

Dortmund – Stadt der Plätze



Historische Stadtentwicklungsgeschichte
Stadtbild- und Stadtraumanalyse

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt



Impressum

Herausgeber

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
Stefan Thabe (verantwortlich)
Birgit Niedergethmann | Mareike Grömping | Silke Schulz

Inhaltliche Bearbeitung |
Gestaltung | Layout

farwickgrote partner
Architekten BDA Stadtplaner PartmbB
Heiner Farwick | Alexander Guttek | Lena Schüttken | Elena Berndt |
Katrin Witte | Marleen Döpfer

van-Delden-Straße 15
48683 Ahaus
www.farwickgrote.de

Kaiserstraße 15
44135 Dortmund

Kontakt für Rückfragen

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
Telefon 0231-50-10461
Internet www.dortmund.de/baukulturcity
E-Mail baukulturcity@stadtdo.de

Persönliche Termine nach Absprache möglich.

Druck

Fachbereich Marketing + Kommunikation | Stadt Dortmund
Februar 2024



Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt

farwickgrote partner

ARCHITEKTEN BDA STADTPLANER



Dortmund – Stadt der Plätze

**Historische Stadtentwicklungsgeschichte
Stadtbild- und Stadtraumanalyse**

Band 1

**Grundsätze und Leitlinien für die Gestaltung
der Stadträume in der Dortmunder City**

Band 2

Inhalt Band 1

Vorwort	5
Einführung	7
Aufgabe und Ziel	8
Bearbeitungsphasen	10
Beteiligungsdiallog	12
Vorausgegangene Prozesse und Projekte zur Innenstadtentwicklung	14
Historische Stadtentwicklungsgeschichte und Stadtbildvergleich	17
Städtebauliche Entwicklungsgeschichte	18
Baudenkmäler und erhaltenswerte Bausubstanz	48
Fazit – Stadtbauhistorische Analyse	50
Stadtbild- und Stadtraumanalyse	53
Bestandssituation der Stadträume	54
Raumfolgen	56
Oberflächenmaterial und Gestaltung	66
Stadtmöblierung	72
Beleuchtung	74
Kunst im öffentlichen Raum	76
Stadtgrün und Wasser in der Stadt	78
Klimaanpassung und Klimaregulierung	80
Architektur	82
Mobilität	88
Sicherheit	90
Fazit – Stadtbild- und Stadtraumanalyse	92
Literatur- und Abbildungsverzeichnis	95

Vorwort

Die Dortmunder City ist gegenüber der städtischen Gesamtläche ein kleiner Teil Dortmunds, dennoch repräsentiert sie im besonderen Maße die Identität der Stadt. Noch heute zeichnet der Wallring den Verlauf der mittelalterlichen Stadtmauer nach und umschließt die heutige City.

In der City beobachten wir die Entwicklung des Einzelhandels, den Klimawandel und die sozialen Herausforderungen wie unter dem Brennglas. Sicherheit, Sauberkeit und eine hohe Aufenthaltsqualität auch bei klimabedingten Herausforderungen sind Faktoren, die das Wohlfühlen in der Stadt fördern. Die Qualität des Stadtraums weiterzuentwickeln, gehört zu den langfristig wirkenden Maßnahmen. Auch wenn sie ihre Wirkung mitunter erst über Jahrzehnte entfalten, sind sie von großer Bedeutung.

Das Architekturbüro farwickgrote partner Architekten BDA Stadtplaner aus Dortmund/Ahaus wurde 2021 mit der Erstellung eines Masterplans für Plätze und öffentliche Räume in der City beauftragt. Der nun fertiggestellte Masterplan ist langfristig angelegt und schlägt für die Zukunft ein umfassendes Maßnahmenpaket vor. Er ist ein Instrument, mit dem der öffentliche Raum allgemein aufgewertet und das jetzige Stadtbild harmonischer gestaltet werden soll.

Die Leitlinien geben den Rahmen, um Baukultur in Dortmund weiterzuentwickeln. Dies geht nur in einem Miteinander von Eigentümer*innen, Architekt*innen, Verwaltung und Politik. Daher stellen die Leitlinien aus dem Masterplan Plätze auch für die private Hand ein wertvolles Handbuch dar, das innerhalb der gesamten Stadtgesellschaft um Verständnis sowie für gemeinsame Verantwortung im Hinblick auf die baulichen Qualitäten innerhalb der City wirbt. Gleichzeitig bleibt Spielraum, um auch ungewöhnliche Ideen und Kreativität zu ermöglichen.

Eine Innenstadt, in der jedes neue Gebäude den Nachbarn überstrahlen soll, in der die Werbung immer schriller und der öffentliche Raum weiter zugestellt wird, entfaltet keine positive Wirkung. Denn so bietet sie schon bald nicht mehr die Aufenthaltsqualität, die die Bürger*innen von ihr erwarten. Hierzu ist das vorliegende Handbuch mit Leitlinien entwickelt worden, nach denen auf lange Sicht ein Stadtbild entstehen wird, welches in seiner Gesamtheit von gestalteten Plätzen, Stadträumen und Gebäuden ein ausgewogenes, gestalterisches Miteinander darstellt.

Durch die Lektüre werden Sie neue interessante Perspektiven für Dortmund gewinnen, viel Freude beim Lesen!



Stefan Szuggat

Vorwort

Ob sich eine Stadt in ihrer Attraktivität gegenüber anderen Städten behaupten kann, hängt ganz sicher nicht nur von ihrem Einkaufsangebot ab. Es ist vor allem die Qualität des Stadtbildes, die Qualität der öffentlichen Räume, die sie für Bewohner*innen und Besucher*innen erst lebenswert und anziehend macht. Daher hat sich die Stadt Dortmund auf den Weg gemacht, die City gestalterisch aufzuwerten und zu einer zukunftsfähigen City weiterzuentwickeln.

Mit dem „Masterplan Plätze“ wird die Chance ergriffen, die gesamte Innenstadt übergeordnet zu betrachten. Der vorliegende Masterplan, der auf einer Analyse der aktuellen Bestandssituation sowie der historischen Entwicklung basiert, gibt städtebauliche und architektonische Leitlinien für eine qualitätvolle und somit auch zukunftsfähige Gestaltung der Plätze und Stadträume in der Dortmunder City vor.

Um schnelllebigen Moden und Trends in Städtebau und Architektur zu trotzen und eine Kontinuität in der Gestaltung der Stadt zu erreichen, bedarf das Stadtbild eines stabilen Grundgerüsts, welches auf Probleme und Störungen reagieren kann, ohne dass die Grundfeste von Qualität in Frage gestellt werden.

Die Umsetzung dieses Ziels verfolgen die Leitlinien des Masterplans Plätze: eine un-aufgeregte, aber qualitätvolle und lebenswerte Stadtgestaltung umzusetzen, die dem Gedanken der Stadtgestaltung der Europäischen Stadt folgt.

Das gestalterische Zusammendenken von öffentlichen Räumen und stadtraumfassenden Gebäuden kann durch qualitätvolle Architektur unter Rücksichtnahme auf die historischen Strukturen und Elemente der Stadt erreicht werden.

Dabei ersetzt das Instrument des Masterplans nicht die eigentliche Planung für die Gestaltung der Plätze und Stadträume in der Dortmunder City. Hier gilt es, in den nächsten Jahrzehnten Schritt für Schritt unter Berücksichtigung der vorliegenden Leitlinien konkrete Maßnahmen zu entwickeln und Platz- und Stadträume umzugestalten – für eine lebenswerte Dortmunder City, die neben dem Kommerz der Stadtbevölkerung und Besucher*innen einen qualitativ hochwertigen Raum, als Identifikationsort einer starken Stadt mit Geschichte bereitet.



Heiner Farwick

Einführung

Aufgabe und Ziel

Öffentliche Plätze und Räume tragen maßgeblich zur Identität einer Stadt bei, sind Ausdruck ihrer Urbanität und schaffen Aufenthaltsqualität. Die Dortmunder City ist geprägt von zahlreichen öffentlichen Plätzen, die als multifunktionale Räume unterschiedliche Nutzungsarten aufweisen. Sie unterscheiden sich in Größe, Zugschnitt, Gestaltung und Ausstattung.

Mit dem Masterplan Plätze wurde die Chance ergriffen, die Dortmunder City als Ganzes zu betrachten und für die Plätze und Stadträume städtebauliche und gestalterische Grundsätze und Leitlinien zu entwickeln.

Ziel ist eine langfristige Aufwertung des öffentlichen Raums sowie die Schaffung eines harmonischen Gesamtbildes der City unter Berücksichtigung stadträumlicher, gestalterisch-ästhetischer, sozialer, funktionaler sowie ökologischer Aspekte.

Die City soll sich zu einem attraktiven Aufenthalts- und Lebensort zum Flanieren und Einkaufen für Bewohner*innen und Besucher*innen weiterentwickeln.

Untersuchungsgebiet

Der Wallring, mit seinen Teilbereichen wie z.B. Schwanenwall, Königswall und Burgwall, liegt als ovale verlaufende Verkehrsader in zentraler Lage des Dortmunder Stadtgebietes. Das Untersuchungsgebiet umfasst die Plätze und prägenden Stadträume innerhalb des Wallrings und schließt den Wallring selbst mit ein.



Abb. 1: Luftbild der Dortmunder City, 2023

Bearbeitungsphasen

Die vorliegende Dokumentation und insbesondere die Formulierung der stadtgestalterischen Grundsätze und Leitlinien sind unter prozessbegleitender Beteiligung ortsansässiger Akteur*innen, der Eigentümer*innen, der Öffentlichkeit sowie der politischen Vertreter*innen erarbeitet worden. Eine Reihe Workshops, Informationsveranstaltungen und Ämterabstimmungen wurden durchgeführt.

Im Rahmen einer stadtbauhistorischen Analyse wurde zunächst das Stadtbild und die Struktur der Dortmunder City untersucht und ihre stadtgeschichtliche Entwicklung bis zur heutigen Raumstruktur analysiert. Durch den Vergleich des historischen Erscheinungsbildes mit dem heutigen wurden exemplarisch wesentliche Veränderungen der Stadtgestalt aufgezeigt.

Im Rahmen einer Stadtbildanalyse wurden zunächst die Wesensmerkmale der Architektur und Stadtgestalt der Dortmunder City bestimmt. Wesentliche Raumfolgen wurden identifiziert und analysiert sowie die Gestaltungsvielfalt im öffentlichen Raum untersucht.

Das heutige Stadtbild wurde betrachtet unter den Fragestellungen:

- Wofür steht Dortmund?
- Was ist charakteristisch für die Gestaltung der Dortmunder City?
- Wo lassen sich Gemeinsamkeiten räumlicher Gestaltung finden?
- Wo liegen die Stärken und auch Schwächen im öffentlichen Raum?

Ziel der Analyse war es, die städtebauliche Identität der Dortmunder City herauszuarbeiten, um auf dieser Basis Grundsätze und Leitlinien zu entwickeln, wie sich der Stadtraum zukünftig darstellen soll und auf welche Rahmenbedingungen bei der zukünftigen Entwicklung der Dortmunder City zu achten ist.

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Analyse wurden die maßgebliche Zielsetzung in Form von Grundsätzen vorgestellt und konkrete Leitlinien für die zukünftige Entwicklung der Dortmunder City abgeleitet. Hierbei erfolgte eine differenzierte Darstellung in Wort und Bild. Die Gestaltungsprinzipien wurden anhand von Skizzen und Fotos erläutert. Beispielhaft wurden

Gestaltungsvorschläge in Form von Zukunftsvisionen für einige Stadtraumsituationen nach Maßgabe der zuvor entwickelten Leitlinien aufgezeigt.

Ergänzend beinhaltet die vorliegende Dokumentation Hinweise, wie die Leitlinien in die Praxis umgesetzt werden können und welche Beratungsangebote bestehen.

Die Dokumentation der erarbeiteten Inhalte ist in zwei Bände gegliedert:

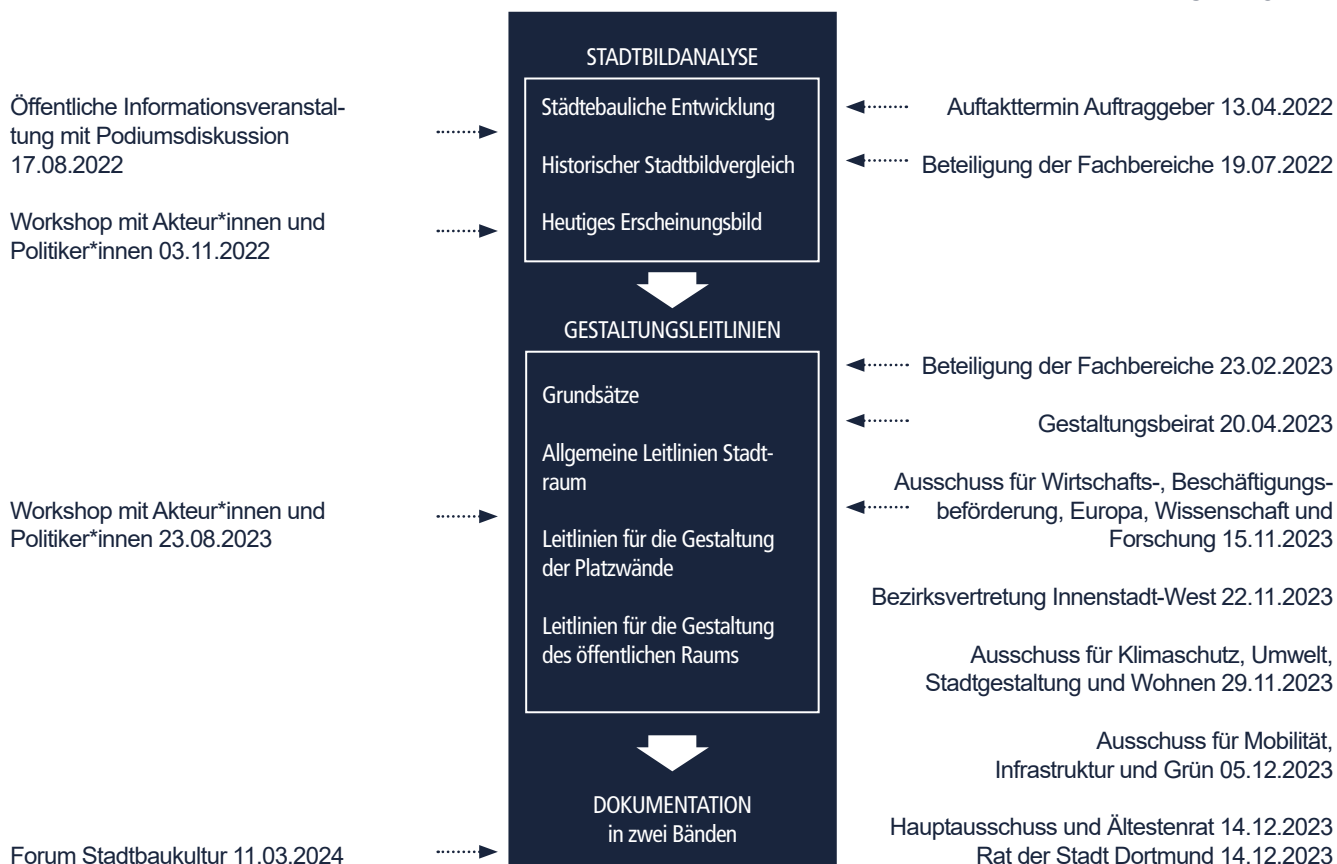
Band 1: Historische Stadtentwicklungsgeschichte, Stadtbild- und Stadtraumanalyse

Band 2: Grundsätze und Leitlinien für die Gestaltung der Dortmunder City

ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

ARBEITSPHASEN

BETEILIGUNG VON FACHBEREICHEN UND POLITIK



Beteiligungsdialog

Parallel zum Bearbeitungsprozess wurde ein breit angelegter Beteiligungsdialog gestartet. Ziel war es, die Bürgerschaft, die Akteur*innen und die ausgewählten Fachbereiche prozessbegleitend einzubinden.

Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit

Nachdem das Büro farwickgrote partner die umfangreiche Bestandsaufnahme abgeschlossen und die Stadtbild- und Stadtraumanalyse fertiggestellt hatte, lud die Stadt Dortmund die Öffentlichkeit am 17. August 2022 zu einer Informationsveranstaltung ein. 140 Interessierte kamen zusammen, um sich zu informieren und zu diskutieren.

Das Büro farwickgrote partner stellte die Ergebnisse der Stadtbild- und Stadtraumanalyse vor. Defizite und Potentiale der Dortmunder City wurden herausgestellt und es wurde dargelegt, welche Handlungserfordernisse sich ergeben und wie ein Zielkonzept aussehen könnte.

Es fand eine Podiumsdiskussion unter der Moderation von Thomas Scholle (Büro plan-lokal) statt. Teilnehmer*innen waren Ina Bimberg, Landschaftsarchitektin BDLA (Mitglied im Gestaltungsbeirat der

Stadt Dortmund), Prof. Dr. Wolfgang Sone (Professor TU Dortmund und wissenschaftliche Leitung Baukunstarchiv NRW), Tobias Heitmann (Vorstandsvorsitzender Cityring Dortmund). Anschließend fand eine öffentliche Diskussion mit Akteur*innen der Innenstadt (Thomas Schäfer, Handelsverband NRW Westfalen-Münsterland; Patrick Voss, IHK zu Dortmund; Patrick Arens, Schaustellerverein Rote-Erde e.V.; Stefan Postert, Büro Stadt+Handel; Marcus Patrias, BDA Dortmund Hamm Unna) und Bürger*innen statt. Die Stadtbild- und Stadtraumanalyse wurde diskutiert und den Ergebnissen wurde umfänglich zugestimmt. Auch die positiven Wortmeldungen der Bürgerschaft wiesen auf eine breite Zustimmung der Ergebnisse hin.

