

INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT DORTMUND NORDSTADT

STADTERNEUERUNGSGEBIET
WESTFALENHÜTTE

September 2023



Impressum

Stadt Dortmund
[Amt für Stadterneuerung](#)
Kampstraße 47
44137 Dortmund
stadterneuerung@stadtdo.de
Telefon: 0231/50-23766

Ansprechpartnerin

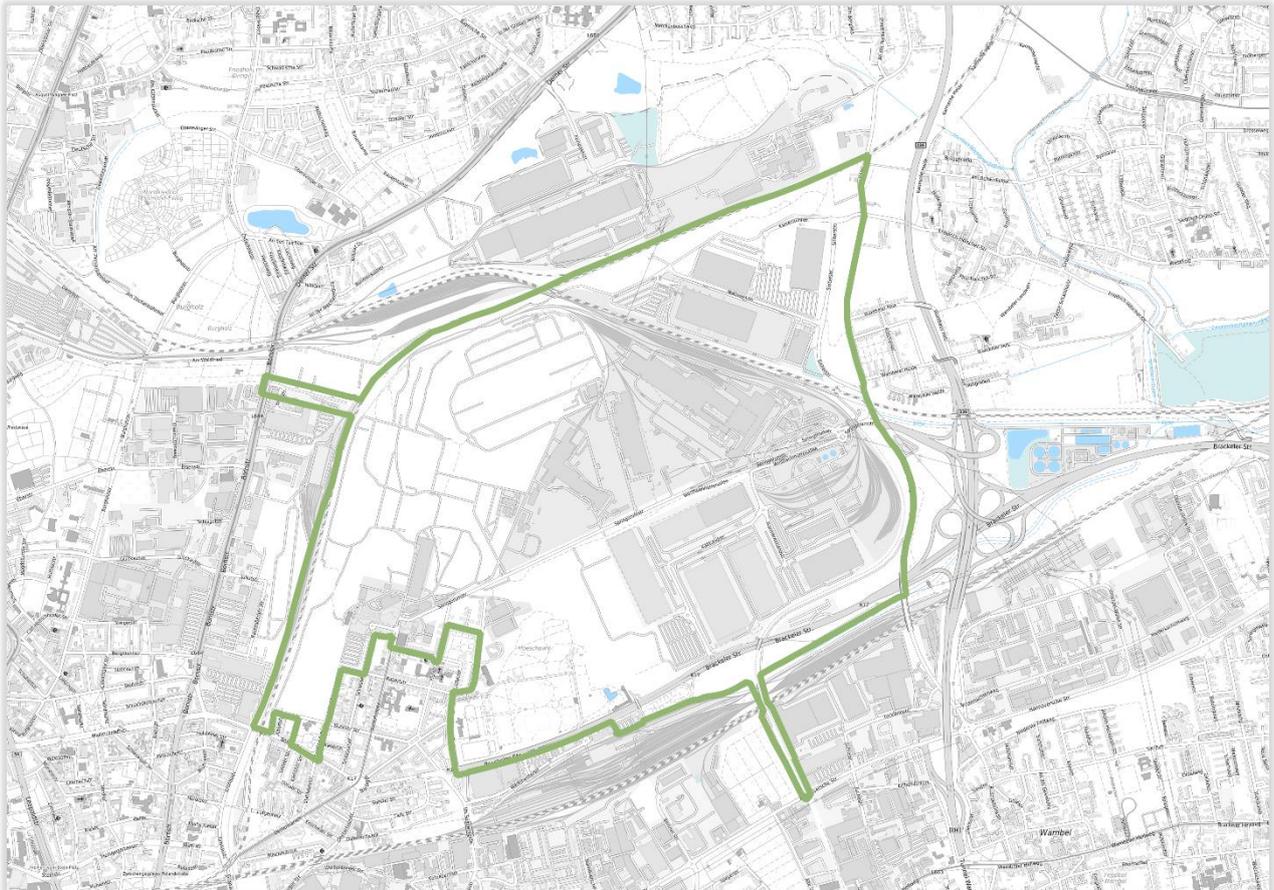
Stabsstelle Grüner Ring Westfalenhütte
Inga Lührs
iluehrs@stadtdo.de

INHALT

1. Ausgangslage und Gebietsabgrenzung	4
2. Zusammenfassung der spezifischen Herausforderungen im Gebiet.....	7
3. Entwicklungsziele.....	11
4. Grüner Ring Westfalenhütte – ein neuer Park für Dortmund	13
5. Beteiligungsprozess.....	15
6. Evaluation.....	17
7. Netzwerk- und Akteursstrukturen	17
8. Beziehung zu den weiteren Gebieten in der Nordstadt.....	17
9. Teilmaßnahmen	18
 Anhang: Projektübersicht	 38

1. AUSGANGSLAGE UND GEBIETSABGRENZUNG

Dem vorliegenden Integrierten Handlungskonzept für das Stadterneuerungsgebiet Westfalenhütte liegt als Rahmenkonzept das ebenfalls 2023 erstellte „Integrierte Handlungskonzept Dortmund Nordstadt“ zugrunde. Grundlegende Analysen und Perspektiven für den gesamten Stadtteil sowie dessen räumliche Aufteilung in vier separate Stadterneuerungsgebiete sind darin erörtert. Diese sind die zentrale Nordstadt, der Hafen, das nördliche Hauptbahnhofsumfeld und das Areal der ehemaligen Westfalenhütte, dessen Analyse und Entwicklung im Folgenden im Fokus steht.



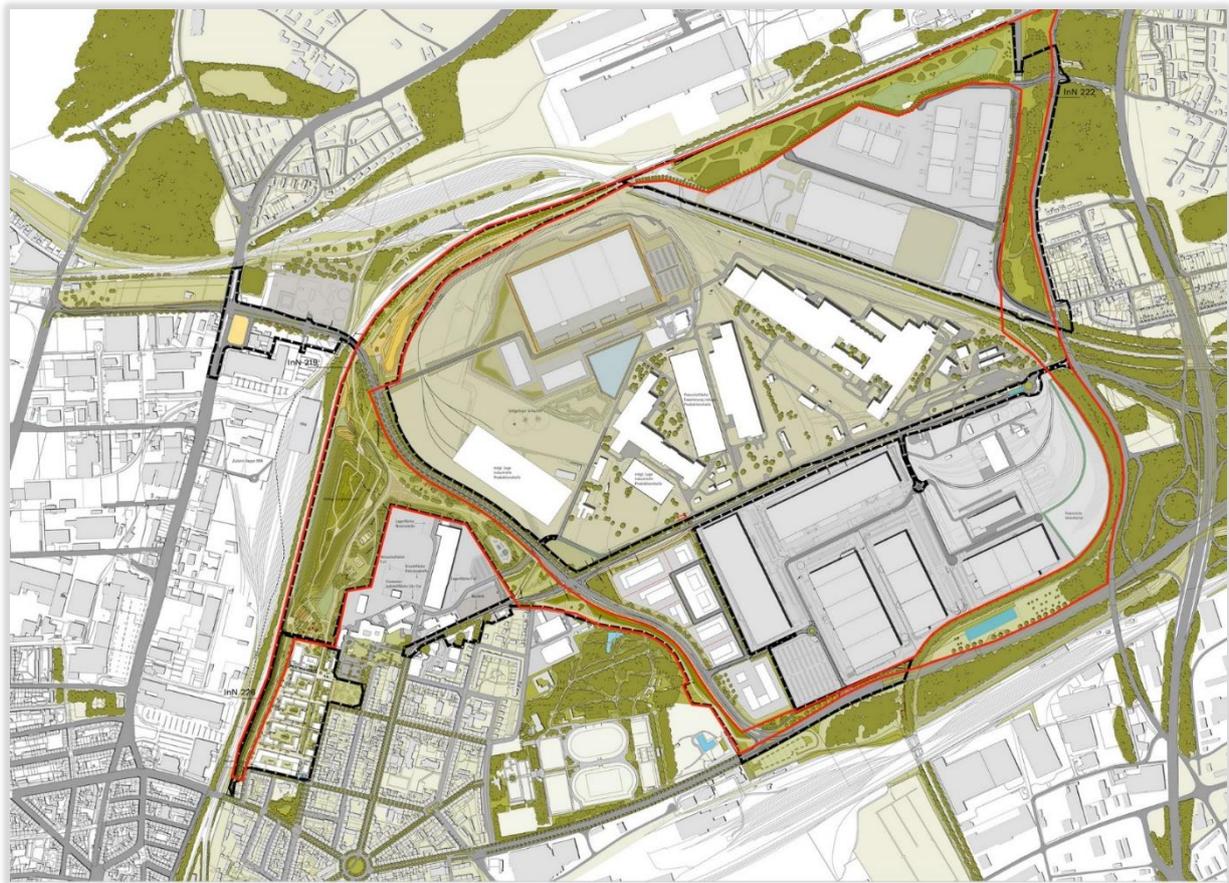
Abgrenzung Stadterneuerungsgebiet „Westfalenhütte“ (Quelle: Stadt Dortmund)

Nach den Fusionen in der deutschen Stahlindustrie, bei denen die ehemalige Hoesch AG in der ThyssenKrupp AG aufging, wurde im Jahr 2000 die Stahl- und Koksproduktion am Standort in der Dortmunder Nordstadt aufgegeben. Damit verbunden war einerseits der enorme Verlust von wohnortsnahen Arbeitsplätzen, andererseits nahmen mit der Einstellung der industriellen Produktion die Emissionsbelastungen für die direkt angrenzenden Quartiere der nördlichen Innenstadt deutlich ab.

Die stahlverarbeitenden und stahlveredelnden Fertigungszweige der ThyssenKrupp AG sind am Standort Westfalenhütte bis heute verblieben. Durch ihre räumliche Konzentration auf dem Gelände sind großflächige, zusammenhängende Areale brach gefallen und standen im Folgenden für eine adäquate städtebauliche Neuentwicklung zur Verfügung. Zu diesem Zweck wurde nach einem im Jahr 2006 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb eine erste Rahmenplanung als Grundlage für die weitere Entwicklung der Westfalenhütte erarbeitet. Diese beschloss der Rat der Stadt Mitte 2008 zusammen mit der Aufstellung von neun Bebauungsplänen in der einvernehmlichen Absicht, die Flächen einer neuen Nutzung gemäß einer übergeordneten,

gesamstädtischen und gleichzeitig auf die lokalen Besonderheiten der nördlichen Innenstadt ausgerichteten Zielsetzung zuzuführen.

Die ursprüngliche Rahmenplanung wurde bis ins Jahr 2021 stetig an sich ändernde Entwicklungsabsichten und daraus resultierende Erfordernisse angepasst und schließlich zur Grundlage des 2022 abgeschlossenen städtebaulichen Vertrages sowie des Vertrages zum Verkauf der brach gebliebenen Flächen der thyssenkrupp Steel Europe AG (tkSE) an die Stadt Dortmund. Die „Rahmenplanung 2021“ ist das Ergebnis intensiver langjähriger Beratungen und Aushandlungsprozesse. Sie verdeutlicht gleichermaßen den Konsens der Vertragsparteien über die gemeinsamen Ziele für die bestehenden sowie zukünftigen Nutzungen und die damit verbundene kooperative Entwicklung des gesamten Westfalenhütten-Areals.



Übersichtsplan: Rahmenplan Westfalenhütte Dortmund 2020 inkl. Abgrenzung der Bebauungspläne und des Grünen Rings (rote Abgrenzung) (Quelle: Stahm Architekten)

Die (städte-)bauliche Konzeption des Standortes umfasst gemäß den o. g. Planungen und Verträgen eine neue, grundlegende Erschließung, die Realisierung eines Wohnquartiers inklusive wohnortnahen Bildungseinrichtungen und mit angegliedertem Versorgungsstandort, Bereiche für Forschung und Entwicklung, Logistikflächen sowie gewerbliche Nutzungen.

Weiterer zentraler Bestandteil der Konversionsentwicklung ist die Realisierung einer ausgedehnten Park- bzw. Grünanlage. Diese soll die vorgenannten Nutzungen des Wohnens und Arbeitens miteinander verbinden, mit einem umfangreichen Angebot an Freizeit-, Erholungs- sowie Artenschutzflächen sinnvoll ergänzen und darüber hinaus als „Grüner Ring“ auch konsequent die Anbindung an vorhandene Fuß-, Fahrrad- sowie Grünverbindungen in den gesamten Stadtkontext herstellen.

Diese integrierende Wirkung und die Tatsache, dass ein neuer, rund 34 Hektar großer Park eine echte Einladung an die Bewohner*innen der Nordstadt sowie die gesamte Stadtgesellschaft darstellt, die vormalige „terra incognita“ des Werksgeländes als offenen, naturnahen Raum zu erobern, macht den „Grünen Ring“ zum zentralen Projekt der gesamten Konversionsflächenentwicklung.



Schrägluftbild Westfalenhütte und Borsigplatzquartier Dortmund (Quelle: Stahm Architekten)

Die Ausdehnung des Stadterneuerungsgebietes „Westfalenhütte“ umfasst mit rund 400 Hektar beinahe das gesamte ehemalige Gelände der Westfalenhütte (450 Hektar). Lediglich die nördlich der Bahntrasse gelegene und bereits entwickelte Logistikfläche wird nicht Bestandteil des Stadterneuerungsgebietes „Westfalenhütte“. Das Areal des Stadterneuerungsgebietes geht damit deutlich über die Plangrenzen des zukünftigen Parks hinaus. Die Fläche ist bewusst umfangreicher gewählt, um damit die baulich-funktional eng miteinander verzahnte und somit integrierte Quartiersentwicklung in ihrer Gesamtheit abzubilden. Dazu gehören neben dem Gelände des bestehenden, denkmalgeschützten Hoeschparks auch zwei „Verbindungskorridore“ im Bereich der zukünftigen Hildabrücke über die Streckenführung der DB im Nordwesten sowie im Südwesten im Bereich des geplanten Anschlusses an den Hoesch-Hafenbahn-Radweg.

Die Gebietsgrenze verläuft im Süden ab der Lünener Straße (Ecke Hoeschpark) entlang der Brackeler Straße in östliche Richtung, erstreckt sich ab der Rüschebrinkstraße parallel zur selbigen Richtung Norden bis zum Kreuzungspunkt Sinterstraße/Friedrich-Hölscher-Straße, verläuft weiter in nördliche Richtung entlang der Straße Im Karrenberg bis zum Kreuzungspunkt mit der DB-Bahnlinie Dortmund-Lünen, schwenkt am DB-Haltepunkt „Dortmund-Kirchderne“ nach Westen und verläuft ab dort Richtung Südwest bis zur Bahnüberführung über die Borsigstraße vollständig parallel zur DB-Trasse.

Das Gebiet schließt den nördlich der Borsigstraße gelegenen „Hoeschplatz“ mit ein, von dort führt die Grenze entlang der Stahlwerk-, Robert-, Schlosser-, Eberhard-, Hirten-, Flur-, Freizeit-,

und schließlich Kirchner Straße und vollzieht damit nahezu exakt die ehemalige Werksgrenze zwischen dem Hüttengelände und der städtischen Bebauungsstruktur nach. Schließlich erstreckt sich das Stadterneuerungsgebiet entlang des Hoeschparks in der Lünener Straße bis zum Eintritt in die Brackeler Straße.

