

# Bausteine und Fundstücke

Dortmunder Denkmalhefte

07



## Im Westen was Neues –

Der Boulevard Kampstraße zwischen Petrikirche und Westentor

Stephan Strauß

Stadt Dortmund



*Titelbild:  
Spiegelungen: Zwischen St. Petrikirche und Westentor.*

**Hinweis:**

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.

# Im Westen was Neues –

## Der Boulevard Kampstraße zwischen Petrikirche und Westentor Stephan Strauß



*Zwischen St. Petrikirche und Westentor.*

Die Kampstraße – das war bis vor wenigen Jahren die breite autogerechte Schneise, die die Dortmunder City in Norden und Süden trennte. Seit einigen Jahren wird aus grauem Asphalt ein vielfältiger Boulevard, der zum Flanieren, zum Verweilen und zum städtischen Er-Leben einlädt (s. Seite 27 und 28). Die frühere Hauptstraße staffelt sich heute in Teilabschnitte mit unterschiedlichem Charakter. Zwischen Petrikirche und Westentor liegt ihr westlichster Teil, zwei großmaßstäbliche Bauten prägen seine Nordseite, ebenso hohe Bauten der Nachkriegszeit die Südseite.

Mit diesem Boulevardabschnitt wurde aus dem Straßenraum wieder ein Lebensraum geschaffen, der hier in seiner Entwicklung vorgestellt wird. Was die Kampstraße einmal war, was es mit der 2. Kampstraße und dem Westentor auf sich hat – und warum es einmal notwendig werden konnte, dieser Straße einen neuen Maßstab und eine neue Gestaltung zu geben: Auch dies soll in der Broschüre berichtet werden.



*Flanieren am Boulevard.*

## Der Boulevard zwischen St. Petrikirche und Westentor

Das Dortmunder City-Konzept 2030 trägt die Zukunft im Titel – die Neugestaltung der Kampstraße ist allerdings in bedeutenden Abschnitten schon erfreuliche Gegenwart (s. Seite 29). Parallel zum Hellweg war hier lange Jahrzehnte eine breite Verkehrsschneise in Ost-West-Richtung, mit Geschäften und Kirchen, aber mit wenig Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Flaneure. Städtisches Leben, so war es lange in den Köpfen von Bürgern und Stadtplanern verankert, braucht die intensive Erschließung durch Autos – mit allen positiven und negativen Folgen. Die Kampstraße zwischen dem westlichen Wallring und der Katharinenstraße/Petrikirche zeigt als Teil des Boulevards Kampstraße, wie Autoverkehr und Fußgänger heute zu ihrem Recht kommen können – und dabei ein schöner Stadtraum entsteht. Die Autos sind nicht, wie in den meisten Fußgängerzonen, aus dem Straßenraum verbannt: statt eines „Entweder-Oder“ gibt es ein „Sowohl-Als-auch“. Hier: ein Fahrweg, der in der Verlängerung der Rheinischen Straße aus westlicher Richtung in die Stadt hinführt, aber auf der Höhe der Katharinenstraße/Petrikirche in einem Wendeanker endet.

Gesäumt ist der asphaltierte Fahrweg durch zylindrische Stadtleuchten, deren hellleuchtende Schäfte bei Dunkelheit eine zeitgemäße, lineare Lichtsituation schaffen. Bei Tag wird die Reihe der Stadtleuchten durch die Reihe der dazwischen platzierten Alleebäume ergänzt. Allerlei Stadtmobiliar, wie Radständer und Leuchtkästen ist in diesem Streifen

untergebracht, der den Fahrweg von den neuen, breiten Pflasterwegen trennt.

Hier wird die Kampstraße räumlich zum Boulevard, wie ihn die französischen Impressionisten gemalt haben: breite, baumbestandene Wege mit quirligem Verkehr neben flanierenden Bürgern. Der Boulevard Kampstraße will hier allerdings nicht der geräuschvolle Boulevard Montmartre sein: der fehlende Durchgangsverkehr ermöglicht eine zuvor lange vermisste Ruhe, hell gepflasterte Wege und freischwingende Bänke verströmen Klarheit.

Am Wendeanker ist ein sogenannter Spielpunkt angelegt, dessen Ausstattung auf Anregungen von Kindern und Jugendlichen zurückgeht. Eine Riesenwippe bildet sein Zentrum, darum gruppierte Holzelemente laden zum Balancieren, Sitzen und Gemütlichsein ein. Der Belag in leuchtendem Grün gibt eine heitere Note, schützt aber zugleich vor Verletzungen.