Workshop mit Akteur*innen und Politiker*innen

Am 02. November 2022 lud die Verwaltung der Stadt Dortmund die in der City handelnden Akteur*innen und Politiker*innen zu einem Workshop ein. Ziel war die Bearbeitung von unterschiedlichen Fragestellungen zu prägenden Orten in der City, zu Merkmalen eines schönen Stadtbildes und zu den Konsequenzen für die City sowie für die Innenstadtentwicklung.

Beteiligung der Akteur*innen „Grundsätze und Leitlinien – Entwurf“

Auf der Grundlage der Ergebnisse des vorausgegangenen Workshops mit den Akteur*innen und Politiker*innen wurden vom Büro farwickgrote partner Grundsätze und Leitlinien für die zukünftige Entwicklung der Dortmunder City erarbeitet.

Im Rahmen einer weiteren Veranstaltung am 23. August 2023, unter erneuter Beteiligung der Akteur*innen und Politiker*innen, wurde das Ergebnis vorgestellt und die Möglichkeit zur Diskussion gegeben. Die erarbeiteten Inhalte erhielten eine allgemeine Zustimmung.

Beteiligung der Fachbereiche

Parallel zu der Beteiligung der Öffentlichkeit, den Akteur*innen und den Politiker*innen wurden die städtischen Fachbereiche kontinuierlich in den Erarbeitungsprozess eingebunden. Innerhalb der Bearbeitungszeit fanden zwei groß angelegte Abstimmungstermine mit den Fachämtern statt. In einer Auftaktveranstaltung wurden die Bestandsaufnahme und Stadtbildanalyse vorgestellt und zielführend diskutiert. In einem weiteren Termin wurden die Grundsätze und Leitlinien abgestimmt.

Politischer Beschluss

Nach Abschluss der Erarbeitung der Grundsätze und Leitlinien startete die politische Beschlussfolge im November 2023 (Ausschuss für Wirtschafts-, Beschäftigungsförderung, Europa, Wissenschaft und Forschung, Bezirksvertretung Innenstadt-West, Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestalt und Wohnen, Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün, Hauptausschuss und Ältestenrat). Am 14. Dezember 2023 wurden die Grundsätze und Leitlinien als informelle Grundlage für sämtliche weitere Planungen und Maßnahmen in der Dortmunder City durch den Rat der Stadt Dortmund beschlossen.

Abschlusspräsentation

Im Rahmen des Forums Stadtbaukultur wurde am 11. März 2024 das Ergebnis „Dortmund – Stadt der Plätze: Grundsätze und Leitlinien für die Gestaltung der Dortmunder City“ abschließend der Öffentlichkeit präsentiert.



Abb. 2: Informationsveranstaltung für Bürger*innen



Abb. 3: Heiner Farwick präsentiert die Stadtbildanalyse



Abb. 4: Podiumsdiskussion



Abb. 5: Gruppenarbeit beim Workshop



Abb. 6: Diskussion am Rande einer Veranstaltung



Abb. 7: Gruppenarbeit beim Workshop

Vorausgegangene Prozesse und Projekte zur Innenstadtentwicklung

Der hier vorliegenden Erarbeitung der Stadtbild- und Stadtraumanalyse sowie der Grundsätze und Leitlinien für die Gestaltung der Stadträume in der Dortmund City gingen bereits Konzepte und Untersuchungen voraus.

Konzept City 2030

Das Konzept City 2030 wurde erstmalig 1983 durch das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund erarbeitet und in den folgenden Jahren (1988, 1999, 2014) fortgeschrieben. Das Konzept City 2030 bildet die Grundlage für Entwicklungen, den Rahmen für Entscheidungsprozesse, für das Handeln der Akteur*innen und die Lösungssuche im Detail für die Dortmunder City.

Ziel ist es, die Dortmunder City als Mittelpunkt für Stadt und Region mit hoher Anziehungskraft und Leistungsfähigkeit für die Zukunft fit zu machen. Die Dortmunder City soll wettbewerbsfähig bleiben und sich als zukunftsfähige und bürgernahe Innenstadt positionieren. Sie soll sich zu einer Innenstadt mit konzentrierter Vielfalt an Funktionen und Nutzungen entwickeln. Dabei gilt es, die in der City bereits geschaffenen Qualitäten zu erhalten, zu pflegen und auszubauen.

Der strukturelle Wandlungsprozess der City, die Klimaveränderungen, der demografische und soziale Wandel, aber auch die Finanzlage öffentlicher und privater Haushalte setzten die Maßstäbe für die Veränderungen und verlangt nach neuen Handlungsfeldern. Innerstädtische Funktionen stärken, Lagegunsten weiterentwickeln, Synergien nutzen sind Merkmale, die die Zielvorstellungen konkretisieren.

Das Konzept City 2030 zeigt den Stand der bisherigen Entwicklung und präsentiert die weiteren Entwicklungsmöglichkeiten mit dem Zeithorizont bis 2030. Dabei werden räumliche und thematische Leitthemen und Leitprojekte beschrieben. Flächen mit ihren Entwicklungspotentialen werden lokalisiert und in einen zusammenhängenden Kontext gestellt.

Es wurden bereits Handlungsfelder und Leitlinien für die weitere Entwicklung der öffentlichen Wege und Plätze aufgeführt.

Dialogveranstaltung „Betrachtung der Plätze in der Innenstadt“

In den Jahren 2018/2019 hat das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund, aufgrund anstehender Großveranstaltungen im Jahr 2019, eine

Bestandsaufnahme aller Plätze und Stadträume in der City erhoben und diese analysiert. Die Betrachtung bezog sich auf insgesamt 39 Plätze und Stadträume in der Innenstadt. Es wurden zahlreiche kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung des Erscheinungsbildes der City ermittelt und durchgeführt. Als langfristige Maßnahme wurde die Entwicklung von Leitzielen für die städtebauliche Umgestaltung genannt.

In einer Dialogveranstaltung am 10. Juli 2019 sammelte die Stadt Dortmund mit ca. 130 Teilnehmer*innen Ideen für die Konkretisierung der Ziele und Maßnahmen des Masterplan Plätze, die in die Beauftragung und weitere Bearbeitung eingeflossen sind.

Im Rahmen der Dialogveranstaltung diente ein sogenanntes „Denkarium“ der Sammlung von Meinungen, Anregungen und Hinweise durch die Bürger*innen zu Fragen der Sicherheit, Sauberkeit, Nutzung und Gestaltung der Dortmunder Plätze.

Anstoß eines Citymanagements

Das Büro Stadt+Handel hat im Auftrag des Amtes für Stadterneuerung der Stadt Dortmund und unter Einbindung der Ak-

teur*innen der Innenstadt die konzeptionelle Grundlage zum Anstoß eines Citymanagements - parallel zur Erarbeitung des Masterplan Plätze - zur Stärkung der Dortmunder City entwickelt.

Auf Grundlage der Analyse sind Maßnahmen zur Stärkung der City erarbeitet worden. Zudem sind in der Innenstadt neun Quartiere herauskristallisiert worden, die jeweils ein eigenes Profil und einen Namen zur Profilierung und Identifikation erhielten.

Das Citymanagement soll das Zusammenspiel zwischen öffentlichen und privaten Innenstadttakteur*innen unterstützen, Beratung anbieten und mit eigenen Projekten Akzente setzen. Die geplanten Aufgaben eines zukünftigen Citymanagements sollen einen wichtigen Beitrag für die Weiterentwicklung einer vielfältigen Innenstadt leisten. Es soll deutliche Impulse zur stadtstrukturellen und wirtschaftlichen Stärkung der Dortmunder City setzen und sowohl Aspekte der Stadtentwicklung als auch des Stadtmarketings behandeln.

Die Erkenntnisse und Zielsetzungen aus diesen Prozessen sind in die Erarbeitung der Handbücher eingeflossen.



Abb. 8: Dialogveranstaltung 2019

„Welche der folgenden Aspekte sind Ihnen für die Dortmunder City besonders wichtig?“

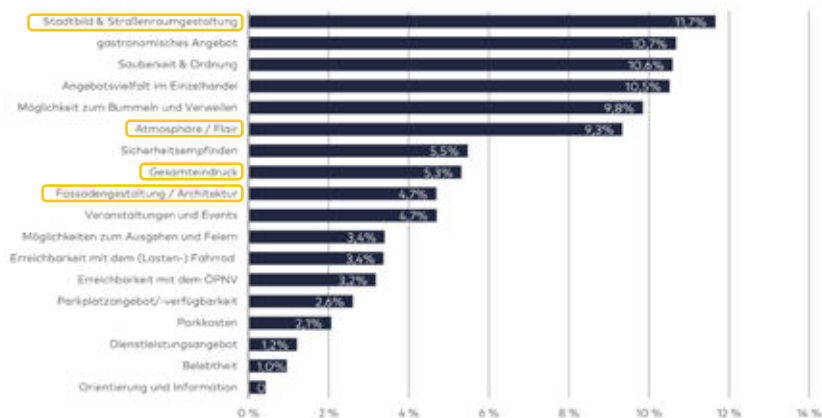


Abb. 9: Befragungsergebnis von Stadt+Handel 2022

Historische Stadtentwicklungsgeschichte
und Stadtbildvergleich

Städtebauliche Entwicklungsgeschichte

Die Entwicklung Dortmunds ist eng verbunden mit den Handelswegen. Die Ansiedlung lag an der Kreuzung von zwei wichtigen Verkehrswegen, dem Westfälischen Hellweg in Ost-West-Richtung zwischen Duisburg und Corvey und der heutigen Brückstraße/Betenstraße in Nord-Süd-Richtung zwischen Münster und Köln, die in der Stadt etwa dem Verlauf der heutigen Wißstraße und Brückstraße folgte.

Seit dem 10. Jahrhundert sind für Dortmund zahlreiche Königsaufenthalte bezeugt. Der Ort stieg in dieser Zeit zur wichtigsten Königspfalz in Westfalen auf und wurde durch das Königtum intensiv gefördert. Der Wandel zur Stadt erfolgte im

12. und 13. Jahrhundert. Um 1200 wurde mit dem Bau der Stadtmauer begonnen, deren Verlauf noch heute im Wallring um die City erkennbar ist. 1232 wird Dortmund erstmals in einer Urkunde ‚Reichsstadt‘ genannt. Parallel dazu erfolgte die Bildung einer Dortmunder Bürgergemeinde, die zunehmend politische Autonomie erlangte.

Die politische Sonderstellung als zu der Zeit einzige Reichsstadt Westfalens gründete auch auf der wirtschaftlichen Entwicklung. Nach dem großen Stadtbrand von 1232 erhielt Dortmund vom König die Erlaubnis, einen zweiten Jahrmak abzuhalten. Dieser zusätzliche, königlich privilegierte Markt trug entscheidend zum

wirtschaftlichen Aufstieg der Stadt bei. Dortmunder Kaufleute waren zu dieser Zeit bereits im Fernhandel im Ostseeraum, in Flandern und England aktiv. Entsprechend groß war ihre Bedeutung auch bei der Entstehung der mittelalterlichen Städtehanse. 1347 ist Dortmund neben Lübeck und Visby als Vorort der Hanse belegt. Im 14. Jahrhundert hatte Dortmund 6.000 bis 7.000 Einwohner*innen und zählte damit zu den größeren Mittelstädten des Reichs.

Die Kirchen St. Reinoldi und St. Marien sind Orte mittelalterlicher Architektur in der Stadt und prägen bereits seit jeher das Stadtbild innerhalb der Wallanlagen. Sie bildeten schon damals Orientierung im Stadtraum, waren Begegnungsort für die Stadtgesellschaft und bildeten damals das religiöse Leben in der mittelalterlichen Stadt ab.



Abb. 10: Stadtansicht von Norden, um 1588

Wirtschaftliches und politisches Zentrum des mittelalterlichen Dortmund war der Markt, an dem sich bis zum Zweiten Weltkrieg das gotische Rathaus befand. Der Marktplatz, die sich im Zentrum kreuzenden Verkehrsachsen, Stadtmauer und Wallanlage bildeten gemeinsam wesentliche Elemente des mittelalterlichen Stadtbildes. Die parzellenartige Struktur einzelner Siedlungsareale deutet auf eine

planvolle Anlage hin. Auch die parallele Straßenführung von Hellweg und Kampstraße geht auf die mittelalterliche Siedlungsentwicklung zurück.

Auf die wirtschaftliche und kulturelle Blütezeit Dortmunds im Spätmittelalter folgte in der frühen Neuzeit ein langsamer aber stetiger Niedergang zur Ackerbürgerstadt. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts zählte die Stadt nur noch rund 4.000 Einwohner*innen und etwa 800 Häuser. Zeitgenossen beschreiben Dortmund pointiert als „großes Dorf mit Mauern“.

1802 endete Dortmunds Zeit als freie Reichsstadt. Die Stadt kam zunächst in den Besitz des Fürsten von Oranien-Nassau. Im Jahr 1808 wurde Dortmund Teil des napoleonischen Großherzogtums Berg und Präfektur des Ruhrdepartements. 1815 wurde die Stadt schließlich in die preußische Provinz Westfalen eingegliedert. Wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen setzten danach eher langsam und zaghaft ein.

Das sollte sich schlagartig mit dem Anschluss Dortmunds an die Eisenbahn verändern. Dass die Stadt seit 1848 an der Kreuzung der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Eisenbahn lag führte

gemeinsam mit dem Anwachsen der Kohlenförderung und der Ansiedlung von großen Industriebetrieben zu einem Boom, der Dortmund binnen kürzester Zeit zur industriellen Großstadt machte. Innerhalb von zwei Generationen veränderte die Industrialisierung die Stadt radikal.

Seit etwa 1850 entstanden in Dortmund und Umgebung zahlreiche Großunternehmen der Montanindustrie, die das gesamte Ruhrgebiet auf Jahrzehnte prägen sollten. Die Bevölkerung wuchs in rasantem Tempo durch Zuwanderung an; von 7.620 Einwohnern*innen im Jahr 1843 wuchs die Bevölkerung auf 66.544 im Jahr



Abb. 11: Vogelschauplan von 1610



Abb. 12: Preußische Uraufnahme 1836 - 1850



Abb. 13: Preußische Neuaufnahme 1891 - 1912

1880. Schon 1894 überstieg die Zahl der Einwohner*innen erstmals die Grenze von 100.000, Dortmund war Großstadt geworden.

Mit dem Bau des Bahnhofes am Burgtor 1847 erfolgten der Anschluss an das regionale Eisenbahnnetz und die Entwicklung zu einem Verkehrsknotenpunkt.

Um 1850 wurde der Bereich innerhalb der Wallanlagen zu eng für weitere bauliche Entwicklungen und die Stadtbefestigung wurden in Abschnitten aufgebrochen und durch breite, baumbestandene Promenaden ersetzt. Es begann die Ausdehnung der Stadt über die mittelalterliche Stadtumwallung hinaus.

1892 wurde mit dem Bau des Dortmund-Ems-Kanals und des Dortmunder Hafens begonnen. Die Einweihung durch Kaiser Wilhelm II. erfolgte 1899. Im Stadtkern siedelten sich die Stadtverwaltung mit dem Alten Stadthaus sowie die Synagoge, Banken, Büros und Geschäftshäuser an.

Der Zweite Weltkrieg brachte eine annähernde Totalzerstörung von ca. 95 % der Innenstadt. Nach Ende des Krieges wurde erwogen, die Stadt an anderer Stelle „auf der grünen Wiese“ neu zu errichten. Der hohe Wert der vorhandenen Wasser-, Gas- und Kabelleitungen gab den Ausschlag dafür, dass sich die Stadtobehörter für den Wiederaufbau der Stadt an dem bisherigen Standort entschieden.

Stadtbaurat Dr. Wilhelm Delfs hatte nach seinem Eintritt in den Ruhestand 1937, dasselbe Amt nach Ende des Zweiten Weltkrieges im Jahr 1945 wieder aufgenommen. Er sah das allen bekannte Dortmund der Vergangenheit vor dem Zweiten Weltkrieg als eine Stadt an, die sich „weder durch das eine noch das andere Merkmal städtebaulicher Vorzüge, also weder durch Harmonie noch durch Ordnung, besonders auszeichnete, es war vielmehr ein außerordentlich widerspruchsvolles Gebilde, das noch in der jüngsten Vergangenheit die Stadtplanung immer wieder vor schwierige Probleme stellte.“

Bereits 1949 legte Delfs einen Neuordnungsplan vor. Die nahezu vollständig zerstörte Dortmunder City sollte durch die Begradigung und Verbreiterung der Hauptachsen sowie des Wallrings zur



Abb. 14: Schadensplan nach 1945

„autogerechten Innenstadt“ weiterentwickelt werden. Dabei bildeten Kuckelke und Kleppingstraße die Nord-Süd-Achse durch die Altstadt und Kampstraße und Brüderweg die neue Ost-West-Achse. Der Hellweg sollte vom Durchgangsverkehr befreit und zu einer Einkaufsstraße werden. Die Erneuerung der Dortmunder City war insgesamt mehr ein Neubau des Stadtkerns, als ein Wiederaufbau des Alten.

