



# Planerladen e.V.



**Verlegung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) in die Nordstadt**  
**Stellungnahme zum Bebauungsplan Innenstadt-Nord 232**



## Inhaltsverzeichnis

<b>I. Ausgangssituation .....</b>	S. 03
<b>II. Kritikpunkte am bisherigen Planungs- und Abwägungsverfahren .....</b>	S. 04
<b>Folgewirkungen der Entscheidung für das DFB-Museum am bisherigen ZOB .....</b>	S. 04
<b>Bewertung des Standortes Nördlicher Bahnhofsvorplatz für den ZOB.....</b>	S. 09
<b>Grundsätzliche Eignung des Standortes .....</b>	S. 09
<b>Bedeutung des planerischen Eingriffs insbesondere für die Nordstadt.....</b>	S. 09
<b>Die Folgen für die Anwohner .....</b>	S. 12
<b>Städtebauliche Signalwirkung .....</b>	S. 19
<b>III. Fazit .....</b>	S. 20
<b>Integrierte Rahmenplanung für den gesamten Bahnhofsbereich unverzichtbar! .....</b>	S. 20
<b>Nutzen Sie Ihre Mitspracherechte! .....</b>	S. 23
<b>“Link” für Ihre Online-Eingabe zum Bebauungsplan Innenstadt-Nord 232 .....</b>	S. 26

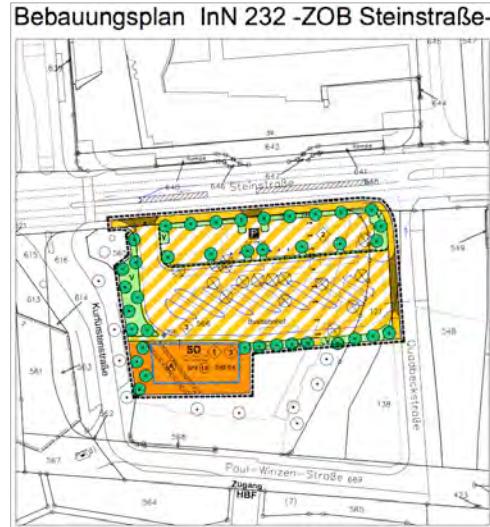
## Impressum

- © Planerladen e.V. (Herausgeber)
- ✉ Rückertstraße 28, 44147 Dortmund
- 📞 0231 – 828362
- ✉ info@planerladen.de
- ✉ Dipl.-Geograph Martin Eder, Prof. Dr. Reiner Staubach (Stadtplaner AKNW)

Dortmund, 12. Mai 2011 (aktualisiert am 25.05.11)

## I. Ausgangssituation

Aktuell wird im **beschleunigten Verfahren** ein Bebauungsplan (InN 232) aufgestellt, welcher die Voraussetzungen schaffen soll, den zur Zeit noch am Königswall in der City (Stadtbezirk Innenstadt-West) gelegenen Omnibusbahnhof (ZOB) auf die **Nordseite des Bahnhofs** (Grünfläche an der Steinstraße am nördlichen Bahnhofsausgang im Stadtbezirk Innenstadt-Nord) zu verlegen. Konkret geht es um die Grünfläche südlich der Steinstraße zwischen der Kurfürstenstraße im Westen und der Quadbeckstraße im Osten. Eine **spätere erneute Verlagerung** auf die frei werdende Fläche der Expressgutabfertigung (+1-Bahnhofsebene) wird zudem als mögliche zukünftige Standortoption in Aussicht gestellt, so dass der Bebauungsplan für eine **mehrjährige temporäre Zwischennutzung** erstellt würde. Notwendigkeit und Dringlichkeit der kurzfristigen Standortverlagerung werden damit begründet, dem Bau des DFB-Museums in der Innenstadt den geeigneten Platz zu schaffen.



In seiner Sitzung am 13.04.2011 hat der Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung, Wohnen und Immobilien beschlossen, den Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren nach § 13a („Bebauungspläne der Innenentwicklung“) aufzustellen. Es muss **keine systematische Umweltprüfung** erfolgen. Zudem kann auf die Durchführung einer formellen Bürgeranhörung nach § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch verzichtet werden. Gleichwohl findet eine **öffentliche Auslegung des Planentwurfs** statt (vom 02.05.11 bis 02.06.11).

Zur prognostischen Abschätzung der Umweltfolgen hat die Verwaltung eine **schalltechnische Untersuchung und ein Immissionsgutachten** erstellen lassen. Die Bezirksvertretung Innenstadt-Nord hat zudem beschlossen, am 12. Mai 2011 eine **Informationsveranstaltung** für die interessierten Bürgerinnen und Bürger durchzuführen.



## II. Kritikpunkte am bisherigen Planungs- und Abwägungsverfahren

Im Folgenden gehen wir auf **zwei wesentliche Problemstellungen** ein, die im bisherigen Planungsverfahren bislang noch nicht oder nur ungenügend Berücksichtigung gefunden haben. Diese nähren erhebliche Zweifel daran, dass mit der Verlagerung des ZOB auf die Nordseite des Bahnhofs ein Beitrag zu einer nachhaltigen Stadt- und Quartiersentwicklung geleistet wird. Im Gegenteil, sie verweisen sogar darauf, dass dadurch strukturelle Entwicklungschancen und Synergiemöglichkeiten vertan und zusätzliche Kosten erzeugt werden.

### Folgewirkungen der Entscheidung für das DFB-Museum am bisherigen ZOB

Die Stadt Dortmund hat sich dafür entschieden, an dem Wettbewerb für das geplante DFB-Museum mit der **heutigen Fläche des ZOB am Königswall** teilzunehmen. Die Festlegung auf diesen Standort war aus unserer Sicht keineswegs zwingend, auch wenn es nur eine begrenzte Zahl an geeigneten und kurzfristig verfügbaren Standorten gab. Sie hat insbesondere aber zur Folge, dass für den dort befindlichen ZOB ein Ersatzstandort gefunden und mit entsprechendem Kostenaufwand bereitgestellt werden muss.\*

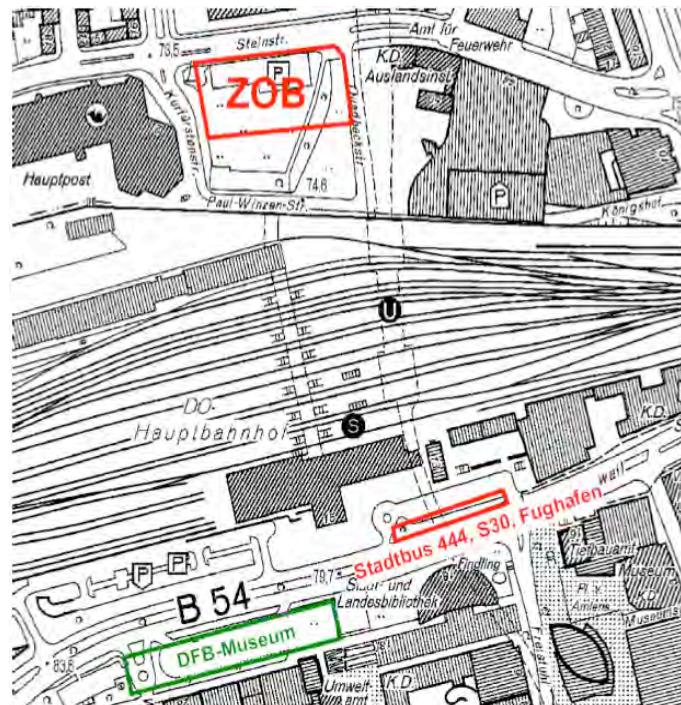
Dabei hätte die Fläche an der Steinstraße auf der nördlichen Bahnhofseite als Alternativstandort für das DFB-Museum **keine objektiven Attraktivitätsnachteile** gegenüber dem Standort am Königswall mit sich gebracht – dies gilt im übrigen auch im direkten Vergleich mit den Standortvorschlägen der konkurrierenden Städte (v.a. Gelsenkirchen, Köln, Oberhausen). Fakt ist, dass der zum Schluss im Verfahren verbliebene Konkurrent Gelsenkirchen mit seinem Mikro-