An der Katharinenstraße geht der Blick nordwärts hinunter zum Hauptbahnhof oder südwärts an der Petrikirche vorbei zu den Menschenströmen am Hellweg, einer der beliebtesten deutschen Einkaufsfußgängerstraßen. Hier führt zugleich der Boulevard Kampstraße weiter Richtung Osten, zu zukünftigen weiteren Abschnitten mit Spielflächen und Platzräumen, zur Stadtkirche St. Reinoldi und zur Allee am Brüderweg.



Aus der Planung: Zwischen St. Petrikirche und Westentor vor (links) und nach (rechts) der Umgestaltung.



Kein Durchkommen: Die Kampstraße vor der Umgestaltung.



Hut, Stock, Parkbank und Pflaster: Der Boulevard wird ausgestattet.



Spiel und Erholung in der Stadt – der beliebte Spielpunkt an der St. Petrikerche.

„ 23. Oktober 2007: gefühlt der kälteste Tag des Jahres bei knapp über 0 Grad! Warum ist es ausgerechnet heute so kalt? Ich stehe mit einem Kollegen und einem Praktikanten an der St. Reinoldikirche. Hier liegen die Musterplatten für den neuen Boulevard Kampstraße aus. Die Dortmunder sollen auswählen. Viele sind überrascht und erfreut, ihre Meinung äußern zu können. Jugendliche sind erstaunt: hey, wir werden auch mal gefragt? Eine liebe Kollegin bringt heißen Tee vorbei, der Praktikant kauft sich schnell noch ganz dicke Socken. Die Kälte beeindruckt uns Büromenschen enorm – auch eine Erfahrung! Welches Pflaster soll in den Fußgängerbereichen des neuen Boulevards verlegt werden? Diese Entscheidung fehlt noch, dann kann der Rat der Stadt den Entwurf für die Kampstraße beschließen. Die „rote Welle“, wie am Platz von Leeds, wird es nicht sein, das steht schon fest. Die neuen Vorschläge reichen im Farbspektrum von toscanarot, sand-hell, sand-gelb, sand-grau bis grau – Lorient lässt grüßen! Doch am Ende des Tages: ein klares Ergebnis mit einem Votum für eine helle sandfarbene Pflasterung und nach längerer Auftauphase wunderbar warme Füße! Hat sich doch gelohnt!

“

Margarete Bonnenberg, Architektin und Stadtplanerin, Stadt Dortmund, seit 2005 für Entwurfs- und gestalterische Fragen des „Boulevards Kampstraße“ zuständig





Das städtische Flair und eine gewisse gelassene Heiterkeit vermittelt bereits der Plan, mit dem das Düsseldorfer Büro Fritschi-Stahl-Baum (heute: Atelier Fritschi + Stahl) 1998 den Wettbewerb für die Neugestaltung gewann; an seinem Rand steht geschrieben: „Ach was haben wir gelacht als wir diesen Plan gemacht.“ Von der heiteren Detailfülle berichtet Marcel Adamczak in dem nebenstehenden Zitat, und diese städtische Leichtigkeit hat sich, so empfinden es viele, auch in die Realisierung hineingerettet. Die Stadt macht wieder Freude!

Dortmund hat sich hier, so scheint es, in gewisser Weise neu erfunden. Nicht zum ersten Mal in seiner städtebaulichen Geschichte: geht man in großen Einzelschritten zurück, so wird der tiefgreifende Wandel deutlich, der sich gerade rund um die Kampstraße in den letzten 100 Jahren vollzogen hat.

*Das Wettbewerbsmodell.*



*Oben: Geradlinig und poetisch – der Boulevard Kampstraße im Wettbewerbsplan.*

*Unten: Geradlinig und durchgeplant – der Boulevard Kampstraße im Entwurfskonzept von 2007.*

„ Ein großer Lageplan hängt bei uns im Besprechungsraum. Eigentlich sind es vier einzelne 1 mal 1 Meter große Pläne, die nebeneinander gehängt einen langen Plan der Kampstraße ergeben. Es ist ein handgezeichneter Plan, der 1998 als Wettbewerbsbeitrag unseres Büros eingereicht wurde. Ich kann mich noch erinnern, dass ich an meinem ersten Arbeitstag im Büro in der Mittagspause vor diesem Plan gestanden habe und ihn mir, immer neue Gegenstände entdeckend, eine ganze Zeit lang anschaute. Mäuse, eine Wasch- und Spülmaschine, Hunde, Katzen, ein Stier, ein Bär, ein Wal, Menschen, einzelne Köpfe, und, und, und. Eine ganze Menge versteckter Dinge, eingebaut als Metapher einer Idee, oder einfach nur ein Fleck auf dem Blatt, der in Form gebracht wurde.



