbezirk bezogen befinden sich dort die meisten Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsangebote. Mengede Zentrum mit dem beliebten Wochenmarkt ist natürlich auch ein Ort der Identifikation der Bürger und Bürgerinnen mit ihrem Stadtteil. Die Struktur des Ortskerns sowie das städtebauliche Erscheinungsbild ist in Teilen reizvoll und attraktiv. Doch es gibt auch Bereiche, in denen funktionale und gestalterische Mängel auftreten. Diese Zonen strahlen negativ auf ihre Umgebung aus und beeinträchtigen die Entwicklungschancen des Zentrums insgesamt. Daneben sind auch in den relativ intakten Bereichen störende Mängel festzustellen.

Bereits 1992 wurden diese Zusammenhänge in der extern erstellten Rahmenplanung Mengede aufgezeigt und Vorschläge für die weitere Entwicklung gemacht. Einige davon sind inzwischen verwirklicht worden. Das vorgelegte Integrierte Handlungskonzept führt diese Rahmenplanung weiter. Es umfasst ein Bündel von Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern, einen aktualisierten städtebaulichen Rahmenplan für den gesamten Ortskern und Gestaltungspläne für Teilbereiche. Städtebauliches Leitziel ist es, den



Amtshaus Mengede

Ortskern Mengede als Zentrum für Versorgung, kulturellen Austausch und nicht zuletzt auch als Wohn- und Gewerbestandort zu stabilisieren. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden Stadterneuerungsmaßnahmen konzipiert, die wesentlich und nachhaltig zu einer Verbesserung der Lebens-, Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Ortskern Mengede beitragen sollen. Diese Pläne wurden in den Jahren 2000 bis 2002 der Mengeder Öffentlichkeit mehrfach vorgestellt und ausführlich diskutiert.

Als Einstieg in die Stadterneuerung Mengede sowie zur Stabilisierung, Stärkung und Attraktivitätssteigerung des Ortskerns ist beabsichtigt, die Straßen Am Amtshaus von Siegburgstraße bis Remigiusstraße und Siegburgstraße von Am Amtshaus bis Rigwinstraße zu gestalten. Das Integrierte Handlungskonzept umfasst

neben der Ortskerngestaltung weitere Handlungsfelder, die dem Zuständigkeitsbereich der Stadterneuerung unterliegen. Darüber hinaus sollen verschiedene, für die positive Weiterentwicklung des Stadtbezirks erforderliche, Maßnahmen auf anderer Rechtsgrundlage und in anderer Trägerschaft durchgeführt und finanziert werden. Sie sind im Sinne eines integrierten Handlungsansatzes Teil der Stadterneuerung und in die Projektsteuerung einzubeziehen. Sofern sich die Rahmenbedingungen verändern, bleibt eine zeitliche und inhaltliche Veränderung dieses Konzeptes vorbehalten. Mit der Durchführung der vorgeschlagenen Stadterneuerungsmaßnahmen kann begonnen werden, nachdem die Ortskerngestaltung Mengede in 2008 als neue Maßnahme in das Stadterneuerungsprogramm des Landes NRW aufgenommen wurde.

Rheinische Straße mit U-Turm

Die Rheinische Straße ist das westliche Eingangstor zur City und stellt als Ost-West-Achse die bedeutendste Dortmunder Hauptverkehrsverbindung zwischen der Innenstadt und den westlichen Stadtteilen dar. Das 155 Hektar große Stadtumbauegebiet liegt im Stadtbezirk Innenstadt-West. Rund 10.000 Menschen leben in dem hochverdichteten Quartier. Der gesamte Stadtumbauprozess ist auf 10 Jahre angelegt. In diesem Zeitraum sollen rund 16 Mio. Euro ins Gebiet fließen. Das Konzept zur Entwicklung des Gebietes beinhaltet sechs Entwicklungsschwerpunkte, denen jeweils mehrere Einzelprojekte zugeordnet sind.

Sicherung und Ausbau von Gewerbenutzung und Arbeitsplätze: Angestrebt wird eine funktionierende, stabile und sich ergänzende lokale Ökonomie. Die zentralen Handlungsfelder sind Ausbildung, Beschäftigung, Betriebe/ Existenzgründung, ethnische Ökonomie, gewerbliche Entwicklung und Standortpromotion. Die Auftragsvergabe für eine Anpassungsberatung der Betriebe ist für 2008 geplant.

Sicherung innenstadtnahen Wohnens: Es soll ein niveauvoller und attraktiver Wohnstandort in einem sicheren und sauberen Umfeld entstehen, ein „Energieeffizienzquartier“ mit einem guten energetischen Wohnungsstandard. Der Platzhausmeister als Ansprechpartner für Menschen im Quartier hat seine Arbeit aufgenommen.

Für 2009 ist die Auftragsvergabe für eine Beratung zu Altbausanierung und Energiesparen geplant.

Städtebauliche Aufwertung: Die städtebauliche Aufwertung bildet den notwendigen Rahmen für alle anderen Entwicklungen im Quartier. Sie ist die Voraussetzung für eine Verbesserung des Images und damit Motor und Impuls für privates Engagement und Investitionen. Gesamtstädtisch bedeuten die baulichen Projekte, vor allem um das Westentor, eine weitere Aufwertung der City, während für den Siedlungsbereich eher das Aufbrechen und Überwinden der Barrieren relevant sind. Die Rheinische Straße wird dadurch ihrer Bedeutung als Eingang in die City wieder gerecht. Erste Maßnahmen zur Fassadengestaltung und Haus- und Hofbegrünung beginnen in 2008.

Ausbau von Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten: Durch die hohe bauliche Verdichtung besteht ein großer Bedarf an attraktiven Spiel- und Bewegungsräumen für Kinder und Jugendliche, aber auch an Aufenthalts- und Aktionsräumen. In 2008 laufen Beteiligungsaktionen für Spielräume im Quartier, u. a. für den Westpark sowie Miniparks auf vernachlässigten Grundstücken an.

Aufbau sozialer und kultureller Infrastruktur: Es ist vorgesehen, spezielle Angebote für im Quartier lebende Menschen zu schaffen, z. B. in Form eines Dienstleistungsnetzwerkes für



Rheinische Straße

ältere Menschen, durch Beratungs- und Unterstützungsknotenpunkte für Eltern mit Kindern im Vorschulalter bzw. Schüler des Westfalenkollegs und durch ein Interkulturelles Lernzentrum für Kinder und Jugendliche. Mit dem in 2008 begonnenen Bau des Freizeit-zentrums West soll im Gebiet ein Veranstaltungszentrum für Jugend- und Popkultur sowie Jugendkulturarbeit mit regionaler Bedeutung entstehen.

Aktivierung und Organisation des Vor-Ort-Engagements: Eine zentrale Aufgabe bei der Umsetzung integrierter Handlungskonzepte ist das Management und Marketing. Nicht zuletzt als Verbindungspersonen zwischen Politik, Verwaltung und den lokalen Akteuren hat sich der Einsatz von Quartiersmanagerinnen bzw. -managern bewährt. Sie tragen vor Ort maßgeblich zur Umsetzung von Stadterneuerungsprozessen bei, fördern ehrenamtliches Engagement und setzen Ideen um. Die Standortgemeinschaft Rheinische Straße wurde 2008 als Verein gegründet. In 2008 nimmt das Quartiersmanagement seine Arbeit auf.

Hörde Zentrum

Mit der Integration der beiden Altindustrieflächen PHOENIX West und Ost ergibt sich die einmalige Chance, nach Jahren der Stagnation und des Imageverlustes neue Akzente zu setzen und deutliche Impulse für eine Wiederbelebung des Stadtbezirkszentrums Hörde zu erreichen. Das Stadtbezirkszentrum erfüllt sowohl aus handelswirtschaftlicher als auch aus städtebaulicher, kultureller und sozialer Perspektive nicht die Funktionen, die gemäß Lage und Einzugsbereich möglich wären. Das Zentrum soll zu einem modernen, zentralen Versorgungsstandort mit lebendiger Mitte werden, der die beiden neuen Entwicklungspole optimal miteinander verbindet.

Seit Dezember 2007 liegt für die Stadterneuerungsmaßnahme Hörde Zentrum ein gebietsbezogenes städtebauliches Entwicklungskonzept mit einem umsetzungsorientierten integrierten Handlungsprogramm vor. Das städtebauliche Entwicklungskonzept baut auf umfassende Untersuchungen auf und enthält erarbeitete Entwicklungsziele, -schwerpunkte, Handlungsempfehlungen sowie 57 Maßnahmenempfehlungen zu den Themen Einzelhandel Ortskern und Lokale Ökonomie, Städtebau und Stadtgestalt, Wohnen und Freiraum, Soziales, Integration und Kultur, Stadtteilmanagement und Beteiligung sowie Verkehr.



Marktplatz Hörde

Mit dem empfohlenen Hof- und Fassadenprogramm im Stadterneuerungsgebiet Hörde Zentrum ist 2008 begonnen worden. Das Programm gibt durch eine Förderung von Fassadengestaltung sowie Hof- und Hausflächen einen Anreiz zu Investitionen in den privaten Gebäudebestand.

Die nächsten geplanten Schritte zur Entwicklung des Hörder Zentrums sehen vor, ein Stadtteilmanagement einzurichten, das in einem Stadtteilbüro an der Umsetzung der Projekte arbeitet. Das Stadtteilmanagement steht vor Ort für Beratungen und Bürgerfragen zur Verfügung. Da neben den investiven Maßnahmen vor allem auch die Verbesserung des Einzelhandelsstandorts forciert werden muss, soll das bestehende Stadtbezirksmarketing personell durch

einen Citymanager unterstützt werden. Dieser wird die Zusammenarbeit und die Motivierung der Einzelhändler und sonstiger Gewerbetreibender übernehmen. Noch in 2008 werden diese Aufgaben ausgeschrieben. Alle anderen empfohlenen Maßnahmen wurden zur Förderung angemeldet. Sobald Zusagen vorliegen, kann mit ihnen begonnen werden. Des Weiteren wird auf der Grundlage der Vorschriften zum Stadtumbau West ein Stadtumbaugebiet zur Durchführung von Stadterneuerungsmaßnahmen für einen abgegrenzten Bereich (den Ortskernbereich, den Bereich um die Hochofenstraße, den Piepenstockplatz und die Hermannstraße) vorbereitet. Zusätzlich wird ein förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet im vereinfachten Verfahren mit Genehmigungspflicht für diesen Bereich mit Ausnahme des Teilbereichs um die Hermannstraße vorbereitet.

Derne

Die ehemaligen Industrieflächen im Stadtteil Derne eröffnen dem Stadtteil die große Chance, mit einer flexiblen und gleichzeitig zentrenstärkenden Entwicklung das alte Derne mit dem neuen Derne zu verknüpfen. Schwerpunktmäßig geht es um die Entwicklung brachliegender Flächen der Zeche und Kokerei Gneisenau und um Aufwertungen im Bestand. Die Entlastung der Altenderner Straße vom Durchgangsverkehr durch den Bau der Gneisenauallee eröffnet völlig neue Möglichkeiten bei der Ausgestaltung dieser wichtigen Lebensader.

Die Industriedenkmale, die Schachthalle und die Maschinenhäuser sind bereits vor längerer Zeit in das Eigentum der Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur (IDS) übergegangen. Das ehemalige Direktionsgebäude der Zeche Gneisenau soll als stadtbildprägendes Gebäude in Ergänzung zu den Denkmälern erhalten und neu genutzt werden. Die Werkhof Projekt gGmbH hat für das Gebäude ein Konzept für ein Qualifizierungs- und Beschäftigungszentrum erarbeitet, das einen Umbau und ergänzende Neubauten umfasst. Es entstehen neue Werkhallen und Räume für Schulungen, Verwaltung und Hauswirtschaft mit Kantine. Das 3. Obergeschoss kann für stadtteilorientierte Angebote genutzt werden.

Das Land NRW hat das Projekt in das Modellvorhaben „Soziale Stadt NRW - Wir setzen Zeichen“ aufgenommen. Die weiteren Projektkosten für den Neubau der Werkhallen, die Einrichtungsinvestitionen und den Ankauf von Grundstück und Gebäude werden aus der Bildungszentrenförderung des Landes NRW und aus Eigenmitteln der Werkhof Projekt gGmbH finanziert. Die weitere Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen in Derne sollen als Stadtumbau West Maßnahmen erfolgen. Das Entwicklungskonzept für das Stadtumbaugebiet Derne setzt sich zusammen aus dem Flächennutzungsplan, dem integrierten Stadtbezirkentwicklungskonzept Scharnhorst und der Rahmenplanung Derne mit den städtebaulichen Zielen für den Ortsteil.

Als teilträumliches Entwicklungskonzept soll ein integriertes Handlungskonzept erarbeitet werden. Dieses soll auch die Handlungsfelder Ökonomie, Ökologie, Soziales, Bildung und Kultur umfassen. Das integrierte Handlungskonzept soll verwaltungsintern entworfen und mit Bewohnern und Akteuren vor Ort gemeinsam entwickelt werden. Zur Unterstützung und Effektivierung der Arbeit soll mit diesen Maßnahmen begonnen werden: Entwicklung einer Standortgemeinschaft für Gewerbetreibende und Eigentümer, Einrichtung eines Quartiersmanagements zur Aktivierung der Bewohner und eines Verfügungsfonds für das Quartiersmanagement sowie Anwendung des privaten Haus- und Hofbegrünungsprogramms zur Aktivierung privater Investitionen.



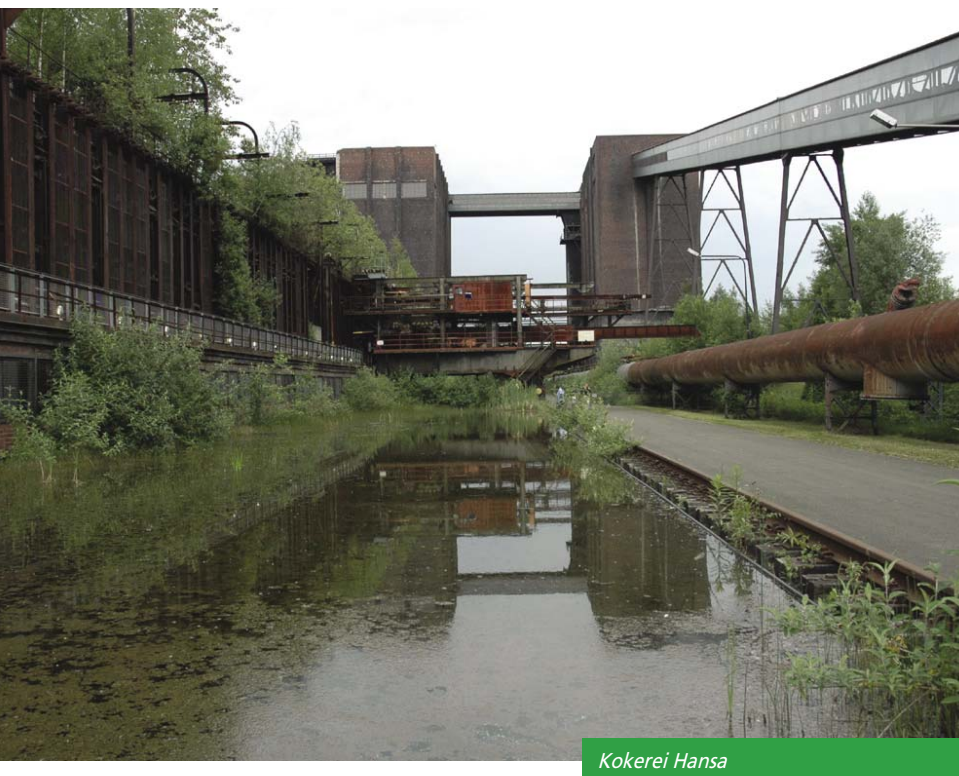
Stadtpark Gneisenau

Kokerei Hansa

Die Kokerei Hansa in Dortmund bildete gemeinsam mit der benachbarten Zeche Hansa einen großflächigen industriellen Standort, bei dem es sich um den arbeits- und lebensweltlichen Mittelpunkt des Stadtbezirks Huckarde handelte. Mit der Stilllegung der Kokerei als letzter erhaltener Zentralkokerei aus den 1920er Jahren im Dezember 1992 ging dieser Mittelpunkt verloren. Nachdem weite Teile der industriehistorisch bedeutsamen Anlage in die Denkmalliste der Stadt Dortmund eingetragen worden waren, nahm im Jahre 1998 die Stiftung für Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur (IDS) ihren Geschäftssitz auf Hansa.



Kokerei Hansa



Kokerei Hansa

Mit der Zielsetzung, das wesentliche räumliche und funktionale Grundgerüst der Kokerei weiterhin zu erhalten, dem Standort aber gleichzeitig eine zukunftsfähige Entwicklungsmöglichkeit zu bieten, hat die IDS seitdem mit der Dach- und Fachsanierung sowie der Umnutzung erhaltenswerter Gebäude und baulichen Anlagen begonnen. So wurde beispielsweise die Gaskompressorenhalle als industriehistorisches Glanzlicht der Anlage saniert und zu einem multifunktionalen Veranstaltungsbereich umgenutzt. Mit dem Bau der Erlebnispfade „Natur und Technik A, B und C“ wurde eine Begehung der Anlage

unter sachkundiger Führung für das Publikum ermöglicht, so dass die Konstruktion und bauliche Ästhetik der Anlage und ihre langsame Rückerobung durch die Natur beobachtet werden können.

Als Ankerpunkt der Route der Industriekultur und einzigartige Kulisse für künstlerische Projekte, aber auch durch Veranstaltungen im Rahmen der „Extraschicht“ oder „Tag des offenen Denkmals“ ist die Kokerei Hansa mittlerweile zu einem Anziehungspunkt in der Region mit stetig steigenden Besucherzahlen geworden.

Durch die Sanierung weiterer bedeutsamer Gebäude, wie dem Kohlenturm, dem Koks-löschenturm, den Kaminkühlern oder dem Union-Gebläsehaus wird die IDS die Anziehungs-

kraft der Kokerei Hansa für das Publikum weiter erhöhen. Für diese Maßnahmen wurden jeweils Förderanträge gestellt, und eine erste Bewilligung von Landesmitteln für den Kohlenturm liegt vor, so dass noch in 2008 mit den Sanierungsmaßnahmen begonnen werden kann. Die Realisierung dieser Maßnahmen wird mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Im Frühjahr 2008 ist im ehemaligen Turbokompressorenhaus die Nutzung einer Kletterhalle in Betrieb gegangen, in der aufgrund der Gebäudehöhe von ca. 20 Metern auch internationale Wettkämpfe ausgetragen werden können.

Seit Sommer 2008 gibt es hier außerdem den sog. „Beachgarten“ mit Außengastronomie und Volleyballfeld.



Veranstaltung in der Kompressorenhalle

In diesem Jahr wurden unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten der Infopunkt umgebaut sowie die Waschkäue zu einem Veranstaltungsraum. Voraussichtlich noch in 2008 wird der Erlebnispfad „Natur und Technik B“ teilweise verlegt, da das Maschinenhaus Nord als bisheriger Endpunkt des Pfades abgebrochen wird.

Aktuell läuft für den Bereich der Kokerei und weiterer Flächen die Vorbereitung eines Sanierungsverfahrens, mit dem vorrangig der Zufluss von Fördermitteln zugunsten der Industriedenkmalstiftung gesichert werden soll. In 2009 ist mit der Fertigstellung des Kohlenturms zu rechnen sowie mit dem Baubeginn von einem der anderen Gebäude, wenn die bereits gestellten Förderanträge bewilligt werden. Für weitere Maßnahmen, wie eine Brücke von der Kokerei zum Deussenberg, sind weitere Förderanträge zu stellen und zu qualifizieren.