2. ZUSAMMENFASSUNG DER SPEZIFISCHEN HERAUSFORDERUNGEN IM GEBIET

Die Einstellung bzw. weitreichende Reduzierung der Produktion auf der Westfalenhütte hatte einschneidende Folgen wie etwa den Wegfall von direkten und indirekten Arbeitsplätzen, die Verringerung der Wertschöpfung und Steuereinnahmen, der Auflösung von Strukturen und den Verlust der Identifikation mit dem Arbeits- und angrenzenden Wohnstandort. Zurückgeblieben ist über viele Jahre eine räumlich weit ausgedehnte, abgeräumte Brache ohne konkrete Entwicklungsperspektive mit hochgradig kontaminierten, versiegelten Flächen, die wie eine Enklave im Stadtgefüge liegt.

Das gesamte Areal ist schon aufgrund der bewegenden Geschichte und seiner schieren Größe mit rund 450 Hektar (zum Vergleich: Dortmunder City = rund 81 Hektar) besonders. Hinzu kommt aber, dass auf dieser enormen Fläche die Hypothesen der – mit ca. 130 Jahren vergleichsweise kurzen aber äußerst intensiven – schwerindustriellen Nutzungen noch weit(er) in die Zukunft wirken und damit in verschiedener Hinsicht Herausforderungen für eine Nachnutzung darstellen. Diese Herausforderungen werden im nachfolgenden Textabschnitt in direktem Zusammenhang mit den entsprechenden Entwicklungszielen kurz erläutert.

Städtebauliche Herausforderungen und Entwicklungsziele

Das ehemalige Hüttengelände ist seit seiner Gründung und sukzessiven flächenmäßigen Ausdehnung eingefasst von diversen Schienenwegen bzw. Trassen, Infrastrukturanlagen sowie Werksmauern. Es liegt daher als isoliertes, nach der Logik und den Bedarfen der Schwerindustrie geformtes Fragment in der Stadt. Außer der zentralen Werkszufahrt am Ende der Oesterholzstraße bestehen weder zum direkt südlich anschließenden Borsigplatzquartier noch zu den nördlich angrenzenden Stadtteilen offizielle bzw. öffentliche Anschlusspunkte, Wege- oder Blickbeziehungen. Vielmehr muss das Areal seit seiner Entstehung weiträumig umfahren bzw. umlaufen werden. Ein wesentliches Entwicklungsziel ist es daher, die perspektivische An- und Einbindung des Areals in das bestehende Stadtgewebe zu erreichen sowie den Anschluss an bestehende und neue Wegeverbindungen herzustellen. Dabei ist u. a. projektiert, die sogenannte Veloroute (Fahrradschnellstraße) zwischen Innenstadt und dem Dortmunder Vorort Scharnhorst über das Gelände durch den Park „Grüner Ring“ zu führen. Somit sind sowohl die Parkanlage als auch die Wohn- und Arbeitsstätten zukünftig mit dem Rad sicher, komfortabel und zügig erreichbar.

Abgesehen von den auf der Fläche arbeitenden Personen und Werkstätigen ist das abgeschotterte Areal für die Mehrheit der Stadtgesellschaft entweder gar nicht präsent oder wird als diffuser „Umriss“ einer Brache assoziiert und muss im weiteren Entwicklungsprozess als „(Möglichkeits-) Ort in der Stadt“ in das Bewusstsein der Menschen gerückt werden. Durch den intensiven begleitenden Beteiligungsprozess (siehe dazu Kapitel 5) ist die Fläche mit all ihren Potenzialen und Chancen bereits stärker in den Fokus der Stadtbewohner*innen gerückt worden.

Mit dem Verkauf und dem anschließenden vollständigen Abbau der alten Industrieanlagen sowie der Freimachung der nicht mehr benötigten Flächen sind bis auf sehr wenige, wenngleich stattdische, Ausnahmen im Randbereich des Werkseinganges (die ehem. Hauptverwaltungsstelle, heute Hoeschmuseum, die Werkskantine, die raumbildprägende Platanenallee an der Springorumstraße) keine Identifikations- oder Orientierungspunkte auf dem Gelände mehr vorhanden.

Somit lässt sich die industrielle Vergangenheit mit Blick auf die durch das Bodenmanagement hügelig geformte Oberflächenstruktur nicht mehr ablesen. Gleichzeitig sind dadurch flexiblere Gestaltungsmöglichkeiten für die Entwicklung der Flächen entstanden, die weitestgehend unabhängig von erhaltenswerten Gebäuden und Strukturen sind.

(Städte-)Bauliche Abhängigkeiten bestehen zukünftig dennoch: die Neukonzeption der Flächen muss etwa mit den räumlichen Ausprägungen bzw. der Arrondierung der am Standort verbliebenen Produktionsstätten der thyssenkrupp Steel Europe AG (tkSE) umgehen. Der Flächenzuschnitt der zukünftigen zwei tkSE-Werksareale folgt dem pragmatischen Prinzip „form follows function“ und orientiert sich weniger an städtebaulicher Gestaltqualität und den Bedarfen des Umfelds als vielmehr den Abläufen und Bedingungen der Produktion. Auch die überörtliche DB-Trassenführung (Dortmund – Lünen – Münster) sowie das Bestandsquartier entlang der Stahlwerkstraße geben einen klaren baulichen Rahmen für die Neuentwicklung eines Teilgebietes vor.

Übergeordnetes Entwicklungsziel ist es daher, einen in jeder Hinsicht hohen Anspruch an die städtebauliche Gestaltqualität einzulösen und vorhandene Identifikationspunkte bzw. Gebäude und das angrenzende Stadtgewebe ebenso gut in die Planung zu integrieren wie arrondierende Gewerbe- und Industrieflächen. Die Planung muss robust genug sein, um auch nach vielen Jahren „aktuell“ zu sein und weiterhin einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität der Bewohner*innen durch gute Gestaltung zu leisten.

Ökologische und klimatische Herausforderungen und Entwicklungsziele

Zwar sind in den letzten Jahren auf den nicht öffentlich zugänglichen Konversionsflächen sich selbst überlassene Freiräume entstanden, die sich auf natürlichem Wege zu kleinen ökologischen Nischen für verschiedene Tierarten entwickelt haben. Dennoch bleibt diese partielle natürliche Besiedelung nicht nur im Wortsinn an der Oberfläche und ändert nichts bzw. nur wenig an den Belastungen der Böden. Deshalb ist ein intensives und engmaschig fachlich begleitetes Bodensanierungsmanagement zwingend erforderlich für all diejenigen Bereiche des ehemaligen Hüttenareals, die für die dringend benötigte Erweiterung des Angebotes an Park- und Freiflächen sowie Wohn- und Schulbaurweiterungen in der Nordstadt vorgesehen sind.

Eine der größten Herausforderungen für bedarfsgerechte Entwicklung der weiträumigen Konversion ist es daher, mit den extremen Bodenkontaminierungen so umzugehen, dass eine gefahrenfreie Nachfolgenutzung für den Mensch ermöglicht wird.

Die vorhandenen Bodenbelastungen entfalten Konsequenzen hinsichtlich der Aufbereitung der bzw. des Umgangs mit den Böden. Dies betrifft etwa den Umgang mit anfallendem Regenwasser und die technische Abdichtung bzw. Trennung von belasteten und nicht belasteten Böden. Die Planung und aktuell in Umsetzung befindliche Bodensanierung ist daher sowohl technisch-funktional als auch logistisch und finanziell eine echte Herausforderung.

Dennoch sind die o. g. besonderen Vorkehrungen und Anstrengungen verhältnismäßig sowie nachhaltig, da sie an integrierter Lage in der Stadt vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten im Sinne aller strategischen Ziele (vgl. dazu Kapitel 4 des Rahmenkonzeptes „Dortmund Nordstadt“) offerieren, ohne dabei unbeplanten und unversiegelten Außenbereich in Anspruch nehmen zu müssen.

Dabei leistet die Erweiterung des wohnortnahen Freiflächenangebotes in Gestalt des neuen, rund 34 Hektar großen Parks „Grüner Ring“ als Lückenschluss zu den bestehenden Grünverbindungen an der Sinteranlage und am projektierten Hoesch-Hafenbahn-Radweg zukünftig zusammen mit dem bereits existierenden Fredenbaumpark (Nordwest) und dem Hoeschpark (Südost) einen besonders relevanten Beitrag zur lokalen und gesamtstädtischen Verbesserung der klimatischen Situation und ökologischen (Frei-)Flächengestaltung.

In direkter räumlicher Nähe zur dicht bebauten und bewohnten, gründerzeitlich geprägten Nordstadt, in der das Potenzial für intensive Begrünungs- ebenso wie für großflächige Entsiegelungsmaßnahmen deutlich begrenzt ist, übernimmt der in jeder Hinsicht robust und mit standortgerechter, ortstypischer Bepflanzung konzipierte „Grüne Ring“ zukünftig wichtige ökologische Entlastungsfunktionen für das Areal der gewerblich genutzten Westfalahütte und für die angrenzende Nordstadt. Dabei wird etwa durch besonders mächtige Überdeckungen der belasteten Böden mit unbelasteten Böden die Möglichkeit geschaffen, eine hohe Anzahl von Solitärbäumen und Baumgruppen zu pflanzen, die u. a. einen wichtigen Beitrag zur CO₂-Bindung, zur Verschattung und zur Kühlung leisten. Die Realisierung von innovativen Konzepten etwa beim Umgang mit Regenwasser, aber auch das Anlegen von weiträumigen, geschützten Artenschutzflächen, zeigen den hohen Anspruch an eine ökologisch hochwertige Neukonzeption der Fläche.

Demografische und soziale Herausforderungen und Entwicklungsziele

Da das Stadterneuerungsgebiet Westfalahütte aktuell ausschließlich aus Arbeitsstätten, Infrastrukturanlagen und weitläufigen Brachflächen besteht und nicht bewohnt wird, kann weder die demografische noch die soziale Situation isoliert für das Stadterneuerungsgebiet betrachtet werden, sondern nur im Kontext mit der Nordstadt und hier insbesondere mit dem südlich angrenzenden Borsigplatzquartier. Dazu wird auf das Kapitel 3.1 des Rahmenkonzeptes „Dortmund Nordstadt“ verwiesen.

Die Nordstadt ist stark migrantisch geprägt und jung: über die Hälfte der Bewohnerschaft ist nicht deutsch, über Dreiviertel der Bewohner*innen haben einen Migrationshintergrund. Der Anteil von Kindern und Jugendlichen ist in der Nordstadt im gesamtstädtischen Vergleich überdurchschnittlich hoch. Über die Hälfte der in der Nordstadt lebenden Kinder ist auf Transferleistungen angewiesen.

Darüber hinaus ist für die Nordstadt insgesamt quantitativ belegt, dass es in den letzten Jahren einen stetigen Bevölkerungszuwachs verbunden mit einer weiter steigenden Wohndichte gab. Gleichzeitig hat ein hoher Anteil von Personen die Nordstadt nach kurzer Verweildauer in Richtung anderer Stadtteile verlassen oder ist gänzlich aus Dortmund weggezogen (siehe Kapitel 3.1 des Rahmenkonzeptes „Dortmund Nordstadt“).

Die avisierte Erschließung eines Wohngebietes mit rund 800 Wohneinheiten (mindestens 25 % davon im öffentlich geförderten Segment) begegnet gleich mehreren o. g. gebietsspezifischen Herausforderungen und Zielsetzungen: der Schaffung von nachfragegerechten Wohnungen zur Deckung des Bedarfes an barrierearmem/-freiem, aber auch qualitativem und hochwertigem Wohnraum zur Förderung von sogenannten „Wohnkarrieren“ im Quartier/Stadtteil an der unmittelbaren städtebaulichen Schnittstelle zum bestehenden Borsigplatzquartier. Gleichzeitig eröffnet der neue zusammenhängende Wohnstandort auch Optionen des Zuzuges aus anderen Stadtteilen Dortmunds und leistet damit einen Beitrag zur sozialen Stabilisierung und zur Eindämmung von Segregationsprozessen mindestens im Borsigplatzquartier.

Die großzügig dimensionierten Spiel-, Sport- sowie Erholungsbereiche im Park tragen perspektivisch entscheidend zur Entlastung des stetig wachsenden Nutzungsdrucks auf die bestehenden Angebote des stark durch Kinder und Jugendliche geprägten Stadtteils sowie des Borsigplatzquartiers bei und bieten darüber hinaus ein ausdifferenziertes Angebot an Begegnungsmöglichkeiten für Nordstadtbewohner*innen und andere Dortmunder*innen.

Der Neubau einer fünfzügigen Grundschule sowie der Bau einer Tageseinrichtung für Kinder (TEK) mit perspektivisch acht Gruppen wird den Bedarf, der unmittelbar aus dem neuen Wohnquartier entsteht, abdecken. Darüber hinaus leisten Schule und TEK auch einen Beitrag, um den enormen Betreuungs- und Bildungsbedarf aus dem Borsigplatzquartier sowie der Nordstadt abzufedern.

Wirtschaftliche Herausforderungen und Entwicklungsziele

Mit dem drastischen Zurückfahren bzw. der Einstellung der Montanindustrie in Dortmund und insbesondere auf der Westfalenhütte geht seit über 20 Jahren ein sukzessiver Wegfall von Beschäftigungsmöglichkeiten einher. Mit der Konzentration der Produktion der thyssenkrupp Steel Europe AG (tkSE) auf der Westfalenhütte sind von vormaligen Arbeitsplatzkontingenten in fünfstelliger Höhe rund 1.300 Arbeitsplätze am Standort verblieben. Der Verlust eines großen „Job-Motors“ sowie der langjährigen Garantie auf Arbeit und damit der sozialen Absicherung für etliche Quartiersbewohner*innen ist neben den o. g. Bodenkontaminierungen eine weitere, in unterschiedlicher Hinsicht langfristig nachwirkende „Hypothek“ für das Borsigplatzviertel und die gesamte Nordstadt und stellt eine grundsätzliche Herausforderung dar.

Mit der Modernisierung und umfangreichen Investition in die verbliebenen Produktionsanlagen der Stahlveredelung sowie in Forschungs- und Entwicklungslabore hat die Unternehmensführung der tkSE entscheidende Impulse zum Beibehalt und zur Stärkung des Standortes gesetzt. Damit verbunden ist neben der Sicherung der aktuell 1.300 Arbeitsplätze die Schaffung weiterer ca. 100 Arbeitsplätze.

Um diesen von tkSE vorgezeichneten Weg zum Standort- und Arbeitsplatzerhalt zu protegieren und gleichzeitig die frei gewordenen Flächen einer neuen, öffentlichen Nutzung zuzuführen, hat die Stadt Dortmund tkSE vertraglich zugesichert, bei den erforderlichen Werksanpassungsmaßnahmen entsprechend zu unterstützen. Dies betrifft etwa die Realisierung einer Werksunterführung zur Verbindung der zwei benachbarten Produktionsstandorte, ebenso wie die partielle Errichtung von Einfriedungen des neu zugeschnittenen Werksareals.