Heiteres Detail: Tanzende an der St. Petrikerche auf dem Wettbewerbsplan.



Benedikt Stahl, der diesen Plan damals zeichnete, erzählte mir vor Kurzem die Geschichte, die hinter diesem Plan steckt. Er und sein Partner Niklaus Fritschi waren damals mit Kamera und Zeichenblock ausgerüstet nach Dortmund gefahren und hatten sich die Straße angesehen, deren Umgestaltung die Stadt als Wettbewerb ausgelobt hatte. „Kraut und Rüben“ ließ sich das Gesehene zusammenfassend erklären. Schnell war klar, hier muss etwas hin, was den Straßenraum beruhigt. Ein die Kampstraße durchquerendes langes Dach, unter dem in regelmäßigen Abständen Gebäude stehen sollten, war die erste Idee, welche in Skizzen und kleineren Modellen durchdacht wurde. Der große Aufwand, der mit der Errichtung eines solchen Daches zwangsläufig den Wettbewerbsbeitrag gesprengt und damit zum Ausschluss als Teilnehmer geführt hätte, zwang zu neuen Überlegungen. Aus dem Dach wurde ein geradlinig durch die Kampstraße geführtes Bodenpflasterband, welches sich von der St. Petri- bis zur St. Reinoldikirche erstrecken und somit den Straßenraum dazwischen fassen würde. Unterstrichen wird diese Geste durch ein Lichtband, welches zusammen mit vereinzelt Lichtstrahlern unter Bäumen auch in der Nacht die neue Kampstraße beleuchten soll. Wasserspiele, großzügige Plätze und vereinzelt Gebäude begleiten den Besucher auf seinem Weg durch die Straße. Die Idee stand, und Benedikt Stahl begann einen Plan zu zeichnen, mit der Lebendigkeit der späteren Kampstraße.

„Zu dieser Zeit habe ich mich besonders mit Max Ernst beschäftigt, einem surrealistischen Maler, der auch ganz gerne mal Tiere in seine Bilder einbaute. Dieser Plan ist sozusagen eine Hommage an Max Ernst!“ Und diese kleinen Bildgegenstände sind es dann auch, die das Interesse des Betrachters wecken, auch heute noch, zwei Jahre nach dem ersten Blick auf diesen Plan.

Marcel Adamczak, Büro Fritschi-Stahl-Baum  
 aus: [www.ag-kampstrasse.de/html/ein\\_plan\\_entsteht.html](http://www.ag-kampstrasse.de/html/ein_plan_entsteht.html)



*Dortmund in Trümmern: Blick von Westen auf die Vordere Kampstraße.*



*Die kriegszerstörte Hintere Kampstraße.*



*Die St. Petrikirche zwischen Ruinen.*

## Das neue Dortmund – Der Wiederaufbau

Der erste Schritt zurück geht dorthin, wo der Wiederaufbau seinen tatsächlichen Anfang nahm – bei den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs. Dortmund 1945: das war, schaut man sich alte Luftbilder und Fotos an, vor allem in der Innenstadt eine Trümmerwüste. Für die Stadtplaner war dieser Verlust zugleich eine Chance: das alte Dortmund lag in Schutt und Asche, und sie schufen nun einen zeitgemäßen, autogerecht gedachten Stadtgrundriss für das neue Dortmund.

Der Hellweg als Lebensader blieb im Wiederaufbau erhalten, ebenso der Wallring, der nun in gleichmäßiger Breite um den historischen Stadtkern herumführte. Zugleich sollte der Stadtkern für den Verkehr optimal erschlossen werden: parallel zum Hellweg entstand die große Innenstadtquerung in Ost-West-Richtung, die mit der breiten Nord-Süd-Querung von Kleppingstraße und Kuckelke ein Straßenkreuz bildete. Eine zweite Nord-Süd-Verbindung bildete die Hansastraße, die aber nicht weiter in den Dortmunder Norden leitete, sondern am großen Platzraum vor dem Hauptbahnhof endete.