Eröffnung der Kletterhalle Bergwerk im ehemaligen Turbokompressorenhaus

Begegnungszentrum Kirche Deusen

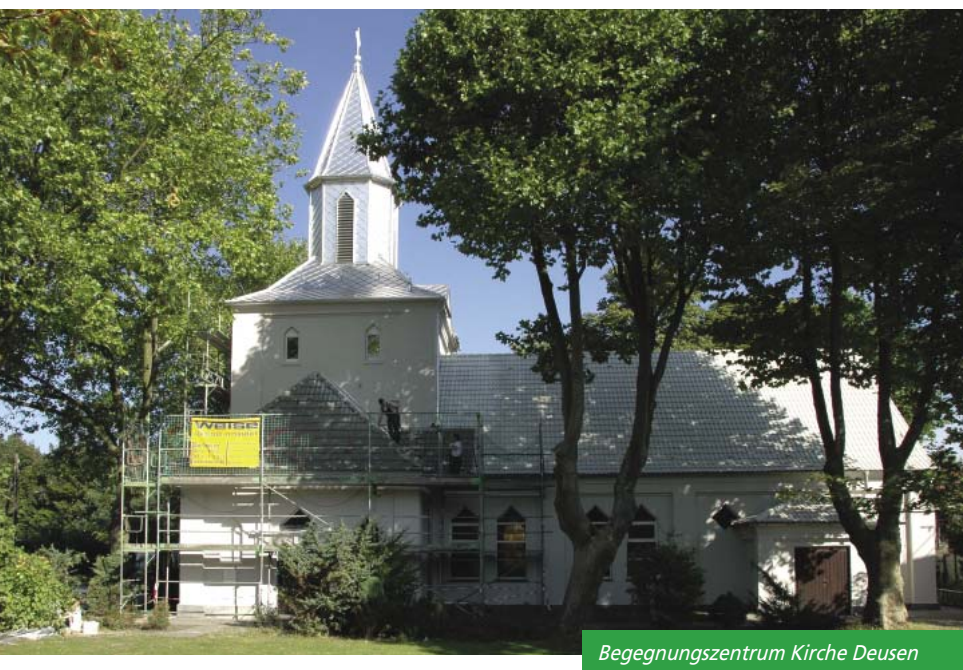
Die Evangelische Kirche hat sich mittlerweile räumlich aus Deusen zurückgezogen und die Gustav-Adolf-Kirche aus den 1920er Jahren dem Förderverein „Wir lassen die Kirche im Dorf e.V.“ übergeben, der 2005 gegründet wurde. Er zählt heute rund 120 Mitglieder. Die Kirche soll dauerhaft erhalten und zu einem Begegnungszentrum umgenutzt werden. Damit wird das Ziel verfolgt, soziale, kulturelle und bürgerschaftliche Angebote zu schaffen und perspektivisch die Infrastruktur Deusens und des gesamten Dortmunder Nordwestens zu verbessern. Der Kirchenbau soll zukünftig als weltlicher Ort

Mittelpunkt des sozialen Lebens und Identitätspunkt des Stadtteils Deusen sein. Damit wird eine Gemeinschaftsmitte für die Alteingesessenen und die örtlichen Vereine und Gruppen, aber auch für die Integration der Neubürger geschaffen. Gleichzeitig entsteht ein Raum, in dem Bildungs- und Jugendveranstaltungen stattfinden können.

Als rentierliche Ergänzung dieser Nutzungen entsteht in einem Anbau neben der Kirche eine Stadtteil- und Ausflugsgastronomie. Mit dieser Gastronomie sollen die nötigen finanziellen Mittel für den dauerhaften Betrieb und den Erhalt der Gebäude gesichert werden.

Zur Unterstützung des intensiven bürgerschaftlichen Engagements beteiligt sich das Land NRW mit einem Zuschuss in Höhe von 300.000 Euro aus dem Fördertopf des Programms „Initiative ergreifen“ an diesem Pilotprojekt. Zahlreiche Sponsoren aus Dortmund fördern das Vorhaben mit Finanz- oder Sachspenden.

Um eine Einbindung des Begegnungszentrums in das bestehende Freizeitband im nördlichen Dortmund und eine Vernetzung mit bereits dort agierenden potenziellen Projektpartnern zu erzielen, wurden zahlreiche Gespräche mit entsprechenden Akteuren geführt (z. B. EDG wegen der Freizeitarena Deusenberg, dem ADFC, der VHS, der Emschergenossenschaft, der Industriedenkmalstiftung mit dem Geschäftssitz auf der Kokerei Hansa etc.). Zahlreiche aussichtsreiche Projektpartnerschaften konnten bislang in diesem Zusammenhang begründet werden. Mit dem Umbau des Kirchenschiffs wurde Anfang 2008 begonnen. Im Frühjahr 2009 sollen das Begegnungszentrum und die Gastronomie ihren Betrieb aufnehmen. Der Verein trägt einen Teil der Umbau- und Sanierungskosten in Höhe von rund 740.000 Euro selbst, indem die Mitglieder auf der Baustelle tatkräftig mitarbeiten.



Begegnungszentrum Kirche Deusen



Städtebauliche Einzelprojekte und Bebauungspläne

Die städtebauliche Planung schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Gewährleistung einer am Wohl der Allgemeinheit orientierten, geordneten städtebaulichen Entwicklung des Stadtgebietes. Sie berücksichtigt die Auswirkungen der planerischen Vorgaben in ökologischer, ökonomischer und sozialer Hinsicht. Für Teilbereiche des Stadtgebietes werden rechtsverbindliche Bebauungspläne erstellt sowie auf Antrag von Vorhabenträgern für konkrete Maßnahmen Vorhaben- und Erschließungspläne.

Bebauungsplan Br 203 – HOHENBUSCHEI

Für den seit etwa dreizehn Jahren brachliegenden ehemaligen Flughafen- und Kasernenstandort ist in 2005 ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt worden. Ziel des Wettbewerbs war es, auf Grundlage des vorliegenden Rahmenplans und des Flächennutzungsplans ein städtebauliches Konzept zu entwickeln, das insbesondere

bei der Planung der vorgesehenen Wohnbauflächen auf die besondere Standortgunst (u. a. landschaftliche Einbindung, vorhandene Waldbereiche) Rücksicht nimmt. Der 1. Preis ging an das Büro „afa-architektur-fabrik“ aus Aachen. Als Projektentwickler ist die HOHENBUSCHEI Entwicklungsgesellschaft tätig, in der die Dortmunder

Stadtwerke sowie die Fa. Hoff und Partner Industriebau aus Gronau vertreten sind. Der städtebauliche Entwurf des ersten Preisträgers wurde entsprechend der Empfehlungen des Preisgerichts und des Gestaltungsbeirats überarbeitet. Er ist Grundlage des Bebauungsplanes Br 203 – HOHENBUSCHEI, für den im April 2006 der Aufstellungsbeschluss gefasst worden ist.



Animation „HOHENBUSCHEI“ (Blick von Süden)



Aussichtspunkt „HOHENBUSCHEI“ Juli 2008

Mitte 2007 ist die Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt worden. Der Offenlegungsbeschluss wurde im Juni 2008 gefasst.

Grundsätzlich gliedert sich das gesamte Gebiet der ehemaligen Kaserne in drei große Teilbereiche für Gewerbe, Wohnen und das Trainingszentrum des BVB 09. Im westlichen Teilbereich befindet sich das Gewerbegebiet Heßlingsweg, über das die weiter östlich liegenden Flächen sowie das Golfplatzgelände erschlossen werden. Der südliche und der östliche Teilabschnitt sind einer Wohnnutzung vorbehalten. Diese wird in die Teilsegmente „Wohnen im Village“, „Wohnen im Park“ sowie „Wohnen am Golfplatz“ aufgeteilt.

Im Südosten ist eine zweite Erschließungsstraße mit Anbindung an die Brackeler Straße geplant. Die Wohneinheiten in den beiden letztgenannten Bereichen umfassen ausschließlich neue Einfamilienhausareale und sind für rund 600 bis 650 Wohneinheiten konzipiert. Im Sektor „Wohnen im Village“ ist angrenzend an die Gewerbegebietserweiterung Geschosswohnungsbau vorgesehen. Insgesamt ist im Bereich HOHENBUSCHEI von einem Potenzial für ungefähr 1.000 neue Wohneinheiten auszugehen. Im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens wurde in Abstimmung mit dem Umweltamt und der DEW21 ein

spezifisches Energiekonzept erstellt, um den Primärenergiebedarf im neuen Wohngebiet zu senken und somit nachhaltige Maßstäbe für die bauliche Entwicklung zu setzen.

Im Juni 2008 hat die Betreibergesellschaft im Rahmen eines Nachbarschaftsfestes einen neu gebauten Aussichtsturm eingeweiht, der möglichen Kaufinteressenten einen Überblick über das große Baugebiet verschaffen soll. Derzeit laufen noch umfangreiche Abbruch- und Sanierungsmaßnahmen. Mit ersten Erschließungsmaßnahmen ist in 2009 zu rechnen. Als Baubeginn peilt die Gesellschaft Ende 2010 oder Anfang 2011 an.

Bebauungsplan InO 106 – Stadtquartier Ost

Die Reaktivierung des ehemaligen Güterbahnhofs Ost als Wohn- und Arbeitsstandort ist bereits im Städtebaulichen Rahmenplan „Stadtquartier Ost“ angelegt, der im November 2000 vom AUSW beschlossen worden ist. Der Rahmenplan umfasst zwei Entwicklungsbereiche. Während der nördlich der ehemaligen Bahntrasse gelegene Bereich des ehemaligen Thyssen-Klönne Geländes noch auf längere Sicht an seine derzeitige Nutzung als Gewerbegebiet gebunden ist, stellt der ehemalige Güterbahnhof Ost den zweiten Entwicklungsbereich dar, für den ein Bebauungsplan aufgestellt werden soll. Die Hauptgrundstückseigentümer, aurelis Real Estate und Vivico Real Estate, erarbeiten derzeit mit der Stadt Dortmund ein städtebauliches Konzept zur Qualifizierung der Rahmenplanung.

Das Konzept orientiert sich an der städtebaulichen Rahmenplanung, es zeichnet sich durch eine nördlich des Plangebiets gelegene Grünspange aus. Die auf der ehemaligen Bahntrasse geplante Grünfläche soll eine Weiterführung der vorhandenen Fuß- und Radwegeverbindung von der Klönnestraße im Osten bis zur Weißenburger Straße im Westen beinhalten.



Seniorenzentrum „Im Kaiserviertel“

Neue Querungsmöglichkeiten sollen eine Verbindung des Wohngebietes Güntherstraße mit dem neuen Stadtquartier Ost schaffen. Im Zentrum des Quartiers sollen sich die Baufelder gruppieren, die zur Realisierung von Eigenheimen und in geringerem Anteil in den Randbereichen auch für Geschosswohnungsbau vorgehalten werden. Östlich an der Klönnestraße wurde mit dem „Seniorenzentrum am Kaiserviertel“ bereits ein erster Baustein in der Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs realisiert.

Gemäß der Rahmenplanung sollen sich nach Süden bis zur Hamburger Straße sowie entlang der Hamburger Straße bis zur Lippestraße im Westen weitere Baufelder für gewerbliche Nutzungen entwickeln. Ein entsprechender Antrag zur Aufstellung des Bebauungsplanes auf der Grundlage des oben genannten Konzeptes wird seitens der aurelis Real Estate noch in 2008 erwartet. In der Folge wird das städtebauliche Konzept mit dem Aufstellungsbeschluss den politischen Gremien vorgestellt.

Bebauungsplan Hu 144 – Am Rahmer Wald

Das Gebiet des Bebauungsplanes Hu 144 – Am Rahmer Wald befindet sich am Ostrand des Ortsteils Jungferntal im Stadtbezirk Huckarde. Der räumliche Geltungsbereich umfasst den Bereich zwischen der mehrgeschossigen Bebauung an der Ostseite der Röntgenstraße, der Jugendfreizeitstätte mit dem Abenteuerspielplatz und dem Rahmer Wald. Das Plangebiet wird überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Die Flächen sind dem Sondervermögen „Grundstücks- und Vermögensverwaltungsfonds Dortmund“ zugeordnet.

Mit der Änderung Nr. 3 des Bebauungsplanes Hu 123 – Kniepacker war ursprünglich vorgesehen, im Plangebiet Planungsrecht für eine Kleingartendaueranlage zu schaffen. Da für eine solche Anlage kein Bedarf besteht, ist nun beabsichtigt, diese Fläche einer Wohnbebauung zuzuführen. Zur Realisierung dieses Vorhabens soll der Bebauungsplan Hu 144 aufgestellt werden, der Planrecht für 60 bis 80 Ein- und Zweifamilienhäuser schafft. Hierbei wird das städtebauliche und freiraumplanerische Konzept „Wohnen mit Sonne und Erde“ als Grundlage für den Bebauungsplan auch unter Berücksichtigung radiästhetischer und geomantischer Aspekte sowie geobiologischer Untersuchungen (Wasseradern, Verwerfungen, Feng Shui etc.) erstellt.

Der Bebauungsplanvorentwurf und das städtebauliche Konzept wurden unter Berücksichtigung dieser Kriterien erstellt. Die künftigen Erwerber der Baugrundstücke können aufbauend auf den Untersuchungsergebnissen ihre jeweiligen Gebäudeplanungen dann auch nach geomantischen Kriterien optimieren. Hierdurch ist es dem städtischen Sondervermögen zur Wohnbauflächenentwicklung möglich, auch für einen Personenkreis, dem diese

für den Wohnstandort bedeutsam sind, ein entsprechendes Angebot zu unterbreiten.

Anfang 2006 wurden Beschlüsse zur Aufstellung des Bebauungsplanes und zur Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung gefasst. Im Herbst 2008 wird die Offenlage durchgeführt und im Anschluss an die Auswertung der Satzungsbeschluss vorbereitet. Die voraussichtliche Vermarktung der Grundstücke und der anschließende Baubeginn sind ab 2009 möglich.



Entwicklungsfläche „Am Rahmer Wald“ östlich der Siedlung Jungferntal

Bebauungsplan Scha 141 und 142 – Grevel-Mitte und West

Der Dorfentwicklungsplan Grevel hat als Vorstufe zur konkreten Bebauungsplanung bereits grundsätzliche planerische Aussagen zur anzustrebenden städtebaulichen Struktur getroffen. Die Aufstellungsbeschlüsse für zwei Bebauungspläne (Scha 141 Grevel-Mitte und Scha 142 Grevel-West) wurden im September 2007 gefasst. Im Nordosten Grevels (ehem. Schulte-Ebbert-Hof) wird voraussichtlich ein Wohnprojekt in Kombination mit Pferdehaltung entstehen, für das noch kein Bebauungsplanverfahren eingeleitet wurde.

Im Flächennutzungsplan sind die Plangebiete überwiegend als Wohnbaufläche bzw. Dorfgebiet dargestellt. Mit der Aufstellung von Bebauungsplänen werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung einer wohnbaulichen Nutzung geschaffen.



Entwicklungsfläche „Wohnen mit Pferden“

Es ist an eine aufgelockerte, dem dörflichen Charakter angepasste Wohnbebauung gedacht. Die Planbereiche Scha 141 und 142 sind gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden und nutzen Bauflächenpotenziale in der Mitte und am Westrand Grevels. Beide Flächen werden im Rahmen des Sondervermögens entwickelt und vermarktet. Der Bereich der Endhaltestelle der Stadtbahn liegt auch im Planbereich, um eine Erweiterung des Park & Ride-Platzes zu ermöglichen. Das Kernstück der vorliegenden Rahmenplanung ist ein zentraler Platz mit Aufenthaltsqualität, der den bisherigen Festplatz an der Hostedder Straße ersetzen wird, sowie als öffentliche Grünfläche ein „Spielanger“ entstehen, der sich südlich anschließt. Der Bereich südlich „In der Liethe“ bleibt als Obstwiese und Weidefläche erhalten. Eine diagonal durch das Plangebiet

Grevel-West laufende Grünzone soll sowohl Spiel- und Erholungsmöglichkeiten als auch eine Blickbeziehung zu markanten Gebäuden der Dortmunder Innenstadt bieten.

Nach dem derzeitigen Stand der Planung werden im Bereich des Bebauungsplanes Grevel-Mitte, je nach Haustyp, 30 bis 50 Wohneinheiten entstehen. Grevel-West bietet Baumöglichkeiten für mindestens 50 Einfamilienhäuser, im Nordosten könnten außerdem rund 20 Wohneinheiten „Wohnen mit Pferden“ entstehen. Zur Sicherung einer hohen Gestaltqualität der Gebäude ist die Erarbeitung eines Gestaltungs-Handbuches beabsichtigt, das den Bauwilligen Entscheidungshilfen in der Planungsphase ihres Hauses geben soll. Die Bebauungspläne sollen auch verbindliche gestalterische Festsetzungen enthalten, damit die Einfügung der neuen Gebäude in das Ortsbild erreicht wird.



Entwicklungsfläche „Grevel-West“

Bebauungsplan Hö 253 – PHOENIX West

Mit dem Bebauungsplan wird Planrecht für rund 45 Hektar Gewerbefläche in einem neuen Technologiegebiet geschaffen. Das Ziel lautet, einen Standort für die neuen Führungsbranchen Dortmunds, insbesondere für die Branchen Mikro- und Nanotechnologie sowie Informations- und Produktionstechnologie, aufzubauen. Dienstleistungen und freizeitswirtschaftliche Nutzungen sollen integriert werden. Die bauliche Entwicklung orientiert sich an den Vorgaben eines spezifisch erarbeiteten Gestaltungshandbuchs. Des Weiteren werden die denkmalgeschützten Gebäude festgesetzt und für eine denkmalgerechte Nachfolgenutzung gesichert.

Das innere Erschließungsnetz umfasst drei Haupterschließungsachsen in Ost-West-Richtung sowie drei nord-süd ausgerichtete Achsen. Die fertig gestellte Konrad-Adenauer-Allee soll im Bereich des Hochofenplatzes unterbrochen werden, um durch diesen „Verkehrswiderstand“ Durchgangsverkehr nach Hörde zu reduzieren. Die Verkehre werden von Hörde über die Hochofenstraße kommend über eine Schleife südlich des Pumpenhauses und dann östlich der Gasgebläsehalle wieder auf die Konrad-Adenauer-Allee geführt. Die östliche Anbindung soll sowohl über die Hochofenstraße als auch zur Entlastung der Hochofenstraße über eine sogenannte „Verkürzte Südspange“ erfolgen. Diese wird parallel zu den Bahngleisen bis zur Gildenstraße geführt und mündet in einem Kreisverkehr.



Blick auf das Gelände PHOENIX West von Süden

Der Bebauungsplan schafft weiterhin die Voraussetzungen für eine optimale Ergänzung und Vernetzung vorhandener stadtbedeutsamer Grünstrukturen sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung. Durch die Verzahnung vorhandener und geplanter Freiräume entsteht der PHOENIX Park. Der Park offeriert Angebote für die extensive Erholung. Zudem beinhaltet er Vorrangflächen für den Naturschutz: Es werden wertvolle Lebensräume für gefährdete Tierarten, wie Kreuzkröte oder Wanderfalke, geschaffen. Die daraus resultierenden Festsetzungen im Bebauungsplan unterstreichen die Bestrebungen um ökologische Nachhaltigkeit im PHOENIX Park. Zu diesem Bebauungsplan gehört deshalb auch ein umfassender Umweltbericht.

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan wurde bereits im Juli 2004 gefasst. Im I. Quartal 2008 erfolgte eine intensive Abstimmung mit den betroffenen Fachämtern und Behörden.

Die Offenlegung der Planentwürfe wurde am 06.11.2008 abgeschlossen. Aktuell wird die Offenlegung vorbereitet, die für das IV. Quartal 2008 vorgesehen ist. Parallel zu diesem Bebauungsplan-Verfahren wird das Verfahren für den Bebauungsplan Hö 251 – Verkehrsknoten Nortkirchenstraße durchgeführt. Dieser Bebauungsplan sichert die verkehrliche Anbindung des neuen Technologiegebietes an die B 54 im Westen. Ziel des Umbaus ist es, die Nortkirchenstraße im Knotenpunktbereich nach Norden zu verschwenken. Damit sollen längere Aufstellspuren für Kraftfahrzeuge geschaffen werden, die aus Fahrtrichtung Süden von der B 54 abfahren und an der signalgesteuerten Kreuzung mit der Nortkirchenstraße warten müssen. Der Ausbau ist für 2010 geplant. Für die gesamte Erschließung wurde ergänzend ein spezifisches Verfahren durchgeführt, um bereits mit den Erschließungsarbeiten beginnen und erste Unternehmen ansiedeln zu können.

Bebauungspläne InN 218 bis 226 – Westfalenhütte

Um die Rahmenplanung zur Westfalenhütte (siehe Kapitel 3.5) möglichst zeitnah umzusetzen, wurden mit dem Beschluss des Rates über die Rahmenplanung am 19.06.2008 gleichzeitig die Aufstellungsbeschlüsse für insgesamt neun Bebauungspläne sowie der Einleitungsbeschluss für die erforderliche Änderung des Flächennutzungsplanes gefasst.

Die Aufteilung erfolgte in fachlich sinnvollen Abschnitten wie z. B. Straßenzüge oder zusammenhängende Bauflächen. Dabei wird zwischen Bebauungsplänen für die Erschließungsstraßen (InN 218 bis 221) und solchen für die Bauflächen (InN 222 bis 226) unterschieden. Die Planverfahren werden für alle Bebauungspläne parallel weitergeführt, um möglichst gleichzeitig für alle Bereiche das notwendige Planrecht zu erhalten. Sobald die Planinhalte weiter konkretisiert sind, soll die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden.

Im weiteren Verfahren sind eine Reihe von Gutachten, wie z. B. zum Umweltbericht, zur Lärmsituation (Verkehr und Industrie), zur Entwässerung etc. erforderlich. Mit dem Abschluss der Planverfahren für die Linienpläne ist nicht vor 2010 zu rechnen. Die Umsetzung wird allein schon wegen der noch notwendigen umfangreichen Bodenaufbereitung in Stufen erfolgen müssen.