Die Planung beinhaltete eine deutliche Reduktion der Bauflächen zugunsten der

Verkehrsflächenmaximierung. Das Auto wurde als Maßstab für die Dimensionierung von Räumen herangezogen. Der Verlust von stadträumlichen Bezügen sowie das Verschmelzen und Zusammenwachsen von Stadträumen ohne klare Strukturen und Fassungen waren die Ergebnisse der Planung.

So ist die Dortmunder City das Ergebnis einer weitgehenden Neubebauung nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs. Reste der historischen Bausubstanz sowie

der mittelalterlichen Stadtstrukturen wurden in die Neubebauung eingebunden.

Trotz der Verluste der historischen Gebäude und der einschneidenden Veränderungen im Stadtgrundriss infolge der Neuordnungsmaßnahmen sind Strukturen der mittelalterlichen Stadt noch ablesbar. Der seit dem Mittelalter gewachsene Stadtgrundriss ist heute am Wall, am „Alten“ Markt und an dem erhaltenen Straßenraster mit dem Hellweg und seinen Parallelstraßen weitgehend erkennbar.



Abb. 15: Straßenstruktur 1933 - 1945



Abb. 16: Straßenstruktur 1960

Der wirtschaftliche Aufschwung der Stadt in den 1950er Jahren durch die Montanindustrie brachte die Entwicklung zu einem großen Industriestandort in Nordrhein-Westfalen mit sich. Das industrielle Wachstum brachte neuen Wohlstand und begünstigte den Aufbauprozess. Der wirtschaftliche Aufschwung spiegelte sich auch in für die damalige Zeit modernen Bauwerken wie dem Stadthaus (1954), dem Museum am Ostwall (1956), dem Gesundheitshaus (1959) und dem Opernhaus am Platz der Alten Synagoge wider.

Ende der 1950er Jahre begann die Strukturkrise. Die Abwärtsentwicklung der Kohleförderung ab 1958 durch billige Importkohle und preisgünstiges Mineralöl veränderten die Strukturen auf dem Energiemarkt. Damit einher ging die Schließung vieler Zechen, die über Jahrzehnte das Erscheinungsbild der Stadt geprägt hatten.

Eine weitere Erschütterung der Stadt setzte mit der Stahlkrise ab 1975 ein. Bis 2001 wurden viele Einrichtungen der Schwer-

industrie und sämtliche Bergwerke in Dortmund stillgelegt.

Im Vergleich des heutigen Stadtgrundrisses mit dem aus dem 16. Jahrhundert, wird deutlich, dass trotz großen Veränderungen in der Stadtstruktur, trotz der großen Verluste der historischen Bebauung die Strukturen des Stadtgrundrisses in vieler Hinsicht erhalten geblieben sind.

Bis heute prägen die vier mittelalterlichen Innenstadtkirchen das Stadtbild der Dortmunder City. Der Vergleich zeigt auch, dass einige heutige Straßen und Plätze schon das historische Stadtbild prägen.



Abb. 17: Luftbild 2021

Wallring

Der Charakter des Wallrings und seine Funktion für die Stadt hat sich im Laufe der Jahre verändert.

Der Wallring war um 1900 als ein repräsentativer Stadtraum mit Grünflächen, Baumalleen und Aufenthaltsorten als Promenadenring gestaltet. Nach dem Vorbild Wiens reihten sich repräsentative öffentliche Bauten (z.B. Post, Theater, Synagoge, Gymnasium und Museum) an der Promenade auf. Heute dient der Wallring vorwiegend dem Autoverkehr. Die ausgebauten Verkehrsflächen weisen eine Barrierewirkung für alle Verkehrsteilnehmer*innen auf und schneiden die Dortmunder City vom umliegenden Stadtgebiet ab.

Die historische Stadtbildanalyse macht deutlich, dass der Wallring ein zusammenhängender Stadtraum war, der heute nicht mehr als solcher wahrgenommen wird. Die Durchgängigkeit des Walls ist sowohl in seiner Dimensionierung als auch in der Gestaltung unterbrochen. Der Wall wird als fragmentierter, überdimensionierter Verkehrsraum wahrgenommen. Die Verkehrsfunktion dominiert den Wallring.

Eine übergeordnete Gestaltung des Wallrings, in die sich die verschiedenen Verkehrsräume (Straßenflächen, Parkräume,

Bürgersteige, Radwege etc.) integrieren, wird vermisst.

Die Entwicklung des Wallrings zu einem Verkehrsraum ist maßgeblich durch die zunehmende Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs seit den 50er/60er-Jahren bedingt. Die Verbreiterung der Verkehrsräume hat zum Verlust des historischen Erscheinungsbildes und seiner Funktion als Promenade geführt.

Es gilt, ein einheitliches Konzept zu entwickeln, das das Potential des Wallrings nutzt, neue Funktionen für die zukünftige Nutzung definiert und diesen Stadtraum wieder als Wallpromenade zu einem repräsentativen, verbindenden Element der Dortmunder City werden lässt.



Abb. 18: Königswall als Promenade, 1920/30er Jahre



Abb. 19: Wallring als Verkehrsraum, 2022

Wallring



Abb. 20: Südwall als Promenade, um 1908



Abb. 21: Königswall als Promenade, vor dem Ersten Weltkrieg



Abb. 22: Ostwall als Promenade mit Schüchtermann Denkmal, um 1916



Abb. 23: Schüchtermann Denkmal, um 1906



Abb. 24: Königswall/Hoher Wall als Verkehrsraum, 2022



Abb. 25: Schwanenwall als Verkehrsraum, 2022



Abb. 26: Ostwall/Schwanenwall als Verkehrsraum, 2022



Abb. 27: Radweg am Ostwall als Verkehrsraum, 2022

Westen- und Ostenhellweg

Der Westen- und Ostenhellweg sind historisch wie heute die wichtigsten Handelsstraßen der Stadt. Der Hellweg führt heute als Fußgängerzone quer durch die City und bildet das Rückgrat einer der teuersten und meist frequentiertesten Innenstadtlagen Deutschlands.

Der Westen- und Ostenhellweg war früher als gefasster Stadtraum auf seiner gesamten Länge klar ablesbar. Qualitativ hochwertige und repräsentative Gebäude mit Schmuckfassaden bildeten seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Straßenraum.

Heute wird die Lesbarkeit des Stadtraums durch eine sehr heterogene Gestaltung der Fassaden erschwert. Insbesondere die Erdgeschosszonen sind gegenüber den darüberliegenden Geschossen deutlich überformt. Vordächer dominieren den Raum und ein Übermaß an Werbung überdeckt die Fassaden. Einzelne Gebäudeeinheiten verwachsen miteinander und die architektonische Struktur verschwimmt.

Insgesamt ist die Oberflächengestaltung des Westen- und Ostenhellwegs früher wie heute durch den Einsatz wertiger Materialien und eine aufwendige Gestal-

tungssprache geprägt. Diese schaffen einen hochwertigen Gesamteindruck und halten die beiden Straßenabschnitte weitestgehend zusammen.

Die Bereiche um die Reinoldikirche und die Petrikirche weisen gegenüber dem Hellweg eine andere Oberflächengestaltung auf. Diese wurde bis an die, den Platzraum fassenden Gebäudekanten, herangezogen. Damit wird die einheitliche und durchgängige Gestaltung des Westen- und Ostenhellwegs unterbrochen.



Abb. 28: Westendhellweg, vor 1914

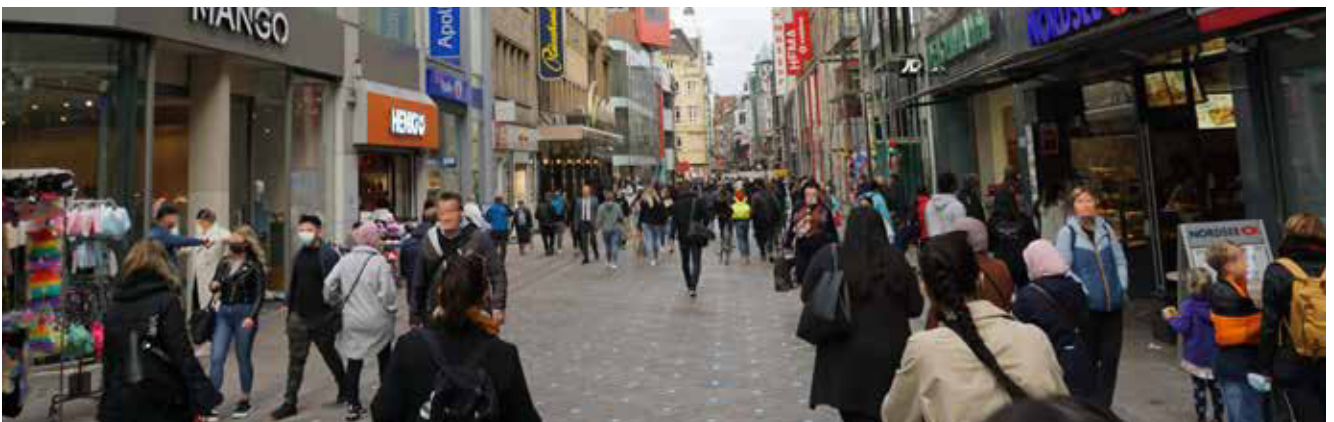


Abb. 29: Westendhellweg, 2022

Westen- und Ostenhellweg



Abb. 30: Westenhellweg, ca. 1970er Jahre - in Richtung Vehoff-Haus



Abb. 31: Westenhellweg, 2022 - in Richtung Vehoff-Haus

Umfeld Reinoldikirche

Die Reinoldikirche markiert historisch wie heute das Zentrum der Stadt Dortmund. Ihr Umfeld hat sich in seiner Entwicklung stark verändert. Während die Kirche historisch eng umbaut war („Reinoldinsel“), handelt es sich heute um einen Stadtplatz, der die Reinoldikirche umgibt und sie in der Stadtstruktur freistellt (Platzkirche). Der alte prägende Baumbestand im Kirchenumfeld erinnert historisch an den früheren grünen Kirchhof. Das weitere Kirchenumfeld zerfällt jedoch heute nach der Verlegung der Straßenbahn unter die Erde in unstrukturierte Teilräume, die eine einheitliche Gestaltung vermissen lassen. Das der Kirche zugehörige Umfeld ist nicht ablesbar, sodass die Gestaltung des Stadtraumes der Bedeutung des zentralen Ortes nicht gerecht wird. Es handelt sich um den Schnittpunkt der Hauptachsen Hellweg, Kampstraße, Kleppingstraße und Brückstraße mit zentraler U-Bahn-Station Reinoldikirche.

Die zentrale Innenstadtlage und die Funktionen z.B. als Begegnungs- und Gedenkort machen den Stadtraum der Reinoldikirche zu einem Aushängeschild für die Stadt, sodass die Gestaltung des Stadtraumes Auswirkungen darauf hat, wie die Stadt wahrgenommen wird.



Abb. 32: Reinoldikirche, 1849



Abb. 33: Umfeld Reinoldikirche mit Straßenbahn und nördlicher Bebauung vor dem Zweiten Weltkrieg

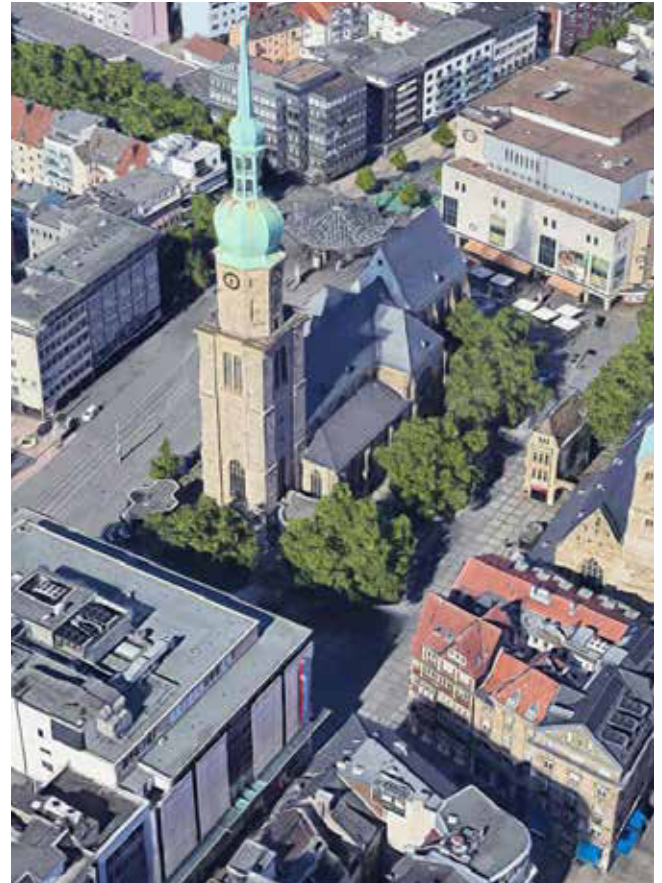


Abb. 34: Umfeld Reinoldikirche, 2023

Kleppingstraße

Bei der Kleppingstraße handelt es sich um einen vergleichsweise jungen Stadtraum, der erst im Zuge des Wiederaufbaus als Stadt(verkehrs)achse neu entstanden ist und dessen Entrée im Süden im Kreuzungsbereich mit dem Südwall durch repräsentative Gebäude, wie das Stadthaus und das DEW21-Gebäude, betont wird.

In den letzten Jahren hat der Stadtraum durch den Rückbau von Kfz-Verkehrsflächen und durch eine umfassende Umgestaltung einen Qualitätsgewinn erfahren und sich von einer Verkehrsachse zu einem grünen Boulevard, teilweise als Fußgängerzone, entwickelt.

Eine raumbildende Allee und ein wertiger Materialeinsatz führen zu einer hohen Gestaltqualität, welche die Kleppingstraße heute prägt. Konsumfreie Aufenthaltsbereiche ergänzen die Gestaltung, sodass sich die Kleppingstraße heute als belebter und attraktiver Stadtraum darstellt.



Abb. 35: Schrägluftbildaufnahme über die Kleppingstraße Richtung Südwall, ca. 1960er Jahre



Abb. 36: Kleppingstraße in Richtung Reinoldikirche, 2022

„Alter“ Markt

Der Stadtraum „Alter“ Markt ist der älteste Platz der Stadt. Seinen Ursprung hat der Platz „Alter“ Markt vermutlich im 10. Jahrhundert. Als das „Herz der Stadt“ ist er bis heute ein belebter und frequentierter Stadtraum.

Die Ursprungsform des Platzraumes bis zum Zweiten Weltkrieg ist bis heute in seiner Dimensionierung, Proportion und Form erhalten (siehe Abb. 37 - 40). In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg ist eine Platzöffnung nach Osten und Westen erkennbar, die in den darauffolgenden Jahren geschlossen wurde.

Über die Jahrhunderte war der Markt ein vielfältig genutzter Stadtraum: ursprünglich Marktplatz, oft Treffpunkt und Begegnungsort sowie Veranstaltungsort.

Den Platzraum fassende Gebäude wurden mit der Zeit stark verändert bzw. neu aufgebaut. Teilweise zeigen sich Gebäude-rückseiten zum Platz. Die architektonische Qualität einzelner Gebäude wird nicht der repräsentativen Funktion des Platzes gerecht.

Seine städtebaulich angemessene Dimension macht ihn heute zu einem Schwerpunkt für Außengastronomie. Sitzmöglichkeiten unter Bäumen und der Bläserbrunnen schaffen eine Atmosphäre, die zum Verweilen einlädt. Der Einsatz hochwertiger Oberflächenmaterialien unterstützt die städtebaulich attraktive Situation.

Ursprünglich befand sich das Rathaus der Stadt Dortmund, das älteste steinerne Rathaus nördlich der Alpen, an der südlichen Seite des Platzes. Im Zweiten Weltkrieg wurde das Gebäude stark beschädigt. Man entschied sich gegen den Wiederaufbau und 1955 wurden die Überreste des Rathauses schlussendlich abgerissen. An der Stelle des Alten Rathauses wurde in den Jahren 1956 bis 1958 das Haus der Bibliotheken errichtet. Trotz starker Proteste wurde das Gebäude 1995 abgerissen. An dessen ehemaligen Standort wurde die heutige Passage errichtet.

Der auf dem Platz befindliche Bläserbrunnen dokumentiert die Veränderungen, die der Platz erlebt hat. Die ursprüngliche Brunnenarchitektur stammt aus dem Jahr

1901. Das Becken wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört, aber die bronzene Figur des Bläasers überstand den Krieg unbeschadet und steht bis heute in einem neu angelegten Brunnen auf dem Platz „Alter“ Markt.

* Die Bezeichnungen Markt und „Alter“ Markt werden synonym verwendet.