„Das Nationale Fußballmuseum des DFB stellt in der geplanten Konzeptphilosophie ein Projekt mit überregionaler Anziehungskraft für die gesamte Metropolregion Rhein-Ruhr dar. Daneben setzt das Museum städtebauliche und architektonische Akzente und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Gesamtcityentwicklung und Ausprägung einer Kulturmeile in diesem Bereich.“  
(„Konzept Ruhr – Projekte in Dortmund“, Stand 2010, S. 06)

\* Damit entstehen zusätzliche Kosten für die Aufbereitung eines neuen Standortes für den ZOB und die Erstellung der Anlagen, Baumpflanzungen, Gutachten etc. in Höhe von ca. 570.000,- Euro sowie geschätzte Kosten für Lärmsanierungsmaßnahmen in Höhe von ca. 845.000,- Euro, wenn von einer anteiligen städtischen Förderung von 65% ausgegangen wird (Quelle: Stadt Dortmund: Begründung zum Bebauungsplan InN 232, S. 16)

Standortvorschlag im Nahbereich der Arena „AufSchalke“ nicht annähernd eine vergleichbare Zentralität und verkehrsartenübergreifende Verknüpfung anbieten konnte – unabhängig davon, ob die Stadt Dortmund mit der Fläche des bisherigen ZOB am Königswall oder mit der Fläche an der Steinstraße in das Wettbewerbsverfahren gegangen wäre. Alle im Hinblick auf den City-Standort des Großprojektes DFB-Museum zu erwartenden Wohlfahrtseffekte (Public Benefit) für die Gesamtstadt bzw. Region wären auch bei einem **Standort auf der Nordseite des Bahnhofs** einlösbar gewesen (Städtetourismus, Stadtmarketing etc.). \* Es wäre bei der Entscheidung für die Ansiedlung des DFB-Museums auf der Nordseite des Bahnhofs sogar noch ein zusätzlicher **Mehrwert** erzielbar gewesen:

- eine Verlagerung des ZOB wäre nicht erforderlich und die damit anfallenden Zusatzkosten könnten vermieden werden.
- erhebliche strukturelle Impulse für die Imageentwicklung und städtebaulich-gestalterische Aufwertung der Nordstadt wären zu erwarten.



\* Gesamtkostenschätzung 26,5 Mio. Euro, davon 18,5 Mio. Euro vom Land NRW und 7,9 Mio. Euro vom DFB (Quelle: „Konzept Ruhr – Projekte in Dortmund“, Stand 2010, S. 6). Nach Angaben der Ruhrnachrichten steht für das Bauvorhaben aktuell insgesamt eine Investitionssumme von 36 Mio. Euro zur Verfügung. 10 Mio. Euro wollen demnach Sponsoren beitragen (RN vom 06.05.11: „Die Kosten machen Sorgen – Entwürfe für DFB-Museum“).

Dies weist darauf hin, dass bereits die grundsätzliche Vorentscheidung für die Festlegung des Standortes des DFB-Museums am Königswall auf **keiner ausreichenden planerischen Grundlage** und in Folge dessen mit unzureichender Sorgfalt und Abwägung erfolgt ist. So hätten bei der Standortfindung für ein zukünftiges DFB-Museum in Dortmund nicht allein Aspekte der Verkehrsfunktionalität (Anbindung, Erreichbarkeit etc.) und der Flächenverfügbarkeit eine Rolle spielen dürfen. Es hätte vielmehr schon in dieser Phase und nicht erst im Nachhinein eine Abwägung der zu erwartenden bzw. denkbaren **negativen Folgen für Umwelt und Stadtstruktur** erfolgen müssen. Hinzu kommt, dass auch eine Analyse und Abwägung der potenziellen und durch die konkrete Standortentscheidung vergebenen und somit ausbleibenden

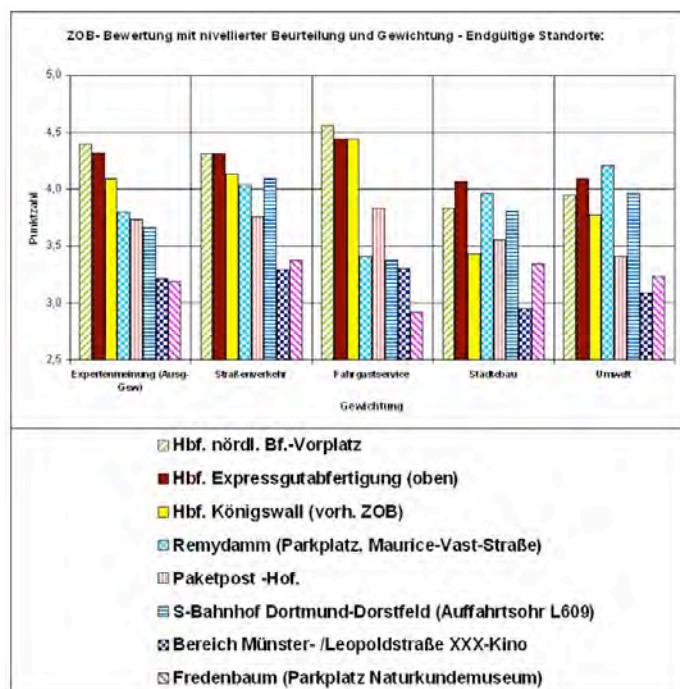


Martin Böhm (33) mit seinem Modell des Deutschen Fußball-Museums. Entwurf und Konzeption waren Gegenstand seiner Diplomarbeit und sind auf den Platz vor dem Nordausgang des Dortmunder Hauptbahnhofs als Standort zugeschnitten.  
(Foto: Franz Luthe)

Martin Böhm hat in seiner Diplomarbeit Pläne und Konzept entwickelt - Für Dortmund, nicht für Köln

## DFB-Museum: Einen Entwurf gibt's schon

**Synergien** mit den relevanten strategischen planerischen Konzepten hätte vorgenommen werden müssen, auf die sich die Stadt Dortmund qua politischer Entscheidung selbstverpflichtet hat (Masterplan Wohnen, Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Innenstadt-Nord, Aktionsplan Soziale Stadt, Integriertes Stufenkonzept für eine lebenswerte Nordstadt etc.). Dies hätte im Rahmen eines „Mixed-Scanning“-Ansatzes sowohl für den jeweiligen Mikro-Standort als auch für den Meso-Standort (Quartier/Ortsteil) und den Makro-Standort (Stadtbezirk Innenstadt-Nord/Gesamtstadt) durchgeführt werden müssen. Eine entsprechende **Auslotung und Abschätzung der projektspezifischen Wohlfahrtseffekte** ist nicht erkennbar erfolgt und somit als **Abwägungsmangel** zu konstatieren.



Bei der Untersuchung von 7 **endgültigen Standortalternativen** für die „provisorische“ Ansiedlung des ZOB wird unter Hinzuziehung des bestehenden Standortes auf der Südseite des Bahnhofs (Königswall) als Referenzmaßstab dessen Funktionalität ganz eindeutig bestätigt. Der **Standort Königswall** erweist sich dort tatsächlich als nahezu ebenso geeignet wie die Standorte Nördlicher Bahnhofsvorplatz und Expressgutabfertigung (+1-Bahnhofsebene). Beim Auswahlverfahren für einen endgültigen Ersatzstandort fällt besonders ins Auge, dass die **Nordstadt** bei den in die engere Wahl gezogenen Flächen allein 5 mal vertreten ist.