Die Bebauungspläne im Einzelnen:

- InN 218 – Am Waldfried
- InN 219 – Haupterschließung Westfalenhütte
- InN 220 – Verlegte Rüschebrinkstraße
- In N 221 – Verlängerung Feineisenstraße
- InN 222 – ehemalige Sinteranlage
- InN 223 – südlich Springorum-Allee
- InN 224 – ehemalige Kokerei Kaiserstuhl
- InN 225 – ehemaliges Hochofenwerk
- InN 226 – westlich Stahlwerkstraße



Gelände Kaiserstuhl

Scha 131 – Gneisenau-Allee

Eines der Ziele aus der Rahmenplanung Derne ist es, eine wesentliche städtebauliche Verbesserung des Ortsteiles Derne zu erreichen. Hiermit ist vor allem die Umnutzung des ehemaligen Bergbaustandortes Gneisenau gemeint. Die Gneisenau-Allee wird die zentrale Erschließungsachse für das gesamte Gebiet der ehemaligen Zeche. Sie wird an den vorhandenen Knoten Walther-Kohlmann-Straße und B 236 angebunden. Hierdurch werden die Altenderner Straße sowie die Derner Straße vom Durchgangsverkehr entlastet, und es wird ein ortsgerechter Umbau der Altenderner Straße ermöglicht. Für die Gneisenaufläche und das Umfeld entsteht ein enormes Entwicklungspotenzial.

Der östliche Abschnitt der Gneisenau-Allee wurde im Rahmen des Bebauungsplanes für den Gewerbepark Gneisenau vor kurzem realisiert. Erste Gewerbeansiedlungen sind erfolgt. Bereits in 2009 soll das notwendige Planrecht für den weiteren Bau der Gneisenau-Allee erreicht werden. Nach dem Bau der Gneisenau-Allee können im südlichen Bereich weitere Flächen für Gewerbeansiedlungen entstehen. Aktuell laufen Gespräche, um den Bau der Straße durch die RAG Montan Immobilien GmbH (vormals Montangrundstücksgesellschaft mbH, MGG) vorfinanzieren zu lassen.



Gneisenau-Allee Ost

Das neue Nutzungskonzept entlang der Altenderner Straße befindet sich bereits mitten in der Realisierungsphase. Seit Herbst 2006 hat dort ein Einkaufszentrum seine Tore eröffnet. Mit einem Vollsortimenter einschließlich eines Getränkemarktes und einem Discounter sowie weiteren kleinteiligen Fachgeschäften in einer Größenordnung von 3.100 m² findet es bei der Bevölkerung regen Zuspruch. Für die südlich an das Nahversorgungszentrum angrenzende Fläche laufen konkrete Planungen für einen Bau- und Gartenmarkt.

In diese Planung soll auch die Realisierung des Dienstleistungskomplexes westlich des Einkaufszentrums einbezogen werden. Im Sommer 2008 wurde der Stadtteilpark Derne einschließlich eines Bürgerplatzes an der Altenderner Straße feierlich eröffnet. Diese grüne Oase dient auch als Zugang zum historischen Tomsonbock und zu dem noch in Planung befindlichen begrünten Landschaftsbauwerk im westlichen Bereich der Gneisenaufläche. Den 16.500 m² großen Park hat die MGG anlegen lassen. Als nächste Maßnahme der MGG soll die ehemalige Kohlelagerfläche saniert werden.

VEP InW 216 – Einzelhandelsstandort Dorstfelder Hellweg/Arminiusstraße

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan InW 216 soll auf dem Grundstück Dorstfelder Hellweg Ecke Arminiusstraße die planungsrechtliche Grundlage für die Errichtung eines Supermarktes (Vollsortimenter mit rund 1.530 m² Bruttogeschossfläche und 71 Stellplätzen) geschaffen werden. Am 25.10.2006 hat der Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen die Einleitung des Verfahrens beschlossen. Entsprechend den Aussagen des Masterplanes Einzelhandel weist das Dorstfelder Ortsteilzentrum ein deutlich zu geringes Einzelhandelsangebot auf. Zumindest ein größerer Lebensmittelanbieter sollte im Zentrum vorhanden sein. Durch ein Interessenbekundungsverfahren des Liegenschaftsamtes wurde ein Investor mit einem städtebaulich und architektonisch überzeugenden Konzept gefunden. Der Haupt- und Finanzausschuss hat die Verwaltung ermächtigt, eine Teilfläche des o. g. Grundstücks an den Investor zu veräußern.

Die verkehrliche Erschließung des Supermarktes erfolgt sowohl über die Arminiusstraße als auch über die Spicherner Straße durch eine interne Fahrgasse, die in etwa den heutigen Fußweg aufnimmt. Die Anlieferung soll möglichst konfliktfrei zentral im Plangebiet über die Arminiusstraße geführt werden.



Die nördlich angrenzende Gutenberg-Grundschule strebt eine Ganztagsbetreuung ihrer Schüler an. Dadurch ergibt sich ein zusätzlicher Raumbedarf (Betreuungsräume, Küche, Speiseraum, Sanitärräume). Der Erweiterungsbau soll unmittelbar angrenzend an den vorhandenen Schulhof auf der öffentlichen Grünfläche entstehen und in die vorhandene Grünstruktur integriert werden. Der Schulerweiterungsbau kann unabhängig vom neuen Supermarkt errichtet werden. Der vorliegende Entwurf zeigt, dass die neuen Baukörper sich harmonisch in die heutige Parklandschaft einfügen und zugleich zu einer städtebaulichen und architektonischen Aufwertung des gesamten Ortskernes beitragen können.

Das bestehende jüdische Denkmal wird mit dem erhaltenswerten und stadtbildprägenden Baum- und Grünbestand erhalten.

Das Mahnmal bleibt weiterhin in die wahrnehmbare öffentliche Grünfläche eingebunden.

Die geplanten Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes weichen teilweise von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes ab. Aus diesem Grunde wird eine entsprechende Änderung des Flächennutzungsplanes durchgeführt. In 2006 hat die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zu der Planung stattgefunden.

Der Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen hat am 11.06.2008 die Offenlegung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes InW 216 – Einzelhandelsstandort Dorstfelder Hellweg/Arminiusstraße beschlossen. Nach Durchführung der Offenlage erfolgt der Satzungsbeschluss, mit dem Anfang 2009 zu rechnen ist. Danach können ein neuer Supermarkt sowie der Erweiterungsbau für die Gutenberg Grundschule im Ortsteilzentrum Dorstfeld errichtet werden.



Bauaufsicht

Die Stadt Dortmund ist als Untere Bauaufsichtsbehörde für den Vollzug der Baugesetze zuständig. Damit ist sie auch für die Überwachung aller Bauvorhaben im Stadtbereich sowie für die Überprüfung und Genehmigung von Bauanträgen zuständig. Grundsätzlich gilt, dass die Errichtung, Änderung, Nutzungsänderung und der Abbruch baulicher Anlagen der Baugenehmigung bedürfen. Die Bauaufsicht ist Ansprechpartner für alle Bauwilligen in Dortmund.

Genehmigungen, Bescheide, Stellungnahmen

Die Stadt Dortmund ist als Untere Bauaufsichtsbehörde für den Vollzug der Baugesetze (z. B. Baugesetzbuch, Landesbauordnung) zuständig. In diesem Zusammenhang ist sie auch für die Überwachung aller Bauvorhaben im Stadtbereich sowie für die Überprüfung und Genehmigung von Bauanträgen zuständig.

Grundsätzlich gilt, dass die Errichtung, Änderung, Nutzungsänderung und der Abbruch baulicher Anlagen der Baugenehmigung bedürfen. In den einzelnen Bundesländern wurden unterschiedliche Regelungen getroffen, was im Einzelfall genehmigungsbedürftig ist und in welcher Form der Antrag geprüft werden muss. In Nordrhein-Westfalen unterscheidet die Bauordnung

- genehmigungsfreie
- Genehmigungsfreistellung
- vereinfachte Genehmigungsverfahren
- Genehmigungsverfahren mit vollem Prüfumfang und
- Verfahren nach dem Bürokratieabbaugesetz (Anzeige).

Mit Ausnahme der genehmigungsfreien Vorhaben sind in allen Fällen entsprechende Anträge oder Anzeigen bei der Bauaufsicht erforderlich. Darüber hinaus entscheidet die Bauaufsicht auch über Bauvoranfragen, Abbrucharträge,

Anträge auf Ausführungsgenehmigungen für fliegende Bauten, Anträge auf Nutzungsänderungen, Teilbaugenehmigungen, Nachtragsgenehmigungen und auf Ausstellung einer Abgeschlossenheitsbescheinigung sowie Anträge auf Teilgenehmigungen von bebauten Grundstücken. Die Bauaufsicht ist daher Ansprechpartner für alle Bauwilligen in Dortmund.

Die Bauaufsicht hat im Jahre 2007 insgesamt 4825 Vorgänge bearbeitet und dabei Entscheidungen über 2371 Bauanträge getroffen. Hiervon konnten 2081 Bauvorhaben genehmigt werden. Im Vergleich zu den Vorjahren sind die Eingangszahlen der Bauaufsicht zwar leicht rückläufig, befinden sich jedoch weiterhin auf einem hohen Niveau.

Im bauaufsichtlichen Verfahren wird geprüft, ob das beabsichtigte Vorhaben mit den bauplanungs- und bauordnungsrechtlichen Vorschriften und anderen öffentlich-rechtlichen Bestimmungen im Einklang steht. Vielfach ist für diese Prüfung die Beteiligung weiterer Fachämter erforderlich. Die Bauaufsicht koordiniert das gesamte Verfahren.

Eine weitere Aufgabe der Bauaufsicht ist die allgemeine Bauüberwachung in Form von Bauzustandsbesichtigungen.

Die Bauzustandsbesichtigung erfolgt stichprobenhaft als begleitende Kontrolle zur Fertigstellung des Rohbaues sowie zur abschließenden Fertigstellung des Vorhabens. Diese bauordnungsrechtliche Abnahme beinhaltet keine Qualitätskontrolle der Ausführung und ist daher von der zivilrechtlichen Abnahme nach der VOB bzw. nach dem BGB zu unterscheiden. Stattdessen überprüfen die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter der Bauaufsicht im Rahmen ihrer Abnahme die Übereinstimmung des Gebäudes mit der Genehmigung sowie den planungs- und bauordnungsrechtlichen Belangen.

Das umfangreiche Aufgabenspektrum der Bauaufsicht spiegelt sich auch in dem Gebührenvolumen der Bauaufsicht wider.

Gebührenerträge 1997–2007: Die sich aus der Baugenehmigung ergebende anschließende Bautätigkeit setzt regelmäßig Investitionen in erheblichem Umfang frei, im Jahre 2006 handelte es sich beispielsweise um ein Investitionsvolumen von 369.902.000 Euro. Die Bauaufsicht setzt daher als Partner der Bauwirtschaft durch kundenorientierte Beratung und termingerechte Genehmigung einen wichtigen Baustein für Investitionen.

Ordnungsbehördliches Handeln

Die Bauaufsicht wacht über die Einhaltung der Gesetze, wenn keine Anträge gestellt worden sind.

Da Gefahren für die öffentliche Sicherheit sowohl von genehmigungspflichtigen als auch von genehmigungsfreien Vorhaben ausgehen und bauliche Mängel auch nach Fertigstellung des Gebäudes auftreten können, hat der Gesetzgeber die Bauaufsichtsbehörden generell zur Überwachung der baurechtlichen Vorschriften ermächtigt.

Werden Baurechtsverstöße festgestellt, so kann die Bauaufsichtsbehörde die zur Wiederherstellung baurechtskonformer Zustände erforderlichen Maßnahmen schriftlich oder mündlich anordnen und mit Zwangsmitteln durchsetzen. Daneben ist auch die Festsetzung von Bußgeldern möglich. Ein ordnungsbehördliches Einschreiten kann sich beispielsweise aus Brandschauen mit der Feuerwehr, wiederkehrenden Prüfungen oder aufgrund von Hinweisen aus der Bevölkerung ergeben.

Die Bauüberwachung erstreckt sich nicht nur auf Gebäude,

sondern auch auf andere bauliche Anlagen wie Feuerungsanlagen, Schornsteine, Einfriedungen etc. Im Jahr 2007 musste die Bauaufsicht alleine hier in 133 Fällen aufgrund von Mängeln an Feuerungsanlagen Anordnungen treffen.

Eine weitere Aufgabe der Bauaufsicht sind die sogenannten „Wiederkehrenden Prüfungen“. Für Sonderbauten wie Großgaragen, Krankenhäuser, Hochhäuser, Schulen, große Verkaufsstätten, Versammlungsstätten und Beherbergungsstätten sind vom Gesetzgeber Sonderbauvorschriften erlassen worden, die die Errichtung und den Betrieb solcher Gebäude regeln. Nach der Fertigstellung unterliegen diese Gebäude einer besonderen Überwachung durch die Bauaufsicht. In Abständen von 3–5 Jahren wird kontrolliert, ob die Gebäude noch dem genehmigten Zustand entsprechen insbesondere ob die Brandschutzvorschriften eingehalten werden und ob die technischen Anlagen, wie z. B. Lüftung oder Notbeleuchtung, funktionsfähig und sicher sind. Im Dortmunder Stadtgebiet

werden insgesamt 682 Gebäude turnusmäßig im Rahmen von wiederkehrenden Prüfungen geprüft.

Des Weiteren musste die Bauaufsicht beispielsweise 2007 in 186 Fällen im Zusammenhang mit Brandschauen durch die Feuerwehr tätig werden. In Gebäuden und Einrichtungen, die in erhöhtem Maße brand- oder explosionsgefährdet sind oder in denen bei Ausbruch eines Brandes eine große Anzahl von Personen oder erhebliche Sachwerte gefährdet sind, ist je nach Gefährdungsgrad in Zeitabständen von längstens fünf Jahren eine Brandschau durchzuführen. Die Brandschau dient der Feststellung brandschutztechnischer Mängel und Gefahrenquellen.

Insgesamt nimmt die Notwendigkeit, dass die Bauaufsicht aufgrund von Baumängeln am Objekt einschreiten muss, in den letzten Jahren stetig zu. Es ist daher absehbar, dass die ordnungsbehördliche Tätigkeit zukünftig eine der Hauptaufgaben der Bauaufsicht sein wird. Sämtliche Maßnahmen dienen dazu, dass die Bürgerinnen und Bürger keinen Gefahren ausgesetzt werden, die von baulichen Anlagen ausgehen.

MST.factory 2. Bauabschnitt

Das Entwicklungszentrum „MST.factory“ kann als Keimzelle für die Entwicklung auf der Fläche PHOENIX West angesehen werden. Diese ehemalige Industriefläche im direkten Umfeld des Stadtbezirkszentrums von Hörde wird zu einem Wirtschaftsstandort für Mikrotechnik, Informations- und Kommunikationswirtschaft und unterschiedlichen Dienstleistungen entwickelt. PHOENIX West gefasst.

Die MST.factory bietet auf dieser Fläche als Gründerzentrum europaweit einzigartige Dienstleistungen für junge Unternehmen im Bereich der Mikro-System-Technik (MST) an. Existenzgründern, aber auch bestehenden Unternehmen aus der Branche werden Arbeitsräume, wie Büro-,

Labor- und absolut staubfreie „Reinräume“ sowie die nötige Technik und das Know-how zur Förderung ihrer Unternehmungen zur Verfügung gestellt.

Der erste Bauabschnitt der Anlage ist seit Anfang des Jahres 2006 fertiggestellt. Auf Grund der hohen Nachfrage, insbesondere nach Reinraumflächen, wurde in der Folge der zweite Bauabschnitt realisiert, welcher in 2007 weitgehend abgeschlossen werden konnte. Dieser beinhaltet, wie auch bereits der erste Teil der Anlage, neben Verwaltungsräumen auch laborartige, experimentelle Flächen. Das Herzstück der Anlage stellen die sogenannten „Reinräume“ dar.

Gemäß den städtebaulichen Vorgaben aus dem Gestaltungshandbuch PHOENIX West

wird der Neubau im Osten als straßenbegleitende Bebauung an die Grundstücksgrenze herangeführt. Durch das neue Gebäude wird die Platzanlage zwischen Gasgebläsehalle und der MST.factory nun auch an der Südkante gefasst. Der Baukörper wird durch Atrium und Treppenhaus in Einzelbaukörper aufgelöst, um das Motiv der „Bausteine“ des ersten Bauabschnitts wieder aufnehmen zu können. Auch die im ersten Anlagenteil gestaltprägenden Elemente, wie Glasfugen als Bauteiltrennelemente oder horizontale Fensterschlitze für Labornutzungen, wurden wieder eingesetzt. Das neue Gebäude weist insgesamt eine Nutzfläche von 1.641 m² auf, bei einer Bruttogeschossfläche von 2.936 m² und einem Brutto-rauminhalt von 15.884 m³.



MST.factory 2. Bauabschnitt 2008

Zentrum für Produktionstechnik

Im Umfeld des Stadtbezirkszentrums von Dortmund-Hörde stehen mit den ehemaligen Werksgeländen von PHOENIX rund 200 Hektar Industrieflächen für eine Neuentwicklung zur Verfügung. Mit Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 15.07.2004 wurde für den 110 Hektar großen westlichen Teil dieser Fläche der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan PHOENIX West gefasst. Hier entsteht ein neuer Wirtschaftsstandort für Mikroelektronik, Informations- und Kommunikationswirtschaft und unterschiedliche Dienstleistungen.

Das Zentrum für Produktionstechnologie (ZfP) stellt einen Baustein dieses innovativen Technologieparks dar. Es wird von der Stadt Dortmund, vertreten durch die TechnologieZentrumDortmund Management GmbH, betrieben und versteht sich als ein Kompetenzzentrum für kleinere und mittlere Unternehmen. Diese können ihre Geschäftstätigkeit unter dem Dach des TechnologieZentrum Dortmund erstmals aufnehmen oder diese hier ausbauen. Inhaltlich vereinigt das ZfP die klassischen Technologien, wie Maschinenbau und Elektrotechnik mit den High-Tech-Bereichen, wie beispielsweise Mikrosystemtechnik. Die architektonische Planung des ZfP orientiert sich an den Vorgaben des Gestaltungs- und Energiehandbuchs zum Standort PHOENIX West.



Zentrum für Produktionstechnik 2008

Das ZfP besteht im Wesentlichen aus einem dreigeschossigen, teilunterkellerten Bürogebäude mit 2.888 m² Nutzfläche, welches eine Fortsetzung der zukünftigen Blockrandbebauung an der Straßenkante darstellt. Die Fassade ist geprägt von horizontalen Fensterbändern und dem großzügig gestaltetem Haupteingang als Mittelpunkt auf der Südseite des Gebäudes. Es beherbergt die Funktionen Repräsentation, Forschung und Verwaltung. Nördlich vom Bürogebäude schließt sich ein 3.772 m²

großer Hallenkomplex an, der über einen Verbindungsgang und die Seitenflügel des Bürogebäudes fußläufig erschlossen werden kann. Zwischen Hallenbereich und Bürogebäude werden durch die Anordnung der Baukörper kleinere geschlossene Innenhofbereiche geschaffen, die als Aufenthaltsbereiche für die Nutzer dienen können. Insgesamt wird auf dem 19.330 m² großen Grundstück mit dem ZfP ein Komplex mit einer Bruttogeschossfläche von 10.356 m² und einem Brutto-rauminhalt von 52.947 m³ verwirklicht.

Westfalen-Einkaufs-Zentrum (WEZ)

Mit seiner Lage unmittelbar an der Bornstraße prägt das Westfalen-Einkaufs-Zentrum (WEZ) seit langem die nördliche Eingangssituation zur Dortmunder Innenstadt im Stadtbezirk Innenstadt Nord. Die städtebauliche Neuorientierung des in den 70er Jahren errichteten WEZ ist schon seit längerem ein Ziel der Stadtentwicklung in Dortmund. Gleichzeitig hatte das WEZ seit den 70er Jahren einen festen Platz im Einkaufsverhalten der Bevölkerung im Stadtbezirk und darüber hinaus. Das geänderte Käuferverhalten als auch die Anforderungen der Anbieter an zeitgemäße Verkaufsflächen hatten zunehmend für Leerstände gesorgt. Nach Abbruch der Bestandsgebäude wird ein modernes Einkaufszentrum in neuem städtebaulichen Gewand entstehen. Durch die Reaktivierung des Versorgungszentrums in Form eines Neubaus erfährt sowohl die Bornstraße als auch die Nordstadt in diesem Bereich eine wesentliche Aufwertung.

Das künftige Einkaufszentrum verfügt über eine überbaute Fläche von rund 23.000 m² und enthält 19 Nutzungseinheiten. Neben einem Kauflandmarkt (5.100 m²) werden ein Fachmarktzentrum mit Küchenstudio (4.500 m²), Lebensmitteldiscounter (Aldi) und Anbietern aus dem Bereich Bekleidung (u. a. Takko, Ernstings), Drogerie (dm), Tiernahrung, Gastronomie sowie eine Spielhalle (Merkur) Einzug halten. Für das Obergeschoss sind Büroräume und ein Fitnesszentrum vorgesehen. Das vorhandene Parkplatzangebot bleibt weitgehend erhalten und wird darüber hinaus noch ausgebaut auf insgesamt 737 Pkw-Stellplätze sowie 125 Fahrradstellplätze.

Parallel zur Bornstraße erstreckt sich ein langgestreckter Baukörper, der mittig durch einen zweigeschossigen Gebäudeteil gegliedert ist. Nach Norden hin ist parallel zur Glückaufstraße ein Kopfbau vorgesehen.