Neben der Realisierung des neuen Parks „Grüner Ring“ und der Errichtung des Wohngebietes „Karlsquartier“ sind umfangreiche frei gewordene Flächen für eine gewerbliche Nachfolgenutzung reserviert. In jüngerer Vergangenheit ist ein Teil dieser Flächen bereits durch Ansiedlungen von Distributionsdienstleistungszentren, wie z. B. von Amazon, DB Schenker, Decathlon, Deutsche Post DHL oder Rewe, belegt worden. Diese und zukünftige Unternehmensansiedlungen verfolgen das übergeordnete Entwicklungsziel, eine hohe Anzahl neuer, wohnortnaher Arbeitsplätze mit unterschiedlichen Qualifikationsniveaus, vornehmlich mit niedrigschwelligem Einstiegslevel, zu schaffen und die Menschen aus den angrenzenden Quartieren somit in Arbeitsstrukturen zu integrieren. Bisher nicht vermarktete und belegte gewerbliche Flächen sind für die Ansiedlungen von „Light Industrial-Nutzungen“ vorgesehen.

Um den Gewerbestandort auch in logistischer Hinsicht zu optimieren und damit zukünftig zu sichern, ist die Realisierung der Hoeschallee inkl. Erstellung der Hildabrücke über den Gleisbereich der DB (Strecke Dortmund – Lünen – Münster), als Bindeglied zwischen Born- und Brackeler Straße, eine zentrale Entwicklungsmaßnahme auf dem Gelände der ehemaligen Westfalenhütte. Mit Fertigstellung der Hoeschallee ist ein erster relevanter Baustein der gesamtstädtisch projektierten so genannten „Nordspange“ für eine zeitnahe Umsetzung vorgesehen, der neben ökonomisch-strategisch relevanten Erschließungsfragen auch die verkehrliche Entlastung des Borsigplatzquartiers und der Nordstadt von Schwerlastverkehren im Fokus hat. Das Straßenbauprojekt zählt dabei auch erheblich auf das übergeordnete Ziel ein, die Lebenslagen der Quartiersbewohner*innen in der Nordstadt durch die Reduzierung von Lärm- und Feinstaubemissionen zu verbessern.

Die Verlängerung der bestehenden Stadtbahnlinie U 44 um zunächst zwei weitere Haltepunkte entlang der Springorumstraße bis in den zentralen Bereich der gewerblichen Arbeitsstätten ermöglicht eine klimaschonende, zukunftsgerichtete und für Fahrgäste günstige Möglichkeit, die Arbeitsorte zügig zu erreichen.

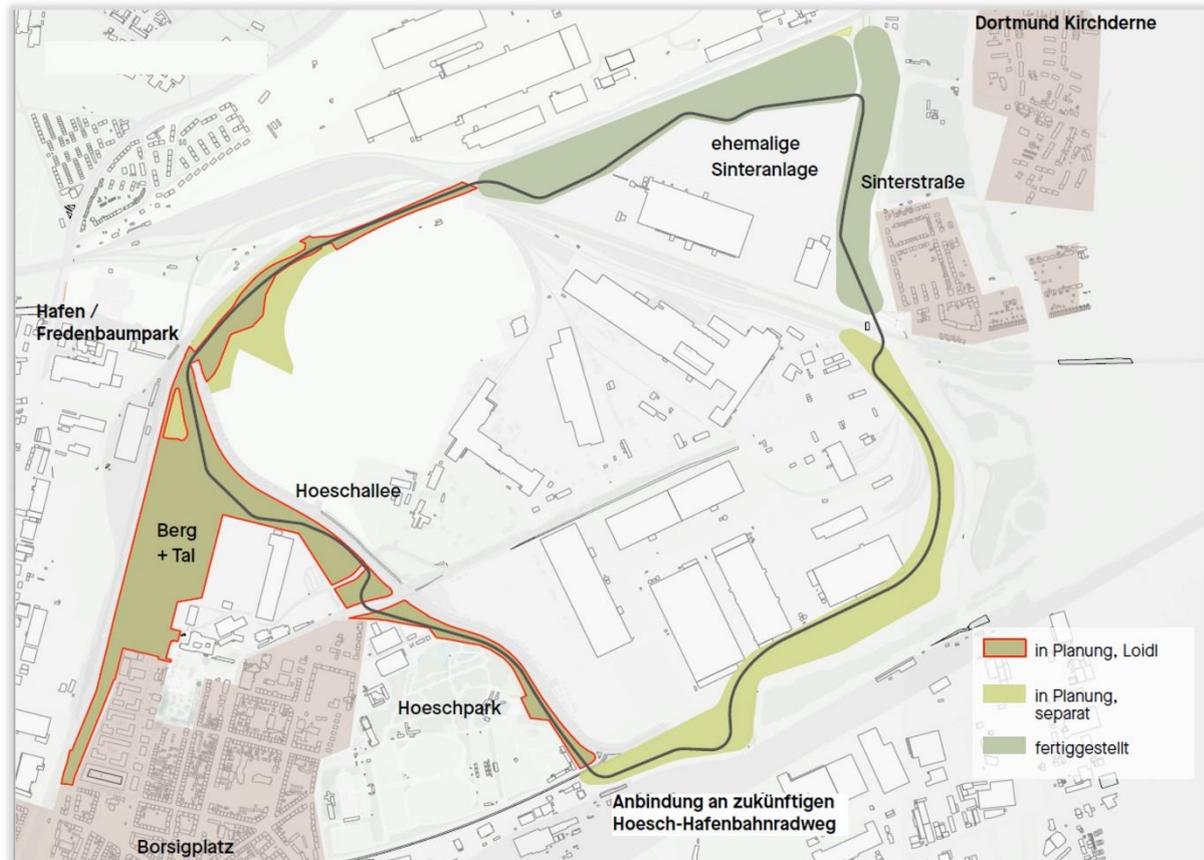
3. ENTWICKLUNGSZIELE

Die Entwicklungsziele für das Stadterneuerungsgebiet „Westfalenhütte“ leiten sich aus den Zielsetzungen des Rahmenkonzeptes (vgl. Kapitel 4 des Rahmenkonzeptes „Dortmund Nordstadt“) ab. Sie tragen zur Erfüllung des Oberziels „Lebenswerte Nordstadt“ sowie der Querschnittsziele (Klimaschutz / -anpassung, Geschlechtergleichstellung und Nichtdiskriminierung, Ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit, Verbesserung von Innen- / Außenimage, Qualifizierung und Beschäftigung, Mobilisierung privater Investitionen) bei.

Darüber hinaus sind die Entwicklungsziele für das Stadterneuerungsgebiet „Westfalenhütte“ den jeweiligen strategischen Zielen des Rahmenkonzeptes zugeordnet.

Strategische Ziele (Rahmen-InHK)	Ziele Stadterneuerungsgebiet Westfalenhütte
<p>Aktivierung von Branchen / mindergenutzten Flächen</p> <p>Städtebauliche Aufwertung</p> <p>Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum</p>	<p>Bedarfsgerechte Entwicklung der Konversionsfläche „Westfalenhütte“ mit lokalem und gesamtstädtischem Fokus</p> <p>Baulich-funktionale Anbindung des Areals in das bestehende Stadtgewebe</p> <p>Anschluss an bestehende und Schaffung neuer Wegeverbindungen</p> <p>Verwirklichung eines hohen Anspruchs an die städtebauliche und freiraumplanerische Gestaltqualität sowie Umsetzung einer „robusten“ Planung</p> <p>Verankerung der Fläche im Bewusstsein der Menschen</p>
<p>Klimagerechte und ökologische Freiflächengestaltung</p>	<p>Bedarfsgerechte Erweiterung des Angebotes an Park- und Freiflächen in der Nordstadt</p> <p>Verwirklichung einer ökologisch hochwertigen Neukonzeption der Flächen, z. B. durch den Einsatz von Solitär-bäumen / Baumgruppen und naturnaher Gestaltung</p> <p>Schaffung ökologischer Entlastungsfunktionen für die Bereiche der gewerblich genutzten Areale der Westfalenhütte und für die angrenzende Nordstadt</p>
<p>Erhalt bzw. Wiederherstellung gemischter Bewohnerstrukturen</p> <p>Aktivierung des Quartiers / Stärkung von Teilhabe und Nachbarschaften</p>	<p>Realisierung eines ausdifferenzierten Angebotes an offenen Begegnungsmöglichkeiten</p> <p>Schaffung von nachfragegerechten Wohnungen zur Deckung des Bedarfes an barrierearmem / -freiem, qualitativem und hochwertigem Wohnraum</p> <p>Soziale Stabilisierung und Eindämmung von Segregationsprozessen</p> <p>Abfederung des erhöhten Betreuungs- und Bildungsbedarfes aus dem Borsigplatzquartier sowie der Nordstadt durch Schul- und TEK-Ausbau</p>
<p>Gesundheitsförderung</p>	<p>Verbesserung der Lebenslagen der Quartiersbewohner*innen in der Nordstadt durch die Reduzierung von Lärm- und Feinstaubemissionen</p> <p>Abfederung des stetig wachsenden Nutzungsdrucks auf bestehende Freiflächenangebote in der Nordstadt</p>
<p>Stärkung der lokalen Ökonomie</p>	<p>Schaffung wohnortnaher Arbeitsplätze für Menschen mit unterschiedlichen Qualifikationsniveaus, vornehmlich mit niedrigeinstufigem Einstiegslevel</p> <p>Unterstützung ansässiger Gewerbebetriebe zum langfristigen Erhalt der Produktions-/Arbeitsstätten</p>

4. GRÜNER RING WESTFALENHÜTTE – EIN NEUER PARK FÜR DORTMUND



Übersichtsplan: Differenzierung der einzelnen Abschnitte im Grünen Ring
(Quelle: ARGE Atelier Loidl Landschaftsarchitekten Berlin / GREENBOX LANDSCHAFTSARCHITEKTEN)

Ein Kernelement der Rahmenplanung für die Westfalenhütte ist es, die Gesamtfläche von einem geschlossenen Grüngürtel zu umringen, welcher sich in das radialkonzentrische Grünkonzept der Stadt Dortmund einfügt.

Im Nordosten der Westfalenhütte ist mit der Umgestaltung der Flächen der ehemaligen Sinteranlage bereits ein erstes Teilstück für diesen Grünen Ring realisiert worden. Darüber hinaus ist seitens des Regionalverbands Ruhr mit der Fortführung des Hoesch-Hafenbahn-Radweges aus Süden kommend ein Lückenschluss durch eine Grünstruktur am südöstlichen Rand der Westfalenhütte an die Flächen der ehemaligen Sinteranlage geplant.

Die zusätzlichen als neuer Park zu gestaltenden Flächen umfassen inklusive der Artenschutzflächen nach derzeitigem Planungsstand rund 34 ha und liegen im Geltungsbereich der Bebauungspläne InN 219 und InN 226. Sie gehörten vorher zum Werksgelände von tkSE und waren nicht für die Öffentlichkeit zugänglich. Der entstehende Park wird eine herausragende Bedeutung für den Stadtteil sowie die Gesamtstadt haben. Er dient sowohl der Naherholung als auch den Belangen des Naturschutzes und bildet eine Verbindung zu vorhandenen Grünräumen, wie z. B. dem Hoeschpark. Darüber hinaus erfüllt er eine wichtige Vernetzungsstruktur in die angrenzenden Stadtteile. Er ist vor allem für die Menschen in der dicht bebauten Nordstadt ein vielfältiger Ort der Begegnung im öffentlichen Raum und trägt zur Verbesserung des Wohnumfeldes bei. Darüber hinaus ermöglicht er die Integration des Hoeschmuseums in die neuen öffentlichen Erholungsflächen.

Für die Freianlagenplanung hat die Stadt Dortmund ein europaweites VgV-Verfahren

durchgeführt und den Zuschlag an die Bietergemeinschaft der Büros Atelier LOIDL und Greenbox vergeben. Diese bearbeiten die Freianlagenplanung in der ersten Stufe bis zur Leistungsphase 5. Der Planungsauftrag beinhaltet den Gesamtentwurf für die Grüngestaltung und Freizeitflächengestaltung ohne die Artenschutzflächen und umfasst eine Fläche von rund 28,5 Hektar. Die Ausgestaltung berücksichtigt die Vorgaben des Rahmenplans Westfalahütte, der Bebauungspläne sowie die Restriktionen, welche die Sanierung und das Bodenmanagement der Fläche mit sich bringen.

Der Entwurf für den Park macht aus einer Notwendigkeit eine Tugend und spielt bewusst mit der Topografie. Denn die Leitidee für die Gestaltung des neuen Parks entsteht aus der Notwendigkeit heraus, ein Umlagerungsbauwerk in die Parklandschaft zu integrieren, das die schadstoffbelasteten Böden des ehemaligen Westfalahüttengeländes aufnimmt. Diesem Hügel mit ca. 20 Metern Höhe, am westlichen Rand des zentralen Parks gelegen, werden zusätzliche Hügel, Dämme und Wälle zur Seite gestellt, die gemeinsam eine ansprechende Berg- und Tallandschaft entstehen lassen.

Im südöstlichen Bereich des Parks sowie an dessen westlichem Rand wird das Spiel mit der Topografie außerdem dazu genutzt, die dort notwendigen Lärmschutzwälle (für den Hoeschpark, das Freibad Stockheide und das neue Karlsquartier) in die Gestaltung des Parks zu integrieren. Im Norden wird das Spiel mit der Topografie dazu genutzt, die Artenschutzflächen zu separieren.

Insgesamt entstehen drei Hochpunkte im Park, dessen höchster mit 20 Metern Höhe auf dem Umlagerungsbauwerk im zentralen Parkbereich liegt. Auf dem Hochpunkt befinden sich eine Aussichtstribüne und Schaukeln mit Blick über die ehemalige Westfalahütte in Richtung Stadtmitte. Der Gipfel Südost hat eine Höhe von ca. 15 Metern und soll in seiner Ausgestaltung zum Picknick und Grillen einladen. Der dritte Gipfel im Norden ist ca. 10 Meter hoch und liegt oberhalb des Kreuzkrötenhabitats. Neben einem Aussichtsmöbel sollen hier auch Informationen zu den Artenschutzflächen zugänglich sein.

Die innere Erschließung des Parks und der „Berglandschaft“ erfolgt über ein Wegsystem aus drei Wegetypen. Es gibt Asphaltwege, die die zügige Bewegung mit Fahrrädern oder Inlinern erlauben, aber wegen ihrer Breite auch gut zusammen mit Fußgängern genutzt werden können. Diese Wege werden ergänzt durch einen promenadenartigen, breiten Weg im Zentralbereich des Canyons, die am westlichen Rand des Parks verlaufende Veloroute und zuletzt schmalere Höhenwege, über die die Gipfel der drei neuen Berge des Parks barrierefrei erreicht werden können. Gemeinsam ist allen Wegen, dass sie – an die menschliche Bewegung und den Maßstab angepasst – häufig verschwenken und im Zusammenspiel mit der Topografie immer wieder charakteristische und aufregende Räume und Blicke möglich machen.

Der topografisch stark bewegte Park soll insgesamt naturnah mit einer ökologischen Wertigkeit gestaltet werden, aber auch neuer Aktivitäts- und Identifikationsort für die Anwohner*innen sein. Um dies zu erreichen, werden die für eine intensive Nutzung vorgesehenen Bereiche an wenigen Orten im Park konzentriert. Diese Hotspots werden dadurch lebendig und die naturnahen Bereiche beschaulich und ruhig.

