

Vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 BauGB im Sanierungsverdachtsgebiet Dortmund Nordstadt

Abschlussbericht



Impressum

Auftraggeber:

Stadt Dortmund
Amt für Stadterneuerung



Stadt Dortmund
Amt für Stadterneuerung
Kampstraße 47
44137 Dortmund
Telefon: 0231 50-23766
E-Mail: stadterneuerung@stadtdo.de

Ansprechpartner*innen:
Uta Wittig-Flick
Erik Vorwerk

Auftragnehmer:



NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH
Revierstraße 3
44379 Dortmund
Telefon: 0231 4341-0
E-Mail: info@nrw-urban.de

Bearbeitet von:
Philipp Trautmann
Julia Lumme
Dr. Franz-Josef Lemmen
Maria Odenthal
Steffen Kasper
und Weiteren

© NRW.URBAN, Dortmund. Alle Rechte vorbehalten.

Dortmund, April 2024

Lesehinweis:

Dieses Dokument ist als Broschüre doppelseitig angelegt. Einzelne Karten werden daher über die gesamte Doppelseite abgebildet. Zur besseren Lesbarkeit können Sie auf den betreffenden Seiten Ihre Anzeigeeinstellungen auf doppelseitig/zwei Seiten einstellen. Zusätzlich finden Sie diese Karten als Anlage zum Bericht.

Inhalt

Abkürzungen.....	06
1. Einleitung.....	08
1.1 Anlass und Problemstellung	08
1.2 Rechtlicher Hintergrund	09
1.3 Aufbau des Berichts	11
2. Ausgangssituation	12
2.1 Stadträumliche Einordnung, Abgrenzung und einführende Beschreibung des Untersuchungsgebietes	12
2.2 Sozialstrukturelle und sozioökonomische Situation	15
2.3 Stadterneuerungsprozess Nordstadt	18
2.4 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen.....	21
3. Bestandsaufnahme.....	22
3.1 Erhebung des Gebäudebestands und der Blockinnenbereiche	22
3.2 Stadträumliche Analyse	28
3.2.1 Grün- und Freiräume	28
3.2.2 Umwelt und Klima	32
3.2.3 Städtebau und Stadtgestalt	34
3.2.4 Verkehr und Mobilität	38
3.2.5 Lokale Ökonomie und Versorgung	42
3.2.6 Soziale Infrastruktur	45
3.3 Betrachtung Vertiefungsbereiche	49
3.3.1 Blockinnenbereiche	49
3.3.2 Lupenräume	50
4. Beteiligungsverfahren	54
4.1 Bewohner*innen und sonstige Betroffene.....	54
4.2 Eigentümer*innenforum	55
4.3 Eigentümer*innenbefragung	56

4.4 Politische Vertreter*innen	57
4.5 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange.....	57
4.6 Expert*innengespräche.....	58
5. Zwischenfazit.....	60
5.1 Zusammenfassung der städtebaulichen Missstände	60
5.2 Räumliche Fokussierung.....	63
6. Sanierungskonzept	66
6.1 Sanierungsziele	66
6.2 Maßnahmenübersicht.....	73
7. Vorschlag Sanierungsverfahren	80
7.1 Gebietsabgrenzung	80
7.2 Vereinfachtes Sanierungsverfahren	81
7.3 Genehmigungspflichten.....	82
8. Prüfung der Anwendungsvoraussetzungen	84
8.1 Städtebauliche Missstände.....	84
8.2 Qualifiziertes öffentliches Interesse	84
8.3 Durchführbarkeit im Allgemeinen	85
8.4 Abwägung öffentlicher und privater Belange	87
8.5 Auswirkung Betroffene und Erfordernis Sozialplan	88
8.6 Fazit.....	89
9. Ausblick.....	90
Anlagenverzeichnis	92
Quellenverzeichnis	93
Abbildungsverzeichnis.....	95
Tabellenverzeichnis	97

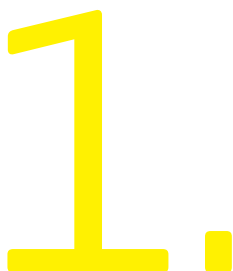
Abkürzungen



Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
ALKIS	Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem
ASB	Allgemeiner Siedlungsbereich
BauGB	Baugesetzbuch
BauO NRW	Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen
B-Plan	Bebauungsplan
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
db[A]	Maßeinheit des Schalldruckpegels (umgangssprachlich Geräuschpegel) nach der Frequenzbewertungskurve A
Df	Durchführungsplan (Bauleitplanung)
dlze	Dienstleistungszentrum Energieeffizienz und Klimaschutz
DONETZ	Dortmunder Netz GmbH
DSW 21	Dortmunder Stadtwerke
EStG	Einkommensteuergesetz
et al.	und andere (lateinisch „et alia“)
EU	Europäische Union
FAQ	häufig gestellte Fragen („Frequently Asked Questions“)
FNP	Flächennutzungsplan
InHK	Integriertes Handlungskonzept

inkl.	inklusive
InN	Innenstadt-Nord
INSEKT	Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
Kita	Kindertagesstätte
kWh	Kilowattstunde
LWL	Landschaftsverband Westfalen-Lippe
MHKBD NRW	Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen
Nr.	Nummer
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
QM	Quartiersmanagement
RVR	Regionalverband Ruhr
s.	siehe
SGB	Sozialgesetzbuch
Tab.	Tabelle
TöB	Träger öffentlicher Belange
u. a.	unter anderem
VU	Vorbereitende Untersuchungen
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil

Einleitung



1.1 Anlass und Problemstellung

Die Dortmunder Nordstadt gehört zu jenen Stadtteilen, in denen Stärken und Herausforderungen eng beieinander liegen. Entstanden im Zuge der Entwicklung des Hafens, der Stahlindustrie und des Bergbaus als Industrievorstadt Dortmunds in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts gilt das Gebiet als größtes zusammenhängendes Gründerzeitviertel Nordrhein-Westfalens. Gleichzeitig ist die Nordstadt seit den 1970er Jahren durch Zuwanderung, Sozialisation und Integration geprägt und stellt bis heute ein klassisches „Ankunftsquartier“ dar. Diesem urbanen und vielfältigem Potenzial stehen durch verschiedene Faktoren wie den Strukturwandel der Industrie und die Armutszuwanderung eine verglichen mit der Gesamtstadt doppelt so hohe Arbeitslosigkeit, das stadtweit höchste Armuts- und niedrigste Bildungsniveau, städtebauliche Defizite und ein negatives Image gegenüber.

Seit Mitte der 1980er Jahren versucht die Stadt Dortmund mit umfassenden Stadterneuerungsmaßnahmen diesen Problemstellungen entgegenzuwirken. Neben sozialintegrativen sowie Qualifizierungs-Projekten gehören hierzu insbesondere städtebauliche Maßnahmen. So lagen bis zur Aufhebung im Dezember 2023 weite Teile der Nordstadt in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet („Nordstadt-Programm“) nach § 142 BauGB im vereinfachten Verfahren ohne Einsatz der Genehmigungsvorbehalte nach § 144 BauGB. Drei weitere Sanierungsgebiete („Nord II“, „Nord III Ost“ und „Nord III West“) wurden bereits im Jahr 2012 aufgehoben.

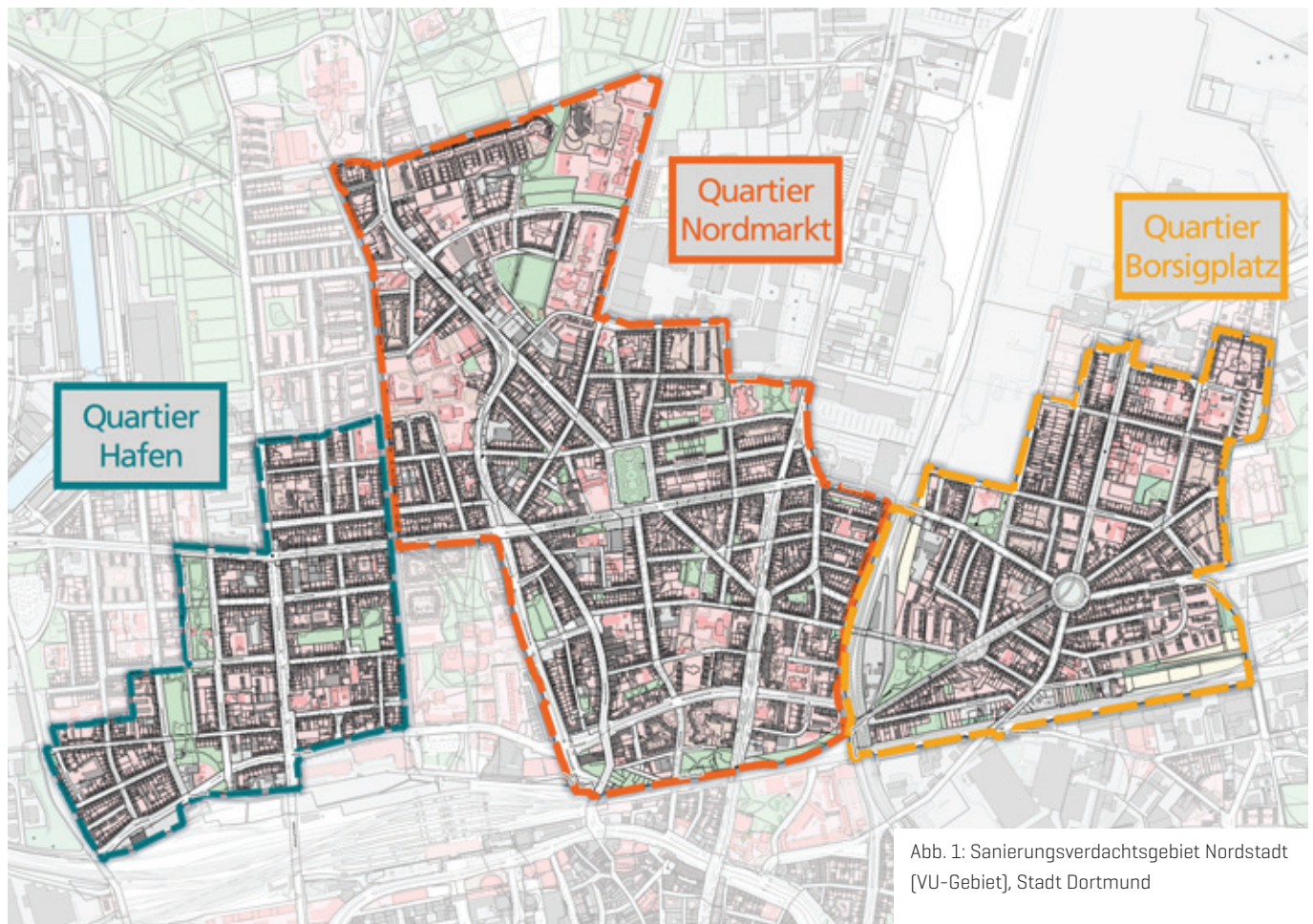


Abb. 1: Sanierungsverdachtsgebiet Nordstadt [VU-Gebiet], Stadt Dortmund

Aufgrund der weiterhin bestehenden städtebaulichen Problemlagen beschloss der Rat der Stadt Dortmund am 25.03.2021 die Einleitung von Vorbereitenden Untersuchungen (VU), um das Erfordernis einer erneuten Anwendung des Sanierungsrechts zu prüfen. Als vermutete städtebauliche Missstände wurden in der entsprechenden Beschlussvorlage qualitative Defizite am Gebäudebestand, Funktionsschwächen durch Leerstand, städtebauliche Defizite/Fehlentwicklungen, Gestaltungs- und Funktionsmängel im öffentlichen Raum sowie Defizite in der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur benannt. Die öffentliche Bekanntmachung der VU erfolgte am 03.09.2021.

Die Vorbereitenden Untersuchungen bezogen sich auf ein ca. 263 Hektar großes Sanierungsverdachtsgebiet (VU-Gebiet, s. Abbildung 1) und wurden im Zeitraum Januar 2022 bis März 2024 von der NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH im Auftrag der Stadt Dortmund und in Zusammenarbeit mit der Verwaltung unter Federführung des Amtes für Stadterneuerung durchgeführt.

1.2 Rechtlicher Hintergrund

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen nach den §§ 136 bis 164b BauGB sind ein Instrument des Besonderen Städtebaurechtes. Durch sie sollen Gebiete, die städtebauliche Missstände aufweisen, wesentlich verbessert oder umgestaltet werden. Unterschieden werden dabei zwei Grundfälle: die Substanzschwächen- und die Funktionsschwächensanierung. Städtebauliche Missstände in Form von **Substanzschwächen** liegen gemäß § 136 Abs. 2 Nr. 1 BauGB vor, wenn das betreffende Gebiet hinsichtlich der Bebauung oder sonstigen Beschaffenheit den **allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse** oder an die **Sicherheit** der dort wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der **Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung** nicht entspricht. Von **Funktionsschwächen** nach § 136 Abs. 2 Nr. 2 BauGB wird gesprochen, wenn das Gebiet in der **Erfüllung der Aufgaben** erheblich beeinträchtigt ist, die ihm **nach seiner Lage und Funktion** obliegen. Zu beiden Formen enthält § 136 Abs. 3 BauGB eine

nicht abschließende Auflistung von Kriterien, die bei der Beurteilung des Vorliegens von städtebaulichen Missständen zu berücksichtigen sind. In der Praxis weisen von städtebaulichen Missständen betroffene Gebiete häufig sowohl Substanz- als auch Funktionsschwächen auf.

Bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen handelt es sich um eine Gesamtmaßnahme, die aus verschiedenen Einzelmaßnahmen besteht. Dabei werden in der Regel **Ordnungsmaßnahmen** (z. B. Bodenordnung und Erschließungsmaßnahmen) nach § 147 BauGB durch die Gemeinde und **Baumaßnahmen** (z. B. Modernisierung und Instandsetzung) nach § 148 BauGB durch die jeweiligen Eigentümer*innen durchgeführt. Kennzeichnend für eine Sanierungsmaßnahme ist insofern eine enge Verzahnung von öffentlichen und privaten Initiativen, die sich räumlich auf das entsprechende Sanierungsgebiet beziehen.

Nach § 142 BauGB wird ein Sanierungsgebiet durch einen Satzungsbeschluss förmlich festgelegt. Neben der Gebietsabgrenzung ist in der Satzung die



Abb. 2: modernisiertes Gebäude in der Nordstadt, NRW.URBAN

Verfahrenswahl festzulegen. Bei dem **umfassenden, auch „klassischen“ genannten Verfahren** finden die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften nach §§ 152 bis 156a BauGB Anwendung. Durch sie wird unter anderem geregelt, dass sich die Eigentümer*innen im Sanierungsgebiet über einen Ausgleichsbetrag in Höhe der sanierungsbedingten Bodenwerterhöhungen an den Kosten der Maßnahme beteiligen. Auch die sogenannte Preisprüfung bei Grundstücksveräußerungen und Bestellungen von Erbbaurechten wird hierdurch geregelt. Die Gemeinde hat jedoch die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften auszuschließen, wenn diese für die Sanierung nicht erforderlich ist und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird. Bei einem solchen **vereinfachten Sanierungsverfahren** steht der Gemeinde eine Ermessensentscheidung zu, inwiefern sie Vorhaben und Rechtsvorgänge unter eine sanierungs-

rechtliche Genehmigungspflicht nach § 144 BauGB stellt. Unabhängig von der Verfahrenswahl können in einem Sanierungsgebiet weitere Vorschriften des BauGB angewendet werden, darunter das allgemeine Vorkaufsrecht nach § 24 BauGB. Zudem bestehen bei Gebäuden in Sanierungsgebieten erhöhte steuerliche Absetzungsmöglichkeiten (§§ 7h und 10f Einkommensteuergesetz).

Bei dem Sanierungsrecht handelt es sich somit um ein sachlich, zeitlich und räumlich begrenztes Sonderrecht. Es darf nur bei Vorliegen entsprechender Voraussetzungen (u. a. öffentliches Interesse und zügige Durchführbarkeit) angewendet werden. Die Prüfung dieser Anwendungsvoraussetzungen erfolgt in der Regel im Rahmen von Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB, die unter Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen (§§ 137 bis 139 BauGB) der Gewinnung entsprechender Beurteilungsunterlagen dienen.

1.3 Aufbau des Berichts

Der vorliegende Abschlussbericht fasst das Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen für das Sanierungsverdachtsgebiet Dortmund Nordstadt zusammen. Dazu gliedert sich dieser Bericht im Wesentlichen in zwei Teile.

Im ersten Teil werden zunächst in Kapitel 2 einführende Informationen zu dem VU-Gebiet, seiner sozialstrukturellen und sozioökonomischen Situation, dem (bisherigen) Stadterneuerungsprozess sowie den planungsrechtlichen Rahmenbedingungen gegeben. Das dritte Kapitel gibt die Ergebnisse der durchgeführten Bestandsanalyse wieder. Diese auf das gesamte VU-Gebiet bezogenen Erkenntnisse werden in Kapitel 3.3 durch vertiefende Untersuchungen in ausgewählten Vertiefungsbereichen ergänzt. Im Kapitel 4 werden die durchgeführten Beteiligungsverfahren

dargestellt. Dabei sind die ausführlichen Ergebnisse zur Beteiligung der Eigentümer*innen, der Bewohner*innen und sonstigen Betroffenen sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange separaten Anlagen zu entnehmen. Das Zwischenfazit in Kapitel 5 fasst die festgestellten städtebaulichen Missstände zusammen und leitet eine räumliche Fokussierung ab.

Der zweite Teil des Berichts beschränkt sich auf diesen räumlichen Bereich. Das Kapitel 6 stellt das Sanierungskonzept bestehend aus den entwickelten Sanierungszielen und geplanten Maßnahmen vor, welches im Rahmen des in Kapitel 7 vorgeschlagenen Sanierungsverfahrens umgesetzt werden soll. In Kapitel 8 erfolgt schließlich eine Prüfung der Anwendungsvoraussetzungen für das Sanierungsrecht, bevor ein kurzer Ausblick den Bericht abschließt.

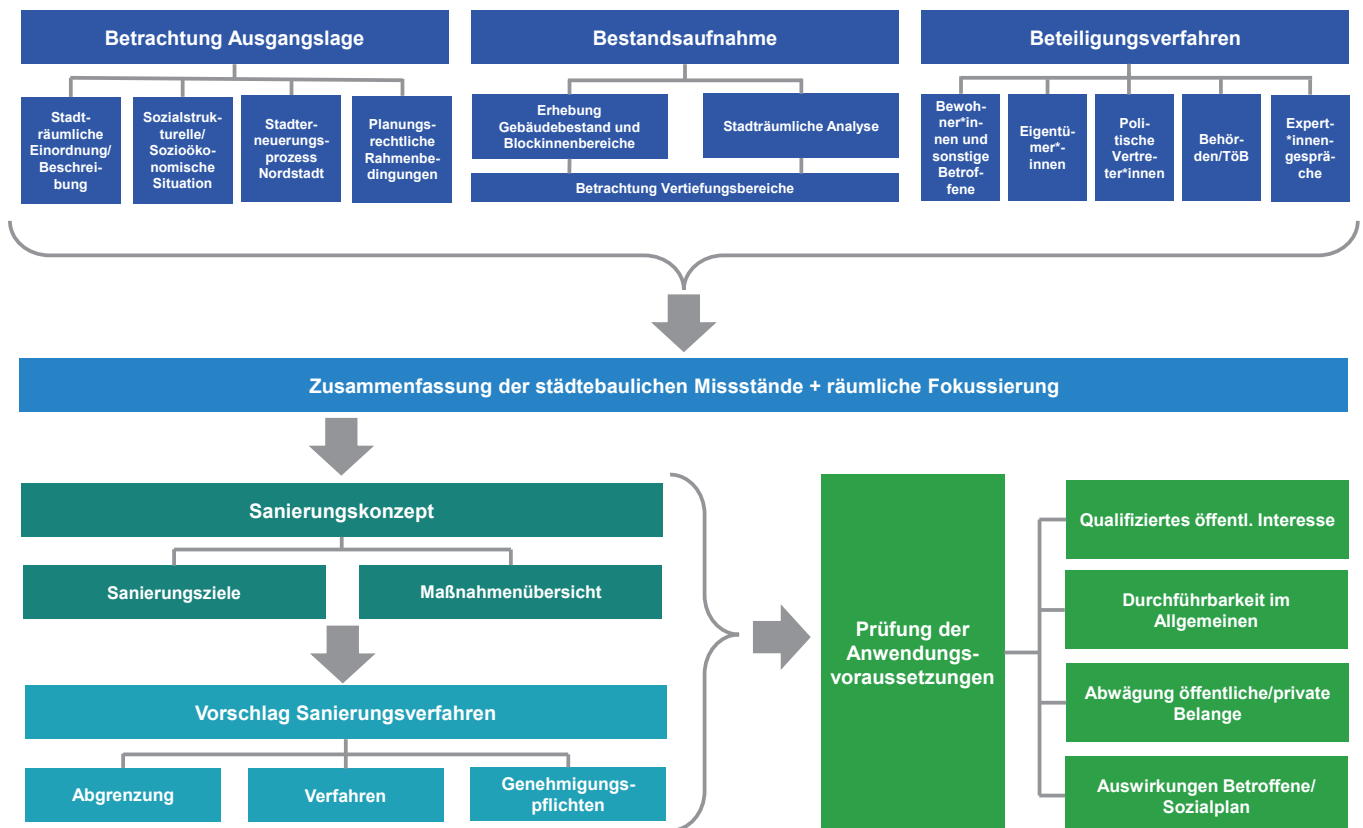


Abb. 3: Ablaufschema der VU, NRW.URBAN

Ausgangssituation



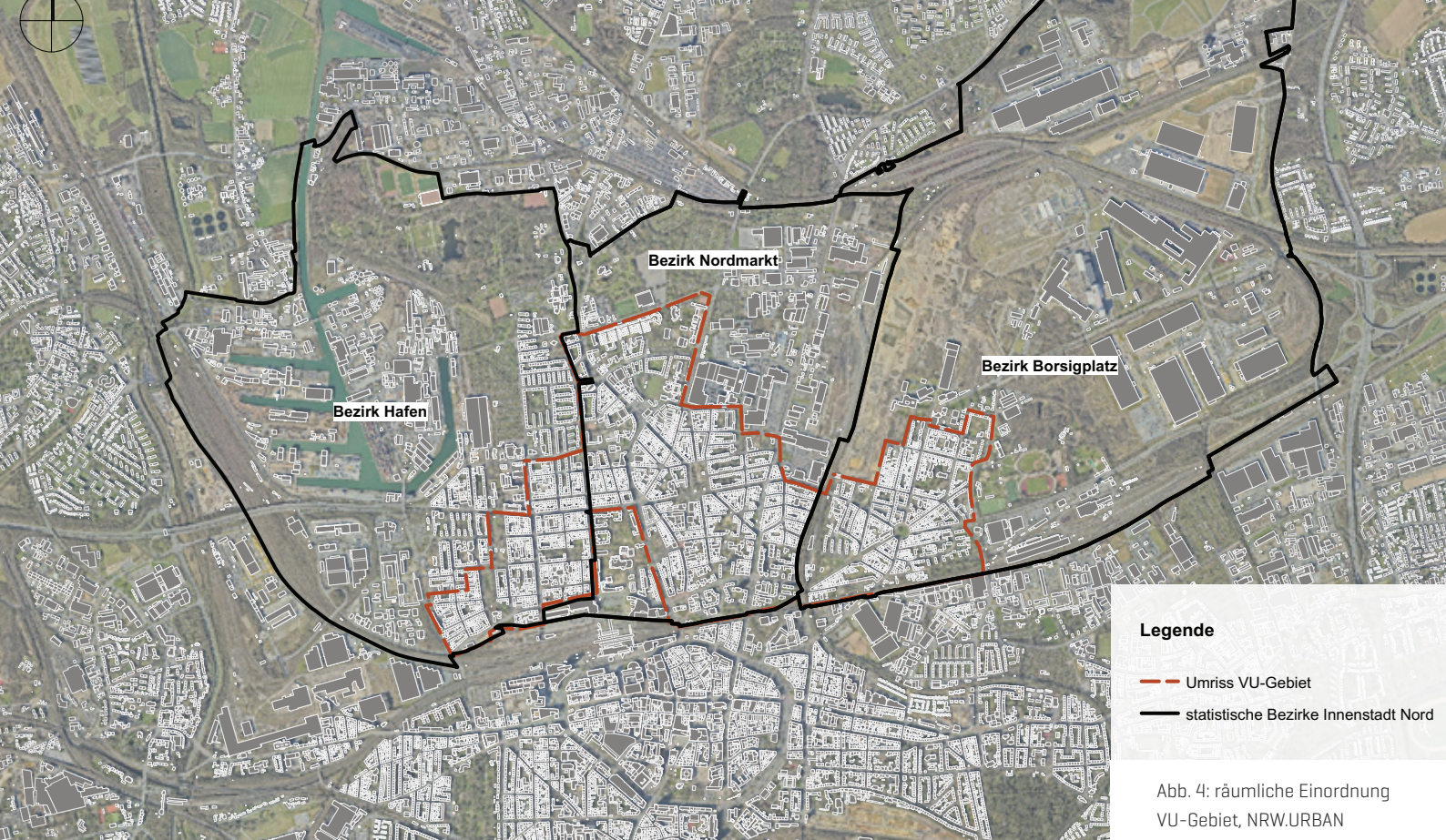
2.1 Stadträumliche Einordnung, Abgrenzung und einführende Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Der Stadtbezirk Innenstadt-Nord ist einer der drei inneren Stadtbezirke Dortmunds. Er befindet sich nördlich der City, von der er durch die Bahnlinien getrennt ist und besteht aus den drei Quartieren Hafen, Nordmarkt und Borsigplatz.¹ Der Stadtbezirk hat eine Gesamtfläche von 1.442 Hektar, wovon drei Viertel auf das Gelände der Westfalenhütte (ehemaliges Stahlwerk), den Hafen, den Fredenbaumpark, den Hoeschpark und einige Kleingartenanlagen entfallen. Sämtliche Einwohner*innen leben auf einer Fläche von weniger als 300 Hektar.

Das VU-Gebiet befindet sich vollständig im Stadtbezirk Innenstadt-Nord und entspricht mit einer Fläche von ca. 263 Hektar weitgehend den bewohnten Bereichen der Nordstadt. Wie Abbildung 4 zeigt, sind aus dem Hafen-Quartier insbesondere die südlichen Bereiche in der Nähe zum Hauptbahnhof sowie entlang des Geschäftszentrums an der Schützenstraße im VU-Gebiet mit aufgenommen. Dagegen sind die Wohnquar-

tiere, die sich nahe dem Hafen sowie dem Fredenbaumpark befinden, nicht Teil des Untersuchungsgebiets, da die Stadt Dortmund hier aufgrund erwarteter Aufwertungstendenzen in Folge der Entwicklung an der Speicherstraße (s. Kapitel 2.3) sowie der Eigentümer*innenstruktur andere Handlungsansätze verfolgt. Gleiches gilt für das nördliche Hauptbahnhofumfeld, in dem in Vorbereitung der geplanten baulichen Veränderungen ebenfalls die Durchführung von Vorbereitenden Untersuchung vom Rat der Stadt beschlossen wurden (s. Kapitel 2.3). Im Nordmarkt-Quartier sind bis auf einzelne Gebäude im nördlichen Bereich an der Münsterstraße und Bornstraße sowie Wohnungsbestände im südlichen Bereich nahe dem Dietrich-Keuning-Haus sämtliche bewohnten Bereiche Teil des VU-Gebietes. Dasselbe gilt für das Quartier Borsigplatz, wo sich ebenfalls bis auf wenige Ausnahmen im nördlichen Bereich sämtliche Wohngebäude innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden.

¹Für die drei statistischen Bezirke in der Nordstadt [Hafen, Nordmarkt, Borsigplatz] wird in diesem Bericht der Begriff „Quartier“ synonym verwendet, wenngleich es sich um Gebiete handelt, die von ihrer Größe eigentlich über den kleinräumigen Quartiersbegriff hinausgehen. Eine offizielle administrative Einteilung von „Stadtteilen“ gibt es in der Stadt Dortmund nicht.



Legende

- Umriss VU-Gebiet
- statistische Bezirke Innenstadt Nord

Abb. 4: räumliche Einordnung
VU-Gebiet, NRW.URBAN

Das Westliche der drei Quartiere der Nordstadt wird vor allem durch den namensgebenden Dortmunder Hafen (Europas größter Kanalhafen) geprägt, welcher im Jahr 1899 als Anfangspunkt des Dortmund-Ems-Kanals eröffnet wurde. Zudem befinden sich in dem Quartier unter anderem der Fredenbaupark (außerhalb des VU-Gebietes), der Blücherpark sowie das Nahversorgungszentrum Schützenstraße.

Die Quartiere Hafen und Nordmarkt gehen weitgehend nahtlos ineinander über und sind insbesondere über die Mallinckrodtstraße verbunden, die als zentrale Achse im Westen an die Bundesautobahn A 45 und im Osten (in Verlängerung als Borsigstraße und

Brackeler Straße) an die Bundesstraße B 236 anschließt. Durch das Nordmarkt-Quartier führen mit der Leopoldstraße/ Münsterstraße (Bundesstraße B 54) und der Bornstraße zudem wichtige Nord-Süd-Verkehrsachsen. Der namensgebende Nordmarkt stellt das Zentrum des Quartiers dar und dient als großflächiger öffentlicher Aufenthaltsraum und Standort für den zweimal wöchentlich stattfindenden Wochenmarkt. Einen weiteren Mittelpunkt des Quartiers bildet das Stadtbezirkzentrum Nordstadt entlang der südlichen Münsterstraße.

Die heute nur noch in Teilen genutzten Gleisanlagen (Strecke Dortmund – Münster) grenzen das östliche Quartier Borsigplatz von den übrigen Bereichen der Nordstadt ab. Im Norden des Quartiers liegt das Gelände der ehemaligen Westfalenhütte, während der Hoeschpark sich im östlichen Teil befindet. Im Zentrum des Quartiers liegt der namensgebende Borsigplatz, der nicht nur aufgrund seiner verkehrlichen Bedeutung, der sternförmigen Struktur und den denkmalgeschützten Gebäuden, sondern insbesondere über seine Verbindung mit der Gründungsgeschichte des Fußballvereins Borussia Dortmund überregional bekannt ist.



Abb. 6: Nordmarkt,
NRW.URBAN



Abb. 5: Schützenstraße,
NRW.URBAN



Abb. 7: Borsigplatz,
NRW.URBAN

Die städtebauliche Struktur in der Nordstadt stellt sich überwiegend in Form von Blockrandbebauungen mit in der Regel vier- bis sechsgeschossigen Gebäuden dar. Dabei handelt es sich häufig um eine kleinteilige Mischung aus erhaltenen/ wiedererrichteten Gründerzeitgebäuden und ergänzenden Nachkriegsbauten. Lediglich ca. ein Prozent aller Gebäude mit Wohnnutzungen weist mindestens 20 Wohneinheiten auf.² Solche größeren Strukturen befinden sich vor allem an der nördlichen Münsterstraße, der Heiligegartenstraße sowie mit dem Hannibal-Komplex an der Bornstraße. Eine größere zusammenhängende Großwohnsiedlung gibt es in der Nordstadt



Abb. 8: Hannibal-Komplex, NRW.URBAN

nicht, ebenso wenig ein klassisches Einfamilienhausgebiet. Einzig die in den 1980er Jahren im Rahmen der IBA Emscher Park entstandene Libellensiedlung, Teile der Burgholzstraße sowie einzelne Straßen im Norden des Borsigplatz-Quartiers weisen zum Teil einfamilienhausähnliche Strukturen auf.



Abb. 9: für die Nordstadt charakteristische Blockrandbebauung, NRW.URBAN



Abb. 10: Libellensiedlung, NRW.URBAN

² Quelle: Statistikstelle der Stadt Dortmund

2.2 Sozialstrukturelle und sozioökonomische Situation

Im Nachfolgenden wird die Ausgangssituation in der Nordstadt anhand verschiedener sozialstruktureller und sozioökonomischer Kenndaten beschrieben. Die Daten stammen überwiegend von der Statistikstelle der Stadt Dortmund. Wie in Abschnitt 2.1 beschrieben, liegen die bewohnten Bereiche der Nordstadt größtenteils innerhalb des VU-Gebietes. Rund 85 % aller Nordstadt-Bewohner*innen leben in diesem Gebiet. Aufgrund dieser großen räumlichen Schnittmenge werden die Daten für den gesamten Stadtbezirk sowie die drei Quartiere Hafen, Nordmarkt und Borsigplatz insgesamt dargestellt. **Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die Daten auf den Stichtag 31.12.2023.**

Bevölkerung

Mit ca. 61.000 Einwohner*innen stellt die Innenstadt-Nord den bevölkerungsreichsten Bezirk der Stadt Dortmund

dar. Dies hängt mit einem starken Bevölkerungswachstum in den letzten Jahren zusammen. Seit 2011 stieg die Bevölkerungszahl im Bezirk um mehr als 15 % an. Im Vergleich wuchs die Bevölkerung in der Stadt Dortmund im selben Zeitraum nur um gut 4 %. Auf die Dortmunder Bevölkerungsentwicklung hatte die Nordstadt in den vergangenen Jahren somit einen maßgeblichen Einfluss. Innerhalb des Bezirks ist das Quartier Nordmarkt mit knapp 30.000 Einwohner*innen das mit Abstand Bevölkerungsstärkste.

Durch die gestiegene Einwohner*innenzahl erhöhte sich auch die Bevölkerungsdichte. Sie beläuft sich im Bezirk Innenstadt-Nord auf aktuell 4.230 Einwohner*innen/km² und liegt damit fast doppelt so hoch wie in der Gesamtstadt (2.180 Einwohner*innen/km²). Innerhalb des ca. 263 Hektar großen VU-Gebietes beträgt die Bevölkerungsdichte sogar 19.610 Einwohner*innen/km², was sich durch den hohen Anteil an Wohnbauflächen erklärt.

Einwohner*innenzahl	2011	2015	2019	2023
Stadt Dortmund	587.125	596.575	603.610	612.065
Bezirk Innenstadt-Nord	52.895	59.015	59.605	61.065
Quartier Hafen	17.005	18.425	18.290	18.710
Quartier Nordmarkt	24.755	27.995	28.345	28.785
Quartier Borsigplatz	11.135	12.595	12.965	13.570

Tab. 1: Einwohner*innenzahlen [Quelle: Statistikstelle Stadt Dortmund]

Die Tabelle 2 zeigt die Verteilung der Anteile der Altersgruppen an der Bevölkerung. Dabei ist auffällig, dass die Nordstadt verglichen mit dem gesamtstädtischen Durchschnitt deutlich höhere Anteile jüngerer Altersgruppen aufweist. Mehr als ein Drittel der Einwohner*innen ist unter 25 Jahre alt, während es in der Gesamtstadt nur ein Viertel sind. Demgegenüber fällt der Anteil der Über-64-Jährigen in der Nordstadt deutlich geringer aus als in der Gesamtstadt. Innerhalb der Nordstadt liegen die Anteile jüngerer Altersgruppen in den Quartieren Nordmarkt und Borsigplatz deutlich höher als im Quartier Hafen.

Die relativ junge Bevölkerung spiegelt sich auch in der natürlichen Bevölkerungsentwicklung wider. Mit 790 lag die Anzahl der Geburten im Jahr 2023 im Bezirk Innenstadt-Nord deutlich oberhalb der Sterbefälle (480), wohingegen es in Dortmund insgesamt deutlich mehr Sterbefälle (7.675) als Geburten (5.465) gab.

Anteil Altersgruppen an Bevölkerung [Stand 31.12.2023]	unter 6-Jährige	6- bis unter 18-Jährige	18- bis unter 25-Jährige	25- bis unter 65-Jährige	65-Jährige und Ältere
Stadt Dortmund	5,7 %	11,4 %	8,1 %	54,7 %	20,2 %
Bezirk Innenstadt-Nord	7,9 %	15,8 %	11,5 %	54,9 %	10,0 %
Quartier Hafen	6,6 %	12,1 %	11,7 %	57,9 %	11,6 %
Quartier Nordmarkt	8,4 %	17,5 %	11,0 %	53,6 %	9,5 %
Quartier Borsigplatz	8,5 %	17,0 %	12,1 %	53,5 %	8,9 %

Tab. 2: Anteil Altersgruppen an Bevölkerung [Quelle: Statistikstelle Stadt Dortmund]

Anteil der nicht-deutschen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung	2011	2015	2019	2023
Stadt Dortmund	12,8 %	16,3 %	18,8 %	21,8 %
Bezirk Innenstadt-Nord	40,9 %	48,5 %	53,5 %	58,1 %
Quartier Hafen	34,8 %	40,9 %	45,1 %	50,0 %
Quartier Nordmarkt	43,8 %	52,5 %	57,3 %	62,2 %
Quartier Borsigplatz	43,7%	50,9 %	56,8 %	60,7 %

Tab. 3: Anteil der nicht-deutschen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung [Quelle: Statistikstelle Stadt Dortmund]

In Tabelle 3 ist die Entwicklung der Anteile der nicht-deutschen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung dargestellt. Die Nordstadt verzeichnete ausgehend von dem ohnehin vergleichsweise hohen Anteil seit 2011 ein kontinuierliches Wachstum auf 58,1 %, wobei der Anteil im Quartier Nordmarkt mit 62,2 % am höchsten liegt. Demgegenüber liegt der Anteil in Dortmund insgesamt mit 21,8 % deutlich niedriger.

Innerhalb der nicht-deutschen Bevölkerung ist der Anteil von Menschen mit türkischer Staatsbürgerschaft im Bezirk seit 2011 von 33,0 % auf 12,9 % im Jahr 2023 zurückgegangen. Demgegenüber ist der Anteil der bulgarisch-rumänischen Bevölkerung an der nicht-deutschen Bevölkerung seit Beginn der Datenerfassung im Jahr 2012 von 7,5 % auf 16,9 % in 2023 gestiegen.³ Innerhalb der Nordstadt liegen die Anteile in den Quartieren Nordmarkt und Borsigplatz mit 18,2 % bzw. 19,1 % deutlich höher als im Quartier Hafen (12,7 %).

Der Anteil, der neben der nicht-deutschen Bevölkerung auch Deutsche mit Migrationshintergrund erfasst, liegt in der Nordstadt mit 78,8 % ebenfalls deutlich oberhalb des gesamtstädtischen Wertes (41,0 %). In den Quartieren Nordmarkt und Borsigplatz liegt der Anteil sogar jeweils über 80 %, im Quartier Hafen bei ca. 70 %.

Bevölkerungsbewegungen

Das Bevölkerungswachstum der Nordstadt seit 2011 ist nicht nur auf den beschriebenen Geburtenüberschuss, sondern auch auf einen konstant positiven Wanderungssaldo zurückzuführen. Im Jahr 2023 lag dieser bei 1.550 mehr Zugewinnen gegenüber Fortzügen. Auffällig ist dabei, dass dies insbesondere auf Zuzüge von außerhalb Dortmunds zurückzuführen ist, während die Nordstadt bei Bevölkerungswanderungen innerhalb der Stadt Einwohner*innen verliert. Dies unterstreicht die Funktion der Nordstadt als Ankunftsstadtteil und Integrationsinkubator.

Der Anteil der zugezogenen Personen an der Gesamtbevölkerung lag in den vergangenen Jahren kontinuierlich bei über 9 % bis zum Teil fast 20 %, während es in der Gesamtstadt meist zwischen 4 % und 6 % waren. Ebenso lag der Anteil der weggezogenen Personen an der Gesamtbevölkerung mit ca. 8 % bis 14 % deutlich oberhalb des städtischen Durchschnitts (4 – 5 %). Sowohl bei den Zu-, als auch bei den Fortzügen lag der Anteil der nicht-deutschen Bevölkerung überproportional hoch. Entsprechend der starken Bevölkerungsbewegungen liegt der Anteil der Bevölkerung mit einer Wohndauer von weniger als drei Jahren im Bezirk bei 32,8 %, während es in Dortmund insgesamt nur 24,6 % sind. Eine solche starke Fluktuation, die ebenfalls ein typisches Merkmal eines Ankunftsquartiers darstellt, wird in der sozialwissenschaftlichen Forschung häufig als Erschwernis für das Entstehen nachbarschaftlicher Beziehungen angesehen, wenngleich einzelne Studien (auch bezogen auf die Dortmunder Nordstadt) hier zu differenzierten Ergebnissen gelangen.⁴

³ Die Stadt Dortmund erstellt jährlich einen Sachstandsbericht Zuwanderung aus Südosteuropa, der eine ausführliche Analyse der Entwicklungen und Handlungsansätze enthält.
⁴ vgl. Kurtenbach et al. [2023]

Wohnen

In der Nordstadt gibt es knapp 30.000 Wohneinheiten, wovon sich 24.610 innerhalb des VU-Gebietes befinden. Die strukturelle Leerstandsquote (Leerstände länger als sechs Monate) liegt mit 2,6 % oberhalb des gesamtstädtischen Wertes von 1,7 %.⁵ Die in Kapitel 2.1 beschriebenen städtebaulichen Strukturen in der Nordstadt mit fast ausschließlichem Geschosswohnungsbau führen dazu, dass die durchschnittliche Wohnfläche je Einwohner mit etwa 30 m² deutlich unterhalb des gesamtstädtischen Durchschnitts von ca. 41 m² liegt.⁶ Demgegenüber lag der Anteil der sozial gebundenen Wohnungen in 2022 mit 9,3 % (2.790 Wohnungen) oberhalb dem in der Gesamtstadt (6,5 %), ist jedoch in den vergangenen Jahren kontinuierlich gesunken.⁷ Bis zum Jahr 2029 werden nach Erkenntnissen der Stadt Dortmund weitere rund 1.000 Wohnungen aus der Bindung herausfallen. Die mittlere Angebotsmiete ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen und liegt in der Nordstadt bei 7,61 Euro/m² (Gesamtstadt 8,09 Euro/m²).⁸ Aufgrund der ansteigenden Mietentwicklungen in den vergangenen Jahren ist im Dortmunder Mietspiegel 2023/2024 für die Innenstadt-Nord erstmal ein geringfügiger lagebedingter Zuschlag festgelegt. Somit ist in der Nordstadt im Vergleich zur Gesamtstadt und zu anderen Stadtteilen immer noch ein niedrigeres Mietenniveau zu verzeichnen. Jedoch zeigen die steigenden Angebotsmieten,

dass der Wohnungsmarkt auch in der Nordstadt angespannter wird. Zudem ist in der Nordstadt auf Grund der vielfach einkommensschwachen Bevölkerung eine besonders hohe Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum gegeben. Des Weiteren steht einem überdurchschnittlich hohen Familienanteil der niedrigste Wert aller Stadtteile (1,9 %) großer Wohnungen mit mehr als 5 Räumen gegenüber (Gesamtstadt: 10,3 %).⁹

Beschäftigung

Wie Tabelle 4 zeigt, ist die Arbeitslosenquote in der Nordstadt insbesondere zwischen 2014 und 2018 deutlich zurückgegangen. Seitdem steigt sie jedoch wieder an und liegt aktuell mit 21,8 % deutlich oberhalb des gesamtstädtischen Wertes (10,9 %). Innerhalb der Nordstadt weist das Quartier Nordmarkt mit 23,0 % die höchste Quote auf.

Der Anteil der Transfergeldempfänger*innen (SGB II und XII, Sozialhilfe, Asylbewerber*innen) liegt mit 38,5 %

ebenfalls deutlich oberhalb des städtischen Durchschnitts von 16,1 % (Stand 31.12.2022). Auch hier weist das Quartier Nordmarkt mit 41,2 % den höchsten Anteil auf.

Bildung und Wahlbeteiligung

In der Nordstadt befinden sich insgesamt sieben Grundschulstandorte. Der Anteil der Schüler*innen, die am Ende ihrer Grundschulzeit eine Schulformempfehlung für das Gymnasium erhalten haben, lag mit 12,8 % im Jahr 2022 auf einem Tiefstand und damit deutlich unterhalb des Wertes in der Gesamtstadt (35,2 %).