In diesem Gebäudekomplex ist das Fachmarktzentrum mit Spielhalle vorgesehen. Als Hauptgestaltungsmerkmal wird der Zugangsbereich des Fachmarktzentums mit einem acht Meter tiefen und 7,50 Meter hohen Arkadengang ausgebildet. Auch der Kopfbau an der Nordseite erhält eine Arkadenfront. Die geplante Stahlbauweise mit großem Stützenabstand und einer Dachfläche aus Trapezblech lässt die Konstruktion leicht erscheinen und bietet sowohl Regen- als auch Sonnenschutz. Direkte und indirekte Beleuchtung sorgt für eine angenehme Atmosphäre und Erscheinung. Der mittlere Bereich wird durch die zweigeschossige Bebauung betont, die das WEZ-Logo trägt und eine Putzfassade erhalten soll. Die restliche Fassade des WEZ wird einheitlich mit Metalltafeln gestaltet, die den Massivwänden vorgehängt werden.

Der Bauantrag wurde am 15.10.2007 genehmigt. Von einzelnen Festsetzungen des Bebauungsplanes InN 215 n konnten Befreiungen erteilt werden. Als Ausgleichsmaßnahme zur erforderlichen Versiegelung der Grundstücksfläche werden insgesamt 19 Bäume auf dem Grundstück angepflanzt. Der Gestaltungsbeirat hat dem Entwurf zugestimmt. Nach Beendigung der Abbrucharbeiten konnte im Frühjahr 2008 mit den Rohbauarbeiten begonnen werden. Voraussichtlich wird die Baumaßnahme noch in 2008 fertiggestellt, so dass verschiedene Ladenlokale kurzfristig eröffnen können.



Bauphase WEZ Sommer 2008

Altenpflegezentrum Ophoff

Die Liegenschaft OPHOFF an der Kreuzung Rheinlanddamm/ Ecke Märkische Straße ist aus historischer und aktuell städteplanerischer Perspektive ein Standort mit besonderer Wertigkeit. Die vielen Standortvorteile, wie zentrale Lage, guter ÖPNV-Anschluss und Nähe zum Westfalenpark, zu Wohnbebauung und Behörden, haben zur Entscheidung beigetragen, hier ein „Senioren-Zentrum Ophoff“ zu realisieren.

Der Vorhabenträger SENATOR Senioren und Pflegeeinrichtungen GmbH ist zurzeit dabei, hier eine Dienstleistungseinrichtung zur Pflege und Betreuung für somatische und senildemente Menschen einzurichten. Dadurch wird ein zeitgemäßes, modernes Pflegeangebot mit pflegekonzeptionellen Betreuungsangeboten neuzeitlicher Art, wie zum Beispiel diagnostische und therapeutische Einbindung kommunikativer Dialoge zwischen Kindern und älteren Menschen durch vorhandene Einrichtungen in unmittelbarer Nachbarschaft, geschaffen.

Vorgesehen ist die Einrichtung von 95 Pflege- und Betreuungseinheiten in 82 Zimmern, die ausschließlich nach Osten, Süden und Westen ausgerichtet sind. Die Größe der Einzel- und Doppelzimmer mit Bad geht über das gesetzlich geforderte Mindestmaß hinaus, um für eine möglichst hohe Wohnqualität zu sorgen.

Im Außenbereich entsteht zur therapeutischen Unterstützung bei der Stabilisierung der Bewohnerpsyche ein großer Sinnespark mit gerontopsychiatrisch ausgerichteten Tast-, Geruchs-, Gefühls-, Geschmacks-, Optik- und anderen Sensibilitätsbereichen. Der Park ist gleichzeitig kommunikativer Treff zwischen Kleinkind und älterem Menschen mit therapeutischem Hintergrund. Die Räume für Aufenthalt, Wohngruppen und Gemeinschaftsaktivitäten sind alle zum Park ausgerichtet. Die Verwaltungsräume liegen im obersten Stockwerk.

Aufgrund der lärm- und feinstaubbelasteten Nordseite des Gebäudes entlang des Rheinlanddamm (B 1) sind lediglich die nicht dem dauerhaften Aufenthalt von Menschen dienenden Funktionsflächen zum Rheinlanddamm ausgerichtet. Im rückwärtigen Bereich des Gebäudes ist eine selbstständige Gastronomie mit Bistro und Außenbereich vorgesehen. Ferner gibt es Dienstleistungsbereiche wie Therapieanwendungen, Kiosk und Friseur.

Zur Straße hin ist eine fünf- bis siebengeschossige Bebauung entstanden, die den Blockrand zwischen der Märkischen Straße und dem Rheinlanddamm schließt. Das in die Tiefe gehende Bauteil ist ein vier- bis fünfgeschossiger und im Hofbereich eingeschossiger Baukörper. Die Baugenehmigung



Altenpflegezentrum Ophoff

erfolgte auf der Grundlage des Durchführungsplanes 46/1 in Verbindung mit den §§ 34 und 31 BauGB im Juni 2007. Den Empfehlungen des Gestaltungsbeirats, die Fassaden in heller Farbe zu gestalten und für den Sockel und die Randgebäude anderes Fassadenmaterial zu verwenden als für das Hauptgebäude, wurde gefolgt. Die Gestaltung der Freiflächen im Innenhof durch einen Landschaftsarchitekten war ebenfalls eine Empfehlung des Gestaltungsbeirats. Bereits im Januar 2007 wurde eine Teilbaugenehmigung erteilt, so dass mit den Ausschachtungsarbeiten begonnen werden konnte. Die Fertigstellung des Gebäudes und der Bau der Außenanlagen wurden im Herbst 2008 abgeschlossen. Unter dem neuen Namen „Pflegezentrum Am Westentor“ wurde am 15.10.2008 die Eröffnung gefeiert.

Hauptverwaltung Volkswohl Bund Versicherungen



Die Volkswohl Bund Lebensversicherung a. G. bildet mit ihren Tochterunternehmen einen Konzern. Der Vertrieb von Lebens- und Sachversicherungen erfolgt hauptsächlich über Makler, Mehrfachagenten und unabhängige Finanzdienstleister. Hier bestehen über 12.000 Geschäftsbeziehungen. Die Volkswohl Bund Lebensversicherung AG ist mit ihrer Hauptverwaltung seit 1973 am Südwall 39 in Dortmund ansässig. Zu seiner Eröffnung zählte das Gebäude damals mit 61 Meter Höhe, 14 Stockwerken und rund 30.000 m² Nutzfläche zu den höchsten Gebäuden der Stadt.

Das in den Jahren 1970–1973 an der Ecke Südwall/Hohe Straße gebaute Verwaltungsgebäude war zuletzt stark sanierungsbedürftig und das Hochhaus bot nicht mehr genügend Platz. Deshalb weicht es einem größeren Neubau, in den die Hauptverwaltung 2010 wieder einziehen soll.

In dem 2006 durchgeführten Wettbewerb zur Gestaltung des neuen Gebäudes wurden sechs Architekturbüros aufgefordert, Entwürfe für die zukünftige Hauptverwaltung des Volkswohl Bundes in Dortmund vorzulegen. Den 1. Preis erhielt das Büro nps Tschoban Voss aus Hamburg.

Das Hochhaus gliedert sich in zwei im Grundriss L-förmige Hochhausscheiben. Diese schieben sich oberhalb der Traufe in Straßenraum und Hof und betonen den Ort. Die Gebäudehöhe des Hochhauses orientiert sich am Vorgängerbau von Prof. Deilmann. Die Höhe der letzten Ebene mit Aufenthaltsräumen ist unterhalb von 60 Metern über Terrain gelegen. Die gleichmäßige Fassadengestaltung steht auch sinnbildlich für die Unternehmensphilosophie des Volkswohl Bundes, die eine Gleichartigkeit aller Arbeitsplätze hervorhebt. Das verwendete Material ist heller Jura-Kalkstein. Das Parkdeck erhält zur Hofseite eine Fassade aus Lärchenhölzern mit Rankpflanzen und zu den Nachbarseiten Fassaden aus Metallgittern mit immergrüner Berankung. Das Dach des Parkdecks wird ebenfalls begrünt. Hofbaukörper und Parkdeck im Blockinneren gliedern die hofseitigen Freiräume und werden durch ihre eigenständige Gestaltung als „Gebäude im Innenhof“ herausgearbeitet.



Blick von Westen in die Baugrube



Das Zusammenspiel aus Architektur und Freiraumanlagen schafft inspirierende Außenräume und einen qualitativ hochwertigen zweiten Eingang auf der Ebene des ersten Obergeschosses.

Im 5. Obergeschoss befindet sich ein zweigeschossiger Sitzungssaal mit direktem Zugang vom Etagenfoyer und Dachterrasse auf dem Hofbaukörper. Im Erdgeschoss des Hofbaugeschäftes liegt die Kantine mit hochwertigem Außenbereich im Patio und Lichthof nach Westen. Im Erdgeschoss gibt es an der Hohen Straße Ladenlokale und im ersten Obergeschoss Büros für Fremdvermietungen, die alle eigene Nebeneingänge erhalten. Der Neubau ist barrierefrei zugänglich von außen im Erdgeschoss vom Vorplatz am Südwall aus und von der Hofseite im ersten Obergeschoss. An der Elisabethstraße befindet sich eine Toreinfahrt zur Andienung des Gebäudes, die über eine neue innere Erschließungsstraße erfolgt. Hier liegt auch die Zufahrt zur Tiefgarage und zur Parkpalette.

An der Chemnitzer Straße befindet sich eine Bedarfsausfahrt.

Der Bauantrag wurde am 08.05.2008 genehmigt. Mit dem Rückbau der vorhandenen Gebäude wurden im Oktober 2007 begonnen. Das Hochhaus wurde durch eine spektakuläre Sprengung am 17.02.2008 abgerissen.

Für die Sprengung mussten rund 500 Menschen im Umkreis von 150 Metern ihre Wohnungen verlassen. Mit den Neubaumaßnahmen wurde Mitte 2008 begonnen. Insgesamt investiert die Versicherung nach eigenen Angaben 55 Millionen Euro in Abriss und Neubau. Die Fertigstellung ist für 2010 geplant.



Bauherr: VOLKSWOHL Bund Lebensversicherungen a.G. Projektsteuerung: Assmann Beratung+Bauen GmbH Architektur: nps tschoban voss GBR

Siegerentwurf von nps Tschoban Voss aus Hamburg (Animation)

Orchesterzentrum Brückstraße

Das Ministerium für Wissenschaft und Forschung hat die Musikhochschulen des Landes NRW im Jahr 2001 in einen Modernisierungsprozess einbezogen, aus dem 2004 die Gründung des Orchesterzentrums NRW mit Sitz in Dortmund hervorging. Das Orchesterzentrum NRW in Dortmund ist eine gemeinsame Einrichtung der vier staatlichen Musikhochschulen des Landes Nordrhein-Westfalen (Detmold, Düsseldorf, Essen und Köln). Es ist die europaweit erste hochschulübergreifende Ausbildungsstätte für künftige Orchestermusikerinnen und -musiker.

Im Rahmen des neu konzipierten Masterstudienganges Orchesterspiel werden Studierende hier seit 2004 in vier Semestern praxisnah und zielgerichtet auf eine Karriere in renommierten Orchestern vorbereitet. Durch die großen Sinfoniekonzerte, die einmal im Semester im Konzerthaus Dortmund stattfinden, sammeln die Studierenden wertvolle Auftrittserfahrung. Die ersten Absolventen haben 2006 ihr Examen als Orchestermusiker gemacht. Im Mittelpunkt der Ausbildung stehen das Training orchesterspezifischer Fähigkeiten und die Vorbereitung auf Probespiel und Probejahr. Im Laufe des viersemestrigen Masterstudiums sind die Studierenden regelmäßig in unterschiedliche Orchesterprojekte eingebunden.



Orchesterzentrum (Animation)

Unter der Leitung international renommierter Dirigenten trainieren sie, auf unterschiedliche Anforderungen zu reagieren, genau zuzuhören und sich in den Orchesterverbund einzuordnen. Ziel des Masterstudiengangs ist es, die Studierenden in vier Semestern umfassend für ihren späteren Beruf zu qualifizieren und ihre Aussichten auf eine attraktive Anstellung in einem Berufsorchester zu steigern.

Bisher ist das Orchesterzentrum in beengten Räumlichkeiten auf dem Campus der Universität Dortmund untergebracht. Für den Neubau konnte ein Standort im Brückstraßenviertel gefunden werden, so dass das neue

Gebäude in unmittelbarer Nachbarschaft zum Konzerthaus Dortmund liegt und gleichzeitig der nördliche Eingangsbereich des Viertels städtebaulich aufgewertet wird. Das Grundstück erfüllt aufgrund seiner Lage alle Kriterien, die das Orchesterzentrum NRW an den Standort des Neubaus gestellt hat und bietet im weiteren noch den Vorteil, dass neben den Mietflächen für das Orchesterzentrum noch Mietflächen für einzelne Ämter der Stadt Dortmund zur Verfügung gestellt werden können.

Im Winter 2005/2006 wurde die Baugrube für das Orchesterzentrum bauvorgreifend archäologisch untersucht.

Unter extremen Witterungsbedingungen gelang es, eine über mehrere Generationen produzierende Gerberei für das 12. und 13. Jahrhundert nachzuweisen. Tierhautgroße Gruben mit Gerberlohe gefüllt, Abfallgruben mit Tierknochen und Hörnern, Brunnen und Zäune markierten den Bereich, der aufgrund der starken Geruchsentwicklung am Stadtrand angelegt worden war. Nach Beendigung der Gerbertätigkeiten existierte auf dem Gelände ein großbürgerlicher Haushalt, dessen „Müll“ in einem Brunnenschacht gefunden wurde. Offensichtlich hat das Brückstraßenviertel eine sozial wechsellvollere Geschichte hinter sich, als bislang angenommen.

Die Architektur des Gebäudes hat der Bauherr, der Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW (BLB NRW), weitgehend selbst entworfen und im Gestaltungsbeirat abgestimmt. Der Bauantrag des BLB NRW wurde durch die Bezirksregierung Arnsberg genehmigt. Das Dortmunder Stadtplanungs- und Bauordnungsamt war zustimmende Behörde nach § 80 Abs. 1 BauO NRW. Die Stadt Dortmund stellt das Grundstück per Erbpacht für das Projekt zur Verfügung. Mit der Schließung der Baulücke an der Brückstraße wird der nördliche Eingangsbereich des Brückstraßenviertels in vielerlei Hinsicht aufgewertet.

Das sechsgeschossige Gebäude stellt sich zur Brückstraße hin als Block dar, der sich gut in die umgebende Bebauung einfügt. Ein zweigeschossiges transparentes Foyer gibt den Blick auf den öffentlichen Teil mit dem Veranstaltungssaal frei. Im Innern wird ein Innenhof umschlossen, dessen Wände terrassenförmig abgetreppert sind. Die städtisch genutzten Büroräume mit einer Nutzfläche von 3.450 m² in den drei oberen Etagen werden separat erschlossen und erhalten Stellplätze in einer Tiefgarage. Die Unterrichts- und Übungsräume des Orchesterzentrums bieten

eine hervorragende Akustik und sind genau auf die Bedürfnisse der Musiker zugeschnitten. Der Kammermusiksaal mit 360 Sitzplätzen und einem Podium für 120 Musiker ist 450 m² groß und kann für unterschiedliche Konzertreihen genutzt werden. Der große Probensaal wird auf 130 m² Fläche Platz für 100 Musiker bieten. Insgesamt nutzt das Orchesterzentrum eine Fläche von rund 2.400 m². Die Gesamtkosten liegen bei rund 17 Mio. Euro. Das Richtfest wurde am 09.10.2008 gefeiert. Die Bauarbeiten sollen in 2009 abgeschlossen werden.



Richtfest Orchesterzentrum im Oktober 2008

Freizeitzentrum West

Das Freizeitzentrum West (FZW) befindet sich bisher im Kreuzviertel am Neuen Graben innerhalb eines Wohngebietes. Seit 1968 betreibt der Verein für unabhängige Kultur (VuK) unter der Regie des Jugendamtes den Veranstaltungsbe- reich mit bis zu 250 Konzerten im Jahr. Das FZW gilt heute bundesweit als kreativer und erfolgreicher Veranstalter innovativer Jugend- und Pop- kultur. Im FZW werden Club- veranstaltungen und Konzerte für verschiedene jugendliche Subkulturen und musikalische Szenen angeboten. Größere Veranstaltungen können hier wegen der eingeschränkten Raumverhältnisse und des ungeeigneten Umfelds nicht stattfinden.

Dies soll mit dem Standort- wechsel zum Gelände der früheren Unionbrauerei an der Ritterstraße nun ermöglicht werden. Das Grundstück an der Ritterstraße bietet trotz seiner Randlage eine optimale Anbindung an den öffent- lichen Personennahverkehr. Wenn die geplante Fußweg- verbindung über das Unionge- lände realisiert ist, gelangt man auf direktem Weg zur City. Störungen für das Umfeld durch Konzert- und Partybe- sucher sind durch die Lage

und Anbindung der Stellplätze über die Straße Übelgönne Richtung Unionstraße nicht zu erwarten.

Der Grundriss des geplanten Gebäudes wird durch die einzelnen Funktionsbereiche, bestehend aus dem großen Saal, Club, Restaurant, Foyer und Nebenflächen geprägt. Die unterschiedlichen Funkti- onsbereiche gruppieren sich um den zentralen großen Veranstaltungssaal, der ge- meinsam mit dem Club und dem Restaurant über ein Foyer erschlossen wird.

Der Zugang zum Gebäude erfolgt über den Eingangsbe- reich an der Ritterstraße.

Die funktionalen Anforde- rungen sind in eine einfache und klare Gebäudegrundform eingefügt. Diese ist annähernd quadratisch. Nur zur Betonung der Eingangssituation und zur Anbindung des Restaurants an die Außenfläche Gastronomie wird die Linienführung durch Vor- und Rücksprünge mit Materialwechsel durchbro- chen. Im Innenraum bietet der große Saal Platz für eine Empore und eine große Bühne,



Baustelle des Freizeitentrums im August 2008

die unterschiedlichste Produktionen ermöglicht. Die maximale Besucherzahl beträgt 1300 Personen. Für die Versorgung mit Getränken ist ein ständiger Tresen unterhalb der Empore vorgesehen. Drei Künstlergarderoben mit dazugehörigen Nebenräumen befinden sich direkt hinter der Bühne des großen Saales. Die Verwaltung des Freizeitentrums befindet sich an der Nordwestecke des Gebäudes und wird über die Hauptanlieferung des Saales erschlossen. Der Club ist, wie der große Saal, ein fensterloser Raum mit rechteckiger Grundfläche. Diese bietet auf zwei Ebenen Platz für maximal 300 Personen. Die obere Ebene dient der Anbindung an das Foyer. Sie verfügt über einen Tresenbereich und Plätze für behinderte Gäste mit gutem Überblick auf die tieferliegende Fläche mit der Bühne.

Den Gegenpol zu den geschlossenen Veranstaltungsräumen bildet der Restaurantbereich, der parallel zur Ritterstraße geplant ist. Diese geplante Szenegastronomie mit Biergarten wird durch die Gesellschaft für Arbeit und soziale Dienste mbH (GAD) betrieben. Durch einen Zugang an der Südseite und eigene WC-Anlagen ist der Betrieb unabhängig von Veranstaltungen.



Modell FZW (Blick von der Ritterstraße)

Die Gestaltung der Fassaden entspricht der Gliederung des Baukörpers durch die einzelnen Baumassen. Der Quader des großen Saales erhält eine farbig gestaltete und bei Dunkelheit beleuchtete Putzfassade. Die Attika hat ein leichtes Gefälle in Ost-West-Richtung. Die geneigte Dachfläche ist von allen Seiten einsehbar und wird mit einer extensiven Begrünung gestaltet. Das Restaurant erhält eine Glasfassade. In Verbindung mit der Eingangstüranlage und den Kassen entsteht zur Ritterstraße ein großzügiger Eingangsbereich.

Der Baubeginn war am 10.06.2008, nachdem der von der Limberg Rheinische Straße GbR gestellte Bauantrag im September 2007 genehmigt worden war. Das Vorhaben wurde vom Gestaltungsbeirat zustimmend zur Kenntnis genommen. Für die Herstellungskosten des Rohbaus werden rund 1,7 Mio. Euro veranschlagt. Der Zeitplan der Baumaßnahme sieht vor, dass das FZW seinen neuen Standort an der Ritterstraße in 2009 beziehen kann.

Westfalentower

Im Oktober 2003 hat der Rat der Stadt Dortmund die „Städtebauliche Rahmenplanung Bundesstraße 1 in Dortmund“ verabschiedet. Das städtebauliche Ziel für die Höhenentwicklung der Gebäude entlang der B 1 ist die jeweilige Akzentuierung in den Eingangsbereichen zur Stadt und den Hauptkreuzungspunkten. Das Projekt Westfalentower liegt im bedeutenden Kreuzungsbereich von Semerteichstraße und Voßkuhle mit dem Westfalendamm, der städtebaulich akzentuiert werden soll.