„Städtebau“ wird dem Standort am Königswall für die Nutzung als ZOB eine signifikant geringere Eignung zugeschrieben. Eine Einstufung, die aus unserer Sicht vor allem daher resultiert, dass ihm **bessere Chancen des Obsiegens im Wettbewerbsverfahren** für den DFB-



Museums-Standort beigemessen wurden. Auch die dort vermerkte etwas geringere Umwelteignung kann angesichts des hochgradig versiegelten Standortes am Königswall mit seinen angrenzenden tertiären Nutzungen gegenüber dem Standort Nördlicher Bahnhofsvorplatz, der mit einer Rasenfläche sowie mit Gehölzen und Bäumen ausgestattet und im unmittelbaren Nahbereich zu Wohnnutzungen angesiedelt ist, kaum nachvollzogen werden. Vielmehr wäre eine Inanspruchnahme des Nördlichen Bahnhofsvorplatzes für den ZOB tatsächlich mit erkennbaren **zusätzlichen negativen Umweltbeeinträchtigungen** verbunden.\*

Erwähnenswert ist zudem, dass sich unter den ebenfalls geprüften vorübergehend nutzbaren Flächen mit kurzfristiger technischer Realisierbarkeit mit den **Parkplätzen am Schwanenwall und am Ostwall** auch zwei Standorte im Citybereich befinden, die zudem der öffentlichen Hand gehören. Obwohl beiden Flächen eindeutig eine Eignung als „kurzfristig einzurichtendes Provisorium für eine Zwischenzeit“ attestiert wird, fallen diese im weiteren Verfahren unter den Tisch, weil diese von den Gutachtern trotz ihrer Zentralität letztlich sogar gegenüber überaus peripher gelegenen Alternativstandorten (z.B. Westfalenhallen Logistikfläche) als weniger geeignet eingestuft werden. Warum diese beiden Flächen eine deutlich geringere Eignung für „Städtebau“ und „Umwelt“ haben sollen als der Nördliche Bahnhofsvorplatz, obwohl sie heute als Parkplätze genutzt werden, entzieht sich wiederum jeder fachlichen Einsicht (vgl. Anlage 1 zur Beschlussvorlage DS-Nr. 16472-09, S. 5). Die Nichtberücksichtigung von offensichtlichen Planungsalternativen stellt einen Abwägungsfehler dar.

Insgesamt bleibt nicht nachvollziehbar, warum sich die Stadt Dortmund **frühzeitig und ohne Not** auf den Standort für das DFB-Museum südlich der Bahnlinie festgelegt und damit das vorliegende B-Plan-Verfahren erst notwendig gemacht und zugleich **prädeterminiert** hat. Insbesondere auch die Kostenfolgen hätten bei einer Stadt, die bekanntlich mit einer äußerst prekären Haushaltssituation zu kämpfen hat, vorausschauend bedacht und zu einer Revision der Standortentscheidung führen müssen.

---

\* Die folgende Aussage aus der Verkehrsuntersuchung zur ZOB Standortwahl ist im Hinblick auf ihre Gültigkeit mehr als zweifelhaft und verrät die Dominanz einer verkehrstechnisch-funktionalen Sichtweise: „Auch unter den Aspekten Städtebau und Umwelt gehört der Standort „Hauptbahnhof, nördlicher Bahnhofsvorplatz“ zu den gut verträglichen Standorten für einen ZOB“ (Anlage 1 zur Beschlussvorlage DS-Nr. 16472-09, S. 6)

## Bewertung des Standortes Nördlicher Bahnhofsvorplatz für den ZOB

### ***Grundsätzliche Eignung des Standortes***

Was die Verkehrsfunktionalität des Standortes angeht, so ist festzustellen, dass beim Nördlichen Bahnhofsvorplatz genauso wie beim bisherigen Standort am Königswall den hohen **Anforderungen an Zentralität und Intermodalität** Rechnung getragen wird. Allerdings sollen nach den derzeitigen Planungen von Stadt und DSW21 die Shuttle-Verbindungen zu Airport und Syburg weiterhin an der Südseite verbleiben. Ebenfalls soll zur Kompensation eine weitere Busverbindung vom nördlichen in den südlichen Bereich verlagert werden (460 nach Kirchlinde). Für den Nahverkehrsutzer der am ZOB abfahrenden Linien hätte die Verlagerung demnach nur geringe Auswirkungen. Der gesamte Reisefernverkehr hingegen würde in die Nordstadt abwandern, mit entsprechenden **Belastungsfolgen für das Umfeld des Nördlichen Bahnhofsvorplatzes** und die an die Zubringer-Straßen angrenzenden Quartiere.



### ***Bedeutung des planerischen Eingriffs insbesondere für die Nordstadt***

Zwar ist der Dortmunder Hauptbahnhof einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte des Landes, er stellt trotz seiner herausragenden Funktion aber seit langem eher ein **Symbol der Stagnation** dar. So wurden seit Mitte der 90er Jahre hinweg zunächst mit dem Dortmunder Ufo und dann mit dem 3do-Projekt jeweils Bahnhofskonzepte im großen Stil angekündigt, die für die Bewohner der Nordstadt stets die Perspektive versprachen, den längst notwendigen **Brückenschlag zwischen Nord und Süd** zu unternehmen und der Nordstadt nicht den Rücken zuzukehren. Die nach dem Scheitern dieser Visionen verfolgte Modernisierung des Bahnhofs war nicht nur in dieser Hinsicht deutlich zurückhaltender. Was am Ende übrig geblieben ist, ist nicht viel mehr



als eine bauliche Anpassung auf den Stand(-ard) des vorigen Jahrtausends – neue ökonomische, kulturelle oder funktionale Impulse, architektonische oder städtebauliche Qualitäten sucht man hier bis heute ebenso vergebens, wie Personenaufzüge zu den Gleisen.

125.000 Reisende und 1.000 Züge täglich belegen die Bedeutung des Hauptbahnhofs für Stadt und Region. Was oft unerwähnt bleibt,

ist seine herausragende Bedeutung für die Nordstadt: nicht nur als Verkehrsdrehscheibe, sondern gerade auch als „**Stadttor**“ für die Bewohner sowie als „**Visitenkarte**“ für Besucher (z.B. des Cinestar-Kinos, der Musikschule, der Mahn- und Gedenkstätte Steinwache, der Auslandsgesellschaft, des Arbeitsamtes). Anstatt diesen Aspekten Rechnung zu tragen, würde die Ansiedlung des ZOB die Gestaltungspotenziale auf dem Nördlichen Bahnhofsvorplatz erheblich einschränken. Auch die heutige Situation ist im Hinblick auf Gestalt- und Aufenthaltsqualität keineswegs angemessen. Ein **städtebaulicher Aufwertungsbedarf** gerade auf der Nordseite des Bahnhofs ist also ohnehin gegeben. Eindeutig ist allerdings, dass die Ansiedlung des ZOB – selbst mit entsprechendem Straßenbegleitgrün aufgehübscht – diesen Bereich endgültig zum „**Durchgangsstandort**“ degradiert und keine Chancen für die dringende Verbesserung der Eingangssituation in die Nordstadt eröffnet.