Abb. 37: „Alter“ Markt 1826



Abb. 38: „Alter“ Markt 1926



Abb. 39: „Alter“ Markt 1952



Abb. 40: „Alter“ Markt 2011

„Alter“ Markt



Abb. 41: Marktplatz als Treffpunkt, 1849



Abb. 42: Blick auf die Marienkirche um die Wende des 18./19. Jahrhunderts



Abb. 43: „Alter“ Markt als Veranstaltungs- und Versammlungsort, 1875



Abb. 44: Blick auf das ehemalige Rathaus am „Alter“ Markt im 18. Jahrhundert



Abb. 45: Blick über den Platz auf den Bläserbrunnen, 1970er Jahre



Abb. 46: Blick über den Platz mit seiner ehemaligen Gestaltung, 1970er Jahre



Abb. 47: Blick auf den Bläserbrunnen und auf den Platz, 2022

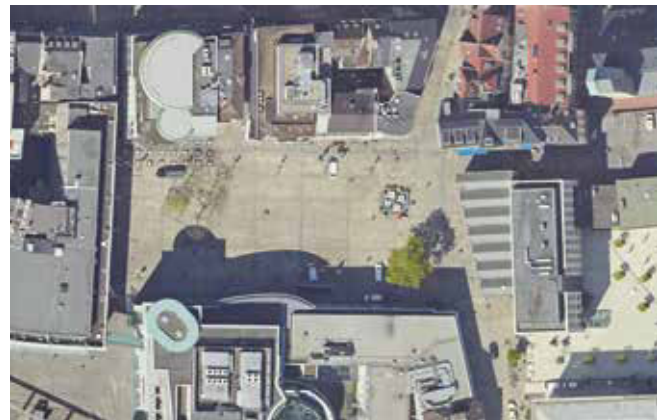


Abb. 48: Luftbildaufnahme vom Platz, 2022

Hansaplatz

Der Hansaplatz gehört nicht zu den historischen Platzräumen der Dortmunder City. In Form und Größe unterlag der Stadtraum des heutigen Hansaplatzes Veränderungen.

Erst mit Beginn des 20. Jahrhunderts wurde der Hansaplatz angelegt. Vormalig war die Fläche mit direktem Anschluss an den Platz „Alter“ Markt locker mit Wohnhöfen und Scheunen bebaut. Mit dem stetig wachsenden Handelswesen in der Stadt Ende des 19. Jahrhunderts wurde der bisherige Marktplatz zu klein und es wurden größere Flächen benötigt. Die Stadt Dortmund erwarb Flächen am heutigen Hansaplatz und 1906 wurde das erste Gebäude am neu entstandenen Platz errichtet, das bis heute existierende Bankgebäude am südlichen Platzrand.

Heute ist der Hansaplatz zentraler Platz für Großveranstaltungen und den Wochenmarkt. Finden keine Veranstaltungen statt, wird der Hansaplatz als überdimensionierter Stadtraum wahrgenommen, der eine klare Platzfassung durch die angrenzenden Gebäude vermissen lässt.

Die Baumgruppe im Süden gliedert einen Teil des Platzraums und gibt ihm eine angemessene Dimension. Attraktive Sitz-

möglichkeiten unter dem Baumdach schaffen einen konsumfreien Ort, der zum Verweilen einlädt.

Der Platzraum weist ein hochwertiges Oberflächenmaterial auf. Die gestalterische Gliederung des Platzraumes mit Pflasterbändern wird jedoch vor allem aus der Vogelperspektive ablesbar und trägt nicht zur Gliederung des Raumes oder zur Orientierung bei. Gestalterisch dominieren die Tiefgaragenabgänge das Erscheinungsbild des Hansaplatzes.



Abb. 49: Hansaplatz 1826



Abb. 50: Hansaplatz 1926



Abb. 51: Hansaplatz 1952



Abb. 52: Hansaplatz 2016

Hansaplatz



Abb. 53: Hansaplatz, 1915



Abb. 54: Hansaplatz, 1920/30er Jahre



Abb. 55: Hansaplatz, 1926



Abb. 56: Hansaplatz, 1960er Jahre



Abb. 57: Hansaplatz, 2022 - Blick Richtung Osten in die Brauhausstraße



Abb. 58: Hansaplatz, 2023 - Blick Richtung Süden auf das Bankgebäude



Abb. 59: Hansaplatz, 2022 - Blick auf die Propsteikirche



Abb. 60: Luftbild Hansaplatz, 2022

Friedensplatz

Vor dem Zweiten Weltkrieg war die quadratische Parzelle des heutigen Friedensplatz in Gänze mit Gebäuden bebaut. Durch die annähernde Totalzerstörung der Bebauung im Zweiten Weltkrieg bildete sich ein freier Stadtraum, der bis in die 1970er Jahre als Parkplatz genutzt wurde.

In seiner heutigen Form ist der Platz Ende der 1980er Jahre zusammen mit dem Neubau des Rathauses entstanden. Durch eine Verlagerung der Stellplätze konnte ein repräsentativer Stadtraum entwickelt werden.

Der Friedensplatz ist durch eine hochwertige Gestaltung insbesondere durch den Einsatz qualitätvoller Materialien geprägt. Die Gestaltung steht in enger Verbindung mit dem Rathaus, so spiegelt das Pflastermuster des Platzes die Geometrie des Rathauses wider.

Die gestalterische Gliederung ist jedoch vor allem aus der Vogelperspektive zu erkennen und trägt nur bedingt zur räumlichen Gliederung und Orientierung bei. Eine klare Fassung des Platzes im Süden ist nicht erkennbar. Die Platzfläche geht in den südlich angrenzenden Stadtgarten über, ein klarer Übergang ist nicht eindeutig ablesbar.

Funktional ist der Friedensplatz ein zentraler Veranstaltungsort und mit seiner Lage zwischen Rathaus und Stadthaus ein repräsentativer Ort in der Dortmunder City.



Abb. 61: Friedensplatz 1926



Abb. 62: Friedensplatz 1952



Abb. 63: Friedensplatz 1969

Friedensplatz



Abb. 64: Friedensplatz, 1960er Jahre



Abb. 65: Friedensplatz, 1960er Jahre



Abb. 66: Friedensplatz Luftbild, 2019



Abb. 67: Friedensplatz, 2022 - Blick auf das Alte Stadthaus



Abb. 68: Friedensplatz, 2022 - Blick auf St. Reinoldi und St. Marien

Baudenkmäler und erhaltenswerte Bausubstanz

Innerhalb der Dortmunder City befinden sich wenige Gebäude mit unterschiedlicher Architektursprache und aus verschiedenen Epochen, die als Denkmäler offiziell eingetragen sind. Einige dieser Gebäude zeugen von der stadtgeschichtlichen Bedeutung Dortmunds.

Neben den denkmalgeschützten Gebäuden befinden sich zahlreiche Gebäude mit erhaltenswerter Bausubstanz in der City. Es handelt sich überwiegend um Gebäude, die nach dem Zweiten Weltkrieg, in den 1950er und 1960er Jahren entstanden sind.

Auch diese sind mit ihren Standorten teilweise Zeugen der stadtgeschichtlichen Bedeutung Dortmunds. Zu erwähnen wären hier z.B. das frühere Kunstgewerbemuseum aus dem 19. Jahrhundert, das heutige Baukunstarchiv am Ostwall, das Opernhaus am Südwall und das Hotel an der Kleppingstraße.



Abb. 69: Beispiele für Baudenkmäler und erhaltenswerte Bausubstanz in der Dortmunder City

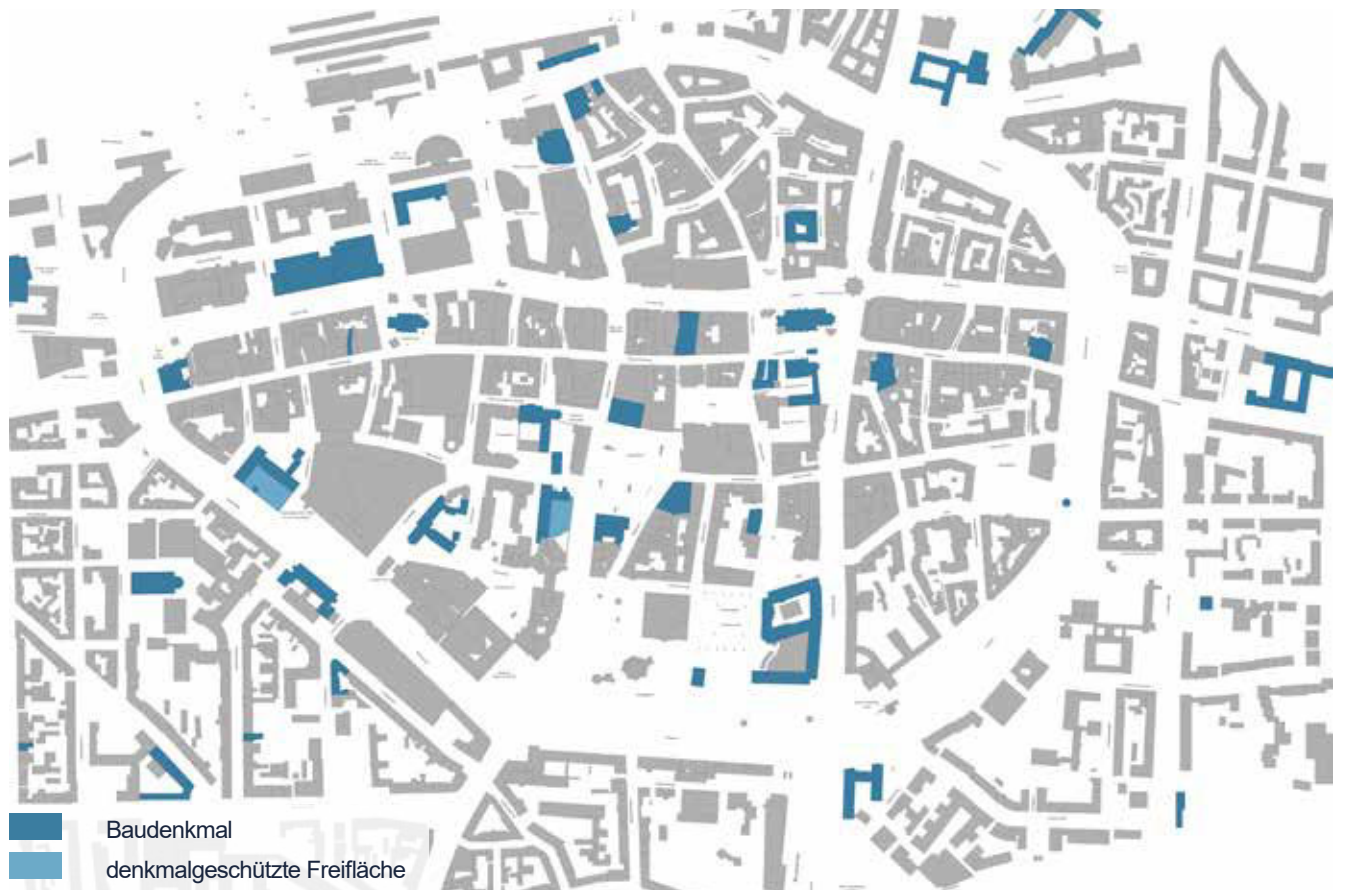


Abb. 70: Baudenkmäler und denkmalgeschützte Freiflächen in der Dortmunder City

Fazit – Stadtbauhistorische Analyse

Die historischen Spuren der Entwicklungsgeschichte der Dortmunder City sind auch heute noch am Stadtgrundriss ablesbar, aber stark überformt.

Die aus dem Mittelalter herrührenden Wälle sind ein charakteristischer Stadtraum, der bis heute besteht, in seiner Funktion, Dimensionierung und Gestaltung aber starke Entwicklungen und Umgestaltungen erfahren hat.

Auch der Parallelstraßentyp aus Hellweg und Kampstraße/Brüderweg ist ein städtebauliches Element, das den Stadtgrundriss der Dortmunder City seit dem Mittelalter charakterisiert.

Der Platzraum „Alter“ Markt im Schnittpunkt zweier Handelswege ist der einzige mittelalterliche Platz der Dortmunder City, der bis heute besteht und seither von großer Bedeutung für das Leben in der Stadt ist.

Auch auf der Ebene der Architektur ist die Geschichte der Stadt bis heute allgegenwärtig. Es sind Gebäude mit erhaltenswerter Bausubstanz und nur wenige Denkmäler in der Dortmunder City vorhanden. Die vier Kirchen (Reinoldi-, Petri-, Marien- und Propsteikirche) prägen das Stadtbild bis

heute und geben Orientierung im Stadtraum. Auch wenn sich ihre städtebauliche Einbindung in die Stadtstruktur verändert hat und die Kirchen ursprünglich nicht freistehend (Reinoldi- und Petrikirche), sondern eng umbaut oder eingefasst waren, ist ihre Gestaltung und die Umfeldgestaltung maßgebend für das Erscheinungsbild der Dortmunder City.

Das Leitbild der autogerechten Stadt, dem die Dortmunder Stadtentwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg folgte, führte zu einer starken Veränderung der Stadt- und Straßenräume. Bauflächen wurden zugunsten einer Verkehrsflächenmaximierung deutlich reduziert. Das Auto - und nicht der Mensch - wurde zum Maßstab für die Dimensionierung von Räumen. Dieser städtebaulichen Entwicklung ist auch der (teilweise) Verlust der Wallpromenade als grüner Stadt- und Aufenthaltsraum geschuldet. Insgesamt gingen stadträumliche Bezüge verloren. Nach der Umnutzung der Wallpromenade zu einer Verkehrsfläche wirkt diese als Barriere zwischen der Dortmunder City und dem umliegenden Stadtgebiet.

Insgesamt zeigt die städtebauliche Entwicklung in der Dortmunder City ein Verschmelzen und Zusammenwachsen von

Stadträumen (z.B. Bereich Reinoldi-, Marienkirche, Kleppingstraße, Hellweg) ohne klare Struktur und räumliche Fassung.

Hinzu kommt die Verlegung der Stadtbahn in den Untergrund, was dazu führte, dass Stadtraumprofile heute (teilweise) überdimensioniert sind, aber auch Flächenpotentiale bilden. Stadträume, wie die Boulevards der Klepping- und Kampstraße, verzeichnen durch die verkehrliche Beruhigung einen potenziellen Qualitätsgewinn, den es bei der zukünftigen Stadtentwicklung zu nutzen gilt.



Abb. 71: Schwarzplan 2022

Stadt- und Stadtraumanalyse

Bestandssituation der Stadträume

Die Dortmunder City besteht aus Platz- und Stadträumen, die sich in ihrer Gestaltung, Ausformung und Funktion unterscheiden. Umschlossen wird die City vom Wallring. Eine 4- bis 9-spurige Verkehrsader mit Radfahrstreifen, die die Innenstadt mit den angrenzenden Quartieren verbindet und die überregionale Anbindung ermöglicht.

Besucher*innen, die aus den umliegenden Stadtteilen in die Innenstadt kommen, treffen auf den Wallring, dessen Querung sich aufgrund des stark verbreiterten Straßenquerschnitts zur Barriere entwickelt hat. Das Erreichen der Innenstadt und der angrenzenden Quartiere ist für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen stark eingeschränkt.

Die City ist geprägt durch die Hauptplätze „Alter“ Markt, Hansaplatz und Friedensplatz, den Westen- und Ostenhellweg sowie die Kampstraße und Kleppingstraße als boulevardartige Strukturen. Ergänzt wird die Stadtstruktur durch einige Quartiersplätze und ein, die Stadträume vernetzendes, Straßen- und Wegenetz.

Einige wenige Grünstrukturen wie der Stadtgarten und der Park am heutigen Baukunstarchiv NRW strukturieren den Stadtraum.

Die Platz- und Stadträume innerhalb des Wallrings sind durch eine heterogene Gestaltungssprache der Oberflächenmaterialien, Möblierung und Bepflanzung geprägt.

Zwischen den Plätzen eröffnen sich aufgeweitete Stadträume, die als Transferräume und Durchgangsräume dienen und deren Gestaltung und Aufwertung vernachlässigt wurde.



Raumfolgen

Der gebaute Raum prägt das Erscheinungsbild der jeweiligen Stadt und macht die Besonderheit des jeweiligen Ortes aus. Vor- und zurückspringende Gebäude, die Öffnung und Geschlossenheit von Räumen und angemessene Proportionen von Gebäuden im Verhältnis zueinander und zum öffentlichen Raum bilden die Sequenzen, die in ihrer Summe eine Raumfolge bilden. Gefasst werden diese Raumfolgen im besten Fall durch qualitätvolle Gebäudearchitektur.

Bei der Bewegung durch den Stadtraum entsteht ein spannungsvolles Raumerlebnis durch das Aufeinanderfolgen von sich aneinanderreihende, verengende und aufweitende Räume. Die Wahrnehmung des Raums durch den Menschen erfolgt nicht nur durch die Objekte und Elemente, die ihn bilden. Städtebauliche und bauliche Elemente führen und leiten die Betrachter*innen durch den Stadtraum. Die Betonung von Raumfolgen kann durch imposante Endpunkte wie zum Beispiel Kirchtürme oder überhöhte Gebäude oder eine besondere Eckausbildung am Gebäude geschaffen werden.

Die Bestandsanalyse der Dortmunder Innenstadt hat aufgezeigt, dass es diverse Raumfolgen im Stadtraum gibt, die es

zukünftig zu berücksichtigen, zu schützen und zu stärken gilt.

Zudem zeigen die analysierten Raumfolgen, dass öffentliche Stadträume im gestalterischen Zusammenhang mit den nachbarschaftlichen und angrenzenden Räumen gedacht und ausgebildet werden müssen.