Auch bei der Beteiligung zur Kommunalwahl im Jahr 2020 fiel die Nordstadt mit 24,5 % deutlich hinter den Wert in Dortmund insgesamt (47,1 %) zurück.

Arbeitslosenquote	2010	2014	2018	2022
Stadt Dortmund	12,7 %	12,2 %	9,8 %	10,9 %
Bezirk Innenstadt-Nord	24,9 %	24,0 %	19,3 %	21,8 %
Quartier Hafen	24,3 %	23,3 %	18,1 %	19,5 %
Quartier Nordmarkt	25,4 %	24,3 %	19,6 %	23,0 %
Quartier Borsigplatz	25,0 %	24,7 %	20,8 %	22,4 %

Tab. 4: Arbeitslosenquote [Quelle: Statistikstelle Stadt Dortmund]

⁵ Quelle: Dortmunder Wohnungsmarktbeobachtung, Stand 31.12.2022

⁶ Quelle: Statistikstelle Stadt Dortmund, Stand 31.12.2022

⁷ Quelle: Dortmunder Wohnungsmarktbeobachtung, Stand 31.12.2022

⁸ Quelle: Dortmunder Wohnungsmarktbeobachtung, Datengrundlage aus 2021/2022

⁹ Quelle: Dortmunder Wohnungsmarktbeobachtung, Stand 31.12.2022

2.3 Stadterneuerungsprozess Nordstadt

Sanierungsgebiete „Nord II“, „Nord III Ost“ und „Nord III West“

In den Jahren 1972 und 1975 wurden die drei Sanierungsgebiete „Nord II“, „Nord III Ost“ und „Nord III West“ im klassischen (umfassenden) Verfahren förmlich festgelegt. Sie umfassten das Gebiet nördlich des Hauptbahnhofes bis zur Mallinckrodtstraße sowie zwischen Kurfürsten-/Uhlandstraße und Gronaustraße. Im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen wurden unter anderem Erschließungsanlagen neu errichtet oder umgestaltet. Dazu gehörte der Bau der unterirdischen Stadtbahnabschnitte sowie die Umgestaltung des heutigen Freiherr-vom-Stein-Platzes und des öffentlichen Verkehrsraums der Münsterstraße. Außerdem wurde auf dem ehemaligen Schlachthofgelände das Dietrich-Keuning-Haus errichtet.

In den Sanierungsgebieten „Nord II“ und „Nord III Ost“ erfolgten Grundstücksregelungen nach den Bestimmungen der §§ 45 ff. BauGB (Umlegung). Im Sanierungsgebiet „Nord III West“ wurde ein großer Teil der Grundstücksregelungen auf privatrechtlicher Basis durchgeführt. Die förmliche Festlegung der Sanierungsgebiete wurde im Jahr 2012 per Satzung aufgehoben. Es wurden keine Ausgleichsbeträge erhoben.

Sanierungsgebiet „Nordstadt-Programm“

Das „Nordstadt-Programm“ wurde als ergänzendes Sanierungsgebiet im

September 1989 beschlossen und im Mai 1991 öffentlich bekanntgemacht. Die übergreifende Zielsetzung lag in der Verfolgung eines behutsamen und kooperativen Erneuerungsprozesses, mit dem vor allem der Bestand aufgewertet werden sollte. Umfangreiche Eingriffe in vorhandene Grundstücksnutzungen waren nicht beabsichtigt. Aufgrund dieses Ansatzes wurde die Sanierung im vereinfachten Verfahren und ohne die Anwendung der sanierungsrechtlichen Genehmigungspflichten nach § 144 BauGB durchgeführt. Die Satzung über die Aufhebung des Sanierungsgebietes wurde vom Rat der Stadt Dortmund am 21.09.2023 beschlossen und am 08.12.2023 öffentlich bekannt gemacht.

Während des Bestehens der Sanierungssatzung wurde eine Vielzahl von baulichen und sozial-integrativen bzw. prozessbegleitenden Maßnahmen in dem Gebiet durchgeführt. Zu den umgesetzten öffentlichen Maßnahmen gehörten die Neugestaltung des Straßenraums Schützenstraße, die Neugestaltung der Heroldwiese sowie die Umgestaltungen des Nordmarktes und des Blücherparks. Die steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten nach § 7h EstG wurden von den privaten Eigentümer*innen zunächst nur in geringem Maß in Anspruch genommen, da bis zum Jahr 2015 nur ca. zehn hierzu notwendige Modernisierungsvereinbarungen abgeschlossen wurden. Ab 2015 konnten durch intensive Beratungs- und Unterstützungsleistungen des Quartiersmanagements weitere 22 Modernisierungsvereinbarungen mit Eigentümer*innen

getroffen werden.

Integrierte Handlungskonzepte und Quartiersmanagement

Neben dem Sanierungsrecht nutzt die Stadt Dortmund für die Stadterneuerung in der Nordstadt das Instrument der Integrierten Handlungskonzepte (InHK). Das erste Konzept wurde im Jahr 1996 beschlossen, nachdem das Gebiet bereits 1993 in das Handlungsprogramm „Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf“ des Landes Nordrhein-Westfalen aufgenommen worden war. Die Realisierung der im InHK enthaltenen Ziele erfolgte im Anschluss an das Nordstadtprogramm durch die Projekte der EU-Gemeinschaftsinitiative URBAN II von 2000 bis 2008. Im Zuge des Konzeptes „Lebenswerte Nordstadt“ aus dem Jahr 2010, welches ein Gesamtkonzept für die Nordstadt darstellte, wurde schwerpunktmäßig das Programm „Soziale Stadt NRW - Dortmund Nordstadt“ umgesetzt. Hierzu wurde im Jahr 2010 ein InHK für die EU-Förderperiode 2007 – 2013 aufgestellt, welches 2011 durch die Bezirksregierung Arnsberg abschließend genehmigt worden war. Mit Abschluss der Förderperiode wurde das InHK evaluiert und 2015 fortgeschrieben mit einer verlängerten Laufzeit bis Ende 2024.

Eine Querschnittsmaßnahme stellt dabei das Quartiersmanagement dar. Neben typischen Aufgaben wie der Vernetzung und Aktivierung von bürgerschaftlichem Engagement leistet das Quartiersmanagement Nordstadt auch umfangreiche Beratungsleistungen für Immobilieneigentümer*innen, die seit der Neuaufstellung im Jahr 2015 durch ein eigenes „Team Immobilien“ übernommen werden.

Im Dezember 2023 hat der Rat der Stadt Dortmund ein neues InHK für die Nordstadt als Grundlage für einen neuen Antrag auf Städtebauförderungsmittel beschlossen. Es besteht aus einem Rahmenkonzept und vier (zum Teil noch in Erarbeitung befindlichen) Einzelkonzepten, die sich auf die unterschiedlichen Stadterneuerungsgebiete beziehen. Das InHK zu dem geplanten Stadterneuerungsgebiet „Zentrale Nordstadt“, welches das VU-Gebiet vollständig einschließt, wurde ebenfalls im Dezember 2023 beschlossen.



Abb. 11: Freiherr-vom-Stein-Platz, NRW.URBAN



Abb. 12: Altonaer Straße 6 vor Sanierung, QM Nordstadt



Abb. 13: Altonaer Straße 6 nach Sanierung, QM Nordstadt

Umgang mit Problemimmobilien

Im Jahr 2017 initiierte das Land Nordrhein-Westfalen das „Modellvorhaben Problemimmobilien“.¹⁰ Zielsetzung war die Unterstützung von Kommunen bei dem systematischen Umgang mit problematischen Immobilien. Dortmund war eine von elf Städten, die an dem Modellvorhaben teilnahmen. Zu Projektbeginn wurden dazu in der Nordstadt insgesamt 122 städtebauliche Problemimmobilien identifiziert. Bis zum Abschluss der Projektlaufzeit Ende 2022 reduzierte sich diese Zahl auf 39 Objekte.¹¹

Grundlage des Erfolgs beim Vorgehen gegen Problemimmobilien ist der enge strategische Schulterschluss zwischen den Fachbereichen. Das gesamtstädtische Stufenmodell kommunaler Maßnahmen ist in Dortmund breit aufgestellt. Es reicht von der Beratung und Förderung, etwa im Rahmen der bewährten Hof- und Fassadenprogramme, bis zu rechtlichen Schritten wie der Nutzung von Vorkaufsrechten oder dem Aussprechen von Modernisierungs- und Instandsetzungsgeboten. Das beratende Immobilienteam des städtisch beauftragten Quartiersmanagements Nordstadt ist dabei ebenso eingebunden wie spezialisierte Mitarbeiter*innen im Amt für Stadterneuerung, des Ordnungsamts und des Fachbereichs Liegenschaften. Auch das Rechtsamt, die Bauordnung, die Wohnungsaufsicht und die Stadtkasse sind wichtige Partner.

Ein Großteil des Rückgangs der Problemimmobilien ging auf private Sanierungen zurück. Zum Teil erwarb die Stadt Dortmund auch selbst Objekte, die in eine Sanierung gebracht wurden. Ein besonders komplexes Vorhaben stellte das Hochhaus Kielstraße 26 mit 101 Eigentumswohnungen dar. Dieses stand seit 2002 leer und hatte eine weithin sichtbare, schlechte Außenwirkung. Die Eigentumswohnungen wurden nach zum Teil langwierigen Verhandlungen durch die Stadt Dortmund schrittweise angekauft. Anschließend wurde das Gebäude im Jahr 2021 zurückgebaut.

Neben den städtebaulichen Problemimmobilien gibt es eine Liste von ordnungsrechtlichen Problemhäusern¹², bei der das Ordnungsamt die Federführung hat. Hier liegen häufig mehrere Problemlagen vor (z. B. Abfallentsorgung, Scheinanmeldungen, Überbelegung, hygienische Probleme). Das Nordstadtbüro (Fallmanagement Problemhäuser im Ordnungsamt) überprüft vor Ort potenziell neue oder bereits bekannte Problemhäuser. Werden Missstände festgestellt, so werden diese dem jeweils für die Bearbeitung zuständigen Fachbereich übermittelt und deren Beseitigung nachkontrolliert.



Abb. 14: Clausthaler Straße 17 vor Sanierung, QM Nordstadt



Abb. 15: Clausthaler Straße 17 nach Sanierung, NRW.URBAN

¹⁰ Weiterführende Informationen in MHKBD NRW [2023]: Modellvorhaben Problemimmobilien – Bilanz 2017 bis 2022

¹¹ Stadt Dortmund [2023]: Anzahl der Problemimmobilien in der Nordstadt um 70 Prozent gesunken

¹² Grundsätzlich wird in diesem Bericht zwischen städtebaulichen und ordnungsrechtlichen Problemimmobilien unterschieden. Städtebauliche Problemimmobilien entfalten auf Grund von baulichen Schäden an der Gebäudehülle und/oder Leerständen eine negative Wirkung auf ihr Umfeld. Ordnungsrechtliche Problemimmobilien weisen vor allem Missstände innerhalb der Gebäude und Wohnungen sowie auf den Grundstücken auf und wirken vor allem negativ auf die Bewohner*innen. Es gibt auch Gebäude, die sowohl städtebauliche als auch ordnungsrechtliche Problemimmobilien sind.

Quartiersanalysen

Mit der Erstellung von kleinräumigen Quartiersanalysen möchte die Stadt Dortmund negative Entwicklungen in ihren Stadtquartieren frühzeitig erkennen, um diesen entgegenwirken zu können. Im Rahmen einer ganzheitlichen Betrachtung werden Aspekte wie Bevölkerungs- und Beschäftigungsdaten, der Gebäude- und Wohnungsbestand sowie die verkehrliche Situation und das Wohnumfeld untersucht. Als Grundlagen dienen neben eigenen Erhebungen auch Bewohner- und Eigentümerbefragungen. Aus den Ergebnissen der Analysen folgt schließlich die Entwicklung von Handlungsoptionen und Handlungsfeldern. Die Quartiersanalysen bieten somit eine fundierte Grundlage für künftige Stadterneuerungsprozesse. Für die Nordstadt wurden bislang folgende Analysen durchgeführt, deren Untersuchungsbereiche ganz oder teilweise innerhalb des VU-Gebietes liegen.

- Münsterstraßen- und Schleswiger Viertel (2012)
- Brunnenstraßen- und Hannibalviertel (2009, Evaluation in 2014)
- Borsigplatz-West (2015)
- Hafen-Süd (2010, Evaluation in 2016)
- Hafen-Südost (2017)
- Nordmarkt-Ost (2018)
- Hoeschpark-Viertel (2011, Evaluation in 2019)
- Hafen (2023)

Projekt „nordwärts“

Das Projekt „nordwärts“ hat das Ziel, die Stärken der nördlichen Stadtbezirke Dortmunds in den Fokus der Öffentlichkeit zu rücken. Bis 2025 sollen dazu über 200 Teilprojekte umgesetzt werden. Zu



Abb. 16: neu gestalteter Bereich am Hafen, NRW.URBAN

den bereits abgeschlossenen Projekten in der Nordstadt gehören neben den Projekten aus dem InHK auch das Projekt „iResilience“, in dessen Rahmen gemeinsam mit Bewohner*innen des Hafen-Quartiers neue Vorgehensweisen, Kooperationen und Maßnahmen zur Klimavorsorge erprobt wurden sowie ein durchgeführtes Werkstattverfahren zur Neugestaltung des öffentlichen Raums in der Fußgängerzone Münsterstraße.

Städtebauliche Großprojekte

Mit der Hafenentwicklung, dem Gelände der ehemaligen Westfalenhütte sowie der Umgestaltung des nördlichen Hauptbahnhofumfeldes plant die Stadt Dortmund die Umsetzung bzw. Fortführung von drei Großprojekten im Stadtbereich Innenstadt-Nord.

Am Dortmunder Hafen wird eine gestalterische und funktionale Aufwertung sowie damit verbundene städtebauliche Öffnung der Speicherstraße in die benachbarten Wohnquartiere verfolgt. Hierzu wurde der gesamte öffentliche Raum im Bereich der südlichen Speicherstraße inkl. der Uferpromenade neugestaltet.

Außerdem gab es in diesem Bereich bereits einzelne Neuansiedlungen, darunter des Fraunhofer-Institutes für Software- und Systemtechnik sowie der Akademie für Theater und Digitalität. Auf Grundlage eines Rahmenplans soll die Entwicklung in den nächsten

Jahren fortgesetzt und auf die nördliche Speicherstraße erweitert werden. Insgesamt sollen in beiden Teilbereichen rund 4.000 Arbeitsplätze entstehen.

Das Gelände der ehemaligen Westfalenhütte hat sich in den vergangenen Jahren bereits zu einem bedeutenden Logistik-Standort in Dortmund gewandelt. Derzeit entsteht in einem Bereich an der Stahlwerkstraße zusätzlich ein neues Wohnquartier mit ca. 800 Wohneinheiten. Außerdem plant die Stadt Dortmund die Umsetzung des Projektes „Grüner Ring“ mit einer Größe von rund 35 Hektar. Zielsetzung ist die Schaffung eines neuen Parks, der mit integrierten Rad- und Wanderwegen auch Verbindungen zu bestehenden Grünräumen wie etwa dem Hoeschpark sowie angrenzenden Stadtteilen schafft. Ebenso ist hier als Umgehungsstraße die sogenannte Hoeschallee geplant, was einen wesentlichen Anteil der Durchfahrtsverkehre aus dem Borsigplatz-Quartier nehmen würde. Durch den Bau der Hoeschallee können auch Wirtschaftsflächen im zentralen Westfalenhüttenbereich neu erschlossen und reaktiviert werden.

Der Dortmunder Hauptbahnhof befindet sich bereits seit mehreren Jahren in einer umfangreichen Modernisierung, die laut der Deutschen Bahn im Jahr 2025 abgeschlossen werden soll. Für das nördliche Hauptbahnhofumfeld plant die Stadt Dortmund die Entwicklung eines modernen und nachhaltigen Stadtquartiers sowie die städtebauliche Neugestaltung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes als Eingang zur Nordstadt. Nach einem im Jahr 2017 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb und anschließender Weiterentwicklung eines Rahmenplans inkl. Machbarkeits-

Abb. 17: Visualisierung Sport- und Freizeitflächen Grüner Ring, Atelier Loidl / GREENBOX



studie und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hat der Rat der Stadt Dortmund im Juni 2020 die Weiterverfolgung des Projektes beschlossen. Zudem fasste der Rat im November 2021 einen Beschluss zur Einleitung von Vorbereitenden Untersuchungen, um die Anwendungsvoraussetzungen für das Besondere Städtebaurecht (städtebauliche Entwicklungs- und/oder Sanierungsmaßnahme) zu prüfen.



Abb. 18: Visualisierung Umgestaltung Hauptbahnhofumfeld Nord, Stadt Dortmund

Masterpläne, „Aktionsplan Soziale Stadt“ und INSEKT 2030+

Neben der Bauleitplanung steuert die Stadt Dortmund ihre Stadtentwicklung über verschiedene Masterpläne. Bei einem Masterplan handelt es sich um ein informelles Planungsinstrument, welches Ziele, Projekte und Perspektiven zu verschiedenen Themenbereichen definiert. Bislang wurden

2.4 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

Regionalplanung

In dem am 28.02.2024 offiziell in Kraft getretenen Regionalplan Ruhr ist das VU-Gebiet als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) festgelegt. Gemäß den textlichen Festlegungen umfassen ASB neben Wohnbauflächen auch alle mit dieser Funktion zusammenhängenden Flächen. Dazu gehören wohnverträgliches Gewerbe, Wohnfolgeeinrichtungen, öffentliche und private Dienstleistungen sowie siedlungszugehörige Grün-, Sport-, Freizeit- und Erholungsflächen. Das nahe des VU-Gebietes gelegene Quartier an der Speicherstraße ist als Allgemeiner Siedlungsbereich für zweckgebundene Nutzungen (gemischte Nutzungen mit Schwerpunkt auf Gewerbe, Büro/Verwaltung, Bildung und Forschung einschließlich hafenaffiner Nutzung) festgelegt.

Bezüglich der Verkehrsinfrastruktur sind die Achse Mallinckrodtstraße/Borsigstraße/Brackeler Straße sowie die Leopoldstraße/Münsterstraße und die Bornstraße als regionalplanerisch bedeutsame Straßen festgelegt. Außerdem sind die Trassen der Deutschen Bahn sowie die Trasse der Stadtbahnlinie U41 in Richtung Lünen als regionalplanerisch bedeutsame Schienenwege festgelegt.

Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan der Stadt Dort-

mund ist das VU-Gebiet überwiegend als Wohnbaufläche dargestellt. Ausnahmen bilden Bereiche an der Münsterstraße (gemischte Bauflächen) sowie der Bereich am Dietrich-Keuning-Haus und die im nördlichen Teil gelegenen Schulstandorte (Gemeinbedarfslflächen). Des Weiteren sind verschiedene Grünflächen und -verbindungen sowie Flächen für Hauptverkehrswege (Straße und Schiene) dargestellt. Außerdem befinden sich im VU-Gebiet ein Ortsteilzentrum¹³ (südliche Münsterstraße) sowie drei Quartiersversorgungszentren (nördliche Münsterstraße, Schützenstraße und Borsigplatz).

Bebauungspläne

Bis auf wenige Ausnahmen befindet sich das VU-Gebiet im Geltungsbereich von rechtskräftigen Bebauungsplänen. Dabei handelt es sich insbesondere im Hafen-Quartier, im Borsigplatz-Quartier sowie in den nordöstlichen Bereichen des Nordmarkt-Quartiers überwiegend um einfache Bebauungspläne gemäß § 30 Abs. 3 BauGB. Qualifizierte Bebauungspläne mit den Mindestfestsetzungen nach § 30 Abs. 1 BauGB finden sich dagegen vor allem entlang der zentralen Nord-Süd-Achse Münsterstraße/Leopoldstraße.

Aufgrund der Vielzahl der Bebauungspläne wird zunächst nicht näher auf die Festsetzungen eingegangen. Es erfolgt an späterer Stelle eine erneute Befassung mit den planungsrechtlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf die Beurteilung der allgemeinen Durchführbarkeit einer möglichen Sanierungsmaßnahme (Kapitel 8.3).

zu insgesamt 13 Themen Masterpläne erarbeitet und zum Teil fortgeschrieben, die in unterschiedlichen Intensitäten eine Relevanz für die Nordstadt besitzen.

Der „Aktionsplan Soziale Stadt Dortmund“ startete im Jahr 2008 und versteht sich als zentrale Strategie gegen Armut und Ausgrenzung in Dortmund. Er soll den Menschen vor Ort mit passgenauen Maßnahmenpaketen helfen, ihre Situation zu verbessern. Dazu werden in den betroffenen Quartieren Aktionsraumbeauftragte eingesetzt, die vor Ort Maßnahmen und Projekte initiieren und begleiten. Von den aktuell 13 Aktionsräumen befinden sich drei (Hafen, Nordmarkt, Borsigplatz) in der Nordstadt.

Integrierte Stadtbezirksentwicklungskonzepte (INSEKT) wurden von der Stadt Dortmund für alle zwölf Stadtbezirke erstmals im Jahr 2004 erstellt und im Jahr 2009 fortgeschrieben. Sie dienen dazu, Zielvorstellungen für die künftige räumliche Entwicklung auf Stadtbezirksebene zu formulieren. Damit bewegen sie sich zwischen den Betrachtungsebenen der gesamtstädtischen Flächennutzungsplanung und den teilräumlichen Rahmen- und Bebauungsplänen. Im Jahr 2018 erfolgte der politische Auftrag, die INSEKT inhaltlich weiterzuentwickeln und für alle zwölf Stadtbezirke der Stadt Dortmund neu aufzustellen.

¹³ Im Masterplan Einzelhandel aus dem Jahr 2013 ist der Bereich südliche Münsterstraße von einem Ortsteil- zu einem Stadtbezirkszentrum hochgestuft worden. In diesem Bericht wird für diesen Bereich daher die Bezeichnung „Stadtbezirkszentrum Nordstadt [südliche Münsterstraße]“ verwendet.

Bestandsaufnahme

3.

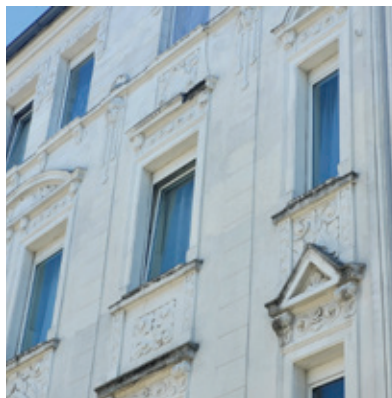
3.1 Erhebung des Gebäudebestands und der Blockinnenbereiche

Im Zeitraum von März bis Mai 2022 wurde eine Erhebung des Gebäudebestandes im VU-Gebiet durchgeführt. Dabei wurden die Gebäude erhoben, die gemäß dem Amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem (ALKIS) entweder ausschließlich oder anteilig zu Wohnzwecken genutzt werden. Insgesamt umfasste der entsprechende Datensatz 3.058 Objekte. Die Beurteilung erfolgte vom öffentlichen Straßenraum aus, sodass sich die Ergebnisse auf die von dort jeweils einsehbaren Bereiche beschränken. Lediglich zu einzelnen Kriterien (Photovoltaikanlagen, Freisitze) wurden Schrägluftbilder des Regionalverbandes Ruhr aus dem Jahr 2021 als weitere Beurteilungsgrundlage hinzugezogen. Diese dienten zudem ergänzend zur Erfassung der Blockinnenbereiche, die bei den Vor-Ort-Begehungen aus dem öffentlichen Raum oft nur zum Teil oder gar nicht einsehbar waren.

Baulicher Zustand der Gebäude

Als ein wesentliches Kriterium zum baulichen Zustand der Gebäude wurde der Erhaltungszustand der Fassaden erhoben. Dabei erfolgte eine Beurteilung nach folgenden Merkmalen:

guter Erhaltungszustand	Mauerwerk, Anstrich und Putz sind ohne Schäden
mittlerer Erhaltungszustand	Instandsetzungsmängel an der Außenhaut, z. B. abblätternde Farbschichten, kleinere Verfärbungen und/oder Verschmutzungen
schlechter Erhaltungszustand	Starke Mängel an der Außenhaut, wie z. B. Risse im Putz, abfallender Putz durch Feuchtigkeitsschäden, konstruktive Mauerwerksrisse, Ausbeulungen, fehlende Fassadenbekleidungen, starke Verschmutzungen

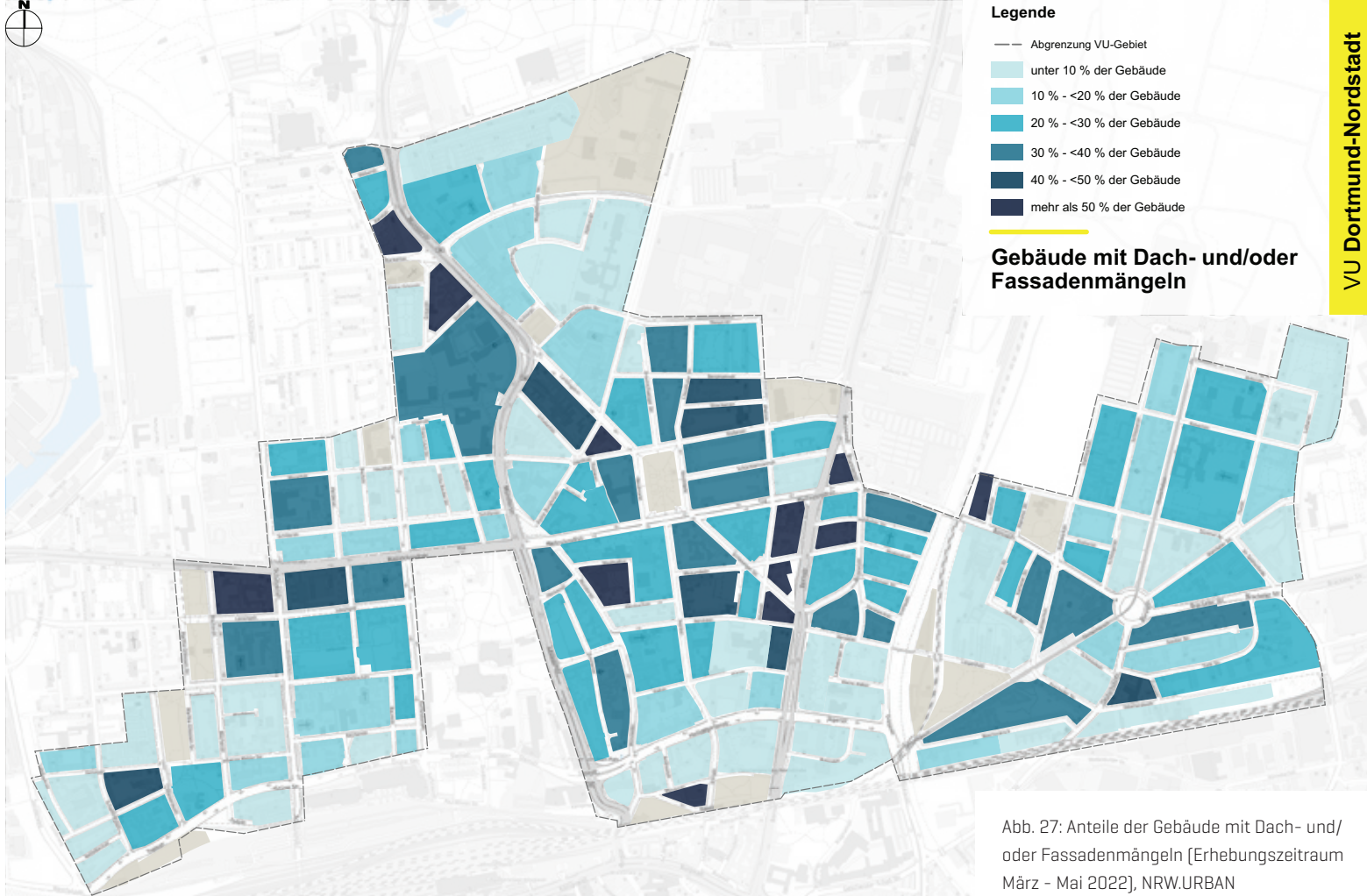


Im Ergebnis befanden sich die Fassaden bei ca. 27 % der Gebäude in einem guten und bei weiteren ca. 52 % der Gebäude in einem mittleren Erhaltungszustand. Für ca. 19 % und somit jedes fünfte Gebäude wurde zum Zeitpunkt der Erhebung ein schlechter Erhaltungszustand der Fassade festgestellt. Bei ca. 2 % war beispielsweise aufgrund von Gerüsten keine Beurteilung des Fassadenzustands möglich.

Neben dem Erhaltungszustand der Fassade wurden im Einzelnen – sofern einsehbar – auch die Zustände der Dächer, Fenster und Haustüren erhoben. An ca. 6 % der Gebäude wurden beschädigte Dächer in Form von losen Schindeln und/oder anderen offensichtlichen Schäden festgestellt. Beschädigte bzw. nicht funktionsfähige Haustüren (keine intakte Schließfunktion) wurden bei ca. 9 % der Gebäude vorgefunden. Demgegenüber fiel der Anteil der Gebäude, bei denen Beschädigungen an einzelnen oder allen Fenstern festgestellt wurden, mit ca. 2 % deutlich geringer aus.



Abb. 19-26: Beispiele für Gebäude mit schlechtem Erhaltungszustand der Fassade, NRW.URBAN



Bei den Haustüren und Fenstern sind in der Regel einfache Instandsetzungs- oder Sanierungsmaßnahmen ausreichend, um vorhandene Mängel zu beheben. Dagegen deuten Beschädigungen am Dach bzw. ein schlechter Erhaltungszustand der Fassade auf einen umfangreicheren Erneuerungsbedarf hin. Daher ist zur räumlichen Verortung der Schäden in der Abbildung 27 für jeden statistischen Baublock der Anteil der Gebäude angegeben, bei denen ein schlechter Erhaltungszustand der Fassade und/oder Beschädigungen am Dach festgestellt wurden.

Das Ergebnis zeigt, dass bauliche Mängel im gesamten VU-Gebiet zu verzeichnen sind, jedoch einzelne räumliche Konzentrationen auffallen. Im Hafen-Quartier betrifft dies neben einem kleineren Bereich südlich des Blücherparks die (vor allem südlichen) Bereiche nahe des zentralen Kreuzungsbereiches Mallinckrodtstraße/Schützenstraße. Südöstlich des Nordmarktes befindet sich rund um die Schleswiger Straße und Brunnenstraße ein größerer zusammenhängender Bereich, in welchem die Gebäude mit Dach- bzw. Fassadenmängeln durchgehend mindestens 20 % und

bei mehreren nebeneinanderliegenden Blöcken entlang der Bornstraße sogar 50 % und mehr betragen. Auch weiter westlich rund um das Stadtbezirkszentrum Nordstadt (südliche Münsterstraße) ist eine höhere Konzentration erkennbar, während im südlichen Bereich des Nordmarkt-Quartiers entlang der Heiligegartenstraße/Jägerstraße die erhobenen Mängel geringer ausfallen. Nördlich der Mallinckrodtstraße ist rund um den Nordmarkt eine verstärkte Konzentration erkennbar. Zudem gibt es im nördlichen Teil der Münsterstraße auffällige Bereiche, die vor allem einzelne Blöcke im Nordwesten des VU-Gebietes betreffen. Im Quartier Borsigplatz lag lediglich bei einem kleineren Block im westlichen Bereich die Anzahl der erhobenen Gebäude mit den beschriebenen Mängeln bei mindestens 50 %. Weitere Blöcke mit einem Anteil von mindestens 30 oder 40 % wurden an der Oestermärsch und Oesterholzstraße sowie nahe des Borsigplatzes südlich der Borsigstraße und Brackeler Straße identifiziert.

Ausstattung

Neben dem baulichen Zustand wurden Daten zur Ausstattung der Wohngebäude erhoben. Bei ca. einem Drittel der Gebäude wurde anhand der Anzahl und Größe von Fenstern und Gauben ein nicht ausgebautes/bewohnbares Dachgeschoss vermutet. Für den Großteil der Gebäude (81 %) wurde eine fehlende barrierefreie bzw. barrierearme Zugänglichkeit festgestellt, beispielsweise aufgrund von vor oder hinter der Haustür befindlichen Treppenstufen zum Erdgeschoss als Hochparterre. Auch straßenseitige Freisitze in Form von Terrassen, Balkonen und/oder Loggien, konnten nur bei einem geringen Teil der Gebäude erhoben werden. Anhand der ergänzenden Auswertungen der Schrägluftbilder war jedoch erkennbar, dass die Anzahl der Gebäude mit Freisitzen an den rückwärtigen Fassadenbereichen bedeutend höher ausfällt. Darüber hinaus war bei der überwiegenden Anzahl der Gebäude (86 %) ein straßenseitiger Vorgartenbereich nicht vorhanden. Von den vorhandenen Vorgartenbereichen wurde zwei Dritteln im Zuge der Erhebung eine hohe Qualität zugesprochen, die sich zum Beispiel durch einen geringen Versiegelungsgrad und eine



Abb. 28: unattraktive Fassadengestaltung an Ecksituation, NRW.URBAN



Abb. 29: unharmonische Erdgeschossgestaltungen, NRW.URBAN

umfangreiche Begrünung äußerte. Bei den übrigen Vorgärten wurde die Qualität aufgrund von z. B. Vermüllung oder Ungepflegtheit als gering eingeschätzt.

Gestalterische Aspekte

In den Erhebungen zum Gebäudebestand wurden des Weiteren verschiedene gestalterische Kriterien betrachtet. Wie in der Einleitung und Kapitel 2.1 bereits beschrieben, befindet sich in dem VU-Gebiet eine Vielzahl von gründerzeitlichen Gebäuden mit entsprechenden Stuckfassaden. Bei den Erhebungen wurden diese Fassaden genauer betrachtet. 22 % der Gebäude wiesen einen erkennbar unvollständigen Fassadenschmuck auf. Starke Beschmutzungen durch Graffiti (mehr als 50 % der Erdgeschossfassade) wurden bei 14 % der Gebäude festgestellt. Als weitere Aspekte, die das Erscheinungsbild beeinträchtigen, wurden festgestellt:

- Werbeanlagen (vor allem entlang der Haupt- und Geschäftsstraßen)
- gestalterisch störende Vordächer
- auf die Fassaden aufgesetzte Platten
- störende Optik der Eingangstüren
- gestalterisch unharmonische Dachaufstockungen
- unharmonische Gestaltung der Erdgeschosse durch Farben/Materialität
- Satellitenschüsseln und herunterhängende Kabel
- unharmonisches Einfügen der Gebäudehöhe in den Straßenraum
- unattraktive Gestaltung von Giebelwänden
- zugemauerte Fenster, insbesondere an städtebaulich prägenden Ecksituationen



Abb. 30: unharmonische Gebäudehöhe und unattraktiv gestaltete Giebelwand, NRW.URBAN



Abb. 31: Beschmutzungen durch Graffiti, NRW.URBAN

Energetische Aspekte

Hinsichtlich der energetischen Aspekte ergaben die im Rahmen der durchgeführten Erhebungen vorgenommenen Inaugenscheinnahmen, dass mutmaßlich nur bei 13 % der Gebäude eine Wärmedämmung der Fassade vorhanden ist. Anhand der Vor-Ort-Erhebungen und Luftbildauswertungen wurde nur bei 2 % der Gebäude vorhandene Photovoltaik- bzw. Solarthermie-Anlagen festgestellt. Auch wurden verschiedene Bereiche identifiziert, in denen die Fenster der Gebäude (z. B. wegen noch vorhandener Einfachverglasung) einen energetischen Modernisierungsbedarf aufweisen.

Ergänzend wurden für die Bestandsanalyse Verbrauchsdaten von der Dortmunder Netz GmbH (DONETZ) auf Baublockebene zur Verfügung gestellt. Dabei zeigte sich grundsätzlich, dass

in vielen Teilen des VU-Gebietes der Energieträger Gas eine relevante Rolle für die Energieversorgung darstellt. Die genaue Anzahl an Haushalten mit Gasverbräuchen konnten seitens der DONETZ aus Datenschutzgründen nicht benannt werden. Daher wurden die Verbräuche hilfsweise ins Verhältnis der Angaben der städtischen Statistikstelle zur Gesamtanzahl der Haushalte auf Baublockebene gesetzt. Die dadurch errechneten Werte sind nur fiktiv und dürfen nicht als tatsächlicher Verbrauch je Haushalt verstanden werden, da unklar ist, wie viele Haushalte je Baublock Gaskunden sind. Zudem können unter den Verbräuchen auch gewerbliche bzw. sonstige Nicht-Wohnnutzungen hereingerechnet worden sein, da nach Aussage der DONETZ die jeweiligen Lieferanten dies nicht zwangsläufig gesondert ausweisen. Trotzdem lassen sich aus den in Abbildung 32 dargestellten Ergebnisse

bestimmte Bereiche identifizieren, für die in jedem Fall ein hoher Anteil an Gasverbraucher*innen zu vermuten ist. Ob diese erhöhten Verbräuche¹⁴ auch aus einem schlechten energetischen Zustand der Gebäude resultieren, kann aus den oben beschriebenen Gründen nicht abschließend beurteilt werden und wäre durch vertiefende Analysen einhergehend zu prüfen.

Die Daten der DONETZ bestätigten außerdem die Erkenntnisse aus den Ortserhebungen und Auswertungen der Luftbilddaufnahmen, wonach die Nutzung von Solarenergie im VU-Gebiet bislang nur in geringem Maße erfolgt. Demnach wurden im Jahr 2022 nur in sechs Baublöcken Strommengen in das öffentliche Netz eingespeist, die von den Letztverbraucher*innen nicht selbst genutzt wurden.

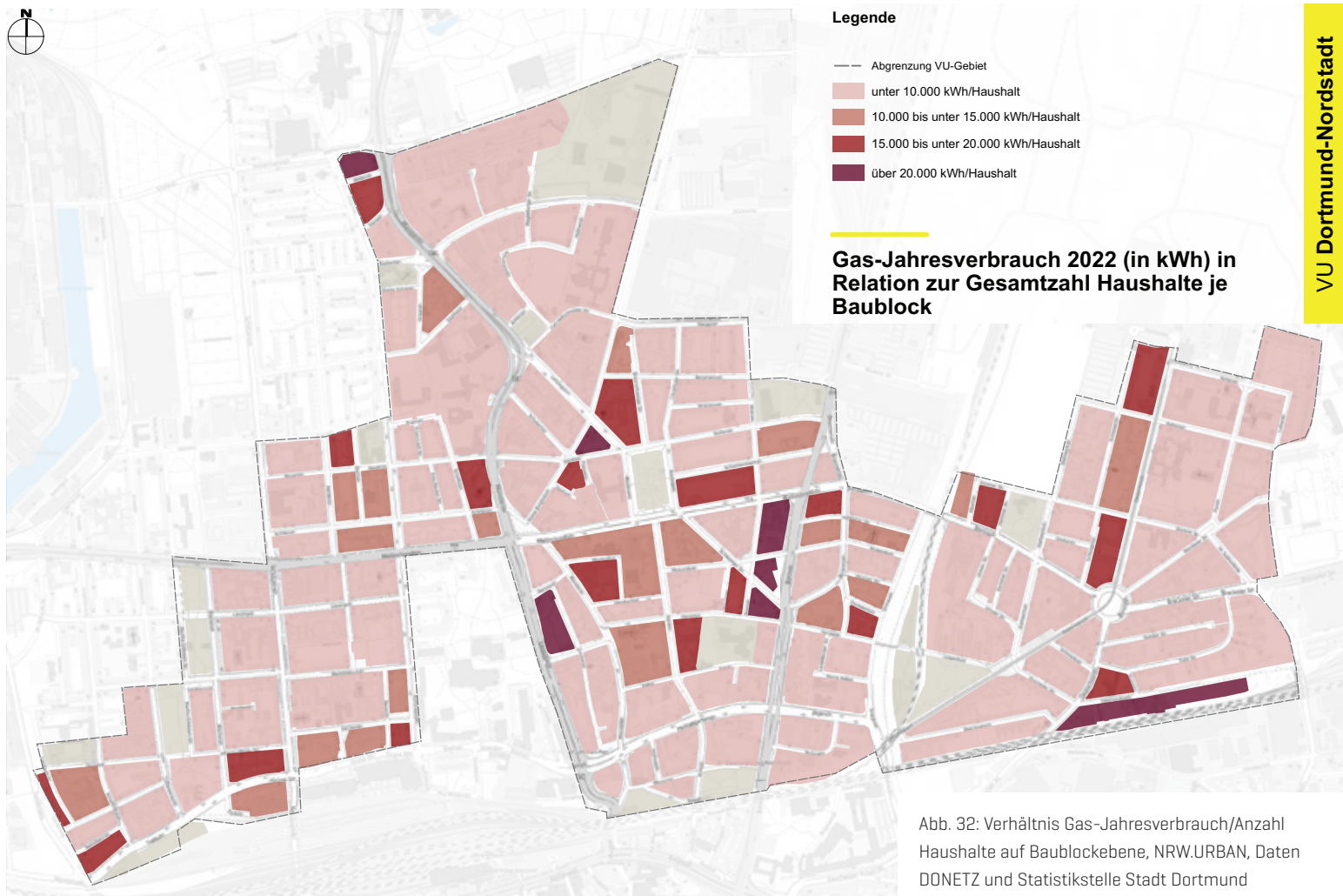


Abb. 32: Verhältnis Gas-Jahresverbrauch/Anzahl Haushalte auf Baublockebene, NRW.URBAN, Daten DONETZ und Statistikstelle Stadt Dortmund

¹⁴ Gemäß dem Heizspiegel für Deutschland 2023 ist bei einem Mehrfamilienhaus mit insgesamt 501 bis 1.000 m² Wohnfläche ein Erdgas-Verbrauch bis 74 kWh je m² Wohnfläche und Jahr als niedrig und ab 207 kWh als zu hoch einzustufen. Ein dazwischenliegender mittlerer bis erhöhter Verbrauch würde bei einer 80 m² großen Wohnung einen Jahresverbrauch zwischen 6.000 und 16.500 kWh bedeuten. [Quelle: Deutscher Mieterbund]

Blockinnenbereiche

Aufgrund der im VU-Gebiet vorherrschenden Blockrandbebauungen kommt dem Zustand und der Nutzung der Blockinnenbereiche eine hohe Bedeutung zu. Ergänzend wurden auch bei Zeilen-, Reihenhauses- oder Solitärstrukturen die rückwärtigen Gebäudebereiche analysiert, die im Nachfolgenden der Einfachheit halber ebenfalls als „Innenhöfe“ bezeichnet werden.

Von den insgesamt 144 betrachteten Blockinnenbereichen wurde bei ca. zwei Dritteln (64,5 %) vorhandene An- und Nebenbauten ermittelt. Eine (teilweise) gewerbliche Nutzung wurde für 30 Innenhofbereiche (21 %) erhoben. Bei den übrigen An- und Nebenbauten handelt es sich um Nutzungen, die entweder direkt oder im weiteren Sinne (z. B. Garagen) dem Wohnen zuzuordnen sind. Entsprechend der unterschiedlichen Nutzungsformen der Innenhöfe zeigte sich zudem ein unterschiedlicher Grad der Versiegelung. Eine überwiegende Begrünung wurde nur bei einem geringen Anteil der Innenhöfe festgestellt. Dagegen wies der Großteil der Innenhöfe entweder eine teilweise (42 %) oder eine überwiegende Versiegelung (36 %) auf. Dies wirkt sich sowohl negativ auf das Stadtklima (Hitzebelastung) als auch die Aufenthaltsqualität aus. Diese wurde aufbauend auf dem Versiegelungsgrad bewertet. Dabei dienten Aspekte wie das Vorhandensein von Flächen zur freizeitlichen und gemeinschaftlichen Nutzung und Bepflanzung (z. B. Sitzmöglichkeiten, Gartenbereiche, Spielflächen) als Parameter. Im Ergebnis wurde die Aufenthaltsqualität bei 30 Innenhöfen als hoch, bei weiteren 52 immerhin als durchschnittlich eingestuft. Dagegen wurde bei insgesamt 62 Innenhöfen diese als gering eingestuft. Hier besteht demnach ein hohes Potenzial für die Schaffung attraktiver, wohnortnaher Aufenthalts- und Begegnungsorte.