Die Vegetation setzt sich aus umfangreichen Baumpflanzungen, naturnahen Wildhecken und Wiesen zusammen. An den Orten mit einer intensiven Nutzung sind Rasenflächen vorgesehen. Die angrenzenden Artenschutzflächen für die Nachtigall und die Kreuzkröte im nördlichen Bereich des Parks sind nicht zugänglich, aber vom dort aufgeschütteten Hügel aus einsehbar. Die räumliche Abgrenzung erfolgt durch Zäune, die optisch durch die Pflanzung von Wildhecken verborgen werden.

Als Orte mit der größten Aktivität sind ein großer Spielplatz und ein großer Sport- und

Bewegungsparcours in unmittelbarer räumlicher Nähe zum neuen Karlsquartier geplant. An diesen stark belebten Bereich wird zudem der neue Garten des Hoeschmuseums durch einen Fußweg und einen Steg direkt angeschlossen. Ein Picknickbereich sowie ein Ort fürs gemeinsame Gärtnern oder andere Aktivitäten runden das Angebot an aktiven Orten ab.

Das Leitthema Topografie wird auch an den Aktivitätsbereichen Spielplatz und Sportplatz konsequent fortgesetzt. Die Orte schmiegen sich in die Topografie ein und sind selbst in sich durch kleinmaßstäbliche Geländemodellierungen gegliedert. Diese dienen der Raumbildung selbst, sind aber auch nutzbar als Kletterelement, Rollgrundlage und Aufenthaltsort. In beiden Bereichen spielen auch die Themen Vegetation als Schattenspender und Angebote für alle Bevölkerungsgruppen eine wichtige Rolle.

Bei der Auswahl der Materialität ist eine Erinnerung an die Geschichte des Ortes besonders wichtig.



Übersichtsplan: Arbeitsstand Lageplan der zu untersuchenden Parkflächen
(Quelle: ARGE Atelier Loidl Landschaftsarchitekten Berlin / GREENBOX LANDSCHAFTSARCHITEKTEN)

5. BETEILIGUNGSPROZESS

Wie in Kapitel 1 angerissen, ist die Fläche der ehemaligen Westfalenhütte für den Großteil der Stadtgesellschaft bisher unbekanntes Terrain und aktuell zumindest in planerischer Hinsicht einer der größten Stadtentwicklungsbereiche Dortmunds. Die Realisierung des zukünftigen, öffentlichen Parks „Grüner Ring“ im Kontext der Gesamtentwicklung stellt eine echte Einladung an die Dortmunder*innen dar.

Die vorgenannten Aspekte sind gute Gründe, um unterschiedliche Personengruppen aus dem Borsigplatzquartier, aus der Nordstadt sowie dem gesamten Dortmunder Stadtgebiet intensiv in die bisherigen sowie zukünftigen Planungs- und Realisierungsprozesse einzubinden.

Das Amt für Stadterneuerung hat im August 2022 eine prominent besetzte und groß angelegte Auftaktveranstaltung mit mehr als 100 Teilnehmern durchgeführt, um einen angemessenen Rahmen zu setzen und in den freiwilligen Beteiligungsprozess zum „Grünen Ring“ mit der Stadtgesellschaft einzusteigen. Die hohe Teilnehmerzahl hat damit eindeutig dokumentiert, dass das gesamtstädtische Interesse, bei der Neukonzeption eines Parks mindestens informiert zu werden bzw. sich aktiv mit Ideen und Kritik einzubringen, sehr hoch ist. Im Anschluss fanden bis Februar 2023 diverse Veranstaltungsformate statt, die unterschiedliche inhaltliche Schwerpunkte gesetzt bzw. verschiedene Zielgruppen in den Fokus genommen haben. Die analogen Formate sind durch ein digitales Beteiligungstool sinnvoll ergänzt worden, das ausgiebig genutzt wurde.

Insgesamt konnte durch die intensive Einbindung der Öffentlichkeit in Verbindung mit der Beteiligung professioneller Akteur*innen, Institutionen und Träger ein echter Mehrwert für die Bearbeitung und Fertigstellung der Entwurfsplanung des Grünen Ringes geschaffen und das Projekt ausgiebig vorgestellt werden. Zum Jahreswechsel 2023/2024 ist eine weitere öffentliche Veranstaltung vorgesehen, die einerseits die Umsetzung der Wünsche und Eingaben in die Entwurfsplanung zeigt und andererseits einen Ausblick in die nähere Zukunft des Projektes inkl. weiterer Infotermine gibt. Es ist vorgesehen, während des gesamten Planungs- und Bauprozesses alle Interessierten zur weiteren Mitwirkung in unterschiedlichen Formaten (Newsletter, Baustellenbegehungen usw.) einzuladen. Dies ist im Hinblick auf die Akzeptanz und Einbettung der Grünanlage in die benachbarten Quartiere ebenso relevant wie hinsichtlich der langfristigen Bindung von Personen und Personengruppen, die Verantwortung für „Ihre“ fertiggestellte Grün- bzw. Freifläche übernehmen.

Für die bisher durchgeführten Prozesse wird voraussichtlich zum Jahreswechsel 2023/2024 eine ausführliche Dokumentation veröffentlicht.



Impressionen Beteiligung, Quelle: planlokal

6. EVALUATION

Die im Zielsystem aufgeführten Entwicklungsziele für das Stadterneuerungsgebiet Westfalenhütte werden operationalisiert und so messbar gemacht. Hierzu kommt ein, weiterentwickeltes, bereits in der vergangenen Förderphase des Gebietes Nordstadt etabliertes Indikatorensystem zum Einsatz. Es erfolgt somit eine umfangreiche Evaluation der Zielerreichung sowohl für die Gesamtmaßnahmen als auch die Teilmaßnahmen.

7. NETZWERK- UND AKTEURSSTRUKTUREN

Die Umsetzung der Projekte im Stadterneuerungsgebiet erfolgt in ressortübergreifender Zusammenarbeit mit den relevanten Fachbereichen der Stadtverwaltung. Dabei wird die Umsetzung der Gesamtmaßnahme und der Teilmaßnahme auf die laufenden und geplanten Projekte anderer Fachbereich abgestimmt. Die Einbindung von Politik, Kooperationspartner*innen und Zivilgesellschaft erfolgt kontinuierlich in unterschiedlichen, weitestgehend etablierten Abstimmungsformaten.

8. BEZIEHUNG ZU DEN WEITEREN GEBIETEN IN DER NORDSTADT

Das Gebiet der Westfalenhütte war für Dortmund über viele Jahrzehnte ein zentraler, monostrukturell geprägter reiner Arbeitsstandort und so auch für tausende von Menschen aus der Nordstadt wohnortnaher Arbeitsort. Mit dem Wegbrechen eines Großteils der Produktionsstätten und dem damit verbundenen massiven Verlust von Arbeitsplätzen ist in den vergangenen rund 20 Jahren auch die intensive Wechselbeziehung zwischen dem Stadtteil und dem Hüttengelände nach und nach verloren gegangen.

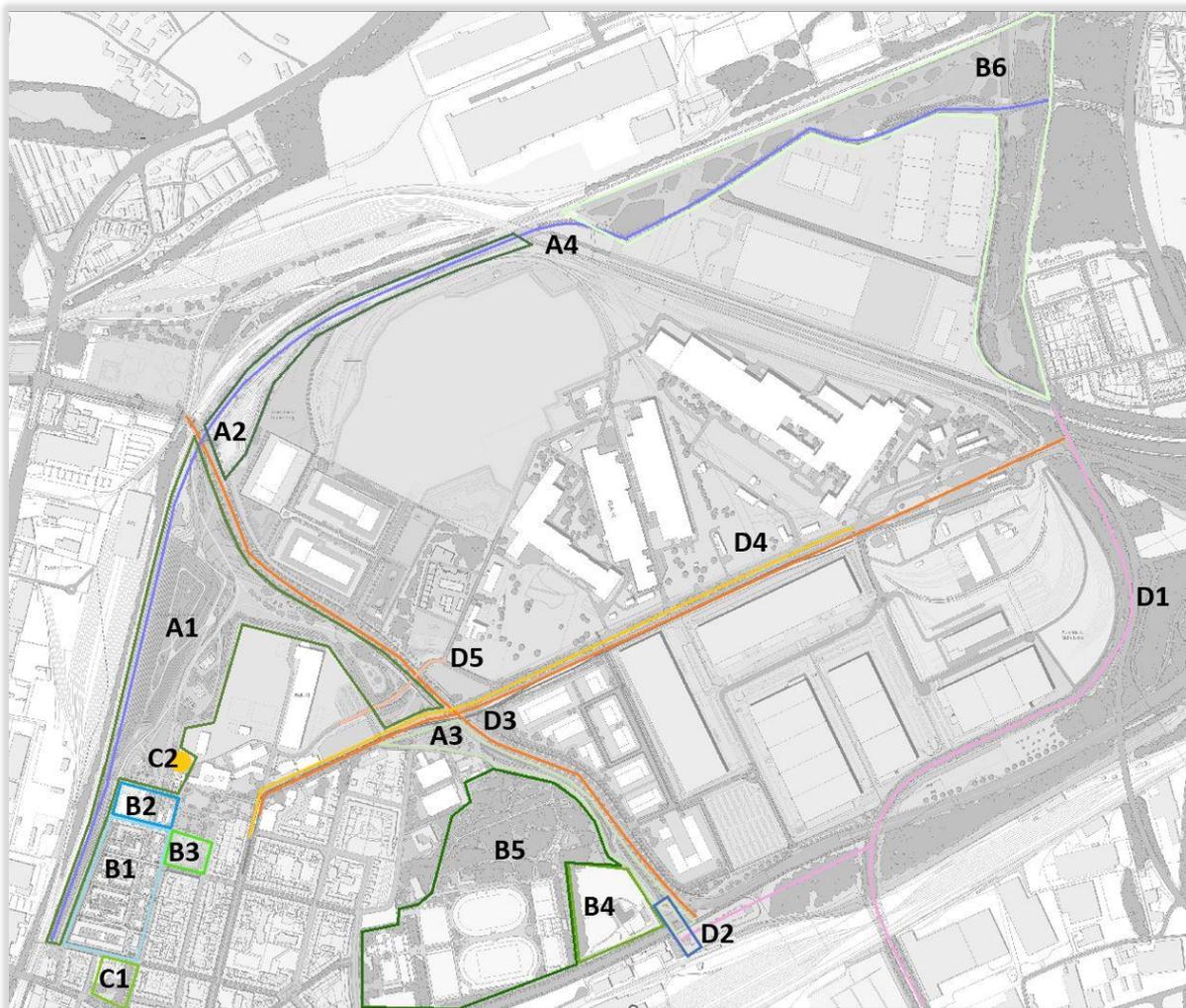
Nach einer Konsolidations- und Planungsphase steht es seit einigen Jahren an, die wertvolle Konversionsfläche mit unterschiedlichen, aufeinander abgestimmten Nutzungen zu einem neuen Quartier zu entwickeln. Dabei übernimmt dieses neue Quartier Westfalenhütte in verschiedener Hinsicht wichtige Entlastungsfunktionen beim Frei-, Grün- und Spielflächenangebot für Nordstadt. Es ergänzt die nördliche Innenstadt im Hinblick auf ein qualitätvolles Wohn- und Schulangebot und ermöglicht die Schaffung dringend erforderlicher Arbeitsplätze im vierstelligen Bereich.

Die Entwicklung des ehemaligen Westfalenhüttenareals ist für die gesamte Stadt, aber insbesondere für die Nordstadt, in jeder Hinsicht sinnvoll und setzt einen relevanten Impuls zur Stabilisierung sowie städtebaulichen, ökologischen und sozialen Aufwertung der direkt angrenzenden Bestandsquartiere.

9. TEILMAßNAHMEN

Nachfolgend werden die Maßnahmen des InHKs Westfalenhütte in Projektsteckbriefen erläutert. Dabei erfolgt eine Beschreibung des Projektes, der Projektziele und -wirkung sowie der Verantwortlichkeiten und Zeitplanung für das Projekt. Die Maßnahmen werden den folgenden fünf thematischen Bausteinen zugeordnet:

- A Parkfläche Grüner Ring
- B Wohnen und Freiraum
- C Städtebau und Stadtgestaltung
- D Verkehrliche Maßnahmen
- E Öffentlichkeitsarbeit



Übersichtsplan Teilmaßnahmen
(Plangrundlage: Rahmenplan Westfalenhütte Dortmund 2020, Quelle: Stahm Architekten)

Projektname	A 1 Grüner Ring – Zentraler Park
Projektbeschreibung	<p>Der zentrale Parkbereich ist mit ca. 21 ha (inklusive Artenschutzflächen) der größte Bereich des Grünen Rings und beinhaltet die belebteren Flächen. Er wird durch die Bahntrasse im Westen, durch die neue Hoeschallee im Nordosten und das neue Wohngebiet sowie das noch in Betrieb befindliche Werk von tkSE im Süden begrenzt. Die Haupteinschließung erfolgt von Süden durch das neue Wohngebiet Karlsquartier. Der Anschluss an die anderen Parkbereiche erfolgt im Norden unter der neuen Hoeschallee hindurch und im Südosten durch eine Fuß- und Radfahrerquerung über die Springorumstraße.</p> <p>Mit dem Umlagerungsbauwerk und dem Picknickberg im Südosten des zentralen Parkbereichs, liegen zwei der drei großen Erhebungen in diesem Bereich. Beide Hochpunkte sind mittels barrierefreier Gipfelwege und Treppenanlagen erreichbar und mit attraktiven Großsitzmöbeln ausgestattet. Neben Wiesenflächen werden die Erhebungen, wo es bodenschutzrechtlich möglich ist, mit Bäumen bepflanzt. Ein großer Spielplatz mit Klettermöglichkeiten sowie einem Wasser-, Sand- und Matschspielbereich befindet sich im Süden unmittelbar angrenzend an das neue Wohngebiet. Die Spiellandschaft ist mit unterschiedlichen Sträuchern und Bäumen bepflanzt, um Schatten zu spenden und einen naturnahen Charakter herzustellen. Es wird die entsprechende Infrastruktur für einen späteren Kiosk / WC-Anlage vorbereitet. Über einen Steg und einen daran anschließenden Weg wird der Garten des Hoeschmuseums barrierefrei an den Grünen Ring angeschlossen und dieser um eine Attraktion erweitert. (siehe Projektblatt Hoeschmuseum)</p> <p>Nördlich schließen sich eine Retentionsfläche und ein großer Sportbereich mit einem abgesenkten Ballplatz, einer Parcour-Anlage, einer Holztribüne samt Bühne für Veranstaltungen, einer Calisthenics-Anlage und Mehr-Generationen-Sportgeräten an. Der Bereich ist durch die besonders gestaltete Topografie zum Skaten, BMX fahren und Rollern geeignet. Auch hier sorgen Vegetationsinseln mit Bäumen und Sträuchern für einen lichten Schatten.</p> <p>Weitere Nutzungsmöglichkeiten sind in diesem Teil des Parks eine große Liegewiese, der Picknickberg und unmittelbar südöstlich daran angrenzend – auf Wunsch der Bevölkerung – eine Fläche zur gärtnerischen Nutzung. Das Gärtnern ist hier nur in Hochbeeten möglich. Zeitliche Abhängigkeiten bestehen zu den Tiefbaumaßnahmen. Am westlichen Rand des Grünen Rings führt die Veloroute durch den Park. (siehe Projektblatt Veloroute) Diese befindet sich im Süden auf einem Lärmschutzwall mit einer attraktiven Grüngestaltung.</p>
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von Nord-Süd-Wegeverbindungen für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen über die Westfalenhütte - Öffnung des ehemaligen Werksgeländes für die Bevölkerung - Revitalisierung der Industriebrache - Schaffung öffentlicher Aufenthalts-, Erholungs- und Aktivbereiche - Ergänzung der städtischen Grünstrukturen - Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel
Projektwirkung / Nachhaltigkeit	Revitalisierung eines alten Industriegeländes als neuer, attraktiver Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität für die Anwohner*innen der dicht besiedelten Nordstadt; Hitzeinseln vermeiden und so einen wertvollen Beitrag zum Umgang mit den Folgen des Klimawandels leisten; durch neue Fuß- und Radwegeverbindungen wird die Attraktivität dieser Verkehrsträger erhöht, ein Beitrag zur Verkehrswende geleistet und damit eine Entlastung von Autoverkehr erwirkt.
Projektlaufzeit	Seit 2022 (Bau Mitte 2025 – 2027/28; Gärtnerfläche: ggf. später)
Projektträger	Stadt Dortmund – Amt für Stadterneuerung
Projektverantwortlich	Stadt Dortmund – Amt für Stadterneuerung (Gesamtkoordination), Grünflächenamt
Förderung	EFRE: Wohnviertel im Wandel und/oder Grüne Infrastruktur