In der Dortmunder City sind beispielhaft folgende Raumfolgen identifiziert und im Weiteren beschrieben:

- Platz der Alten Synagoge - Stadtgarten - Stadthaus - Kleppingstraße - Günter-Samtlebe-Platz
- Reinoldistraße - Platz von Leeds - Reinoldikirche
- Betenstraße - Betenhof - Marienkirchhof - Reinoldikirche
- Hauptbahnhof - Platz der Deutschen Einheit - Katharinenstraße - Petrikirche

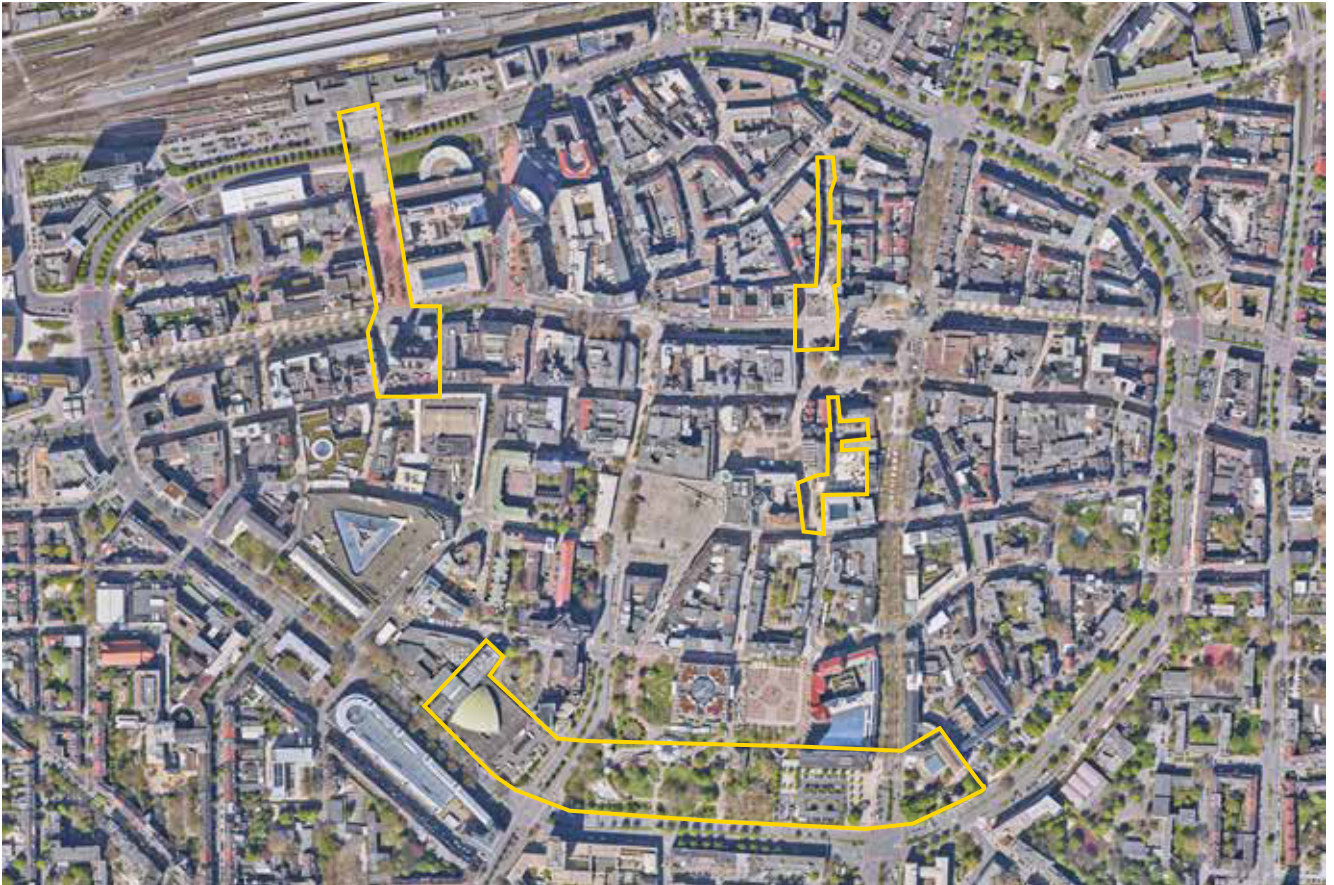


Abb. 73: Luftbild (2023) mit Raumfolgen

Raumfolge Platz der Alten Synagoge - Stadtgarten - Stadthaus - Kleppingstraße - Günter-Samtlebe-Platz

Am südlichen Rand der City, zwischen Hil-tropwall und Südwall, verläuft parallel zum Wall, eine Raumfolge im Grünraum.

Am ehemaligen Standort der Synagoge, die bereits 1938 zerstört wurde, entstand in den 1960er Jahren das Theater Dort-mund. Das Gebäude besticht durch seine markante Architektursprache. Über den eingeschossigen quadratischen Flachdachbau spannt sich ein dreieckiges bogenförmiges Betondach, unter dem sich der Zuschauerraum des Opernhauses befindet. Das spitz zulaufende Dach richtet sich zum Stadtgarten aus. Auf der anderen Gebäudeseite bildet die senkrecht zum Wall angeordnete Gebäudescheibe des Opernhauses den Ensemble-Abschluss und die bauliche Fassung des Stadtraums.

Vom Theater aus die HansasträÙe querend öffnet sich der Stadtgarten mit seinen Grünflächen. Beim Durchschreiten des Stadtgartens parallel zum Südwall fällt der Blick auf eine Platanenallee. Der Blick wird fokussiert und durch die Allee geleitet.

Am Ende der Allee wird der Blick gefangen und trifft auf ein eingeschossiges, silberfarbenes Kleingebäude der Tiefgarage Friedensplatz. Das Gebäude wurde in den

Verlauf des Fußwegs und in die Blickachse gestellt. Die intuitive gradlinige Laufrichtung wird gestoppt. Hinter dem Häuschen eröffnet sich die ebenerdige Parkebene mit ihrer spiralförmigen Abfahrt zu den darunterliegenden Parkdecks. Der Fußweg führt über einen unattraktiv gestalteten Parkplatz, der die Verbindung zum östlichen Grünraum am Wallring bildet.

Parallel zum Südwall verlaufend spannt sich das Stadthaus aus den 1950/60er Jahren auf, weitet den Stadtraum auf und rahmt ihn. Das elfgeschossige Verwaltungsgebäude bildet mit seiner scheiben-

artigen Kubatur den Übergang zum Friedensplatz und schirmt die Innenstadt vom Wallring ab.

Den Parkplatz überwindend und die Kleppingstraße querend, eröffnet sich der Günter-Samtlebe-Platz, als Vorplatz des Verwaltungsgebäudes der Dortmunder Energie- und Wasserversorgung (DEW21). Das Gebäude wurde in den 1960er Jahren erbaut.

Das scheibenartige, achtgeschossige Verwaltungsgebäude mit dem sich anschließenden niedrigeren, parallel zur Klepping-



Abb. 74: Schrägluftbildaufnahme - Opernhaus - Stadtgarten - Stadthaus - DEW21-Gebäude, 2022

straße verlaufenden Gebäudeteil fasst den Stadtraum und bildet den Abschluss der Raumfolge.

Bei dem Blick zurück, an den Anfang dieser Raumfolge wird ablesbar, dass die Gebäudescheiben vom Opernhaus und DEW21-Gebäude diesen Stadtraum fassen, begrenzen und die bauliche Klammer um diese Raumfolge parallel zum Südwall bilden.



Abb. 75: Platanenallee zwischen Stadtgarten/Stadthaus und Südwall, 2022



Abb. 76: Ebenerdige Parkfläche mit Tiefgaragenzufahrt am Stadthaus, 2022

Raumfolge Reinoldistraße - Platz von Leeds - Reinoldikirche

Im nördlichen Innenstadtbereich erstreckt sich Richtung Süden eine Raumfolge, beginnend mit dem Platz am Apfelbrunnen und als Schlusspunkt ausgerichtet auf den Kirchturm von St. Reinoldi. Dieser stellt ein wichtiges Element im Stadtraum dar, welches dem Betrachtenden Orientierung verschafft.

Abgehend vom Platz am Apfelbrunnen führt die Reinoldistraße auf den Kirchturm zu. Ein gegliederter Straßenraum, der durch gut proportionierte Gebäude gefasst wird. Einseitig wird der Straßenraum durch eine durchgängige Gebäudekante gefasst. Auf der anderen Straßenseite zweigt die Stubengasse ab. Anschließend verengt sich der Straßenraum, durch einen in den Stadtraum hineingeschoben Baukörper.

Nach ca. 50 m weitet sich der Stadtraum wieder auf und die Reinoldistraße biegt hier Richtung Osten ab und mit ihr der Autoverkehr. Die Aufweitung bildet einen rechteckigen Stadtraum. Ein baulich gut gefasster Stadtraum mit erhaltenswerten Gebäuden aus den 1960er Jahren, wie zum Beispiel das der ehemaligen Handelskammer. Die baumüberstandene platzartige Aufweitung im Stadtraum bietet Spiel- und Sitzmöglichkeiten. Am südli-

chen Rand der Aufweitung bildet ein in den Stadtraum hineinspringender Baukörper die bauliche und räumliche Fassung des Stadtraums.

Hinter dem Gebäudevorsprung weitet sich der Stadtraum zum Platz von Leeds auf. Der Platzraum ist an drei Seiten durch Gebäude unterschiedlicher Architektursprachen und -zeiten gefasst. Er bildet die fußläufige Anbindung an die Brückstraße und das Brückstraßenviertel.

Der Platzraum geht fließend in den Stadtraum Kampstraße über und eröffnet den Blick auf die Reinoldikirche. Aufgrund der fehlenden städtebaulichen Raumkante zur Kampstraße und des fließenden Übergangs verschmelzen die beiden Stadträume miteinander. Der lineare Stadtraum der Kampstraße spannt sich zu beiden Seiten auf.

Das erhöht stehende Kirchengebäude St. Reinoldi wirkt erhaben im Stadtraum und bildet mit seinem Kirchturm Orientierung in der Innenstadt. Der Kirchturm bildet das Ende der Raumfolge und den Übergang und Eintritt in den Hellweg.

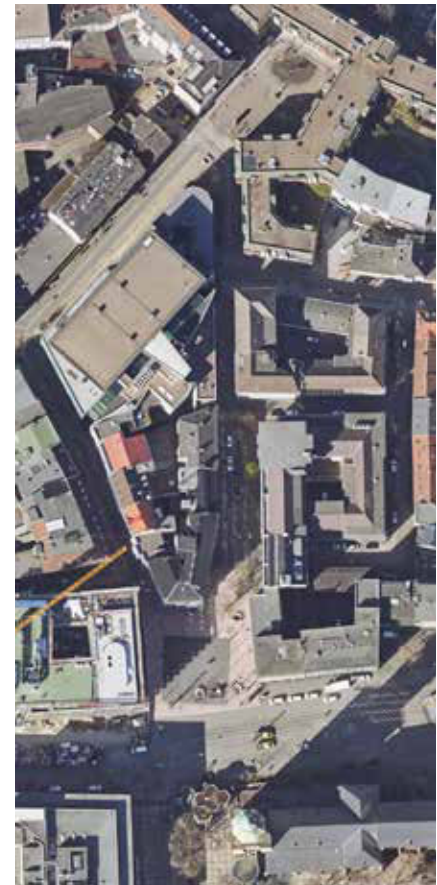


Abb. 77: Luftbild Reinoldistraße, 2022



Abb. 78: Reinoldstraße mit Blick auf die Reinoldikirche, 2022



Abb. 79: Stadtraumaufweitung Reinoldstraße, 2022



Abb. 80: Platz von Leeds und Kampstraße, 2022

Raumfolge Betenstraße - Betenhof - Marienkirchhof - Reinoldikirche

Unweit des Platzes „Alter“ Markt befindet sich in zentraler Innenstadtlage eine Raumfolge, die zwei Plätze miteinander verbindet und mehrfach die Anbindung an die angrenzenden Stadträume bildet. Die Betenstraße liegt als verbindender Straßenraum zwischen dem Friedensplatz und dem „Alten“ Markt. Unweit des Platzraums „Alter“ Markt bildet sich auf der Ostseite der Betenhof, ein quadratischer Platz. Dieser ist umseitig von Gebäuden gefasst, die in den vergangenen Jahren aufwendig saniert wurden.

Auch der Platz, der überwiegend durch die angrenzenden Gastronomiebetriebe genutzt wird, hat eine neue Gestaltung erfahren. Ein unscheinbarer öffentlich nutzbarer Durchgang im Erdgeschoss eines Gebäudes ermöglicht die fußläufige Anbindung an die Kleppingstraße. Die in die Jahre gekommene Gestaltung des Durchgangs und das beengte Raumgefühl wirken sich negativ auf das Erscheinungsbild des Ortes aus.

Im Betenhof zeigen sich Richtung Norden die hintereinander gereihten Kirchtürme von St. Marien und St. Reinoldi. Im Vordergrund befindet sich das zwei- bis dreigeschossige Pfarrgebäude von St. Marien mit einem niedrigen Durchgang, der die

Anbindung an den dahinterliegenden Platz bildet.

Es eröffnet sich der gut proportionierte rechteckige Platzraum, der Marienkirchhof, der allseitig durch Gebäude gefasst ist und an dessen nördlicher Platzkante das historische Kirchengebäude St. Marien angeordnet ist.

Der Marienkirchhof besticht durch seine Vernetzung mit den umgebenden Stadträumen und die kurzen fußläufigen Verbindungen zu den Stadträumen „Alter“ Markt, Hellweg und Kleppingstraße. Es handelt sich um einen Platzraum mit einem hohen Potential für Aufenthaltsqualität in der City. Dieses Potential wird durch die heutige Nutzung als Parkplatzfläche nicht ausgeschöpft. Im Randbereich befinden sich Ladenlokale und Gastronomiebetriebe, deren Möblierungselemente im Außenbereich unorganisiert angeordnet sind und den Zugang zu der Verbindungsgasse zum Hellweg verstellen. Dahinter erhebt sich der imposante Kirchturm von St. Reinoldi.

In zentraler Innenstadtlage befindet sich hiermit eine Raumfolge, die die attraktive kurzfristige Querung der Innenstadt ermöglicht.

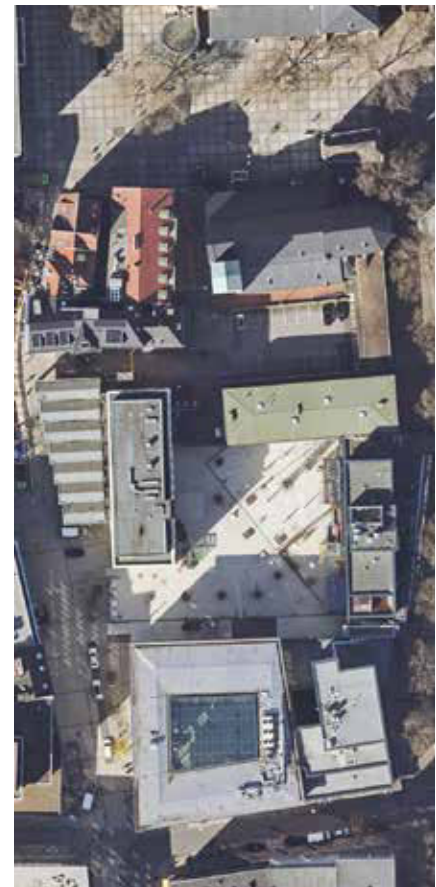


Abb. 81: Luftbild Betenhof - Marienkirchhof, 2022



Abb. 82: Blick vom Betenhof auf St. Reinoldi und St. Marien, 2022



Abb. 83: Durchgang zum Marienkirchhof, 2022



Abb. 84: Parkplatzfläche auf dem Marienkirchhof, 2022



Abb. 85: Durchgang vom Marienkirchhof zu St. Reinoldi, 2022

Raumfolge Hauptbahnhof - Platz der Deutschen Einheit - Katharinenstraße - Petrikirche

Am nördlichen Rand des Wallrings eröffnet sich eine Raumfolge, die über einen linear verlaufenden Stadtraum das Entrée in die Innenstadt bildet.

Vom Dortmunder Hauptbahnhof Richtung Süden blickend reckt sich der Kirchturm der St. Petri Kirche in den Himmel und positioniert sich in dieser Blickachse. Ein weiterer Kirchturm der Orientierung im Stadtraum schafft.

Den Königswall querend eröffnet sich zwischen der Stadt- und Landesbibliothek und dem Fußballmuseum der Platz der Deutschen Einheit. Ein Platzraum, der sich zu beiden Seiten hin aufweitet und in die angrenzende Katharinentreppe übergeht. In der Blickachse auf die St. Petri Kirche erstreckt sich die breit angelegte Katharinentreppe mit den beidseitig den Höhenunterschied vermittelnden Gebäuden.

Auf dem oberen Stadtniveau angekommen eröffnet sich die Katharinenstraße. Sie ist beidseitig durch Gebäude gefasst und übernimmt eine orientierende Funktion, indem sie linear auf die Petrikirche zuläuft.

Am Ende der Katharinenstraße weitet sich der Stadtraum beidseitig auf und geht fließend in die Kampstraße über. Erhöht auf einem Podest steht die Kirche St. Petri. Beidseitig der Kirche bilden schmale, durch Bebauung gefasste Gassen die Anbindung an den Hellweg.

Die Raumfolge vom Dortmunder Hauptbahnhof bis zur Petrikirche ist das Entrée zur Innenstadt, als die Visitenkarte der Stadt zu sehen und bedarf daher der besonderen Aufmerksamkeit.