Der Architekt Walter Höltje (s. Seite 25) war zwischen 1948 und 1950 in Diensten der Stadt Dortmund für die Neuplanung der Innenstadt tätig. Sein nebenstehendes Zitat vermittelt die Aufbruchstimmung, aber auch die zeitlichen Zwänge der damaligen Neuplanung. Es wird zudem deutlich: Das alte Dortmund wurde Stück für Stück neu gedacht, durchgearbeitet, neu erfunden. Kein Wunder, dass der alte Vorkriegsgrundriss und der neue Stadtgrundriss einander nur ähnelten.

Von großstädtischem Maßstab ist die Dortmunder Innenstadt besonders zwischen dem Königswall und der neuen Kampstraße. Viele Straßen haben bis heute einen geknickten Verlauf, wie wir es von mittelalterlichen Städten kennen. Für den Bereich rund um die Schmiedingstraße gilt dies nicht: Das rechtwinklige Straßenraster mit großen Blöcken zeigt einen städtebaulichen Zuschnitt, der in der mittelalterlichen Stadt nicht vorstellbar war.



„ Ich besinne mich noch, eines Tages kam das Wiederaufbauministerium in Düsseldorf und setzte den Dortmundern einen Termin für die neuen Wiederaufbaupläne. Sie können sich vorstellen, es war alles flach. Da wurde zwar ein bißchen aufgeräumt, aber es sollten ja wieder möglichst viele bauen können. Dazu gehörte ein Fluchtlinienplan. Sie hatten da so ganz alte Pläne schon mal gemacht, war aber überhaupt nichts damit anzufangen. Ich kann mich nur so auf einen Stapel Transparentblätter besinnen, da mochte ich gar nicht reinsehen. Außerdem meine ich, man kann sich nicht auf irgendeinen Plan beziehen, man muß von unten die Arbeit anfangen, bzw. von oben aus der Übersicht. Jetzt nahm ich mir einzelne Blöcke vor, mit Kohle auf Transparent. Und es spielte sich so ein, daß ich immer in einer Woche einen Block durchgearbeitet hatte, mit Für und Wider, mit Zusammenhängen. Und am Ende der Woche kamen der Herr [Stadtbaurat] Dr. Delfs und der Baurat Endlich und fragten nochmal, ist dieses oder jenes richtig, warum haben Sie dies gemacht usw. Dann hakten wir einen Block ab, der ging in die Zeichenabteilung, in die Fluchtlinienabteilung, und die rissen das dann feinsäuberlich auf.

“

Walter Höltje

Zitat aus: Interview Kaja Fischer + Stephan Strauß mit Walter Höltje, siehe Fischer 1999

Teil dieses rechtwinkligen Straßenrasters ist auch die Katharinenstraße. Seit dem Wiederaufbau führt sie vom Bahnhof bergan in Richtung Hellweg, auf die als Blickpunkt fungierende St. Petrikerche zu. Diese Blickbeziehung gab es vorher nicht – historische Ansichtskarten zeigen vom Bahnhof aus eher einen aus

einem Häusermeer ragenden Kirchturm. Diese Art, Kirchen als Blickpunkt herauszuarbeiten, kennt man besonders aus der Gründerzeit, als neue Kirchengebäude regelmäßig an städtischen Kreuzungspunkten oder als Endpunkt von Alleen und Straßen errichtet wurden.



Die Kampstraße als Lebensader des neuen Dortmunds (ca. 1952).



Das neue Dortmund nimmt Gestalt an: Blick von Westen auf die Altstadt um 1950.