Abb. 33: bebauter Blockinnenbereich mit geringer Aufenthaltsqualität, NRW.URBAN



Abb. 34: begrünter Blockinnenbereich mit hoher Aufenthaltsqualität, NRW.URBAN

3.2 Stadträumliche Analyse

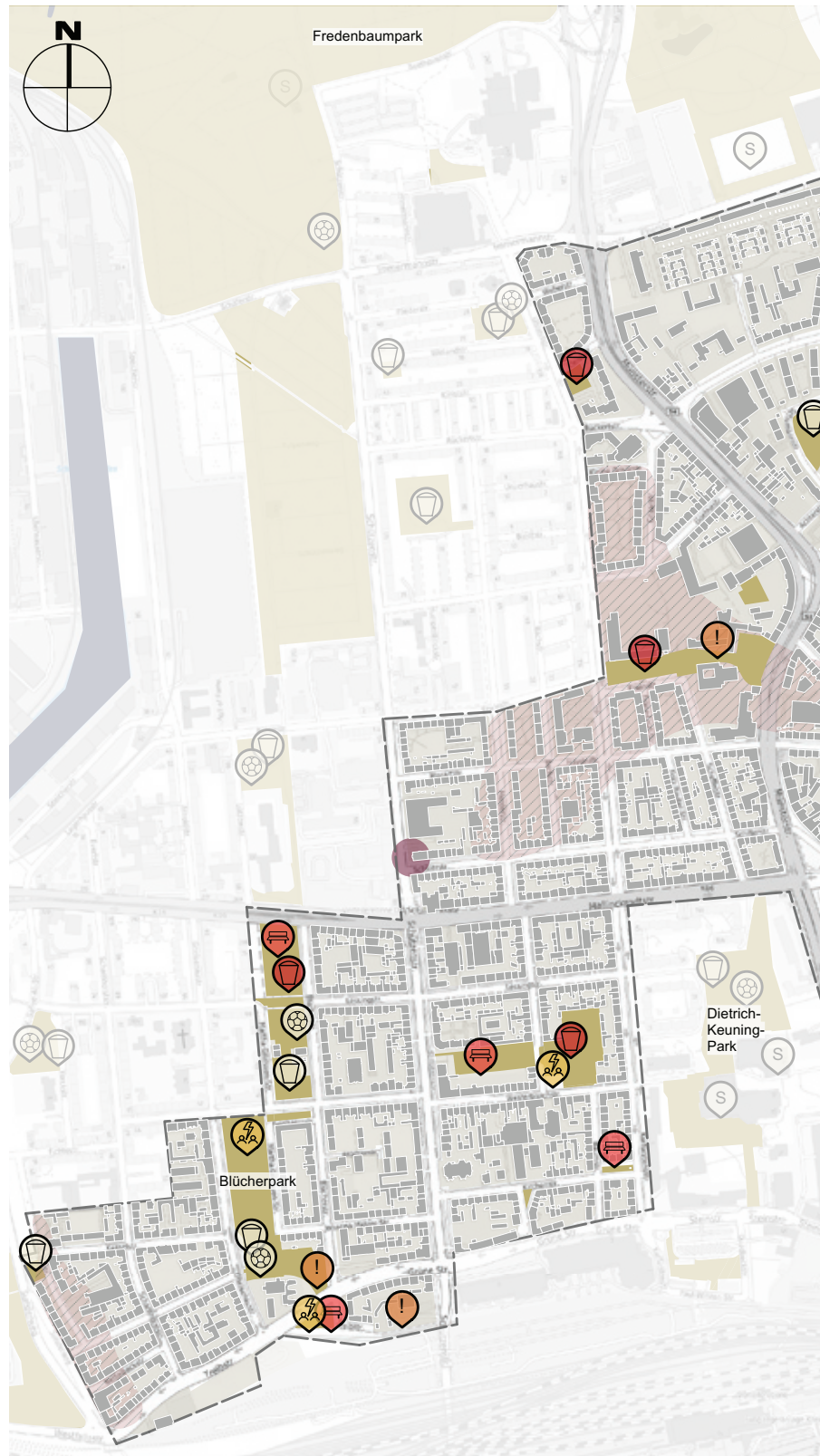
Neben den Erhebungen des Gebäudebestandes und der Blockinnenbereiche wurden für die Bestandsaufnahme zu verschiedenen Zeitpunkten während der VU weitere orientierende Ortsbegehungen durchgeführt. Zudem fand eine Auswertung vorhandener Analysen statt. Die Ergebnisse sind in sechs thematischen Analysearten sowie einer ergänzenden Karte zu den Problemimmobilien zusammengefasst und werden im Folgenden näher beschrieben. Dabei ist zu beachten, dass sich bestimmte Themenkomplexe überlagern.

3.2.1 Grün- und Freiräume

Öffentliche Grünflächen

Aufgrund der hochverdichteten Siedlungsstruktur der Nordstadt haben Grün- und Freiflächen eine besonders hohe Bedeutung für die Naherholungsfunktion und die Gesundheit der Bewohner*innen sowie das Stadtklima. Im Umkreis des VU-Gebietes befinden sich mit dem Fredenbaumpark (63 ha) und dem Hoeschpark (27 ha) zwei große Parkanlagen. Innerhalb des VU-Gebietes stellt der Blücherpark mit ca. 3,5 Hektar die größte öffentliche Grünfläche dar. Der heutige Blücherpark wurde in mehreren Bauabschnitten zwischen 1995 und 2001 angelegt und hat eine wichtige Grünverbindung durch die Nordstadt bis hin zum Fredenbaumpark geschaffen.

Neben dem Blücherpark sind im VU-Gebiet diverse weitere öffentliche Grünflächen vorhanden. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde eine quantitative Auswertung zu ihrer Größe und Erreichbarkeit durchgeführt. Gemäß einem vom Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung entwickelten Indikators müssen für eine ausreichende Grünversorgung städtische Erholungsflächen, die mindestens ein Hektar groß sind, fußläufig erreichbar sein (bis 300 m Luftlinie). Zudem müssen in mittlerer Entfernung (bis 700 m Luftlinie) größere städtische Erholungsflächen (mindestens 10 ha) zu erreichen sein.¹⁵ In der Analysekarte sind die Bereiche farblich dargestellt, bei denen diese beiden Kriterien zusammen nicht erfüllt sind. Dies trifft neben kleineren Bereichen an den



¹⁵ vgl. Grunewald et al. [2016]

Abb. 35: Analysekarte Grün- und Freiräume, NRW.URBAN

Rändern des VU-Gebietes sowie einen Bereich rund um die nördliche Uhlandstraße vor allem auf den Osten und Süden des Nordmarkt-Quartiers zu.

Hinsichtlich der Qualität der Grünflächen wurde in den Erhebungen zum Teil eine mangelhafte Ausstattung und Gestaltung festgestellt. Die Flächen sind in der Karte entsprechend gekennzeichnet, wenn mindestens eines der nachfolgenden Kriterien zutrifft:

- kaum vorhandene/unzureichende Möblierung/Aufenthaltsmöglichkeiten oder Möblierung in schlechtem/heruntergekommenem Zustand
- Freianlagenkonzeption nicht attraktiv und einladend gestaltet
- Funktionszuweisung und Nutzungszweck in öffentlicher Grünfläche unklar



Abb. 36: Grünfläche an der Leibnizstraße, NRW.URBAN



Abb. 37: Grünfläche an der Heiligengartenstraße, NRW.URBAN



Abb. 38: Restfläche an der Heckenstraße, NRW.URBAN

Restflächen

Ergänzend zu den öffentlichen Grünflächen stuft die Analysekarte verschiedene Bereiche als sogenannte „Restflächen“ ein. Darunter werden zum einen Flächen verstanden, die die Funktion einer Verkehrsbegleitfläche aufweisen. Andererseits handelt es sich dabei aber auch um (private) Flächen, die laut Liegenschaftskataster für bauliche Zwecke genutzt werden können. In der Realität stellen die Restflächen meist undefinierte Rasenflächen dar, die nicht sinnvoll genutzt werden bzw. die häufig geringen Größen keine bauliche Nutzung zulassen. Zum Teil weisen auch mangelhaft gestaltete Grünflächen aufgrund ihrer geringen Größe den Charakter einer Restfläche auf, weshalb der Übergang zwischen diesen beiden Kategorien nicht als trennscharf zu verstehen ist.

Zudem gibt es bei Grünflächen, die in den vergangenen Jahren gestalterisch aufgewertet wurden bzw. bei denen weniger gestalterische Mängel festgestellt wurden (z. B. Heroldswiese, Nordmarkt) erkennbare Nutzungskonflikte, indem sich beispielsweise Drogen konsumierende Personengruppen verstärkt dort aufhalten. Einzelnen Grünflächen (z. B. an der Missundestraße/Schleswiger Straße) kann auch eine Übernutzung attestiert werden. Zudem sind einzelne Bereiche von öffentlichen Grünflächen aufgrund von unzureichender Beleuchtung, fehlender Einsehbarkeit und sozialer Kontrolle als mögliche Angsträume einzustufen, wobei dies auch auf bestimmte Wegeverbindungen außerhalb von Grünflächen zutrifft (z. B. Bahnunterführung Gronaustraße/Lütgenholz, Fußweg zwischen Treibstraße und Schützenstraße).

Spiel- und Bolzplätze/Sportanlagen

Spiel- und Sportflächen bieten insbesondere Kindern und Jugendlichen die Möglichkeit sich zu bewegen und einen Ausgleich zu den oft beengten Wohnverhältnissen in der Nordstadt zu finden. Sie können außerdem wichtige Begegnungs- und Integrationsorte darstellen.

In der Analysekarte sind die insgesamt 34 städtischen Spielplätze in der Nordstadt dargestellt. Durch ihre räumliche Verteilung ist für den Großteil der Wohnstandorte der nächstliegende Spielplatz maximal 300 Meter Luftlinie entfernt. Innerhalb des VU-Gebietes liegen lediglich bei kleineren Bereichen im östlichen Hafen- sowie nördlichen und südöstlichen Borsigplatz-Quartier die Entfernungen bei bis zu 500 Metern.



Abb. 39: Bolzplatz Flurstraße, NRW.URBAN



Abb. 40: Bolzplatz der „Nordstadt-Liga“, NRW.URBAN



Abb. 41: Spielplatz Düppelstraße,
NRW.URBAN



Abb. 42: Spielplatz Uhlandstraße,
NRW.URBAN

Für die Spielplätze im VU-Gebiet wurde eine Bewertung ihres qualitativen Zustandes vorgenommen. In der Karte sind diese als mangelhaft gestaltet gekennzeichnet, wenn mindestens eines der folgenden Kriterien festgestellt wurde:¹⁶

- schlechter Zustand der vorhandenen Spielgeräte
- geringe Auswahl an Spielgeräten (nicht mehr als drei vorhanden)
- unattraktive Gestaltung der Spielplatzfläche (bspw. hinsichtlich Verschattung, Aufenthaltsqualität allgemein)

Neben diesen gestalterischen Mängeln ergeben sich auf diesen Flächen zum Teil ebenfalls Nutzungskonflikte, indem sich beispielsweise unerlaubt Erwachsenengruppen auf Spielplätzen aufhalten.

In unmittelbarer Nachbarschaft zu einzelnen Spielplätzen bzw. an separaten Standorten befinden sich zudem mehrere Bolzplätze in der Nordstadt. Einige von diesen wurden in den letzten Jahren neu geschaffen bzw. neugestaltet. Dies trifft unter anderem auf den Platz der „Nordstadt-Liga“ vor dem Kreuzungsbereich Burgholzstraße/Eberstraße, den Bolzplatz im Stollenpark sowie den Soccer-Court nördlich des Borsigplatzes zu, mit dem ein neues Angebot durch ein Wohnungsunternehmen geschaffen wurde. Für die Bolzplätze im VU-Gebiet wurde nur für den Platz an der Flurstraße (Borsigplatz-Quartier) ein schlechter Erhaltungszustand festgestellt. Sportanlagen, die von Vereinsstrukturen genutzt bzw. betrieben werden, befinden sich im Norden des Quartiers nahe der Anne-Frank-Gesamtschule. Weitere Sportanlagen sind im direkten Umkreis des VU-Gebietes wie beispielsweise im Fredenbaumpark, im Dietrich-Keuning-Park sowie im Hoeschpark vorhanden. Gerade letzterer zeichnet sich durch eine Vielzahl von unterschiedlichen, neu gestalteten Sportanlagen (u. a. Fußball, American Football, Baseball) aus.

Trotz dieser vielfältigen Angebote ist auch zukünftig mit einem hohen Nutzungsdruck der kleinräumigen Spiel- und Sportangebote in den Quartieren und somit einem entsprechenden Qualifizierungsbedarf der Flächen auszugehen.

Müllablagerungen im öffentlichen Raum

Eine im Zuge der Ortsbegehungen wiederkehrende Beobachtung waren Müllablagerungen im öffentlichen Raum. Da diese nicht auf bestimmte Bereiche beschränkt waren, sondern an unterschiedlichen und zum Teil wechselnden Stellen auftraten, sind sie nicht in der Analysekarte verortet. Aufgrund ihres Ausmaßes schränken sie nicht nur die (Aufenthalts-) Qualität der Grün- und Freiräume, sondern insgesamt des öffentlichen Raums und der Stadtgestalt ein. Betroffen von Vermüllung sind insbesondere häufig die sogenannten Restflächen.

Wasserflächen

Innerhalb des VU-Gebietes sind keine Wasserflächen vorhanden. Westlich des Gebietes befinden sich die Becken des Dortmunder Hafens. Zudem sind im Fredenbaumpark, am Naturmuseum sowie im Hoeschpark Wasserflächen zu finden.

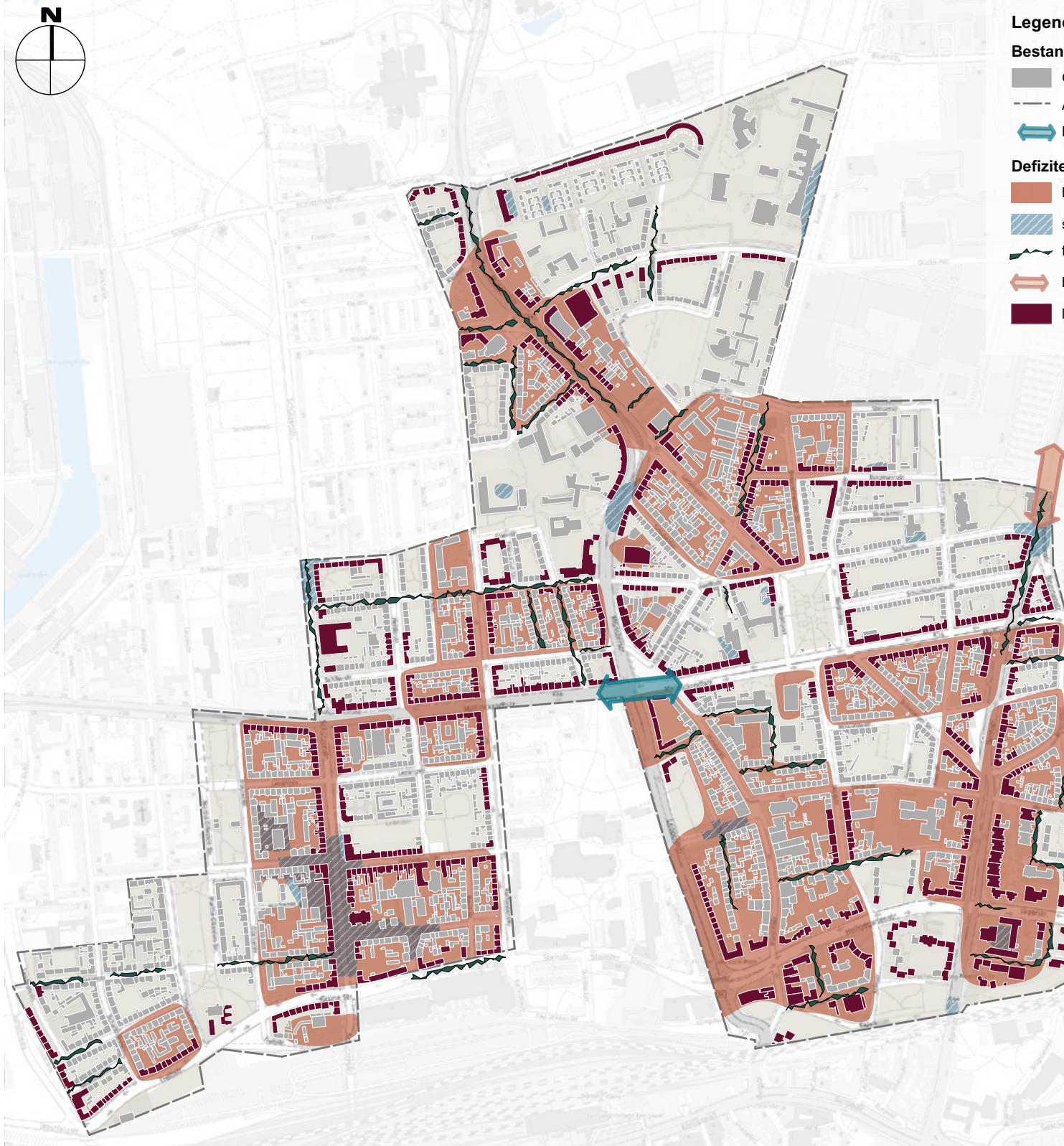


Abb. 43: Vermüllung im öffentlichen
Raum, NRW.URBAN



Abb. 44: Vermüllung im öffentlichen
Raum, NRW.URBAN

¹⁶ Einzelne Anlagen mit ursprünglich festgestellten Gestaltungsmängeln wurden während des Bearbeitungszeitraums der VU erneuert (z. B. Stollenpark) und sind daher nicht mehr als mangelhaft in der Karte gekennzeichnet.



3.2.2 Umwelt und Klima

Stadtklima

In der städtischen Klimaaanalyse werden die stark verdichteten und hoch versiegelten Bereiche des VU-Gebietes überwiegend den Klimatopen „Stadtklima“ und „Innenstadtklima“ zugeordnet.¹⁷ In letzterem bilden sich sehr starke Wärmeinseln. Diese Bereiche sind in der Analysekarte zusammen mit den eben-

falls meist stark versiegelten Flächen mit einem Gewerbeklima als besonders hitzebelastete Bereiche dargestellt. Dabei ist unter anderem ein enger Zusammenhang zwischen der Hitzebelastung und dem Ausmaß der Bebauung der Blockinnenbereiche erkennbar. In den hitzebelasteten Bereichen können im Sommer unter anderem verstärkt Hitze-stress und Schwülebelastungen infolge starker Überwärmung der bodennahen

Lufttemperaturen und sehr hohe nächtliche Wärmeinseleffekte auftreten.

Durch die Hitzebelastungen kommt Luftleitbahnen eine hohe Bedeutung zu. In der Planungshinweiskarte der Klimaaanalyse wird die Mallinckrodtstraße als eine Luftleitbahn dargestellt, die von Bebauung und Emittenten freigehalten werden soll. Auch der Bornstraße kommt demnach die Funktion

¹⁷ vgl. RVR (2019)

de
d
Gebäude
Abgrenzung VU-Gebiet
Luftleitbahn
e
besonders hitzebelastete Bereiche
starkregengefährdete Bereiche
fehlende Straßenbegrünung
belastete Luftleitbahn
lärmbelastetes Gebäude

Analysekarte Umwelt und Klima

VU Dortmund-Nordstadt

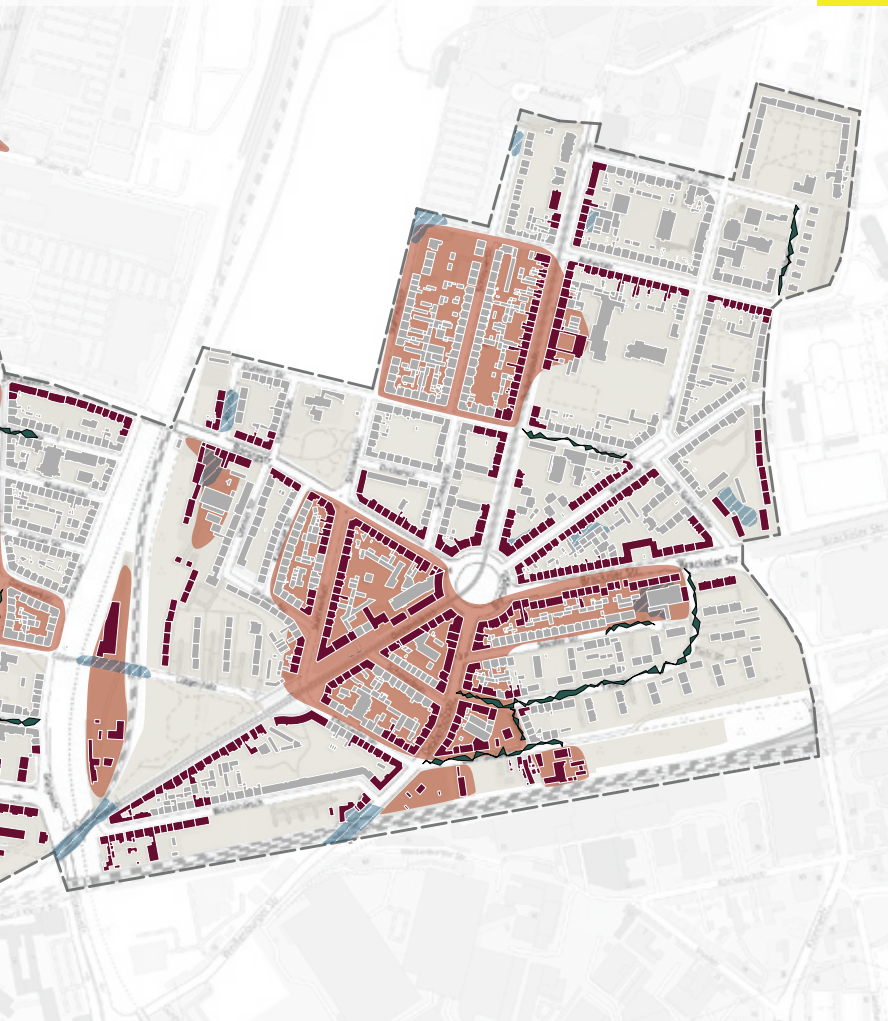


Abb. 45: Analysekarte Umwelt und Klima, NRW.URBAN

einer Luftleitbahn zu, bei der allerdings Belastungen der Luftmassen durch (angrenzende) Emittenten (z. B. Verkehr, Gewerbe, Industrie) möglich sind.

Wenngleich in Straßenschluchten und bei hohem Verkehrsaufkommen in sich geschlossene Kronendächer zu eingeschränkten Austauschverhältnissen und einer Schadstoffanreicherung führen können, tragen der Erhalt und die

Anpflanzung von Bäumen in hochverdichteten Straßenräumen grundsätzlich zu einer lokalen Klimaverbesserung bei. Eine passende Baumartenauswahl (ohne geschlossene Kronendächer) ist maßgeblich. In der Analysekarte sind daher die Bereiche dargestellt, die gemäß dem Baumkataster der Stadt Dortmund bzw. den durchgeführten Erhebungen keine Straßenbegrünung aufweisen.

Starkregen Gefahr

Die Analysekarte zeigt die im VU-Gebiet betroffenen Bereiche aus der städtischen Starkregen Gefahrenkarte. Neben einzelnen Straßenabschnitten und Unterführungen betrifft dies insbesondere den südlichen Bereich der Schützenstraße, für den bei einem hundertjährigen Regenereignis zum Teil Wasserstände über 0,50 Meter prognostiziert werden. Verschiedene Starkregenereignisse in den vergangenen Jahren bestätigten die Gefährdung dieses Bereiches.

Umgebungs lärm

Die Kartierung des Umgebungs lärms findet seit 2007 alle fünf Jahre statt und wurde zuletzt 2022 durchgeführt. Laut der Weltgesundheitsorganisation ist bereits ab einem Straßenlärmpegel von 53 dB(A) mit negativen gesundheitlichen Auswirkungen zu rechnen.¹⁸ Mit steigendem Pegel steigt die Wahrscheinlichkeit einer gesundheitlichen Beeinträchtigung. In der Analysekarte sind die Gebäude farblich dargestellt, bei denen ein hoher Tag-Abend-Nacht-Pegel ($LDEN \geq 65$ dB(A)) in der Kartierung des Umgebungs lärms erreicht oder überschritten wird. Die Lärmquellen stellen dabei neben den Straßen die durch bzw. nahe dem VU-Gebiet verlaufenden Strecken der Deutschen Bahn sowie die oberirdisch verlaufenden Abschnitte der Stadtbahn dar. Nennenswerte Lärmimmissionen aus Flugverkehr oder Industrie treten im VU-Gebiet dagegen nicht auf.

Bei der räumlichen Betrachtung der lärmbelasteten Bereiche fallen neben den Hauptverkehrsachsen die Schützenstraße, Kürfürstenstraße/Uhlandstraße, Eberstraße sowie der nördliche Teil der Oesterholzstraße als zusätzliche durchgehend lärmbelastete Abschnitte auf. Daneben gibt es aber auch innerhalb der Wohnquartiere einzelne lärmbelastete Bereiche, wie beispielsweise nordwestlich des Nordmarktes an der Bergmannstraße und Burgholzstraße. Die Lärmbelastungen im südlichen Teil des VU-Gebietes sowie im westlichen Bereich des Borsigplatz-Quartieres sind auf den Schienenverkehr der Deutschen Bahn zurückzuführen.

¹⁸ vgl. Umweltbundesamt [2019]

3.2.3 Städtebau und Stadtgestalt

Baudenkmäler und Orientierungspunkte

Im VU-Gebiet befinden sich 129 eingetragene Baudenkmäler. Neben Kirchen und einzelnen Wohn-, Geschäfts- und Verwaltungsgebäuden gibt es verschiedene Straßenzüge, bei denen mehrere benachbarte Wohnhäuser als Baudenkmäler ein Ensemble bilden. Dies trifft beispielsweise auf die Feldherrnstraße im Hafen-Quartier, die Braunschweiger Straße, Bergmannstraße, nördliche Bornstraße und Burgholzstraße im Nordmarkt-Quartier sowie den sogenannten Lutherblock an der Robertstraße im nördlichen Borsigplatz-Quartier zu. Auch am Borsigplatz und in dessen unmittelbarem Umfeld befinden sich einige Baudenkmäler. Zudem ist der Platz selbst als Baudenkmal klassifiziert.

Einzelne Baudenkmäler, wie die Kirchen oder der Borsigplatz, dienen als wichtige Orientierungspunkte in den Quartieren. Dies gilt für weitere Gebäude, denen eine stadtbildprägende und zum Teil auch identitätsstiftende Wirkung zugesprochen werden kann. Dies trifft beispielsweise auf den Wohnkomplex Hannibal an der Bornstraße zu.

Fehlende Raumkanten

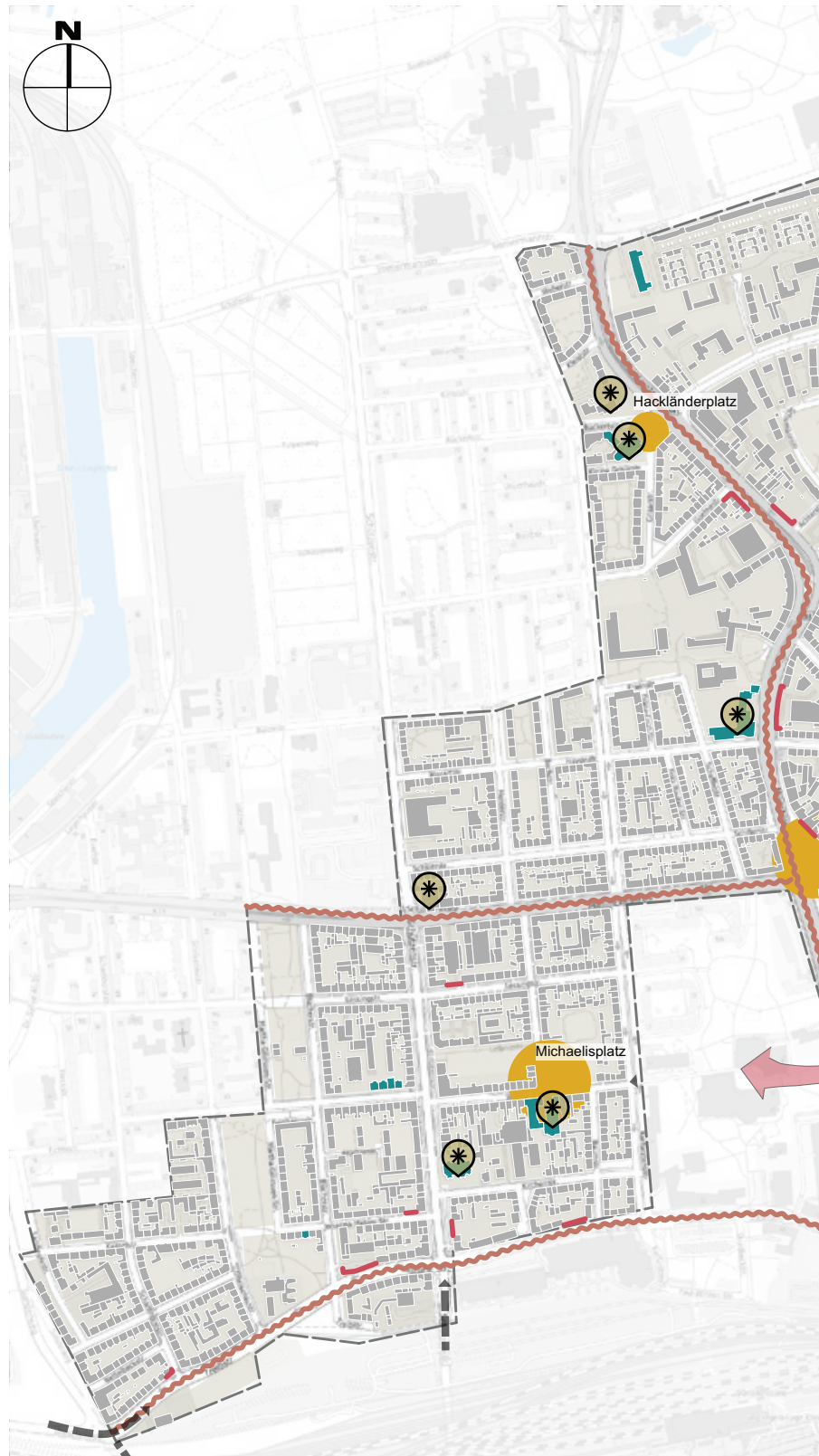
Die Analysekarte zeigt darüber hinaus fehlende bzw. unzureichende Raumkanten. Darunter befinden sich neben unbebauten Bereichen (z. T. Baulücken) auch Gebäude, die an stadtebaulich prominenten Stellen aufgrund ihrer deutlich geringeren Geschossigkeit gegenüber ihren Nachbargebäuden den öffentlichen Raum ungünstig fassen.

Platzgestaltungen

Im VU-Gebiet befinden sich verschiedene Platzsituationen, die aufgrund ihrer Lage und Struktur ein hohes stadtebauliches Potenzial aufweisen. Aus den durchgeführten Ortserhebungen ergab sich jedoch, dass sich diese Potenziale häufig nicht entfalten. Neben Nutzungskonflikten sind vor allem gestalterische Mängel festzustellen. Die Plätze entsprechen vielfach nicht mehr den heutigen Anforderungen an den öffentlichen Raum, insbesondere auf die Klimaresilienz. Die folgenden Platzsituationen sind in der Analysekarte dargestellt:

- Michaelisplatz
- Hackländerplatz
- Haydnstraße
- Mehmet-Kubasik-Platz
- Platz vor St. Joseph-Kirche
- Freiherr-vom-Stein-Platz
- Schleswiger Straße
- Kurt-Piehl-Platz
- Franz-Jacobi-Platz

Auch der Borsigplatz ist trotz seiner gestalterischen Qualitäten in der Analysekarte als verbes-



serungswürdige Platzsituation aufgeführt. Dies liegt hauptsächlich an der dortigen Dominanz der verkehrlichen Nutzungen, die die Aufenthaltsqualität merklich einschränkt. Der Nordmarkt dagegen weist durch die in der Vergangenheit durchgeführten Umbauten keine größeren gestalterischen Mängel auf. Die dort stellenweise auftretenden Nutzungskonflikte wurden bereits im Kapitel 3.2.1 erläutert.

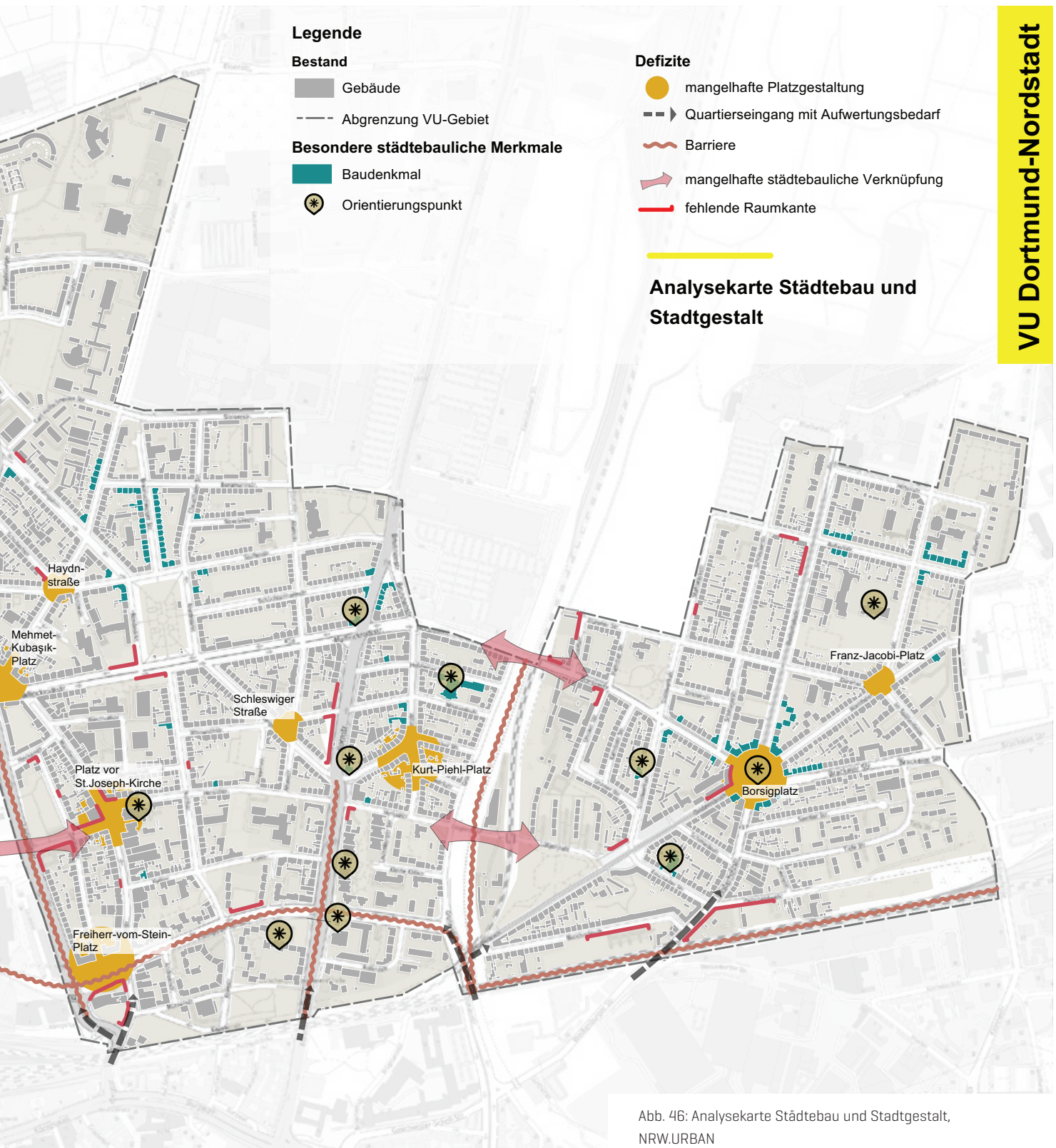


Abb. 46: Analysekarte Städtebau und Stadtgestalt, NRW.URBAN

Quartierseingänge, Übergänge und Barrieren

Trotz ihrer zentralen Lage ist eine klare räumliche Trennung der Nordstadt zu den benachbarten Stadtteilen erkennbar, die sich durch die umliegenden Gewerbe- und Industrieflächen sowie die im Süden verlaufende Bahnlinie ergibt. In den Ortserhebungen wurden dabei vor allem bei den südlichen, das heißt von den Bahnunterführungen aus-

gehenden Eingangssituationen gestalterische Defizite festgestellt.

Die (ehemaligen) Bahnlinien und Hauptverkehrsstraßen stellen städtebauliche Barrieren innerhalb des VU-Gebietes dar. Vor diesem Hintergrund kommt bestimmten Übergangssituationen eine hohe Bedeutung zu. Dies betrifft im Nordmarkt-Quartier insbesondere den Bereich östlich des

Dietrich-Keuning-Hauses als Verbindung zum Stadtbezirkszentrum an der Münsterstraße. Zwischen dem Nordmarkt- und Borsigplatz-Quartier sind dies die Bahnunterführungen an der Borsigstraße (wenig Raum für Rad- und Fußverkehr) sowie weiter südlich an der Gronaustraße/Lütgenholz (sog. „Schweinebrücke“), die aufgrund der dunklen Gestaltung einen (potenziellen) Angst-raum darstellt (s. Kapitel 3.2.1).



Abb. 47: Kreuzungsbereich Leopoldstraße/Priorstraße als wichtiger Übergang zwischen Münsterstraße und Dietrich-Keuning-Park im Nordmarkt-Quartier, NRW.URBAN



Abb. 48: aufgegebene Tankstelle an der Oesterholzstraße (Eingang Borsigplatz-Quartier), NRW.URBAN

Städtebauliche und ordnungsrechtliche Problemimmobilien

In Kapitel 2.3 wurde der Umgang mit städtebaulichen Problemimmobilien erläutert. Solche Gebäude, die sich in einem schlechten bzw. gar verfallenen Zustand befinden und oft Leerstände aufweisen, besitzen aus stadtgestalterischer Sicht häufig eine negative Ausstrahlung auf ihr Umfeld.

Wie in Kapitel 2.3 dargestellt, reduzierte sich durch die koordinierte, fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit der Stadt Dortmund die Zahl der Problemimmobilien in der Nordstadt seit 2017 deutlich. Von den ursprünglich 122 erfassten Objekten wurden im

Jahr 2022 nur noch 39 durch die Stadt als sanierungsbedürftig eingeschätzt. Nach Abschluss des Förderprogramms Ende 2022 wurde eine neue intensive Bestandsaufnahme durchgeführt, bei der weitere Problemimmobilien erfasst wurden. Auch durch die Vorbereitenden Untersuchungen wurden einige Objekte, die bisher nicht aufgefallen sind, als städtebaulich problematisch eingestuft. Insgesamt sind 20 Problemimmobilien im Sanierungsverdachtsgebiet hinzugekommen, die nun von der Stadt Dortmund mitbearbeitet werden.

Daneben wurden Ende 2023 im Sanierungsverdachtsgebiet 63 Objekte als ordnungsrechtliche Problemimmobilien

eingestuft. Teilweise liegen bei einzelnen Objekten sowohl städtebauliche als auch ordnungsrechtliche Problemlagen vor. Dies war Ende 2023 im Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen bei 16 Immobilien der Fall.

Die Abbildung 49 zeigt eine Übersicht der räumlichen Häufung von Objekten, die zum Stand 31.12.2023 als städtebauliche und/oder ordnungsrechtliche Problemimmobilien eingestuft wurden. Die stärkste Konzentration liegt dabei im Schleswiger Viertel und Brunnenstraßenviertel südöstlich des Nordmarktes vor.