Abb. 86: Luftbild Katharinenstraße, 2022



Abb. 87: Blick über den Königswall auf die Katharinentreppe, 2022



Abb. 88: Katharinentreppe mit Blick auf den Kirchturm von St. Petri, 2022



Abb. 89: Katharinenstraße, 2022



Abb. 90: St. Petri an der Kampstraße, 2022

Oberflächenmaterial und Gestaltung

Das Material, die Farbigkeit und die Gestaltung von Oberflächen beeinflussen das Stadtbild maßgeblich.

Oberflächenmaterial

Der Kernbereich der Dortmunder City wird von Oberflächen in Naturwerkstein geprägt. Die drei Plätze „Alter“ Markt, Hansaplatz und Friedensplatz sowie der Hellweg sind überwiegend in Naturwerkstein (Granit) gestaltet.

Die Fahrbahnen der umliegenden Straßen und Gassen sind überwiegend mit Asphaltoberfläche und Bürgersteige aus Betonstein gestaltet. Oberflächen einiger Stadtplätze sind auch zur Zeit der Erarbeitung des Masterplan Plätze in Asphalt hergestellt (Marienkirchhof, Platz von Netanya).

Bereiche der Kampstraße und Platzflächen im Umfeld der Petrikirche und der Reinoldikirche sowie einige Stadtplätze (Platz der Deutschen Einheit, Platz von Amiens, Platz von Leeds, Willy-Brand-Platz (teilweise), Platz von Buffalo, Platz der Alten Synagoge) sind mit Betonstein gestaltet.

Wenige öffentliche Bereiche sind als Klinkerflächen ausgeführt. Diese befinden sich im Bereich der Katharinenstraße. Der Bürgersteig der Parallelstraße Freistuhl, die Verbindungsstraßen zwischen Hellweg und Kampstraße (Petergasse und Lühringhof), die Wege im Stadtgarten und Park am Baukunstarchiv sowie eine Teilfläche des Marienkirchhofs sind ebenfalls als Klinkerflächen ausgeführt.

Oberflächenfarbigkeit

Prägend für die Dortmunder City sind die Stadträume „Alter“ Markt, Hellweg und Teilbereiche des Friedensplatzes, die mit einem warmen und hellen Beigeton gestaltet sind. In Anlehnung daran weisen einige Straßen und Gassen sowie Stadtplätze einen beigen Farbton auf oder sind in einem noch helleren weiß/hellgrauen Farbton gestaltet.

Der weitere Bereich der Dortmunder City wird überwiegend von Farben aus einem gräulichen Farbspektrum geprägt. Der Hansaplatz, die Kampstraße, große Teile des Reinoldikirchplatzes, die Kleppingstraße und einige Stadtplätze (Platz der Deutschen Einheit, Platz von Netanya, Platz am Apfelbrunnen, Platz von Hiroshima) weisen eine graue bis hellgraue Farb-

gebung auf. Der Platz der Alten Synagoge sowie der Petrikirchhof sind in einem dunkelgrauen/anthrazitfarbenen Oberflächenmaterial gestaltet. Ergänzt wird die dunkle Farbgebung durch die asphaltierten, anthrazitfarbenen Fahrbahnen der Straßen und Gassen.

Darüber hinaus sind Teilbereiche des Friedensplatzes sowie der öffentliche Raum im Umfeld des Rathauses, der Günter-Santlebe-Platz, der Propsteihof und der Platz von Leeds in einem rötlichen Farbton, teilweise mit einer hellen Bänderung, ausgeführt.

Rotbraun findet sich als Farbton in den mit Klinkern gestalteten Oberflächen in den Bereichen Katharinenstraße, teilweise am Freistuhl, Petergasse und Lühringhof, Wegeflächen im Stadtgarten, Park am Baukunstarchiv und teilweise im Marienkirchhof wieder.

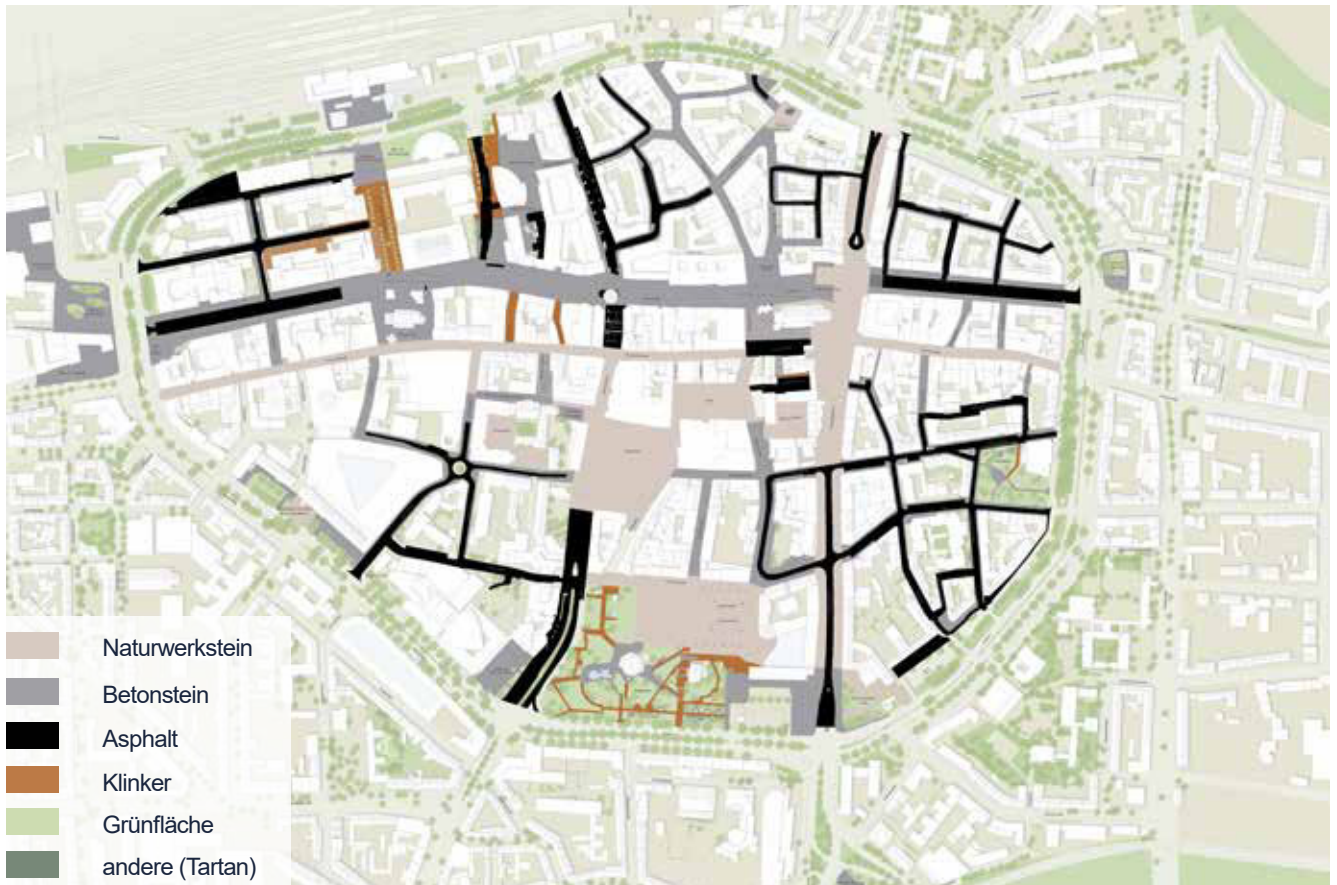


Abb. 91: Oberflächenmaterialien

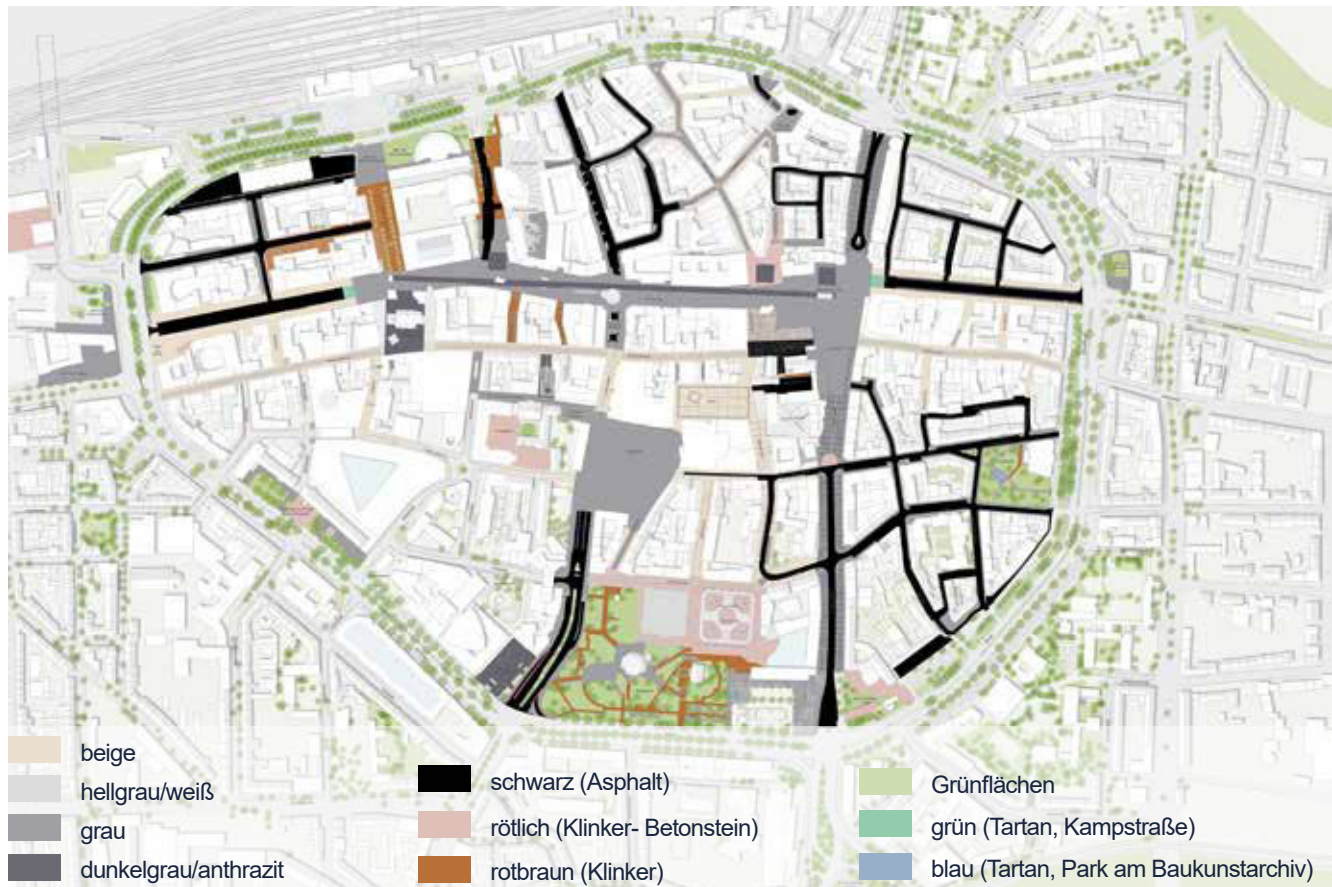


Abb. 92: Oberflächenfarbigkeit



Abb. 93: Oberflächengestaltung

Oberflächengestaltung

Die Oberflächen der Platzräume weisen eine Gestaltungssprache mit einem heterogenen Mustermix aus geometrischen Mustern in unterschiedlichen Formen und Farben auf.

Es handelt sich häufig um aufwendige Platzgestaltungen, die vor allem aus der Vogelperspektive erkennbar sind, die aber keinen Beitrag für eine Zonierung (z.B. nach Nutzungen) oder für die Orientierung im öffentlichen Raum leisten, da sie durch den Menschen nicht ablesbar sind.

Jeder Platzraum weist eine andere Gestaltung auf, ein gestalterischer Zusammenhang ist nicht erkennbar.

Fazit

Bei einzelner Betrachtung der Plätze und Stadträume wird ersichtlich, dass die öffentlichen Flächen in der Dortmunder City teilweise einen hohen Gestaltungsanspruch aufweisen. Es sind viele hochwertige Materialien eingebaut worden und teilweise wurde eine aufwendige Gestaltungssprache bei der Realisierung der Plätze eingesetzt.

Mit einem Blick auf die Gestaltung der Dortmunder City insgesamt und einzelner Stadträume im Kontext zueinander fällt auf, dass ein übergeordnetes Konzept fehlt.

Es werden sehr viele unterschiedliche Materialien, Oberflächenfarben und auch Verlegemuster verwendet. Das führt dazu, dass der öffentliche Raum nicht in einem zusammenhängenden Kontext wahrgenommen werden kann, sondern zerstückelt und ungeordnet wirkt. Es stellt sich ein fragmentiertes Erscheinungsbild der Dortmunder City dar.

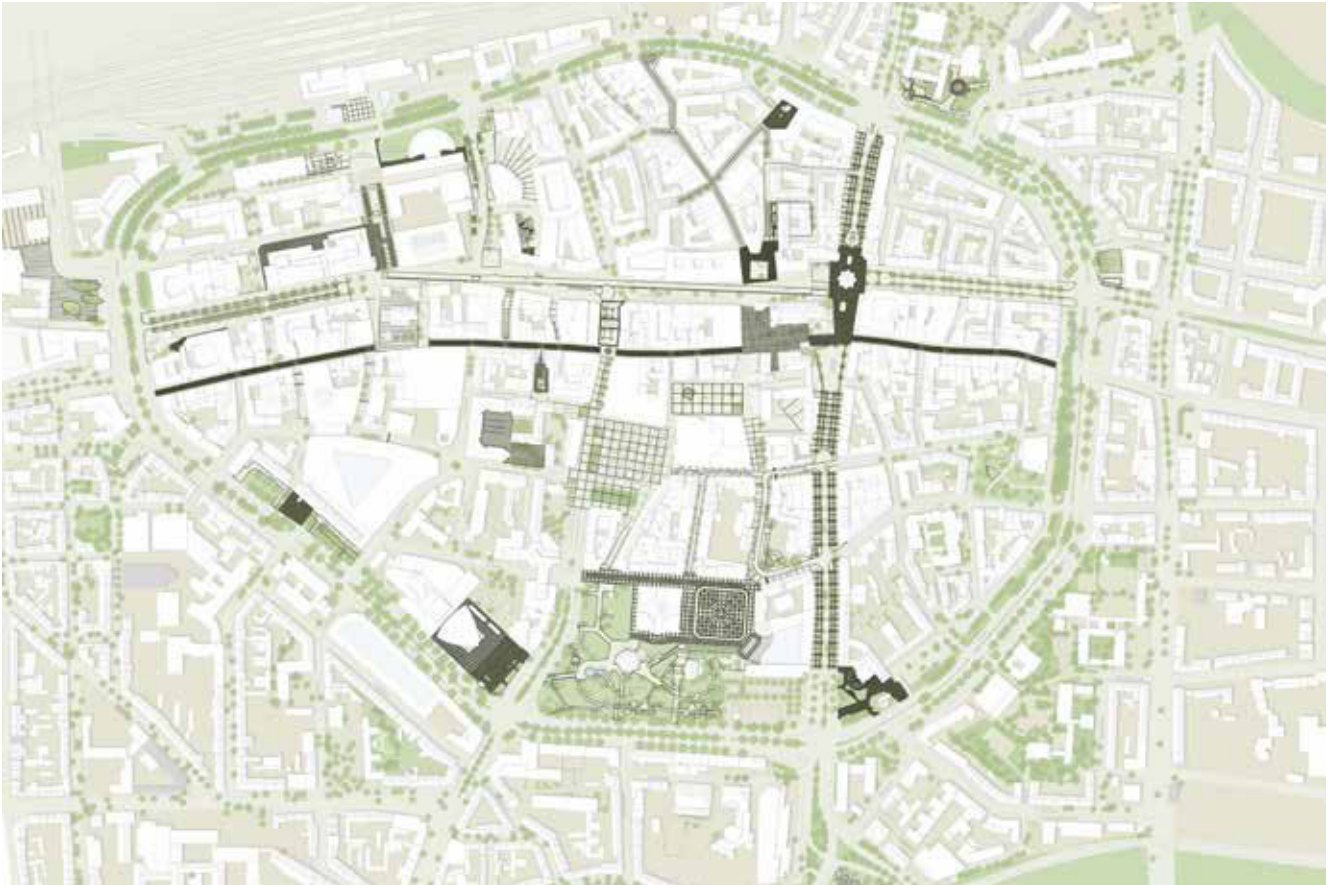


Abb. 94: Oberflächengestaltung

Stadtmöblierung

In der Dortmunder City findet sich eine Vielfalt an Möblierungselementen im öffentlichen Raum. Hierbei handelt es sich um Sitzmöglichkeiten, Pflanztröge, Fahrradparker, Abfalleimer, Poller, Spielgeräte, Kunstwerke und Einbauten für technische Infrastruktureinrichtungen.

Über die Jahre sind verschiedene Modelle, die sich in ihrer Materialität, Farbe und Gestaltungssprache unterscheiden, eingesetzt worden. Durch die Vielzahl an Einbauten wirkt der öffentliche Raum überladen und undefiniert.

Grundsätzlich befinden sich in der Dortmunder City zu wenig Sitzmöglichkeiten, die zum Aufenthalt einladen, ohne den Zwang eine Außengastronomie zu besuchen. Diese konsumfreien Orte leisten einen wichtigen Beitrag für den Stadtraum als öffentlicher Raum im Sinne eines Gemeingutes. Der öffentliche Raum ist der Raum für den Menschen. Niemand darf von der Nutzung des öffentlichen Raums bzw. von der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben in der Stadt ausgeschlossen werden.