Auch das Argument eines „Provisoriums“ entkräftet diese Sichtweise nicht, da sich angesichts der dann bereits verausgabten Mittel eine zunächst temporäre Lösung schnell zur **Minimal-**



**lösung** verfestigt, zumal weitere Zusatzkosten angesichts der kommunalen Haushaltslage auf erhebliche Widerstände stoßen werden. Auch die Erkenntnis, dass weitere zumindest für eine provisorische Zwischenutzung geeignete Standorte (Schwanenwall, Ostwall) nicht weiter verfolgt wurden, nährt diesen Verdacht. Der Blick in die Dortmunder Bekanntmachungen vom 29. April 2011 verrät, wie temporär die Nutzung des Standortes am Nördlichen Bahnhofsvorplatz tatsächlich angelegt sein soll. So ist in der Vorankündigung der Ausschreibung für die Dienstleistungskonzeption „Soziale Infrastruktur und Dienstleistungen am provisorischen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) an der Steinstraße in Dortmund“ (Dortmunder Bekanntmachungen vom 29. April 2011, S. 301f.) die Rede von einem **Provisorium von 5 bis 10 Jahren**.

Auch weitere Inhalte der betreffenden öffentlichen Vorankündigung liefern zusätzliche Hinweise über die angestrebte Nutzung für den Bereich des geplanten Sondergebiets (SO) mit Busbahnhof affinen Einrichtungen. Neben Räumlichkeiten für Aufenthalt und Toilettenanlagen soll dazu ein Kioskbetrieb gehören. Angedacht ist zudem die Unterbringung von Reisebüros. Dies alles soll bis zu einer 2-geschossigen Bauweise erlaubt sein, ohne dass relevante Vorgaben für die **Sicherstellung einer gestalterischen Qualität** in diesem zentralen Eingangsbereich der Nordstadt vorgenommen werden.\*



\* Sieht man einmal ab von der Einlassung, dass wegen des „Provisoriumscharakters optisch ansprechende Containerbauten in heller Farbgebung erwünscht (sind) ... Werbeanlagen für Eigenwerbung an der Stätte der Leistung sind bis zu 20% der Wandfläche zulässig“ (Dortmunder Bekanntmachungen vom 29. April 2011, S. 302). Diese Ausführungen sprechen für sich und dokumentieren, welche Impulse hier für die städtebauliche Aufwertung der Nordstadt gesetzt werden sollen.



Während die Eile, mit der nun der Bebauungsplan aufgestellt werden soll, erkennbar den durch den DFB und die **vorzeitige Festlegung auf einen Museums-Standort am Königswall** selbst auferlegten Handlungszwängen geschuldet ist, überrascht doch, wie flexibel plötzlich Gelder für die Umsiedlung des ZOB in die Nordstadt bereitgestellt werden können, wo doch eine konsequente Neuordnung der bestehenden Bushaltestellen, des ruhenden Verkehrs, der Fuß- und Fahrradwege sowie die Sanierung und Aufwertung gerade des Nördlichen Bahnhofsvorplatzes schon lange überfällig waren.

Dieses Verfahren ist allerdings bereits methodisch fehlerbehaftet und deshalb kritikwürdig: Als erster Schritt wäre eine **perspektivische und alle Belange integrierende Rahmenplanung des gesamten Bahnhofsbereichs** (einschließlich aller auch mittel- und längerfristig aktivierbaren Liegenschaften und Brachflächen) ergebnisoffen in Angriff zu nehmen. Aus dieser heraus erst ließe sich dann begründet entwickeln, wo ein Zentraler Omnibusbahnhof am Hauptbahnhof Platz finden soll und kann. Das Standortfindungsverfahren für einen Ersatzstandort hatte insofern einen **alibihafoten Charakter**, als im Hinblick auf die grundsätzliche Eignung – neben dem jetzigen ZOB-Standort am Königswall – offenbar ohnehin nur die im unmittelbaren Nahbereich (Intermodalität) gelegenen Standorte am Nördlichen Bahnhofsvorplatz und im Bereich der Expressgutabfertigung (+1-Bahnhofsebene) in Frage kamen.

### ***Die Folgen für die Anwohner***

Die Steinstraße ist einer der **am höchsten von Schadstoffen belasteten Bereiche** in der Innenstadt Dortmunds. Die Stadt ist in der Pflicht, diese Belastung für die Anwohner des Straßenzugs Steinstraße-Grüne Straße-Treibstraße und die angrenzenden Wohnquartiere zu minimieren. Wichtige Vorgaben ergeben sich hier nicht zuletzt aus verschiedenen EU-Richtlinien (Reduzierung von Feinstäuben, Umgebungslärm etc.), die die Stadt Dortmund zur Aufstellung entsprechender lokaler Aktionspläne verpflichten. Hinzu kommt die **außerordentlich hohe Grund-**



**belastung** im Stadtbezirk Innenstadt-Nord, in dem die Wohn- und Lebensqualität der Bewohner durch die Nähe zu industriell-gewerblichen Nutzungen und die damit verbundenen Ziel- und Quellverkehre (vor allem Schwerlastverkehr) sowie durch ein großes Aufkommen an citybezogenen Pendler- und tangentialen Durchgangsverkehren massiv beeinträchtigt wird. \*

Wie im „Aktionsplan Soziale Stadt Dortmund“ betont wird, ist die Nordstadt ein im Vergleich „jung-  
ger Stadtteil“, in dem die **Zukunft von Dortmund** heranwächst. Gerade hier sind aber die

Grundbedingungen für eine kindgemäße Entwicklung im Hinblick auf die Gefährdung durch Umweltbelastungen und –gefahren nur eingeschränkt gegeben. Nicht von ungefähr hat der Kinderschutzbund Dortmund e.V. den räumlichen Schwerpunkt für die Aktivitäten des Netzwerkes „Prävention von Kinderunfällen“ in die Nordstadt gelegt. Die Untersuchungen zum Sozialstrukturatlask für Dortmund zeigen unmissverständlich ein Zusammenfallen von mehrdimensionalen sozio-ökonomischen Benachteiligungsfaktoren, die sich durch die „benachteiligenden“ Umfeldbedingungen (Belastungsfaktoren durch defizitäre Wohn- und Umweltsituation) zu einer insgesamt **prekären Hintergrundbelastung** verdichten. Diese wiederum – so belegen Untersuchungen im Auftrag des Landes Nordrhein-Westfalen zu den „Sozialen Kontextbedingungen der Stadtteilentwicklung“ (2008) – liegen auf einem Niveau, das in Quantität und Qualität zu den größten Herausforderungen nicht nur im Vergleich aller nordrhein-westfälischen Stadtteile der Sozialen Stadt sondern auch bundesweit zählt.

\* Im vorliegenden Planungsbereich fallen als spezifischer Lärmbelastungsfaktor noch die sowohl tags- als auch nachtsüber immer wieder (diskontinuierlich) erfolgenden Einsätze der Hauptwache der Berufsfeuerwehr (Feuer- und Rettungswache an der Steinstraße) an, die die Wohnqualität erheblich beeinträchtigen.

„Die Nordstadt wird zum Motor und Impulsgeber für urbanes Wohnen und Leben in Dortmund.“ (Stadt Dortmund: InSEKt Innenstadt-Nord, Fortschreibung 2007, S. 9): Dieser Satz entlarvt sich vor dem Hintergrund der Ansiedlung des DFB-Museums auf der Südseite und der Verlagerung des ZOB mit seinen Belastungsfolgen auf die Nordseite des Bahnhofs als wohlfeile Programmatik. Nimmt man noch die **erkennbar industriepolitisch motivierten strukturellen Weichenstellungen** für die Reaktivierung der industriell-gewerblichen Flächen im Nahbereich der Wohnsiedlungsfläche der Nordstadt in den Blick (z.B. Westfalenhütte, frühere Union-Flächen am Sunderweg, Fortsetzung der monofunktionalen Nutzung der Hafen- und Kanaluferbereiche durch Industrie und Gewerbe unter dem Vorzeichen einer expliziten Re-Industrialisierung des Dortmunder Nordens sowie das Entgegenkommen gegenüber den industriell-gewerblichen Hafenanrainern bei der Festlegung der geplanten Umweltzone), so werden die im „Integrierten Stadtbezirksentwicklungskonzept Innenstadt-Nord“ sowie im „Integrierten Stufenkonzept für eine lebenswerte Nordstadt“ anvisierten Ausgleichs- und Aufwertungsmaßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität im Stadtteil mehr als **konterkariert**. Gleiches gilt für die Ziele der sozialräumlichen Jugendhilfeplanung und für die Umsetzung des Familienpolitischen Leitbildes: „Die im Jahr 2002 beschlossenen Familienpolitischen Leitlinien räumen der Verwirklichung einer kinder- und familienfreundlichen Lebenswelt oberste Priorität ein“ (Stadt Dortmund: InSEKt Innenstadt-Nord, Fortschreibung 2007, S. 52).