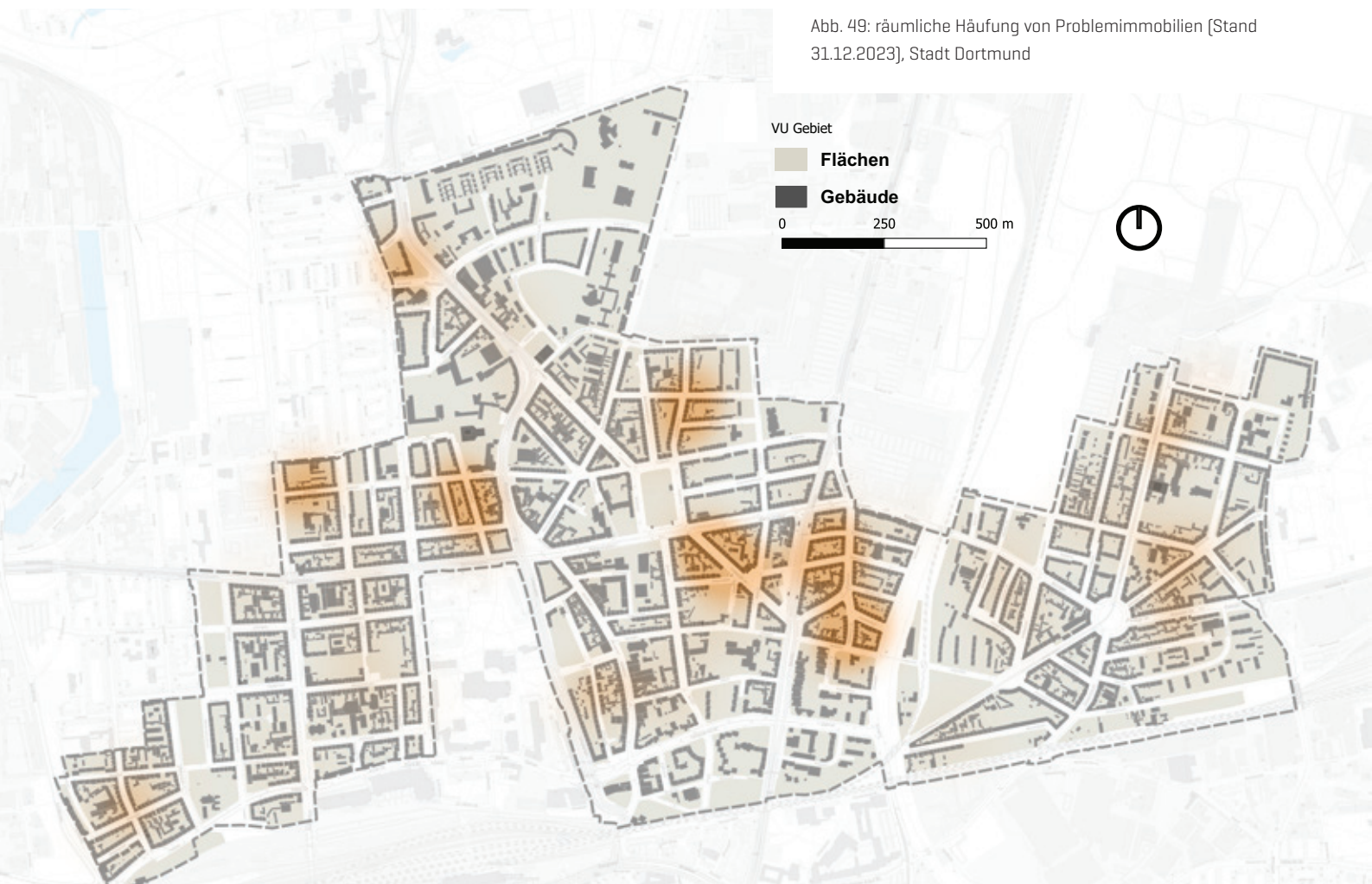


Abb. 49: räumliche Häufung von Problemimmobilien (Stand 31.12.2023), Stadt Dortmund



Abb. 50: Baudenkmal Eulenburg, NRW.URBAN



Abb. 51: Problemimmobilie in der Flensburger Straße, NRW.URBAN



Abb. 52: Baudenkmal in der Bornstraße, NRW.URBAN



Abb. 53: Baudenkmäler in der Braunschweiger Straße, NRW.URBAN



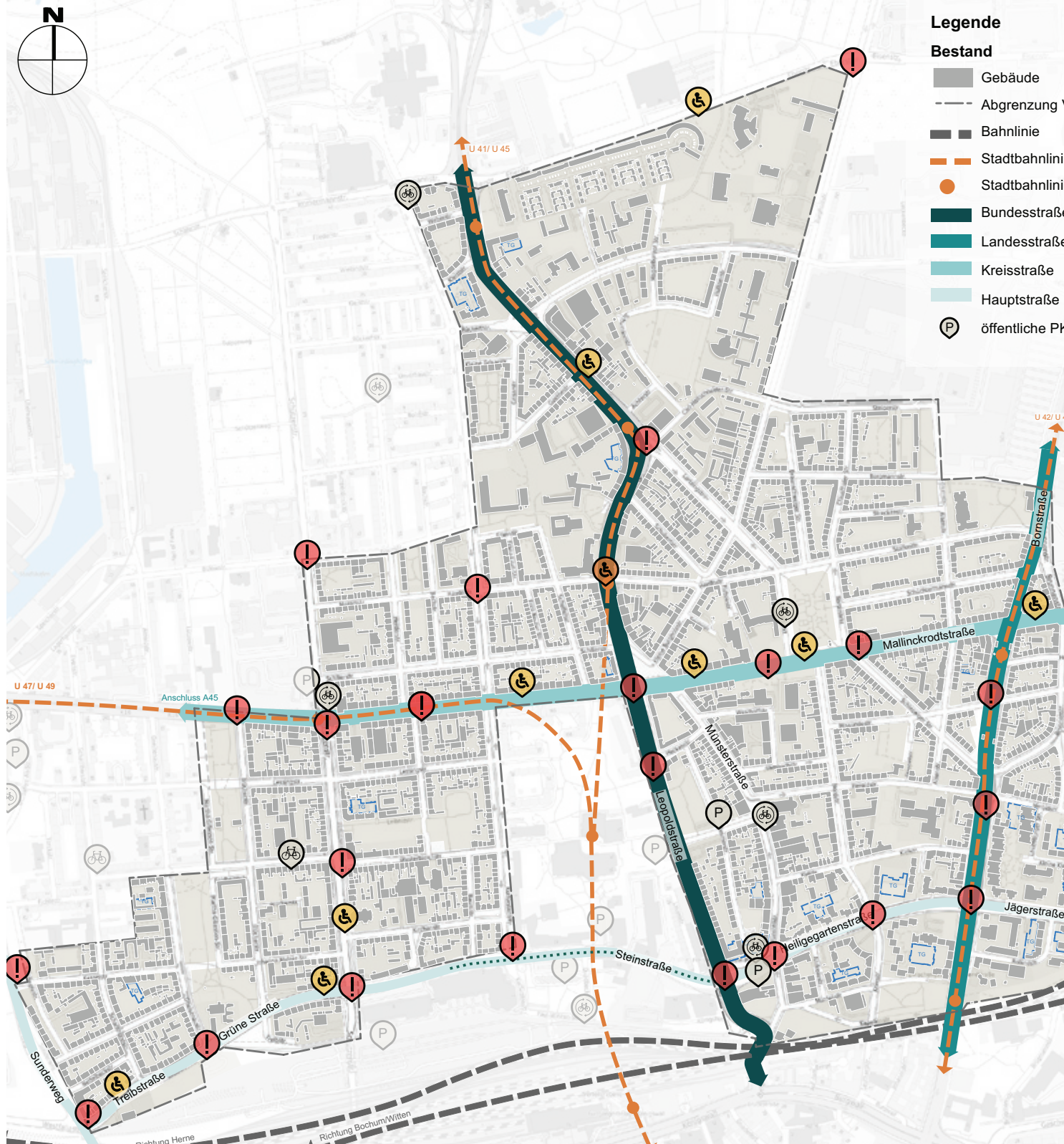
Abb. 54: Baulücke in der Nordstraße, NRW.URBAN



Abb. 55: Barrierewirkung und geringe Geschossigkeit an nördlicher Münsterstraße, NRW.URBAN



Abb. 56: Platzgestaltung Mehmet-Kubaşık-Platz, NRW.URBAN



3.2.4 Verkehr und Mobilität

Straßennetz

Durch das VU-Gebiet verlaufen verschiedene Hauptstraßen. Die Leopoldstraße und Münsterstraße stellen als Bundesstraße B 54 für das gesamte Stadtgebiet eine wichtige Nord-Süd-Verbindung dar. Gleiches gilt für die weiter östlich gelegene Bornstraße, die als Kreisstraße klassifiziert ist. Die zentrale West-Ost-Achse bilden die Mallinckrodtstraße bzw. im weiteren Verlauf nach Osten die

Borsigstraße und Brackeler Straße, die ebenfalls den Status einer Kreisstraße haben. Über diese Verbindung besteht ein unmittelbarer Anschluss an das Fernstraßennetz. In Richtung Westen ist hierüber in wenigen Fahrminuten die Bundesautobahn A 45 erreichbar, Richtung Osten die Bundesstraße B 236. Weitere wichtige Straßenverbindungen sind die Oesterholzstraße (Kreisstraße), die West-Ost-Achse nördlich der Innenstadt (bestehend aus Treibstraße, Grüne Straße, Steinstraße, Heiligegartenstraße

und Jägerstraße) sowie der Sunderweg im Westen des VU-Gebietes.

Die bereitgestellten Daten aus dem städtischen Verkehrsmodell zeigen entsprechend starke Verkehrsströme auf den oben genannten Straßen, insbesondere auf den beiden zentralen Nord-Süd-Verbindungen (B 54 und Bornstraße) sowie West-Ost-Verbindungen. Von diesen Straßen ist die Achse Mallinckrodtstraße/Borsigstraße/Brackeler Straße zwischen den Kreuzungen mit der B 54



Abb. 57: Analysekarte Verkehr und Mobilität, NRW.URBAN

und der Straße Im Spähenfelde östlich des VU-Gebietes als einzige fast durchgehend - je Fahrtrichtung - einspurig. Daher ist dieser Bereich als besonders stark verkehrsbelastet anzusehen, was die Ortsbegehungen im Rahmen der VU bestätigten.

Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr sind in der Analysekarte zum einen die Parkplatzebenen dargestellt, die entweder von der Stadt Dortmund oder privaten Anbietern gebührenpflichtig betrieben werden und somit als Bewohner*innen-parkplätze allenfalls eingeschränkt zur

Verfügung stehen. Daneben sind in der Analysekarte die vorhandenen Tiefgaragen auf den (privaten) Wohnbaugrundstücken dargestellt. Neben wenigen Ausnahmen sind diese fast ausschließlich in den Bereichen zu finden, in denen eine Neubebauung in der (späteren) Nachkriegszeit erfolgte. In den übrigen Quartieren mit einer überwiegend gründerzeitlichen Blockrandbebauung ist ein hoher Parkraumdruck mit den damit verbundenen Konfliktpotenzialen mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen sowie Einschränkungen der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu beobachten. In einzelnen Straßen verstärkt eine nicht klar ersichtliche Anordnung der Stellplätze (schräg, quer, längs) diese Probleme zusätzlich.

Rad- und Fußverkehr

Als Teil des Masterplans Mobilität 2030 plant die Stadt Dortmund in den kommenden Jahren die Umsetzung eines Radzielnetzes zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr. In der Nordstadt ist in diesem Zuge die Schaffung von verschiedenen Haupt-, Neben-, Freizeit- und Velo-Routen geplant. Zum Bearbeitungszeitraum der VU war davon der neugestaltete Abschnitt der Grüne Straße und Steinstraße nördlich des Hauptbahnhofes zwischen der Schützenstraße und B 54 bereits fertiggestellt. Grundsätzlich ist zum Bearbeitungszeitpunkt der VU das vorhandene Radwegenetz als wenig attraktiv zu bewerten. An den Hauptverkehrsstraßen bestehen in der Regel keine durchgehenden Wegeführungen und die Ausgestaltung ist größtenteils wenig nutzerfreundlich. Bezüglich der Fahrradinfrastruktur sind ein Fahrradhaus in der Feldherrnstraße sowie mehrere Stationen mit Bike-Sharing-Angeboten vorhanden.

Ein Teilkonzept des Masterplans Mobilität 2030 fokussiert sich auf das Thema Verkehrssicherheit. Ausgehend aus Daten der polizeilichen Unfallstatistik aus den Jahren 2013 bis 2018 wurden über das gesamte Stadtgebiet verschiedene Unfallschwerpunkte¹⁹ mit Beteiligung des Rad- oder Fußverkehrs identifiziert. Innerhalb des VU-Gebietes sind in der Analysekarte diese als Konflikt-/Gefahr-

¹⁹ Zu berücksichtigen ist, dass die Stadt Dortmund zum Teil bereits präventive Maßnahmen zu den seinerzeit ermittelten Unfallschwerpunkten getroffen hat, z. B. mit der abschnittswisen Errichtung von Zäunen im Mittelstreifen der Mallinckrodtstraße.

renbereiche dargestellt. Darüber hinaus ist die Karte um im Rahmen der durchgeführten Ortshebungen festgestellten Bereiche ergänzt, bei denen Querungsmöglichkeiten von Hauptstraßen (z. B. aufgrund von kurzen Grünphasen) insbesondere für Fußgänger*innen schwierig sind. Als weitere Aspekte sind häufig zugeparkte Gehwege sowie eine in weiten Teilen fehlende Barrierefreiheit inkl. taktiler Elemente zu nennen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Durch das VU-Gebiet verlaufen insgesamt vier Trassen der Dortmunder Stadtbahn, die zum Teil von mehreren Linien bedient werden. Ergänzt wird das Angebot des ÖPNV durch verschiedene Buslinien. Es gibt somit keine unterversorgten Bereiche, in welchem Wohngebäude sich nicht innerhalb eines 600-Meter-Radius um eine Haltestelle mit mindestens 20 Abfahrten am Tag befinden.²⁰ Hinsichtlich der qualitativen Ausstattung ist als Defizit anzumerken, dass die unterirdische Haltestelle Münsterstraße (Linie U41/U45) bislang nicht barrierefrei ausgebaut ist. Dies gilt auch für verschiedene oberirdische Bus- und Stadtbahnhaltestellen (Stand 31.12.2023).²¹

²⁰ zum Indikator vgl. Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat [2020]

²¹ vgl. DSW21



Abb. 58: unattraktive Situation für Radverkehr auf der Bornstraße, NRW.URBAN



Abb. 59: unterbrochener Radweg Bahnunterführung Borsigstraße, NRW.URBAN



Abb. 60: Beispiel Konfliktpotenzial Fußverkehr und ruhender Verkehr, NRW.URBAN



Abb. 61: nicht barrierefreie Stadtbahnhaltestelle Münsterstraße, NRW.URBAN



Abb. 62: Beispiel Konfliktpotenzial Fußverkehr und ruhender Verkehr, NRW.URBAN



Abb. 63: Verkehr auf der Münsterstraße, NRW.URBAN



Abb. 64: Trennzaun im Grünstreifen auf der Mallinckrodtstraße, NRW.URBAN



Abb. 65: ungeordneter ruhender Verkehr in der Haydnstraße, NRW.URBAN

3.2.5 Lokale Ökonomie und

Versorgung

Nahversorgung

Im Masterplan Einzelhandel sind innerhalb des VU-Gebietes folgende vier Versorgungsbereiche festgelegt, die auch im Flächennutzungsplan entsprechend dargestellt sind:

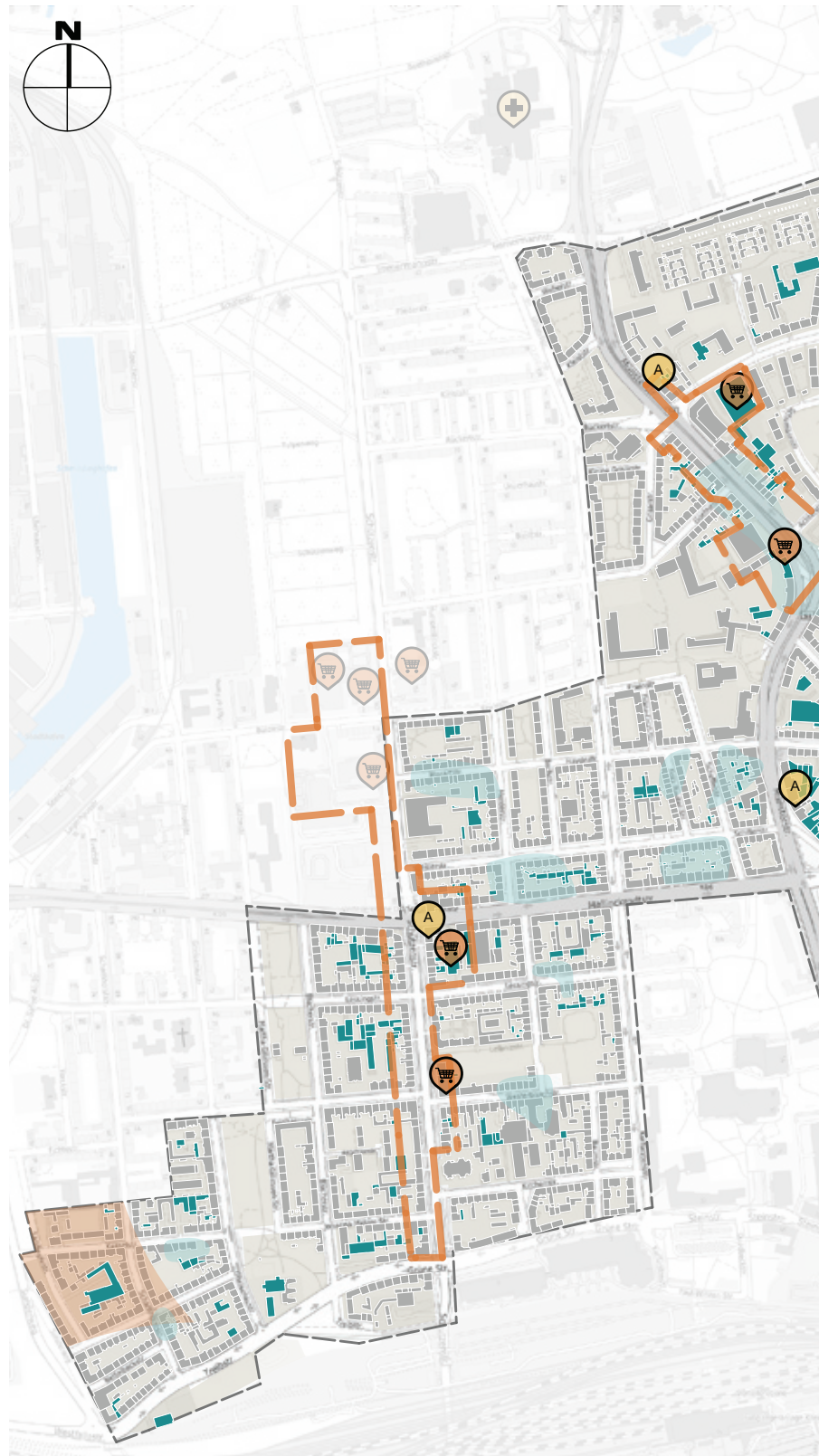
- Stadtbezirkszentrum Nordstadt (südliche Münsterstraße)
- Nahversorgungszentrum Schützenstraße
- Nahversorgungszentrum Münsterstraße Nord
- Nahversorgungszentrum Borsigplatz

Das Nahversorgungszentrum Borsigplatz wurde im Zuge der 4. Änderung des Masterplans Einzelhandel im Jahr 2021 um die Bereiche Stahlwerkstraße und Dürener Straße erweitert, um in dem geplanten Wohnquartier auf dem ehemaligen Gelände der Westfaluhenütte die Ansiedlungsmöglichkeit eines Lebensmittelmarktes zu gewährleisten. Zudem befindet sich direkt angrenzend an das VU-Gebiet der Sondergebietsstandort Bornstraße.

In der Analysekarte sind die im bzw. angrenzend an das VU-Gebiet liegenden Nahversorger dargestellt.²² Anhand dieser Standorte wurde eine Auswertung vorgenommen, in welchen Bereichen eine fußläufige Erreichbarkeit (bis 500 m Luftlinie) des nächsten Nahversorgers nicht gegeben ist. Neben einem Bereich im Südwesten des Hafen-Quartiers trifft dies vor allem auf den gesamten östlichen Teil des Borsigplatz-Quartiers zu.²³ Der Großteil der wesentlichen Lebensmittelanbieter verfügt über zeitgemäße bis moderne Marktauftritte, häufig sind die Verkaufsflächengrößen jedoch nicht mehr zeitgemäß. Der Branchenmix ist geprägt durch einen discountorientierten und internationalen Mix. Ergänzt wird das Angebot an Lebensmitteln durch zahlreiche kleinere internationale Lebensmittelmärkte, Kioske sowie Betriebe des Lebensmittelhandwerks (Bäckereien, Metzgereien).²⁴

Leerstände

Basierend auf den durchgeführten Ortserhebungen im Rahmen der Gebäudebestandsaufnahme (März – Mai 2022) sind in der Analysekarte räumliche Konzent-



²² Datengrundlage: Masterplan Einzelhandel 2021 und eigene Erhebungen

²³ Entgegen der Darstellung im Masterplan Einzelhandel 2021 ist in dieser Analyse der reine Ist-Zustand berücksichtigt worden (d. h. nicht der geplante Lebensmittelmarkt im Bereich Stahlwerkstraße/Dürener Straße). Dies erklärt, warum im Vergleich zum Masterplan die unversorgten Bereiche im Borsigplatz-Quartier größer ausfallen.

²⁴ vgl. Masterplan Einzelhandel 2021

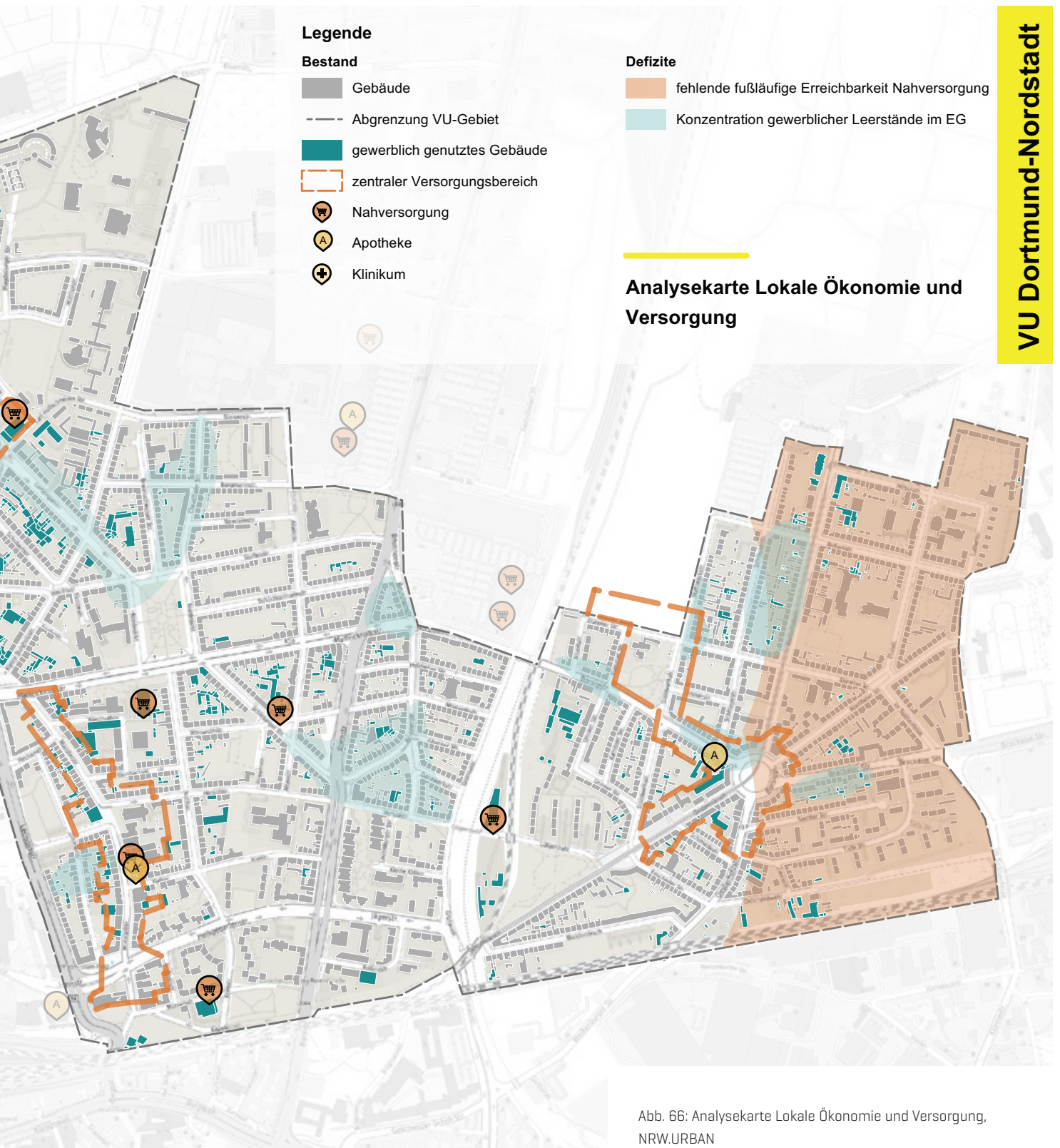


Abb. 66: Analysekarte Lokale Ökonomie und Versorgung, NRW.URBAN

rationen von gewerblichen Leerständen in den Erdgeschossen verortet. Während das Stadtbezirkzentrum Nordstadt (südliche Münsterstraße) sowie das Nahversorgungszentrum Schützenstraße zum Zeitpunkt der Erhebungen kaum von Leerständen betroffen waren, war innerhalb der Nahversorgungszentren Münsterstraße Nord und Borsigplatz eine höhere Leerstandquote festzustellen.

len. Zudem gab es verschiedene Bereiche im VU-Gebiet, bei denen außerhalb der Versorgungsbereiche ein erhöhter Leerstand auftrat. Dies betraf neben kleineren Bereichen im Hafen- und Borsigplatzquartier vor allem Bereiche nördlich des Nordmarktes sowie im südöstlich vom Nordmarkt gelegenen Brunnenstraßenviertel.

Gewerblich genutzte Gebäude

Neben den Bereichen mit erhöhten Leerständen in den Erdgeschosszonen von ansonsten meist zu Wohnzwecken genutzten Gebäuden sind in der Analysekarte die Gebäude dargestellt, für die laut ALKIS eine ausschließlich gewerbliche Nutzung vorliegt. Dabei fällt auf, dass sich diese Gebäude nicht etwa in Randbereichen des Gebietes konzen-

trieren, sondern sich vor allem in bzw. nahe der Quartierszentren befinden. Zudem geht aus der Darstellung die häufige Lage in Blockinnenbereichen hervor, was insbesondere für einige Baublöcke im Umfeld des Nordmarktes gilt. Dies verdeutlicht die für die Nordstadt typische kleinräumige Nutzungsmischung mit den damit verbundenen Chancen und Herausforderungen.

Medizinische Versorgung

Nördlich angrenzend an das VU-Gebiet befindet sich an der Münsterstraße das Klinikzentrum Nord. Außerdem sind in der Analysekarte die Apothekenstandorte innerhalb und im Umkreis des VU-Gebietes verortet. Eine Erreichbarkeit von 15 Gehweg-Minuten ist im gesamten VU-Gebiet gegeben. Dasselbe gilt für die Erreichbarkeit von Hausärzt*innen, für die gemäß der Bedarfsplanungs-Richtlinie eine PKW-Fahrtzeit bis zu 20 Minuten zumutbar ist.

Im Mai 2023 machte ein Bündnis aus verschiedenen Akteur*innen und Initiativen neben fehlenden Grundschul- und Kita-Plätzen auch auf eine aus ihrer Sicht nicht ausreichende Versorgung mit Kinderärzt*innen in der Nordstadt aufmerksam. Des Weiteren sind im Sachstandsbericht Zuwanderung Südosteuropa 2023 verschiedene Zugangs- und Versorgungsschwierigkeiten für Kinder aufgeführt.



Abb. 67: Stadtbezirkzentrum Nordstadt
[südliche Münsterstraße], NRW.URBAN



Abb. 68: gewerblicher Leerstand,
NRW.URBAN



Abb. 69: gewerblich genutzter
Innenhof, NRW.URBAN



Abb. 70: Anne-Frank-Gesamtschule, NRW.URBAN



Abb. 71: FABIDO-Kita Treibstraße, NRW.URBAN



Abb. 72: Oesterholz-Grundschule, NRW.URBAN



Abb. 73: Helmholtz-Gymnasium, NRW.URBAN

3.2.6 Soziale Infrastruktur

Kitas und Schulen

In der Nordstadt befinden sich insgesamt sieben Grundschulstandorte. Gemäß Daten aus der räumlichen Auswertung des Statistischen Landesamtes Information und Technik Nordrhein-Westfalen für das Schuljahr 2022/2023 gibt es keinen Bereich innerhalb des VU-Gebietes, bei dem der Fußweg zur nächstgelegenen Grundschule länger als 10 Minuten beträgt. Jedoch wird in der aktuellen Fortschreibung der städtischen Schulentwicklungsplanung angesichts steigender Schülerzahlen von einem großen Handlungsbedarf für die Nordstadt gesprochen, weshalb eine Erhöhung der geplanten Grundschulzüge von 28 auf 33 für den Stadtbezirk beschlossen wurde. Auch bei den weiterführenden Schulen prognostiziert die Stadt Dortmund steigende Schülerzahlen und einen entsprechend erforderlichen Ausbau der Angebote. Mit dem Helmholtz-Gymnasium, der Anne-Frank-Gesamtschule, der Gertrud-Bäumer-Realschule und der Schule am Hafen (Hauptschule) befinden sich alle weiterführenden Schulformen in

der Nordstadt. Darüber hinaus gibt es die Rheinisch-Westfälische Realschule (Schule für hörgeschädigte Schüler, Träger LWL) und die Kielhornschule (Förderschule mit dem sonderpädagogischen Unterstützungsbedarf Lernen).

Auf die schwierige Versorgungssituation mit Grundschulplätzen in der Nordstadt machte im Mai 2023 ein breites Bündnis aus verschiedenen Akteure*innen und Initiativen aufmerksam. Dabei wurde zudem auf aus Sicht des Bündnisses zu wenige Kita-Plätze hingewiesen. Bei der U3-Betreuung lag die Nordstadt im Jahr 2022 mit einer Quote von 28,4 % auf dem letzten Platz aller Stadtbezirke (U3-Betreuungsquote Gesamtstadt: 37,3 %). Bei der Ü3-Betreuungsquote lag die Nordstadt mit einer Quote von 92,4 % dagegen im gesamtstädtischen Durchschnitt (92,2 %).²⁵ Die Stadt Dortmund versucht auch hier mit entsprechenden Investitionsprogrammen die Angebote zu steigern, wobei private Investoren-Modelle ebenfalls eine Rolle spielen. Von den derzeit 38 im Kita-Portal gelisteten Einrichtungen (Stand 31.10.2023) befinden sich 17 in Trägerschaft der städtischen FABIDO.

²⁵ Quelle: Sachstandsbericht über die strategische Ausbauplanung der Kindertagesbetreuung 2021 – 2025 [Drucksache Nr.: 26646-22]

Religiöse und kulturelle Einrichtungen

In der Analysekarte sind des Weiteren religiöse und kulturelle Einrichtungen verortet. Zu den religiösen Einrichtungen zählen im Wesentlichen Kirchen und Moscheen. Zu den kulturellen Einrichtungen gehören das Programmkino Roxy an der Münsterstraße, das Künstlerhaus am Sunderweg sowie das Roto Theater an der Gneisenaustraße. Zudem gibt es im direkten Umkreis des VU-Gebietes eine Vielzahl von kulturellen und sozialen Einrichtungen, die über die Nordstadt hinaus eine überregionale Bedeutung haben. Dazu gehören u. a.:

- Kunst- und Kulturzentrum Depot
- Naturmuseum
- Brauerei-Museum
- Veranstaltungsstätte JunkYard
- Hoesch-Museum
- Dietrich-Keuning-Haus
- Kulturzentren Speicher 100 und Projektspeicher
- Veranstaltungsstätte Herr Walter
- Umschlagplatz
- CineStar
- Gedenkstätte Steinwache
- Rekorder II

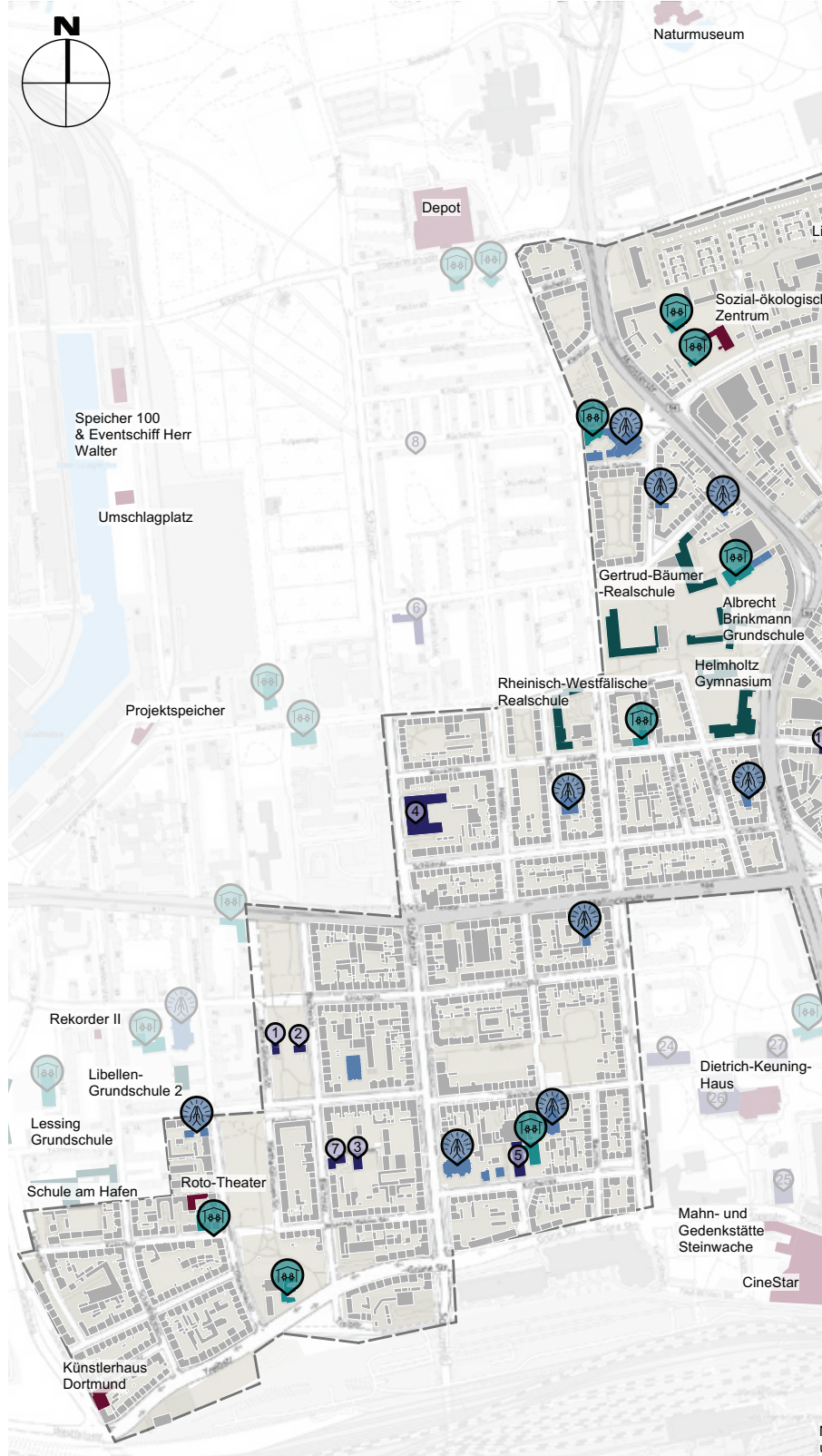


Abb. 74: Pauluskirche, NRW.URBAN



Abb. 75: Eyüp-Sultan-Moschee, NRW.URBAN



Abb. 76: St. Josephs-Kirche, NRW.URBAN

Legende

Bestand

-  Gebäude
-  Abgrenzung VU-Gebiet
-  Schule
-  Kita
-  sonstige soziale Einrichtung
-  kulturelle Einrichtung
-  religiöse Einrichtung

Analysekarte Soziale Infrastruktur

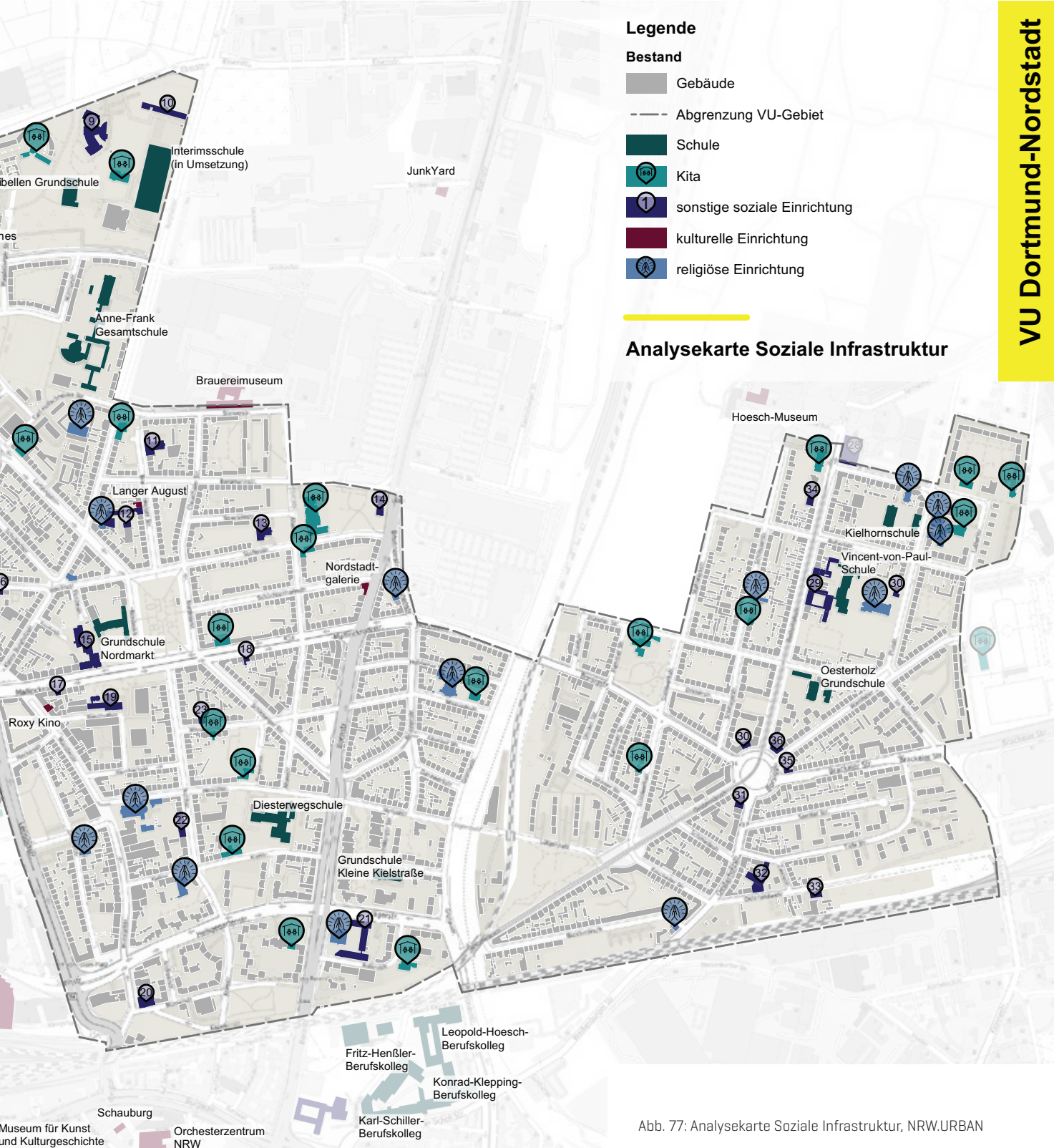


Abb. 77: Analysekarte Soziale Infrastruktur, NRW.URBAN



Abb. 78: Brauerei-Museum, NRW.URBAN



Abb. 79: Künstlerhaus Dortmund, NRW.URBAN

Sonstige soziale Einrichtungen

Aufgrund der teilweise schon jahrzehntelang bestehenden Herausforderungen hat sich in der Nordstadt ein breites Angebot sozialer Träger mit den unterschiedlichsten Angeboten z. B. in den Bereichen Integration, Sprachhilfen und Qualifizierung entwickelt. In der Analysekarte sind basierend auf eigenen Recherchen und ohne Anspruch auf Vollständigkeit die nachfolgenden Einrichtungen verortet:

1. Teenstreff Kezz
2. Kinderstube
3. Dobeq
4. Seniorenwohnsitz Nord
5. Diakonie [u. a. Tagespflege]
6. Kurzzeitpflege Goethestr.
7. Haltestelle
8. Planerladen
9. Seniorenwohnpark Burgholz
10. Jugendtreffpunkt Konkret
11. Anlaufstelle Willkommen Europa
12. Diakonisches Werk Werkstatt Passgenau
13. Tagesaufenthalt Wichernhaus [Diakonie]
14. Jugendzentrum Treffpunkt Stollenpark
15. Ev. Altenzentrum „Der Gute Hirte“
16. Dortmunder Tafel – Filiale Haydnstr.
17. Kana-Dortmunder Suppenküche
18. Quartiersmanagement
19. Soziales Zentrum Dortmund
20. pdL – Projekt Deutsch lernen
21. Haus der Diakonie/Diakonisches Werk Dortmund
22. Besondere Wohnform St. Martin [Caritas]
23. Raum vor Ort
24. BeMig – Verein Förderung behinderter Migranten
25. Musikschule
26. Dietrich-Keuning-Haus
27. Skatepark am Dietrich-Keuning-Haus
28. Stern im Norden
29. St. Vincenz Jugendhilfe-Zentrum e.V.
30. Machbarschaft Borsig11 e.V.
31. Aktionsbüro Borsigplatz
32. Bernhard-März-Haus [Caritas]
33. Dortmunder Tafel – Zentrale
34. Stadtteil-Schule
35. ConSol Dortmund
36. Quartierstreff Concordia



Abb. 81: Teenstreff Kezz, NRW.URBAN



Abb. 82: Stern im Norden, NRW.URBAN



Abb. 80: Soziales Zentrum, NRW.URBAN



Abb. 83: Wichernhaus, NRW.URBAN



Abb. 84: Innenhofzufahrt, NRW.URBAN

lungsgrades und der dichten Bebauung hinsichtlich der Innenhofgestaltungen in den meisten Fällen große Verbesserungspotenziale bestehen.

Größere Konfliktlagen durch gewerbliche Nutzungen wurden mit Ausnahme einzelner Zufahrtssituationen nicht festgestellt. Jedoch gab es neben Eigentümer*innen und Nutzer*innen, die die bestehenden Nutzungen gerne beibehalten möchten, auch solche, die den jeweiligen Standort nicht als ideal ansahen und sich eine Verlagerung vorstellen können. Zudem wurden bei den Innenhofbegehungen zum Teil Nebengebäude in baulich schlechten Zustand oder leerstehend festgestellt. Weiterhin konnte ein im Vergleich zu den straßenseitigen Fassaden stellenweise (deutlich) schlechterer Erhaltungszustand der rückwärtigen Fassaden der Hauptgebäude festgestellt werden. Auch die Zugänglichkeit der Grundstücke ist aufgrund

3.3 Betrachtung Vertiefungsbereiche

Die in den Kapiteln 3.1 und 3.2 dargestellten Erhebungsergebnisse und Analysen dienen dazu, eine Übersicht über das gesamte VU-Gebiet zu erhalten und räumliche Konzentrationen von Handlungsbedarfen zu identifizieren. Nachdem die Analyse in bestimmten Bereichen des Untersuchungsgebiets verstärkte Mängel festgestellt hat, wurden in diesen ausgewählten Vertiefungsbereichen im Frühjahr 2023 weiterführende Erhebungen durchgeführt. Neben Begehungen in verschiedenen „Lupenräumen“ im öffentlichen Raum, die aufgrund der zuvor festgestellten Defizite bzw. ihrer besonderen Wirkung auf ihr Umfeld für diese vertiefende Analysen ausgewählt wurden, fanden zu einzelnen Blockinnenbereichen im Nordmarkt- und Hafen-Quartier Vor-Ort-Termine mit Eigentümer*innen und Nutzer*innen statt.

3.3.1 Blockinnenbereiche

Die betrachteten Blockinnenbereiche wurden vor allem anhand ihres Versiegelungsgrads, vorhandener gewerblicher Nutzungen sowie der meist kleinteiligen Eigentümer*innenstrukturen ausgewählt. Neben einer genaueren Überprüfung der zuvor getroffenen Ersteinschätzungen sollten die Begehungen auch aufzeigen, ob beispielsweise gewerbliche Nutzungen im Innenhof zu Nutzungskonflikten führen. Als übergreifendes Ergebnis ist zunächst festzuhalten, dass es vereinzelt durch kleinteilige Begrünungsmaßnahmen auf den einzelnen Parzellen durchaus gelingt, eine gewisse Aufenthaltsqualität zu erzielen. Ungeachtet dessen bestätigte sich die Ersteinschätzung, dass vor dem Hintergrund eines hohen Versiege-



Abb. 85: versiegelter Innenhofbereich, NRW.URBAN

fehlender Durchfahrten und/oder entsprechender Bebauung an vielen Stellen erschwert.

Eine besondere Situation stellt ein Blockinnenbereich zwischen Münsterstraße, Heiligegartenstraße und Nordstraße dar. Bei den rückwärtig zu den Wohngebäuden gelegenen Freiräumen handelt es sich um eine städtische Grünfläche, die zudem als öffentliche Wegeverbindung von der Heiligegarten- zur Nordstraße fungiert. Aufgrund dieser unklaren Trennung zwischen öffentlichen und privaten Räumen gibt es laut den Eigentümer*innen regelmäßig entsprechende Nutzungskonflikte.



Abb. 86: Schema Untersuchung der Vertiefungsbereiche, NRW.URBAN



Abb. 87: Übersicht Lupenräume, NRW.URBAN

3.3.2 Lupenräume

Stadtbezirkszentrum Nordstadt (südliche Münsterstraße)

Bei der Münsterstraße handelt es sich ungeachtet einiger Umstrukturierungen der Ladenstruktur in den vergangenen Jahren um eine belebte Einkaufs- und Geschäftsstraße, die wie in Kapitel 3.2.5 dargestellt nur wenige Leerstände aufweist. Der Branchenmix ist durch ein überwiegend kleinteilig strukturiertes Angebot mit internationalem Schwerpunkt gekennzeichnet. Die Münsterstraße ist überwiegend als verkehrsberuhigter Bereich und

am zentral gelegenen Vorplatz der St. Josephs-Kirche als Fußgängerzone ausgewiesen. Insbesondere dieser Bereich weist aufgrund von niedriggeschossigen Gebäuden, einer geringen Begrünung und eines hohen Versiegelungsgrades gestalterische Verbesserungspotenziale auf. Im südlichen Bereich (Ecke Kielstraße) wird die Stadtgestalt durch die Fassade eines ehemaligen Kaufhauses beeinträchtigt. Das eigentliche Gebäude ist bis auf das Erdgeschoss bereits zurückgebaut, sodass ab dem ersten Obergeschoss lediglich die Fassadenkonstruktion erhalten ist. Zudem wird hier wie auch im nördlichen Bereich

der öffentliche Raum stark durch den ruhenden Verkehr dominiert.