Dortmunder Bankfamilie

Das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund hat 1999 die Dortmunder Sitzbank entwickelt. Eine Sitzbank, die als Hockerbank oder als Sitzbank mit Rücken- und Armlehnen eingesetzt werden kann und die in der Länge für zwei bis zu acht Personen bemessen werden kann. Sie wurde z.B. auf dem Platz von Hiroshima, an der Propsteikirche oder der Gasse Mönchenwordt aufgestellt.

Die Stadt Dortmund besitzt mit diesem Bankmodell eine herstellerunabhängige Sitzbank. Sie ermöglicht der Stadt Dortmund unabhängig von gängigen Produktpaletten der Herstellerfirmen auszusprechen. Zudem stellt die Bank ein Alleinstellungsmerkmal für die Stadt dar.



Abb. 95: Dortmunder Sitzbank, Hansastraße



Abb. 96: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt Dortmund, 1999

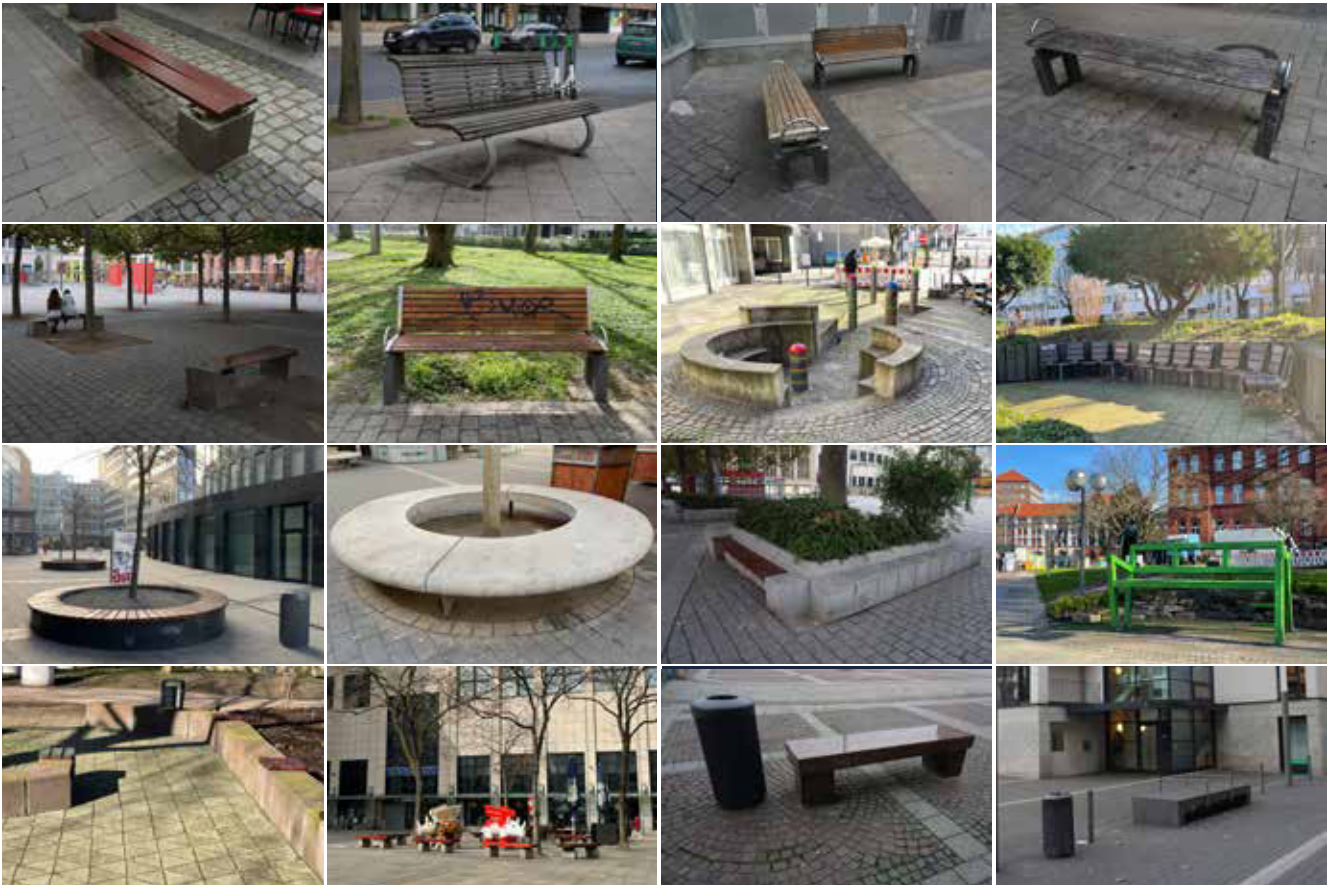


Abb. 97: Vielfalt Stadtmobiliar

Beleuchtung

In der Dortmunder City werden in den einzelnen Stadt- und Platzräumen die gleichen Leuchtentypen verwendet. Insgesamt betrachtet zeigt sich ein heterogenes Bild, da unterschiedliche Modelle verwendet wurden.

Die Straßenbeleuchtung entlang der Kleppingstraße ist beispielsweise größtenteils einheitlich ausgeführt, wird dann aber im Bereich der Reinoldikirche durch weitere Modelle ergänzt. Auch die Leuchtenmodelle, die in aneinandergrenzenden Straßen und Gassen eingesetzt wurden, stellten sich sehr unterschiedlich dar. Im Bereich Stubengasse wurde ein anderes Leuchtenmodell verwendet als in der Reinoldistraße oder der Klosterstraße.

Insgesamt sind ca. 95 verschiedene Leuchtentypen in der Dortmunder City eingebaut. Dabei wurden oft auch Unterschiede hinsichtlich der Mastfarbe oder der Lichtfarbe festgestellt, wenngleich das gleiche Modell verwendet wurde.

Die Dortmunder Leuchtenfamilie

Im Jahre 1988 wurde von Prof. Gernot Nalbach die „Dortmunder Leuchtenfamilie“ für die Dortmunder City und bedeutende Innenstadtstraßen entwickelt und eingeführt.

Im Laufe der Zeit wurden abweichende Leuchtenmodelle bei der Gestaltung des öffentlichen Raums verwendet, was zu einem sehr gemischten Stadtbild führt. Die „Dortmunder Leuchtenfamilie“ birgt ein großes Potential, da sie ein herstellerunabhängiges Produkt ist und die Rechte bei der Stadt Dortmund liegen.

Wichtige Stadträume in der City sind auch heute noch zu großen Teilen mit der Leuchtenfamilie ausgestattet.



Abb. 98: Leuchtentypen



Von Design-Professor exklusiv entworfen

Für die City: Leuchte aus dem Baukasten

(boj) Eine speziell von Design-Professor Nalbach für Dortmund entworfene Straßenleuchte brachte schon bei ihrer Premiere im Bauausschuß einen freundlichen Glanz in die Augen der Politiker.

Der Mast ist obenhin immer gleich: Klotzsch zulassend, mit Aluminium-Ringen in gleichem Abstand. Die runden Leuchtkörper liegen in einer Kunststoffhülle mit Schlitzen, die das Licht auch nach oben (etwa zur Baumkrone) werfen. Je nach Bedarf trägt der Mast eine Kugel oder mehrere, bis zu einem Zwölfer-Ring.

„Sie ist von gewisser Eleganz, zweckmäßig und preiswert, weil sie im Baukasten-System entsteht“, konstatierte der Ausschuß. Die wohlwollende Aufnahme der aus einer Grundidee entwickelten Leuchtmastfamilie überrascht. Bisher nur auf dem Papier existierend, entwickelt sie sich nun zu einem recht großen Charme. 1:10-Modelle sollen bis Anfang November, wenn die Entscheidung fällt, folgen.

RUR NAHRICHTEN

Bauausschussesitzender Hehn: „Ich möchte auch ein Modell in Originalgröße als Entscheidungs-Grundlage. Schließlich wird die Leuchte lange Zeit in der ganzen City zu sehen sein.“ Es muß ja nicht der für den Hanna-Platz in Frage kommende 18 Meter hohe Leuchtmast „Vater“ sein.

Kirpingstraße, Hannaplatz, Bahnhofsvorplatz und Westentweg bekommen als erste die neue Leuchte. Sie ist aber für die ganze City und auch für die Zufallsstraßen vorgesehen.

Dalß die Stadt nicht eine Leuchte aus dem Katalog auswählt, hat einen einfachen Grund: Die Güten sind alle zu teuer.



Vier Beispiele aus der neuen „Lampenfamilie“ für die City. Erste Reaktion: Wohlwollen. Entschieden wird im November.

Abb. 99: Dortmunder Leuchtenfamilie

Kunst im öffentlichen Raum

In der Dortmunder City sind zahlreiche Kunstwerke und kunsthandwerkliche Objekte im Stadtraum vorhanden. Sie werden jedoch häufig nicht richtig in Szene gesetzt bzw. im Stadtraum positioniert und teilweise sind die Objekte aufgrund der Anzahl umgebender Einbauten im öffentlichen Raum versteckt bzw. nicht sichtbar.



1. Jan Bormann, „o. T.“, 1974/77, Kolpingstraße
2. Günther Zins, „Eckdurchdringung“, 1997, Ostwall 7 Außenfassade
3. Willy Meller, „Zwei Pferde“, 1955, Hoher Wall
4. Nicola Fortmann-Drühe/Harald Meißner, „o. T.“, 1989/90, Hansaplatz
5. Gerhard Janensch, „Bläserbrunnen“, 1901, Alter Markt
6. Gottfried Lederer, „Falkner“, 1950/51, Westenhellweg/Alter Markt
7. Eberhard Linke, „o. T.“, 1986, ca. 30 Trinkbrunnen in der Stadt

Abb. 100: Auswahl Kunst im öffentlichen Raum



8.



9.



10.

8. Gerlinde Beck, „Säulenwand“,
1977, Ostwall 7
9. Stefan Sous, „Chip“, 2007,
Platz von Amiens
10. Joachim Schmettau,
„Europa-Brunnen“, 1989,
Conrad-von-Soest-Platz

Abb. 101: Auswahl Kunst im öffentlichen Raum

Stadtgrün und Wasser in der Stadt

Die Dortmunder City verfügt über einzelne Grünflächen, die nicht zusammenhängen. Diese bieten noch Potential für eine bessere Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität.

Teilweise sind Begleitgrün, Pflanzbeete etc. ansprechend bepflanzt und gestaltet, aber es fehlt ein übergeordnetes Gesamtkonzept für die Grünflächengestaltung. Die vorhandene Gestaltung wirkt häufig nicht zusammenhängend und gestückelt und kann so nicht ausreichend positiv im Stadtraum wirken.

Der vorhandene, meist alte Baumbestand prägt das Stadtbild maßgebend. Die Baumreihen entlang des Walls sind lückenhaft und die Baumscheiben sind oft zu klein dimensioniert.

Den Anforderungen an den Klimawandel werden die vorhandenen Grünstrukturen nicht gerecht. Es besteht aber Potential durch eine Ergänzung von Pflanzungen oder auch die Entsiegelung von Flächen.

Die Entsiegelung von heute befestigten Flächen kann einen positiven Effekt auf die klimatischen Verhältnisse in der Stadt (Überhitzung) erreichen. Dennoch ist der Grad der Entsiegelung in der Dortmunder City unter dem Gesichtspunkt, dass es

sich um eine urbane Innenstadt handelt, sorgsam zu berücksichtigen.

Temporäre Pflanzaktionen wie die „Pop-Up“-Bäume und „mobiles Grün“ werden in der Dortmunder City bereits verfolgt, diese führen zu einer kurzfristigen Aufwertung der City, sind aber keine dauerhafte Lösung.

Wasser wird als Spiel- oder Gestaltungselement auf mehreren Plätzen in der Dortmunder City genutzt. Insgesamt wird das Potential von Wasserelementen zur Abkühlung von Stadträumen nicht in erforderlichem Maße ausgeschöpft.

Beim Blick auf das Luftbild wird deutlich, dass die zahlreichen Flachdächer in der City heute nicht mit Dachbegrünung ausgestattet sind und das Potential für weitere Retentionsflächen bieten könnten.



Abb. 102: Grünflächen und Wasserelemente

Klimaanpassung und Klimaregulierung

Folgende Klimaanalysen und -Konzepte wurden in den letzten Jahren im Auftrag oder von der Stadt Dortmund erarbeitet:

Klimaanalyse

Für die Stadt Dortmund liegt eine Klimaanalyse^{*} vor. Ziel der Analyse ist die Untersuchung und Bewertung der klimatischen Situation im Dortmunder Stadtgebiet sowie die Formulierung von Planungshinweisen.

Die Klimaanalyse kommt zu dem Ergebnis, dass es sich bei dem Bereich der Dortmunder City um ein klimatisch stark belastetes Areal handelt. Durch die dichte Bebauung kann es vor allem in den Sommermonaten zu extremen Hitzebelastungen kommen. Durch die hohe Wärmespeicherung der versiegelten Flächen und der Baukörper macht sich die Hitzebelastung insbesondere in den Nächten der Sommermonate bemerkbar. Es kommt zu einem Wärmeinseleffekt.

Hinzu kommt, dass die überdurchschnittlichen Gebäudehöhen und der eher geringe Baulückenanteil die Durchlüftung bei lokal durchaus auftretender Böigkeit herabsetzen. Die schlechten Luftaustausch-

* Regionalverband Ruhr 2019: Klimaanalyse Stadt Dortmund

verhältnisse und das dichte Straßennetz können zudem zu einer Anreicherung von Luftschadstoffen führen.

Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund MiKaDo

Für die Stadt Dortmund wurde ein Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (MiKaDo)^{**} erstellt. Ziel des Masterplans ist es, eine Grundlage zu schaffen, die eine an die aktuellen und zu erwartenden Veränderungen des Klimas angepasste Stadtentwicklung ermöglicht. Potentielle Risiken und Gefahren sollen erkannt und abgewendet werden, so dass die Lebensqualität in Dortmund insgesamt erhöht wird.

Laut des Masterplan befindet sich die Dortmunder City größtenteils in einem Gebiet mit extremer Hitzebelastung. Es werden Zielvorgaben genannt.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass durch eine generelle Verringerung der Hitzeentwicklung am Tag und durch die Zufuhr kühlerer Luft aus der Umgebung die nächtliche Überwärmung verrin-

** EPC und K.Plan 2021: Masterplan Klimaanpassung Dortmund MiKaDo. Stadt Dortmund Umweltamt

gert werden soll.

Durchgrünungsplanung

Für den Bereich Wall/City wurde eine Durchgrünungsplanung^{***} erarbeitet.

Ziel der Planung ist es, die nicht mehr vermeidbaren Folgen des Klimawandels abzumildern. Damit verbunden ist eine signifikante Reduzierung der Folgen von Starkregenereignissen und Hitzebelastung, eine Verstärkung der Bindung von Luftschadstoffen und die Schaffung attraktiver Erholungsräume mit Aufenthaltsangeboten (Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten, Verlängerung der Aufenthaltsdauer in der City).

Die Durchgrünungsplanung benennt Maßnahmen zur Klimaanpassung bzw. Klimaregulierung. Von großer Bedeutung wird die parallele Entwicklung eines klimawandelangepassten Regenwassermanagements genannt.

Die Konzepte zeigen umfangreiche Möglichkeiten und Maßnahmen, um auf den Klimawandel zu reagieren und die Hitze-

*** Kienleplan GmbH und Lohmeyer GmbH 2021: Grüner Wall/Grüne City - Durchgrünungsplanung. Stadt Dortmund

entwicklungen in der Stadt zu verringern.

Im Wesentlichen werden als Maßnahmen benannt:

- Erhöhung des Grünflächenanteil durch kleinräumige Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen, z.B. Baumpflanzungen auf öffentlichen Plätzen und an Straßen
- umfassende Dachbegrünungen auf Flachdächern aller Art
- Fassadenbegrünungen
- Verschattungssegel
- klimatische Aufwertung von Innenhöfen durch Entsiegelung und Begrünung

Die konkreten Maßnahmevorschläge sind häufig nur aus der erarbeiteten fachlichen Perspektive entwickelt und berücksichtigen nicht die Thematik der Stadtgestaltung, des Städtebaus und der Architekturgestaltung einer Innenstadt.

Es gilt, die Maßnahmevorschläge in die Gestaltung der öffentlichen Räume der City zu integrieren.