Statt eine Renaissance der Nordstadt als Wohn- und Freizeitstandort für Familien und junge Haushalte systematisch in Gang zu setzen, werden diese durch **verschlechterte Wohn- und Umweltbedingungen** vertrieben oder davon abgehalten, sich für die urbane Vielfalt des Stadtteils zu entscheiden. Im Kommunalen Wohnkonzept für Dortmund (2009) wird hervorgehoben, dass eine Abwanderung aus innerstädtischen Quartieren häufig entgegen den eigentlichen Wohnpräferenzen erfolgt, so dass die vielfach zitierte „Stadtflucht“ in der Realität eher



einer „**Stadtvertreibung**“ gleichkommt. Dabei spielt insbesondere auch eine Rolle, als wie familienfreundlich und kindgerecht das lokale Umfeld wahrgenommen wird.

Auch die im „Integrierten Stadtbezirksentwicklungs-konzept Innenstadt-Nord“ (InSEKt InN) anvisierten und als **Selbstbindung** politisch beschlossenen strategischen Weichenstellungen für die Verbesserung der Umweltsituation in der Nordstadt erweisen sich als sehr weitgehend: „Die Dortmunder Nordstadt wird

zum Modellstadtteil für die Realisierung der Lokalen Agenda 21. Dies führt zur Entwicklung und Realisierung einer modellhaften Strategie zur nachhaltigen Weiterentwicklung innerstädtischer Wohn- und Arbeitsstandorte. Eine solche Entwicklung zum bundesweit anerkannten Modellstandort muss durch begleitende Maßnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität unterstützt werden.“ (InSEKt Innenstadt-Nord, Fortschreibung 2007, S. 11) Dass die Verlegung des ZOB in diesen Bereich geplant ist, **widerspricht** tendenziell diesen Bemühungen. Zwar sind Ausgleichsmaßnahmen zum Bebauungsplan angekündigt worden, wie etwa die Nutzung von modernen Hybridbussen auf den nordstädtischen Linien oder die Verbauung von schadstoffabsorbierendem

Beton. Dass es diese Busse in benötigter Zahl noch gar nicht gibt oder was dieser Beton zusätzlich kosten würde, bleibt aber unerwähnt.

Die Ansiedlung des Zentralen Omnibusbahnhofs als Transit-Bereich am Nördlichen Bahnhofsvorplatz wäre auf der einen Seite mit **zusätzlichen Belastungsfolgen** bei den verschiedenen Umweltfaktoren verbunden. Neben den Lärm- und Abgasimmissionen sind zudem auch vermehrte Flächenkonkurrenzen bei den Parkplatzsuchverkehren in den angrenzenden Wohnvierteln zu erwarten, die von Umsteigern (IV auf Busverkehr) ausgelöst werden und die ohnehin bereits durch die





Kundschaft von Hauptpost und Arbeitsverwaltung mit verursachte defizitäre Parkplatzsituation in diesen citynahen Wohnquartieren zusätzlich verschärfen. Auch mit dem vermehrten Abstellen von Bussen in den Wohngebieten ist hier zu rechnen. Auf der anderen Seite entstünde mit dem ZOB ein **gesichtsloser „Durchgangsort“**, der wegen des ständig wechselnden Publikums im subjektiven Sicherheitsempfinden von Bewohnern der anliegenden Wohnquartiere bei fehlender sozialer Kontrolle schnell auch Wahrnehmungen von Verunsicherung und Gefährdung aufkommen lassen und sich so zu einem zusätzlichen „**Angstraum**“ ausbilden kann.

„Die **vorhabenbedingte** Verkehrszunahme führt im Zuge der unmittelbar der Erschließung des Busbahnhofs dienenden Straßen zu einer weitergehenden Überschreitung der Grenzwerte der 16. BlmSchV bzw. der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005/07.02“ (Stadt Dortmund: Begründung zum Bebauungsplan InN 232 – ZOB Steinstraße -, S. 10). Als Kompensation für die zusätzlichen Lärmimmissionen soll Eigentümern von Beständen, für die besonders hohe Belastungswerte prognostiziert wurden, eine **Förderung von investiven Maßnahmen in den Schallschutz** angeboten werden. Erfahrungsgemäß hängt die Akzeptanz eines solchen Angebotes allerdings sehr stark davon ab, wie sich die spezifische Investitions- bzw. Reinvestitionsbereitschaft und –fähigkeit der jeweiligen Eigentümer darstellt und wie es um ihre (kurz-, mittel- und langfristigen) Verwertungsabsichten steht. Die Bestände der institutionellen Wohnungswirtschaft sind nicht oder nicht direkt betroffen. Im Einzugsbereich des geplanten ZOB-Standortes geht es vielmehr um eine sehr kleinteilige Eigentümerstruktur. Deshalb muss erwartet werden, dass nur ein geringer Teil von ihnen von dem Förderangebot Gebrauch machen wird, während die betreffenden Mieter den Lärm ertragen müssen. Zu befürchten steht, dass sich das ohnehin schon erhebliche Fluktuationsniveau in der Bewohnerschaft noch weiter verschärft und eine **Desinvestitions- und Verfallsspirale** in Gang kommt. Vor dem Hintergrund einer weiterhin schrumpfenden Gesamtbevölkerung steigt damit die Gefahr von Vermietungsschwierigkeiten und schließlich von Leerständen gerade in den Hauptbelastungsbereichen, da die Wohnungs-

nachfrager auf andere Standorte ausweichen können und entsprechend selektieren werden. Auch dadurch würden die Ziele des „Integrierten Stadtbezirksentwicklungskonzepts Innenstadt-Nord“ und des „Integrierten Stufenkonzeptes für eine lebenswerte Nordstadt“ deutlich konterkariert.



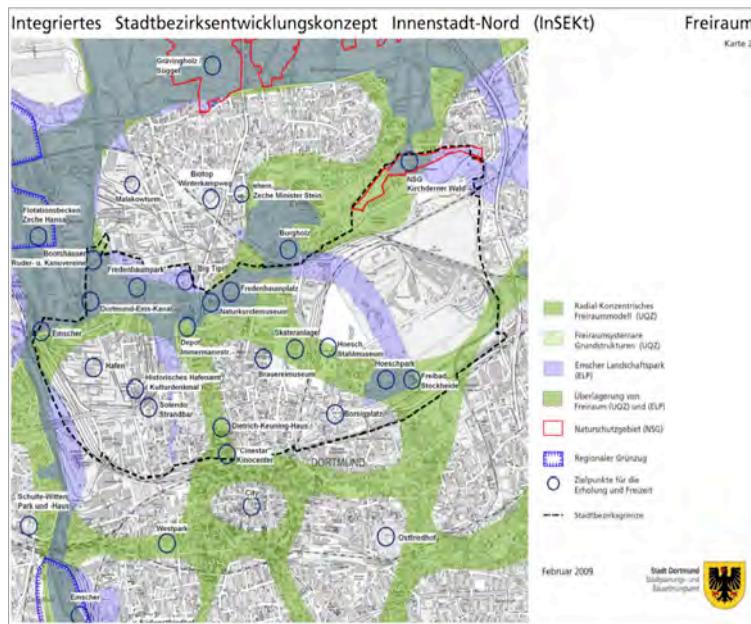
Die Ergebnisse von Untersuchungen zur Implementation von Förderprogrammen haben ohnehin gezeigt, dass die Akzeptanz einer Förderung von Modernisierungsmaßnahmen (darunter auch für den Lärmschutz) zumal bei privaten Eigentümern in hohem Maße nicht nur von der **Attraktivität der Anreizförderung**, sondern insbesondere von flankierenden Maßnahmen zur aktiven Umsetzung abhängt. Dazu gehört eine **ortsnahe Informations- und Beratungsstrategie** die als