Im März 2007 wurde das Bauvorhaben durch den Frankfurter Architekten Köhler und einem Vertreter von KPE Projektentwicklung, Neu-Isenburg, im Gestaltungsbeirat vorgestellt. Vorgeschlagen wurden ein Hochhaus mit alternativ 18 und 22 Geschossen sowie zwei niedrigere Baukörper mit extensiv begrünten Dächern. Die vorgeschlagene städtebauliche Figur und die Architektur der Gebäude fanden die Zustimmung des Gestaltungsbeirats. Er favorisiert die Alternative des 22-geschossigen Hochhauses in seiner eleganten Erscheinung. Sollte das Nutzflächenvolumen aus Vermarktungsgründen niedriger ausfallen, spricht sich der Beirat dafür aus, das Vorhaben in seiner Grundfigur mit monolithisch wirkendem Hochhaus zu erhalten und keine Ausdehnung in die Breite zuzulassen. Zum Westfalentower-Projekt gehören neben dem Hochhausturm ein U-förmiges



Köhler, Architekten

Westfalentower (Animation)

viergeschossiges Bürohaus und eine eingeschossige Empfangshalle, über die der Zugang zu allen Büros möglich sein soll. Die genehmigte Geschosshöhe der drei Baukörper variiert zwischen vier und sechs Geschossen für die beiden Bürogebäude sowie 22 für das Hochhaus. Der Bauherr wird noch entscheiden, ob letztlich 18 oder 22 Geschosse gebaut werden. Die Gebäudehöhe des Hauptgebäudes liegt bei 82,10 Metern über Grund, falls die genehmigten 22 Geschosse realisiert werden. Die Nutzfläche für Büros liegt dann bei rund 20.000 m². In der neuen Tiefgarage werden auf drei Ebenen 451 Stellplätze für Autos, zehn für Motorräder und 60 für Fahrräder entstehen. Für die Außenanlagen ist ein Skulpturenpark geplant.

Der Abbruch des vorhandenen Gebäudes wurde 2007 abgeschlossen. Im Frühjahr 2008 wurde das Vorhaben erneut

der Bezirksvertretung Innenstadt Ost und dem AUSW vorgelegt und seine Zulassung am 07.05.2008 beschlossen. Der Bauantrag der KPE Projektentwicklung wurde nach dreimonatiger Bearbeitung am 15.11.2007 genehmigt und umfasste die Befreiung von der im Bebauungsplan In O 219 festgesetzten maximalen Geschosshöhe. Neben der KPE GmbH & Co. KG aus Wiesbaden als Bauherr und Vermieter treten als Investor die Credit Suisse aus Frankfurt am Main und als Bauunternehmer (GU) die Freundlieb Bauunternehmung GmbH & Co. KG aus Dortmund auf. Das Finanzvolumen des Projekts wird mit 72 Mio. Euro angegeben. Der Baubeginn war am 28.01.2008 und die Grundsteinlegung war am 26.08.2008. Ende 2009 sollen die Gebäude fertig sein, so dass voraussichtlich Anfang 2010 die fertigen Büros bezogen werden können.

ADAC-Gebäude 2. Bauabschnitt

Direkt an der B 1/Westfalendamm und an der Einfahrt zum Business-Standort Stadtkrone Ost in Dortmund befindet sich das „ADACenter Westfalen“. Durch seine Lage an der B 1 am Rande Dortmunds fungiert das Gebäude als Tor in die Stadt. In 2001 wurde zu einem Wettbewerb eingeladen, um ein optimales städtebauliches, architektonisches und funktionales Konzept zu finden. Der prämierte Entwurf des neuen Gebäudes stammt vom Dortmunder Architekturbüro stegepartner, das seinen Sitz ebenfalls in das ADACenter verlegt hat.

Es ist ein architektonisch anspruchsvolles fünfgeschossiges Bürogebäude mit einer repräsentativen Natursteinfassade und mit einem nach vorn weit auskragenden Flugdach. Im Grundriss beschreibt der von der Straße als Block wahrgenommene, fünfgeschossige Bau ein doppeltes H, das mehrere Höfe und zwei Atrien bildet. Beide Atrien werden jeweils spitzwinkelig in voller Gebäudehöhe über die beiden Gebäudeecken entlang der B 1 erschlossen. Das östliche Atrium wird darüber hinaus über einen breiten Treppenaufgang erschlossen, der die prominente Eck-situation in Richtung Osten als „Tor“ adäquat unterstreicht. Die Erschließung des ADAC Kundenbereichs erfolgt direkt an der Spitze des Baukörpers in eine fünfgeschossige Halle, um deren Luftraum sich sämtliche ADAC Verwaltungsbereiche gliedern.



ADAC-Gebäude 2. Bauabschnitt (Juni 2008)

Die im inneren Bereich des Baukörpers angeordneten Atrien ermöglichen eine individuelle und funktionelle Erschließung und Aufteilung der Büroflächen von 180 m² bis 11.000 m². Achsmaß von 1,375 m und eine Riegel-tiefe von 14,50 m sorgen dabei für größtmögliche Flexibilität und Flächenökonomie, so dass alle denkbaren Arbeitskonzepte eingerichtet werden können. Durch diese architektonische Gestaltung entstand ein lichtdurchflutetes Gebäude, das in einer parkähnlichen Anlage mit altem Baumbestand gute Arbeitsbedingungen bietet. Das Gebäude verfügt über ebenerdige Stellplätze und eine hauseigene Tiefgarage.

Das Gebäude umfasst inklusive der Tiefgarage rund 30.000 m² Geschossfläche und wurde in einer Bauherrengemeinschaft

des Automobilclubs ADAC mit der Bauunternehmung Freundlieb erstellt. Der Bauantrag für beide Bauabschnitte wurde im Oktober 2002 genehmigt. Der 1. Bauabschnitt im östlichen Teil des Gebäudes wurde 2003 fertiggestellt und am 09.07.2004 durch den Ministerpräsidenten des Landes NRW feierlich eingeweiht. Sobald dieser Abschnitt weitgehend vermietet war, wurde die Realisierung des 2. Bauabschnitts projektiert, das „Quartier H“. Nachdem die Firma Datev als Ankermieter gewonnen werden konnte, wurde mit dem Bau im September 2007 begonnen. Im Sommer 2008 wurde der Firma Datev der Einzug genehmigt, dem im September 2008 die Schlussabnahme des 2. Bauabschnitts folgte.

IKEA (Euro-Low-Flow II)

Dortmund ist inzwischen der weltweit größte Logistik-Standort des Unternehmens IKEA. Hier hat IKEA in den vergangenen vier Jahren eine Kapazität von 430.000 Palettenplätzen auf einer Grundfläche von rund 200.000 m² geschaffen. Insgesamt hat IKEA nach eigenen Angaben am Standort Ellinghausen in den vergangenen Jahren mehr als 250 Mio. Euro investiert, davon etwa 180 Mio. Euro in den 2007 eröffneten Bauabschnitt. 1.300 Menschen haben ihren Arbeitsplatz im GVZ Ellinghausen, davon etwa 1.000 direkt bei IKEA und weitere 300 bei von IKEA am Standort beauftragten Dienstleistern. Der überwiegende Teil der Mitarbeiter ist bei IKEA Distribution Services beschäftigt.

Wegen der Konzentration und Zusammenziehung verschiedenster Logistikbereiche von IKEA in Dortmund-Ellinghausen, auch aus anderen Niederlassungen der Region (z. B. Werne), war eine Änderung des Bebauungsplanes Mg 159 in 2006 notwendig. Diese Änderung wurde am 28.09.2007 rechtsverbindlich. Inhalt sind u. a. weitere Sondergebietsflächen auf der ehemaligen Industriemülldeponie von ThyssenKrupp Steel (TKS), die von IKEA für rund 140 Lkw-Wartestellplätze benötigt werden. Sie dienen mit den Pflörtneranlagen nicht nur der gezielten Abfertigung sondern auch der sozialen Versorgung der Lkw-Fahrer und der Vermeidung von Störungen durch Such- und Parkverkehre im Umfeld.



Bauphase IKEA 2008

Im Jahr 2003 wurde das erste Lager von IKEA, das des Customer Distribution Center (CDC) fertig gestellt. Im Frühjahr 2006 begann die Errichtung des ersten Europalagers (ELF-DC) sowie der zweite Abschnitt CDC mit einem Office-Gebäude und östlich des fertigen CDC mit einem Lager (AMIGO). Die Baulichkeiten wurden im September 2007 eingeweiht. Seit März 2008 befindet sich das Eurolager 2 (Euro-Low-Flow Distribution Center 2 - ELF 2) im Bau.

Dieser neue Bauabschnitt sieht eine Lagerkapazität von 290.000 Palettenplätzen auf rund 125.000 m² Grundfläche ganz im Süden des Geländes vor. Der Bauantrag für das neue Euro-Low-Flow Distribution Center 2 (ELF 2) an der Ellinghauser Straße 209 wurde am 31.05.2007 gestellt. Geplant ist der Bau eines Warenverteilzentrums für Möbel, das die Errichtung einer Lagerhalle, Sozialgebäude und Übergangsbauwerke umfasst.

Die große Halle wird unterteilt in sechs Hallen für Warenein- und -ausgang, Hochregallager und eine Bahnhalle. Das ELF 2 verfügt über einen rechteckigen Grundriss, Flachdach und zwei vollautomatische Hochregallager. Die Außenmaße betragen etwa 710 Meter mal 180 Meter. Die Bruttogesamtgrundfläche liegt bei rund 127.100 m² (12,7 ha). Davon für Hochregallager etwa 29.400 m², für eine Bahnhalle 9.000 m², für Sozialgebäude 600 m² und für Übergangsbauwerke 650 m². Das Hochregallager ist 32 Meter hoch. Die Rohbaukosten liegen bei rund 64.500.000 Euro. Nach Angaben des Unternehmens IKEA werden 435 Beschäftigte in einem 24-Stunden-Betrieb in dem Gebäude arbeiten. Es sind 270 neue Stellplätze vorgesehen. Mit dem Bau wurde Anfang April 2008 begonnen. Die Fertigstellung dieses Bauabschnittes ist für Herbst 2009 vorgesehen.

Gütezeichen Mittelstandsorientierte Kommunalverwaltung

Die Stadt Dortmund ist Mitglied der Gütegemeinschaft Mittelstandsorientierte Kommunalverwaltungen e.V.. Diese hat in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e.V. RAL und mit Unterstützung des nordrhein-westfälischen Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Energie verschiedene Kriterien für die Vergabe eines Gütezeichens entwickelt. Das Gütezeichen kennzeichnet Behörden, mit denen der Geschäftsverkehr für kleine mittelständische Unternehmen aufgrund der Erfüllung bestimmter Kriterien einfacher ist. Diese Kriterien betreffen aufgrund der vielfältigen Kontakte zwischen Unternehmen und Verwaltung einen weiten Themenkreis.

Das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt ist mit der Bearbeitung von Baugenehmigungsanträgen im Gütezeichenverfahren eingebunden. Neben den allgemeinen Kriterien, wie die Erstellung einer Eingangsbestätigung, ist z. B. die Bescheiderteilung bei Baugenehmigungsanträgen innerhalb von 40 Arbeitstagen zu gewährleisten. Nach einer Überprüfung durch die amtlichen Zertifizierer des TÜV Nord wurde Dortmund 2007 das Gütezeichen erteilt. Dortmund ist damit bundesweit die erste Großstadt, die dieses Gütezeichen erhalten hat.

Die Einhaltung der Kriterien für das Gütesiegel unterliegt stadtintern der ständigen Dokumentation und Kontrolle. Auch bei der TÜV-Zertifizierung handelt es sich nicht um einen einmaligen Vorgang, sondern um einen wiederkehrenden Prozess.

Die nächste Überprüfung durch den TÜV Nord ist für das Jahr 2009 geplant. Um das Gütezeichen weiterhin führen zu dürfen, muss in diesem Rahmen nachgewiesen werden, dass die Kriterien im Zeitraum von 2007 bis 2009 erfüllt werden konnten.

Verleihungs-Urkunde

Die Gütegemeinschaft Mittelstandsorientierte Kommunalverwaltungen e. V. verleiht hiermit aufgrund des ihrem Güteausschuss vorliegenden Prüfberichts der

Stadt Dortmund

das von RAL Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e. V. anerkannte und durch Eintragung beim Deutschen Patent- und Markenamt als Kollektivmarke geschützte

Gütezeichen Mittelstandsorientierte Kommunalverwaltung



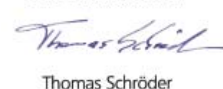
Neuss, den 22. November 2007

Gütegemeinschaft Mittelstandsorientierte Kommunalverwaltungen e. V.

Der Vorsitzende


Dieter Patt

Der Geschäftsführer


Thomas Schröder

Elektronische Bauantragskonferenz und Digitale Bauauskunft

Mit der Elektronischen Bauantragskonferenz und Digitalen Bauauskunft stehen dem Stadtplanungs- und Bauordnungsamt zukünftig zwei Verfahren zur Verfügung, um Arbeitsabläufe einfacher gestalten zu können.

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens bietet die Elektronische Bauantragskonferenz die Möglichkeit, betroffene Dienststellen und Behörden gleichzeitig und papierlos via Intranet zu beteiligen. Die Stellungnahmen dieser Behörden können im System abgelegt werden und stehen der Mitarbeiterin und dem Mitarbeiter im Stadtplanungs- und Bauordnungsamt sofort und ohne zusätzlichen Postweg zur Verfügung. Beteiligt sind bisher das Amt für öffentliche Ordnung, die Feuerwehr, das Umweltamt, das Amt für Wohnungswesen und das Tiefbauamt. Dieser Workflow dient der Beschleunigung des Baugenehmigungsverfahrens und wird durch die Internet-Einbindung

Stadt Dortmund
Virtuelles Rathaus

Startseite | Sitemap | Impressum | Drucker
Aliasname: ***** | anmelden

Portal | **Privatkunden** | Geschäftskunden | Behörden | Lokalpolitik

AccessKey: 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Privatkunden » Dienstleistungszentrum Bauen

Bauauskunft Hier sehen Sie eine Übersicht über gewählten Bauvorhabens

Bauvorhaben		Aktenzeichen: Test 61/5-1-012345		Bearbeitungsstand	
Baumaßnahme:	Erichtung eines Wohnhauses mit Tiefgarage	Aktenzeichen:	Test 61/5-1-012345	In Bearbeitung beschieden	
Baugrundstück:	Bauplatz: 3 bis 5, 44000 Dortmund	Eingangsdatum:	11.06.2008	Phase des Bauvorhabens	
Gemarkung:	Dortmund	Flurstück(e):	52	Sachbearbeiter(in)	
Flur:	0055			Name: Herr Theo Testmann Telefon: 23902 Telefax: 23876	

Beteiligte Dienststellen/Gremien		
Dienststelle	Stellungnahme angefordert	Stellungnahme eingegangen
<input checked="" type="checkbox"/> Feuerwehr (StA 37/4)	23.07.2008	Ja
<input checked="" type="checkbox"/> Tiefbauamt (StA 66)	23.07.2008	Nein
politisches Gremium		beteiligt
<input checked="" type="checkbox"/> Bezirksvertretung Innenstadt-West		Ja

verfügbare Dokumente

Hinweis: Durch sicherheitsbedingte Dokumentenkonvertierung kann die angegebene Dateigröße abweichen.

Name	Dateityp
<input checked="" type="radio"/> Eingangsbestätigung Test 61/5-1-012345.PDF	PDF
<input type="radio"/> Qualifizierte Eingangsbestätigung Test 61/5-1-012345.PDF	PDF
<input type="radio"/> Mängelschreiben Test 61/5-1-012345.PDF	PDF
<input type="radio"/> Erinnerung Mängelschreiben Test 61/5-1-012345.PDF	PDF

beteiligte Personen

Antragsteller

Name: Herr Theo Testmann
Adresse: Herrn Dr. Karl-Heinz Mustermeister
Musterweg 27 12345 Musterstadt
Telefon: 02304/12 34 56
Telefax: 02304/12 34 99

Beispiel Digitale Bauauskunft (Screenshot)

anderer am Verfahren beteiligter Behörden noch im Jahr 2008 weiter ausgebaut. Vorrangig ist hier die Beteiligung der Bezirksregierung Arnsberg (Umweltverwaltung und Arbeitsschutzverwaltung).

Durch die Digitale Bauauskunft soll den Bauherrinnen

und Bauherren zukünftig die Möglichkeit eröffnet werden, sich „online“ über den Bearbeitungsstand ihres (Bau-)Antrages zu informieren. Die programmtechnischen Vorbereitungen sind nahezu abgeschlossen. Die Produktivsetzung ist für 2009 geplant.



Dienstleistungszentrum Planen und Bauen

Das Dienstleistungszentrum Planen und Bauen ist Teil des seit September 2007 gemeinsamen Fachbereiches „Stadtplanungs- und Bauordnungsamt“, Burgwall 14, 44135 Dortmund. Im Erdgeschoss in einem barrierefrei erreichbaren Großraumbüro ist das Dienstleistungszentrum als erste Anlaufstelle zu finden. Die Beratung für Bauwillige, die Eingangsstelle, das Bauaktenarchiv und die Katasterauskunft werden an zentraler Stelle für Bürgerinnen und Bürger bereitgestellt.

Dienstleistungszentrum Bauen und Wohnen

Durch organisatorische Zusammenlegung von kundennahen Serviceangeboten wurde seit 2003 das Angebot für die Bürgerinnen und Bürger ausgebaut. Das Dienstleistungszentrum Planen und Bauen stellt sich heute mit der Beratung für Bauwillige, der Eingangsstelle, dem Bauaktenarchiv und der Katasterauskunft im Sinne einer bürgernahen, kundenorientierten und modernen Bauverwaltung dar.

Die Beratung für Bauwillige ist ein Service für Bürgerinnen und Bürger, die sich in Dortmund den Traum vom eigenen Haus erfüllen möchten. Unter dem Motto „Bauen und Wohnen in Dortmund – Beratung für Bauwillige“ wurde diese speziell auf die Bedürfnisse der privaten Bauherrinnen und Bauherren zugeschnittene Anlaufstelle im Juli 2003 im Bauordnungsamt eröffnet. Nach dem Umzug des Bauordnungsamtes zum Burgwall 14 wurde das Beratungsangebot im August 2004 in das Dienstleistungszentrum integriert.

In der Beratung wird den privaten Bauherrinnen und Bauherren in vielen Fragen rund um's Bauen weitergeholfen.



Beratung im Dienstleistungszentrum Planen und Bauen

Der Schwerpunkt der Beratungen liegt im Bauordnungs- und Planungsrecht. Den Bürgerinnen und Bürgern werden beispielsweise die Festsetzungen des Bebauungsplanes erklärt oder die planungsrechtliche Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb des unbeplanten Innenbereichs erläutert. Schon bei der Planung zur Errichtung von Garagen, Carports, Gartenhäusern, Einfriedungen und sonstigen Nebenanlagen sind viele Vorgaben zu berücksichtigen. In der Beratung werden die Zulassungsvoraussetzungen erläutert.

Falls eine Klärung der Fragen nur über eine Bauvoranfrage möglich ist, wird den Bauherrinnen und Bauherren bei der Zusammenstellung des Antrages geholfen.

Bei Wohnbauprojekten ist im Hinblick auf den demographischen Wandel der Gesellschaft das Thema „Planen ohne Barrieren“ Bestandteil der Beratung. Darüber hinaus werden ämterübergreifende Informationen vermittelt. Die Bürgerinnen und Bürger erhalten beispielsweise eine Übersicht zu freien Baugrundstücken, die vom Liegenschaftsamt der Stadt Dortmund veräußert werden.

Im Dienstleistungszentrum liegen zahlreiche Informationschriften und Planungshilfen aus. Sie finden die Dortmunder Baumschutzsatzung ebenso wie Broschüren zu energiesparendem Bauen und Sanieren. Erläuternde Hinweise werden auf Nachfrage gegeben. Auch zu Fragen der finanziellen Förderung von Wohnbauprojekten werden Tipps gegeben und/oder der Kontakt zum Amt für Wohnungswesen hergestellt.

Fragen zur Erschließung und Entwässerung des Grundstückes werden für den Kunden gemeinsam mit dem Tiefbauamt gelöst. Bei komplexen Fragestellungen übernimmt die beratende Mitarbeiterin oder der beratende Mitarbeiter auch eine Lotsenfunktion. Als kompetente Ansprechpartner übernehmen sie die Klärung und Erläuterung vieler Sachverhalte und Zuständigkeiten im Auftrag für den Kunden.



Mitarbeiterinnen auf dem „Immobilienmarkt“

 An infographic on a blue background titled 'Leitfaden für Bauwillige'. It features three stages of the building process:

- Planen:** Represented by an image of a modern house and a blue ruler.
- Bauen:** Represented by an image of a house under construction.
- Wohnen:** Represented by an image of a completed red house and a family walking.

 Below the stages, the text reads 'Leitfaden für Bauwillige' and 'Stadt Dortmund Stadtplanung und Bauverwaltung' with the city's coat of arms.

Den privaten Bauherren werden individuelle Termine zu umfassenden Beratungsgesprächen angeboten.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nehmen an öffentlichen Veranstaltungen der Stadtverwaltung Dortmund zum Thema Bauen teil. So stehen sie zum Beispiel beim jährlich stattfindenden „Dortmunder Immobilienmarkt“ mit ihrem Wissens ratsuchenden Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung. Das Beratungsangebot wird bis zu 110 mal wöchentlich durch Anfragen unterschiedlichsten Umfangs genutzt - Tendenz steigend.