## Ein neuer städtischer Maßstab

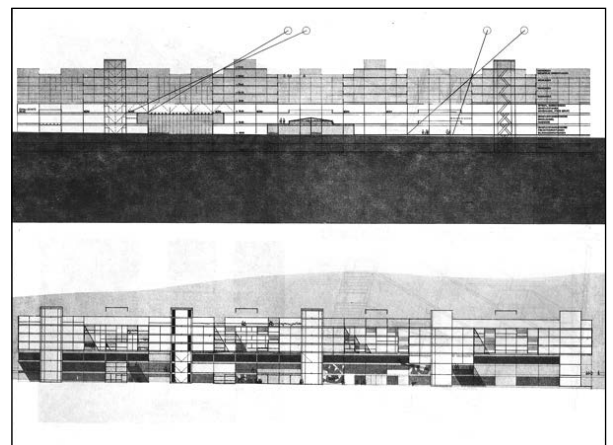
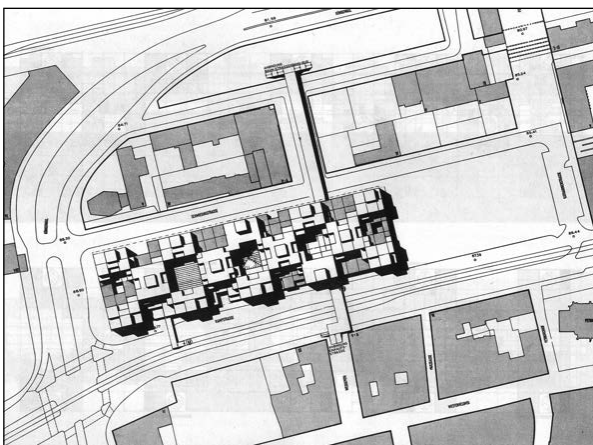
Die fast rechtwinkligen Blöcke zwischen Freistuhl und Königswall, zwischen Kampstraße und Hauptbahnhof ermöglichten großmaßstäbliche Bauten, die Dortmund hier als Großstadt wirken lassen.

An der Südseite der neuen Kampstraße waren in den 1950er-Jahren mehrgeschossige Büro- und Geschäftshäuser entstanden, die sich zu einer weitgehend geschlossenen, sechs- bis siebengeschossigen Straßenflucht zusammenfügten. Die beiden großen Parzellen zwischen Schmiedingstraße und Kampstraße blieben hingegen bis in die 1970er-Jahre unbebaut. 1972 nutzte man das Gelände für ein sogenanntes Demonstrativbauvorhaben: Das Bundesbauministerium lobte einen Wettbewerb aus für Lösungen, wie Wohnen, Handel und Gewerbe unter einem Dach realisiert werden könnten. Unter dem Namen Integra 1972 (s. Seite 28) wurden statt einzelner Bauten große Baustrukturen vorgeschlagen, die zumeist eine Ladenpassage parallel zur Kampstraße integrierten. Ladenpassagen und Fußgängerzonen: dies waren die Antworten auf den zunehmenden Verkehr, der Fußgänger und Flaneure aus den Städten zu verdrängen schien. So sollte es auch in Dortmund kommen – neben der Fußgängerzone am Hellweg entstand parallel zur Verkehrsstraße Kampstraße eine Ladenpassage, der Stadtraum wanderte in die Häuser.

Das Demonstrativbauvorhaben Integra hatte mit diesen Überlegungen einen indirekten Einfluss auf das, was dort entstand. Schon 1969 hatte die ehemalige Westdeutsche Landesbank (WestLB) (s. Seite 26)

den Block zwischen Katharinenstraße und Wallstraße erworben und beschlossen, hier mit ihrem Münsteraner Hausarchitekten Harald Deilmann ein repräsentatives Bankgebäude zu errichten – weil das Grundstück zu groß war, nahm man 1972 die damalige Dresdner Bank (s. Seite 26) hinzu. Die Wahl fiel auf Harald Deilmann (s. Seite 24), weil sich die junge WestLB für ihre Bauten eine wiedererkennbare Handschrift wünschte – und diese Handschrift mit Deilmann entwickelt hatte. Dieser hatte ab 1967 das WestLB-Gebäude in Münster errichtet, damals noch die Zentrale der Landesbank für Westfalen (Girozentrale) – und er entwarf auch den dritten prägnanten Bankbau der WestLB an der Düsseldorfer Herzogstraße.

An der Kampstraße schuf Deilmann ab 1972 ein Bauwerk wie eine große Skulptur: an der Katharinenstraße ein gestaffeltes, abgetrepptes Volumen aus hellen Beton- und Fensterbändern mit hohen, markanten Lüftungsschächten, die wie Schiffschornsteine aufragen. Das Sockelgeschoss entlang der Kampstraße ist mit dunkler Metallbekleidung versehen, zeigt runde Bullaugen, Fensterbänder und langgestreckte Vordächer. Der westliche Teil für die Dresdner Bank ist oberhalb dieses Sockels ebenfalls mit Beton- und Fensterbändern versehen, die aber stärker als Fassadenraster wirken. Spektakulär war und sind auch viele Innenräume, etwa die Kassenhalle der früheren Dresdner Bank mit den wie Raumkapseln unter der Decke schwebenden Besprechungsräumen.