Missundestraße/Schleswiger Straße/Alsenstraße

Bei dem Kreuzungsbereich Missundestraße/Schleswiger Straße/Alsenstraße handelt es sich um einen der belebtesten Orte des öffentlichen Raums innerhalb des VU-Gebietes. Hier treffen verschiedene Problemstellungen aufeinander. Die Platzsituation besteht aus mehreren mangelhaft gestalteten Grünflächen bzw. „Restflächen“, die aufgrund von fehlender Möblierung und Zerschneidung durch Straßenräume keine



Abb. 88: Vorplatz der St. Josephs-Kirche, NRW.URBAN



Abb. 89: ehemaliges Kaufhaus an der Münsterstraße, NRW.URBAN



Abb. 90: Kreuzungsbereich Missundestraße/Schleswiger Straße/Alsenstraße, NRW.URBAN

klare Funktion aufweisen. Häufig halten sich Erwachsenengruppen auf dem benachbarten Spielplatz Düppelstraße auf, welcher durch seine offene Struktur zudem (falsche) Anreize für eine Nutzung als fußläufige Verbindung setzt. Darüber hinaus sind in diesem Bereich Parkraumprobleme, stadtgestalterische Mängel durch niedriggeschossige Gebäude und Baulücken sowie temporäre Vermüllungsprobleme an den Entsorgungscontainern vorzufinden.

Mallinckrodtstraße

Während die Mallinckrodtstraße vom Hafen kommend zunächst als je Fahrtrichtung zweispurige Verkehrsader und zum Teil mit der dazwischenliegenden Stadtbahntrasse einen recht breiten Querschnitt aufweist, ändert sich das Erscheinungsbild ab dem Kreuzungsbereich mit der B 54 grundlegend. Pro Fahrtrichtung steht nur noch ein Fahrstreifen zur Verfügung. Der zweite Fahrstreifen wird zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs genutzt. Außerdem befinden sich auf dem Mittelstreifen alte großkronige Bäume mit dazwischenliegenden Stellplätzen. Aufgrund der Nahversorgungs- und gastronomischen Angebote sowie der Nähe zu den belebten Räumen am Nordmarkt, der Münsterstraße und dem Schleswiger Viertel nimmt die Passanten-Frequenz spürbar zu. Der Straßenquerschnitt der Mallinckrodtstraße wird der hohen Nutzungsfrequenz in diesem Bereich nicht gerecht. Während die Gehwege nur eine geringe Breite aufweisen, fehlen Fahrradwege in diesem Bereich gänzlich. Der Mittelstreifen dient vorrangig dem ruhenden Verkehr, bietet jedoch in Teilen auch Sitzgelegenheiten an. Eine durchgängige Wegeverbindung über den Mittelstreifen existiert bislang nicht. Da dieser Bereich trotz der Einspurigkeit eine wichtige West-Ost-Verbindung innerhalb der Nordstadt darstellt, sind wie in Kapitel 3.2.4 bereits dargestellt entsprechende Verkehrsbelastungen feststellbar.

Bornstraße

Im Bereich des Wohnkomplexes Hannibal ist durch einen zusätzlichen breiten Mittelstreifen und Abbiegespuren ein besonders aufgeweiteter, überdimensionierter Straßenraum vorhanden. Weiter nördlich in Richtung der Kreuzung mit der Mallinckrodtstraße reduziert sich die Dimensionierung des Straßenraums. Durch die größtenteils fehlende östliche



Abb. 91: Mallinckrodtstraße, NRW.URBAN



Abb. 92: Bereich Bornstraße südwestlich Kreuzung Mallinckrodtstraße, NRW.URBAN

Randbebauung gibt es jedoch auch hier städtebauliche Mängel und der Straßenraum wird unzureichend eingefasst. In dem Baublock südwestlich des Kreuzungsbereichs Mallinckrodtstraße/Bornstraße existiert eine das Stadtbild störende Baulücke mit einer unverkleideten Giebelwand. Zudem weist der davorliegende Bereich mit öffentlichen Stellplätzen und einem Zugang zur Stadtbahnhaltestelle Brunnenstraße einen städtebaulich ungeordneten Charakter auf.

Kurt-Piehl-Platz

Der Kurt-Piehl-Platz stellt die zentrale Platzsituation im Brunnenstraßenviertel dar. Nördlich und südlich des Platzes befanden sich zum Begehungszeitraum zwei über die Nordstadt hinaus bekannte Restaurants, wovon das nördlich gelegene im November 2023 den Betrieb einstellte. Der Platz selbst weist aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und der unattraktiv gestalteten Spielgeräte eine geringe Aufenthaltsqualität

zentrale und gut einsehbare Lage ist der Platz ein Ort zum „sehen und gesehen werden“. Er ist räumlich zwar abgetrennt, aber nicht abgeschottet von der Straße und lädt durch diese offene Platzgestaltung grundsätzlich als Treffpunkt ein. Es sind unterschiedliche Angebote von Sitzgelegenheiten, entsiegelte Bereiche und Bäume sowie Kinderspielgeräte vorhanden. Eine geringe Verschattung, fehlende Grünelemente sowie der Straßenverkehrslärm schränken die Aufenthaltsqualität jedoch stark ein. Weitere gestalterische Defizite bestehen durch den Leerstand des Gebäudes Münsterstraße 105 sowie das zweigeschossige Gebäude Münsterstraße 107 – 109.

Nordmarkt

Der Nordmarkt ist der zentrale und belebte Platz des gleichnamigen Quartiers in der Nordstadt. Es handelt sich um einen stadtgestalterisch attraktiven Platz. Bei der Begehung wurden nur einzelne Instandsetzungsmängel bei der Möblierung, den Beet-Einfassungen



Abb. 93: Kurt-Piehl-Platz, NRW.URBAN



Abb. 94: Mehmet-Kubaşık-Platz, NRW.URBAN

auf. Das Erscheinungsbild wird zudem massiv durch eine bereits seit mehreren Jahren leerstehende Problemimmobilie beeinträchtigt. Weitere Problemimmobilien befinden sich an der Heroldstraße unweit südlich des Platzes.

Mehmet-Kubaşık-Platz

Der Mehmet-Kubaşık-Platz befindet sich am Kreuzungsbereich der Mallinckrodtstraße mit der B 54. Durch seine



Abb. 95: Nordmarkt, NRW.URBAN

und dem Bodenmaterial festgestellt. Der Platz wird von unterschiedlichen Nutzergruppen frequentiert und dient zweimal wöchentlich als Marktstandort. Außerhalb der Markttage ist eine gewisse räumliche „Nutzungsgliederung“ erkennbar. Obdachlose und drogenkonsumierende Personengruppen konzentrieren sich zumindest tagsüber auf die Bereiche nahe der Mallinckrodtstraße. Hier befinden sich ein öffentliches Toilettenhäuschen sowie ein Kiosk der Diakonie als soziale Anlaufstelle. Ein größerer Spielplatz, der insbesondere von Familien mit Kindern aufgesucht wird, sowie die Gastronomie „Grüner Salon“ befinden sich dagegen im nördlichen Bereich des Platzes. Trotz dieser räumlichen Differenzierung sind gelegentliche Nutzungskonflikte wahrnehmbar, die die Aufenthaltsqualität dieses attraktiv gestalteten Stadtplatzes einschränken.

Lortzingstraße

Auch die diagonal vom Nordmarkt aus in nordwestliche Richtung verlaufende Lortzingstraße stellt aufgrund der dortigen gastronomischen Nutzungen einen belebten Straßenraum dar. Auf dem Mittelstreifen wurde aus Gründen der Verkehrssicherung ein Zaun errichtet, der trotz dazwischenliegender Übergänge als Barriere wirkt. Des Weiteren schränken einzelne Gebäude in einem schlechten Erhaltungszustand sowie stellenweise niedriggeschossige Gebäude die Gestaltqualität an der Lortzingstraße ein. Gleiches gilt für einen ehemaligen Tankstellenstandort

im nördlichen Bereich der Straße. Des Weiteren ist trotz umgesetzter Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Fahrbahnschwellen, Rechts-vor-links-Vorfahrtsregel) eine starke Dominanz des PKW-Verkehrs vorhanden, wenngleich durch die innerhalb des Fahrbahnquerschnitts schräg angeordneten Stellplätze die Fußgänger*innenwege eine recht große Breite aufweisen. Positiv ist zudem die vorhandene Straßenbegrünung zu erwähnen, die sich überwiegend im Mittelstreifen befindet.

Haydnstraße

Die sternförmige Ausbildung des öffentlichen Raums im zentralen Bereich der Haydnstraße stellt eine städtebauliche Qualität dar. Der zentrale Bereich dieses öffentlichen Raums ist autofrei und als Fußgängerbereich gestaltet. Es gibt keine Kreuzungssituation zwischen dem Verkehr aus nördlicher und südlicher Richtung. Der östliche Teil der öffentlichen Fläche angrenzend an die Moschee zeigt gestalterische Qualitäten. Räumlich einander zugeordnete Sitzmöglichkeiten laden zur Kommunikation und Begegnung ein. Der westliche Teilbereich des öffentlichen Raums (angrenzend an die Schubertstraße) weist gestalterische Mängel und eine geringe Attraktivität auf. Hier fehlt das Eckgebäude des Blocks, weswegen teils unattraktive Giebelwände an den Platz grenzen. Die Giebelwand des Gebäudes Haydnstraße 60 wurde gestaltet. Das Gebäude Schubertstraße 27 dagegen ist nur eingeschossig und steht giebelseitig mit der „toten“ Fassade zum Platz. Dadurch

ergibt sich eine öffentliche Grünfläche, die mangelhaft gestaltet ist und den Charakter einer Restfläche aufweist. Trampelpfade über Teile der Grünfläche deuten auf das Fehlen einer Wegeverbindung hin. Zudem weist diese Fläche temporäre Vermüllungsprobleme auf.

Mozartstraße

Das Erscheinungsbild der Mozartstraße ist durch mehrere städtebauliche Problemimmobilien sowie weitere Gebäude in einem schlechten Erhaltungszustand geprägt. Müllablagerungen im öffentlichen Raum sowie eine fehlende Straßenbegrünung sind als weitere negative Faktoren zu nennen. Zu dem negativen Erscheinungsbild trägt auch die Dominanz des ruhenden PKW-Verkehrs im Straßenraum bei.

Michaelisplatz und angrenzende Grünfläche

Der Michaelisplatz ist ein gestalteter öffentlicher Raum im Hafenviertel, der häufig durch verschiedene Nutzergruppen aufgesucht wird. Die Platzgestaltung des Michaelisplatzes ist nicht zeitgemäß und weist durch den hohen Versiegelungsgrad sowie die starre Anordnung der Sitzmöglichkeiten eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Gegenüber befindet sich eine seit Jahren leerstehende städtebauliche Problemimmobilie. Die nördlich angrenzende Grünfläche stellt durch die Lage im ruhigen Blockinnenbereich einen wichtigen geschützten Aufenthaltsraum im Hafenquartier dar. Bei den Begehungen fielen einzelne Instandsetzungsmängel auf. Teile dieser Fläche wurden früher



Abb. 96: Lortzingstraße, NRW.URBAN



Abb. 97: Grünfläche Haydnstraße, NRW.URBAN



Abb. 98: Mozartstraße, NRW.URBAN

vermutlich als Volleyball-/Tennisfläche genutzt und haben derzeit keine besondere Bestimmung und Nutzungszuweisung. In Teilen der Fläche deuten Trampelpfade auf häufig genutzte Wegeverbindungen zwischen der Westerblichstraße und der Leibnizstraße hin. Die Grünfläche dient zudem als Wegeverbindung zwischen Schützenstraße und Leibnizstraße. Diese Wegeführung verläuft durch einen Wiesenbereich, der mit Bäumen bewachsen ist. Der rückwärtige südliche Teil dieser Wiesenfläche in der Verbindung zur Schützenstraße ist unattraktiv und unzugänglich gestaltet.

Schützenstraße

In den Straßen angrenzend an die Schützenstraße kommt es häufiger zu Problemen mit dem ruhenden Verkehr. In einigen Nebenstraßen (z. B. Feldherrnstraße) ist die Anordnung der Stellplätze (schräg, quer, längs) nicht ersichtlich. Das Abstellen der PKW erfolgt häufig in zweiter Reihe, auf Gehwegen oder in Kreuzungsbereichen. Problematisch ist das Parken in zweiter Reihe insbesondere in der stark befahrenen Schützenstraße. Diese stellt einen zentralen Versorgungsbereich für das Hafenquartier dar und verfügt über

grundsätzlich hohe Qualitäten durch großzügige Gehwegbreiten und Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten. Vorgesehene Stellplätze sind quer zur Fahrbahn angeordnet. Dennoch wird auch in dieser Hauptverbindung in zweiter Reihe und in Kreuzungs- und Querbereichen geparkt. Die Schützenstraße verfügt zudem beidseitig über einen auf dem Gehweg angeordneten Radweg, der jedoch aufgrund der geringen Breite nicht Benutzungspflichtig ist und aufgrund der Vielzahl der ansässigen Cafés und Restaurants zu Konflikten und Gefahrensituationen zwischen den Besuchern und Radfahrenden führt.

Zusammenfassung

Bei der Betrachtung der Lupenräume zeigte sich insbesondere rund um den Nordmarkt bei den öffentlichen Räumen ein hoher Nutzungsdruck, mit Ausnahme des Nordmarktes auch in Kombination mit gestalterischen Mängeln. Diese Kombination aus hohem Nutzungsdruck und gestalterischen Mängeln war bei den öffentlichen Räumen im Hafen-Quartier im Vergleich weniger auffällig, wenngleich auch hier entsprechende Handlungsbedarfe festgestellt wurden. Die Begehungen der Blockinnenbereiche verdeutlichten die hohen Aufwertungspotenziale, deren Erreichen aufgrund der kleinteiligen Eigentümer*innenstrukturen nur durch aufeinander abgestimmte Konzepte möglich erscheint.



Abb. 99: Michaelisplatz,
NRW.URBAN



Abb. 100: Schützenstraße,
NRW.URBAN

Beteiligungsverfahren

4.

4.1 Bewohner*innen und sonstige Betroffene

Im Mai und Juni 2022 fanden drei öffentliche Beteiligungsveranstaltungen statt, die sich an die Bewohner*innen, Gewerbetreibende, lokale Akteur*innen sowie sonstigen Betroffene richteten. Aufgrund der Größe des VU-Gebietes bezog sich jeweils eine Veranstaltung auf die Quartiere Borsigplatz, Hafen und Nordmarkt. Zu den Veranstaltungen wurde über eine Pressemitteilung, ausgehängte Plakate sowie Einladungsflyer in einer kostenlosen, an alle Haushalte verteilte Stadtteilzeitung hingewiesen. Mit der Anne-Frank-Gesamtschule (Borsigplatz und Nordmarkt) und dem Dietrich-Keuning-Haus (Hafen) lagen die Veranstaltungsorte innerhalb bzw. in unmittelbarer Nähe des VU-Gebietes. Zudem bestand jeweils die Möglichkeit zur Teilnahme an einem Online-Livestream. Insgesamt nahmen rund 100 Personen an den drei Veranstaltungen teil.

Nach einer kurzen thematischen Einführung konnten die Teilnehmenden an verschiedenen Themenständen Anregungen geben sowie Gegebenheiten benennen, die sie als störend oder verbesserungswürdig empfinden. Diese Aspekte konnten zudem über entsprechende Karten räumlich verortet werden. Für die Online-Teilnehmenden wurden die Themenstände über

die Plattform Miroboard entsprechend nachgebildet.

Bei den Veranstaltungen ergaben sich unterschiedliche Diskussionen, die mit den spezifischen Gegebenheiten und Rahmenbedingungen in den Quartieren zusammenhängen. Gleichzeitig kristallisierten sich eine Reihe von quartiersübergreifenden, individuell empfundenen Handlungsbedarfen heraus. Diese können wie folgt zusammengefasst werden (keine wertende Reihenfolge):

- (Klimagerechte) Instandsetzungen/ Modernisierungen des Gebäudebestandes
- Verbesserung des Wohnraumangebotes (u. a. für größere Familien)
- Umgang mit Problemimmobilien inkl. Aufklärung
- Aufwertung von Innenhöfen
- gewerbliche Leerstände bzw. einseitige Ladenstrukturen
- Zustand von Spiel- und Sportflächen
- Fehlnutzungen und „Angsträume“
- Vermüllung
- Fuß- und Radverkehr
- ruhender Verkehr
- verkehrsbedingte Lärmbelastungen

Die vollständige Dokumentation der Beteiligungsveranstaltungen ist über die Internetseite der Stadt Dortmund öffentlich abrufbar und diesem VU-Bericht als Anlage 2 beigelegt. Die Inhalte fließen in die weiteren Betrachtungen und die Erstellung des Sanierungskonzeptes ein.



Abb. 101: Beteiligungsveranstaltung
Nordmarkt-Quartier, NRW.URBAN

4.2 Eigentümer*innenforum

Seit 2016 lädt die Stadt Dortmund die Eigentümer*innen der Nordstadt in regelmäßigen Abständen zu sogenannten Eigentümerforen ein. Hierzu erhalten alle Eigentümer*innen der Nordstadt eine Einladung. Nach einer Corona-bedingten zweieinhalbjährigen Unterbrechung fand am 24. August 2022 ein Eigentümer*innenforum statt, welches der Information zu und Beteiligung am VU-Prozess diente. Insgesamt nahmen ca. 130 Eigentümer*innen an der Veranstaltung in der Anne-Frank-Gesamtschule sowie über den Livestream teil.

Die Veranstaltung gliederte sich in einen Inputvortrag zu den Vorbereitenden Untersuchungen und eine anschließende Diskussionsphase an verschiedenen Themenständen. Außerdem hatten die Eigentümer*innen im Vorfeld und Nachgang der Veranstaltung über ein zugesendetes Passwort Zugriff auf eine speziell zur VU erstellte Internetseite. Hier konnten sie sich über eine FAQ-Liste weiterführend zum Thema städtebauliche Sanierungsmaßnahmen informieren und bis 30. September 2022 Anregungen in einer digitalen Beteiligungskarte einbringen.

Hinsichtlich der diskutierten Handlungsbedarfe gab es neben einzelnen neuen Aspekten (z. B. Kritik an unzureichender medizinischer Versorgung) insgesamt große Schnittmengen mit jenen

aus der Bewohner*innenbeteiligung (s. Abschnitt 4.1). Darüber hinaus stellten vor allem die Rahmenbedingungen für private Investitionen ein wichtiges Anliegen der Eigentümer*innen dar. So wurden die steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten in einem Sanierungsgebiet positiv hervorgehoben. Erschwernisse seien dagegen eine zum Teil fehlende Erreichbarkeit sowie die lange Bearbeitungsdauer bei Bauanträgen.

Die vollständige Dokumentation des Eigentümerforums ist diesem VU-Bericht als Anlage 3 beigefügt. Die Inhalte fließen in die weiteren Betrachtungen und die Erstellung des Sanierungskonzeptes ein.

Abb. 102: Eigentümer*innenforum,
Stadt Dortmund



4.3 Eigentümer*innenbefragung

Im Zeitraum Dezember 2022 bis April 2023 führte die Stadt Dortmund eine schriftliche Befragung aller Einzeleigentümer*innen (ca. 1.850) durch, die im Wesentlichen als Beurteilungsgrundlage zum Zustand des Grundstücks- und Gebäudebestandes in Ergänzung der durchgeführten Bestandsaufnahme diente. Darüber hinaus stellte die Befragung eine weitere Möglichkeit dar, grundsätzliche Anmerkungen und Hinweise zu den VU an die Stadt Dortmund zu übermitteln. Die Fragebögen konnten entweder digital über ein Online-Portal oder in schriftlicher Form ausgefüllt werden. Daneben wurde für neun ausgewählte Wohnungsunternehmen/Hausverwaltungen eine gesonderte digitale Befragung durchgeführt. Diese besitzen insgesamt ca. 850 Gebäude und somit etwas über ein Viertel des gesamten Wohngebäudebestandes im VU-Gebiet. Die Rücklaufquote betrug insgesamt 67,0 % (ohne die ausgewählten Wohnungsunternehmen/Hausverwaltungen 59,2 %) und bei den Wohnungsunternehmen sogar 90 %.

Die zentralen Ergebnisse der Befragung können wie folgt zusammengefasst werden:

- Für insgesamt 240 und somit gut 11 % der Hauptgebäude wurden deutliche Mängel bzw. ein schlechter Zustand angegeben.²⁶ Räumliche Konzentrationen waren dabei vor allem in verschiedenen Bereichen des Nordmarkt-Quartiers erkennbar.
- Das Erfordernis einer energetischen Modernisierung verschiedener Gebäudeteile (Dach, Fassade, Fenster, Haustür, Kellerdecke, Decke zum Dachgeschoss) wurde ungefähr bei einem Viertel der Hauptgebäude angegeben. Zudem zeigten die Befragungsergebnisse einen erhöhten Beratungsbedarf der Eigentümer*innen bei diesem Themenfeld.
- Bei drei Vierteln der Gebäude stellt Gas den Energieträger der Heizung dar. An das Fernwärmenetz sind nur gut 10 % der Gebäude angeschlossen.
- Bei über zwei Dritteln der Gebäude ist keine barrierefreie Zugänglichkeit gegeben. Aufzüge sind nur bei einem kleinen Teil (5 %) der Gebäude vorhanden.
- Über ein Viertel der Nebengebäude²⁷ wurde aufgrund von deutlichen Mängeln bzw. schlechten Zuständen als sanierungsbedürftig eingeschätzt. Die Bewertung des Zustandes von Gärten bzw. Hofbereichen fiel demgegenüber besser aus. Die Wohnungsunternehmen/Hausverwaltungen stufen gut die Hälfte ihrer Außenbereiche als gering bis mittel attraktiv ein.
- Die Einzeleigentümer*innen gaben hinsichtlich der Gebäudeausstattung (Bäder/WC, Elektrik, Wasser-/Abwasserleitungen) für über 10 % der Objekte deutliche Mängel oder sogar schlechte Zustände an. Außerdem gibt es laut Befragungsergebnissen bei 1,4 % der Gebäude Wohnungen, bei denen sich die Bäder/WCs außerhalb der Wohnungen befinden sowie bei knapp 6 % der Gebäude Wohnungen mit Wohnräumen ohne Fenster. Die ausgewählten Wohnungsunternehmen/Hausverwaltung stufen die oben genannten Ausstattungen für 6 % bis 9 % der Wohnungen als erneuerungsbedürftig ein.
- Bei den Wohnungsgrößen dominieren kleinere und vor allem mittelgroße Wohnungen. Größere Wohnungen ab 80 m² stellen dagegen nur ca. 15 % des Wohnungsbestandes dar. Dies unterstreicht die bereits in Kapitel 2.2 erläuterte Problematik, dass für größere Familien nur wenig Wohnraum zur Verfügung steht.
- Strukturellen Leerstand geben die Eigentümer*innen bei den Wohneinheiten mit 1,6 % und Gewerbeeinheiten mit 4,2 % an. Dies weist auf einen angespann-

²⁶ Bei der Bestandserhebung wurden insgesamt 678 Objekte mit Substanzmängeln in Form eines schlechten Erhaltungszustands der Fassade und/oder Dachbeschädigungen erfasst. Diese auf den ersten Blick starke Diskrepanz relativiert sich vor dem Hintergrund, dass in der Eigentümer*innenbefragung Angaben zu deutlich weniger Objekten vorliegen als aus der Bestandsanalyse [2.127 gegenüber 3.058]. Außerdem kann neben einer möglichen subjektiven Verzerrung in der Bewertung zumindest vermutet werden, dass die Eigentümer*innen von Gebäuden mit einem schlechten Erhaltungszustand proportional weniger an einer solchen Befragung teilnehmen.

²⁷ Untergeordnete Gebäude wie Garagen, Hinterhäuser, Schuppen oder Werkstätten

ten Wohnungsmarkt in der Nordstadt hin.

- Die Einzeleigentümer*innen gaben bei über drei Vierteln der Grundstücke/ Gebäude an, in den letzten 10 Jahren Investitionen getätigt zu haben. Dabei handelte es sich vor allem um bauliche Instandsetzungen, Fassadenanstriche und energetische Verbesserungen. Ausgebliebene Investitionen wurden neben einer fehlenden Notwendigkeit insbesondere mit wirtschaftlichen Aspekten begründet. Für ca. 61 % der Immobilien bestehen für die nächsten fünf Jahre Investitionspläne.
- Auch die Wohnungsunternehmen/Hausverwaltungen gaben für die Mehrheit der Gebäude in den letzten zehn Jahren getätigte Investitionen an. Nicht erfolgte Investitionen wurden fast ausschließlich mit einer fehlenden Notwendigkeit begründet. Hinsichtlich etwaiger Investitionen in den nächsten fünf Jahren gaben die Wohnungsunternehmen/Hausverwaltungen überwiegend an, dass keine bzw. kleinere Veränderungen geplant seien. Größere geplante Veränderungen wurden dagegen nur für 2 Einzelobjekte und 4 Bereiche angegeben.
- Bei den Einzeleigentümer*innen besteht für 4,5 % der Objekte eine Verkaufsabsicht, bei weiteren 21,1 % sei dies vielleicht der Fall. Seitens der Wohnungsunternehmen/Hausverwaltungen wurde eine Verkaufsabsicht fast vollständig verneint. Diese gaben umgekehrt größtenteils an, sich einen Erwerb weiterer Objekte grundsätzlich vorstellen zu können.
- Die Mitwirkungsbereitschaft an einer Sanierungsmaßnahme bejahten knapp 10 % der Einzeleigentümer*innen, während etwas über 15 % dies verneinte. Etwa drei Viertel ließ die Mitwirkung offen bzw. machte dies von zusätzlicher Beratung und/oder der Verfügbarkeit von Fördermitteln abhängig. Von den Wohnungsunternehmen/Hausverwaltungen gaben Teile der Befragten zur Mitwirkungsbereitschaft jeweils kurze Stellungnahmen ab. Diese enthielten alleamt eine grundsätzliche Bereitschaft zur Mitwirkung am Sanierungsprozess.
- Seitens der Eigentümer*innen wurden viele Anregungen zu möglichen Verbesserungen im Wohnumfeld und öffentlichen Raum gegeben. Darunter fielen beispielsweise Hinweise zur Sauberkeit (auch in Bezug auf Graffiti) und Sicherheit, zum (ruhenden) Verkehr und zu Klimaanpassungs-/Begrünungsmaßnahmen.

Die vollständige Dokumentation der Eigentümerbefragung ist diesem VU-Bericht als Anlage 4 beigelegt. Die Inhalte fließen in die weiteren Betrachtungen und die Erstellung des Sanierungskonzeptes ein.

4.4 Politische Vertreter*innen

Nachdem der Rat der Stadt Dortmund am 25.03.2021 den Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen beschlossen hatte, wurde die Lokalpolitik auch während des Verfahrens beteiligt. So wurden die politischen Vertreter*innen der Stadt Dortmund und des Bezirks Innenstadt-Nord ebenfalls zu den drei durchgeführten Quartiersveranstaltungen im Mai und Juni 2022 geladen. Außerdem erfolgte eine kontinuierliche Information über den Stand der VU im Rahmen des Runden Tisches Nordstadt. Die Ergebnisse der VU inkl. der Entscheidungsvorlage über eine Sanierungssatzung werden in die politischen Gremien eingebracht.

4.5 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

Die Stadt Dortmund führte im April/Mai 2022 eine Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (TöB) durch. Von den insgesamt 63 angegebenen Stellen gaben 30 eine Rückmeldung. Inhaltliche Anregungen wurden von elf Stellen vorgetragen. Dabei handelte es sich überwiegend um ergänzende Hinweise zu den Zielsetzungen einer Sanierungsmaßnahme sowie erforderlichen Abstimmungen im Vorfeld geplanter Maßnahmen (z. B. mit Versorgern). Grundsätzliche Bedenken gegen die Durchführung einer Sanierungsmaßnahme wurden von keiner Stelle vorgetragen. Lediglich ein Bedarfsträger wies darauf hin, dass seine Grundstücke nicht in ein zukünftiges Sanierungsgebiet integriert werden sollten. Auf diesen Aspekt wird in der späteren verfahrensrechtlichen Abwägung gesondert eingegangen. Die Übersichtstabelle zu den Ergebnissen der Beteiligung ist als An-

lage 5 diesem VU-Bericht beigelegt. Die Inhalte fließen in die weiteren Betrachtungen und die Erstellung des Sanierungskonzeptes ein.

Die betroffenen Fachämter innerhalb der Stadt Dortmund wurden mehrfach im VU-Prozess beteiligt. Nach einer Auftaktveranstaltung auf Führungsebene im September 2021 und einem Workshop auf Arbeitsebene im März 2022 folgten verschiedene Vertiefungsgespräche zu den ersten Ergebnissen der Bestandsanalyse im August 2022. Auch die Erarbeitung des Sanierungskonzeptes im weiteren Verlauf der VU (s. Kapitel 6) erfolgte in enger Abstimmung mit den betroffenen Fachämtern. Des Weiteren erfolgte eine kontinuierliche Einbindung verschiedener Fachämter über die interne Verwaltungsrunde Nordstadt.

4.6 Expert*innengespräche

Als weiteres Beteiligungsformat wurden im Februar/März 2023 drei Expert*innengespräche durchgeführt. Zielsetzung war dabei eine vertiefende Diskussion zu den bis dato vorliegenden Erkenntnissen aus der Bestandsanalyse und den Beteiligungsverfahren. Die Ergebnisse werden im Folgenden zusammengefasst.

IdEE-Netzwerk

Das IdEE-Netzwerk ist ein Beratungsnetzwerk für Wohnungs- und Immobilieneigentümer*innen in der Nordstadt. Es besteht aus dem Haus&Grund e. V., Architekten- und Ingenieurbüros, Kreditinstituten und Wohnungsunternehmen, dem Quartiersmanagement Nordstadt unter Geschäftsführung des Amtes für Stadterneuerung der Stadt Dortmund. Das Beratungsnetzwerk trifft sich zweimal im Jahr, um sich über aktuelle Entwicklungen rund um das Thema Immobilien/Immobilienentwicklung in der Nordstadt auszutauschen. Am 21.02.2023 fand eine Sondersitzung zu den VU statt.

Die Diskussionen befassten sich schwerpunktmäßig mit verschiedenen Fragestellungen zum Immobilienbestand. Vor allem den energetischen Anpassungsbedarf sahen die Teilnehmenden als eine große Herausforderung an, wobei jedoch auf den (potenziellen) Zielkonflikt hinsichtlich erhaltenswerter bzw.

denkmalgeschützter Fassaden hingewiesen wurde. Insgesamt weisen die Nordstadt zwar mehrere positive Mikrolagen auf, jedoch seien die Rahmenbedingungen für Investitionen an vielen Stellen ungünstig. Dies sei u. a. durch hohe Zinsen, gestiegene Baukosten, eine fehlende Investitionsbereitschaft benachbarter Eigentümer*innen, eine auf dem Markt unbeliebte Wohnlage und problematische Mieter*innen-Strukturen begründet. Vor diesem Hintergrund bezeichneten die Teilnehmenden die steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten in einem Sanierungsgebiet als attraktiv. Grundsätzlich wurde auf den Unterstützungsbedarf der Eigentümer*innen in Form von Beratungs- und Förderangeboten verwiesen, insbesondere im Bereich der energetischen Modernisierung.

Umgestaltungen von Innenhöfläichen seien in der Praxis meist auf die einzelne Parzelle beschränkt, um die Wertigkeit des jeweiligen Grundstücks zu erhöhen. Die Schaffung von Gemeinschaftsflächen bei kleinteiligen Eigentümer*innenstrukturen sahen die Teilnehmenden dagegen mehrheitlich als schwer umsetzbar an. Des Weiteren wurde eine differenzierte Diskussion zu Gestaltungsvorgaben für Werbeanlagen geführt. Hinsichtlich der Müllproblematik wünschten sich die Teilnehmenden mehr Beratungsangebote für die Eigentümer*innen. Bei der Umnutzung von leerstehenden Ladenlokalen in Wohnraum wurden der erforderliche Stellplatznachweis und lange Genehmigungsverfahren als Herausforderungen angesprochen.

Hausverwaltung Karlshaus

Die Hausverwaltung Karlshaus GbR besitzt mehrere benachbarte Immobilien in der Missundestraße und Nordstraße. Die Objekte wurden bzw. werden nach den Erwerben umfassend saniert. Zudem wurde durch die zusammenhängende Innenhöfläiche das Projekt

„Missundehof“ initiiert. Zielsetzung ist unter Beteiligung von Bürger*innen und Akteur*innen die Schaffung eines Begegnungsortes in der Nordstadt, an dem gemeinsames Arbeiten, gegenseitige Beratung und Bildung sowie kulturelle und sportliche Aktivitäten stattfinden.

Bei den Immobilien erfolgten als Maßnahmen unter anderem der Ausbau der Dachgeschosse inkl. Dacherneuerungen mit Dämmung, weitere energetische Maßnahmen wie der Einbau neuer Zentralheizungen und Fenster sowie Fassadenanstriche und die Anbringung von Balkonen zum Innenhof. Dabei wurden bei einem Teil der Objekte auch Mittel des städtischen Hof- und Fassadenprogramms in Anspruch genommen. Außerdem hätten die steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten für die Kalkulation eine wichtige Rolle gespielt. Insbesondere die neu geschaffenen Dachgeschosswohnungen würden eine hohe Attraktivität aufweisen und so breite Mieter*innengruppen ansprechen. Als Erschwernisse bei der Sanierung wurden die lange Bearbeitungsdauer der Bauanträge sowie verschiedene bauordnungs- und planungsrechtliche Vorgaben erwähnt.

Außerdem wurde angeregt, zu prüfen, inwiefern zukünftig mehr Eigentümer*innen einen Fernwärmeanschluss realisieren könnten. Bezüglich gemeinschaftlicher Innenhofentwicklungen in anderen Bereichen der Nordstadt wurde eine stärkere Moderationsrolle seitens der Stadt Dortmund angeregt.

[Mieterverein Dortmund und Umgebung e. V.](#)

Zum Zeitpunkt des Expert*innengesprächs zählte der Mieterverein laut eigenen Angaben insgesamt ca. 16.000 Mitglieder, davon knapp 1.500 Mitglieder in der Nordstadt. Grundsätzlich lasse sich laut Mieterverein in der Nordstadt ein stellenweise höherer Unterstützungsbedarf als in den anderen Stadtteilen feststellen. Außerdem seien die Vernachlässigung einzelner Häuser sowie zum Teil gegen das Mietrecht verstoßende Vermieter*innen keine flächendeckende, aber im Vergleich zu anderen Stadtteilen vermehrt auftretende Problemstellung. In solchen Fällen stehe der Mieterverein in einem engen Austausch mit der Wohnungsaufsicht der Stadt Dortmund. Grundsätzlich habe man als Mieterverein vor allem die Objekte im Blick, die noch keine städtebauliche Problemimmobilie im klassischen städtebaulichen Verständnis darstellen, aber sich in diese Richtung entwickeln würden. Räumliche Schwerpunkte werden diesbezüglich insbesondere im Schleswiger Viertel südlich des Nordmarktes, aber auch im Norden dieses Quartiers sowie im nördlichen Borsigplatz-Quartier gesehen.

Aus Sicht des Mietervereins sei es begrüßenswert, dass die Stadt Dortmund in den vergangenen Jahren durch Ausübung des Vorkaufsrechtes Problemimmobilien erworben habe. Es wird angeregt, die Anwendung solcher und anderer Instrumente (z. B. Ersatzvorhaben) auch zukünftig zu prüfen. Bei allem Nachholbedarf in der Nordstadt sei aber darauf zu achten, dass Verdrängungseffekte nach Möglichkeit vermieden würden. Weitere in dem Gespräch angesprochene Themen waren unter anderem die häufig fehlende Barrierefreiheit, die Müllprobleme sowie der aufgrund auslaufender Bindungen sinkende Bestand des öffentlich-geförderten und damit sozial gebundenen Wohnraums.



Abb. 103: Modernisierte Immobilien der Hausverwaltung Karlshaus, NRW.URBAN

Zwischenfazit

5.

5.1 Zusammenfassung

der städtebaulichen

Misstände

Durch die Betrachtung der Ausgangslage, die Bestandsanalyse sowie die Beteiligungsverfahren wurden umfassende Informationen zum VU-Gebiet zusammengetragen. Die dabei identifizierten städtebaulichen Misstände im Sinne des § 136 BauGB werden nachfolgend für beiden gesetzlich definierten Grundfälle (Substanz- und Funktionsschwächen) zusammengefasst.

Substanzschwächen

Substanzschwächen liegen nach § 136 Abs. 2 Nr. 1 BauGB vor, wenn das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht. Diese allgemeinen Anforderungen können unter anderem aus der Landesbauordnung sowie anderen geltenden bundes- und landesgesetzlichen Vorgaben abgeleitet werden.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden bei einer Vielzahl von Gebäuden bauliche Mängel beispielsweise in Form von Fassaden-, Dach-, Fenster- und/oder Haustürbeschädigungen festgestellt. Diese traten in unterschiedlichen Intensitäten auf und reichten von einem lediglich schlechten optischen Zustand (z. B. oberflächliche Risse, stark verschmutzte Fassaden) bis hin zu schwerwiegenden Mängeln wie z. B. Rissen im Mauerwerk und herausbrechenden Fassadenteilen. Bei den städtebaulichen Problemimmobilien kumulieren sich

viele dieser Mängel und entfalten - teilweise im Zusammenspiel mit Leerständen - eine schädliche Außenwirkung auf ganze Straßenzüge. Die an vielen Gebäuden äußerlich erkennbaren Mängel legen die Vermutung nahe, dass entsprechende Instandsetzungs- und Modernisierungstaus auch für das Innere der Gebäude vorhanden sind. So sind beispielsweise in den ordnungsrechtlichen Problemimmobilien an vielen Stellen keine gesunden Wohnverhältnisse gegeben. In diesen Fällen kann davon ausgegangen werden, dass die allgemeinen Anforderungen nach § 3 Abs. 1 Satz 3 BauO NRW, wonach bauliche Anlagen bei ordnungsgemäßer Instandhaltung dauerhaft ihrem Zweck entsprechend und ohne Misstände benutzbar sein müssen, nicht erfüllt werden.

Weitere allgemeine Anforderungen können zum Beispiel der „Förderrichtlinie Öffentliches Wohnen im Land Nordrhein-Westfalen“ entnommen werden, die verschiedene Mindestanforderungen für die Gewährung von Darlehen der öffentlichen Wohnraumförderung definiert. Wenngleich sich diese vorwiegend auf den Neubau beziehen und insofern nicht „eins zu eins“ auf Gründerzeit- und Nachkriegsbauten übertragen werden können, geben sie dennoch Kriterien für heutige Standards vor, die perspektivisch auch in Bestandsquartieren umgesetzt werden sollten. Von diesen Standards erfüllen die Gebäude in dem VU-Gebiet vor allem jene der Barrierefreiheit zu einem großen Teil nicht und werden die vollständige Barrierefreiheit auch zukünftig nicht erreichen. Auch Freisitze in Form von Balkonen, Loggien oder Terrassen sind nur bei einem Teil der Wohnungen vorhanden. Diese Problematik wird zusätzlich durch den Umstand verstärkt, dass viele Blockinnenbereiche einen starken Versiegelungsgrad mit zum Teil schlecht erhaltenen bis abgängigen Nebengebäuden aufweisen und daher nicht

als Aufenthalts- und Erholungsflächen für ihre Bewohnenden dienen können. Das hohe Maß der baulichen Nutzung trägt, wie die Klimaanalyse der Stadt Dortmund zeigt, auch zu gesundheitsgefährdenden Hitzebelastungen bei. Vielen Gebäuden ist außerdem ein erheblicher Anpassungsbedarf im Hinblick auf die energetische Beschaffenheit und die Gesamtenergieeffizienz zu attestieren, um den (zukünftig geltenden) allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung zu entsprechen. Als weitere Substanzschwäche des Gebietes sind die Lärmeinwirkungen des Verkehrs zu nennen.

Bezogen auf die in § 136 Abs. 3 Nr. 1 BauGB insbesondere zu berücksichtigen Aspekte können die Substanzschwächen wie folgt benannt werden:

Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten (§ 136 Abs. 3 Nr. 1a BauGB)

- In den teilweise verwinkelten Innenhofbereichen ist an verschiedenen Stellen eine ausreichende Belichtung der angrenzenden Wohnungen nicht immer gegeben

Bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten (§ 136 Abs. 3 Nr. 1b BauGB)

- Fassaden in schlechtem Erhaltungszustand
- Beschädigungen an Dächern, Fenstern und Haustüren
- Fehlende Barrierefreiheit
- Fehlende Freisitze

Zugänglichkeit der Grundstücke (§ 136 Abs. 3 Nr. 1c BauGB)

- Aufgrund der historischen Entwicklung der Blockrandbebauung sind die Innenhofbereiche der Baublöcke nicht an allen Stellen gut zugänglich
- In manchen Bereichen behindern auch Nebengebäude, sonstige Anbauten oder durchgezogene Erdgeschosszonen die Zugänglichkeit der Grundstücke

Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten (§ 136 Abs. 3 Nr. 1d BauGB)

- Aufgrund von gewerblichen Nutzungen versiegelte Innenhofbereiche mit fehlender Aufenthaltsqualität und Hitzebelastungen

Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand (§ 136 Abs. 3 Nr. 1e BauGB)

- Versiegelte Innenhofbereiche mit zum Teil schlecht erhaltenen Nebengebäuden
- Auf die gesamte Grundstücksfläche durchgezogene Erdgeschosszonen vor allem im Bereich südliche Münsterstraße

Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen (§ 136 Abs. 3 Nr. 1f BauGB)

- Lärmbelastungen durch Straßenverkehr an Hauptverkehrsstraßen
- Partiiell Lärmbelastung durch Schienenverkehr

Energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebiets unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung (§ 136 Abs. 3 Nr. 1h BauGB)

- Gebäude mit fehlender Wärmedämmung bzw. geringem energetischen Standard insgesamt
- Energieversorgung mit fossilen Energieträgern (insbesondere Gas)
- Fehlende Nutzung von erneuerbaren Energien
- Wenig Dach-/Fassadenbegrünungen
- Fehlender Wärmeschutz (z. B. Rollos, Überdachungen)
- Unzureichender Überflutungsschutz an Gebäuden



Abb. 104: Gebäude an der nördlichen Bornstraße mit verschiedenen Substanzschwächen, NRW.URBAN

Funktionsschwächen

Funktionsschwächen liegen nach § 136 Abs. 2 Nr. 2 vor, wenn das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion im Stadtgebiet obliegen. In Bezug auf den fließenden und ruhenden Verkehr gilt dies für die Belastungen auf den Hauptverkehrsachsen und den Parkraumdruck bei gleichzeitiger mangelnder Attraktivität für den Rad- und Fußverkehr, deren Förderung im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen verankert ist. Für verschiedene Bereiche des VU-Gebietes, insbesondere im südlichen Nordmarkt-Quartier, besteht eine unzureichende Ausstattung von Grün- und Freiflächen, was durch die hohe Bevölkerungsdichte und zum Teil fehlende private Freiflächen (s. Substanzschwächen) einen entsprechenden Nutzungsdruck auf die bestehenden öffentlichen Flächen auslöst. Dies führt auch zu Fehlnutzungen von Spiel- und Sportplätzen. Auch die bedarfsgerechte Ausstattung mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wurde als Handlungsbedarf identifiziert. Hier sind vor allem fehlende Schulplätze und fehlende U3-Betreuungsmöglichkeiten zu nennen.