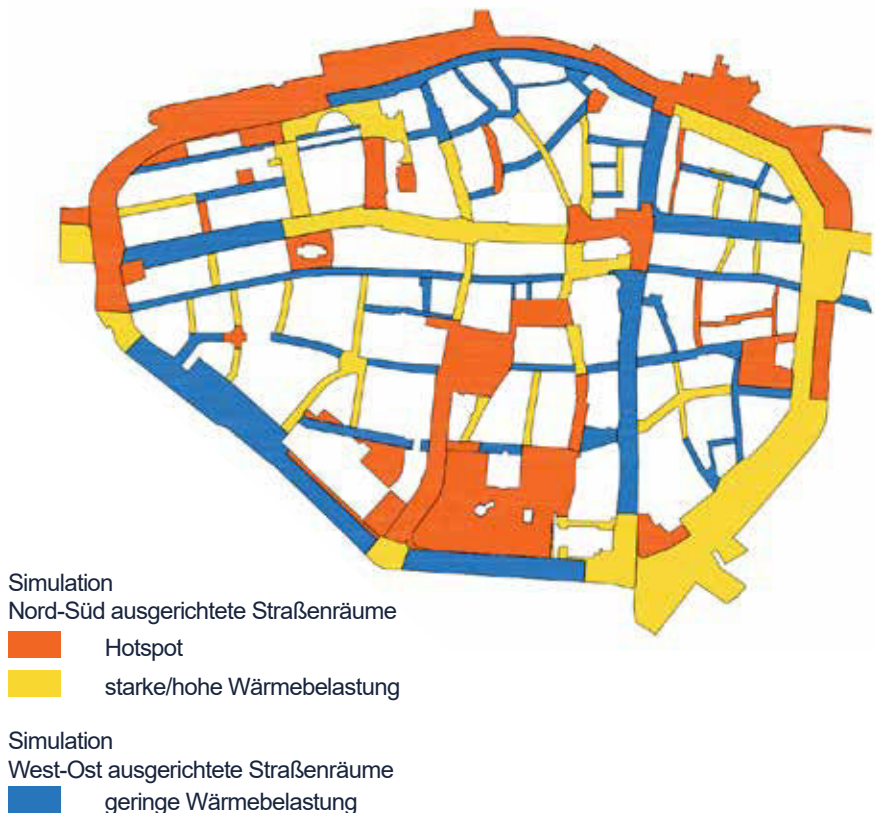


Abb. 103: Schaubild Wärmebelastung aus „Masterplan Grüner Wall/Grüne City - Durchgrünung“

Architektur

Der öffentliche Raum ist in der Regel eine von Gebäuden umbaute Fläche. Das Zusammenspiel von Gestaltung des öffentlichen Raumes und umgebender Bebauung bestimmt die Qualität und das Erscheinungsbild des Stadtraumes und letztendlich auch der Stadt.

Die nahezu Totalzerstörung der City im Zweiten Weltkrieg ist einer der Gründe, dass nur wenige denkmalgeschützte Gebäude innerhalb der City vorhanden sind. Die zahlreichen erhaltenswerten Gebäude zählen überwiegend zu den Gebäuden der Nachkriegsarchitektur. Eine Unterschutzstellung sollte geprüft werden, da sowohl die Denkmäler als auch die denkmalwerten Gebäude das Stadtbild der Dortmunder City besonders prägen.

Die baulichen Überhöhungen in der Dortmunder City prägen zudem das Stadtbild. Damit sind nicht nur die Hochhäuser gemeint, sondern auch städtebauliche Betonungen und Akzente, die häufig an Endpunkten von Blickachsen vorhanden sind.

Der Anteil an Baulücken ist in der Dortmunder City sehr gering. Das Nachverdichtungspotential in den Obergeschossen von Gebäuden ist aber noch nicht ausgeschöpft.

Maßstäblichkeit und Proportionen von Gebäuden zueinander und im Zusammenhang miteinander tragen entscheidend zu einem attraktiven Erscheinungsbild der Stadt bei. In der Dortmunder City werden diese teilweise durch überproportionierte Gebäude aufgebrochen, wie z.B. durch das Gebäude an der Ecke „Alter“ Markt/ Hansaplatz.

Die Überladenheit von Gebäudefassaden durch Werbeanlagen, überproportionierte Vordächer und zahlreiche Warenauslagen und -aufsteller im öffentlichen Raum führen zu einem unruhigen Stadtbild und beeinflussen die Orientierung im Stadtraum negativ. Das Überangebot an Werbeanlagen führt dazu, dass sie in Konkurrenz zueinander treten und die gewünschte Wirkung ausbleibt, jedoch das Stadtbild insgesamt leidet.

Dauerhaft flächig verklebte Erdgeschosszonen ohne Warenauslagen in Schaufenstern haben eine negative Wirkung auf den Stadtraum und das Erscheinungsbild von öffentlichen Räumen. Diese meist langen Erdgeschosszonen haben häufig nur wenige Eingänge und weisen einen introvertierten Charakter gegenüber den Betrachtenden und zum öffentlichen Raum auf.

Insgesamt stellt sich die Architektur in der Dortmunder City als eine Mischung und Aneinanderreihung der unterschiedlichen Baustile dar. Hinzu kommen die vier Kirchengebäude sowie die wenigen erhaltenen Gebäude aus der Gründerzeit. Diese verschiedenen Baustile und ihre unterschiedlichen Nutzungen gilt es miteinander in Einklang zu bringen, gemeinsame Gestaltungselemente zu definieren, um ein zusammenhängendes und kontinuierliches Erscheinungsbild der Dortmunder City zu gewährleisten.



Abb. 104: Exemplarische stadtbildprägende Gebäude

Architektur



Abb. 105: Geschossigkeit



Abb. 107: Exemplarische Sichtachsen im Stadtraum



Abb. 106: Einzelne bauliche Überhöhungen im Stadtbild

Architektur



Abb. 108: Nachverdichtungspotential



Abb. 109: Nachverdichtungspotentiale

Mobilität

Der Masterplan Mobilität 2030 der Stadt Dortmund setzt sich mit der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt bis zum Jahre 2030 auseinander und formuliert hierfür Leitlinien. Der Masterplan beinhaltet mehrere Teilkonzepte mit unterschiedlichen Schwerpunktthemen, wie z.B. eine Radverkehrsstrategie und eine Strategie Fußverkehr.

Das Ziel der Radverkehrsstrategie ist es, sichere, komfortable und zusammenhängende Radverkehrsverbindungen im Stadtgebiet anzubieten. Es soll ein Netz geschaffen werden, das wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs untereinander verbindet. Die Förderung des Fußverkehrs ist das Ziel der Strategie Fußverkehr. Dortmund soll sich zu einer fußverkehrsfreundlichen Stadt etablieren, denn bereits jede siebte Person kommt zu Fuß in die Dortmunder City (Stand November 2020).

Daneben beinhaltet der Masterplan Mobilität Strategien zur Barrierefreiheit im Verkehr, eine Verkehrssicherheitsstrategie, eine Strategie für den öffentlichen Raum und eine Parkraumstrategie.

Gegenwärtig stellt sich die Situation in der Dortmunder City so dar, dass der Anteil der Flächen für den ruhenden Pkw-Ver-

kehr hoch ist und vor allem oberirdisch viel Stellfläche für die Pkws vorhanden ist. Das Parken auf oberirdischen Stellflächen ist derzeit so attraktiv, dass das Stadtbild erheblich vom ruhenden Verkehr geprägt wird. Würde das oberirdische Parken weniger attraktiv, stellt die Nutzung der vorhandenen Tiefgaragen eine Alternative dar, die den öffentlichen Raum entlasten würde.

Es gilt, die technischen Maßnahmenvorschläge des Masterplans Mobilität mit den Anforderungen der Stadtgestaltung und des Städtebaus in Einklang zu bringen und in die Gestaltung des öffentlichen Raums zu integrieren.



Abb. 110: Pkw-Stellplätze am Rosental



Abb. 111: Detailgestaltung am Schüchtermann Denkmal am Ostwall, 2022



Abb. 112: Radweggestaltung am Schüchtermann Denkmal am Ostwall, 2022

Sicherheit

Der öffentliche Raum gehört allen Menschen gleichermaßen. Seine Nutzung unterliegt übergeordneten Anforderungen, die notwendig sind, um die Sicherheit der Besucher*innen zu gewährleisten. Diese Anforderungen sollen gestalterisch berücksichtigt werden.

Mit Blick auf aktuelle Entwicklungen zur Terrorabwehr wurden einige Platzflächen der Dortmunder City mit Abwehrmaßnahmen ausgestattet. Werden diese Maßnahmen nicht in eine Gesamtplanung zur Platzgestaltung integriert, werden sie als störende Einbauten wahrgenommen und tragen zur Überladenheit des Stadtraumes bei.

Ähnlich stellt sich die Situation bei der Gewährleistung einer barrierefreien Gestaltung von Stadträumen dar. Barrierefreiheit, auch taktile Leitsysteme innerhalb der Oberflächengestaltung von öffentlichen Räumen, sind genauso wie Flächen für Feuerwehr und Rettungswagen (sog. Tabuflächen), die jederzeit für Einsatzfahrzeuge befahrbar sein müssen, in die Gestaltungsplanung zu integrieren.

Für die Stadt Dortmund liegt ein Masterplan Kommunale Sicherheit (2019) vor, der für die Dortmunder City den Stadtgar-

ten als Angstraum identifiziert. Dunkelheit, Unübersichtlichkeit, störendes menschliches Verhalten, Müll und Geruch sind Parameter, die diesen öffentlichen Raum zu einem Angstraum machen.

Eine angemessene Beleuchtung, Sauberkeit und die Gestaltung des öffentlichen Raumes sind Maßnahmen, die laut Masterplan Kommunale Sicherheit ergriffen werden können, um Angsträumen entgegenzuwirken. Weiter gilt es, die Entstehung von Angsträumen im öffentlichen Raum zu verhindern, um allen Menschen eine gleichberechtigte und sichere Nutzung zu ermöglichen. Beleuchtung, Sauberkeit etc. fördern die Identifikation von Bewohner*innen und Besucher*innen mit der Stadt.

Alle Elemente, die zur Sicherheit im öffentlichen Raum beitragen, sind sowohl aus funktionaler als auch aus gestalterischer Sicht zu betrachten und in die Gestaltung von Stadträumen zu integrieren.



Abb. 113: Taktiles Leitsystem am Westenhellweg, 2022



Abb. 114: Detailausschnitt Taktiles Leitsystem am Westenhellweg, 2022



Abb. 115: Taktiles Leitsystem am Schwannenwall, 2022



Abb. 116: Treppenanlage am Hansaplatz, 2022

Fazit – Stadtbild- und Stadtraumanalyse

Obwohl die Stadt Dortmund besonders seit der Industrialisierung einer starken städtebaulichen Entwicklung unterlag, ist ihr Ursprung als mittelalterliche Stadt nach wie vor im Stadtgrundriss ablesbar. Der Wallring und der Verlauf des Westen- und Ostenhellwegs lassen diesen eindeutig erkennen. Auch die erhaltenen bzw. nach dem Zweiten Weltkrieg wieder aufgebauten vier Stadtkirchen geben bis heute einen Hinweis auf die mittelalterliche Entstehungszeit.

Viele gestaltete Platz- und Stadträume mit unterschiedlichen Qualitäten verteilen sich über die City. Wobei der Platz „Alter“ Markt als funktionierendes Herz der Stadt und der Hellweg als pulsierende Ader die öffentlichen Räume sind, die das Stadtbild der Dortmunder City besonders prägen.

Die Plätze verfügen teilweise über hochwertige Oberflächenmaterialien und eine aufwendige Gestaltungssprache. Es sind hochwertige (überwiegend Naturstein-) Materialien verwendet worden, die in aufwendigen Verlegemustern eingebaut worden sind. Die Gestaltung von Platzflächen ist vielfach das Ergebnis von Planungswettbewerben, was die hohe Gestaltungsqualität erklärt.

Insgesamt zeigt sich aber auch, dass das Potential eines identitätsstiftenden Stadtgefüges mit zueinander in Beziehung stehenden Platz- und Raumabfolgen derzeit nicht berücksichtigt wird. Der öffentliche Raum der Dortmunder City stellt sich als eine fragmentierte Innenstadt mit einer hohen Gestaltungsvielfalt und einer sehr individuellen Gestaltung der Plätze dar.

Neben den vielgenutzten und gestalteten Stadträumen und Plätzen befinden sich auch eher vernachlässigte und wenig ansprechende Stadträume und Plätze in der City. Diese stellen sich auch als unentschlossene und uneindeutige Stadträume dar, die sich zu Problemorten entwickeln und einer Umplanung bedürfen.

Deutlich wird dies an den vielen unterschiedlichen verwendeten Materialien, Farben und Mustern. Über die Jahre wurden zudem zahlreiche Möblierungs- und Leuchtelemente eingesetzt, die z.T. zu einer Überladenheit von Stadträumen führen. Der eindeutige direkte Blick in und durch den Raum wird gehindert. Die Gestaltung des Stadtraumes (Material, Farbe, Verlegemuster, Ausstattungselemente) erscheint aufgrund eines fehlenden übergeordneten Gesamtkonzeptes teilweise willkürlich.

Einige Platz- und Stadträume bieten bisher nicht ausgeschöpfte Entwicklungsmöglichkeiten, die dazu genutzt werden können, einzelnen Stadträumen eine bessere Funktion im Stadtgefüge zu geben. So werden beispielsweise die Qualitäten der Nebenstraßen vernachlässigt und die Wichtigkeit dieser Straßen in Bezug auf Raumabfolgen unterschätzt. Auch die Entwicklungspotentiale bei den Themen Stadtgrün und Wasser in der Stadt werden nicht ausgeschöpft. Ein weiteres Entwicklungspotenzial bieten konsumfreie Orte. Die Stadtbildanalyse hat ergeben, dass insgesamt zu wenig konsumfreie Ort in Form von Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten in der City vorhanden sind.

Derzeit zeigt sich die Dortmunder City als eine fragmentierte Innenstadt aus Einzelplanungen, Restflächen und Transferräumen. Ein gemeinsames Gestaltungskonzept, das bezogen auf den gesamten Bereich der Dortmunder City die Themen Oberflächenmaterial, Stadtmöblierung und Beleuchtung behandelt, ist nicht erkennbar. Durch ein übergeordnetes Gesamtkonzept ist eine planerische und gestalterische Kontinuität in der Entwicklung der Stadträume sicherzustellen.



Abb. 117: Schwarzplan 2022

Literatur- und Abbildungsverzeichnis

Literaturverzeichnis

Bundesstiftung Baukultur: Baukulturbericht Öffentlicher Raum 2020/2021

Markus **Jäger**, Wolfgang **Sonne**: Großstadt gestalten. Stadtbaumeister an Rhein und Ruhr, Bücher zur Stadtbaukunst Band 7, DOM publisher, Berlin, 2016

Hans **Magoley**, Norbert **Wörner**: Architekturführer Dortmund, Verlag Fr. Wilh. Ruhfus, Dortmund, 1984

Karl **Neuhoff**: Alt-Dortmund, Schinker und Spenner, Rhein-Ruhr Druck Sander, Dortmund, Jahr der Veröffentlichung unbekannt

Prof. Vertr. Olaf **Schmidt**, Prof. Vertr. Michael **Schwarz**, Technische Universität Dortmund: Der Wall, Internationale Frühjahrsakademie 2014, Druckverlag Kettler GmbH, 2015

Prof. Vertr. Olaf **Schmidt**, Prof. Vertr. Michael **Schwarz**, Technische Universität Dortmund: Der Hellweg, Internationale Frühjahrsakademie 2015, Druckverlag Kettler GmbH, 2017

Prof. Vertr. Olaf **Schmidt**, Prof. Vertr. Michael **Schwarz**, Technische Universität Dortmund: Stadtplätze, Internationale Frühjahrsakademie 2016, Druckverlag Kettler GmbH, 2018

Gustav **Schulz**: City Dortmund, Der öffentlicher Raum, Eine städtebauliche Bestandsaufnahme und Planungsempfehlung, Lensingdruck, Dortmund, 1986

Stadt Dortmund: Grüner Wall/Grüne City – Durchgrünungskonzept, 2021

Stadt Dortmund, Dezernat für Recht, Ordnung, Bürgerrechte und Feuerwehr: Masterplan Kommunale Sicherheit, 2019

Stadt Dortmund, Dezernat für Umwelt, Planen und Wohnen, Masterplan Plätze, Dialogveranstaltung, Betrachtung der Plätze in der Innenstadt, Dokumentation der öffentlichen Veranstaltung am 10. Juli 2019, Dortmund Agentur, 2020

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt: City 2030 Konzept zur Entwicklung der City Dortmund, 2014

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt: Masterplan Mobilität, 2021

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt: Betrachtung der Plätze in der Innenstadt, 2019

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Denkmalbehörde: Denkmalhefte 01 „Bausteine und Fundstücke“, 2011

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Denkmalbehörde: Denkmalhefte 10 „Freie Sicht auf St. Petri“, 2019

Stadt Dortmund, Umweltamt: Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund 2030 MiKaDo, 2021

Abbildungsverzeichnis

Deutscher Historischer Städteatlas Dortmund	Abbildungen 10, 11, 32, 41
Geobasisdaten Land NRW	Abbildungen 12, 13
Geonetzwerk.metropoleRuhr 3D.RUHR	Abbildung 24
Geoportal Ruhr, Regionalverband Ruhr	Abbildungen 48, 61 - 63
Google, Kartendaten 2023 Geo-Basis-DE/BKG	Abbildung 34
Podehl Fotodesign	Abbildung 3
Schulze, Gustav	Abbildung 99
Stadt Dortmund	Foto Seite 4, Abbildungen 1, 8, 14, 17, 18, 20 - 23, 28, 30, 33, 34, 35, 42, 44 - 46, 54 - 56, 60, 64 - 66, 73, 74, 77, 81, 86, 96, 99, 100, 103
Stadt+Handel Beckmann und Föhr Stadtplaner GmbH	Abbildung 96
Spiler, Jürgen	Abbildung 101
Technische Universität Dortmund	Abbildungen 15, 16, 37 - 40, 49 - 52
Wikipedia	Abbildungen 43, 53
farwickgrote partner Architekten BDA Stadtplaner PartmbB	alle weiteren Abbildungen