Ideen für die Stadt von Morgen: der Integra-Wettbewerb 1972 (Beitrag Eckhard Schulze-Fielitz, Essen).

Die stadträumlichen und architektonischen Qualitäten führten 2011 zur Eintragung in die Denkmalliste – ein Grund, warum sich das ehemalige WestLB-Gebäude auch in der heutigen Nutzung als Ärztehaus kaum verändert zeigt.

Die durch tiefe Gebäudeeinschnitte belichtete Passage, der erwähnte Baustein der Integra-Wettbewerbe, war für Deilmann übrigens eine ungeliebte Anforderung. Er hatte von dieser Ladenpassage abgeraten – und behielt recht: sie funktionierte eher schlecht als recht, schließlich widmete man die Läden zu Büroräumen um. Das beim Integra-Wettbewerb mitgedachte Wohnen in der Stadt wurde später weiter westlich realisiert: in einer vielgliedrigen, mehrgeschossigen Wohnanlage an der Mündung der Kampstraße auf den Wall im Bereich des damaligen Körnerplatzes (Spar- und Bauverein eG).

Den Anschluss an den Bahnhofsvorplatz und die stadträumliche Vermittlung des Höhenversprungs hinauf zur Altstadt leistete, als Deilmann das große Zwillingengebäude für Dresdner Bank und WestLB schuf, eine moderne Pavillon- und Treppenarchitektur – sie war zur Bundesgartenschau 1959 entstanden und bildete dort ein Entrée zur Stadt.



*Kraftvolle Architektur für die Großstadt: das Modell der WestLB-Dresdner Bank in Dortmund von Harald Deilmann.*



*Farbenfroh und innovativ: Besprechungsräume in der Kassenhalle und Wartebereich in den Bürogeschossen der Dresdner Bank.*



*Klare Linien: die Dortmunder WestLB.*

„ Wer das alte, unzerstörte Dortmund gekannt hat und heute nach langen Jahren der Abwesenheit in die ehemals ehrwürdige Hansestadt zurückkehrt, wird den Eindruck gewinnen, durch die Straßen einer fremden Stadt zu gehen. Die engen, winkligen Gassen sind breiten Verkehrsachsen gewichen, an denen moderne Geschäftshäuser, Banken und öffentliche Gebäude errichtet worden sind. Nur die Reinoldi-, Marien- und Probsteikirche grüßen die Beschauer wie alte Bekannte; denn sie sind ihrer Vorkriegsgestalt ähnlich wieder aufgebaut worden. Vergeblich sucht man jedoch nach dem Alten Rathaus, an dessen Stelle jetzt die Stadt- und Landesbibliothek ersteht, ein wuchtiger Bau aus Beton und Glas [Hinweis der Red.: diese befindet sich heute gegenüber dem Hauptbahnhof, den hier benannten Standort am Hansaplatz nimmt nun ein Sportbekleidungsgeschäft ein].

“

Walter Boehme, Zitat aus: F. W. Boehme, Öffentlich Bauen im Geiste der Gegenwart  
In: Willy Weinauge, Von der großen Stadt zur Großstadt, Dortmund 1956

## Von der Reichsstadt zur Großstadt – Die Zeit zwischen den Kriegen

Hätte Dortmunds City ihre historischen Kirchen nicht: man könnte es auch für eine Stadt halten, die nach 1945 neu geschaffen wurde. Geht man jedoch auf Spurensuche, nimmt man sich alte Karten und historische Fotos, so entdeckt man auch heute noch, wie das neue Dortmund das alte Dortmund überlagerte – ohne es jedoch vollkommen unkenntlich zu machen.

Das liegt auch darin begründet, dass Dortmund sich nicht erst mit dem Wiederaufbau wandelte. Die nach dem Dreißigjährigen Krieg verarmte Reichsstadt, die um 1800 noch ganz innerhalb des historischen Mauerrings lag, hat sich seitdem mehrfach schon neu zu erfinden versucht.