Des weiteren wird die Räumlichkeit des Dienstleistungszentrums Planen und Bauen seit September 2007 zum öffentlichen Aushang der aktuellen Bauleitplanung genutzt.

Erste Auskünfte erteilen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Beratung für Bauwillige an dieser zentralen Stelle. Die Nähe zu den Stadtplanern im Gebäude gewährleistet auch bei umfassenden Fragestellungen auf kurzem Weg eine kompetente Beratung.

Das Bauaktenarchiv verwaltet und pflegt die archivierten Bauakten des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes. Hauseigentümer, Gutachter und sonstige Berechtigte können hier Einsicht in die Bauakten nehmen und sich Kopien der Unterlagen anfertigen lassen. Das Angebot der Akteneinsicht wird intensiv genutzt.

Zum Fundus des Archivs gehören Papierakten, Mikrofilme der verfilmten Papierakten seit 1979 und digitalisierte Akten.

Die Papierakten sind aufgrund mangelnder Lagerflächen bei einem privaten Unternehmen außerhalb Dortmunds ausgelagert. Mit der Organisationsverordnung „Zukunftsorientierte Umstellung des Bauaktenarchivs“ wurde im Jahr 2005 der Startschuss für die schrittweise Digitalisierung aller vorhandenen dauerhaft aufzubewahrenden Bauakten beschlossen. Die Projektdauer ist bis zum 31.12.2009 vorgesehen.

Von den Bauakten werden von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Bauaktenarchiv wöchentlich rund 300 Akten vorbereitet und einem externen Dienstleistungsunternehmen zur Digitalisierung zugestellt. Nach Fortschritt und Qualitätskontrolle der archivierten digitalen Bauakte erfolgen die Akteneinsichten auch heute schon zunehmend an einem PC-Bildschirm. In der Eingangsstelle gehen neben der allgemeinen Post an das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt alle Bauanträge ein. Die zeitnahe Eingangsbestätigung und die Weiterleitung von Baudaten aus den Anträgen an das statistische Landesamt NRW sind wichtige Dienstleistungen. Der Lauf von jährlich rund 2.400 digitalen Bauanträgen nimmt hier seinen Anfang.

Bei den Mitarbeitern des Vermessungs- und Katasteramtes, die das Team des Dienstleistungszentrums Planen und Bauen im Bereich Katasterauskunft verstärken, werden Auszüge aus der Flurkarte gefertigt. Es werden Auskünfte und Beratung zur Gebäudeeinmessung und zu Hausnummernangelegenheiten angeboten.



Bauaktenarchiv im Dienstleistungszentrum



Stadtbaukultur

Wettbewerbe sind ein wichtiges Instrument, die Qualität in Städtebau und Architektur zu erhöhen. Sie führen in der Regel zu einer Reihe guter Entwürfe und verschaffen damit dem Auslober und dem Bauherren über ein breites Lösungsspektrum die nötige Übersicht und optimieren den Planungsprozess. Wettbewerbe beeinflussen das Stadtbild positiv und erhöhen damit die Akzeptanz von Planung oder der Objekte der Planung in der Bevölkerung. Sie sind somit ein unverzichtbarer Baustein, um „Baukultur“ zu stärken und zu sichern.

Wettbewerbe

Wettbewerbe sind ein wichtiges Instrument, die Qualität in Städtebau und Architektur zu erhöhen. Sie führen in der Regel zu einer Reihe guter Entwürfe und verschaffen damit dem Auslober/Bauherren über ein breites Lösungsspektrum die nötige Übersicht und optimieren den Planungsprozess. Wettbewerbe beeinflussen das Stadtbild positiv und erhöhen damit die Akzeptanz von Planung bzw. von den Objekten der Planung in der Bevölkerung. Sie sind somit ein unverzichtbarer Baustein, um „Baukultur“ zu stärken bzw. zu sichern. Es ist positiv festzustellen, dass immer wieder private Investoren die Bedeutung und Vorteile von Wettbewerben und ähnlichen qualifizierenden Verfahren erkennen oder sich durch den öffentlichen Partner (Stadt/Planungsverwaltung) hiervon überzeugen lassen.

Auch in jüngster Vergangenheit sind wieder wichtige Planungsaufgaben durch Architektenwettbewerbe qualifiziert worden und befinden sich zum Teil schon in der Umsetzungsphase. So wird zur Zeit der Neubau der Hauptverwaltung der Volkswahlbundesversicherungen am Südwall errichtet. Hier hat die Versicherungsgesellschaft Ende 2006/Anfang 2007 einen begrenzten Wettbewerb im kooperativen Verfahren durchgeführt, bei dem die Arbeit des Teilnehmerbüros nps Tchoban Voss aus Hamburg mit dem 1. Preis ausgezeichnet wurde.

Ebenfalls 2006 wurde durch die Stadt Dortmund ein begrenzter Architektenwettbewerb mit gesetzten und ausgelosten Teilnehmern (nach europaweiter Ausschreibung) ausgelobt,

bei dem die Gestaltung und Nutzung des sogenannten „U-Turmes“ auf dem ehemaligen Union-Brauereigelände am westlichen Cityrand konkretisiert werden sollte.

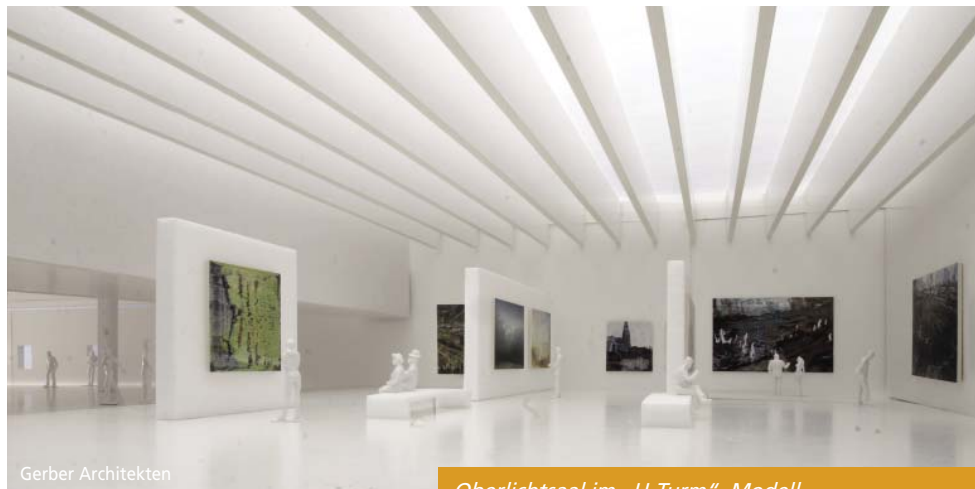


Innenperspektive aus dem Siegerentwurf von Prof. Gerber (Animation)

Grundlage für die städtebauliche Einbindung des Turmgebäudes sind Erkenntnisse aus einem früheren Wettbewerbsverfahren: Wesentliche Aspekte aus dem seinerzeit siegreichen Konzept des Architekten Rogers aus London sind für die Entwicklung dieses Bereiches zu Grunde gelegt worden. Bei den Entwürfen zum U-Turm hat sich der Beitrag von Prof. Gerber aus Dortmund durchgesetzt. Dieser bildet die Basis der derzeit laufenden Dach- und Fachsanierung am Turmgebäude.

Der für die City und das Stadtviertel beidseitig der Rheinischen Straße bedeutende Raumzusammenhang (Anbindung City, Gestaltung der Erschließungsachse Rheinische Straße sowie der Plätze am U-Turm und umliegender Bereiche) hat die Stadt Dortmund Ende 2007/Anfang 2008 zum Gegenstand eines begrenzten Realisierungswettbewerbs mit 24 Teilnehmern gemacht, davon fünf gesetzte Büros und 19 hinzugeloste. Nach der mit klarem Votum des Preisgerichtes versehenen Arbeit des Landschaftsarchitekten Hermanns aus Niederkrüchten sollen nunmehr die Plätze ausgebaut werden. Erste vorbereitende Baumaßnahmen im Straßenraum sind bereits angelaufen.

In prominenter Lage an der B 1 wurde Ende Mai 2008 auf dem ehemaligen Boss-Gelände 2008 INHOUSE eröffnet, das sich selbst als Deutschlands erstes umfassendes Kompetenz-Zentrum rund um den anspruchsvollen Innenausbau



Gerber Architekten

Oberlichtsaal im „U-Turm“, Modell

bezeichnet. Auf 10.000 m² Fläche präsentiert das INHOUSE alle Möglichkeiten der exklusiven Raumgestaltung. Das umgebaute Gebäude geht auf einen Entwurf des Büros Schröder Schulte-Ladbeck aus Dortmund zurück, der sich im Frühjahr 2007 in Abstimmung mit der Stadt in einem privaten Qualifizierungsverfahren mit sechs Teilnehmern aus der Region durchgesetzt hat.

Für eine angemessene Gestaltung der Fassade des geplanten Einkaufs- und Dienstleistungszentrums auf der ehemaligen Fläche der Thier-Brauerei durch die ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG hat diese, in Abstimmung mit der Stadt, Anfang 2008 einen Architektenwettbewerb mit zehn Büros durchgeführt. Dabei war u. a. ein identitätsstiftendes Fassadenkonzept, das den differenzierten städtebaulich anspruchsvollen Rahmenbedingungen Rechnung tragen sollte, zu entwickeln. Das Konzept des Büros Kaspar Kraemer aus Köln wurde mit

dem 1. Preis ausgezeichnet und zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Die Suche nach den besten Ideen und einem Entwurfskonzept, das dem jeweiligen Ort angemessen ist, soll auch in Zukunft möglichst oft durch Wettbewerbe oder entsprechende Verfahren erreicht werden. Gleichwohl ist die Planungsverwaltung natürlich grundsätzlich engagiert, auch bei den Projekten, die nicht durch ein formelles Verfahren, wie Wettbewerb o. ä. qualifiziert werden, in direkter Einflussnahme und Beratung die städtebaulich architektonischen Momente zu stärken bzw. zu optimieren. Als besonderes „Instrument“ einer Qualitätssteigerung wird nicht zuletzt immer wieder in ausgesuchten Fällen der Gestaltungsbeirat der Stadt eingeschaltet. Fachleute aus Politik, Verwaltung und vor allem erfahrene, ortsfremde Architekten, Planer und Künstler nehmen hier eine Optimierung vorgelegter Entwürfe - mit den Bauherren und deren Architekten - vor.

Gestaltungsbeirat

Der Rat der Stadt Dortmund hat im September 2001 die Bildung eines Gestaltungsbeirates und eine entsprechende Geschäftsordnung beschlossen. Der Beirat wird in den Beratungs- und Beurteilungsprozess für Bauvorhaben und Gestaltungsmaßnahmen eingeschaltet, die für das Stadtbild und die Qualität der Architektur in Dortmund von Bedeutung sind. Entsprechend vielfältig sind die Aufgaben, denen sich das Gremium zu stellen hat.

Der Gestaltungsbeirat ist interdisziplinär besetzt und besteht aktuell aus acht nicht ortsansässigen Fachleuten (fünf ArchitektInnen/StadtplanerInnen und jeweils einem Landschaftsarchitekten, einem Fachmann für Denkmalschutz und einem bildenden Künstler), dem Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen, vier Ratsmitgliedern, einem sachkundigen Bürger sowie dem Dezernenten für Planung, Städtebau und Infrastruktur, Herrn Stadtdirektor Sierau. Die Geschäftsführung liegt beim Stadtplanungs- und Bauordnungsamt. Mit dieser im Vergleich zu anderen Gestaltungsbeiräten einzigartigen Zusammensetzung ist eine unmittelbare Beziehung zu den Gremien der kommunalen Politik hergestellt und eine wirkungsvolle Arbeit gewährleistet.



WIHOGA am Rombergpark (Animation)

Der Gestaltungsbeirat befasst sich mit städtebaulichen Konzepten und Planungen für Bereiche, die nach ihrer Funktion oder im Rahmen des vorhandenen bzw. zu gestaltenden Ortsbildes von herausgehobener Bedeutung sind. Es liegt nahe, dass sich die Qualitätsanforderungen an städtebauliche Gestaltung und Architektur auf bestimmte Bereiche, wie die City, die „Stadtkrone“ oder die Bebauung entlang der B 1 konzentrieren. Neben übergeordneten Planungen stehen schwerpunktmäßig die städtebauliche Raumbildung, die Einfügung einzelner Gebäude oder Ensembles sowie die gestalterische Qualität des einzelnen Bauvorhabens im Mittelpunkt der Beratungen. Der Gestaltungsbeirat fällt keine Entscheidungen, sondern spricht Empfehlungen aus.

Damit fällt ihm die Aufgabe zu, bei Architekten und Bauherren für eine hohe Qualität der Stadtgestalt und damit des Lebensraumes Stadt zu werben. Das Gremium ist zudem darauf bedacht, dass seine auf höhere Qualität gerichteten Anregungen nicht unzumutbare Steigerungen der Baukosten auslösen – Beispiele belegen, dass Beratungen im Gegenteil auch zu Kostensenkungen geführt haben.

Im März 2006 hat das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt eine Broschüre über die Aufgaben und Ergebnisse des Gestaltungsbeirates in den Jahren 2001 bis 2005 herausgegeben. Zuvor konnte dessen Arbeit und das Zusammenwirken mit den Beteiligten im Rahmen des „Forums Stadtbaukultur“ am 30.05.2005 öffentlich diskutiert werden.

Beispielhaft für Projekte und Themenfelder lassen sich heute neben vielen Einzelprojekten, unter denen z. B. Geschäftshäuser, wie Pohland und Appelrath&Cüpper am Westenhellweg oder die Hotelfachschule WIHOGA herausragen, und komplexen Großanlagen, wie z. B. dem Klinikum Dortmund, einige Schwerpunkte und Leitlinien besonders benennen:

Beratung von Grundsätzen und Qualitätsstandards für übergeordnete städtebauliche Rahmen- und Leitpläne, deren Umsetzung in Einzelprojekten weiter begleitet wird (Beispiel: Städtebauliche Rahmenplanung B 1 und aktuelle Bauprojekte an Rheinland- und Westfalendamm - herausragend seien hier das geplante Kronencenter und der im Bau befindliche Westfalentower genannt).

Führung von Grundsatzdiskussionen für bestimmte Funktions- und Nutzungsbereiche (z. B. zum Thema „Städtebauliche und architektonische Qualifizierung von Supermärkten und Lebensmitteldiscountern“: Einzelplanungen werden auf der erarbeiteten Grundlage beurteilt – Beispiele, wie der Discounter PLUS an der Münsterstraße, zeigen heute erste Erfolge, herausragend stellt sich die Planung für einen REWE-Markt in Dorstfeld dar).

Eine Mitarbeit an einer überregionalen Konsensbildung wird gewünscht.

Im Herbst 2008 wird dem Rat der Stadt Dortmund eine Verwaltungsvorlage zum Beschluss vorgelegt, um bei der Ansiedlung von Supermärkten und Lebensmitteldiscountern grundsätzliche Qualitätsanforderungen zu stellen, die auf den Inhalten des Handbuchs „Lebensmitteldiscounter und Supermärkte: Anforderungen an ihre Gestaltung und ihr räumliches Umfeld“ basieren.

Die Verwaltung wird diese Leitlinien für die Standort- und Objektgestaltung bei allen zukünftigen Planungen und Verfahren anwenden. Eine wichtige Erkenntnis nach sieben Jahren Arbeit in diesem Gremium kann resümierend so formuliert werden: Eine effiziente Arbeit des Beirates mit befriedigenden Ergebnissen ist am besten zu leisten, wenn Vorstellung und Erörterung von Planungs- und Bauvorhaben in einem frühen Stadium des Entwurfsprozesses erfolgen, bevor abschließende Festlegungen getroffen worden sind.



Westfalentower (Animation)

Forum Stadtbaukultur

Parallel zur Landesinitiative StadtBauKultur NRW entstand auch in Dortmund die Idee, ein öffentliches Forum für Stadtbaukultur einzurichten. Mit Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen im Juli 2003 begann eine neue Veranstaltungsreihe. Durch Information und Diskussion dient sie dem Ziel, auf breiter Basis ein Bewusstsein für Stadtentwicklung und Baukultur auf hohem Qualitätsniveau zu schaffen.

Gleichzeitig soll die Bereitschaft aller an Entwicklungs- und Planungsprozessen

Beteiligten geweckt und vertieft werden, am Profil einer vielfältigen und attraktiven Lebensumwelt in der Stadt mitzuwirken. Das Forum Stadtbaukultur Dortmund greift aktuelle Themen der Stadtentwicklung auf, bietet eine Plattform für einen breiten und nachhaltigen öffentlichen Diskurs und begleitet damit die rasanten Entwicklungen in unserer Stadt.

Es macht in Vorträgen die Vielfalt der Aufgaben und Planungsprozesse sowie deren Ergebnisse bewusst und bietet Platz für einen fachlichen Austausch.

Das Forum wird getragen von einem Trägerkreis unter Federführung der Stadt Dortmund (Planungsdezernent) und unter Beteiligung verschiedener Fachverbände und Institutionen (BDA, BDB, bdla nw, VfA, SRL, IfR, TU DO – Fakultäten Raumplanung und Bauwesen, FH DO – FB Architektur und Städtebau). Die Veranstaltungen finden turnusmäßig am letzten Montag im Monat, möglichst an adäquaten und spannenden Orten, statt. So wurde zur Auftaktveranstaltung am 28.07.2003 in den Kuppelsaal unter dem markanten Dortmunder U geladen.

Mittlerweile hat sich das Forum Stadtbaukultur Dortmund als wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklungsdiskussion in der Stadt etabliert und ist als Medium der Dortmunder Planungskultur anerkannt. Die rege Teilnahme aller relevanten Interessengruppen – nicht zuletzt aufgrund der Vielfalt der bereits behandelten Themen – zeigt die breite Akzeptanz in der Fachöffentlichkeit. Themen in 2008 waren unter anderem „Das Ende der Leuchttürme?“, „Licht im Stadtraum“ und „Die Kampstraße nach dem Umbau“. Die nächsten Veranstaltungen werden sich unter anderem mit den Themen „Demografische Entwicklung und Wandel im Raum“ und „Netzwerke“ befassen. Darüber hinaus ist eine neue Reihe zum Themenkomplex „öffentlicher Raum“ geplant.



Projekt „Nordlichter“: Fassade an der Bornstraße

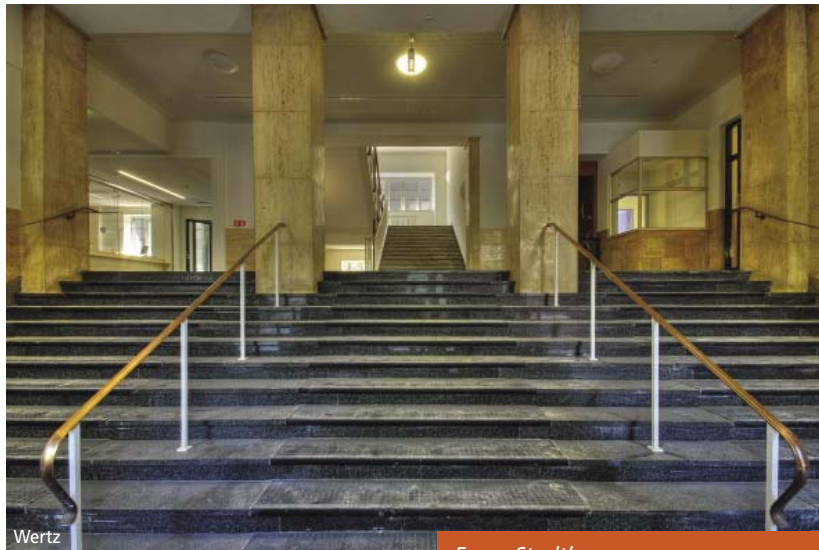


Denkmalschutz und Denkmalpflege

Das Stadthaus, das Dortmunder U, das Lanstroper Ei, die Reinoldi-Kirche oder auch die Hörder Burg – sie alle zählen zu den rund 1.100 Denkmälern, die unter der Obhut der Denkmalbehörde stehen und der Stadt Dortmund ihr unverwechselbares Gesicht geben. Denkmalschutz und Denkmalpflege haben die Aufgabe, diese Geschichtszeugnisse zu bewahren sowie auf ihre sinnvolle Nutzung hinzuwirken. Aufgrund umfassender Planungen bzw. Baumaßnahmen bilden die genannten Denkmäler - neben Themen wie der Umnutzung von Kirchen - aktuelle Arbeitsschwerpunkte der Dortmunder Bau- und Bodendenkmalpflege.

Baudenkmalpflege

Die Geschichte der Stadt Dortmund und seiner eingemeindeten Dörfer und Städte reicht bis in die vor- und fröhschichtliche Zeit zurück. Bis heute zeugen zahlreiche Kulturlandschaftselemente, wie Gebäude, Verkehrswege, Gärten, Friedhöfe oder Industrieanlagen, von der wechselvollen Vergangenheit des Gebietes und den sich wandelnden Lebensverhältnissen der Menschen. Besonders bedeutsame Zeugnisse werden unter Denkmalschutz gestellt, um ihren Erhalt für die folgenden Generationen zu sichern. Gegenwärtig stehen in Dortmund rund 1.100 Objekte unter Denkmalschutz und damit unter der Obhut der Denkmalbehörde im Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund. Denkmalschutz und Denkmalpflege haben die Aufgabe, diese Geschichtszeugnisse und ihre Aussagekraft im städtebaulichen Zusammenhang zu bewahren, sie zu erforschen sowie auf ihre sinnvolle Nutzung hinzuwirken.