persuasives Begleitprogramm dafür sorgt, dass die Fördermittel – wenn diese denn ausreichend attraktiv ausgestattet sind – tatsächlich bei den richtigen Eigentümern ankommen und keine negativen Nebeneffekte zeitigen. Diese Aufgabe sollte in die Hand eines **Quartiersarchitekten** gelegt werden, der die richtige fachlich-technische aber auch zielgruppengerechte Ansprache findet und die Fördermittel adressatengerecht „an den Mann“ bringt. Dies setzt allerdings einen längeren Atem und natürlich auch die Einstellung eines entsprechenden Budgets voraus. Dass dies bislang nicht erfolgt ist, lässt auf die impliziten Prioritätssetzungen im Aufstellungsverfahren schließen und verweist wiederum auf **Mängel in der Abwägung**.

Die **Versiegelung einer weiteren öffentlichen Grünfläche** in der Innenstadt ist im Hinblick auf das hier vorherrschende „extreme Stadtclima“ (Hitzebau) nur in ab-

soluten Ausnahmefällen zu verantworten. Dass einem Busbahnhof (und in diesem Fall einer erklärten Zwischenlösung) eine solche Bedeutung zugemessen werden kann, ist mehr als fraglich. Der in der schriftlichen Begründung zum Bebauungsplan gelieferte Hinweis, dass hier auf Grund des gewählten beschleunigten Verfahrens nach § 13a „Ausgleichserfordernisse entfallen“ und „kein Eingriff in Natur und Landschaft ausgelöst“ werde ist zwar rechtlich zutreffend (S. 5). Er ist aber rein kosmetischer Natur, da hier faktisch 17 Bäume gefällt werden sollen, die der gültigen kommunalen Baumschutzsatzung unterliegen. Hinzu kommt, dass hier eine Fläche zusätzlich versiegelt wird, der im **radial-konzentrischen Freiraumsystem** der Stadt Dortmund (siehe Karte) eine **wichtige Scharnierfunktion** beigemessen wird. Hier beginnt eine Grünachse, die sich über die Allee von Kurfürsten- und Uhlandstraße bis hin zum Fredenbaumpark als kontinuierliche Verbindung und Frischluftschneise fortsetzen soll. Auch in diesem Fall werden ganz offensichtlich selbst auferlegte planungsstrategische Vorgaben zum Nachteil des Wohnstandortes Nordstadt zum wiederholten Male ignoriert, so wie dies in der Vergangenheit etwa mit dem Bau des Arbeitsamtes auf der bestehenden Grünfläche bereits praktiziert wurde.



Die Verkehrssituation für Fußgänger und Fahrradfahrer an der vierspurigen Treib-, Grüne- und Steinstraße ist bereits jetzt unbefriedigend, dazu weist die Fahrbahndecke zahlreiche Schadstellen auf, so dass mit einer weiteren **Verschlechterung für die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer** gerechnet werden muss. Dabei handelt es sich bei der Nordstadt um jenen Stadtbezirk, in dem die meisten Wege zu Fuß unternommen (37 %) werden, während nur für 28 % der Wege der motorisierte Individualverkehr

genutzt wird. Insgesamt sogar jeder zweite Weg wird nicht-motorisiert unternommen (vgl. InSEKt Innenstadt-Nord, Fortschreibung 2007, S. 65).

### ***Städtebauliche Signalwirkung***

Die mit der Ansiedlung des DFB-Museums am Königswall und der Verlagerung des ZOB auf die Nordseite verbundene politische Prioritätensetzung verfestigt den Eindruck, die Nordstadt sei die ewige „Schattenseite“ Dortmunds („Stadtteil hinter'm Bahnhof“). Ein Stadtteil, in den unliebsame Funktionen abgeschoben werden, gesundheitliche Folgen weniger Gewicht haben und Provisorien nur lange genug bestehen müssen, um Akzeptanz zu finden. Die Verlagerung des ZOB in die Nordstadt entspricht im Übrigen der bereits in der Vergangenheit immer wieder gepflegten Praxis, unerwünschte Nutzungen oder soziale Gruppen in jene Stadtteile **zu verlagern oder zu verdrängen**, in denen der geringste Widerstand erwartet werden kann und das politische Gewicht gering ist.



Die hohe Symbolik und Signalwirkung dieser Entscheidung ist geeignet, die Apathie und Resignation in der Bewohnerschaft weiter zu vertiefen. Zugleich **unterläuft** sie die hoch gesteckten Ziele der Förderung von Teilhabe und sozialem Ausgleich der verschiedenen öffentlichen Förderprogramme (Soziale Stadt, URBAN II, aktuelle Ziel-2-Förderung etc.), in deren Rahmen Maßnahmen zur Verbesserung des Wohn- und Freizeitstandortes Nordstadt sowie des Standort- und Stadtteilimages vorantrieben worden sind. Sie entwertet gleichsam sogar die bislang im Stadtteil getätigten öffentlichen und privaten Investitionen. In jedem Fall erweist sie sich als **hochgradig kontraproduktiv** für eine Strategie der Investitionssicherung.



### III. Fazit

#### **Integrierte Rahmenplanung für den gesamten Bahnhofsbereich unverzichtbar!**

Wir begrüßen die Bemühungen der Stadt Dortmund, mit dem DFB-Museum eine weitere **kulturelle Attraktion** für die Stadt zu gewinnen. Die Entscheidung über den Mikro-Standort eines solchen Museums im Nahbereich des Hauptbahnhofs setzt allerdings eine verlässliche und zukunftsweisende **integrierte Rahmenplanung für das gesamte Bahnhofsumfeld** voraus – unter Einbindung von City, Hbf und Nordstadt. Die nach der grundsätzlichen Vorfestlegung auf den Standort des heutigen Zentralen Omnibusbahnhofs eingeleitete Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Verlagerung des ZOB in die Nordstadt ist erkennbar ohne eine hinreichende Prüfung der Tragweite dieser Entscheidung für diesen Stadtteil erfolgt. Die frühzeitige Einengung der Standortalternativen lässt schon in dieser Phase auf **grundlegende Abwägungsmängel** schließen. Dies widerspricht insbesondere dem Grundsatz, dass der Planungsträger offen sein muss für Alternativen und sich nicht von vorneherein auf bestimmte „Lösungen“ festlegen darf.