Historische Stadtkerne und die modernen Zeiten: dies war seit der Jahrhundertwende ein Thema für

viele Städte gewesen. Wachsendes Verkehrsaufkommen und der Wunsch nach Licht, Luft und Sonne auch in den engen Altstädten führte zu Straßendurchbrüchen und Engstellenbeseitigungen, zur Schaffung von Innenstadtquerungen und Ringstraßen. Was die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs vergleichsweise einfach ermöglichten, war ein zähes Geschäft, solange die historischen Altstädte intakt waren.

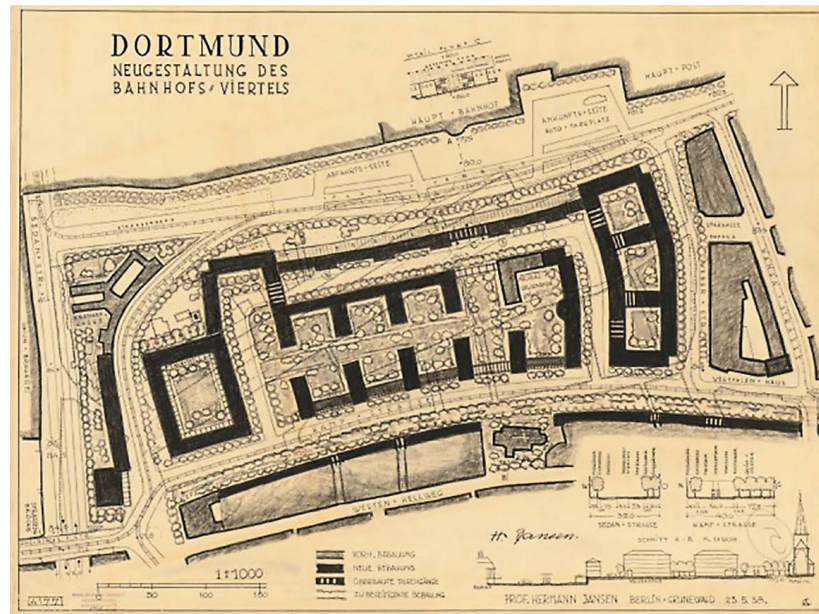
Walter Höltje deutete es bereits an: er war nicht der Erste gewesen, der über eine Neuordnung Dortmunds nachgedacht hatte, auch wenn er souverän von sich sagte, die älteren Ideen weder gekannt noch beachtet zu haben. Wenig überraschend ist aber, dass viele Konzepte des Wiederaufbaus schon in den Jahrzehnten zwischen den Kriegen diskutiert wurden.