Projektname	A 2 Grüner Ring – Nord
Projektbeschreibung	<p>Dieser Teilbereich des Grünen Rings hat eine Fläche von ca. 9 ha inklusive der Artenschutzflächen, welche durch tkSE umgesetzt und an die Stadt Dortmund übergeben werden. Er beginnt nördlich der neuen Hoeschallee und zieht sich zwischen der Bahnlinie im Westen und dem tkSE-Gelände bzw. Gewerbegebiet im Osten bis zur ehemaligen Sinteranlagenfläche im Nordosten des ehemaligen Westfalenhüttengeländes. Die Anbindung an den zentralen Parkbereich erfolgt durch eine Wegeverbindung unterhalb der neuen Hoeschallee/Hildabrücke.</p> <p>Dieser Bereich der Parkanlage ist geprägt durch den 15 m hohen Nordgipfel, dessen Erschließung über einen barrierefreien Weg und über zwei Treppenanlagen erfolgt. Am höchsten Punkt des Gipfels wird ein Sitzmöbel zum Verweilen einladen. Die Erhebung selbst wird als Wiese ausgebildet und, wo immer bodenschutzrechtlich möglich, mit Bäumen bepflanzt.</p> <p>Nordwestlich der Erhebung werden die Trasse der Veloroute, die die Innenstadt mit Scharnhorst verbindet, und das von tkSE anzulegende Nachtigall-Habitat im Park integriert. Im Südosten grenzt an den Nordgipfel das Kreuzkröten-Habitat an. Auf dem Nordgipfel werden für die Besucher*innen Informationen zu diesen Artenschutzflächen zugänglich sein. Die notwendige räumliche Abgrenzung der Artenschutzflächen von der Parkfläche erfolgt mit Zäunen, die optisch durch die Pflanzung von Wildhecken verborgen werden. Die Kreuzkrötenhabitate werden über eine Vernetzungsstruktur aus schottrigem Substrat verbunden.</p> <p>Der begehbbare Teil des Grünen Rings ist an dieser Stelle der Parkanlage maximal 90 m breit. Durch die direkt angrenzenden Tierhabitate ist die Funktionsbreite dieses Bereichs jedoch deutlich breiter zu sehen und bietet darüber hinaus attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten im Freiraum. Dieser Abschnitt stellt den Ringschluss des Parks und die Durchgängigkeit der Veloroute nach Norden sicher.</p>
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> - Lückenschluss Grüner Ring um die Westfalenhütte - Bau einer guten Wegeverbindung für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen über die alte Westfalenhütte - Öffnung des ehemaligen Werksgeländes für die Bevölkerung - Revitalisierung der Industriebrache - Schaffung öffentlicher Aufenthalts-, Erholungs- und Aktivbereiche - Ergänzung der städtischen Grünstrukturen - Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel - Integration von Naturschutzflächen in den Grünen Ring
Projektwirkung / Nachhaltigkeit	Revitalisierung eines alten Industriegeländes als neuer, attraktiver Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität für die Anwohner*innen der dicht besiedelten Nordstadt; Hitzeinseln vermeiden und so einen wertvollen Beitrag zum Umgang mit den Folgen des Klimawandels leisten; durch neue Fuß- und Radwegeverbindungen wird die Attraktivität dieser Verkehrsträger erhöht, ein Beitrag zur Verkehrswende geleistet und damit eine Entlastung von Autoverkehr erwirkt.
Projektlaufzeit	Seit 2022 (Bau Mitte 2025 – 2027)
Projektträger	Stadt Dortmund – Amt für Stadterneuerung
Projektverantwortlich	Stadt Dortmund – Amt für Stadterneuerung (Gesamtkoordination), Grünflächenamt
Förderung	EFRE: Wohnviertel im Wandel und/oder Grüne Infrastruktur, ggf. Städtebauförderung

Projektname	A 3 Grüner Ring – Südost
Projektbeschreibung	<p>Der südöstlichste Teil des Grünen Rings ist ca. 4 ha groß und verläuft parallel zur Hoeschallee. Er beginnt südwestlich des neuen Kreuzungsbereichs Spingorumstraße/Hoeschallee und verläuft dann, begrenzt durch die Hoeschallee nordwestlich sowie den Hoeschpark und das Freibad Stockheide südwestlich, bis hin zur Brackeler Straße.</p> <p>Die Anbindung an den zentralen Bereich des Grünen Rings erfolgt mittels einer Fuß- und Radwegequerung über die Springorumstraße.</p> <p>Dieser Teilbereich des Parks wird so ausgebildet, dass er nicht nur Fortführung des Grünen Rings ist, sondern auch gleichzeitig als Lärmschutz und Sichtschutzwall für den Hoeschpark und das Freibad Stockheide dienen kann. Dieser wird zum Schutz der attraktiven Freizeitbereiche wegen des Baus der neuen Hoeschallee notwendig.</p> <p>Im Grünbereich/Lärmschutzwall wird ein gemeinsamer Fuß- und Radweg, von Nord nach Süd aufsteigend bis auf ca. 5 m Höhe, integriert. Dieser ist die logische Fortführung des Wegenetzes im Grünen Ring und bietet zudem die Chance, den Hoeschpark und das Freibad Stockheide über eine attraktive, grüne Wegeverbindung besser an die angrenzenden Wohnquartiere anzubinden. Auch eine attraktive Anbindung an die geplante Verlängerung der Stadtbahn an der Springorumstraße und für die Arbeitnehmer*innen im Gewerbegebiet ist so gegeben.</p> <p>Am südlichen Ende dieses Teilbereiches soll der durch den Park verlaufende Weg über die Brackeler Straße geführt und an den Hoesch-Hafenbahn-Radweg und somit an das Radwegenetz außerhalb des Grünen Rings angeschlossen werden. Für die weitere Planung ist zunächst der Anschlusspunkt an der Brackeler Straße zu klären. (siehe Projektblatt Fuß- und Radwegebrücke Brackeler Straße und Projektblatt Hoesch-Hafenbahn-Radweg)</p> <p>Die angrenzenden Bestandsbäume im Bereich des Hoeschparks werden soweit möglich erhalten und bilden einen grünen Rand für die neue Parkanlage.</p>
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung eines vollständigen grünen Rings - Anbindung der Wegeverbindungen im Park an das städtische Radwegenetz - Bessere Anbindung des Freibads Stockheide an öffentliche Fuß- und Radwege und somit Sicherung einer besseren Erreichbarkeit - Bau eines Lärmschuttwalls für den Hoeschpark und das Freibad
Projektwirkung / Nachhaltigkeit	Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindungen in der Stadt und dauerhafter Schutz und Erhalt der attraktiven Freizeitbereiche Hoeschpark und Freibad Stockheide.
Projektlaufzeit	Seit 2022 (Bau noch in Abstimmung)
Projektträger	Stadt Dortmund – Amt für Stadterneuerung
Projektverantwortlich	Stadt Dortmund – Amt für Stadterneuerung (Gesamtkoordination), Grünflächenamt
Förderung	Regionale Wirtschaftsförderprogramm (RWP): Bereich wirtschaftsnahen Infrastruktur

Projektname	A 4 Veloroute im Grünen Ring
Projektbeschreibung	<p>In der Nordstadt fehlt es an sicheren und durchgängigen Radverkehrsverbindungen. Die Anbindung an die City und an die angrenzenden Stadtteile ist in vielen Bereichen nicht ausreichend. Um diese Situation zu verbessern, wird zukünftig eine der städtischen Velorouten durch den Grünen Ring führen.</p> <p>Auf diesen sternförmig um die City verlaufenden Velorouten wird dem Radverkehr Vorrang eingeräumt. Die städtischen Nebenzentren und die City sollen so, auf sicheren und komfortablen Radwegen, optimal aneinander angebunden werden, um mehr Menschen zum Umstieg auf das Rad zu motivieren. Durch den Grünen Ring wird zukünftig die „Veloroute 2 – Scharnhorst“ führen. Diese verbindet die Innenstadt über eine Länge von 8,01 km direkt mit dem Stadtbezirk Scharnhorst.</p> <p>Die Veloroute knickt von der Albertstraße auf die Fläche des Grünen Rings ab und verläuft am westlichen Rand des neuen Parks und der ehemaligen Sinteranlage bis zur Stadtbezirksgrenze am Bahnhof Kirchderne.</p> <p>Auf dem ersten Abschnitt, auf Höhe des neuen Wohngebiets Karlsquartier, wird die Route in den Lärmschutzwall – der das Wohngebiet und die Bahnstrecke trennt und zum Wohngebiet eine attraktive Grüngestaltung erhält – integriert. Hier verläuft die Veloroute parallel zu einem Fußweg auf einer Trasse von insgesamt 6 m Breite. Es sind ein Zweirichtungsradweg mit einer Ausbaubreite von 3,5 m, ein Trennstreifen und ein 2 m breiter Gehweg geplant.</p> <p>Im daran anschließenden zweiten Abschnitt wird die Route als reiner Zweirichtungsradweg mit mindestens 4 m Breite westlich des Umlagerungsbauwerks am Rand des zentralen Parkbereiches des Grünen Rings geführt. Der dritte Abschnitt beginnt auf Höhe der Hildastraße und führt bis zum Bahnhof Kirchderne. Hier wird ebenfalls ein Zweirichtungsradweg mit einer Radwegebreite von 3,5 m, getrennt von aber parallel verlaufend zum 2 m breiten Gehweg, entstehen.</p> <p>Die gesamte Strecke erhält eine fauna-freundliche, adaptive dynamische Beleuchtung. Der Radweg wird durchgängig asphaltiert und mit Kurvenradien von mindestens 20 m ausgebaut. Die Trennung von Fuß- und Radweg soll durch einen mindestens 30 cm breiten taktilen Begrenzungsstreifen, Grünstreifen oder ein Flachbord erfolgen.</p>
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung des Radverkehrs und Verbesserung der Verkehrssicherheit - Stärkung der Stadt der kurzen Wege
Projektwirkung / Nachhaltigkeit	Die Maßnahme ist ein Baustein der Verkehrswende und erhöht den Anteil des Fahrradverkehrs am Modal Split der Gesamtstadt. Damit einhergehend führt sie zur Minderung der CO ₂ – und Lärmbelastung in den angrenzenden Stadtteilen.
Projektlaufzeit	Ab 2024
Projektträger	Stadt Dortmund – Amt für Stadterneuerung
Projektverantwortlich	Stadt Dortmund – Verkehrswendebüro, Amt für Stadterneuerung (Gesamtkoordination)
Förderung	EFRE: Wohnviertel im Wandel (wenn möglich Refinanzierung RWP oder Fö-RiNa)

Projektname	B 1 Neues Wohngebiet „Karlsquartier“
Projektbeschreibung	<p>Für den steigenden Wohnungsbedarf der Stadt Dortmund aufgrund einer positiven Einwohnerentwicklung müssen neuen Wohnbaugebiete geschaffen werden. Auf einem Teil der ehemaligen Westfalenhütte soll daher auf der innerstädtischen Industriebrache mit einem neuen Wohngebiet das Wohnungsangebot quantitativ und qualitativ verbessert werden. Das angrenzende Borsigplatzquartier wird hierdurch städtebaulich aufgewertet.</p> <p>Aufgrund der Innenstadtlage und des Bedarfs an Geschosswohnungsbau in der Nordstadt ist ein stärker verdichtetes Wohnquartier mit etwa 800 Wohneinheiten (davon mindestens 25 % öffentlich geförderter Wohnraum) geplant. Damit sich das neue Quartier bestmöglich in die städtische Struktur integriert, wird neben der urbanen Dichte auch die umgebende Geschossigkeit und die vorherrschende Blockrandbebauung auf wesentlichen Flächenanteilen übernommen. Für die einzelnen Baublöcke werden hochbauliche Wettbewerbe durchgeführt. Ziel ist es, ein vielfältiges Wohnungsangebot für unterschiedliche Bedürfnisse zu schaffen.</p> <p>Die soziale Infrastruktur des gesamten Borsigplatzviertels wird durch das Karlsquartier gestärkt. Im Projekt wird die Integration von Lebensmittel-Einzelhandel, einem Café, Paket-Abholstationen, Gemeinschaftsräumen und einer Fahrradwerkstatt berücksichtigt.</p> <p>Durch bzw. entlang des Wohngebietes laufen in Nord-Süd-Richtung zwei große öffentliche Grünachsen. Eine davon am westlichen Rand des Plangebiets als Teil des Grünen Rings. Hier findet sich eine begrünte Lärmschutzanlage (zur Abschirmung des Bahnlärms) mit Aufenthaltsqualität und einer kombinierten Fuß- und Radwegeverbindung inklusive Veloroute, die direkt in und durch die neue Parkanlage führt (siehe auch Projektblätter Grüner Ring). Die zweite Grünachse verläuft im zentralen Bereich des Wohngebietes, in der auch bei Bedarf bei Starkregenereignissen Oberflächenwasser abgeführt werden kann. Die Grünachsen sollen die Durchgrünung des Wohngebietes und den Anschluss an den Grünen Ring sicherstellen.</p> <p>Die Grünanlage im zentralen Bereich wird vom Investor des Wohngebietes erstellt und geht nach Fertigstellung ins Eigentum der Stadt über.</p>
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von Wohnraum für eine vielfältige Bewohnerschaft - Sparsamer Umgang mit Boden durch Geschosswohnungsbau und Reaktivierung einer Brachfläche - Integration von Grünflächen und Retentionsmaßnahmen als Schutz vor den Folgen des Klimawandels und zur Vermeidung von Hitzeinseln
Projektwirkung / Nachhaltigkeit	Es wird dringend benötigter neuer Wohnraum für verschiedene Bevölkerungsgruppen mit modernen Energiestandards geschaffen. Der Umgang mit dem anfallenden Regenwasser denkt die Folgen des Klimawandels mit.
Projektlaufzeit	Ab 2024
Projektträger	Investor
Projektverantwortlich	Investor
Förderung	-