Als besonders gewichtiger Aspekt ist in diesem Zusammenhang die Sozialstruktur und das Ausmaß der residentiellen Segregation zu nennen. Insbesondere die Konzentration von sozial schwächer gestellten Menschen (soziale Segregation) mit den damit verbundenen Abwärtstendenzen von Gebieten bis hin zu „sozialen Brennpunkten“ wird ebenfalls dem Tatbestand einer Funktionsschwäche im Sinne des Sanierungsrechtes zugeordnet, da hierdurch ein Gebiet in der Erfüllung seiner Wohnfunktion bzw. seiner wirtschaftlichen Situation und Entwicklungsfähigkeit beeinträchtigt wird.²⁸

Bezogen auf die in § 136 Abs. 3 Nr. 2 BauGB insbesondere zu berücksichtigen Aspekte können die Funktionsschwächen wie folgt benannt werden:

Fließender und ruhender Verkehr (§ 136 Abs. 3 Nr. 2a BauGB)

- Gefahrenstellen Fuß- und Radverkehr
- Fehlende bzw. unzureichend gestaltete Radwege
- Unattraktive bzw. fehlende durchgängige fußläufige Wegeverbindungen; tlw. nicht barrierefrei
- Verkehrsbelastungen durch motorisierten Individualverkehr
- Fehlende Barrierefreiheit von Stadtbahn- und Bushaltestellen



Abb. 105: Spielplatz Düppelstraße im Schleswiger Viertel, NRW.URBAN

- Parkraumdruck und ungeordnetes Parken im öffentlichen Raum

Die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich (§ 136 Abs. 3 Nr. 2b BauGB)

- Soziale Segregation
- Gewerbliche Leerstände
- In Teilen fehlende fußläufige Erreichbarkeit Nahversorgung

Die infrastrukturelle Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit und die Vernetzung von Grün- und Freiflächen unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung, seine Ausstattung mit Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungsbereich (§ 136 Abs. 3 Nr. 2c BauGB)

- Bereiche mit unzureichender Grünversorgung
- Starkregengefährdete Bereiche
- Bereiche mit starker Hitzebelastung
- Fehlende Straßenraumbegrünung
- Über-/Fehlnutzungen und Nutzungskonflikte auf vorhandenen Grün- und Freiflächen
- (Potenzielle) Angsträume
- Mangelhafte Gestaltungen von Grünflächen sowie Spiel- und Sportplätzen
- Fehlende U3-Betreuungsplätze
- Fehlende Schulplätze

Zusammenfassend liegen in dem VU-Gebiet städtebauliche Missstände sowohl in Form von Substanz- als auch Funktionsschwächen im Sinne des BauGB vor.

²⁸ vgl. Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger (§ 136 BauGB, Rn. 92, Stand Oktober 2022) sowie Ramsauer (2018)

5.2 Räumliche Fokussierung

Die zusammengefassten städtebaulichen Missstände betreffen zwar verschiedene Bereiche des VU-Gebietes, kumulieren sich jedoch vor allem in bestimmten Bereichen des Nordmarkt-Quartiers. Vor diesem Hintergrund wurde während der VU ein Abgrenzungsvorschlag erarbeitet, welcher mit ungefähr 75 Hektar nur ca. 28,5 % des VU-Gebietes umfasst und sich auf die zentralen Bereiche des Nordmarkt-Quartiers beschränkt (s. Abbildung 106).

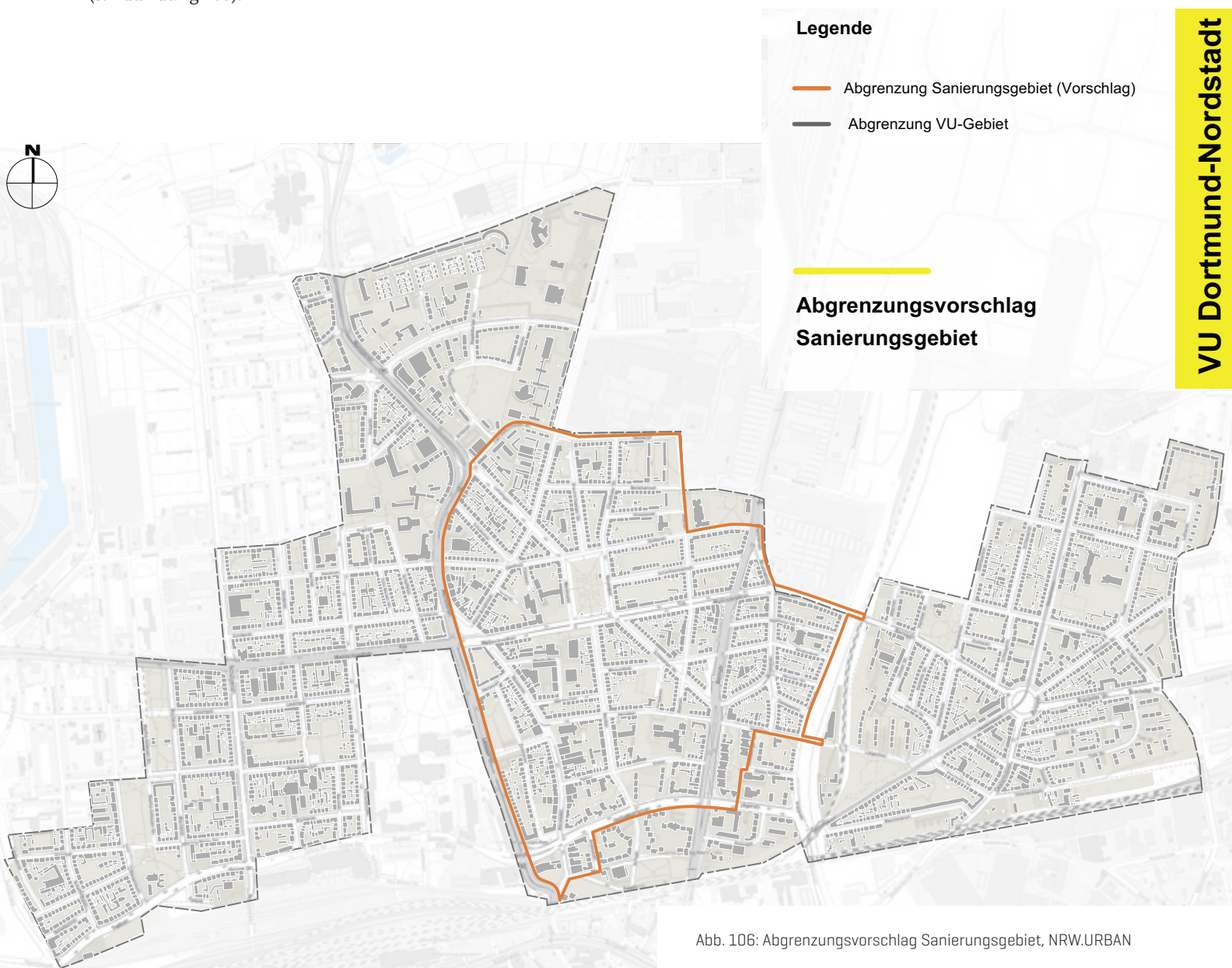


Abb. 106: Abgrenzungsvorschlag Sanierungsgebiet, NRW.URBAN

Für diese Fokussierung sprechen inhaltlich vor allem folgende Aspekte:

- Von den 59 erfassten städtebaulichen Problemimmobilien (Stand 31.12.2023) im Sanierungsverdachtsgebiet befinden sich 29 innerhalb der Gebietsabgrenzung. Bei den ordnungsrechtlichen Problemimmobilien liegen von 63 Objekten 28 innerhalb der Grenzen des vorgeschlagenen Gebietes.
- In der Bestandsanalyse der VU wurden insgesamt 3.058 Gebäude erhoben, wovon sich 1.078 und somit ca. 35 % innerhalb des Abgrenzungsvorschlags befinden. Der Anteil der erfassten Gebäude mit Substanzmängeln (schlechter Erhaltungszustand der Fassade und/oder Dachbeschädigungen) liegt mit ca. 45 % (308 von 678) jedoch deutlich höher. Des Weiteren liegen von den insgesamt 62 erfassten Innenhöfe mit einer als gering eingeschätzten Aufenthaltsqualität 26 innerhalb dieses Gebietes (ca. 42 %). Diese meist stark versiegelten Innenhöfe tragen zudem dazu bei, dass weite Teile des Abgrenzungsvorschlags in der Klimaanalyse als hitzebelastete Bereiche eingestuft werden.
- Auch aus den Ergebnissen der Eigentümer*innenbefragung lässt sich in diesem Gebiet ein erhöhter Handlungsbedarf ableiten. Von den 240 Objekten, für die deutliche Mängel bzw. ein schlechter baulicher Zustand angegeben wurden, befinden sich 101 innerhalb des Abgrenzungsvorschlags (ca. 42 %).
- Bezogen auf die öffentlichen Räume spricht u. a. für die Gebietsabgrenzung, dass sich hier 6 der insgesamt 10 erfassten Platzsituationen mit einem Aufwertungsbedarf befinden. Außerdem kommt den vorhandenen Grün- und Freiflächen aufgrund der Entfernung des Bereiches zu größeren Grünstrukturen und des festgestellten Nutzungsdrucks eine hohe Bedeutung zu.
- Der Abgrenzungsvorschlag enthält sowohl das Stadtbezirkszentrum Nordstadt (südliche Münsterstraße), als auch verschiedene Bereiche, in denen in der Bestandsanalyse eine Konzentration von gewerblichen Leerständen erfasst wurde.
- Das Borsigplatz-Quartier wurde in den letzten Jahren durch umfangreiche Modernisierungen eines großen Wohnungsunternehmens geprägt. Auch im Hafen-Quartier hat die Stadt Dortmund in jüngerer Vergangenheit Aufwertungstendenzen wahrgenommen. Durch die in Kapitel 2.3 beschriebenen städtebaulichen Großprojekte werden diese Tendenzen in Zukunft möglicherweise weiter unterstützt. Im Nordmarkt-Quartier konnten solche Aufwertungstendenzen in der Form bislang nicht beobachtet werden.
- Wie die nachfolgende Übersicht zeigt, sind die Abweichungen in der Sozialstruktur von dem gesamtstädtischen Durchschnitt in der Gebietsabgrenzung nochmals stärker als im gesamten Stadtbezirk bzw. dem Quartier Nordmarkt ausgeprägt.

Daten Sozialstruktur	Anteil U-25-Jährige [Stand 31.12.2023]	Anteil der nicht-deutschen Bevölkerung [Stand 31.12.2023]	Arbeitslosenquote [Stand 31.12.2022]	Anteil Transfergeldempfänger*innen [Stand 31.12.2022]
Stadt Dortmund	25,1 %	21,8 %	10,9 %	16,1 %
Bezirk Innenstadt-Nord	35,1 %	58,1 %	21,8 %	38,5 %
Quartier Nordmarkt	36,9 %	62,2 %	23,0 %	41,2 %
Abgrenzungsvorschlag	37,9 %	67,1 %	23,9 %	44,9 %

Tab. 5: Daten Sozialstruktur [Quelle: Statistikstelle Stadt Dortmund]

Mit dieser Fokussierung wird auch den Erfahrungswerten aus dem mittlerweile aufgehobenen Sanierungsgebiet „Nordstadt-Programm“ (s. Kapitel 2.3) Rechnung getragen, wonach es für eine zügige und zielgerichtete Sanierung innerhalb des gesetzlich vorgeschriebenen Durchführungszeitraums von höchstens 15 Jahren einer stärkeren räumlichen Begrenzung bedarf. Zudem wurden die Kommunen im Zuge des Erlasses der Städtebauförderrichtlinie Nordrhein-Westfalen 2023 für zukünftige Beantragungen zur Städtebauförderung dazu angehalten, die Handhabbarkeit und Kompaktheit einer Gesamtmaßnahme zu gewährleisten, um diese im vorgegebenen zeitlichen Rahmen realistisch umsetzen zu können. **Das im nächsten Kapitel beschriebene Sanierungskonzept bezieht sich daher räumlich bereits auf den dargestellten Abgrenzungsvorschlag.**

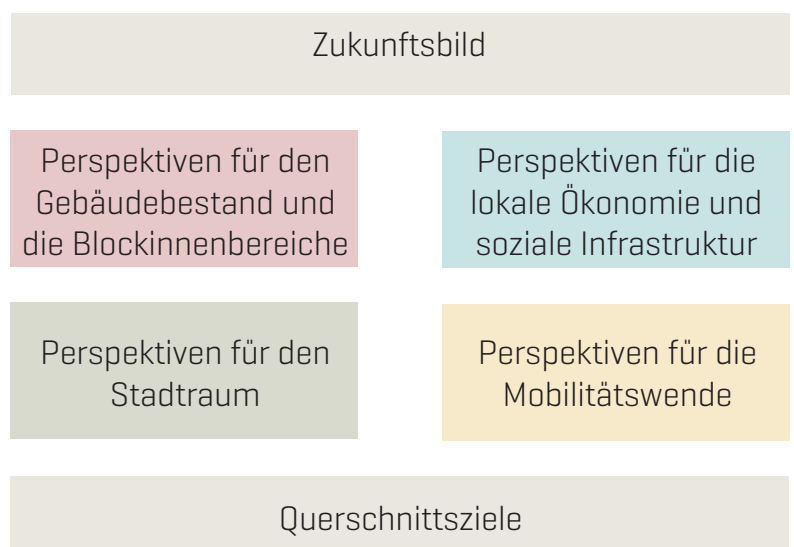
Sanierungskonzept

6.

Um den festgestellten städtebaulichen Missständen und Handlungsbedarfen zu begegnen, wurde im Rahmen der VU ein erstes Sanierungskonzept erstellt. Die Erarbeitung erfolgte unter Berücksichtigung der Anmerkungen der Beteiligungsverfahren und unter Mitwirkung verschiedener Fachämter der Stadt Dortmund. Räumlich bezieht es sich auf den im Kapitel 5.2 abgeleiteten Fokussierungsbereich als mögliches zukünftiges Sanierungsgebiet.

6.1 Sanierungsziele

Das entwickelte Zielsystem besteht aus unterschiedlichen Bausteinen. Als übergeordnete Zielsetzung wurde ein Zukunftsbild für den zukünftigen Sanierungsprozess formuliert. Die konkreten Sanierungsziele, die zur Erreichung dieses Zukunftsbildes beitragen sollen, wurden, gemäß den festgestellten Handlungsbedarfen, vier thematischen Perspektiven zugeordnet. Zudem sind weitere themenübergreifende Querschnittsziele dargestellt, die für die erfolgreiche Gestaltung des Sanierungsprozesses von hoher Bedeutung sind. Das Zielsystem wird im Folgenden vorgestellt und ist zudem als Anlage 6 diesem Bericht beigelegt.



Zukunftsbild

Das für den zukünftigen Sanierungsprozess formulierte Zukunftsbild lautet:

Die zentrale Nordstadt besteht aus lebenswerten und sozial ausgewogenen Quartieren. Die herausragenden Qualitäten der großstädtischen Blockrandstrukturen mit ihrer urbanen Mischnutzung, ihrem baukulturellen Wert und ihrem historischen Gebäudebestand sind wiederhergestellt und erlebbar. Der zeitgemäße Wohnraum sowie ein attraktives Wohnumfeld sprechen breite Bevölkerungsgruppen an. Die öffentlichen Räume laden zu Aufenthalt, Begegnung und Interaktion ein. In ihre Weiterentwicklung werden die Bewohner*innen kontinuierlich einbezogen.

Perspektiven für den Gebäudebestand und die Blockinnenbereiche

Bedarfs- und zielgruppengerechte Anpassung des Wohnraums/
Abbau von Barrieren im Wohnungsbestand

Entsprechend dem entwickelten Zukunftsbild, wonach das Gebiet als Wohnstandort für breitere Bevölkerungsgruppen attraktiver gemacht werden soll, ist als erstes Sanierungsziel die bedarfs- und zielgruppengerechte Anpassung des Wohnraums sowie der Abbau von Barrieren (z. B. Stufen) im Wohnungsbestand formuliert. Zu diesem Sanierungsziel gehören folgende Unterziele:

- Reduzierung von Belastungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie Hitze
- Behebung von Modernisierungstaus
- Verbesserung der Wohnraum- und Wohnumfeldqualität (Ausstattung, zeitgemäße Grundrisse, Abbau von Barrieren, Freisitze etc.)
- Erhalt und kritische Wiederherstellung der besonderen Qualitäten von Altbauwohnungen (z. B. historische Türen, Zargen, Holzfußböden und Deckenhöhen)
- Förderung des Ausbaus von Dachgeschosswohnungen unter Berücksichtigung der Integration in die Gebäudekubatur und Umgebung sowie der Schaffung qualitätvollen Wohnraums
- Förderung von Wohnraumangeboten für unterschiedliche Nachfragergruppen, auch durch Schaffung von gefördertem Wohnraum
- Schaffung von Wohnraum für große Familien
- Förderung gemeinschaftlicher Wohnformen (z. B. inklusives Wohnen)

Vermeidung und Ertüchtigung von Problemimmobilien

Wie bereits an verschiedenen Stellen dargestellt, konnten in den vergangenen Jahren einige Erfolge auf dem Handlungsfeld der städtebaulichen Problemimmobilien in der Nordstadt verzeichnet werden. Da noch nicht alle Härtefälle gelöst werden konnten und einzelne Immobilien sich zu neuen Problemimmobilien entwickeln, bestehen weiterhin Handlungsbedarfe, weswegen die Vermeidung und Ertüchtigung solcher Immobilien ein weiteres Sanierungsziel darstellt. Zu diesem Sanierungsziel gehören folgende Unterziele:

- Intervention bei baulicher Verwahrlosung und/oder nicht angemessener Nutzung
- Beseitigung von Missständen und Behebung von Mängeln durch kooperative und/oder hoheitliche Instrumente
- Vermeidung von negativen Ausstrahlungseffekten auf das Umfeld
- Einbindung und Förderung privater Investor*innen
- Kommunaler Erwerb bei Härtefällen

Die städtebauliche Struktur und der (gründerzeitliche) Gebäudebestand stellen ein wichtiges Potenzial des Gebietes dar, auf dessen Erhalt bzw. Wiederherstellung dieses Sanierungsziel abzielt. Dazu gehören folgende Unterziele:

- Erhalt der denkmalwerten und besonders erhaltenswerten Gebäude mit ihren historischen Fassaden, Treppenräumen und Dächern
- Wiederherstellung der ursprünglichen/historischen attraktiven Fassadenbilder und Dachlandschaft durch Rückbau von überformten Fassaden (z. B. Erdgeschosszone), sowie den Einbau passender Fenster und den Aufbau der ursprünglichen Dachformen
- Wiederherstellung des ursprünglich einheitlichen Stadtbildes (Einheit in der Vielfalt) und harmonische Integration von Neubauten (Ensemblegedanken) in den historischen Bestand

Harmonisierung des Gebäudebestandes und des baulichen Umfeldes zur Schaffung bzw. Wiederherstellung eines einheitlichen, attraktiven Stadtbildes

Dieses Sanierungsziel trägt ebenfalls zu einer Aufwertung der Stadtgestalt bei und formuliert hierzu folgende Unterziele:

- Städtebauliche Integration von Neubauten im Sinne der ursprünglichen städtebaulichen Konzeption (geschlossene, parzellierte Blockrandbauweise mit gegliederten, plastischen Straßenfassaden). Dies umfasst auch das Schließen von Baulücken und die Aufstockung von Geschossen.
- Standortgerechte Umgestaltung von Giebelwänden

Energetische und klimagerechte Anpassung der Bausubstanz unter Wahrung von Gestaltungsqualitäten

Bei der Erreichung der allgemeinen Klimaschutzziele, in deren Zusammenhang die Stadt Dortmund eine Klimaneutralität bis zum Jahr 2035 anstrebt, spielt der Gebäudesektor eine wichtige Rolle. Die Bestands-erhebungen und Beteiligungsverfahren haben gezeigt, dass hierzu große Anpassungsbedarfe bestehen. Zur Vermeidung von Zielkonflikten sollen dabei jedoch auch gestalterische Qualitäten gewahrt werden. Zu diesem Sanierungsziel gehören folgende Unterziele:

- Einhaltung gesetzlicher Anforderungen und Anreize für höhere Standards
- Keine Zerstörung oder Überformung von denkmalwerten bzw. besonders erhaltenswerten Fassaden und Dächern
- Einsatz nachhaltiger Baustoffe
- Ausbau von Dach- und Fassadenbegrünung
- Stärkung erneuerbarer Energien zur Stromversorgung
- Umbau in CO₂-/klimaneutrale Wärmeversorgung

Gestaltung von standortgerechten nutzungsgemischten Innenhöfen zur Sicherung lebendiger Quartiere

Wie die Ergebnisse der durchgeführten Erhebungen und Beteiligungsverfahren gezeigt haben, weisen viele Blockinnenbereiche erhebliche Potenziale hinsichtlich der Verbesserung von Gestaltung und Nutzbarkeit auf. Die heterogenen Nutzungen und Funktionen bedürfen jedoch einer differenzierten Betrachtung, weshalb zur zukünftigen Gestaltung/Nutzung der Innenhöfe mehrere Sanierungsziele formuliert wurden. Das erste Ziel stellt auf die Gestaltung von standortgerechten nutzungsgemischten Innenhöfen zur Sicherung lebendiger Quartiere ab, was konkret durch folgende Unterziele erreicht werden soll:

- Erhalt funktionierender Nutzungsmischung
- Entwicklung von Lösungen für Betriebe mit Nutzungskonflikten (u.

- a. Lärmschutz, Verlagerung von nicht standortgerechten Betrieben, Begrünung, Entsiegelung, gläserne Produktion, Nutzung von Synergieeffekten wie z. B. Abwärme)
- Schaffung qualitativvoller Wohnangebote bei entsprechenden Standortvoraussetzungen

Gestaltung von grünen Innenhöfen zur Verbesserung des Mikroklimas und der Stadtökologie

In einem stark verdichteten städtischen Raum wie der Nordstadt mit entsprechenden Hitzebelastungen tragen begrünte Innenhöfe zur Verbesserung des Mikroklimas und der Stadtökologie bei. Das Ziel der Gestaltung von grünen Innenhöfen soll daher durch folgende Unterziele erreicht werden:

- Entsiegelung von Flächen
- Retention und Speicherung des Regenwassers
- Begrünung und standortgerechte Bepflanzung der Flächen
- Nutzflächen zum Gärtnern
- Begrünung von Fassaden und Dächern, die keinen besonderen baukünstlerischen Wert besitzen
- Rückbau von nicht erhaltenswerten Nebengebäuden

Gestaltung von gemeinschaftlichen Innenhöfen zur Verbesserung der Freizeit- und Lebensqualität

Eine gemeinschaftliche Gestaltung von Blockinnenbereichen kann darüber hinaus zu einer Verbesserung der Freizeit- und Lebensqualität beitragen. Bei den entsprechend hierfür geeigneten Innenhöfen, die u. a. auf Grundlage der geplanten Blockkonzepte (s. Kapitel 6.2) identifiziert werden, soll diese Zielsetzung anhand folgender Unterziele erreicht werden:

- Schaffung von geschützten, privaten Freiräumen, „Ruhige Bereiche“
- Schaffung gemeinschaftlicher Flächen für Bewohner*innen mit hoher Aufenthalts- und Spielqualität

Perspektiven für die lokale Ökonomie und soziale Infrastruktur

Stärkung der lokalen Ökonomie, Versorgungseinrichtungen, sozialen Infrastruktur und wohnortnahen Arbeitsplätze

Entsprechend dem Leitbild einer nutzungsgemischten „Stadt der kurzen Wege“, welches zunehmend unter dem Stichwort der „15 Minuten-Stadt“²⁹ gefasst wird, zielt der künftige Sanierungsprozess nicht nur auf die Verbesserung der Wohnsituation ab. Stattdessen soll das Gebiet auch als Arbeits- und Bildungsstandort gestärkt bzw. gesichert werden, was nicht zuletzt im Hinblick auf die aktuelle Sozialstruktur von besonderer Relevanz erscheint. Des Weiteren zielt dieses Sanierungsziel auf die Verbesserung der Versorgungssituation ab – sowohl in quantitativer, als auch qualitativer Hinsicht. Die Masterpläne „Einzelhandel“ und „Vergnügungsstätten“ stellen hierzu entsprechende Grundlagen bereit. Insgesamt gehören zu diesem Sanierungsziel folgende Unterziele:

- Steuerung und Verbesserung der Qualität des Branchenmixes
- Verhinderung/Reduzierung Ansiedlungen von Gewerbebetrieben mit Störpotenzial (z. B. Vergnügungsstätten, Shisha-Bars, Internet-cafés)
- Stärkung/Sicherung von wohnortnahen Arbeitsplätzen
- Funktionale Zonierung unter Berücksichtigung des Konzeptes der 15-Minuten (Nord-)Stadt
- Ausbau/Sicherung der Nahversorgung
- Bedarfsgerechte Anpassung der sozialen Infrastruktur

²⁹ Stadtplanerisches Konzept, wonach alle Bedarfe des täglichen Lebens vom Wohnort aus innerhalb von 15 Minuten mit dem Rad, zu Fuß oder mit dem ÖPNV erreichbar sind. [vgl. Lauter 2023]

Das Stadtbezirkszentrum Nordstadt (südliche Münsterstraße) soll in dem künftigen Sanierungsprozess in seiner Funktion erhalten bzw. weiter gestärkt werden. Dementsprechend sollen hier Leerstände in den Erdgeschoss durch neue gewerbliche Nutzungen aktiviert werden. In den übrigen Bereichen des Gebietes sind zur Vermeidung von Leerständen auch andere Nutzungen möglich. Eine Umwandlung in Wohnraum soll jedoch an städtebaulich prägenden öffentlichen Räumen (Eck-/Platzsituationen) nur nachrangig in Betracht kommen.

Zu diesem Sanierungsziel gehören folgende Unterziele:

- Aktivierung von gewerblichen Leerständen in Erdgeschossen, insbesondere im Stadtbezirkszentrum Nordstadt (südliche Münsterstraße)
- Außerhalb Stadtbezirkszentrum Nordstadt (südliche Münsterstraße): An städtebaulich prägenden öffentlichen Räumen alternativ sozio-kulturelle Umnutzung (bspw. kulturelle, soziale und medizinische Einrichtungen) bzw. in übrigen Bereichen alternativ Umnutzung zu Wohnen unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen der Bausubstanz

Perspektiven für den Stadtraum

Klimagerechte Anpassung der öffentlichen Räume

Das Gebiet soll in seiner Resilienz gegenüber zunehmenden Phänomenen wie Hitzeperioden oder Starkregenereignisse gestärkt werden. Damit wird auch dem Anspruch der Umweltgerechtigkeit Rechnung getragen, wonach für alle Menschen in Deutschland gleichermaßen gesunde Umwelt- und Lebensverhältnisse geschaffen werden sollen. Die klimagerechte Anpassung der öffentlichen Räume stellt daher das erste Sanierungsziel für den Stadtraum mit folgenden Unterzielen dar:

- Begrünung, Baumpflanzungen und Entsiegelung zur Hitzereduzierung und Verbesserung der Klimaresilienz
- Integration von Wasser in der Stadt zur Kühlung des Stadtklimas
- Verbesserung der Biodiversität
- Umsetzung einer wassersensiblen Stadtentwicklung
- Schaffung/Stärkung von Grünnetzungen

Aufwertung und Umgestaltung von öffentlichen Straßen- und Platzräumen

Die Bestandsanalyse dieser VU hat verschiedene Gestaltungsdefizite von öffentlichen Straßen- und Platzräumen offenbart. Im Rahmen einer künftigen Sanierungsmaßnahme soll eine entsprechende Aufwertung und Umgestaltung anhand folgender Unterziele erfolgen:

- Entwicklung von klima- und umweltgerechten öffentlichen Räumen mit hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität
- Harmonisierende Gestaltung von öffentlichen Freiflächen mit dem historischen Gebäudebestand
- Nutzbarmachung von oder sinnvoller Umgang mit „Restflächen“ (u. a. zur Vermeidung von Müllablagerungen)
- Umgestaltung von Spielplätzen (unter Berücksichtigung von Klimaanpassung und Funktionszuweisung)

Gestaltung der städtebaulichen (Eingänge und) Übergänge und Verknüpfungen

Unter dem Stichwort „Eingänge in die Nordstadt“ beschäftigt sich die Stadt Dortmund bereits seit längerem mit den Eingangssituationen in das Gebiet. Standen bei früheren Stadterneuerungsmaßnahmen dabei vor allem die breiten Bahnunterführungen am südlichen Rand der Nordstadt im Mittelpunkt, sollen nun andere Eingangs- und vor allem auch Übergangssituationen und Verknüpfungen zwischen dem Sanie-

rungsgebiet und der benachbarten Quartiere (Hafen, Borsigplatz) in den Blick genommen werden. Konkret geht es um die Umsetzung folgender Unterziele:

- Inszenierung von Eingangssituationen
- Aufwertung von Übergängen zu anderen Quartieren
- Aktivierung von Brachflächen
- Reduzierung von Barrieren und Angsträumen

Perspektiven für die Mobilitätswende

Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs

Die durchgeführten Bestandserhebungen und Beteiligungsverfahren haben zum Teil starke Belastungen des Gebietes durch den fließenden und ruhenden Individualverkehr ergeben. Zur Reduzierung dieser Belastungen sollen im Rahmen der Sanierung folgende Unterziele verfolgt werden:

- (Neu-)Ordnung des ruhenden Verkehrs
- Stärkung der Sharing-Angebote
- Reduzierung von Lärm-/Schadstoffimmissionen

Förderung von fußläufigen Verbindungen

Waren auch in der Nordstadt die großen Sanierungsmaßnahmen in den 1970er-Jahren noch vielfach auf das Leitbild der autogerechten Stadt ausgerichtet, sollen im Sinne der Mobilitätswende zukünftig die Rahmenbedingungen für andere Verkehrsteilnehmer weiter verbessert werden. Im Sinne des dänischen Stadtplaners Jan Gehl, nach dem Städte „bauliche Einladungen“ an seine Bewohner*innen zum zu Fuß gehen aussprechen sollten³⁰, werden zur Förderung von fußläufigen Verbindungen folgende Unterziele verfolgt:

- Stärkung der kleinräumigen Erreichbarkeit (Stadt der kurzen Wege)
- Schaffung durchgängiger und sicherer Wegeverbindungen/-querungen
- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Schaffung/Freihaltung ausreichender Gehgassen
- Schaffung von Rast- und Aufenthaltsmöglichkeiten

Förderung des Fahrradverkehrs

Neben Fußgänger*innen zählen auch Fahrradfahrer*innen zu den „schwachen Verkehrsteilnehmenden“. Wie die Bestandsanalyse und Beteiligungsverfahren gezeigt haben, bestehen auch für Radwegeinfrastruktur große Verbesserungspotenziale, die im Rahmen der Sanierung durch folgende Unterziele erreicht werden sollen:

- Verbesserung der Nord-Süd-Verbindung im Radverkehr
- Verbesserung der Ost-West-Verbindung im Radverkehr
- Radverkehr als System denken (z. B. sichere Abstellanlagen, Sharing-Angebote)
- Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf zentralen Radrouten z. B. durch den Einbau von Diagonalsperren

Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (Bus- und Stadtbahn-Linien)

Als vierte Perspektive für die Mobilitätswende soll im Rahmen der Sanierungsmaßnahme eine Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs verfolgt werden. Zu diesem Sanierungsziel gehören folgende Unterziele:

- Verbesserung von Verbindungen und Taktung
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen

³⁰ vgl. Gehl [2015]

Querschnittsziele

Beteiligung/Aktivierung der Eigentümer*innen, Bewohner*innen und sonstigen Betroffenen

Wie im einleitenden Kapitel 1.2 dargestellt, zeichnen sich städtebauliche Sanierungsmaßnahmen durch eine starke Verzahnung von öffentlichen und privaten Initiativen aus. Insofern ist für den Erfolg einer zukünftigen Sanierungsmaßnahme die stetige Beteiligung und Aktivierung der privaten Eigentümer*innen besonders wichtig. Daneben sollen auch die Bewohner*innen und alle sonstigen Betroffenen der Sanierung kontinuierlich eingebunden werden, um den Anforderungen des § 137 BauGB zu entsprechen.

Integrierte Ansätze zur Verbesserung der Sauberkeit

Die für die VU durchgeführten Beteiligungsverfahren haben gezeigt, dass viele Eigentümer*innen und Bewohner*innen das Vermüllungsproblem in dem Gebiet als störend empfinden. Gleichzeitig wurde jedoch deutlich, dass es sich hierbei um eine komplexe Problemstellung handelt und bisherige Lösungsansätze der Stadt Dortmund (noch) nicht die gewünschten Wirkungen gezeigt haben. Insofern sollen im Rahmen der Sanierungsmaßnahme unter Beteiligung der maßgebenden Akteur*innen integrierte Ansätze zur Verbesserung entwickelt und verfolgt werden.

Beitrag zu den strategischen Zielen des Integrierten Handlungskonzeptes

Wie in Kapitel 2.3 dargestellt, hat im Dezember 2023 der Rat der Stadt Dortmund das neue integrierte Handlungskonzept (InHK) für die Nordstadt beschlossen. Es besteht aus einem Rahmenkonzept und vier (zum Teil noch in Erarbeitung befindlichen) Einzelkonzepten, die sich auf die unterschiedlichen Stadterneuerungsgebiete beziehen. Das InHK zu dem geplanten Stadterneuerungsgebiet „Zentrale Nordstadt“, welches auch das mögliche zukünftige Sanierungsgebiet vollständig einschließt, wurde ebenfalls im Dezember 2023 beschlossen. Zur Erreichung der darin beschriebenen strategischen Ziele soll die künftige Sanierungsmaßnahme einen wichtigen Beitrag leisten.

Einbettung in den Gesamterneuerungsprozess Nordstadt

Neben dem Gebiet „Zentrale Nordstadt“ sind im Rahmen der drei Großprojekte Westfalenhütte, Hafen und nördliches Hauptbahnhofumfeld weitere Stadterneuerungsgebiete geplant. Außerdem wird die Stadt Dortmund weitere Projekte für die Stadtentwicklung in der Nordstadt verfolgen, darunter das Projekt „nordwärts“ (Laufzeit noch bis 2025) und den „Aktionsplan Soziale Stadt“ (s. Kapitel 2.3 und 2.4). Im Sinne des Erfolgs der Stadterneuerung in der Nordstadt erscheint es erforderlich, dass sich die Sanierungsmaßnahme als ein „Teilprojekt“ in diesen Gesamterneuerungsprozess sinnvoll einfügt. Dazu gehört insbesondere ein konstanter Informations- und Erfahrungsaustausch, um die unterschiedlichen Bausteine intensiv miteinander zu verzahnen.

Effiziente Projekt- und Prozesssteuerungen

Nicht nur hinsichtlich der Verknüpfung mit anderen Projekten in der Nordstadt, sondern auch für die Vorbereitung und Durchführung der Sanierung als eine städtebauliche Gesamtmaßnahme ist die Schaffung von effizienten Projekt- und Prozessstrukturen wichtig. Dazu gehört neben der Einbindung von externen Projektpartnern insbesondere die verwaltungsinterne Organisation. Die im Zuge der VU erarbeiteten Vorüberlegungen sind über geeignete Methoden wie z. B. Organigramme, Projektstrukturpläne, Prozessstrukturen oder Work-Flows zu konkretisie-

ren, um Zuständigkeiten, Verantwortlichkeiten und Entscheidungskompetenzen besser zu definieren.

6.2 Maßnahmenübersicht

Nachfolgend wird eine Übersicht zu den bislang geplanten Maßnahmen zur Erreichung der Sanierungsziele gegeben. Dabei erfolgt gegliedert nach den einzelnen Zielperspektiven zunächst eine Beschreibung der jeweiligen Kernmaßnahmen. Diese werden federführend durch die Sanierungsstelle, die von ihr extern Beauftragten und andere beteiligte Fachämter der Stadt Dortmund im Rahmen der Projektstruktur der Sanierungsmaßnahme betreut bzw. durchgeführt. Auch für die Gesamtmaßnahme generierte Fördermittel sollen ausschließlich für diese Kernmaßnahmen eingesetzt werden. Anschließend erfolgt eine Auflistung weiterer geplanter öffentlicher und privater Maßnahmen, die zwar außerhalb der Projektstruktur angesiedelt sind, jedoch ebenfalls einen Beitrag zur Erreichung der Sanierungsziele leisten. Die ausführliche Maßnahmenübersicht ist diesem Bericht in der Anlage 6 beigelegt.

Prozessbegleitende Maßnahmen

Sanierungsmanagement

Zur weiteren Vorbereitung sowie Durchführung der vorgesehenen Sanierungsmaßnahme plant die Stadt Dortmund die Beauftragung eines externen Sanierungsmanagements, welches die Verwaltung (und hier insbesondere die beim Amt für Stadterneuerung angesiedelte Sanierungsstelle) bei verschiedenen Aufgaben unterstützt. Es soll sich dabei nach derzeitigem Stand um einen Sanierungsbeauftragten handeln, der keine Maßnahmen selbst durchführt, keinen Grunderwerb tätigt und keine Mittel bewirtschaftet.

Öffentlichkeitsarbeit, Information und Beteiligung

Zu den Aufgaben der Sanierungsstelle und des Sanierungsmanagements soll eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit sowie Information und zielgruppengerechte Beteiligung der Betroffenen gehören. Sowohl durch die im Rahmen der VU durchgeführten Formate als auch durch andere Projekte in der Nordstadt (z. B. „Grüner Ring“) bestehen Erfahrungswerte, wie solche (auch aufsuchenden) Beteiligungsformate gestaltet und weiter optimiert werden können. Hierzu kann beispielsweise die Einrichtung eines Sanierungsbeirats sowie geeigneter Kommunikationskanäle (z. B. Website, Newsletter, Sanierungszeitung) gehören. Grundsätzlich ist bei allem Formaten zu prüfen, ob sich diese auf das Sanierungsgebiet beschränken oder Synergien mit den anderen Projekten in der Nordstadt genutzt werden können.

Stakeholdermanagement/Netzwerkarbeit

Im Rahmen der Sanierungsmaßnahme sollen Netzwerke zu wichtigen Stakeholder*innen und Akteur*innen in der Nordstadt gestärkt bzw. neu geschaffen werden. Zu Beginn ist hierfür zunächst eine entsprechende Analyse der Akteurslandschaft erforderlich. Die identifizierten Stakeholder*innen sind anschließend über die oben erwähnten Formate, aber ggf. auch über neu zu schaffende bzw. bilaterale Kommunikationskanäle einzubinden.

Maßnahmen Perspektiven für den Gebäudebestand und die Blockinnenbereiche

Abschluss Modernisierungsvereinbarungen nach §§ 7h, 10f und 11a EStG

Gemäß § 148 BauGB obliegt die Durchführung von Baumaßnahmen wie Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen grundsätzlich den privaten Eigentümer*innen. Um diese in die Zielsetzungen der Gesamtmaßnahme zu integrieren und zu koordinieren und zudem den Eigentümer*innen die Möglichkeit der erhöhten steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten in Sanierungsgebieten zu eröffnen, sind hierzu entsprechende Modernisierungsvereinbarungen gemäß §§ 7h, 10f und 11a EStG zu schließen. Zielsetzung soll hier im Vergleich zur alten Sanierungsmaßnahme die (weitere) quantitative Steigerung der Abschlüsse von solchen Vereinbarungen durch entsprechende Beratungs- und Unterstützungsangebote sein.

Beratung zu Sanierung und [energetischer] Modernisierung

Abgesehen von dem Abschluss von Modernisierungsvereinbarungen sind umfangreiche Beratungsangebote für die privaten Eigentümer*innen vorgesehen. Diese werden vor allem durch das Sanierungsmanagement und ergänzend durch verschiedene Fachämter der Stadt Dortmund geleistet. Bei Fragen der energetischen Modernisierung gehört hierzu insbesondere das beim Umweltamt angesiedelte Dienstleistungszentrum Energieeffizienz und Klimaschutz (dlze). Ein wichtiger Aspekt bei den Beratungsleistungen ist die Information über geeignete Förderprogramme. Hierzu können sowohl kommunale Förderprogramme der Stadt Dortmund (Schallschutzfensterprogramm, Förderung von Dach- und Fassadenbegrünungen) als auch landes- bzw. bundesweite Förderungen (z. B. Wohnraumförderung NRW, KfW) gehören. Über die Eigentümer*innenbefragung sowie entsprechende Bauanträge bzw. -Vorabfragen liegen der Stadt Dortmund bereits Erkenntnisse zu verschie-

denen kurz- und mittelfristig geplanten Maßnahmen privater Eigentümer*innen vor. Mit Hilfe der beschriebenen Beratungs- und Förderungsangebote soll der Umfang der privaten Investitionen im Sanierungsgebiet weiter gesteigert werden.

Hof- und Fassadenprogramm

Während sich die oben genannten kommunalen Förderprogramme auf die gesamte Stadt Dortmund beziehen, können Mittel aus Hof- und Fassadenprogrammen nur in bestimmten Gebieten in Anspruch genommen werden. Das bereits seit einigen Jahren existierende Hof- und Fassadenprogramm in der Nordstadt soll in dem Stadterneuerungsgebiet „Zentrale Nordstadt“ fortgeführt werden. Dabei ist ein priorisierter Mitteleinsatz im geplan-

aufgezeigt. Ist keine Kooperation bzw. Bereitschaft zur Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen erkennbar, kann die Androhung und Erlass eines Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot nach § 177 BauGB in Betracht kommen. Im Fall einer fehlenden Perspektive auf Beseitigung der Missstände wird in der vierten Stufe schließlich ein Eigentümer*innenwechsel forciert. Hierbei kommen sowohl ein (Zwischen-) Erwerb durch die Stadt Dortmund bzw. die Dortmunder Stadtentwicklungsgesellschaft als auch durch wohnungswirtschaftliche und private Akteure sowie die Einleitung eines Zwangsversteigerungsverfahrens in Frage. Beim Erwerb von Problemimmobilien kann innerhalb von Sanierungsgebieten das der Stadt zustehende allgemeine Vorkaufsrecht nach § 24 BauGB genutzt, welches nach § 27a BauGB auch zugunsten Dritter ausgeübt werden kann. Dieses kann durch eine Abwendungsvereinbarung mit der Stadt Dortmund abgewendet werden, sofern die Eigentümer*innen ein tragfähiges Sanierungskonzept vorlegen. Die Sanierung der entsprechenden Objekte erfolgt dann durch die jeweiligen Eigentümer*innen. Lassen die Rahmenbedingungen ein wirtschaftlich tragfähiges Sanierungskonzept nicht zu, kann in Ausnahmefällen als „Ultima Ratio“ auch ein Rückbau solcher Objekte geprüft werden. Auch ist es möglich, dass die Stadt Dortmund Gebäude nach einem Zwischenerwerb über ein Interessenbekundungsverfahren, mit dem Fokus auf das beste Konzept, zum Verkehrswert an eine*n private*n Investor*in verkauft.

Erarbeitung und Umsetzung Gestaltungsvorgaben

Zur Konkretisierung der gestalterischen Zielsetzungen für den Gebäudebestand ist zu Beginn des Sanierungsprozesses die Erarbeitung entsprechender Gestaltungsvorgaben geplant. Inhaltlich können diese u. a. Aussagen zu Fassadengliederung/-oberflächen/-materialität, zur Größe und Gestaltung



Abb. 107: mit Mitteln des Hof- und Fassadenprogramm gefördertes Gebäude, NRW.URBAN

ten Sanierungsgebiet vorgesehen. Zu den förderfähigen Maßnahmen gehört vorrangig die Gestaltung und Instandsetzung von Fassaden sowie die Aufwertung von Hofflächen. Voraussetzung ist, dass diese baualtersgerecht ausgeführt wird und sich attraktivitätssteigernd auf das Umfeld, insbesondere den öffentlichen Raum, auswirkt.