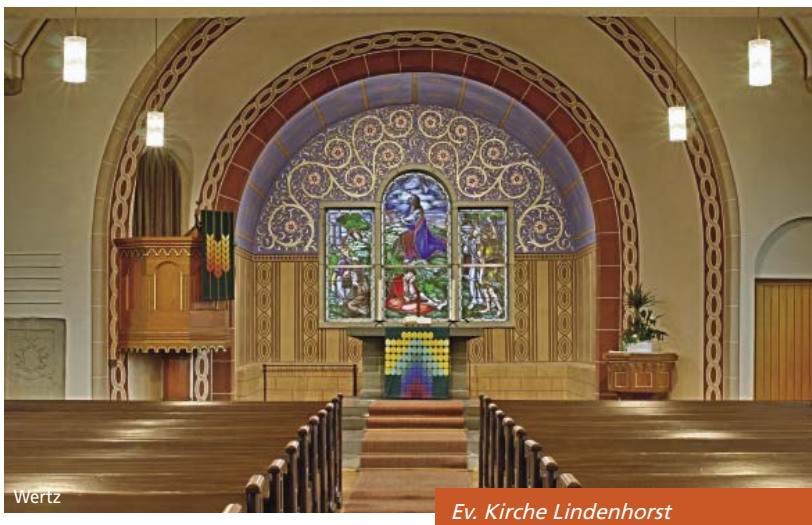


Wertz

Foyer Stadthaus

Ein wesentliches Aufgabengebiet der Denkmalbehörde stellt die Baudenkmalpflege dar. In den Jahren 2008 und 2009 erfordern mehrere umfassende Planungen bzw. Baumaßnahmen – insbesondere an wichtigen städtischen und kirchlichen Baudenkmalen – eine intensive denkmalpflegerische Begleitung und bilden damit die aktuellen Aufgabenschwerpunkte.

Seit Ende der 1990er Jahre saniert und erweitert die Stadt Dortmund das in drei Bauphasen errichtete Stadthaus. Die Gesamtmaßnahme an dem stadtgeschichtlich bedeutsamen Gebäudekomplex soll 2008/2009 mit der Innensanierung des ältesten Gebäudeteils, des sogenannten Kullrich-Baus aus dem späten 19. Jahrhundert, zum Abschluss kommen.



Wertz

Ev. Kirche Lindenhorst

Das 1927 errichtete Gär- und Lagerhochhaus der Dortmunder Union-Brauerei befindet sich seit 2007 im Eigentum der Stadt Dortmund. Als wichtiger Impulsgeber für die Entwicklung des Stadtumbaugebietes Rheinische Straße wird das sog. Dortmunder U zu einem Zentrum für Kunst und Kreativität umgebaut. 2008 wurde mit der vorangehenden denkmalgerechten Dach- und Fachsanierung unter Erhalt des stadtbildprägenden Erscheinungsbildes begonnen.

Die Geschichte der Burg Hörde, der ehemaligen Burg von der Mark und des späteren Verwaltungssitzes des Hüttenwerkes PHOENIX, reicht bis ins Mittelalter zurück. Dem bedeutenden Gebäude soll nun als Teil der zukünftigen Hafenbebauung am PHOENIX See eine neue Nutzung zugeführt werden. Vorab lässt die Stadt Dortmund ab Sommer 2008 eine denkmalgerechte Dach- und Fachsanierung durchführen.

Im Jahr 2007 erwarb die Stadt Dortmund das sogenannte Lanstroper Ei, einen in den Jahren 1905/1906 errichteten und seit 1980 nicht mehr genutzten Wasserturm. Das technik- und siedlungsgeschichtlich bedeutsame Bauwerk gilt als Landmarke des Dortmunder Nordostens. Nach einer intensiven Untersuchung des Bestandes hat die Sanierung 2008 in Abstimmung mit der Baudenkmalpflege begonnen.

Die evangelische Kirche St. Reinoldi in der City zählt zu den bedeutendsten Denkmälern auf dem Dortmunder Stadtgebiet. Ab Herbst 2008 wird der Kirchturm, insbesondere die schadhafte Natursteinfassade, instand gesetzt.

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert aktuell im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die Untersuchung zur Umnutzung von 14 Kirchengebäuden. Zwei Modellvorhaben befinden sich in Dortmund, die katholische Kirche St. Albertus und die evangelische Kirche Lindenhurst. Die Denkmalbehörde begleitet die Projekte als Teilnehmer der Lenkungsausschüsse.



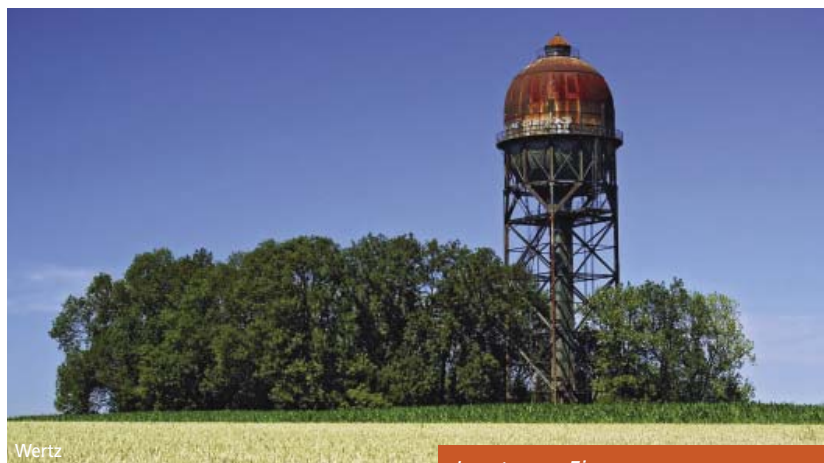
Wertz

Hörde Burg (Frühjahr 2008)



Wertz

Dortmunder U



Wertz

Lanstroper Ei

Bodendenkmalpflege

Ein weiteres wichtiges Aufgabenfeld des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes stellt die Bodendenkmalpflege/ Stadtarchäologie dar. In den Jahren 2008 und 2009 konzentriert sich die Denkmalbehörde auf mehrere archäologische Ausgrabungen, die durch konkrete Planvorhaben ausgelöst wurden.

So greift die städtebauliche Entwicklung am PHOENIX See in das Areal der mittelalterlichen Hörder Burg ein, die als Bodendenkmal seit 2006 in die Denkmalliste der Stadt Dortmund eingetragen ist. Was anfangs als relativ kleine Untersuchung begann, dehnte sich im Zuge der fortschreitenden Bauplanung zu einem großen Grabungsprojekt aus, das zur nahezu vollständigen archäologischen Untersuchung der mittelalterlichen Niederungsburg führt. Die Ausgrabungen fördern zahlreiche Spuren, wie Mauern, abgelagerte Erdschichten, Fußböden, Wassergräben, Brunnen und Pfosten, zutage, die von der reichhaltigen und wechselvollen Geschichte der Burg zeugen. Ein Teil dieser Spuren bleibt erhalten und sichtbar: Ein kleiner archäologischer Park wird in die Hafenzapfen des PHOENIX Sees integriert.



Ausgrabungen an der Hörder Burg (Frühjahr 2008)

Auch die Umsetzung der Planung „Boulevard Kampstraße“ hat Auswirkungen auf die im Boden verborgenen Denkmäler. Unter dem heutigen breiten Straßenzug lag im Mittelalter die deutlich schmalere und kurviger verlaufende Kampstraße. Im Vorfeld der eigentlichen Straßengestaltung werden 2008 veraltete Versorgungsleitungen ausgewechselt und damit tiefe Eingriffe in die mittelalterliche Vergangenheit notwendig. Es ist Aufgabe der Bodendenkmalpflege/Stadtarchäologie, die geschichtlichen Zeugnisse vor ihrer Zerstörung zu dokumentieren und zu bergen.



Ausgrabungsfläche Hölder Burg



Goldener Damenring 13. Jh.



Goldener Herrenring 13. Jh.



Krug in Fundlage



Treppe im Burggraben

In 2009 wird die geplante Entwicklung des Geländes der ehemaligen Thier-Brauerei zu einem Einkaufszentrum wiederum zu einer großflächigen Ausgrabung führen. Archäologische Funde aus den Baumaßnahmen für die alten Brauereikeller weisen auf die Bedeutung der Fläche als zweite Keimzelle der frühen Stadtentwicklung hin. Hier stand der sogenannte Grafen Hof, der im Mittelalter die königliche Pfalz zu versorgen hatte und die Administration der Reichsstadt Dortmund bis zur Einrichtung des städtischen Rates leistete. Die ab Ende 2008 bevorstehende archäologische Untersuchung findet nur noch in den nicht unterkellerten Flächen statt, da nur hier noch mit der Erhaltung von Bodendenkmälern zu rechnen ist.

Tag des offenen Denkmals

Die Idee, in Form einer Veranstaltung für die Bedeutung des kulturellen Erbes zu sensibilisieren und Interesse für die Belange der Denkmalpflege zu wecken, findet seit 1984 europaweit Verbreitung. In Dortmund öffnen sich seit 1994 zu diesem Zweck jeweils am zweiten Sonntag im September die Türen zu denkmalgeschützten Objekten. Jahr für Jahr wird dabei ein anderer Themenschwerpunkt gesetzt.



Hörder Burg



Gasgebläsehalle auf PHOENIX West

In der Vergangenheit wurden den Dortmunderinnen und Dortmundern auf diese Weise u. a. Adelsitze, Industrieanlagen, Bodendenkmäler, Bunker, Parks und Sakralbauten vorgestellt. Insgesamt 120.000 Besucherinnen und Besucher zeugen von der ausgesprochen positiven Resonanz, auf die der Tag des offenen Denkmals seit seiner Einführung in Dortmund stößt.

Im Jahr 2008 steht der Tag des offenen Denkmals unter dem Motto „Vergangenheit aufgedeckt: Archäologie und Bauforschung – Dortmunder Perspektiven“. Der Blick der Besucher wird auf Orte gelenkt, an denen Geschichtsspuren in Wand und Boden freigelegt und untersucht wurden. Unter fachkundiger Anleitung werden dabei Informationen zum baugeschichtlichen „Lebenslauf“ eines Gebäudes ebenso ablesbar, wie frühere Arbeits- und Lebensbedingungen und alte Handwerkstechniken. Gleichzeitig wird deutlich, welche Bedeutung die historische Bestandsaufnahme für den weiteren Umgang mit dem Denkmal besitzt. Nur das Wissen um dessen Geschichte ermöglicht sensible Instandsetzungsmaßnahmen und sinnvolle Entwicklungskonzepte.

Wie in jedem Jahr lässt sich das eigene Tagesprogramm anhand der umfangreichen und benutzerfreundlichen Broschüre individuell planen. Darüber hinaus stellt die Publikation eine informative Lektüre mit vertiefenden Artikeln zum vorgestellten Thema sowie zu besonders sehenswerten und geschichtsträchtigen Standorten dar.



Wasserturm Lanstroper Ei



Planung im regionalen Zusammenhang

In Ergänzung zu den formalen Kooperationen ist die Stadt Dortmund in der Region vielfältig in informelle Kooperationen eingebunden. Hierbei handelt es sich um freiwillige Kooperationen mit unmittelbaren Nachbarn und weiteren Kommunen in der Region. Die Abgrenzung der Region erfolgt dabei thematisch, d. h. anhand der Aufgabenstellung. Dies macht deutlich, dass regionale Kooperation äußerst dynamisch ist, sich in jedem Falle neu definiert und sich nicht ausschließlich an den Grenzen von Gebietskörperschaften orientieren muss.

Masterplan Ruhr

Auf dem Weg zu mehr regionaler Kooperation haben sich die elf kreisfreien Städte der Metropole Ruhr Duisburg, Oberhausen, Mülheim an der Ruhr, Bottrop, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Bochum, Hagen, Dortmund und Hamm als Städteregion Ruhr zusammengefunden. Die Zusammenarbeit der Städte findet insbesondere in den Handlungsfeldern „Masterplan Ruhr“, „Regionaler Flächennutzungsplan“, „Konzept Ruhr (Ziel 2)“ sowie im Projekt „das ruhrtal“ statt.

Der Masterplan Ruhr ist ein informelles und flexibles Planungsinstrument, das sich gut eignet, die freiwillige Zusammenarbeit der beteiligten Städte zu organisieren und ein vertrauensvolles partnerschaftliches Verhältnis zwischen den Akteuren aufzubauen. Unter Federführung der Stadt Dortmund arbeitet eine regionale Arbeitsgruppe an der Umsetzung des Masterplan Ruhr. Neben der gemeinsamen fachlichinhaltlichen Diskussion steht die Einführung einer neuen Kooperationskultur im Fokus des Masterplanes. Zu den Themen „Wohnen in der Städteregion Ruhr“, „Städtebau und Stadtentwicklung“ sowie „Region am Wasser“ wurde in 2007 und 2008 an einer gemeinsamen Broschüre gearbeitet. Diese beinhaltet u. a. regional abgestimmte Ziele und Leitlinien für die drei Themen und zeichnet damit ein Bild von der zukünftigen Entwicklung.



Arbeitsgruppe „Masterplan Ruhr“

Als neue Themen für den Masterplanprozess der nächsten Jahre sind Wirtschaft und Wirtschaftsflächen sowie Einzelhandel geplant.

Im Rahmen der Fortschreibung des Masterplan Ruhr wird zudem am Aufbau und an der Etablierung einer regionalen Wohnungsmarktbeobachtung für die Städteregion Ruhr gearbeitet. In 2007 und 2008 gab es verschiedene interkommunale Abstimmungsgespräche. Als Ergebnis ist ein erster regionaler Indikatorenkatalog entstanden, der seit Jahresbeginn 2008 mit Leben, d. h., Daten gefüllt wird.

Zusätzlich ist es gelungen, eine Expertenbefragung zum regionalen Wohnungsmarkt auf den Weg zu bringen. Bei der Umsetzung des Projektes „Regionale Wohnungsmarktbeobachtung“ werden die elf kreisfreien Städte von der Wohnungsbauförderungsanstalt NRW (Wfa) fachlich unterstützt. Die Ergebnisse der gemeinsamen Wohnungsmarktbeobachtung sollen in einem Wohnungsmarktbericht für die Städteregion Ruhr publiziert werden, der voraussichtlich Ende des Jahres 2008 erscheinen wird.

Regionaler Flächennutzungsplan

Das Leitprojekt Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP) ist beispielgebend für die Kooperation in der Städteregion Ruhr. Bereits vor Jahren haben die Städte des Projektverbundes im Rahmen des Forschungsvorhabens „Städteregion Ruhr 2030“ in ihrer Stellungnahme zum Landesplanungsbericht die Einführung eines RFNP bei der Landesregierung gefordert. Umgesetzt wurde dies im Mai 2005, als die Räte der Städte Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen einen gleichlautenden Beschluss zum Zusammenschluss zu einer gesetzlich vorgeschriebenen Planungsgemeinschaft zur Erstellung eines RFNP gefasst. Damit haben sie ihren Willen bekundet, regionale Verantwortung zu übernehmen und sich gemeinsam auf räumliche Entwicklungsziele zu verständigen.

Da die Stadt Dortmund zum Zeitpunkt des Zusammenschlusses der Planungsgemeinschaft das Verfahren zur Aufstellung eines eigenen neuen F-Planes gerade abgeschlossen hatte, war die Beteiligung an dieser Planungsgemeinschaft nicht sinnvoll. Gleichwohl unterstützt die Stadt Dortmund als Partner dieser informellen Kooperation aktiv die gemeinsame Aufgabe, Entwicklungsziele und Perspektiven für die zentralen Themen der regionalräumlichen Entwicklung zu erarbeiten und abzustimmen. Angestrebt werden wesentliche Qualitätssprünge durch folgende Maßnahmen: Eine umwelt- und sozialverträgliche Steuerung der

Siedlungsentwicklung und -struktur, insbesondere im Hinblick auf den demografischen Wandel der nächsten Jahrzehnte. Die Koordination und die Steuerung der Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung. Den Erhalt und die Entwicklung eines zusammenhängenden Freiraumsystems (Regionale Grünzüge). Die Steuerung der Einzelhandelsentwicklung und die Darstellung eines regionalen Verkehrskonzeptes.

Der RFNP bietet darüber hinaus u. a. die Chance zu deutlich mehr regionaler Verantwortung und Einflussmöglichkeit der Städte, einer instrumentellen Vereinfachung der Planungsebenen, einem effektiveren Ressourceneinsatz und einer Beobachtung von regionalen Raumdaten. Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung sind die zu beteiligenden öffentlichen Stellen

und Personen des Privatrechts, die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und Nachbargemeinden beteiligt worden. Nach der Abwägung aller vorgebrachten Anregungen und Belange wird zur Zeit der Offenlegungsbeschluss des RFNP-Entwurfs vorbereitet. Nach dem sehr engen Zeitablaufplan ist noch in diesem Jahr unmittelbar nach der Sommerpause die öffentliche Auslegung der Planunterlagen zum RFNP vorgesehen. Planbeschluss und Genehmigung könnten im 3. Quartal 2009 erfolgen.

Der Rat der Stadt Dortmund wurde in seiner Sitzung am 13.12.2007 von der Planungsverwaltung über diese Interkommunale Kooperation informiert. Die Verwaltung wurde beauftragt, den laufenden Kooperationsprozess fortführend zu begleiten.



Sitzungsort des verfahrensbegleitenden Ausschusses: Zeche Zollverein in Essen

„das ruhrtal“



Ruhrtal mit Hengsteysee in Dortmund

Die Entwicklung europäischer Wachstumsregionen zeigt, dass erst hohe Freizeit- und Umweltqualitäten zu anhaltender wirtschaftlicher Prosperität führen. Für diese Ziele haben sich die Städte Bochum, Hagen, Witten, Hattingen, Wetter (Ruhr), Herdecke und der Ennepe-Ruhr-Kreis mit Unterstützung des Regionalverbandes Ruhr zu einer dauerhaften regionalen Kooperation zusammengeschlossen. Die Initiative wurde Anfang des Jahres 2005 um die Städte Dortmund, Essen, Oberhausen und Mülheim a. d. Ruhr erweitert. Die von Bürgerschaft, Unternehmen und Institutionen des Tals getragene Zusammenarbeit ist ein gutes Beispiel für eine nachhaltige Zukunftsstrategie. Ziel der Kooperation ist es, die touristischen und kulturellen, landschaftlichen und städtebaulichen Potenziale der Region gemeinsam weiterzuentwickeln und gemeinsam zu vermarkten.

Unter www.dasruhrtal.de präsentiert sich das Projekt im Internet. Die gemeinsame Geschäftsstelle wird anteilig von den Projektpartnern finanziert. Der regionale Arbeitskreis arbeitet der regionalen Lenkungsgruppe zu, in der als stimmberechtigte Mitglieder je zwei Vertreter der Gebietskörperschaften und als beratende Mitglieder u. a. das Land NRW vertreten sind. Seit 2007 liegt ein Masterplan Ruhrtal vor, der sukzessive um die neu hinzugekommenen Stadtgebiete erweitert wurde.

Mit den regionalen Leitprojekten der Ruhrtal-Initiative werden die touristischen Highlights der Ruhrtal-Städte miteinander vernetzt und in ihrer Attraktivität gesteigert. Diese Projekte sind der Ausbau der Ruhrtalbahn und die Erweiterung ihres Verkehrsleistungsangebotes, die Etablierung des Wasserwanderwegs Ruhr als überregionales

Freizeitangebot sowie die Erweiterung der Personenschiffahrt auf der Ruhr und ihren Stauseen. Außerdem die Entwicklung des Ruhrtalradweges von der Quelle bis zur Mündung als überregional bedeutsame Tourismusadresse, die städtebauliche Offensive „Städte an den Fluss“ und die Erhaltung und Entwicklung der natürlichen Ressourcen in der Flussaue als Grundlage für sanften Tourismus und neue Formen der Freizeit. Und schließlich der Aufbau eines touristischen Regionalmarketings. Die Ruhrtalbahn hat sich inzwischen überregional etabliert und hat sogar Gäste aus dem nahen Ausland. Mehr Informationen unter www.ruhrtalbahn.de. Der rund 230 Kilometer lange Ruhrtal-Radweg wurde im April 2007 offiziell eröffnet und bereits die Auszeichnung „Radroute des Jahres“ vom NRW-Tourismus e.V. erhalten.