Projektname	B 2 Neubau Schule und Kindertagesstätte im Karlsquartier
Projektbeschreibung	<p>Für das Borsigplatzquartier besteht ein hoher Bedarf an zusätzlichen Grundschul- und Kindergartenplätzen. Durch die Planung von bis zu 800 Wohneinheiten im neu geplanten Wohngebiet „Karlsquartier“ wird dieser Bedarf noch erhöht. Daher ist nördlich angrenzend an das neue Wohngebiet der Neubau einer Grundschule und einer Kindertageseinrichtung vorgesehen.</p> <p>Die Lage wurde u. a. gewählt, da diese Flächen unmittelbar an den nördlich sich anschließenden Grünen Ring mit seinen geplanten Spiel- und Sportangeboten angrenzen und somit optimal von den neuen Nutzungen in Anspruch genommen werden können. Außerdem sind die Schule und die Kindertageseinrichtung hinsichtlich des gewerblichen Lärms aus der Umgebung unempfindlicher als die Wohnnutzung südlich davon, da die reguläre Nutzung der Einrichtungen ausschließlich in den Tagesstunden liegt.</p> <p>Um den künftigen Bedarf an Betreuungs- und Grundschulplätzen im Borsigplatzquartier abdecken zu können, ist eine fünfzügige Grundschule (Bau durch die Stadt) und eine Kindertageseinrichtung (Bau durch den Investor des Wohngebietes) mit Platz für acht Gruppen geplant. Die dafür vorgehaltenen Flächenbedarfe sind im Bebauungsplan InN 226 dabei so festgesetzt worden, dass der Flächenbedarf für die hochbaulichen Anlagen sichergestellt ist und trotzdem der Anteil an nicht versiegelten Flächen auf dem Grundstück hoch ausfallen kann. Ein städtebaulich gewünschter, abgestufter Übergang vom verdichteten neuen Karlsquartier in den angrenzenden Grünen Ring mit seinen attraktiven Freiflächen mit hoher Aufenthaltsqualität ist das Ziel der weiteren Entwurfsplanung für beide Einrichtungen. Die fußläufige Hauptschließung in den Park Grüner Ring soll begleitet durch eine grüne Achse zwischen dem Grundstück der Grundschule und der Kindertageseinrichtung geführt werden. Die Schulfreiflächen können außerhalb der Schulzeiten zusätzlich als öffentlicher Kinderspielplatz genutzt werden.</p>
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> - Wiedernutzbarmachung der ehemaligen Fläche der Westfalenhütte - Deckung des Bedarfs an Kinderbetreuungsplätzen und Grundschulplätzen - Herstellung von öffentlichen Gemeinbedarfseinrichtungen - Anpassung an den Klimawandel durch geringen Versiegelungsgrad
Projektwirkung / Nachhaltigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Deckung des Bedarfs an Betreuungsplätzen - Revitalisierung der Fläche - Anpassung an die Folgen des Klimawandel
Projektlaufzeit	Bis 2027
Projektträger	Stadt Dortmund – Immobilienwirtschaft
Projektverantwortlich	Stadt Dortmund – Immobilienwirtschaft
Förderung	-

Projektname	B 3 Pocket Park
Projektbeschreibung	<p>Auf einem Teil des nicht mehr benötigten Parkplatzes vor dem Verwaltungsgebäude von Thyssen-Krupp an der Eberhardstraße soll, östlich angrenzend an das neue Wohngebiet „Karlsquartier“, ein neuer städtischer Stadtteilpark entstehen, ein sogenannter Pocket Park mit vielfältigen Spielangeboten.</p> <p>Im Westen wird der neue Park durch eine bereits bestehende Platanenallee in Verlängerung der Stahlwerkstraße ergänzt. Motorisierter Verkehr findet im Pocket Park nicht statt. Im Osten wird der neue Park durch die Schlosserstraße begrenzt, im Süden durch die Robertstraße und im Norden durch den vorhandenen Parkplatz. Der Park stellt zukünftig, zusätzlich zum öffentlichen Geh- und Radweg in der blau-grünen Achse des Wohngebietes, auch eine mögliche Wegeverbindung in Richtung der neu zu bauenden Schule und Tageseinrichtung für Kinder da.</p> <p>In den Pocket Park sollen Aufenthalts- und Spielangebote integriert werden, wobei ein Spielplatz von mindestens 1.000 m² für den Bedarf aus dem unmittelbar angrenzenden neuen Wohngebiet angelegt werden soll.</p> <p>Themen, die bei der Gestaltung des Pocket Parks und der Spielflächen einbezogen werden, sind u. a. Klimaanpassungsmaßnahmen wie die Integration von Hitzeschutz, Verminderung von Nutzungskonflikten, Sauberkeit, die Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten und die Herstellung von attraktiven Wegeverbindungen zur neuen Kindertageseinrichtung und der Grundschule.</p> <p>Dazu wird u. a. die schützenswerte Allee Bestandteil der Grünanlage, sodass die Flächenversiegelung im Bereich der Baumwurzeln reduziert oder in Gänze aufgehoben werden kann.</p>
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer neuen Grünfläche mit hoher Aufenthaltsqualität - Entsiegelung von Flächen - Beitrag zur Verbesserung der Klimaresilienz und die Vermeidung von Hitzeinseln - Schaffung neuer Begegnungsräume für die Bewohner*innen - Stärkung des Fußverkehrs
Projektwirkung / Nachhaltigkeit	Schaffung eines neuen attraktiven Begegnungs- und Aufenthaltsorts für die Anwohner*innen, Anpassung der Stadtstruktur an die Herausforderungen des Klimawandels durch Entsiegelung von Flächen und Förderung des Wasserrückhalts und der Vermeidung von Hitzeinseln
Projektlaufzeit	2024 – 2026
Projektträger	Stadt Dortmund – Grünflächenamt (Grünanlage), Büro für Kinder und Jugendinteressen, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Spielplatz)
Projektverantwortlich	Stadt Dortmund – Grünflächenamt
Förderung	-

Projektname	B 4 Freibad Stockheide
Projektbeschreibung	<p>Das 1952 eröffnete und unter Denkmalschutz stehende Freibad Stockheide hat für den Dortmunder Norden einen hohen Freizeitwert. Es grenzt im Norden sowie Osten an den Grünen Ring und im Westen an den Hoeschpark. Seit jeher ist es wesentlicher konzeptioneller und historischer Teil des Hoeschparks als wichtige soziale und gesundheitsfördernde Einrichtung für alle Bewohner*innen der umgebenden Wohnquartiere.</p> <p>In den letzten Jahren verlor das in die Jahre gekommene Bad immer mehr Besucher*innen und wurde geschlossen. Dies ist neben dringend notwendigen baulichen Sanierungsmaßnahmen und einer erforderlichen Attraktivierung am Bad selbst auch der schlechten Erschließung über die Brackeler Straße sowie der Parkplatzsituation durch geänderte Parkverbotszonen geschuldet. Die Erschließungssituation entspricht aufgrund des starken Verkehrs nicht der Adresse eines Freibades. Der Fortbestand des Freibads ist jedoch im Hinblick auf die Gesamtentwicklung des Quartiers und des angrenzenden Parks von großer Bedeutung.</p> <p>Um den Fortbestand zu sichern, erfährt das Bad (das bereits seit 2021 geschlossen ist) derzeit eine umfangreiche Sanierung, welche sowohl den Gebäudebestand, das vorhandene Schwimmbecken und eine neue aufgewertete Eingangssituation umfasst.</p> <p>Um auch die Erreichbarkeit des Bades insgesamt zu verbessern, spielen die Verwirklichung des Grünen Rings und die daran angrenzenden Erschließungsmaßnahmen und möglicherweise angepasste Parkplatzsituation eine wichtige Rolle. Durch den an das Bad angrenzenden Parkabschnitt mit attraktiven Fuß- und Radwegen und den Straßenbaumaßnahmen Hoeschallee/Brackeler Straße wird das Freibad Stockheide optimal verkehrlich angebunden. Um die Besucher*innen vor dem Verkehrslärm der Hoeschallee abzuschirmen, wird der Grüne Ring in diesem Bereich als Lärmschutzwall ausgebildet.</p>
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> - (Energetische) Sanierung des Schwimmbads zum Erhalt eines attraktiven Treffpunkts für die Bewohner*innen der Nordstadt - Erhalt einer identitätsstiftenden Einrichtung - Erhalt einer gesundheitsfördernden Einrichtung
Projektwirkung / Nachhaltigkeit	Wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit der gesundheitsfördernden Einrichtung eines Schwimmbades, dass aus energetischer Sicht dem heutigen Stand der Technik entspricht.
Projektlaufzeit	Seit 2022
Projektträger	Stadt Dortmund – Sport- und Freizeitbetriebe
Projektverantwortlich	Stadt Dortmund – Sport- und Freizeitbetriebe
Förderung	Bundesprogramm „Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur (SKJ 2022)“

Projektname	B 5 Hoeschpark
Projektbeschreibung	<p>Der 1941 eröffnete und heute unter Denkmalschutz stehende Hoeschpark grenzt im Norden und Osten direkt an den Grünen Ring an. Er ist eine der bedeutendsten städtebaulichen Grünanlagen aus der Mitte des vergangenen Jahrhunderts. Er gilt noch heute für das direkte Umfeld sowie für die gesamte östliche Nordstadt als wichtige Park- und Sportanlage, die als „Erholungsstätte für Jedermann“ genutzt wird. Die Anlage ist eine Mischung aus Grünanlage sowie Sport- und Wettkampfstätte und bietet Freiraum für vielfältige Freizeitaktivitäten und Erholung im Grünen für alle Altersklassen.</p> <p>Um die Dichte und Regelmäßigkeit der Nutzungen des Parks noch weiter zu erhöhen, wird der Park weiter qualifiziert. Seit Ende 2020 wird der rund 27 Hektar große Park modernisiert und für die Bedürfnisse der Dortmunder Bevölkerung zukunftsfähig gemacht. Hier werden z. B. die vorhandenen Sportstätten in Absprache mit den dort verorteten Vereinen modernisiert und an heutige Anforderungen angepasst. Außerdem entstehen neue Spielplätze für verschiedene Altersgruppen, eine neue Laufbahn durchs Brügmanns Hölzchen und die angrenzenden Parkteile (der sogenannte Loop), ein Outdoor-Fitnessbereich, eine Boulderwand und eine multifunktionale Sportfläche auf dem Centrecourt, die sowohl als Tennisplatz als auch als Basketballplatz in Originalgröße genutzt werden kann. Der besondere Fokus bei der Umgestaltung liegt dabei in der Vereinbarkeit der vielfältigen Sportangebote mit der Naturnähe im Park und im Brügmanns Hölzchen, welches auch gleichzeitig als Retentionsfläche für Regenwasser benötigt wird, sowie der Barrierefreiheit und damit auf der Nutzbarkeit für alle Dortmunder*innen.</p> <p>Zusätzlich werden das Sport- und das Tennisheim baulich ertüchtigt und teilweise erweitert. Hier findet sich zukünftig neben Umkleidekabinen, Schulungs- und Büroräumen auch ein gastronomisches Angebot, welches zum Verweilen einladen soll und von einem Träger der Erwachsenenbildung betrieben wird.</p>
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Biodiversität, ökologische Aufwertung - Integration von Neu-Dortmunder*innen - Förderung von Integration und Teilhabe - Gesundheitsförderung - Nutzung von Synergieeffekten der Sportvereine - Einbindung von Qualifizierungsmaßnahmen zur Bekämpfung von Langzeitarbeitslosigkeit
Projektwirkung / Nachhaltigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Bedarfsgerechte Weiterentwicklung und Erhalt der historischen Parkanlage - Schaffung von Identifikationsorten für die Bewohner*innen - Gesundheitsförderung der Bewohner*innen - Qualifizierungsmaßnahmen in der Erwachsenenbildung
Projektlaufzeit	2017 – 2023
Projektträger	Stadt Dortmund – Amt für Stadterneuerung
Projektverantwortlich	Stadt Dortmund – Sport- und Freizeitbetriebe, Amt für Stadterneuerung (Gesamtkoordination)
Förderung	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), des Bundesmittel und Mittel vom Land NRW

Projektname	B 6 Ehemalige Sinteranlage
Projektbeschreibung	<p>Zwischen 1962 und 2000 wurde das Gelände im Norden der Westfalenhütte zu Produktionszwecken genutzt. 2005 erfolgte der Abbruch der oberirdischen Anlagen. Auf der Fläche der ehemaligen Sinteranlage entstand gemäß Bebauungsplan InN 222 bis 2021 ein Gebiet für die Ansiedlung von Anlagen der Logistikbranche. Das Gebiet wird im Norden und Osten von einem rund 22 ha großen Gürtel aus öffentlichen Grünflächen umschlossen.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Rahmenplanung für die Gesamtentwicklung der Westfalenhütte ist dieser Bereich bereits als Teilstück des Grünen Rings vorgesehen gewesen und ermöglicht es, diesen um das Westfalenhüttengelände zu schließen und durchgängige Rad- und Fußwegeverbindungen zu realisieren.</p> <p>Der Grüne Ring wird auf der ehemaligen Sinteranlage im Norden entlang der Bahnstrecke geführt und im Osten entlang der umverlegten Rüschebrinkstraße. Hierfür wurden größere zusammenhängende Flächen für die Waldaufforstung und das Anlegen von Biotopen genutzt. Um einen dauerhaften Artenschutz und ein konfliktfreies Nebeneinander von Mensch, Flora und Fauna zu ermöglichen, wurden die durch den Menschen zu nutzenden Flächen auf den Süden der Grünanlage fokussiert, wo auch der Rad- und Wanderweg verläuft. In die Grünflächen wurden zudem die notwendigen Retentionsmaßnahmen für das Niederschlagswasser aus den angrenzenden versiegelten Bereichen des Logistikstandorts integriert, um so auf die Folgen des Klimawandels mit möglichen Starkregenereignissen vorbereitet zu sein.</p> <p>Auch eine attraktive Rad- und Fußwegverbindung wurde in den Grünbereich integriert, die sowohl an die zukünftigen Fuß- und Radwege im Grünen Ring als auch über die Rüschebrinkstraße an den Hoesch-Hafenbahn-Radweg und an den Kirchderner Bahnhof angebunden sein wird. Somit ist eine Anbindung der ehemaligen Sinteranlagefläche ans städtische Radnetz und den Bahnverkehr bestmöglich umgesetzt.</p>
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> - Sparsamer Umgang mit Boden durch Reaktivierung von Brachen - Verbesserung des Stadtklimas und Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel - Stärkung des Fuß- und Radverkehrs - Verbesserung der Verkehrssicherheit - Stärkung der Stadt der kurzen Wege
Projektwirkung / Nachhaltigkeit	<p>Reaktivierung vorhandener Brachflächen, um mit Boden sparsam umzugehen, und Anpassung an die Folgen des Klimawandels durch großzügige Retentionsflächen sowie Maßnahmen zur Verkehrswende.</p>
Projektlaufzeit	<p>Abgeschlossen</p>
Projektträger	<p>Dortmund Logistik GmbH (DSW21)</p>
Projektverantwortlich	<p>Dortmunder Logistik GmbH (DSW21)</p>
Förderung	<p>-</p>