Erwerb/Sanierung/Rückbau Problemimmobilien

Die bewährte Strategie der Stadt Dortmund zur Vermeidung und Ertüchtigung von Problemimmobilien soll in einem zukünftigen Sanierungsgebiet fortgesetzt werden. Diese Strategie besteht aus vier Stufen. Wird ein Objekt in der ersten Stufe als Problemimmobilie erfasst, geht es in der zweiten Stufe zunächst um die Klärung der Eigentümer*innensituation und Interventionsmöglichkeiten. In der dritten Stufe wird der Kontakt mit den Eigentümer*innen gesucht und ausgehend von einer Erstberatung die unterschiedlichen Fördermöglichkeiten (s. oben) zur Beseitigung der Missstände

Abb. 108: Problemimmobilie in der Heroldstraße, NRW.URBAN



von Werbeanlagen und Vordächern sowie für die Außenbereiche von Gewerbe-/Gastronomiebetrieben enthalten. Des Weiteren können die Vorgaben die Gestaltung der öffentlichen Räume in Bezug auf Rhythmisierung, Gliederung, Materialität und Möblierung (z. B. Außengastronomie) betreffen. Neben diesen inhaltlichen Aspekten sollen im Rahmen der voraussichtlich extern zu vergebenen Leistungen Vorschläge für eine geeignete rechtliche Form (z. B. Gestaltungssatzung) sowie zu etwaigen räumlichen Differenzierungen im Sanierungsgebiet erarbeitet werden. Die Umsetzung der Vorgaben obliegt mit Hilfe von entsprechenden Beratungs- und Unterstützungsangeboten den privaten Eigentümer*innen. Die Einhaltung der Vorgaben wird durch die Stadt Dortmund und das Sanierungsmanagement kontrolliert.

Aufstockungsmaßnahmen/Baulückenschließungen

Aufstockungsmaßnahmen und Baulückenschließungen sollen nicht nur das Wohnraumangebot im geplanten Sanierungsgebiet erweitern, sondern gleichzeitig zu einer Harmonisierung des Stadtbildes beitragen. Zu den betreffenden Grundstücken sind durch das Sanierungsmanagement Erstberatungen in Form von Ideenskizzen vorgesehen, bei denen beispielweise Einschätzungen zu den baulichen sowie planungs- und bauordnungsrechtlichen Realisierungsmöglichkeiten gegeben werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt durch die privaten Eigentümer*innen. Bei Aufstockungsmaßnahmen kann es sich neben dem Ausbau bzw. Umbau eines bereits vorhandenen Dachgeschosses auch um die Ergänzung von Geschossen bei niedriggeschossigen Gebäuden handeln. Ziel dabei ist immer, dass sich die baulichen Strukturen zukünftig besser in ihre Umgebung einfügen.

Entwicklung Areal Kielstraße 26

Das Grundstück Kielstraße 26 ist nach dem Rückbau des früheren Hochhauses bislang nicht neu bebaut worden. Im Rahmen der Sanierungsmaßnahme soll eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werden, die für das Areal neue Nutzungsperspektiven entwickelt und aufzeigt. Entsprechend den Ergebnissen ist anschließend eine Neubebauung und -gestaltung vorgesehen.

Unterstützung gemeinschaftlicher Wohnformen

Die Stadt Dortmund unterstützt gemeinschaftliche Wohnformen wie z. B. Mehrgenerationenwohnen, Wohngruppen mit Serviceangebot, Wohnen im Alter oder gemeinschaftsorientiertes Wohnen. Da solche Projekte häufig nicht nur einen Mehrwert für die jeweiligen Bewohner*innen, sondern auch die umliegenden Quartiere darstellen, soll im Rahmen der Sanierungsmaßnahme die Realisierung solcher Projekte in dem Gebiet angestrebt werden. Während Projekte im Neubau dabei individuell auf

die jeweiligen Nutzungsansprüche zugeschnitten werden können, kommt in dem geplanten Sanierungsgebiet alternativ auch die Umnutzung von bestehenden Gebäuden als möglicherweise wirtschaftliche Variante in Betracht.

Entwicklung und Umsetzung von Blockkonzepten

Die Sanierungsziele und Entwicklungsperspektiven für die Blockinnenbereiche sollen im Rahmen von individuellen Blockkonzepten konkretisiert und fortgeschrieben werden. Hierzu werden zunächst die planerischen, baulichen und sozioökonomischen Rahmenbedingungen des jeweiligen Baublocks analysiert und anschließend unter Beteiligung der Eigentümer*innen und Bewohner*innen neue Entwicklungsperspektiven erarbeitet, deren Umsetzung durch die privaten Eigentümer*innen erfolgt. Insbesondere bei Begrünungs- und Entsiegelungsmaßnahmen können dabei Fördermittel der Stadt Dortmund in Anspruch genommen werden. Die Blockkonzepte sollen vornehmlich für jene Blockinnenbereiche erarbeitet werden, für die im Rahmen der VU eine geringe Aufenthaltsqualität festgestellt wurde.

Sonstige Maßnahmen

Maßnahme	Träger/Beteiligte
Ausbau Fernwärme	DEW21
Ausbau Wärmepumpen [kommunales Förderprogramm]	dlze
Umgestaltung Missundehof	Private Eigentümer*innen

Maßnahmen Perspektiven für die lokale Ökonomie und soziale Infrastruktur

Standortmanagement Stadtbezirkszentrum Nordstadt [südliche Münsterstraße]

Für das Stadtbezirkszentrum Nordstadt (südliche Münsterstraße) wurde in der Bestandsanalyse ein grundsätzlich intakter und belebter Zustand mit vergleichsweise wenigen Leerständen attestiert. Diese Einschätzung deckt sich mit den Erhebungsdaten des Masterplans Einzelhandel 2021. Als Entwicklungspotenziale und Ziele werden in dem Masterplan die Sicherung und Entwicklung der Versorgungsfunktion, die Bewahrung der Angebotsvielfalt und der Erhalt des multikulturellen Charakters aufgeführt. Damit diese Ziele im Rahmen der Sanierungsmaßnahme erreicht werden, ist über das Sanierungsmanagement die Einrichtung eines Standortmanagements geplant, zu dessen Aufgaben die Standortpromotion, die Beratung, Unterstützung und Vernetzung der Gewerbetreibenden sowie ein Leerstandsmanagement gehören sollen. Auch auf die Verbesserung des Branchenmixes sowie des Erscheinungsbildes

von Geschäften und Gastronomien soll das Standortmanagement hinwirken. Das Erscheinungsbild insbesondere möglichst mit dem Blick auf eine Homogenisierung unter der Berücksichtigung des Baualters ist hierbei ebenfalls zu berücksichtigen.

Leerstandsmanagement außerhalb Stadtbezirkszentrum Nordstadt

Im Rahmen der Bestandserhebungen wurden im geplanten Sanierungsgebiet verschiedene Bereiche mit Konzentrationen von leerstehenden Ladenlokalen identifiziert. Zur Beseitigung dieser stadtbildstörenden Zustände soll von dem Sanierungsmanagement ein Leerstandsmanagement übernommen werden. Gemäß den Sanierungszielen kommen dabei je nach Lage und baulichen Rahmenbedingungen auch soziokulturelle Nutzungen bzw. die Umwandlung in Wohnraum in Betracht, wozu das Sanierungsmanagement entsprechende Beratungsleistungen für die Eigentümer*innen liefert.

Sonstige Maßnahmen

Maßnahme	Träger/Beteiligte
Neubau Diesterweg-Grundschule und Sporthalle	Stadt Dortmund
Neubau Nordmarkt-Grundschule und Sporthalle	Stadt Dortmund
Gesundheitskiosk	Stadt Dortmund
Umbau Immobilie Münsterstraße 105 zur Stadtteilbibliothek Nordstadt	Stadt Dortmund

Maßnahmen Perspektiven für den Stadtraum

Erstellung und Umsetzung Grünordnungskonzept

Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, unterliegen viele Grünflächen/-räume in der Nordstadt einem starken Nutzungsdruck und weisen Aufwertungsbedarfe hinsichtlich Gestaltung und Funktionalität auf. Es sind Strategien und Maßnahmen notwendig, um die bestehenden Grünflächen zu erhalten, aufzuwerten und (wo möglich) die Begrünung zu erweitern und möglichst zu vernetzen. Bevor konkrete Maßnahmen umgesetzt werden, ist ein übergreifender analytischer und konzeptioneller Blick auf die Grünraumstrukturen notwendig. Aus diesem Grund ist die Erstellung eines Grünordnungskonzeptes für das InHK-Gebiet Zentrale Nordstadt geplant. In diesem werden die bestehenden Strukturen analysiert sowie Zielperspektiven und konkrete Maßnahmen entwickelt und priorisiert. Hierbei sind u. a. Themen wie Grünvernetzung, Biodiversität, Klimaanpassung, Sauberkeit, Entsiegelung zu behandeln. Die für das geplante

Sanierungsgebiet abgeleiteten Maßnahmen werden in die Projektstruktur der Sanierungsmaßnahme und die Fortschreibung des Sanierungskonzeptes übernommen.

Entwicklung und Umsetzung Maßnahmen zur Klimaanpassung

Im Rahmen dieser Maßnahme werden auf Grundlage bestehender Konzepte konkrete Klimaanpassungsmaßnahmen für bestimmte Räume entwickelt. Die Maßnahmenkonkretisierung basiert auf den im Rahmen der Klimanalyse des RVR (2019), des Masterplans integrierte Klimaanpassung (2021), der Durchgrünungsplanung Grüner Wall/Grüne City (2021) und des Projekts iResilience (2022) entwickelten Strategien und Konzepten. So werden die Maßnahmen auf konkrete öffentliche und private Räume hinuntergebrochen, um so die Grundlage für die spätere bauliche Umsetzung zu schaffen. Die Maßnahmen bilden damit eine wesentliche Grundlage für die klimaresiliente Umgestaltung von Plätzen und Straßenräumen sowie für die klimaangepasste Aufwertung des Gebäudebestandes. Mögliche Themen der Klimaanpassungsmaßnahmen sind u. a. Umgang mit Hitzeinseln und Starkregen, Entsiegelung und Begrünungsmaßnahmen zum Beispiel an (privaten) Gebäuden und in Innenhöfen sowie Maßnahmen zur Regenwasserbewirtschaftung.

Erstellung kleinräumiger Nutzungs-/Gestaltungskonzepte

Neben den Grünflächen weisen insbesondere verschiedene Plätze und Straßenräume in der Nordstadt Aufwertungsbedarfe hinsichtlich Gestaltung und Funktionalität auf. Wie die Bestandsanalyse inklusive der Betrachtung der „Lupenräume“ gezeigt hat, liegen viele von ihnen im geplanten Sanierungsgebiet. Sie entsprechen häufig nicht mehr den heutigen Anforderungen an attraktive und klima- und umweltgerechte öffentliche Räume. Außerdem sind die Straßenquerschnitte häufig auf eine eher autogerechte Stadtgestaltung ausgerichtet. Aus diesem Grund wird über die Entwicklung von kleinräumigen Nutzungs- und Gestaltungskonzepten die klimagerechte Umgestaltung und Aufwertung von Plätzen und Straßenräumen vorbereitet. Dabei werden u. a. die Themen Klimaanpassung, Ruhe und Erholung, Barrierefreiheit, Radverkehr, Sauberkeit/Sicherheit, Begrünung, Verknüpfung mit angrenzenden Nutzungen (zum Beispiel Außengastronomie), Fußgängertauglichkeit und Umgang mit Restflächen behandelt. Die kleinräumigen Nutzungs- und Gestaltungskonzepte orientieren sich an den Leitlinien des Grünordnungskonzeptes sowie den Maßnahmen zur Klimaanpassung.

Aufwertung/Umgestaltung von Plätzen und Straßenräumen

Die Aufwertung und Umgestaltung von Plätzen und Straßenräumen im geplanten Sanierungsgebiet erfolgt auf Grundlage der kleinräumigen Nutzungs-/Gestaltungskonzepten sowie des Grünordnungskonzepts und der Maßnahmen zur Klimaanpassung. Im weiteren Prozess ist hierzu herauszuarbeiten, welche Plätze und Straßenräume konkret sowie in welcher zeitlichen Abfolge umgebaut werden sollen.

Neugestaltung Münsterstraße

Der öffentliche Raum der südlichen Münsterstraße (Stadtbezirkszentrum Nordstadt) genügt hinsichtlich Funktionalität und Gestaltung nicht mehr den heutigen Anforderungen an einen attraktiven und klimaresilienten Stadtraum. Aufbauend auf den Ergebnissen des kooperativen Werkstattverfahrens von 2021 wird deshalb die Neugestaltung der Münsterstraße angegangen. Es erfolgt zunächst eine Weiterqualifizierung der Ergebnisse und anschließend die bauliche Umsetzung. Ziel ist es über die Neuordnung und Gestaltung des öffentlichen Raums die Aufenthaltsqualität und Erlebbarkeit zu steigern und einen multifunktionalen, klimaresilienten Stadtraum zu schaffen. Mögliche Themen sind hierbei u. a. die Neuordnung der Verkehrssituation (inkl. Parkraum), Stärkung der Nahmobilität, Neugestaltung des öffentlichen Raums, Schaffung von Aufenthaltsqualität, Schaffung neuer Begegnungsräume, Umsetzung eines einheitlichen Beleuchtungskonzepts, Neuordnung der Eingangssituationen und eine stärkere Begrünung sowie der Umgang mit Leerständen. Die weitere Planung und Umsetzung der Neugestaltung der Münsterstraße erfolgen unter intensiver Einbindung der Bewohner*innen, Gewerbetreibenden und weiteren Interessierten.



Abb. 109: Münsterstraße, NRW.URBAN

Restflächenmanagement

In der Analyse zu den Grün- und Freiräumen (s. Kapitel 3.2.1) wurden die sogenannten „Restflächen“ in der Nordstadt beschrieben, von denen sich ein Großteil innerhalb des geplanten Sanierungsgebietes befindet. Die vorher beschriebenen Maßnahmen (Grünordnungskonzept, Maßnahmen zur Klimaanpassung, Erstellung kleinräumiger Nutzungs-/Gestaltungskonzepte) berücksichtigen jeweils diese Thematik und leiten daraus entsprechende Maßnahmen bzw. deren Verortungen ab. In Abhängigkeit der räumlichen und zeitlichen Umsetzungsperspektive kann es sinnvoll sein, die vorhandenen Restflächen über ein entsprechendes Management (weiterhin) mit temporären Nutzungen zu versehen.

Abb. 110: Bahnunterführung Gronaustraße/Lütgenholz, NRW.URBAN



Bahnunterführungen Borsigstraße und Gronaustraße/Lütgenholz

Die östliche Grenze des geplanten Sanierungsgebietes bilden die (teilweise stillgelegten) Trassen der Deutschen Bahn entlang der Gronaustraße.

Für die Unterführung Borsigstraße ist eine Anpassung des Straßenquerschnitts und der Verkehrsführung geplant, die derzeit insbesondere für den Rad- und Fußverkehr äußerst eng ist. Bei der Unterführung Gronaustraße/Lütgenholz handelt es sich (in Anlehnung an den früheren Schlachthof in der Nordstadt) um die sogenannte „Schweinebrücke“, die trotz in der Vergangenheit erfolgter Umgestaltungsmaßnahmen weiterhin einen potenziellen Angstraum darstellt.

Neugestaltung von Spielflächen

Bezogen auf die Spiel- und Sportangebote muss zunächst geklärt werden, welche auf Quartiers-/Stadtteilebene schon vorhanden/erreichbar sind und welche Angebote noch gebraucht werden oder anzupassen

sind. Das ebenfalls zu erstellende Grünordnungskonzept und die Entwicklung und Verortung von Klimaanpassungsmaßnahmen bilden den Rahmen für die Umgestaltung der Flächen. Themen, die bei der Neugestaltung der Spielflächen einbezogen werden, sind u. a. Klimaanpassungsmaßnahmen, Verminderung von Nutzungskonflikten, Sauberkeit oder die Verknüpfung mit anderen Maßnahmen (zum Beispiel der Neugestaltung von Straßenräumen und Plätzen). Die Spielflächen sind dabei immer im Kontext der gebauten und unbebauten Umgebung zu entwickeln. Die Planung und Umsetzung der Neugestaltung wird unter intensiver Einbindung der Bewohner*innen und insbesondere möglicher Nutzer*innengruppen wie Kindern und Jugendlichen vorgenommen. Die für das Sanierungsgebiet abgeleiteten Maßnahmen werden in die Projektstruktur der Sanierungsmaßnahme und die Fortschreibung des Sanierungskonzeptes übernommen.

Sonstige Maßnahmen

Maßnahme	Träger/Beteiligte
Umbau/Sanierung Spielplatz Düppelstraße	Stadt Dortmund
Spielplatz Haydnstraße - Umgestaltung Kleinkindbereich	Stadt Dortmund
Spielplatz Lambachstraße - Ersatzbeschaffung Sandspielhaus	Stadt Dortmund

Maßnahmen Perspektiven für die Mobilitätswende

Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs (insb. Ost-West-Verbindung)

Der Masterplan Mobilität 2030 der Stadt Dortmund besteht aus drei Teilkonzepten. Eines davon ist das

Teilkonzept „Radverkehr & Verkehrssicherheit“, zu dem im Mai 2022 der Rat der Stadt Dortmund die Radverkehrsstrategie und das Radzielnetz beschlossen hat. Das Zielnetz besteht aus einem hierarchisierten System. Neben dem Radschnellweg 1 soll prioritär der Ausbau von Velorouten verfolgt werden, wovon zwei in Nord-Süd-Richtung durch das geplante Sanierungsgebiet verlaufen. Außerdem sollen gemäß Radzielnetz weitere Haupttrouten realisiert werden. Die sogenannten Nebenrouten sind in dem Radzielnetz als letzte Priorisierungsstufe vorgesehen und betreffen in dem geplanten Sanierungsgebiet vor allem zwei Ost-West-Verbindungen. Da diese vor dem Hintergrund des fehlenden Radweges auf der Mallinckrodtstraße jedoch eine hohe Bedeutung für die Mobilität innerhalb des Gebietes bzw. zwischen den Quartieren der Nordstadt haben, soll im Rahmen der Sanierungsmaßnahme eine Stärkung und ein Ausbau dieser Verbindungen erfolgen. Zudem sind weitere kleinteilige Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs (z. B. Abstellanlagen) beabsichtigt.

Schaffung von sicheren und durchgängigen Fußgänger*innenverbindungen/-querungen

Im Rahmen eines weiteren Teilkonzeptes des Masterplans Mobilität 2030 (Fußverkehr & Barrierefreiheit) wurden die Strategie Fußverkehr und die Strategie Barrierefreiheit erstellt, die eine Vielzahl von Handlungsempfehlungen zur Förderung des Fußgängerverkehrs enthalten. Gemäß der Strategie Fußverkehr sind als vorbereitende Maßnahmen dazu unter anderem die Durchführung von Fußverkehr-Checks (ggf. aufbauend auf einer Förderung des Landes NRW) sinnvoll. Die abgeleiteten Maßnahmen sollen anschließend zur Schaffung von sicheren und durchgängigen Fußwegeverbindungen und Querungen beitragen.

Sonstige Maßnahmen

Maßnahme	Träger/Beteiligte
Veloroute 1 - Eving	Stadt Dortmund
Veloroute 2 - Scharnhorst	Stadt Dortmund
Fahrrad-Haupttrouten	Stadt Dortmund
Einrichtung Geschwindigkeitsreduzierungen auf Abschnitten der Bornstraße aus Lärmschutzgründen	Stadt Dortmund
Einrichtung Bewohnerparkzonen "Münsterstraße" und "Brunnenstraße"	Stadt Dortmund
Barrierefreier Umbau Stadtbahnhaltestelle Münsterstraße	Stadt Dortmund, DSW 21
Barrierefreier Umbau Bushaltestellen	Stadt Dortmund, DSW 21



Abb. 111: endender Fahrradweg auf der Mallinckrodtstraße, NRW.URBAN

Räumliche Übersicht

In der nachfolgenden Plandarstellung sind die Maßnahmen des Sanierungskonzeptes dargestellt, die sich zum gegenwärtigen Planungsstand bereits räumlich verorten lassen.

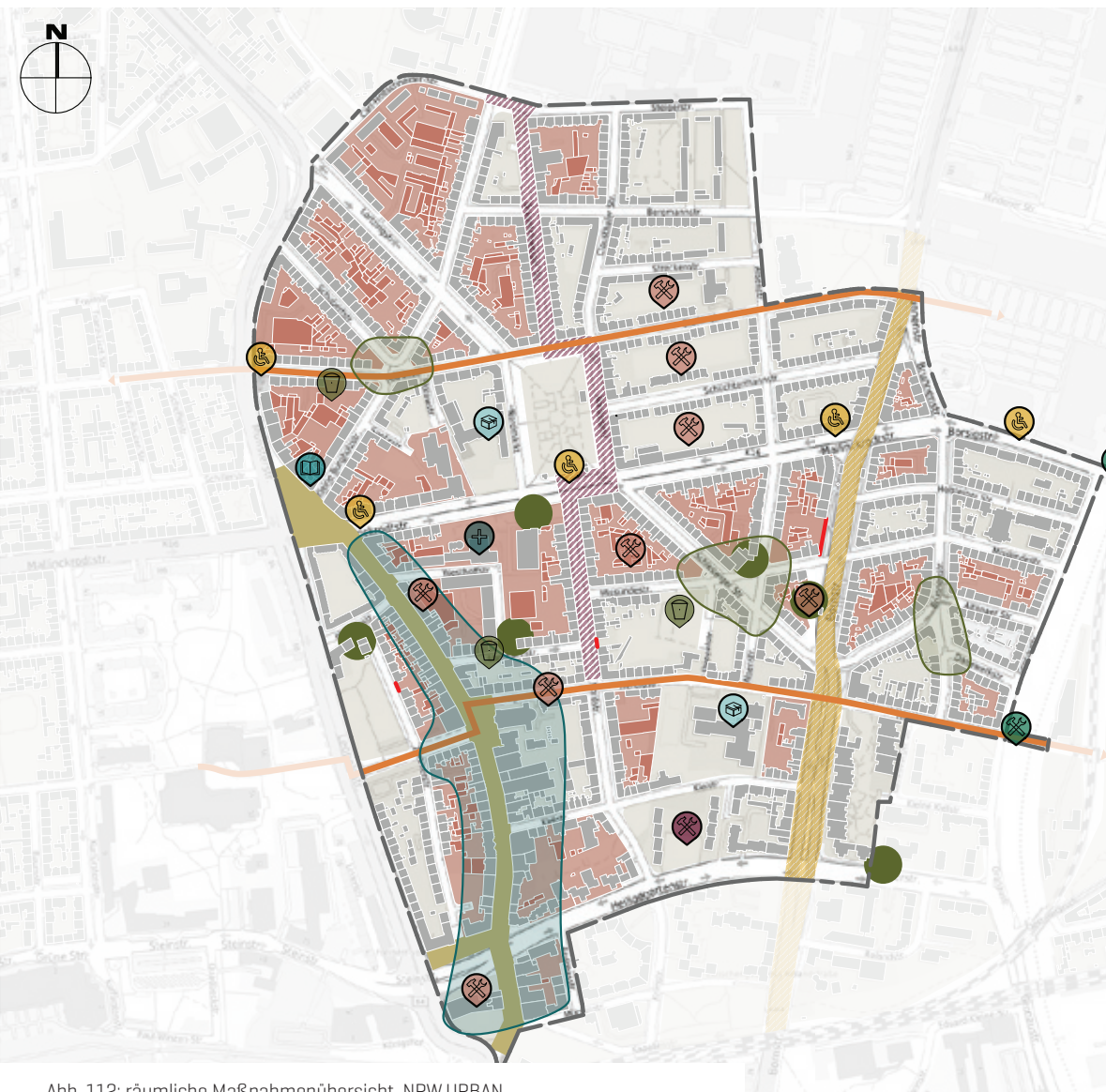


Abb. 112: räumliche Maßnahmenübersicht, NRW.URBAN

Perspektiven für den Gebäudebestand und die Blockinnenbereiche

verortete Maßnahmen

- Prüfung Baulückenschließung
- Impuls durch private Baumaßnahme
- Machbarkeitsstudie
- Ausbauplanung Fernwärme
- mögliche Entwicklung von Blockkonzepten inkl. Immobilienentwicklung

Perspektiven für die lokale Ökonomie und soziale Infrastruktur

verortete Maßnahmen

- Standortmanagement Münsterstraße
- Neubau Grundschule
- Gesundheitskiosk
- Stadtteilbibliothek

Perspektiven für den Stadtraum

verortete Maßnahmen

- Restflächenmanagement
- Umgestaltung Münsterstraße
- Umgestaltung Unterführung
- Umbau/Sanierung Spielplatz
- Gestaltungs- und Nutzungskonzepte

Perspektiven für die Mobilitätswende

verortete Maßnahmen

- Ausbau Ost-West-Routen im Fahrradverkehr
- Barrierefreier Umbau Haltestelle
- Geschwindigkeitsreduzierung im Pkw-Verkehr

Vorschlag Sanierungsverfahren

Um das vorgestellte Sanierungskonzept im Rahmen einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme umsetzen zu können, ist gemäß § 142 Abs. 1 BauGB ein Beschluss zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes erforderlich. Dabei sind durch eine Sanierungssatzung die Abgrenzung und Bezeichnung des Gebietes sowie das Sanierungsverfahren anzugeben, mit welchem die Maßnahme durchgeführt wird. Hierzu wird Folgendes vorgeschlagen:

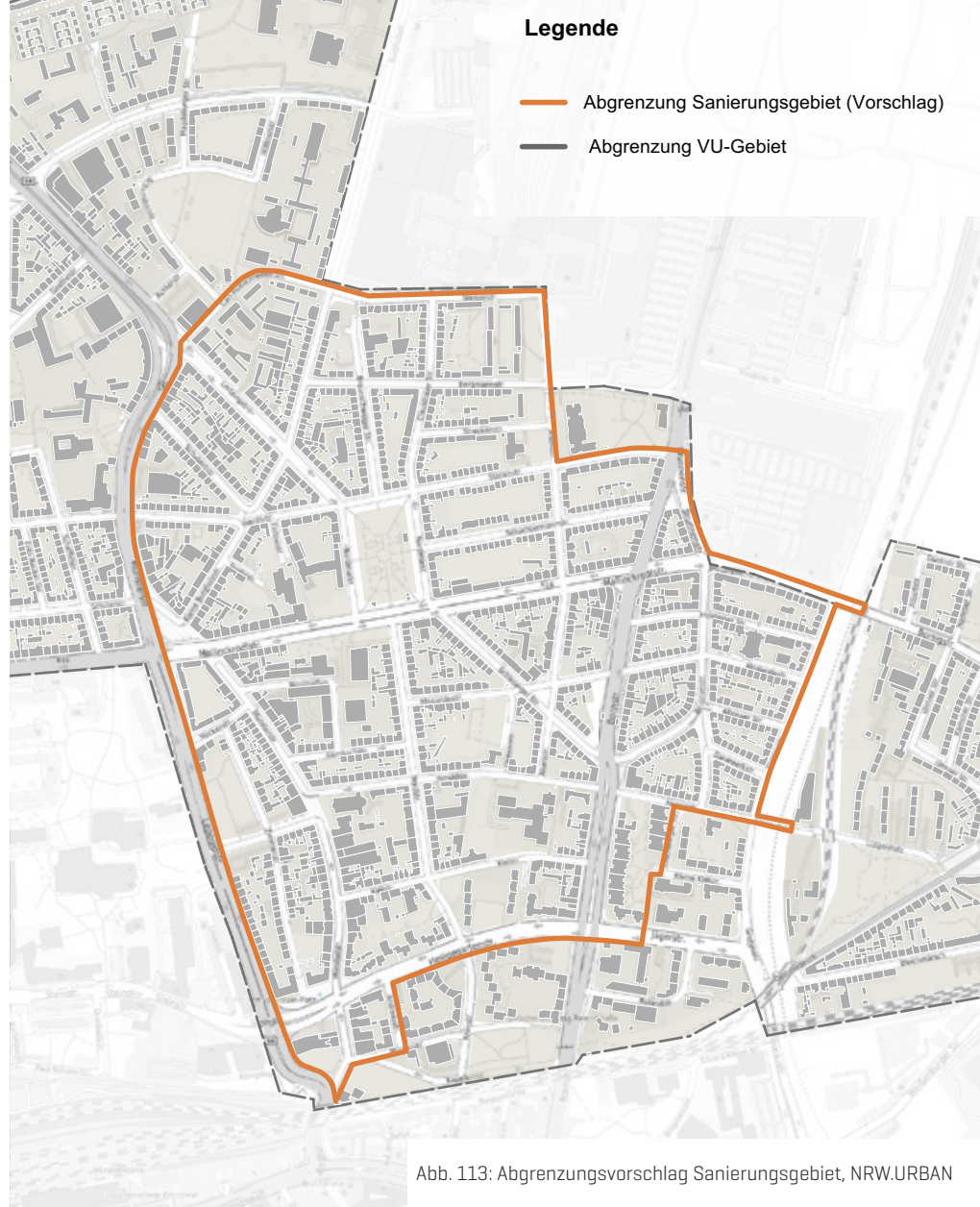
7.1 Gebietsabgrenzung

Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderung für eine zweckmäßige Durchführung (s. dazu auch Kapitel 8.3) wird vorgeschlagen, das Sanierungsgebiet aufgrund der festgestellten städtebaulichen Missstände gemäß der in Abbildung 113 dargestellten Abgrenzung festzulegen.

Im Westen wird das Gebiet durch die Leopoldstraße/Münsterstraße begrenzt, die in ihrer Funktion als Bundesstraße B 54 nicht Teil des Sanierungsgebietes wird. Im Norden stellen zunächst die Carl-Holtschneider-Straße und Steigerstraße die Begrenzung dar. Im weiteren Verlauf stellen Teile der Alsen- sowie

Stollenstraße die Grenze dar, wodurch im Vergleich zum VU-Gebiet der Stollenpark mit den anliegenden Einrichtungen (u. a. eine Kita) nicht Teil des Sanierungsgebietes sind. Im Nordosten wird der Beginn der Borsigstraße einschließlich der Bahnunterführung in das Sanierungsgebiet einbezogen. Im Osten stellt zunächst der obere Teil der Gronaustraße die Begrenzung bis zur Bahnunterführung Gronaustraße/Lütgenholz dar, die ebenfalls in das Gebiet einbezogen wird. Anschließend verjüngt sich das Gebiet in seiner Ausdehnung, wobei der Wohnkomplex Hannibal an der Born- und Lauenburger Straße aufgrund seiner großen städtebaulichen Bedeutung mit einbezogen wird. Im Süden stellen zunächst Teile der Jäger- und der Heiligegartenstraße die Grenze des Gebietes dar. Im Südwesten werden zwei Blöcke südlich dieser Verkehrsachse mit einbezogen, wodurch das gesamte Stadtbezirkzentrum Nordstadt (südliche Münsterstraße) im Sanierungsgebiet enthalten ist.





7.2 Vereinfachtes Sanierungsverfahren

Gemäß § 142 Abs. 4 BauGB ist in der Sanierungssatzung die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften auszuschließen, wenn diese für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird. Aus dem Wortlaut des Gesetzes folgt, dass dieses vereinfachte Sanierungsverfahren nur unter bestimmten Voraussetzungen angewendet werden darf. In der Arbeitshilfe „Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen“ des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bauen und Gleichstellung NRW (heute MHKBD NRW) werden hierzu drei zu berücksichtigende Kriterien genannt:

- Kriterium 1: Erwartung einer nicht nur unerheblichen Bodenwertsteigerung infolge der Sanierung
- Kriterium 2: Erforderlichkeit von bodenordnenden Maßnahmen, die mit Grunderwerb verbunden sind
- Kriterium 3: Dämpfung von unerwünschter Bodenspekulation, die sanierungsbedingte Nutzungen behindert

Grundlage zur Beurteilung der Erforderlichkeit für die Anwendung des umfassenden Sanierungsverfahren ist somit zunächst die Abschätzung von zu erwartenden sanierungsbedingten Bodenwerterhöhungen. Innerhalb des vorgesehenen Sanierungsgebietes lag der Bodenrichtwert zum Stichtag 1. Januar 2023 im Bereich nördlich der Mallinckrodtstraße bei 400 €/m². Entlang und südlich der Mallinckrodtstraße beliefen

sich die Werte auf 450 €/m² bis 520 €/m². Die höchsten Bodenrichtwerte waren mit 540 €/m² bzw. 590 €/m² in zwei Richtwertzonen im südlichen Teil des Stadtbezirkszentrums Nordstadt (südliche Münsterstraße) zu verzeichnen. Bei Betrachtung der Wertentwicklung ist auffallend, dass die Werte ab dem Jahr 2011 zunächst stagnierten bzw. nur moderat stiegen, jedoch dann in allen Zonen die Werte zwischen den Jahren 2020 und 2023 um ca. 190 €/m² angestiegen sind. Diese Wertzuwächse waren in dieser Größenordnung im selben Zeitraum nicht nur in den anderen Quartieren der Nordstadt und damit des VU-Gebietes, sondern auch in weiteren innenstadtnahen Wohnquartieren in Dortmund zu verzeichnen. Insofern ist davon auszugehen, dass es sich hierbei nicht um durch die Aussicht auf eine Sanierung ausgelöste, sondern um konjunkturell bedingte Steigerungen handelte.

Um die zukünftige Entwicklung von etwaigen sanierungsbedingten Bodenwerterhöhungen abzuschätzen, wurde das geplante Sanierungskonzept der beim Vermessungs- und Katasteramt der Stadt Dortmund angesiedelten kommunalen Wertermittlungsstelle vorgestellt. Nach Einschätzung der Wertermittlungsstelle ist nicht erkennbar, dass aus dem vorgesehenen Maßnahmenkatalog erhebliche sanierungsbedingte Bodenwerterhöhungen resultieren. Dies wird unter anderem damit begründet, dass nach derzeitigem Stand keine umfassenden Änderungen des Planungsrechtes in Aussicht stehen, die zu einer (deutlich) intensiveren Ausnutzbarkeit der Grundstücke führen könnten. Außerdem haben Erfahrungen mit früheren Sanierungsverfahren in der Stadt Dortmund gezeigt, dass eine allein durch eine Sanierungsmaßnahme bedingte Verbesserung der Mikrolage der Grundstücke nicht zwingend eine Erhöhung von Bodenwerten zur Folge hat. Bei Änderung bzw. Erweiterung des Maßnahmenkatalogs wäre die Stellungnahme zu aktualisieren.

Basierend auf der Einschätzung der kommunalen Wertermittlungsstelle ist somit das erste Kriterium für die Anwendung des umfassenden Verfahrens als nicht erfüllt anzusehen. Auch zu den beiden anderen Kriterien sind nach derzeitigem Stand keine Anhaltspunkte erkennbar, die eine Anwendung des besonderen sanierungsrechtlichen Instrumentariums erfordern. Für den zukünftigen Erwerb von Problemimmobilien steht der Gemeinde in einem Sanierungsgebiet unabhängig von der Verfahrenswahl ein allgemeines Vorkaufsrecht nach § 24 BauGB zu, welches auch zugunsten Dritter ausgeübt werden kann. Gemäß § 28 Abs. 3 BauGB kann sie dabei den Kaufpreis auf den Verkehrswert nach § 194 BauGB begrenzen und ist nicht verpflichtet, etwaige darüber hinausgehende Bodenspekulationen zu tragen. Über den Erwerb von Problemimmobilien hinaus sind nach derzeitigem Stand keine bodenordnenden Maßnahmen geplant, die einen Grunderwerb der Stadt Dortmund erfordern. Auch werden keine unerwünschten Bodenspekulationen erwartet, die sanierungsbedingte Nutzungen behindern.

Zusammenfassend wird daher empfohlen, die Sanierungsmaßnahme unter Ausschluss der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften im vereinfachten Verfahren durchzuführen. Die Entwicklung der Bodenwerte und ihre Auswirkungen auf die Durchführung der Sanierung sollten jedoch regelmäßig mit der kommunalen Wertermittlungsstelle evaluiert werden. Rechtlich ist zu einem späteren Zeitpunkt ein Wechsel in das umfassende Verfahren möglich.

7.3 Genehmigungspflichten

Im vereinfachten Sanierungsverfahren liegt es im Ermessen der Gemeinde, die Genehmigungspflichten nach § 144 BauGB anzuwenden. Die Entscheidung bemisst sich an der Frage der Erforderlichkeit zur Erreichung der Sanierungs-

ziele, von der der Gesetzgeber grundsätzlich ausgeht.

Bei der sanierungsrechtlichen Veränderungssperre (§ 144 Abs. 1 BauGB) und sanierungsrechtlichen Verfügungssperre (§ 144 Abs. 2 BauGB) handelt es sich um wichtige Instrumentarien der Gemeinde zur Steuerung von tatsächlichen und rechtlichen Veränderungen, um die Ziele und Zwecke der Sanierungsmaßnahme zu erreichen. Durch sie können Vorhaben versagt werden, die den Zielen und Zwecken der Sanierung entgegenstehen. Gerade im Fall von bauordnungsrechtlich nicht genehmigungspflichtigen Vorhaben erlangt die Stadt über den sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorgang ggf. überhaupt erst Kenntnis über die Pläne privater Eigentümer*innen. Insofern kann die Beantragung der Genehmigung der Auslöser sein, dass sich die Stadt mit privaten Eigentümer*innen ins Benehmen setzt und beispielsweise Modernisierungsvereinbarungen getroffen werden. Diese Steuerungsmöglichkeiten sind insbesondere bei großen Sanierungsgebieten mit einer Vielzahl von Eigentümer*innen hilfreich, wie es im vorgeschlagenen Gebiet der Fall ist.

Daher wird empfohlen, die Genehmigungspflichten nach § 144 BauGB vollständig anzuwenden. Da die sanierungsrechtliche Genehmigungsfähigkeit von Vorhaben und Rechtsvorgängen u. a. von den Zielen und Zwecken der Gesamtmaßnahme abhängt, sind die Sanierungsziele regelmäßig fortzuschreiben und zu konkretisieren (vgl. hierzu auch Kapitel 9). Zudem ist im weiteren Verfahren zu prüfen, ob bestimmte Vorhaben oder Rechtsvorgänge für eine Vorwegerteilung der Genehmigung nach § 144 Abs. 3 BauGB in Frage kommen, was zu einer Verringerung des Verwaltungsaufwandes beitragen kann. Dies wäre gesondert zu beschließen und mittels einer Allgemeinverfügung öffentlich bekannt zu machen.

Prüfung der Anwendungsvoraussetzungen

8.

In den nachfolgenden Abschnitten wird geprüft, ob auf Grundlage des Sanierungskonzeptes und vorgeschlagenen Sanierungsverfahrens die Anwendungsvoraussetzungen für die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes nach § 142 BauGB vorliegen.

8.1 Städtebauliche

Missstände

Bei dem Sanierungsrecht handelt es sich um ein sachlich, zeitlich und räumlich begrenztes Sonderrecht, welches nur zur Behebung von städtebaulichen Missständen im Sinne des § 136 BauGB zur Anwendung kommen darf (s. Kapitel 1.2). Wie aus der Analyse und den Beteiligungsverfahren abgeleitet sowie in Kapitel 5 zusammenfassend dargestellt sind innerhalb der vorgeschlagenen Abgrenzung des Sanierungsgebiets städtebauliche Missstände in Form von Substanz- und Funktionsschwächen vorhanden.

8.2 Qualifiziertes

öffentliches Interesse³¹

Das erarbeitete Sanierungskonzept soll mit seinen einzelnen Zielsetzungen zu Aspekten des Wohls der Allgemeinheit beitragen, die unter § 136 Abs. 4 BauGB aufgeführt sind. Dazu gehören aufgrund des energetischen Zustands des Gebäudebestandes sowie des Gebietes insgesamt die erforderliche Anpassung der baulichen Struktur nach den allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung sowie die Erhaltung, Erneuerung und Fortentwicklung eines vorhandenen Ortsteils (unter Berücksichtigung der Gestaltung des Ortsbildes und den Erfordernissen des Denkmalschutzes).

Als eine wesentliche Funktionsschwäche des geplanten Sanierungsgebietes wurde außerdem das Ausmaß der residentiellen Segregation festgestellt. Während ethnisch segregierte Quartiere im Hinblick auf ihre Integrationspotenziale differenziert diskutiert werden, wird insbesondere soziale Segregation als Problemstellung in der Stadtentwicklung verstanden. Daher werden bei-

³¹ Ein „qualifiziertes öffentliches Interesse“ liegt vor, wenn die zügige Durchführung der von ihrer Vorbereitung bis zu ihrem Abschluss eine Einheit bildende städtebauliche Gesamtmaßnahme sowohl im Interesse der Allgemeinheit als auch im Interesse der Betroffenen liegt. [Krautzberger § 136 BauGB Rn 4, Stand März 2023]

spielsweise in der auf EU-Ebene verabschiedeten Neuen Leipzig Charta „sozial ausgewogene, gemischte und sichere Stadtquartiere“ als eine Zielsetzung für eine „gerechte Stadt“ aufgeführt. Das deutsche Städtebaurecht enthält zwar keine explizite Leitlinie zur Vermeidung von sozialer Segregation, zielt mit dem Grundsatz der Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB) jedoch indirekt darauf ab.³² Der Landesentwicklungsplan NRW formuliert zu dem Grundsatz 2-2 „Daseinsvorsorge“ die Bestrebung, durch gleichwertige Lebensverhältnisse sozialer Segregation und Ausgrenzung entgegenzuwirken. Auch das Sozialdezernat der Stadt Dortmund fasst Segregation als (potenzielle) Problemstellung auf. Um zukünftig eine stärkere Durchlässigkeit zu erreichen, sollen dabei als eine Strategie betreffende Quartiere auch für andere Einkommensgruppen attraktiv gemacht werden.³³ Genau hierauf zielt das Sanierungskonzept mit dem übergeordneten Zukunftsbild ab.

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind ein geeignetes Instrument, wenn zur Lösung komplexer Sachverhalte und der Behebung nachgewiesener städtebaulicher Missstände eine einheitlich vorbereitete Gesamtmaßnahme bestehend aus verschiedenen Einzelmaßnahmen notwendig ist. Dies schließt die Anwendung anderer Instrumente des allgemeinen und auch besonderen Städtebaurechtes mittels Bauleitplanung, städtebaulicher Verträge, Bodenordnung oder städtebaulicher Gebote keineswegs aus. Im Gegenteil können sie sich zur Erreichung einzelner Sanierungsziele ebenfalls als erforderlich erweisen. Zudem hat der Rat der Stadt Dortmund auf Grundlage des Integrierten Handlungskonzeptes Dortmund Nordstadt – Zentrale Nordstadt die Festlegung eines Stadterneuerungsgebietes gemäß § 171e BauGB, welches vollständig das geplante Sanierungsgebiet umfasst, bereits am 14.12.2023 beschlossen.

Angesichts des Zusammentreffens der unterschiedlichen Substanz- und Funktionsschwächen und der Vielschichtigkeit

des auf die Behebung dieser Missstände ausgerichteten Sanierungskonzeptes erscheinen diese Instrumente für das angedachte Sanierungsgebiet jedoch als nicht ausreichend. Stattdessen erfordert die Komplexität der Aufgabenstellung in Verbindung mit einer kleinteiligen Eigentümer*innenstruktur die Anwendung des sanierungsrechtlichen Instrumentariums.

Zusammenfassend kann somit ein qualifiziertes öffentliches Interesse zur Durchführung der Sanierungsmaßnahme unterstellt werden.

8.3 Durchführbarkeit im Allgemeinen

Im Rahmen von Vorbereitenden Untersuchungen sind nach § 141 Abs. 1 BauGB Beurteilungsunterlagen über die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen zu gewinnen. Die folgenden Ausführungen erörtern zunächst die finanzielle, personelle und zeitliche Durchführbarkeit und setzen sich anschließend mit den planungsrechtlichen Rahmenbedingungen auseinander.

Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten

Nach § 149 BauGB hat die Gemeinde zu einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme eine Kosten- und Finanzierungsübersicht aufzustellen. Diese bezieht sich auf den Stand der Planung und ist regelmäßig fortzuschreiben. Gemäß Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgericht ist eine förmliche Kosten- und Finanzierungsübersicht keine zwingende Voraussetzung für die Beschlussfassung über eine Sanierungssatzung.³⁴ Auch überschlägige Ermittlungen zu den Kosten der Gesamtmaßnahme und den in Betracht kommenden Finanzierungsmöglichkeiten können ausreichend sein.