Insbesondere steht die Ansiedlung des ZOB auf dem Nördlichen Bahnhofsvorplatz den in verschiedenen strategischen Planwerken der Stadt Dortmund programmatisch angekündigten Zielen entgegen (v.a. Aktionsplan Soziale Stadt, Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Innenstadt-Nord, Integriertes Stufenkonzept lebenswerte Nordstadt). Darin wird die Notwendigkeit hervorgehoben, der Nordstadt als mehrfach benachteiligtem Stadtteil einen deutlichen Zugewinn an Wohn- und Lebensqualität zu ermöglichen. Davon ist der Bebauungsplanentwurf weit entfernt. Diese politisch beschlossenen strategischen Konzepte blieben **bei der planerischen Abwägung ganz offensichtlich unberücksichtigt**. Nur so erklärt sich die grundsätzliche (Vor-)Entscheidung für eine Ansiedlung des Zentralen Omnibusbahnhofs auf der Nordseite. Dies hat zur Folge, dass nicht nur die damit ausgelösten zusätzlichen Belastungsfaktoren in Kauf genommen werden, sondern durch die **Degradierung zum Transit-Bereich** mit städtebaulich wenig qualitätvollen Nutzungen auch zukünftige städtebauliche Entwicklungspotenziale ausgeschlagen oder gar zu Nichte gemacht werden. Dass hier Bewohnern eines Wohnquartiers mit einer ohnehin außerordentlich hohen Grundbelastung noch zusätzliche Verschlechterungen zugemutet werden, ist nur damit zu erklären, dass die zwingenden Vorgaben der in § 1 Abs. 5



(1), (2) und (3) BauGB definierten Planungsleitlinien nicht hinreichend beachtet wurden und somit eine **fehlerhafte und nicht sachgerechte Abwägung** zwischen öffentlichen und privaten Belangen erfolgt ist.

Die zum Ausgleich der absehbaren negativen Umweltfolgen vorgeschlagenen Maßnahmen sind aus unserer Sicht **in keiner Weise angemessen**. Zudem sind ihre **Umsetzungs- und Wirksamkeitsaussichten nicht annähernd überzeugend**, um die im Planungsbereich über die bereits bestehende massive Grundbelastung hinaus mit der Ansiedlung des ZOB eintretenden Verschlechterungen zu rechtfertigen. Dies gilt nicht nur für die Förderung von Lärmschutzmaßnahmen an privaten Wohnhäusern im Belastungsbereich, die nur im Rahmen einer **aktiven Implementation** (u.a. unter Einsatz eines Quartiersarchitekten) Chancen hat, bei den Adressaten tatsächlich anzukommen. Dies gilt vielmehr auch für die angekündigte Anpflanzung von Ersatzbäumen als Verkehrsanlagenbegleitgrün, die – auch wenn es sich bereits um Bäume mittlerer Größenordnung handeln sollte – die stadtclimatische Funktion des jetzigen Baumbestandes am Nördlichen Bahnhofsvorplatz erst nach einigen Jahren werden erbringen können.

Ein klarer **Abwägungsmangel** ergibt sich daraus, dass es die Stadt Dortmund gänzlich unterlassen hat, die Folgen einer möglichen Zunahme des Fernbusverkehrs einzukalkulieren. Dabei ist die Ausweitung der innerdeutschen Fernbusverkehre explizit im Koalitionsvertrag der Bundesregierung verankert. Nach unseren Recherchen plant alleine die Deutsche Touring eine **Verdopplung des Linienbetriebs** für Dortmund in den kommenden Jahren, auch ohne die angestrebte Liberalisierung des innerdeutschen Fernverkehrsmarktes. Auch die BLB (BerlinLinienBus) will in naher Zukunft ausbauen. Es wäre demnach mehr als fahrlässig, nicht schon jetzt die Möglichkeit einer Zunahme über das heutige Belastungsniveau hinaus in den Blick zu nehmen.

Auch die Inanspruchnahme der ehemaligen Expressgutabfertigung (+1-Bahnhofsebene) als Standort würde nicht ohne Belastungsfolgen für das nördliche Bahnhofsumfeld bleiben. Sie wäre aber **städtebaulich zumindest weniger bedenklich**, weil damit weiterhin die Chance verbliebe, den Nördlichen Bahnhofsvorplatz in städtebaulich-gestalterischer Hinsicht zu entwickeln und als Teil einer Grünachse ökologisch aufzuwerten. Insbesondere die weitere Versiegelung und der zusätzliche Verlust von Biomasse könnten vermieden oder doch deutlich in Grenzen gehalten werden.



Da es sich erklärtermaßen bei der Verlegung des ZOB zunächst um eine **Zwischenlösung von 5 bis 10 Jahren** handelt, sollte erneut eine Prüfung der kurzfristig verfügbaren Ersatzstandorte (Parkplätze am Ostwall und am Schwanenwall) vorgenommen werden. Dabei wäre zwingend die Gewichtung der für die Eignung relevanten Faktoren deutlich zu Gunsten der **Schutzzüter Mensch, Umwelt und Städtebau** zu verschieben, diese dürfte also nicht primär unter verkehrs-funktionalen Gesichtspunkten erfolgen. Die Nichtberücksichtigung von offensichtlichen Planungsalternativen stellt wiederum einen **Abwägungsfehler** dar.

Bei einer späteren Nutzung der Expressgutabfertigung für den Zentralen Omnibusbahnhof müsste zudem sichergestellt sein, dass bis dahin die notwendigen **Maßnahmen zur Luftreinhaltung** und damit zur Reduzierung der generellen Hintergrundbelastung in der Nordstadt tatsächlich umgesetzt worden sind. Dazu würde einerseits die **Realisierung einer großflächigen Umweltzone** beitragen, deren nachhaltige Wirkung allerdings von der Einbeziehung des Hafenbereichs abhängig sein wird. Die bislang ausschließlich industriepolitisch motivierten Prioritätensetzungen bei der Entwicklung dieser für die Wohn- und Lebensqualität in der Nordstadt so entscheidenden Fläche müssten dazu überdacht und eine entscheidende Weichenstellung in Richtung einer stärker umweltgerechten Entwicklung eingeleitet werden.<sup>\*</sup> Dies wäre eine **strukturpolitische Entscheidung** mit erheblicher Signalfunktion und positiver Imagewirkung für den Wohn- und Freizeitstandort Nordstadt, zugleich vor allem eine Investition in die Zukunftsfähigkeit der Nordstadt. Nach dem PCB-Umweltskandal im Hafenviertel wird ein solches Ausrufezeichen von vielen Bewohnerinnen und Bewohnern aber auch von der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft geradezu erwartet.

Eine Grundvoraussetzung für den Standort des ZOB auf der Expressgutabfertigung stellt andererseits aber auch der **Bau der Nordspange** dar, von der insbesondere Verbesserungen im Bereich des LKW-Durchgangsverkehrs erwartet werden. Die Planungszeiträume für eine solche Maßnahme sind nicht nur wegen des zum Teil notwendigen Flächenerwerbs allerdings sehr langfristig angelegt.

---

<sup>\*</sup> Ohne ihr eine industriefeindliche Politik unterstellen zu können, hat die Stadt Bottrop beispielsweise die Umstrukturierung einer Industrie- und Gewerbenutzung in Richtung eines Zero-Emission-Parks eingeleitet und damit einen wesentlichen Eckstein gesetzt für ihren Erfolg im Städtewettbewerb „Innovation City Ruhr“.



## Nutzen Sie Ihre Mitspracherechte!

Mit Blick auf die mit dem vorliegenden Bebauungsplankonzept drohende weitere strukturelle **Benachteiligung des Wohn- und Freizeitstandortes Nordstadt** sollten möglichst viele Mieter und Eigentümer nicht nur aus dem direkten Umfeld des Planbereichs den **Zeitraum der öffentlichen Auslegung** (02.05.11 bis 02.06.11) nutzen, um ihre Bedenken und Veränderungsvorschläge einzubringen.

Dies kann zum einen **schriftlich oder mündlich im Stadtplanungs- und Bauordnungsamt** (Zimmer 415 oder 419) während der Öffnungszeiten erfolgen (Mo – Fr jeweils 8.00 – 12.00 Uhr; Mo bis Mi auch 13.00 – 16.00 Uhr, Do 13.00 – 17.00 Uhr). Dies kann im Zeitraum der öffentlichen Auslegung zum anderen aber auch in textlicher Form durch **Online-Eingabe von Anregungen und Bedenken** geschehen.