Projektname	C 1 Hoeschplatz
Projektbeschreibung	<p>Der Hoeschplatz wird von der Hammer Straße, der Dürener Straße, der Borsigstraße und der Stahlwerkstraße eingefasst. In diesem Straßenkarree befindet sich im nördlichen Bereich eine städtische Kindertagesstätte. Sie ist durch hohe Zäune, ihren Eingang auf der dem Hoeschplatz abgewandten Seite und die nördlich gelegene Mauer als Grenze zum ehemaligen Westfalenhüttenstandort städtebaulich deutlich vom umgebenden Quartier abgetrennt. Auf der angrenzenden ehemaligen Westfalenhüttenfläche wird in den nächsten Jahren das neue Karlsquartier entstehen.</p> <p>Der Hoeschplatz wirkt bereits heute dank vieler Bäume, Sträucher und Rasenflächen wie eine kleine grüne Oase im dicht bebauten umgebenden Wohnquartier. Mit dem vorhandenen Spielplatz und der Bolzplatzfläche hat der Platz eine große Bedeutung als Frei- und Spielfläche für das Umfeld und bietet große Potenziale zur Weiterentwicklung.</p> <p>Dieses Potenzial soll genutzt werden und der Fokus bei der Neugestaltung des Platzes auf die Zielgruppe der 0 bis 6-Jährigen gelegt werden. Ein Angebot für diese Altersgruppe fehlt aktuell auf dem Platz. Daher soll ein von einem Zaun eingefasster neuer Spielbereich direkt angrenzend an das Außengelände der Kindertagesstätte entstehen und mittels Toren direkt daran angebunden werden. So wird die Kindertagesstätte besser an den Platz angebunden und die Nutzung des Spielbereichs wird für diese unkompliziert möglich. Am Nachmittag ist die Fläche dann für alle Besucher*innen öffentlich zugänglich.</p> <p>Auch der im Norden vorhandene Bolzplatz mit seiner hohen Nutzungsdichte soll so ertüchtigt werden (z. B. neuer Belag) dass eine beständige und nahezu ganzjährige Bespielbarkeit der Fläche sichergestellt ist.</p>
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> - städtebauliche Aufwertung des öffentlichen Raumes - Verbesserung des Spiel- und Bewegungsangebots für verschiedene Altersgruppen - bessere Anbindung an und Nutzung durch die Kindertagesstätte
Projektwirkung / Nachhaltigkeit	Schaffung eines attraktiven Aufenthalts-, Bewegungs- und Erholungsbereichs für unterschiedliche Altersgruppen des dicht bebauten Borsigplatzquartiers.
Projektlaufzeit	Bis 2030 (noch zu konkretisieren)
Projektträger	Stadt Dortmund – Amt für Stadterneuerung
Projektverantwortlich	Stadt Dortmund – Amt für Stadterneuerung (Gesamtkoordination), Grünflächenamt
Förderung	EFRE: Wohnviertel im Wandel, ggf. Städtebauförderung

Projektname	C 2 Hoesch-Museum
Projektbeschreibung	<p>Das 2005 wiedereröffnete Hoesch-Museum zeigt im denkmalgeschützten ehemaligen Portierhaus der Westfalenhütte 160 Jahre Unternehmens-, Technik- und Sozialgeschichte der Stahlarbeit, verbunden mit der Dortmunder Stadtgeschichte. Das Hoesch-Museum möchte die Erinnerung an eineinhalb Jahrhunderte Stahlindustrie in Dortmund erhalten und den Strukturwandel im lebendigen Dialog begleiten. Das Museum ist seit 2022 im Besitz der Stadt Dortmund. Träger ist der Verein „Freunde des Hoesch-Museums“, der mit zahlreichen Ehrenamtlichen den laufenden Betrieb sicherstellt.</p> <p>Mit der Öffnung der ehemaligen Werksfläche und ihrer Entwicklung zu einer öffentlichen Parkanlage bietet sich für das Hoesch-Museum die einmalige Chance, eine angrenzende Außenfläche von ca. 2 ha Größe als Museums-garten zu erhalten. Die ehemalige Rückseite dieses architektonisch wertvollen Gebäudes erhält eine neue Adresse zum Park und somit eine weitere Zugangsmöglichkeit. Auf einen Teilbereich dieser zwischen dem altem Portierhaus und dem neuen Kinderspielplatz des Grünen Rings gelegenen Fläche wurde 2022 bereits ein Stahl-Bungalow transloziert. Dieses von Hoesch produzierte Fertighaus stand ursprünglich seit den 1960er Jahren als Wohnhaus im Dortmunder Süden. Das neue Exponat soll zukünftig als begehbare Großobjekt, aber auch als Ausstellungs-, Veranstaltungs- und Begegnungsort dienen. Um das ehemalige Wohnhaus herum wird ein Hausgarten angelegt, der sich an historischen Gärten orientiert, so dass ein stimmiges Ensemble mit dem Bungalow entsteht. Auch das originale Zufahrtstor und zwei Mauer-scheiben werden in die Gestaltung integriert.</p> <p>Um die Scharnierfunktion zwischen dem bestehenden Hoesch-Museum und dem Grünen Ring bestmöglich auszugestalten, wird ein barrierefreier Fußweg mit einem Steg direkt vom neuen Außengelände des Museums zum Kinderspielplatz und somit zu einem stark belebten Teil des Grünen Rings führen. Nach Fertigstellung der Zuwegung über den Grünen Ring wird der Außenbereich des Museums jederzeit für die Bevölkerung zugänglich sein und die neue Parkanlage um einen attraktiven Anlaufpunkt erweitern. Perspektivisch werden auch am Gebäude des Hoesch-Museums weitere Anpassungen im Zusammenhang mit der neuen Adressbildung erforderlich werden.</p>
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> - Direkte Anbindung des Museums an den Grünen Ring - Erhöhung der Zugänglichkeit des Museums - Modernisierung und Herstellung einer öffentlichen Gemeinbedarfseinrichtung zur Begegnung, kulturellen Versorgung und außerschulischen Bildung
Projektwirkung / Nachhaltigkeit	Erweiterung des Grünen Rings um einen weiteren Anlaufpunkt, der auch als Treffpunkt dienen kann und Erleichterung des Zugangs zur Geschichte der Stahlindustrie in Dortmund
Projektlaufzeit	Seit 2022
Projektträger	Stadt Dortmund – Amt für Stadterneuerung
Projektverantwortlich	Stadt Dortmund – Amt für Stadterneuerung (Gesamtkoordination), Grünflächenamt
Förderung	EFRE: Wohnviertel im Wandel, ggf. Städtebauförderung

Projektname	C 3 Gewerbeflächenentwicklung
<p>Projektbeschreibung</p>	<p>Auf der Fläche der ehemaligen Westfalenhütte sind in den letzten Jahrzehnten mehrere Gewerbeflächen revitalisiert worden. Als erstes Gebiet wurde vor 25 Jahren das Güterverkehrszentrum Feineisenstraße im Norden entwickelt. Hier haben sich Unternehmen wie Winkelmann Recycling, Novoferm und Kaufland Logistik niedergelassen. In zeitlichem Abstand folgte der Garbe-Logistikpark im südlichen Bereich an der Brackeler Straße. Neben einem großen Amazon-Standort befinden sich hier weitere Firmen wie ID-Logistics, Decathlon und DHL.</p> <p>Auf der Fläche der ehemaligen Sinteranlage im Nordosten haben sich die REWE Dortmund sowie die DEG Dach Fassade Holz angesiedelt. Die Mietflächen des Logistikparkentwicklers Prologis sind teilweise vermietet.</p> <p>Das ursprünglich ansässige Unternehmen tkSE hat seine Werksflächen verkleinert, sortiert und den Bedürfnissen eines veränderten Marktumfeldes angepasst. Die Investition von 200 Millionen Euro in die 2023 fertiggestellte Feuerbeschichtungsanlage 10 zeigt, dass der modernisierte Standort zukunftsfähig geworden ist.</p> <p>Weitere Gewerbegebiete, die durch die geplante Hoeschallee erschlossen werden, sind vorgesehen. Dies ist im Süden an der Brackeler Straße ein neues Gewerbegebiet mit dem Fokus auf Light-Industrial-Nutzung. Auf der ehemaligen Fläche 5 und der Kokerei Kaiserstuhl in der Mitte der Westfalenhütte ist auf 35 Hektar sowohl ein GE als auch ein GI- Bereich geplant.</p>
<p>Projektziele</p>	<p>Reaktivierung von Flächen mit ehemals Schwerindustrieller Nutzung für Industrie und Gewerbe, naturnahe Freizeitaktivitäten sowie Bereiche mit hoher ökologischer Qualität.</p>
<p>Projektwirkung / Nachhaltigkeit</p>	<p>Insgesamt sind auf dem Gebiet der ehemaligen Westfalenhütte heute 6.400 Arbeitnehmer beschäftigt. Durch die Schaffung zweier weiterer Gewerbegebiete werden zusätzliche Arbeitsplätze entstehen.</p> <p>Die Flächenaktivierung ging mit der Sanierung der ehemals belasteten Böden einher. Auf der ehemaligen Sinteranlage und der Feineisenstraße sind neben den Gewerbeflächen umfangreiche Grünanlagen und Retentionsflächen entstanden.</p> <p>In Verbindung mit den Planungen zum Grünen Ring werden ehemals unzugängliche Flächen für Bewohner*innen des dicht besiedelten Innenstadtbezirks und darüber hinaus erschlossen.</p>
<p>Projektlaufzeit</p>	<p>1995 – 2030</p>
<p>Projektträger</p>	<p>Private Eigentümer / Entwickler / Stadt Dortmund</p>
<p>Projektverantwortlich</p>	<p>Unternehmen / Stadt Dortmund</p>
<p>Förderung</p>	<p>Verschiedene Förderzugänge, eine Förderung über RWP wird zurzeit geprüft</p>

Projektname	D 1 Hoesch-Hafenbahn-Radweg
Projektbeschreibung	<p>Die Situation für den Radverkehr ist an vielen Stellen in der Nordstadt verbesserungswürdig. Auch die Anbindung der Nordstadt an angrenzende Stadtteile und das Regionale Radnetz muss verbessert werden. Es fehlt insbesondere an sicheren und durchgängigen Radverkehrsverbindungen.</p> <p>Der geplante Hoesch-Hafenbahn-Weg kann den beschriebenen Mängeln entgegenwirken. Die Trasse der ehemaligen Hoesch-Verbindungsbahn zwischen der Westfalenhütte und dem heutigen PHOENIX See – quer durch die Gartenstadt – wird zu einem attraktiven, sicheren und asphaltierten gemeinsamen Geh-/Radweg mit einer Breite von 4 m umgebaut. Er wird weitestgehend kreuzungsfrei durch dicht bebaute Gebiete geführt und hat einen hohen Wert für den Freizeit- und den Alltagsradverkehr.</p> <p>Im Bereich der ehemaligen Westfalenhütte ist aktuell geplant, dass der Hoesch-Hafenbahn-Weg südlich der Brackeler Straße an das bestehende Netz angeschlossen wird. Nachdem er mit einer Brücke über die Brackeler Straße geführt wird, sieht die Vorplanung vor, durch eine neue Rampenanlage nördlich der Brackeler Straße an das dort vorhandene Radnetz anzuschließen. Hier schließt er dann an den Grünen Ring an. Die Weiterführung erfolgt auf dem süd-östlich gelegenen Damm auf dem ehemaligen Westfalenhüttengelände, quert den östlichen „Eingang“ zur Westfalenhütte und bindet an die neu hergestellte Sinterstraße an.</p> <p>Der Hoesch-Hafenbahn-Weg verbindet dabei nicht nur die beiden ehemaligen Industriestandorte, sondern schafft auch die Anbindung an das regionale Radwegenetz. Zum Teil über städtische Straßen nach Norden wird er an den Leezenpatt-Radweg in Lünen angebunden und bietet damit eine Verbindung bis zum Schloß Cappenberg und darüber hinaus.</p>
Projektziele	<p>Stärkung des Radverkehrs und der Stadt der kurzen Wege</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Verkehrssicherheit - Einbindung der Strecke ins Alltagsradnetz des RVR und der Stadt Dortmund - geschlossenes Wegenetz hin zu einem Rad- und Wanderweg
Projektwirkung / Nachhaltigkeit	Die Maßnahme ist ein Baustein der Verkehrswende und erhöht den Anteil des Fahrradverkehrs am Modal Split der Gesamtstadt. Damit einhergehend führt sie zur Minderung der CO ₂ - und Lärmbelastung in den angrenzenden Stadtteilen.
Projektlaufzeit	Baubeginn 2023, Anschluss an den Grünen Ring Mitte der 2030er-Jahre
Projektträger	Regionalverband Ruhr
Projektverantwortlich	Regionalverband Ruhr
Förderung	Sonderprogramm Stadt und Land

Projektname	D 2 Fuß- und Radwegebrücke Brackeler Straße
Projektbeschreibung	<p>Südöstlich des Freibads Stockheide soll der Fuß- und Radweg des Grünen Rings verkehrssicher und barrierefrei über die Brackeler Straße geführt werden und so der Anschluss an den Hoesch-Hafenbahn-Radweg und an das gesamtstädtische Radwegenetz ermöglicht werden. In diesem Bereich wird zusätzlich die neue Hoeschallee an die Brackeler Straße angeschlossen. Durch diese neue Kreuzungssituation erhält eine sichere Quermöglichkeit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen eine noch größere Bedeutung.</p> <p>Die heute dort bereits vorhandene Fußwegebrücke führt über die derzeit vier-spurige Brackeler Straße und verbindet u. a. das Freibad Stockheide mit dessen Besucherparkplatz. Die Brücke ist aufgrund des vorhandenen niedrigen Geländers und ihrer starken Steigung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen nicht barrierefrei und nur erschwert nutzbar.</p> <p>Für eine zukünftig gute Erreichbarkeit und Anbindung des Grünen Rings an den Hoesch-Hafenbahn-Radweg und an das städtische Radnetz sowie für eine angemessene Zuwegung der Gäste des Freibades Stockheide vom Besucherparkplatz bedarf es einer Neuorganisation der Verkehrsführung für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen an diesem Verkehrsknotenpunkt.</p> <p>Um zu klären, wie eine neue – vom Straßenverkehr getrennte – sichere und barrierefreie Fuß- und Radwegebrücke an diesem Standort verwirklicht werden kann, soll im ersten Schritt eine Machbarkeitsstudie beauftragt werden. Diese soll die Machbarkeit des Baus einer neuen Brücke mit den genannten Kriterien auf ihre Umsetzbarkeit, aber auch die entstehenden Kosten klären und ggf. sinnvollere Alternativen aufzeigen.</p>
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung des Grünen Rings an das städtische Radnetz - Verbesserung der Fußgänger- und Radfahrer-Querung über die Brackeler Straße sowie Förderung der Nahmobilität - geschlossenes Wegenetz hin zu einem Rad- und Wanderweg - Nord-Süd-Verbindung / Öffnung des Gebietes
Projektwirkung / Nachhaltigkeit	<p>Verbesserung des städtischen Radwegenetzes, um den Anteil der Radfahrer*innen im gesamtstädtischen Verkehrsmix zu erhöhen. Damit einher geht eine Reduktion des Lärms und des CO₂-Ausstoßes durch den Autoverkehr.</p>
Projektlaufzeit	<p>Noch zu konkretisieren</p>
Projektträger	<p>Stadt Dortmund – Amt für Stadterneuerung</p>
Projektverantwortlich	<p>Stadt Dortmund – Tiefbauamt, Amt für Stadterneuerung (Gesamtkoordination)</p>
Förderung	<p>EFRE: Wohnviertel im Wandel oder RWP oder Städtebauförderung</p>