In 2007 hat sich die Region für die REGIONALE 2013 und 2016 mit der Regionalen Entwicklungsstrategie mit dem Titel „Wissens- und Erlebnisraum Ruhrtal – Impulsgeber der Metropole Ruhr“ beworben. Die Bewerbung schaffte es mit vier anderen Regionen bis zur zweiten Bewerbungsstufe, bei der eine Auswahlkommission des Landes alle Bewerberregionen bereiste, wurde aber bei der Vergabe nicht berücksichtigt. Außerdem hat sich die Region mit mehreren Projekten am Wettbewerb Erlebnis.NRW beteiligt, der vom Land dazu ausgelobt wurde, um die Fördermittel in den Bereichen Tourismus und Naturerlebnis zu vergeben. Eines dieser Projekte war die von mehreren Biologischen Stationen in der Region erarbeitete „Route der Vogelbeobachtung“ im Ruhrtal. Aus 158 Wettbewerbsbeiträgen wurden in diesem Jahr 53 Projekte ausgewählt, die mit insgesamt 48 Mio. Euro gefördert werden sollen. Die Region Ruhrtal wurde nicht berücksichtigt. Gleichzeitig wurden Förderanträge für Ziel-2-Mittel gestellt, die in einer Projektfamilie Ruhr als Beitrag zur nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung der Metropole Ruhr zusammengefasst wurden. Die Stadt Dortmund hat sich im Bereich Ruhrtal und Dortmunder Süden mit den Projekten „Uferthron Hohensyburg“ und „Transferräume von Ruhrtal zu Emschertal“ eingebracht.

In Hohensyburg soll der hoch gelegene Freizeitschwerpunkt mit dem Ruhrtal – hier dem Ruhrstausee Hengstey – besser verbunden werden, um diesen geschichtlich bedeutenden Ort in 144 Metern Höhe für die Besucher des Ruhrtals erlebbar zu machen. Bei dem Projekt Transferräume sollen die beiden Gewässereinzugsgebiete Ruhr und Emscher durch Wege und Grünzüge miteinander vernetzt werden.

Eine dieser Achsen ist die B 54, die eine historische Wegeverbindung in Nord-Süd-Richtung bildet, die nach Norden bis zur Lippe reicht. Im April 2008 wurde entlang dieser Trasse durch den Landschaftsverband Westfalen-Lippe der Jakobsweg von Osnabrück über Münster und Dortmund nach Wuppertal eröffnet und ein Wanderführer für diesen Pilgerweg vorgestellt.



Historische Führung für Kinder in der Ruine Hohensyburg

Emscher Landschaftspark 2010

Die Grundfläche des Emscher Landschaftsparks in Dortmund beträgt 9.063 Hektar, dies entspricht rund 32 Prozent des Dortmunder Stadtgebietes. Regional betrachtet befindet sich ein Anteil von etwa 20 Prozent an der Gesamtgrundfläche des Emscher Landschaftsparks (457 km² in Dortmund). Damit wird deutlich, welche große Bedeutung der Emscher Landschaftspark für die zukünftige räumliche Entwicklung der Stadt und der Region hat.

Der Emscher Landschaftspark nimmt große zusammenhängende Flächen im gesamten Stadtgebiet ein. Der räumliche Schwerpunkt liegt im Dortmunder Norden. Im Süden folgt der Emscher Landschaftspark dem Fluss Emscher. Es gibt als besonderes räumliches Merkmal einen Ring rund um die Dortmunder Innenstadt (sog. Grüner Ring), der Verbindungen zwischen unterschiedlichen urbanen und natürlichen Landschaftsräumen herstellt. Im Dortmunder Osten wird über diesen Ring eine breite Verbindung zwischen den Einzugsgebieten von Emscher im Süden und Lippe (Seseke als Lippezuffluss) im Nordosten hergestellt, die sowohl landschaftlicher Natur ist als auch konkrete Wegeverbindungen umfassen wird.

Der Emscher Landschaftspark verbindet die Chancen des Strukturwandels mit neuen Perspektiven für eine nachhaltige Standort-, Stadt- und Landschaftsentwicklung.

Er ist Bestandteil einer regionalen Entwicklungsstrategie und setzt auf die Umsetzung in einer Vielzahl von Projekten vor Ort. Für Dortmund sind im Masterplan Emscher Landschaftspark 2010 zahlreiche Projekte benannt worden. Zu den lokalen Vorhaben treten weitere 18 regionale, die Stadtgrenzen überschreitende Projekte, wie z. B. der Emscher Park Radweg oder die Fortschreibung der Landmarkenkunst.

Die Projekte des Emscher Landschaftsparks in Dortmund bedürfen einer Aktualisierung und auch der Priorisierung. So haben sich mittlerweile einzelne neue Projekte herausgebildet und zugleich sind andere

bereits abgeschlossen oder aus unterschiedlichsten Gründen neu zu bewerten. Auf dieser erneuerten Grundlage erfolgt in den nächsten Jahren die Entwicklung einer lokalen Strategie zur weiteren Umsetzung. Wichtige Bausteine werden hierbei voraussichtlich die Themen „Erlebnispfad neues Emschertal“, „Dortmunder Höhepunkte“ sowie die weitere Realisierung des „Grünen Rings“ sein.

Neben den lokalen Aktivitäten arbeitet die Stadt Dortmund in den Interkommunalen Arbeitsgemeinschaften für die Grünzüge F und G aktiv mit. Sie wird voraussichtlich noch in 2008 die Geschäftsführung für den Grünzug F übernehmen.



Emschertal im Stadtbezirk Aplerbeck

Fluss Stadt Land

Fluss Stadt Land ist eine Regionale Initiative im nördlichen und östlichen Ruhrgebiet von Bottrop bis Hamm und Dorsten bis Dortmund, die eine auf Dienstleistung, Freizeit-, Kulturwirtschaft und Urbanität ausgerichtete Entwicklung der Region zum Ziel hat. Die Federführung des Gesamtprojekts liegt beim Planungsdezernat. In Dortmund konzentrieren sich die Aktivitäten auf die Räume entlang der Emscher mit dem neuen PHOENIX See (s. Kap. 3.2), des Dortmund-Ems-Kanals und des Hafens.

Am südöstlichen Rand des Dortmunder Hafens liegt der Projektbaustein Umnutzung der Speichergebäude am Stadthafen, wo nach wie vor geplant ist, Gastronomiebetriebe in den Erdgeschossen und kreative Dienstleistungen in den Obergeschossen der beiden Gebäude zu etablieren. Der Platz zwischen den beiden Speichergebäuden wird seit Sommer 2005 durch die Beachbar Solendo ganzjährig gastronomisch genutzt. Aktuell wird an einem Konzept gearbeitet, das die Verlagerung der Clubszene vom Thier-Gelände in die Speicherstraße zum Ziel hat. In diesem Zusammenhang werden auch Lärmschutzmaßnahmen für die Wohnbebauung an der Lagerhausstraße geprüft.

Im Frühsommer 2007 konnte der Projektbaustein Sportbootanleger pünktlich zur Extraschicht im Dortmunder Hafen realisiert und eröffnet werden.



Kanaluferpromenade an den Bootshäusern

Hier können Sportboottouristen für eine kurze Zeit kostenlos anlegen, um die Strandbar zu besuchen oder sich die Stadt anzusehen. Unter dem Titel „Nordstadt ans Wasser!“ konnte über URBAN II (s. Kap. 4.2.1) der Fredenbaumpark zum Dortmund-Ems-Kanal und zum Wassersportzentrum hin geöffnet und attraktiver gestaltet werden. Im Frühjahr 2008 wurde der neue Kanaluferweg eröffnet, der einen neuen Zugang von Süden erhalten hat. Hier treffen sich die Fredenbaumparkwege, der neue Weg auf der Aalbachtrasse am Südrand des Parks und ein neuer Weg aus Richtung Schützenstraße, der bis zu den Bootshäusern am Kanal führt.

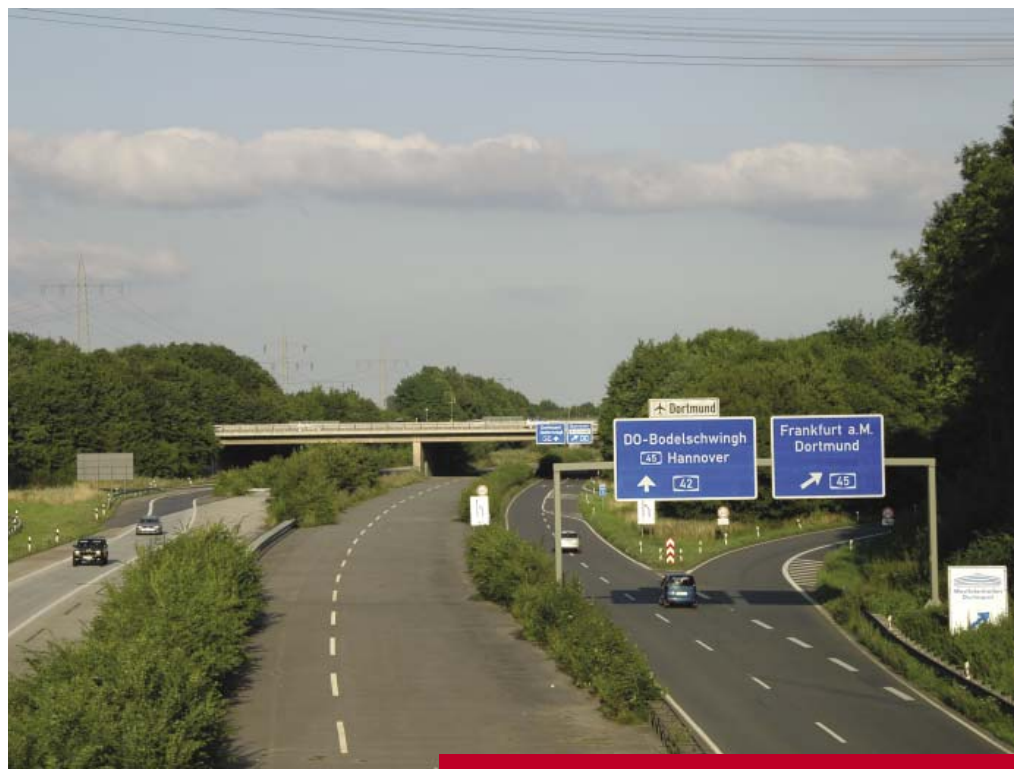
Eine Besonderheit des Projektes ist die enge Verknüpfung mit der Dortmunder Bürgerschaft. So ist ein lokales Netzwerk von über 100 Aktiven etabliert worden, das auch in

2008 jährlich ein beeindruckendes Veranstaltungsprogramm (z. B. Dortmunder Emscherwanderung, WasserForscher) für die Stadt und die Region auf die Beine gestellt hat. Auf regionaler Ebene laufen die Vorbereitungen für die Abschlusspräsentation von Fluss Stadt Land in 2009, die ihren offiziellen Beginn mit dem „Tag des Rudersports“ inszenieren wird, der nach über 35 Jahren wieder in Dortmund stattfindet. Es wird weitere Veranstaltungen in Dortmund und über den Sommer verteilt in allen Städten der Fluss Stadt Land Region geben, bevor mit einem gemeinsamen Fest der Schlusspunkt unter zehn Jahre „Fluss Stadt Land“ gesetzt wird. Auch wenn es danach keine gemeinsam finanzierte Geschäftsstelle mehr geben wird, gehen alle Beteiligten davon aus, dass der Projektgedanke und das regionale Netzwerk bestehen bleiben.

Parkautobahn A 42

Die A 42 übernimmt aufgrund ihrer zentralen Lage die Rolle eines funktionalen Rückgrats im Emscher Landschaftspark. Der Emscherschnellweg ist zwar nicht als Haupteinschließung für einen regionalen Park konzipiert und gebaut worden, gleichwohl ist er mit dem Strukturwandel der Region zum zentralen und verbindenden Band des regionalen Parks geworden. Die A 42 soll zur Parkautobahn für den Emscher Landschaftspark werden. Dazu muss sie grundsätzlich in ihrem äußeren Erscheinungsbild verändert werden.

Unter Federführung der Stadt Bottrop haben die Anrainerstädte eine Machbarkeitsstudie an die gemeinsam arbeitenden Büros Planergruppe Oberhausen und foundation 5+ landschaftsarchitekten vergeben, die im Frühjahr 2008 vorgelegt wurde. Die Untersuchung des Gesamtverlaufs der A 42 unter Berücksichtigung von Topographie, Vegetation, angrenzenden Nutzungen und Baukörpern führt zu vier Querschnittstypologien: Böschungverlauf, Ebene, Damm und Einschnitt. Für das Redesign des Straßenbegleitgrüns sind die den Fahrbahnen zugewandten Böschungen besonders wichtig. Über ein selektives Herausnehmen und Nachpflanzen von Gehölzen können die Bestände zu großzügigen, parkartigen und transparenten Beständen umgebaut werden. Monochrom gehaltene Baumgruppen gliedern einzelnen Abschnitte des linearen Parkbandes der Parkautobahn.



Anschlussstelle der A 42 an die A 45 in Dortmund

Auf die ganze Strecke übertragen, bedeutet dies den Umbau von rund 36 Hektar Verkehrsleitgrün. Um die Wahrnehmung der eindrucksvollen, zusammenhängenden Industrielandschaft für die Reisenden auf der Autobahn zu verbessern, sind die Pflegemaßnahmen des Straßenbegleitgrüns so auszurichten, dass die Sehenswürdigkeiten des Emscher Landschaftsparks und das vielfältige Patchwork unterschiedlicher Freiräume sichtbar werden und dauerhaft bleiben.

Gezielte Interventionen an besonderen Orten schaffen Sichtachsen zu imageprägenden Bauwerken, Landmarken und Landschaftselementen. Durch Fenster in Lärmschutzwänden sollen schöne Gebäude gezeigt werden.

Fensterrahmen sollen Sichtachsen auf besondere Landmarken betonen. Um die Wiedererkennbarkeit der Parkautobahn zu unterstützen, ist eine durchgängige Farbgestaltung der baulichen Elemente der Parkautobahn sinnvoll.

Alle Anschlussstellen der Parkautobahn von der AS 3 Duisburg-Baerl bis zur AS Castrop-Rauxel sind „Parktore“: Sie markieren die Orte, an denen man die Parkautobahn verlassen kann, in den Emscher Landschaftspark direkt oder in die Stadt hineinfahren kann. Umgekehrt bilden sie die Parkeingänge auf die Autobahn. Die Parktore sind in besonderer Weise individuell gestaltet. Eine besondere Rolle im Ensemble der unterschiedlichen

Elemente der Parkautobahn nehmen die sogenannten Parktankstellen ein. Sie sind weit hin sichtbare Zeichen, dienen als Treffpunkte und Orte der Informationsvermittlung. Die Parktankstellen sind Aussichtspunkte in den Emscher Landschaftspark und auf die Autobahn. Sie können aufgrund des Modulsystems je nach örtlichen Anforderungen und Gegebenheiten gestaltet werden und verschiedene Funktionen aufnehmen.

Die in Ost-West-Richtung verlaufende Parkautobahn A 42 wird auf ihrer Länge von 52 km fünfmal durch in Nord-Süd-Richtung verlaufende Autobahnen gekreuzt. Zur Zeit sind alle fünf Autobahnkreuze „zugegrünt“ und für den Autofahrer kaum erkennbar. Für eine Parkautobahn sollen diese Autobahnkreuze für die Autofahrer zu erlebbaren Parks werden. Diese „Ohrenparks“ sollen in ihrer Gestaltung sehr unterschiedlich sein und sich immer mit ihren Besonderheiten auf den Ort beziehen. Von den fünf Autobahnkreuzen sollen zur Kulturhauptstadt möglichst zwei Ohrenparks gebaut werden. Als Anfang oder Ende der Parkautobahn gilt der Abschnitt der A 42 zwischen AK Castrop-Rauxel-Ost und der Anschlussstelle 3 Duisburg-Baerl unmittelbar am Westufer des Rheins. Beide Punkte heißen Auftakt West und Auftakt Ost und sollen individuell gestaltete Monumente erhalten.

Auf Dortmunder Stadtgebiet liegt das Autobahnkreuz Castrop-Rauxel-Ost.

Hier ist Raum für einen Ohrenpark im Bereich der Parkautobahn, in dem die Skulptur steht, die den Auftakt Ost markiert. Das nahe Kraftwerk und die Stahlgittermasten, die das Autobahnkreuz queren, könnten als Thema Energie für die Gestaltung aufgenommen werden. Die Machbarkeitsstudie wurde im Juni 2008 von den beteiligten ligten Städten gemeinsam mit Vertretern des Ministeriums für Bauen und Verkehr, des Umweltministeriums, von Straßen.NRW, des Regionalverbandes Ruhrgebiet (RVR), der Emschergenossenschaft und der Kulturhauptstadt RUHR.2010 erörtert. Die Präsentation der Studie steht unter www.parkautobahn.de im Internet. Das Projekt wird von allen Beteiligten ausdrücklich begrüßt. Bis zum Kulturhauptstadtjahr sollen erste Teilprojekte realisiert werden. Alle weiteren Maßnahmen sollen in den Folgejahren angegangen werden. Es gibt bereits Vorschläge zur Finanzierung, die sich je nach Teilprojekt aus Fördermitteln (Städtebauförderung,

ÖPEL), aus vorhandenen Kostenansätzen von Straßen.NRW und kommunalen Eigenanteilen eventuell in Verbindung mit dem RVR zusammensetzen. Als nächste Schritte werden noch in 2008 Planungswerkstätten zur Gestaltung der Ohrenparks und Parktore sowie der Hochbauelemente wie Parktankstellen, Auftaktskulpturen und Vitrienen durchgeführt. Die Kosten für diese Werkstätten teilen sich das Land (Fördermittel), die beteiligten Kommunen und voraussichtlich die RUHR.2010. Die Stadt Bottrop übernimmt die Antragstellung und die Organisation. Es wurde eine kleine Lenkungsgruppe gegründet, die die Werkstattverfahren inhaltlich und terminlich vorbereitet. Die mit der Machbarkeitsstudie betrauten Büros sollen mit einem Gestaltungskonzept beauftragt werden, auf dessen Grundlage später eine vertragliche Vereinbarung zwischen Straßen.NRW und der Landesregierung zur Gestaltung und zur Finanzierung erfolgen soll.



Blick von der Brücke Königshalt nach Osten

Regionaler Masterplan A 40 | B 1 – 75 Kilometer StadtRaum

Die A40 | B 1 ist die zentrale Verkehrsverbindung und gleichzeitig lineare Entwicklungsachse des Ruhrgebiets. Hier vollzieht sich der Strukturwandel und hier präsentieren sich die Kernstädte. Über die A 40 | B 1 entsteht das regionale Bild des Ruhrgebiets in seiner ganzen Vielfalt. Bislang ist dieses Bild jedoch im wesentlichen geprägt von Lärmschutzwänden und Begleitgrün.

Für die an die A 40 | B 1 grenzenden Flächen soll im Bereich zwischen Moers und Unna ein regionaler städtebaulicher Masterplan erarbeitet werden. Beteiligte sind die Anliegerstädte und strategischen Akteure (wie Investoren, Anrainer etc.), die sich in einem regionalen Planwerk verständigen, wie die 75 Kilometer StadtRaum gestaltet werden. Ziel ist es, ein abgestimmtes Gesamtkonzept und städtebauliche Leitlinien zu erhalten, die einerseits Aussagen zur Gestaltung im unmittelbaren Bereich des Verkehrsbandestreffen, andererseits aber auch als Bewertungsmaßstab für einzelne Planungen im Umfeld (sowohl der öffentlichen Hand, als auch privater Investoren) dienen. Die bereits vorhandenen Planungen wie die „Städtebauliche Rahmenplanung für die Bundesstraße 1 in Dortmund“ und der „Rahmenplan A 40“ für Bochum, sind dabei zu berücksichtigen.

Die Stadt Bochum hat stellvertretend für die Städte Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Mülheim, Moers und Unna beim Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung in Bonn im



B 1 Höhe Märkische Straße

Rahmen der „Nationalen Stadtentwicklung“ Fördermittel für ein Modellvorhaben „Regionaler Masterplan A 40 | B 1 – 75 km StadtRaum“ beantragt und im Dezember 2007 einen Zuwendungsbescheid erhalten. Nach Angebotsaufforderung und -prüfung von sechs renommierten Planungsbüros hat man die Beauftragung des Büros scheuven + wachen, Dortmund, vereinbart, das in Arbeitsgemeinschaft mit vier weiteren Büros und Projektpartnern auftritt.

Ein grober Zeitrahmen zur Erarbeitung des Regionalen Masterplanes A 40 | B 1 sieht folgende Arbeitsschritte vor: Bestandserhebung und Leitbilddiskussion bis Ende 2008, darunter drei (fach-)öffentliche Foren, sogenannte Arenen, in denen lokale wie regionale Anforderungen zu bestimmten Themen

diskutiert werden. Im Sinne eines kontinuierlichen Planungs- und Abstimmungsprozesses werden über die Arenen hinaus weitere kommunikative Bausteine und Plattformen angeboten, wie eine eigene WebSite und Arbeitsgespräche. Anfang 2009 soll die Konzeptentwicklung abgeschlossen sein, das bis zum Frühjahr um ein Handlungskonzept ergänzt wird. Im März 2009 findet eine vierte „Arena“ zum Thema Öffentlichkeit und Politik statt. Die Ergebnisse des Masterplanes werden zu einem illustrierten Abschlussbericht zusammengefasst. Beabsichtigt ist die Erstellung weiterer Präsentationsmedien, wie Ausstellungen, 3D-Modelle und -Visualisierungen sowie Publikationen, die auch im Rahmen der Kulturhauptstadt RUHR.2010 gezeigt werden sollen.