**Stadtplanungs- und Bauordnungsamt** 

**Ihre Anregungen zum Planentwurf**

\*Nachname

\*Vorname

\*Straße

\*Postleitzahl

\*Ort

Telefonnummer

E-Mail

Betreff

\*Stellungnahme

Dateiupload  Keine Datei ausgewählt  
Dateigröße max.1500kb

Alle mit \* gekennzeichneten Felder sind Pflichtfelder!



## Abbildungsnachweis

### Deckblatt:

#### Abb. Seite 1 (Deckblatt):

oben links: Ausschnitt aus dem Lageplan zum Bebauungsplan Innenstadt-Nord 232  
[http://dev.stadtplanungsamt.dortmund.de/upload/binarydata\\_do4ud4cms/96/10/21/00/00/00/211096/lnN\\_232\\_BPlan\\_ENTWURF.pdf](http://dev.stadtplanungsamt.dortmund.de/upload/binarydata_do4ud4cms/96/10/21/00/00/00/211096/lnN_232_BPlan_ENTWURF.pdf) | 02.05.11

unten links: Westdeutsche Allgemeine Zeitung 08.11.05

#### Abb. Seite 3: Ausschnitt Bebauungsplan Innenstadt-Nord 232

[http://dev.stadtplanungsamt.dortmund.de/upload/binarydata\\_do4ud4cms/96/10/21/00/00/00/211096/lnN\\_232\\_BPlan\\_ENTWURF.pdf](http://dev.stadtplanungsamt.dortmund.de/upload/binarydata_do4ud4cms/96/10/21/00/00/00/211096/lnN_232_BPlan_ENTWURF.pdf) | 02.05.11

#### Abb. Seite 5: Lageplan mit Standort ZOB und DFB-Museum

Stadt Dortmund: Drucksache Nr.: 16472-09 vom 29.04.2010, S. 3

#### Abb. Seite 6: Westdeutsche Allgemeine Zeitung 30.08.08

#### Abb. Seite 7: Anlage 1 zur Beschlussvorlage DS-Nr. 16472-09, S. 4

[https://dosys01.digistadtddo.de/dosys/gremrech.nsf/\(embAttOrg\)/64B4006513AD8B05C1257729005BB759/\\$FILE/Anlagen\\_16472-09.pdf?OpenElement](https://dosys01.digistadtddo.de/dosys/gremrech.nsf/(embAttOrg)/64B4006513AD8B05C1257729005BB759/$FILE/Anlagen_16472-09.pdf?OpenElement)

#### Abb. Seite 10: Westfälische Rundschau 07.12.06

#### Abb. Seite 18: Karte Radial-konzentrisches Freiraummodell der Stadt Dortmund

[http://dev.stadtplanungsamt.dortmund.de/upload/binarydata\\_do4ud4cms/64/22/19/00/00/00/192264/lnSEKt\\_ln-Nord\\_Karten\\_2009.pdf](http://dev.stadtplanungsamt.dortmund.de/upload/binarydata_do4ud4cms/64/22/19/00/00/00/192264/lnSEKt_ln-Nord_Karten_2009.pdf) | 15.09.10

#### Abb. Seite 23: Eingabe-Maske für Anregungen zum Planentwurf des Bebauungsplanes InN 232

[http://www2.dortmund.de/do4u\\_intern/work/mail/index.php?betreff=Bebauungsplan%20lnN%20232%20-%20ZOB%20Steinstra%DFe](http://www2.dortmund.de/do4u_intern/work/mail/index.php?betreff=Bebauungsplan%20lnN%20232%20-%20ZOB%20Steinstra%DFe)

Alle Fotos: Planerladen e.V. (Abbildung S. 17 rechts oben: Fotomontage)



## Empfohlene Links

Seite der Stadt Dortmund mit Informationen zum aktuellen Verfahren sowie zur öffentlichen Auslegung:

<http://dev.stadtplanungsamt.dortmund.de/stadtplanungsamt/project/assets/template1.jsp?content=me&tsmi=8.3&tcode=grossprojekte.stadtplanungsamt.bplan.oeffentlich&tid=107988>

Bebauungsplanentwurf Innenstadt-Nord 232:

[http://dev.stadtplanungsamt.dortmund.de/upload/binarydata\\_do4ud4cms/96/10/21/00/00/00/211096/InN\\_232\\_BPlan\\_ENTWURF.pdf](http://dev.stadtplanungsamt.dortmund.de/upload/binarydata_do4ud4cms/96/10/21/00/00/00/211096/InN_232_BPlan_ENTWURF.pdf)

Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept (InSEKt) Innenstadt-Nord (Bericht 2009)

[http://dev.stadtplanungsamt.dortmund.de/upload/binarydata\\_do4ud4cms/63/22/19/00/00/00/192263/InSEKt\\_In-Nord\\_Text\\_2009.pdf](http://dev.stadtplanungsamt.dortmund.de/upload/binarydata_do4ud4cms/63/22/19/00/00/00/192263/InSEKt_In-Nord_Text_2009.pdf)

Sachstandsbericht zum DFB-Museum:

[https://dosys01.digistadtddo.de/dosys/gremrech.nsf/\(embAttOrg\)/F2ABF482A9420B3EC12576CE00459623/\\$FILE/VorlageDS%2316453-09.pdf?OpenElement](https://dosys01.digistadtddo.de/dosys/gremrech.nsf/(embAttOrg)/F2ABF482A9420B3EC12576CE00459623/$FILE/VorlageDS%2316453-09.pdf?OpenElement)

Gültiger Text des Baugesetzbuches:

[http://www.sadaba.de/GSBT\\_BauGB\\_001\\_010.html](http://www.sadaba.de/GSBT_BauGB_001_010.html)



## „Link“ für Ihre Online-Eingabe zum Bebauungsplan Innenstadt-Nord 232

Der Weg zu dem elektronischen Eingabe-Formular für Ihre Anregungen und Bedenken zum Bebauungsplan InN 232 auf der entsprechenden Web-Seite der Stadt Dortmund ist ein wenig verschachtelt. Deshalb erläutern wir hier die einzelnen Schritte bis dorthin:

Gehen Sie dazu auf [www.stadtplanungsamt.dortmund.de](http://www.stadtplanungsamt.dortmund.de)

Klicken Sie in der Menüleiste am linken Rand der Seite auf „Bebauungspläne“.

Wählen Sie in dem jetzt erscheinenden Untermenü das Feld „Aktuelle Verfahren – Öffentliche Auslegung“ aus.

Im Fließtext auf der Seite klicken Sie dann an dritter Position unter „Aufstellung des Bebauungsplanes InN 232 – ZOB Steinstraße – im beschleunigten Verfahren“ auf „mehr...“.

Scrollen Sie auf der neuen Seite nach unten und wählen Sie den dortigen „LINK“ aus.

Nun erscheint ein Fenster, mit dem Sie aufgefordert werden, Ihre Anregungen zum Planentwurf einzugeben (siehe oben).

**LINK**

Bitte teilen Sie uns Ihre Anregungen mit !



Zu der Eingabe-Maske können Sie auch gelangen, wenn Sie diesem **direkten „Link“** folgen:

[http://www2.dortmund.de/do4u\\_intern/work/mail/index.php?betreff=Bebauungsplan%20InN%20232%20-%20ZOB%20Steinstra%DFe](http://www2.dortmund.de/do4u_intern/work/mail/index.php?betreff=Bebauungsplan%20InN%20232%20-%20ZOB%20Steinstra%DFe)