Projektname	D 3 Straßenbaumaßnahmen Hoeschallee, Westfalenhüttenallee, Springorumstraße und Hildabrücke
Projektbeschreibung	<p>Die ehemalige Fläche der Westfalenhütte war geprägt durch eine industrielle Nutzung, die mittels interner Verkehrswege erschlossen war. Die Möglichkeit, für das Gelände eine neue Nutzungskonzeption zu entwickeln, bot gleichzeitig die Chance, neue Verbindungsstraßen als Ergänzung zum vorhandenen Dortmunder Hauptverkehrsstraßennetz zu realisieren und damit eine verkehrliche Entlastung der Nordstadt zu erzielen.</p> <p>Die <u>Hoeschallee</u> soll als zentrale Haupterschließung von der Brackeler Straße in Richtung Nordwesten über die neu zu bauende <u>Hildabrücke</u> bis zur Hildastraße verlaufen und die aus Osten kommenden (Schwer-)Verkehre in Richtung Hafen aufnehmen, um so die bewohnten Bereiche der Nordstadt zu entlasten. Die Hoeschallee wird dabei auf ihrer Südseite vom Grünen Ring begleitet. Nordöstlich bleibt eine potenzielle Erweiterungsfläche für den industriellen Kern erhalten. Die Maßnahme ist eng verbunden mit der Maßnahme D 5.</p> <p>Zwischen dem heute noch aktiven Werkstor 1 im Westen an der Oesterholzstraße und der geplanten Kreuzung mit der Hoeschallee wird die heutige westliche <u>Springorumstraße</u> Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes, während der Ostabschnitt der Straße innerhalb des Werkes als nicht-öffentliche Werksstraße verbleiben wird.</p> <p>Von der Kreuzung Hoeschallee/Springorumstraße bis zum Werkstor 4 im Osten an der Rüschebrinkstraße ist die Westfalenhüttenallee als neue öffentliche Straßenverbindung, parallel zur werksinternen Springorumstraße, geplant.</p> <p>An dieses neue Straßennetz werden die angrenzenden Flächen angeschlossen. Die Verknüpfung mit der internen Erschließung der Entwicklungsflächen erfolgt dabei jeweils über nur einen Anbindungspunkt. Durch diesen wesentlichen Beitrag für die Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen im städtischen Verkehrsgefüge sollen darüber hinaus der heute hohe Lkw-Durchgangsverkehr und damit die Feinstaub- und Lärmbelastung in den Wohnquartieren der nördlichen Innenstadt weitgehend reduziert bzw. vermieden werden.</p>
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> - Neubau einer neuen öffentlichen Erschließung für die ehemalige Westfalenhütte - sehr gute Anbindung der neuen Gewerbegebiete und ihrer Betriebe an den überörtlichen Verkehr - Entlastung der Nordstadt von Schwerlastverkehren
Projektwirkung / Nachhaltigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Luftqualität und Lärmsituation in den bewohnten Gebieten der Nordstadt und somit Gesundheitsvorsorge für die Bevölkerung
Projektlaufzeit	Seit 2022
Projektträger	Stadt Dortmund – Tiefbauamt
Projektverantwortlich	Stadt Dortmund – Tiefbauamt
Förderung	Regionales Wirtschaftsförderprogramm (RWP), Bereich wirtschaftsnahe Infrastruktur

Projektname	D 4 Erweiterung Stadtbahn
Projektbeschreibung	<p>Ein wesentlicher Teil der Erschließung der ehemaligen Westfalenhütte ist die Anbindung der Flächen an das ÖPNV-Netz.</p> <p>Aus dem im Osten gelegenen Stadtteil Marten verläuft die Stadtbahnlinie U44 derzeit über Dorstfeld entlang der Rheinischen Straße durch die zentrale Innenstadt von Dortmund. Ab der Reinoldikirche, als bedeutender Knotenpunkt im ÖPNV-Netz der Stadt, verschwenkt die Linie Richtung Nordosten und verläuft über den Borsigplatz bis zum ehemaligen Werkstor 1 der Westfalenhütte.</p> <p>Die Stadtbahnlinie U44 wird von der heutigen Endhaltestelle Westfalenhütte bis zur Warmbreitbandstraße auf besonderem Bahnkörper mit einer niveaufreien Querung der Stadtbahn unter der Hoeschallee hindurch verlängert.</p> <p>Die beiden dafür neu zu bauenden Haltestellen und die umzubauende heutige Endhaltestelle werden als Mittelbahnsteige mit einer Länge von 60 m hergestellt, entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik im Hinblick auf eine barrierefreie Gestaltung.</p> <p>Mit der Verlängerung der Stadtbahn wird die Fläche der ehemaligen Westfalenhütte zukunftsfähig an das Stadtbahnliniennetz der Stadt Dortmund angeschlossen.</p>
Projektziele	<ul style="list-style-type: none"> - Erschließung der Westfalenhütte mit der Stadtbahn - Bessere Anbindung der Arbeitsplätze auf dem Gelände der ehemaligen Westfalenhütte mit dem ÖPNV
Projektwirkung / Nachhaltigkeit	Förderung der umweltfreundlichen Mobilität und Herstellung einer attraktiven Alternative zur Erschließung des Entwicklungsgebietes Westfalenhütte durch den ÖPNV
Projektlaufzeit	2017 – 2029 (Planung und Bau)
Projektträger	Stadt Dortmund – Tiefbauamt
Projektverantwortlich	Stadt Dortmund – Tiefbauamt
Förderung	Förderung nach dem ÖPNVG NRW §13

Projektname	D 5 Werksunterführung + Werksgelände tkSE
<p>Projektbeschreibung</p>	<p>Große Teile der ehemaligen Westfalenhütte werden mit der Entwicklung des Grünen Rings und neuer Gewerbeflächen einer neuen Nutzung zugeführt. Im Zentrum des alten Werksgeländes bleiben jedoch der Kernbereich der Stahlverarbeitung und die Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen von tkSE bestehen. Auch Flächen für eine mögliche zukünftige Erweiterung verbleiben in der Hand des ursprünglichen Eigentümers. 2022 wurde eine neue Feuerbeschichtungsanlage in Betrieb genommen. Damit bleibt tkSE auch nach der Neuorganisation der Flächen der Westfalenhütte ein wichtiger Arbeitgeber.</p> <p>Dieser heute noch aktive Industriestandort Westfalenhütte wird abhängig von der Bewilligung von Fördermitteln durch die neu geplante und noch zu bauende Hoeschallee gequert und das Werksgelände dadurch geteilt.</p> <p>Die für den städtischen Verkehr bedeutsame neue Verkehrsachse soll nicht zu einer Trennung des Werks und somit zu Nachteilen des noch in Betrieb befindlichen Industriestandorts führen. Deshalb wird es mit der sogenannten Werksunterführung zukünftig für Fahrzeuge und Versorgungsleitungen des Flächeneigentümers tkSE eine Unterführung unter der neuen Hoeschallee hindurch geben. So bleiben die bestehenden Produktions- und Betriebsflächen als einheitlicher Standort verbunden und der Industriebetrieb kann uneingeschränkt fortgesetzt werden.</p> <p>Die Werksunterführung wird durch die Stadt Dortmund errichtet und ist eng verbunden mit der Maßnahme D 3. Entsprechende Rahmenbedingungen sind im städtebaulichen Vertrag als Anlage zum Kaufvertrag mit tkSE abgestimmt.</p>
<p>Projektziele</p>	<ul style="list-style-type: none"> - direkte Anbindung der beiden Werksteile - Erhalt eines wichtigen Industriestandortes und damit Sicherstellung von Arbeitsplätzen - Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Grünräume für die Dortmunder Nordstadt durch eine somit durchgehende öffentliche Straße sowie Grünverbindung
<p>Projektwirkung / Nachhaltigkeit</p>	<p>Langfristige Sicherung des Standorts durch Erweiterungsmöglichkeiten am Standort und Sicherung der Betriebsabläufe unabhängig von Ereignissen auf den öffentlichen Straßen</p>
<p>Projektlaufzeit</p>	<p>Seit 2021 (Bauzeit Mitte 2024 – Ende 2025)</p>
<p>Projektträger</p>	<p>Stadt Dortmund – Tiefbauamt</p>
<p>Projektverantwortlich</p>	<p>Stadt Dortmund – Tiefbauamt</p>
<p>Förderung</p>	<p>Werksunterführung: Regionales Wirtschaftsförderprogramm (RWP), Bereich wirtschaftsnahe Infrastruktur</p>

Projektname	E 1 Kommunikationsstrategie + Umsetzung
<p>Projektbeschreibung</p>	<p>Die bisherige Öffentlichkeitsbeteiligung für die Entwicklung des Grünen Rings (Workshops mit verschiedenen Gruppen, Online-Beteiligung, Mitmachstände im Stadtteil, Bustour über das Gelände usw.) hatte das vorrangige Ziel, die Wünsche der Bewohner*innen und Akteur*innen für die Entwicklung des Grünen Rings zu erfahren und in die Planung einzubinden. Die Stadt Dortmund hat hierfür ab Mitte 2022 einen sehr umfangreichen Beteiligungsprozess durchgeführt (siehe auch Kapitel 5 Beteiligungsprozess). Viele Menschen haben hieran teilgenommen. Konkret wurden z. B. Flächen identifiziert, die für lokales Gärtnern durch einen Verein vorgesehen werden sollen, oder der Wunsch eines Namenswettbewerbs wurde geäußert. Das Interesse an dieser neuen Parkentwicklung ist nach wie vor groß. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass es sich um eine als ehemaliges Werksgelände bislang nicht zugängliche Fläche handelt, die die Bewohner*innen neu hinzugewinnen.</p> <p>Zukünftig wird es vor allem darum gehen, die Bevölkerung über das Fortschreiten der Baumaßnahmen zu informieren, sie weiterhin in noch zu treffende Entscheidungen einzubeziehen und den Grünen Ring so als Marke mit hohem Identifikationspotenzial bei der Bevölkerung bekanntzumachen. Die hierzu notwendigen Strategien werden in einem noch zu erstellenden Kommunikationskonzept dargestellt.</p> <p>Mögliche Maßnahmen sind dabei die Erstellung eines corporate designs inklusive eines Logos mit hohem Wiedererkennungswert, (Baustellen-)Newsletter, Bauzaunplakate, geführte Baustellenführungen, Aussichtspunkte auf die Baustelle, Flyer für die Anwohner*innen usw.</p> <p>Neben der reinen Information der Bevölkerung wird die Kommunikationsstrategie auch weitere Beteiligungsformate beinhalten. Hier sind beispielhaft ein Wettbewerb für die Namensfindung für den Park oder die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen bei der detaillierten Ausgestaltung der Spiel- und Sportanlagen geplant.</p> <p>Die genaue Ausgestaltung der Einzelmaßnahmen wird im zu entwickelnden Kommunikationskonzept dargestellt.</p>
<p>Projektziele</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Information der Bevölkerung - Planen mit den Bewohner*innen hin zu einer generationengerechten und klimagerechten neuen öffentlichen Grün- und Freifläche - Identifikation mit dem neuen Park, Erhöhung der späteren Nutzung und der sozialen Kontrolle
<p>Projektwirkung / Nachhaltigkeit</p>	<p>Über eine breit angelegte Kommunikationsstrategie soll der Grüne Ring als Marke in der Nordstadt fest bei der Bevölkerung verankert werden und als Bestandteil des Stadtteils angenommen werden.</p>
<p>Projektlaufzeit</p>	<p>2024 – 2029</p>
<p>Projektträger</p>	<p>Stadt Dortmund – Amt für Stadterneuerung</p>
<p>Projektverantwortlich</p>	<p>Stadt Dortmund – Amt für Stadterneuerung</p>
<p>Förderung</p>	<p>EFRE: Wohnviertel im Wandel</p>

ANHANG: PROJEKTÜBERSICHT

Projektübersicht INHK Stadterneuerungsgebiet Westfalenhütte

Stand: 15.09.2023

Nr.	Maßnahme	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Private Investitionen	Art der Finanzierung/Förderprogramm
A Parkfläche Grüner Ring									
A1	Grüner Ring - Zentraler Park		x	x	x				EFRE: Wohnviertel im Wandel und/oder Grüne Infrastruktur
A2	Grüner Ring - Nord		x	x					EFRE: Wohnviertel im Wandel und/oder Grüne Infrastruktur ggf. Städtebauförderung
A3	Grüner Ring - Südost								RWP: Bereich wirtschaftsnahen Infrastruktur
A4	Grüner Ring - Veloroute		x	x					EFRE: Wohnviertel im Wandel (wenn möglich Refinanzierung RWP oder FöRiNa)
B Wohnen und Freiraum									
B1	Neues Wohngebiet „Karlsquartier“	x	x	x				Investor	/
B2	Neubau Schule und Kindertagesstätte im Karlsquartier	x	x	x	x			Kita durch Investor Karlsquartier	/
B3	Pocket Park	x	x	x				Investor Karlsquartier	/
B4	Freibad Stockheide	x	x						Bundesprogramm "Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur"
B5	Hoeschpark	x							EFRE, Bundesmittel und Land NRW
B6	Ehemalige Sinteranlage								/
C Städtebau und Stadtgestaltung									
C1	Hoeschplatz								EFRE: Wohnviertel im Wandel, ggf. Städtebauförderung
C2	Hoeschmuseum	x	x						EFRE: Wohnviertel im Wandel, ggf. Städtebauförderung
C3	Gewerbeflächenentwicklung	x	x	x	x	x	x		RWP und weitere andere Förderzugänge
D Verkehrliche Maßnahmen									
D1	Hoesch-Hafenbahn-Radweg					x	x		Sonderprogramm Stadt und Land
D2	Fuß- und Radwegebrücke Brackeler Straße								EFRE: Wohnviertel im Wandel oder RWP oder Städtebauförderung
D3	Straßenbaumaßnahmen Hoeschallee, Westfalenhüttenallee, Springorumstraße	x	x	x	x	x	x		RWP Bereich wirtschaftsnahe Infrastruktur
D4	Erweiterung Stadtbahn			x	x	x	x		ÖPNVG NRW §13
D5	Werksunterführung + Werksgelände tkSE	x	x						Werksunterführung: RWP Bereich wirtschaftsnahe Infrastruktur
E Öffentlichkeitsarbeit									
E1	Kommunikationsstrategie + Umsetzung	x	x	x	x	x	x		EFRE: Wohnviertel im Wandel