Auf Grundlage des InHK „Zentrale Nordstadt“ hat die Stadt Dortmund zum 31.10.2023 einen Antrag auf Gewährung von Zuwendungsmitteln aus der Städtebauförderung gestellt. Die beantragten Mittel sollen schwerpunktmäßig für

³² Ramsauer (2018)

³³ vgl. Städtenetz Soziale Stadt NRW (2019)

³⁴ BVerwG, Urteil vom 10.04.2018 - 4 CN 2.17 -

Maßnahmen innerhalb des vorgesehenen Sanierungsgebietes eingesetzt werden. Darüber hinaus ist für weitere Maßnahmen eine Finanzierung über den städtischen Haushalt oder andere Förderprogramme vorgesehen. Da zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Berichts über den Antrag zur Städtebauförderung noch nicht entschieden worden war, werden die Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten detaillierter im Zuge der Beschlussfassung über die geplante Sanierungssatzung dargelegt.

Neben der Finanzierbarkeit der öffentlichen Maßnahmen ist für den Erfolg der Sanierung entscheidend, dass ausreichend private Investitionen getätigt werden. Wie in der Maßnahmenübersicht (Kapitel 6.2) beschrieben, liegen der Stadt Dortmund über entsprechende Bauanträge bzw. -Vorabfragen bereits Erkenntnisse zu verschiedenen kurz- und mittelfristig geplanten privaten Vorhaben im vorgesehenen Sanierungsgebiet vor. In der Eigentümer*innenbefragung gaben die Einzeleigentümer*innen insgesamt in dem VU-Gebiet zu ca. 61 % der Immobilien Investitionspläne für die nächsten fünf Jahre an (davon ca. 18 % größere Veränderungen/Renovierungsarbeiten). Dieser Wert lag bezogen auf den Abgrenzungsvorschlag für das Sanierungsgebiet mit ca. 58 % (davon ca. 16 % größere Veränderungen/Renovierungsarbeiten) nur geringfügig niedriger. In der Befragung gaben des Weiteren über 70 % der teilgenommenen Einzeleigentümer*innen an, dass sie sich eine Mitwirkung an der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme nach zusätzlicher Beratung und/oder der Inanspruchnahme von Fördermitteln grundsätzlich vorstellen können, was die Notwendigkeit entsprechender Angebote verdeutlicht. Knapp 10 % der Teilnehmer*innen beantworteten diese Frage mit „Ja, auf jeden Fall“. Dieser Wert lag in der vorgeschlagenen Sanierungsgebietsabgrenzung sogar etwas höher (ca. 11,3 %). Auch bei den gesondert befragten Wohnungsunternehmen/Hausverwaltungen war unter den Teilnehmer*innen eine grundsätzliche Mitwirkungsbereitschaft erkennbar.

Personelle Ressourcen

Neben den Finanzierungsperspektiven ist für die Durchführbarkeit der geplanten Sanierungsmaßnahme des Weiteren die Bereitstellung ausreichender personeller Ressourcen erforderlich. Dies

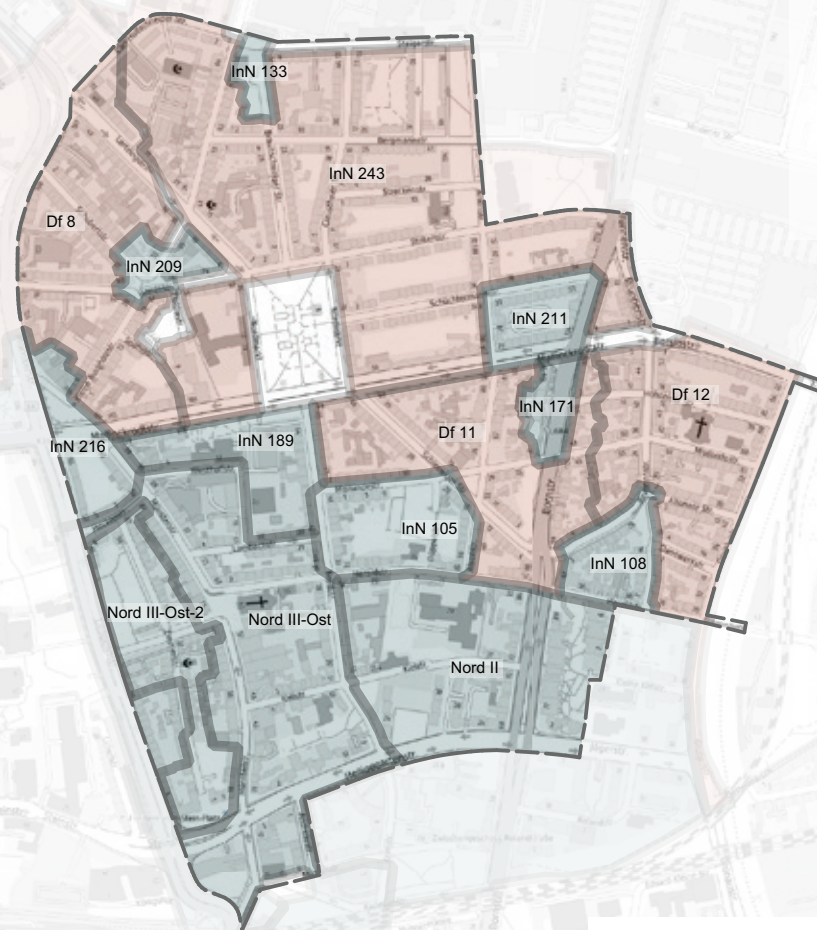
gilt insbesondere für die federführende Sanierungsstelle innerhalb der Verwaltung, die beim Amt für Stadterneuerung der Stadt Dortmund angesiedelt werden soll. Durch die vorgesehene Einbindung eines externen Sanierungsbeauftragten kann diese entlastet werden, wobei die Entscheidungshoheit und insofern ein bestimmter Mindestaufwand bei der Stadt Dortmund verbleiben. Vor dem Hintergrund des geplanten Sanierungskonzeptes sowie der Anwendung des sanierungsrechtlichen Instrumentariums (insbesondere Genehmigungsvorbehalte) wird der für die Sanierungsstelle und ihren Beauftragten daher ein erheblicher jährlicher Arbeitsaufwand geschätzt. Hinzu kommen für die Begleitung der einzelnen Maßnahmen erforderliche personelle Kapazitäten innerhalb weiterer Fachämter der Stadt Dortmund. Diese Ressourcen sind für die Durchführbarkeit der Sanierungsmaßnahme durch die Stadt Dortmund bereitzustellen.

Zeitplanung

Die zügige Durchführung ist eine weitere Voraussetzung für die Umsetzung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme. In der Maßnahmenübersicht (Anlage 6) sind die vorgesehenen Zeiträume ausgehend von einem Satzungsbeschluss sowie Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm im Jahr 2024 dargestellt. Bei den über die Städtebauförderung finanzierten Maßnahmen ist auf Grundlage der neuen Förderbestimmungen eine Umsetzung innerhalb von zehn Jahren erforderlich. Andere Maßnahmen wie zum Beispiel die Schulneubauten und Velorouten sind in städtische Gesamtkonzepte eingebunden, sodass zum Teil eine konkrete Benennung der Realisierungszeiträume noch nicht möglich ist. Eine Umsetzung innerhalb von bis zu 15 Jahren, die in § 142 Abs. 3 BauGB als festzulegende maximale Dauer einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme vorgegeben sind, scheint jedoch auch bei diesen Maßnahmen realistisch. Auf die Durchführung privater Maßnahmen wurde bereits im Abschnitt „Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten“ eingegangen.

Planungsrechtliche Durchführbarkeit

Für die vorgesehene Sanierungsmaßnahme ist kein Konflikt mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung erkennbar, die im Landesentwicklungsplan NRW definiert sind. Stattdessen



Legende

- Abgrenzung Sanierungsgebiet (Vorschlag)
- qualifizierter Bebauungsplan
- einfacher Bebauungsplan

Abb. 114: Übersicht Bebauungspläne im vorgeschlagenen Sanierungsgebiet, NRW.URBAN

steht die Maßnahme im Einklang mit verschiedenen Zielen und Grundsätzen wie etwa dem Leitbild „nachhaltige europäische Stadt“ (Grundsatz 6.1-5). Auch ist eine Konformität mit den Zielen der Regionalplanung gegeben, da das Sanierungskonzept den im Allgemeinen Siedlungsbereich vorgesehenen Nutzungen entspricht.

Auf der Ebene der kommunalen Planungshoheit sind der Flächennutzungsplan (FNP) und vorhandene Bebauungspläne (B-Pläne) als vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung zu berücksichtigen. Auf die Darstellungen des FNP wurde bereits in Kapitel 2.4 eingegangen. Auch hier ist eine Zielkonformität mit dem Sanierungskonzept erkennbar, indem beispielsweise eine Stärkung des Ortsteil-/ bzw. Stadtbezirkszentrums an der südlichen Münsterstraße verfolgt wird.

In Abbildung 114 ist eine Übersicht zu den innerhalb des geplanten Sanierungsgebietes geltenden Bebauungspläne dargestellt. Insgesamt existieren 15 rechtsverbindliche B-Pläne in dem Gebiet. Dabei handelt es sich überwie-

gend um qualifizierte Bebauungspläne, die Festsetzungen zu den in § 30 Abs. 1 BauGB genannten Kriterien beinhalten. Die B-Pläne Df 8, Df 11 und Df 12 stammen aus den 1950er-Jahren und sind als einfache Bebauungspläne zu klassifizieren. Gleiches gilt für den Bebauungsplan InN 243, der im Jahr 2019 rechtskräftig beschlossen wurde und (bislang) vor allem textliche Festsetzungen zu Begrünungsmaßnahmen und Photovoltaik-Anlagen enthält, die bei grundsätzlich allen Bebauungsplänen in der Nordstadt ergänzt wurden.

Im Rahmen der VU wurden die Festsetzungen der vorhandenen Bebauungspläne vor dem Hintergrund des vorgesehenen Sanierungskonzeptes analysiert. Dabei wurden keine Anhaltspunkte festgestellt, bei denen Festsetzungen einzelnen Sanierungszielen bzw. geplanten Maßnahmen entgegenstehen. Im weiteren Verlauf der Maßnahmenvorbereitung ist jedoch stets zu prüfen, ob Änderungen im Planungsrecht erforderlich sind. Dies gilt beispielsweise für die geplanten Blockkonzepte, deren Ergebnisse planungsrechtlich für die Zeit nach Abschluss der Sanierungsmaßnahme

gesichert werden sollten. Eine grundsätzliche Verpflichtung zur Aufstellung eines Sanierungsbebauungsplans sieht das BauGB jedoch nicht (mehr) vor.

8.4 Abwägung öffentlicher und privater Belange

Zur Zusammenstellung des Abwägungsmaterials wurden während der VU verschiedene Beteiligungsverfahren durchgeführt. Die Ergebnisse sind in Kapitel 4 sowie in den Anlagen 2 – 5 dokumentiert.

Bei der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurden keine Anmerkungen vorgetragen, die der Durchführung der Sanierungsmaßnahme entgegenstehen. Die Deutsche Bahn (vertreten durch DB Services Immobilien GmbH) verwies in ihrer Stellungnahme auf die planfestgestellten Flächen in dem VU-Gebiet, deren Einbeziehung in ein Sanierungsgebiet man widerspreche. Zu berücksichtigen ist dabei jedoch, dass im Sanierungsrecht die Zustimmungserfordernis eines Bedarfsträgers erst

bei der Durchführung von Maßnahmen beginnt. Zudem sollen gemäß § 146 Abs. 2 BauGB Bedarfsträger ihre Zustimmung zu Sanierungsmaßnahmen erteilen, wenn unter Berücksichtigung ihrer Aufgaben ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Durchführung besteht. Aus diesem Grund wurden in den Abgrenzungsvorschlag zwei (Teil-) Flurstücke einbezogen, die sich im Eigentum der Deutschen Bahn befinden. Dabei handelt es sich um die Unterführungen Borsigstraße und Gronastraße/Lütgenholz. Die festgestellten Handlungsbedarfe und Zielsetzungen für diese Bereiche sind den vorangegangenen Kapiteln zu entnehmen.

Die Abgrenzung des geplanten Sanierungsgebiets wurde aufgrund der in diesem Bereich konzentrierten städtebaulichen Missstände mit ca. 75 Hektar gegenüber dem Umfang des VU-Gebietes (ca. 263 ha) deutlich reduziert. Gleichzeitig wurde die vorgeschlagene Gebietsabgrenzung jedoch so gewählt, dass sich die Sanierungsmaßnahme insbesondere zur Behebung der festgestellten Funktionsschwächen zweckmäßig durchführen lässt. Daraus folgt zwangsläufig die Einbindung von Grundstücken, bei denen gegenwärtig keine oder nur geringe Substanzmängel vorliegen. Dies erscheint auch vor dem Hintergrund des zweistufigen „Ablaufprogramm“ des Sanierungsrechtes als sachgerecht. Durch die Einbeziehung in ein Sanierungsgebiet (1. Stufe) ergeben sich – vor allem im hier vorgeschlagenen vereinfachten Verfahren – noch keine unmittelbaren Auswirkungen auf die einzelnen Grundstücke. Diese Auswirkungen treten im Wesentlichen erst bei der zweiten Stufe in Form der sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorbehalte ein. Hier hat die Stadt erneut eine Abwägung zu treffen und die jeweilige Genehmigung zu erteilen, wenn das Vorhaben oder der Rechtsvorgang

nicht die Durchführung der Sanierung unmöglich machen oder wesentlich erschweren oder den Zielen und Zwecken der Sanierung zuwiderlaufen (§ 145 Abs. 2 BauGB).

Die Sanierungsmaßnahme soll die privaten Eigentümer*innen allerdings auch in die Pflicht nehmen, in ihre Objekte erforderliche Investitionen zu tätigen und Missstände zu beseitigen. Schließlich wird die Aufwertung von Wohnungsbeständen als ein wichtiges Instrument zur Verringerung von sozialer Segregation angesehen.³⁵ Stichprobenartige Vergleiche mit älteren Aufnahmen zeigten, dass die Instandsetzungsmängel bzw. Modernisierungstaus an den betreffenden Gebäuden in dem geplanten Sanierungsgebiet teilweise bereits seit mehreren Jahren existieren. Die privaten Investitionen sind im Zusammenspiel mit öffentlichen Investitionen, Fördermitteln und Beratungsleistungen vorgesehen, wodurch die zu Beginn des Berichtes beschriebene enge Verzahnung von öffentlichen und privaten Initiativen erreicht werden soll.

Zusammenfassend überwiegen die öffentlichen Belange nach der Durchführung der Sanierungsmaßnahme etwaig entgegenstehenden privaten Belangen.

8.5 Auswirkung Betroffene und Erfordernis Sozialplan

Vorbereitende Untersuchungen sollen sich nach § 141 Abs. 1 BauGB auch auf nachteilige Auswirkungen erstrecken, die sich für die von der beabsichtigten Sanierung unmittelbar Betroffenen in ihren persönlichen Lebensumständen im wirtschaftlichen oder sozialen Bereich voraussichtlich ergeben werden. Von dieser Prüfung hängt auch das

³⁵ vgl. Landtag NRW [2020]

Erfordernis der Aufstellung eines Sozialplans nach § 180 BauGB bzw. der Leistung eines Härteausgleichs nach § 181 BauGB ab.

Dieses Erfordernis kann für den derzeitigen Zeitpunkt verneint werden. Das vorgeschlagene Sanierungskonzept sieht keine Maßnahmen vor, aus denen unmittelbare nachteilige Auswirkungen für Eigentümer*innen, Mieter*innen, Pächter*innen und sonstige Betroffene erkennbar sind. Im Zuge der weiteren Vorbereitung der Sanierungsmaßnahme kann sich dies jedoch ergeben, etwa wenn bei erarbeiteten Blockkonzepten mögliche Verlagerungen von Betrieben oder der Rückbau von bewohnten (Neben-)Gebäuden angestrebt werden oder durch umfassende Modernisierungen von Wohnungen diese zwischenzeitlich nicht bewohnt werden können. In solchen Fällen wären die Erfordernisse nach § 180 BauGB maßnahmenbezogen zu prüfen und ein Sozialplan mit entsprechenden Maßnahmen aufzustellen. Zum jetzigen Zeitpunkt lässt sich keine Aussage über die Zahl möglicherweise von Modernisierungsmaßnahmen betroffener Bewohner*innen treffen.

Zum grundsätzlichen Sanierungsprozess gab es im Rahmen der Beteiligungsverfahren verschiedene Eingaben, die auf die Vermeidung von Verdrängungseffekten hinwiesen (Stichwort Gentrifizierung). Eine solche Entwicklung würde jedoch dem formulierten Zukunftsbild zuwiderlaufen, wonach das Gebiet für breite Bevölkerungsgruppen attraktiv sein soll. Konkret sieht das Sanierungskonzept daher u. a. den verstärkten Einsatz von öffentlicher Wohnraumförderung mit entsprechenden Miet- und Belegungsbindungen vor. Bei einzelnen erworbenen Problemimmobilien beabsichtigt die Stadt, nach der Sanierung als Bestandshalterin zu fungieren, wodurch ein direkter Einfluss auf die Mietpreis-

höhe besteht. Zudem hat sich bei der Sanierung von Problemimmobilien in der Nordstadt die Beauftragung von sozialen Beschäftigungsprojekten bewährt, durch die Sanierungskosten und damit verbundene Mieterhöhungen gedämpft und gleichzeitig Langzeitarbeitslose qualifiziert werden können.

Es ist folglich das Ziel der Stadt Dortmund, dass auch zukünftig ausreichend bezahlbarer Wohnraum im Sanierungsgebiet vorhanden ist. Daher sind die Mietentwicklungen während der Sanierungsmaßnahme kontinuierlich zu beobachten. Ein genereller Verzicht auf die Durchführung der Sanierungsmaßnahme aus Sorge vor übermäßigen Mietsteigerungen wäre jedoch keineswegs angemessen.

8.6 Fazit

Zusammenfassend werden die Anwendungsvoraussetzungen für eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme zum gegenwärtigen Zeitpunkt als erfüllt angesehen. Im Gebiet liegen Problemstellungen und Handlungsbedarfe vor, die als städtebauliche Missstände im Sinne des § 136 BauGB einzustufen sind. Für ihre Behebung, die im öffentlichen Interesse liegt, ist das Sanierungsrecht mit seinem Charakter einer aus öffentlichen und privaten Initiativen bestehenden städtebaulichen Gesamtmaßnahme sowie entsprechenden Steuerungsinstrumenten erforderlich und zweckmäßig. Es wurden in der Abwägung keine öffentlichen oder privaten Belange festgestellt, die von ihrer Gewichtung der Durchführung einer Sanierungsmaßnahme entgegenstehen.

Auch ist die Durchführbarkeit im Allgemeinen erkennbar. Zwar liegt zum Abschluss der VU noch keine Entscheidung zum Erhalt von Städtebau-

förderungsmittel vor. Zudem sind für verschiedene Maßnahmen, die rein über Haushaltsmittel und/oder andere Förderprogramme finanziert werden sollen, die Kostenansätze zum Teil noch nicht konkret benannt. Dennoch wird bei allen Maßnahmen eine realistische Umsetzungsperspektive gesehen, auch weil die Stadt Dortmund hierzu bereits verschiedene Grundsatzbeschlüsse gefasst hat (z. B. Radzielnetz, Schulneubauprogramm).

Insgesamt ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der vorgeschlagenen Sanierungsmaßnahme um eine behutsame Erneuerung und nicht um eine Flächen-sanierung handeln soll. Insofern ist die Durchführbarkeit der Gesamtmaßnahme nicht direkt gefährdet, sobald es bei einzelnen Maßnahmen zu Änderungen oder Verzögerungen kommt. Ungeachtet dessen ist jedoch wichtig, dass die Maßnahme von Beginn an mit den erforderlichen personellen Ressourcen ausgestattet wird, um neben den öffentlichen Projekten auch private Vorhaben durch Beratungsleistungen unterstützen zu können bzw. hierzu bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen die sanierungsrechtlichen Genehmigungen zu erteilen.

Bei dieser Einschätzung handelt es sich um eine Beurteilung zum Zeitpunkt des Abschlusses der VU. Nach einem Satzungsbeschluss sind durch die Stadt Dortmund das Sanierungskonzept, die Kosten- und Finanzierungsübersicht und die Zeitplanung kontinuierlich fortzuschreiben. Auch haben die Beteiligungspflichtigen nach den §§ 137 und 139 BauGB im Sanierungsgebiet weiter Bestand. Sofern sich im Verlauf der Maßnahme die Sanierung als undurchführbar erweist, ist die Satzung gemäß § 162 Abs. 1 Nr. 2 BauGB aufzuheben.

Ausblick

Die Dortmunder Nordstadt blickt bereits auf einen langen Prozess der Stadterneuerung zurück. Mit der für einen Bereich im Nordmarkt-Quartier vorgeschlagenen städtebaulichen Sanierungsmaßnahme soll in Kombination mit dem großräumigeren Stadterneuerungsgebiet sowie den umliegenden städtebaulichen Großprojekten nun ein neuer Ansatz verfolgt werden. Dabei sind der Abschluss dieser VU und ein möglicher Satzungsbeschluss nur als Einstieg in einen Prozess zu verstehen, welcher eine stetige und intensive Planung, Beteiligung und Evaluation erfordert. Gerade in der ersten Phase gilt es, die Gesamtmaßnahme weiter auf den „richtigen Weg“ zu bringen und das Sanierungskonzept zu einer städtebaulichen Rahmenplanung weiter zu qualifizieren. Die Stadt Dortmund sollte insgesamt diesem Projekt die entsprechende Bedeutung zukommen lassen und ambitionierte Ziele verfolgen, ohne sich selbst und andere Beteiligte zu überfordern bzw. den Blick für das Wesentliche zu verlieren.

Zu einer sinnvollen Prozessoffenheit gehört es auch, neben den gesammelten Erfahrungswerten in der Nordstadt und dem verwaltungsinternen Know-How den Austausch mit Externen zu suchen und stets offen für neue Ideen zu sein.

Bei Berücksichtigung dieser Prämissen besteht Grund zur Zuversicht, dass die Sanierungsmaßnahme in Zukunft die gewünschten Erfolge zeigt. Schließlich weist das Gebiet mit seinem städtebaulichen Charakter sowie seiner zentralen Lage gute Grundvoraussetzungen auf, um zukünftig stärker als bislang für breite Bevölkerungsgruppen einen attraktiven Wohnstandort dazustellen. Ein wichtiges Merkmal, welches das Gebiet beispielsweise von Sanierungsgebieten in Großwohnsiedlungen an städtischen Randlagen unterscheidet. Außerdem gibt es bereits jetzt viele engagierte Eigentümer*innen und sonstige Beteiligte, die sich auch zukünftig für eine lebenswerte Nordstadt einsetzen werden.



Abb. 115: Gebäude Mallinckrodt-
straße, NRW.URBAN

Anlagenverzeichnis



Anlage 1::	Erhebungs- und Analysekarten
Anlage 2:	Dokumentation Beteiligungsveranstaltungen Mai/Juni 2022
Anlage 3:	Dokumentation Eigentümer*innenforum 24. August 2022
Anlage 4:	Dokumentation Eigentümer*innenbefragung
Anlage 5:	Dokumentation Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
Anlage 6:	Sanierungskonzept
Anlage 7:	Integriertes Handlungskonzept Zentrale Nordstadt

Quellenverzeichnis

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat [2020]: Deutschlandatlas - Karten zu gleichwertigen Lebensverhältnissen, Berlin.

Deutscher Mieterbund: Heizspiegel 2023, <https://mieterbund.de/service/checks-formulare/heizen/heiz-spiegel-2023>, zuletzt abgerufen am 12.03.2024.

DSW 21: Netzplan Dortmund, <https://www.netzplan-dortmund.de>, zuletzt abgerufen am 06.02.2024.

Ernst, W.; Zinkahn, W.; Bielenberg, W.; Krautzberger, M. [2023]: Baugesetzbuch Kommentar (Stand 1. August 2023), München.

Gehl, J. [2015]: Städte für Menschen. Jovis, Berlin.

Grunewald, K.; Richter, B.; Meinel, G.; Herold, H.; Syrbe, R.-U. [2016]: Vorschlag bundesweiter Indikatoren zur Erreichbarkeit öffentlicher Grünflächen. Bewertung der Ökosystemleistung „Erholung in der Stadt“. In: Naturschutz und Landschaftsplanung 48 [7], S. 218-226.

Krautzberger, M. [2023]: Städtebauförderungsrecht Kommentar und Handbuch (Stand März 2023), München.

Kurtenbach, S.; Döring, H.; Khalaf, A. [2023]: Studie „Ankommen und Bleiben in Dortmund“ – Kurzfassung, Münster.

Landtag NRW [2020]: Schriftliche Anhörung zur Enquetekommission IV – Themenfeld „Stadtentwicklung und Einsamkeit“. Stellungnahme Torsten Böltig: Themen der sozialen Segregation, Stellungnahme 17/3416.

Lauter, J. [2023]: Die ganz große Nähe. Paris, Berlin oder Hamburg wollen eine „15-Minuten-Stadt“ sein. Sieht so die Metropole der Zukunft aus?, <https://www.fluter.de/15-minuten-stadt-erklart>, zuletzt abgerufen am 06.02.2024.

Mathony, K.-H. [2014]: Von der Sanierungssatzung zum Ausgleichsbetrag, Berlin.

Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen [MHKBD NRW] [2023]: Modellvorhaben Problemimmobilien. Bilanz 2017 bis 2022, Düsseldorf.

Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen [MHKBG NRW] [2019]: Modellvorhaben Problemimmobilien. Kommunale Strategien zum Umgang mit stark vernachlässigten Wohngebäuden, Düsseldorf.

Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen [MHKBG NRW] [2019]: Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen - Arbeitshilfe, Düsseldorf.

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen [MUNV NRW] [2022]: Umgebungslärm in NRW. <https://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>, zuletzt abgerufen am 06.02.2024.

Nordstadtblogger [2023]: Aktionstag: Gemeinsam gegen Bildungs- und Teilhabebenachteiligung. Die Lage in der Nordstadt spitzt sich zu: Keine Kinderärzte, fehlende Schul- und Kitaplätze. <https://www.nordstadtblogger.de/die-lage-in-der-nordstadt-spitzt-sich-zu-keine-kinderaerzte-fehlende-schul-und-kitaplaetze>, zuletzt abgerufen am 06.02.2024.

Ramsauer, S. [2018]: Steuerung sozialer und ethnischer Segregation durch städtebauliche Planungsinstrumente, Berlin.

Regionalverband Ruhr [RVR] [2019]: Klimaanalyse Stadt Dortmund, Essen.

Regionalverband Ruhr [RVR]: Schrägluftbilder [2021], <https://www.3d.ruhr>, zuletzt abgerufen am 06.02.2024.

Stadt Dortmund [2010]: Integriertes Handlungskonzept Dortmunder Nordstadt. Stabilisierung und Aufwertung städtischer Problemgebiete. Ziel 2 [2007-2013], Dortmund.

Stadt Dortmund [2013]: Masterplan Einzelhandel - Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Dortmund, Dortmund.

Stadt Dortmund [2014]: Masterplan Vergnügungsräume Stadt Dortmund, Dortmund.

Stadt Dortmund [2015]: Fortschreibung Integriertes Handlungskonzept Dortmunder Nordstadt ab 2015. Stabilisierung und Aufwertung städtischer Problemgebiete. Ziel 2 [2014-2020], Dortmund.

Stadt Dortmund [2021]: Handlungsprogramm Klima-Luft 2030. Gesamtbericht, Dortmund.

Stadt Dortmund [2021]: Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund MiKaDo. Endversion des Gesamtberichtes, Dortmund.

Stadt Dortmund [2022]: Dortmund-Hafenquartier: Auf Kurs zur coolen Klimaoase. Ergebnisse des Forschungsprojektes iResilience aus der Quartiersarbeit zwischen 2019-2021, Dortmund.

Stadt Dortmund [2022]: Fußverkehrsstrategie. Teilkonzept Fußverkehr und Barrierefreiheit. Masterplan Mobilität Dortmund 2030, Dortmund.

Stadt Dortmund [2022]: Mobilität für Alle – Barrierefreiheit im Verkehr. Teilkonzept Fußverkehr und Barrierefreiheit. Masterplan Mobilität Dortmund 2030, Dortmund.

Stadt Dortmund [2022]: Parkraumstrategie. Teilkonzept Öffentlicher Raum und Ruhender Verkehr. Masterplan Mobilität Dortmund 2030, Dortmund.

Stadt Dortmund [2022]: Radverkehrsstrategie. Teilkonzept Radverkehr und Verkehrssicherheit. Masterplan Mobilität Dortmund 2030, Dortmund.

Stadt Dortmund [2022]: Strategie Öffentlicher Raum. Teilkonzept Öffentlicher Raum und Ruhender Verkehr. Masterplan Mobilität Dortmund 2030, Dortmund.

Stadt Dortmund [2022]: Verkehrssicherheitsstrategie. Teilkonzept Radverkehr und Verkehrssicherheit. Masterplan Mobilität Dortmund 2030, Dortmund.

Stadt Dortmund [2023]: Anzahl der Problemimmobilien in der Nordstadt um 70 Prozent gesunken, <https://www.dortmund.de/newsroom/nachrichten-dortmund.de/anzahl-der-problemimmobilien-in-der-nordstadt-um-70-prozent-gesunken.html#:~:text=Die%20Zahl%20der%20st%C3%A4dtebaulicher%20Problemimmobilien,zum%20Ende%20des%20Jahres%202022> zuletzt abgerufen am 24.02.2024.

Stadt Dortmund [2023]: Dortmunder Statistik - Tabellenband Bevölkerung 2023, Dortmund.

Stadt Dortmund [2023]: Integriertes Handlungskonzept Dortmund Nordstadt. Rahmenkonzept, Dortmund.

Stadt Dortmund [2023]: Masterplan Einzelhandel 2021 - Einzelhandels- und Zentrenkonzept, Dortmund.

Stadt Dortmund [2023]: Mietspiegel Dortmund 2023/2024 für nicht preisgebundene Wohnungen, Dortmund.

Stadt Dortmund: Kita-Portal. <https://kita-portal.dortmund.de>, zuletzt abgerufen am 06.02.2024.

Stadt Dortmund: Starkregengefahrenkarte TN100. https://geoweb1.digistadtdo.de/doris_gdi/mapapps4/resources/apps/starkregengefahrenkartetn100/index.html?lang=de&vm=20&s=7785.636310111624&r=0&c=393105.64893973264%2C5708195.168789821, zuletzt abgerufen am 06.02.2024.

Städtenetz Soziale Stadt NRW [2019]: Dokumentation der Veranstaltung im Rahmen der Werkstattreihe des Städteternetzes Soziale Stadt NRW Sozialraumorientierung und ressortübergreifende Handlungsansätze in der Stadtentwicklung und im Quartier am 08. April 2019 in Essen, Essen.

Statistisches Landesamt Innovation und Technik des Landes Nordrhein-Westfalen [2023]: Interaktive Schulkarte NRW. <https://www.giscloud.nrw.de/arcgis/apps/experiencebuilder/experience/?id=8c0ff3f118f941f8b10ee8ce18b93f2e>, zuletzt abgerufen am 06.02.2024.

Umweltbundesamt [2019]: WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Dessau-Roßlau.

Abbildungsverzeichnis

Titelbild: [Quelle: NRW.URBAN, Fotograf Christoph Kniel]	01
Abb. 1: Sanierungsverdachtsgebiet Nordstadt (VU-Gebiet) [Quelle: Stadt Dortmund]	09
Abb. 2: modernisiertes Gebäude in der Nordstadt [Quelle: NRW.URBAN, Fotograf Christoph Kniel]	10
Abb. 3: Ablaufschema der VU [Quelle: NRW.URBAN]	11
Abb. 4: räumliche Einordnung VU-Gebiet [Quelle: NRW.URBAN]	13
Abb. 5: Schützenstraße [Quelle: NRW.URBAN]	13
Abb. 6: Nordmarkt [Quelle: NRW.URBAN]	13
Abb. 7: Borsigplatz [Quelle: NRW.URBAN]	13
Abb. 8: Hannibal-Komplex [Quelle: NRW.URBAN]	14
Abb. 9: für die Nordstadt charakteristische Blockrandbebauung [Quelle: NRW.URBAN]	14
Abb. 10: Libellensiedlung [Quelle: NRW.URBAN]	14
Abb. 11: Freiherr-vom-Stein-Platz [Quelle: NRW.URBAN]	18
Abb. 12: Altonaer Straße 6 vor Sanierung [Quelle: Quartiersmanagement Nordstadt]	19
Abb. 13: Altonaer Straße 6 nach Sanierung [Quelle: Quartiersmanagement Nordstadt]	19
Abb. 14: Clausthaler Straße 17 vor Sanierung [Quelle: Quartiersmanagement Nordstadt]	19
Abb. 15: Clausthaler Straße 17 nach Sanierung [Quelle: NRW.URBAN]	19
Abb. 16: neu gestalteter Bereich am Hafen [Quelle: NRW.URBAN]	20
Abb. 17: Visualisierung Sport- und Freizeitflächen Grüner Ring [Quelle: ARGE Atelier Loidl Landschaftsarchitekten Berlin / GREENBOX LANDSCHAFTSARCHITEKTEN]	20
Abb. 18: Visualisierung Umgestaltung Hauptbahnhofumfeld Nord [Quelle: Stadt Dortmund]	21
Abb. 19-26: Beispiele für Gebäude mit schlechtem Erhaltungszustand der Fassade [Quelle: NRW.URBAN]	23
Abb. 27: Anteile der Gebäude mit Dach- und/oder Fassadenmängeln [Erhebungszeitraum März - Mai 2022] [Quelle: NRW.URBAN]	24
Abb. 28: unattraktive Fassadengestaltung an Ecksituation [Quelle: NRW.URBAN]	25
Abb. 29: unharmonische Erdgeschossgestaltungen [Quelle: NRW.URBAN]	25
Abb. 30: unharmonische Gebäudehöhe und unattraktiv gestaltete Giebelwand [Quelle: NRW.URBAN]	25
Abb. 31: Beschmutzungen durch Graffiti [Quelle: NRW.URBAN]	25
Abb. 32: Verhältnis Gas-Jahresverbrauch/Anzahl Haushalte auf Baublockebene [Quelle: NRW.URBAN, Daten DONETZ und Statistikstelle Stadt Dortmund]	26
Abb. 33: bebauter Blockinnenbereich mit geringer Aufenthaltsqualität [Quelle: NRW.URBAN]	27
Abb. 34: begrünter Blockinnenbereich mit hoher Aufenthaltsqualität [Quelle: NRW.URBAN]	27
Abb. 35: Analysekarte Grün- und Freiräume [Quelle: NRW.URBAN]	28+29
Abb. 36: Grünfläche an der Leibnizstraße [Quelle: NRW.URBAN]	30
Abb. 37: Grünfläche an der Heiligegartenstraße [Quelle: NRW.URBAN]	30
Abb. 38: Restfläche an der Heckenstraße [Quelle: NRW.URBAN]	30
Abb. 39: Bolzplatz Flurstraße [Quelle: NRW.URBAN]	30
Abb. 40: Bolzplatz der „Nordstadt-Liga“ [Quelle: NRW.URBAN]	30
Abb. 41: Spielplatz Düppelstraße [Quelle: NRW.URBAN]	31
Abb. 42: Spielplatz Uhlandstraße [Quelle: NRW.URBAN]	31

Abb. 43: Vermüllung im öffentlichen Raum [Quelle: NRW.URBAN].....	31
Abb. 44: Vermüllung im öffentlichen Raum [Quelle: NRW.URBAN].....	31
Abb. 45: Analysekarte Umwelt und Klima [Quelle: NRW.URBAN].....	32+33
Abb. 46: Analysekarte Städtebau und Stadtgestalt [Quelle: NRW.URBAN].....	34+35
Abb. 47: Kreuzungsbereich Leopoldstraße/Priorstraße als wichtiger Übergang zwischen Münsterstraße und Dietrich-Keuning-Park im Nordmarkt-Quartier [Quelle: NRW.URBAN]	36
Abb. 48: aufgegebene Tankstelle an der Oesterholzstraße (Eingang Borsigplatz-Quartier) [Quelle: NRW.URBAN]	36
Abb. 49: räumliche Häufung von Problemimmobilien [Stand 31.12.2023] [Quelle: Stadt Dortmund]	36
Abb. 50: Baudenkmal Eulenburg [Quelle: NRW.URBAN].....	37
Abb. 51: Problemimmobilie in der Flensburger Straße [Quelle: NRW.URBAN]	37
Abb. 52: Baudenkmal in der Bornstraße [Quelle: NRW.URBAN]	37
Abb. 53: Baudenkmäler in der Braunschweiger Straße [Quelle: NRW.URBAN]	37
Abb. 54: Baulücke in der Nordstraße [Quelle: NRW.URBAN].....	37
Abb. 55: Barrierewirkung und geringe Geschossigkeit an nördlicher Münsterstraße [Quelle: NRW.URBAN]	37
Abb. 56: Platzgestaltung Mehmet-Kubaşık-Platz [Quelle: NRW.URBAN]	37
Abb. 57: Analysekarte Verkehr und Mobilität [Quelle: NRW.URBAN].....	38+39
Abb. 58: unattraktive Situation für Radverkehr auf der Bornstraße [Quelle: NRW.URBAN]	41
Abb. 59: unterbrochener Radweg Bahnunterführung Borsigstraße [Quelle: NRW.URBAN]	41
Abb. 60: Beispiel Konfliktpotenzial Fußverkehr und ruhender Verkehr [Quelle: NRW.URBAN]	41
Abb. 61: nicht barrierefreie Stadtbahnhaltestelle Münsterstraße [Quelle: NRW.URBAN]	41
Abb. 62: Beispiel Konfliktpotenzial Fußverkehr und ruhender Verkehr [Quelle: NRW.URBAN]	41
Abb. 63: Verkehr auf der Münsterstraße [Quelle: NRW.URBAN].....	41
Abb. 64: Trennzaun im Grünstreifen auf der Mallinckrodtstraße [Quelle: NRW.URBAN]	41
Abb. 65: ungeordneter ruhender Verkehr in der Haydnstraße [Quelle: NRW.URBAN]	41
Abb. 66: Analysekarte Lokale Ökonomie und Versorgung [Quelle: NRW.URBAN].....	42+43
Abb. 67: Stadtbezirkszentrum Nordstadt (südliche Münsterstraße) [Quelle: NRW.URBAN].....	44
Abb. 68: gewerblicher Leerstand [Quelle: NRW.URBAN]	44
Abb. 69: gewerblich genutzter Innenhof [Quelle: NRW.URBAN].....	44
Abb. 70: Anne-Frank-Gesamtschule [Quelle: NRW.URBAN]	45
Abb. 71: FABIDO-Kita Treibstraße [Quelle: NRW.URBAN]	45
Abb. 72: Oesterholz-Grundschule [Quelle: NRW.URBAN].....	45
Abb. 73: Helmholtz-Gymnasium [Quelle: NRW.URBAN]	45
Abb. 74: Pauluskirche [Quelle: NRW.URBAN].....	46
Abb. 75: Eyüp-Sultan-Moschee [Quelle: NRW.URBAN].....	46
Abb. 76: St. Josephs-Kirche [Quelle: NRW.URBAN].....	46
Abb. 77: Analysekarte Soziale Infrastruktur [Quelle: NRW.URBAN].....	46+47
Abb. 78: Brauerei-Museum [Quelle: NRW.URBAN].....	47
Abb. 79: Künstlerhaus Dortmund [Quelle: NRW.URBAN]	47
Abb. 80 Soziales Zentrum [Quelle: NRW.URBAN]	48
Abb. 81: Teenstreff Kezz [Quelle: NRW.URBAN].....	48
Abb. 82: Stern im Norden [Quelle: NRW.URBAN]	48
Abb. 83: Wichernhaus [Quelle: NRW.URBAN].....	48
Abb. 84: Innenhofzufahrt [Quelle: NRW.URBAN].....	49
Abb. 85: versiegelter Innenhofbereich [Quelle: NRW.URBAN].....	49
Abb. 86: Schema Untersuchung der Vertiefungsbereiche [Quelle: NRW.URBAN]	49
Abb. 87: Übersicht Lupenräume [Quelle: NRW.URBAN].....	50

Abb. 88: Vorplatz der St. Josephs-Kirche [Quelle: NRW.URBAN].....	50
Abb. 89: ehemaliges Kaufhaus an der Münsterstraße [Quelle: NRW.URBAN].....	50
Abb. 90: Kreuzungsbereich Missundestraße/Schleswiger Straße/Alsenstraße [Quelle: NRW.URBAN].....	50
Abb. 91: Mallinckrodtstraße, [Quelle: NRW.URBAN].....	51
Abb. 92: Bereich Bornstraße südwestlich Kreuzung Mallinckrodtstraße [Quelle: NRW.URBAN]	51
Abb. 93: Kurt-Piehl-Platz [Quelle: NRW.URBAN]	51
Abb. 94: Mehmet-Kubaşık-Platz [Quelle: NRW.URBAN]	51
Abb. 95: Nordmarkt [Quelle: NRW.URBAN]	51
Abb. 96: Lortzingstraße [Quelle: NRW.URBAN]	52
Abb. 97: Grünfläche Haydnstraße [Quelle: NRW.URBAN].....	52
Abb. 98: Mozartstraße [Quelle: NRW.URBAN]	52
Abb. 99: Michaelisplatz [Quelle: NRW.URBAN]	53
Abb. 100: Schützenstraße [Quelle: NRW.URBAN]	53
Abb. 101: Betteilungsveranstaltung Nordmarkt-Quartier [Quelle: NRW.URBAN, Fotograf Christoph Kniel]	55
Abb. 102: Eigentümer*innenforum [Quelle: Stadt Dortmund, Fotograf Daniel Sadrowski]	55
Abb. 103: modernisierte Immobilien der Hausverwaltung Karlshaus, NRW.URBAN	59
Abb. 104: Gebäude an der nördlichen Bornstraße mit verschiedenen Substanzschwächen [Quelle: NRW.URBAN]	61
Abb. 105: Spielplatz Düppelstraße im Schleswiger Viertel [Quelle: NRW.URBAN]	62
Abb. 106: Abgrenzungsvorschlag Sanierungsgebiet [Quelle: NRW.URBAN]	63
Abb. 107: mit Mitteln des Hof- und Fassadenprogramm gefördertes Gebäude [Quelle: NRW.URBAN].....	74
Abb. 108: Problemimmobilie in der Heroldstraße [Quelle: NRW.URBAN]	74
Abb. 109: Münsterstraße [Quelle: NRW.URBAN].....	77
Abb. 110: Bahnunterführung Gronastraße/Lütgenholz [Quelle: NRW.URBAN].....	77
Abb. 111: endender Fahrradweg auf der Mallinckrodtstraße [Quelle: NRW.URBAN]	78
Abb. 112: räumliche Maßnahmenübersicht [Quelle: NRW.URBAN].....	79
Abb. 113: Abgrenzungsvorschlag Sanierungsgebiet [Quelle: NRW.URBAN]	81
Abb. 114: Übersicht Bebauungspläne im vorgeschlagenen Sanierungsgebiet [Quelle: NRW.URBAN].....	87
Abb. 115: Gebäude Mallinckrodtstraße [Quelle: NRW.URBAN, Fotograf Christoph Kniel].....	91

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Einwohner*innenzahlen [Quelle: Statistikstelle Stadt Dortmund]	15
Tab. 2: Anteil Altersgruppen an Bevölkerung [Quelle: Statistikstelle Stadt Dortmund]	16
Tab. 3: Anteil der nicht-deutschen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung [Quelle: Statistikstelle Stadt Dortmund] ...	16
Tab. 4: Arbeitslosenquote [Quelle: Statistikstelle Stadt Dortmund]	17
Tab. 5: Daten Sozialstruktur [Quelle: Statistikstelle Stadt Dortmund].....	65

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



Ministerium für Heimat, Kommunales,
Bau und Digitalisierung
des Landes Nordrhein-Westfalen



Stadt Dortmund
Amt für Stadterneuerung