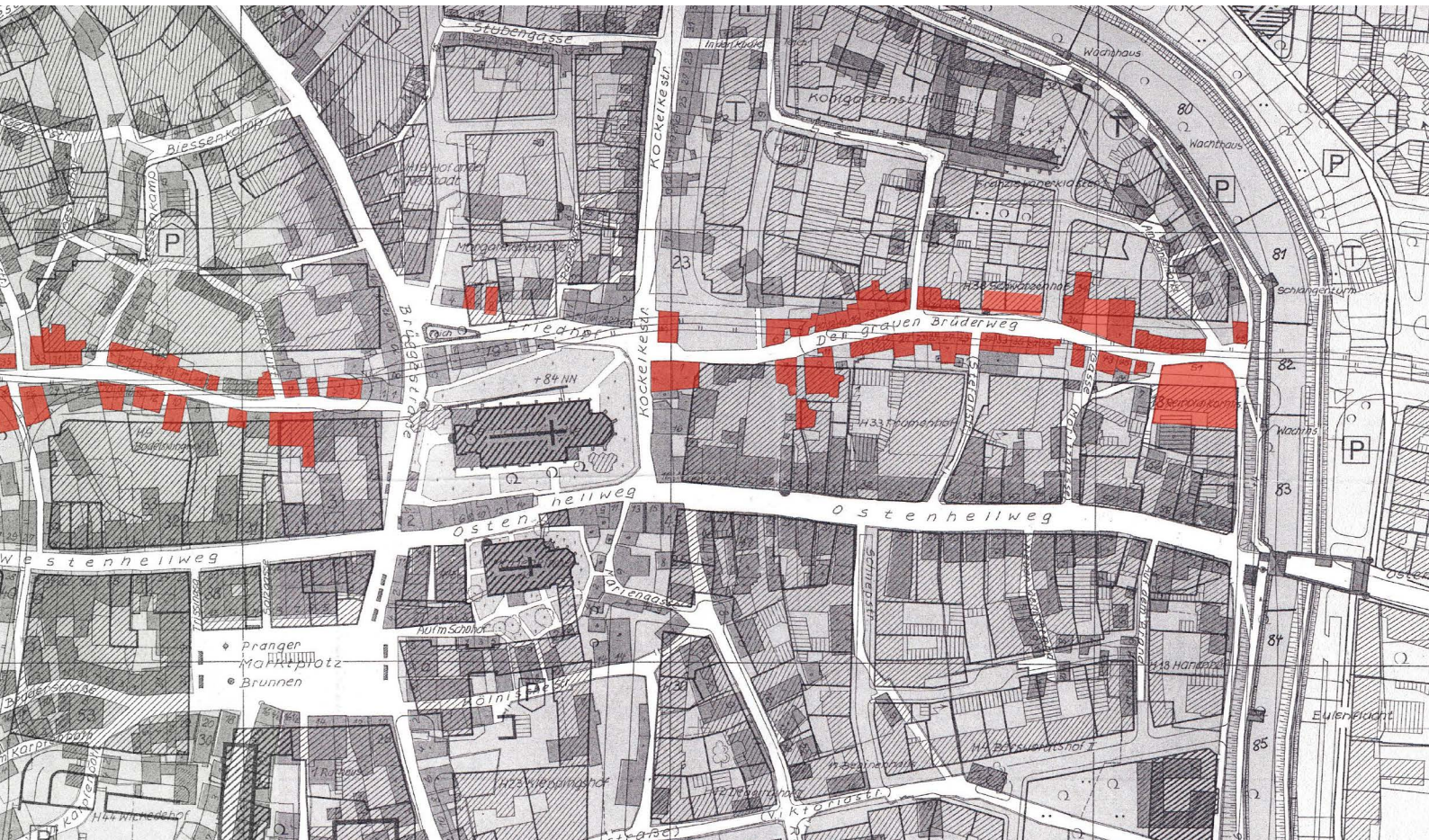
Der Wandel der Dortmunder Altstadt in der Überlagerung, rot: die historische Bebauung entlang der Vorderen Kampstraße.

Dortmunds Weg in die Moderne ist besonders mit Hans Strobel verbunden (s. Seite 26), der 1914 nach Dortmund kam. Er leitete das damalige Stadterweiterungsamt und die Bauberatung, er wurde in den 1920er-Jahren eine maßgeblich Kraft, zeitgemäße und städtische Architektur in Dortmund zu realisieren. Das Westfalenhaus von 1926/27 an der Kreuzung von Kampstraße und Hansastraße war als erstes Dortmunder Hochhaus hierfür sichtbares Zeichen.

Zur gleichen Zeit legten die Architekten Pinno und Grund (s. Seite 25) – heute bekannt u. a. durch die moderne Nikolaikirche im Kreuzviertel – einen Entwurf für die Umgestaltung der Innenstadt vor, der 1929 in einem städtischen Baustufenplan weiterentwickelt wurde. In diesen Plänen werden bereits wesentliche verkehrliche Verbesserungsvorschläge



Der große Maßstab für Dortmund: Konzept für die Neugestaltung des Bahnhofsviertels durch Hermann Jansen 1938.



deutlich, die nach 1945 realisiert wurden: parallel zum Hellweg ist 1929 eine breite Trasse eingetragen, für die Kampstraße und Brüderweg aufgeweitet werden sollten. Auch eine breite Querung in Nord-Süd-Richtung war 1929 schon angedacht – allerdings über Betenstraße und Reinoldistraße, am Alten Markt vorbei.

1938 brachte der Berliner Stadtplaner Hermann Jansen (s. Seite 25), damals ein berühmter und hochgeachteter Fachmann, eine neue Dimension in diese Überlegungen. In der NS-Zeit war Stadtplanung bekanntlich vielerorts dem großen Maßstab

verpflichtet: der Umbau von Berlin zu „Germania“ machte vor, dass im Zweifel wenig Rücksichten auf bestehende Strukturen und Gebäude genommen werden mussten. Jansens damalige Planung umfasste Vorschläge für die Innenstadt genauso wie ein südlich gelegenes Gauforum und neue Siedlungen. Ein durchgeplanter Baustein seines Konzepts ist besonders bemerkenswert: Mit seinem Entwurf einer neuen Ost-West-Querung sollte auch das Quartier zwischen Kampstraße und Bahnhof grundlegend verändert werden.

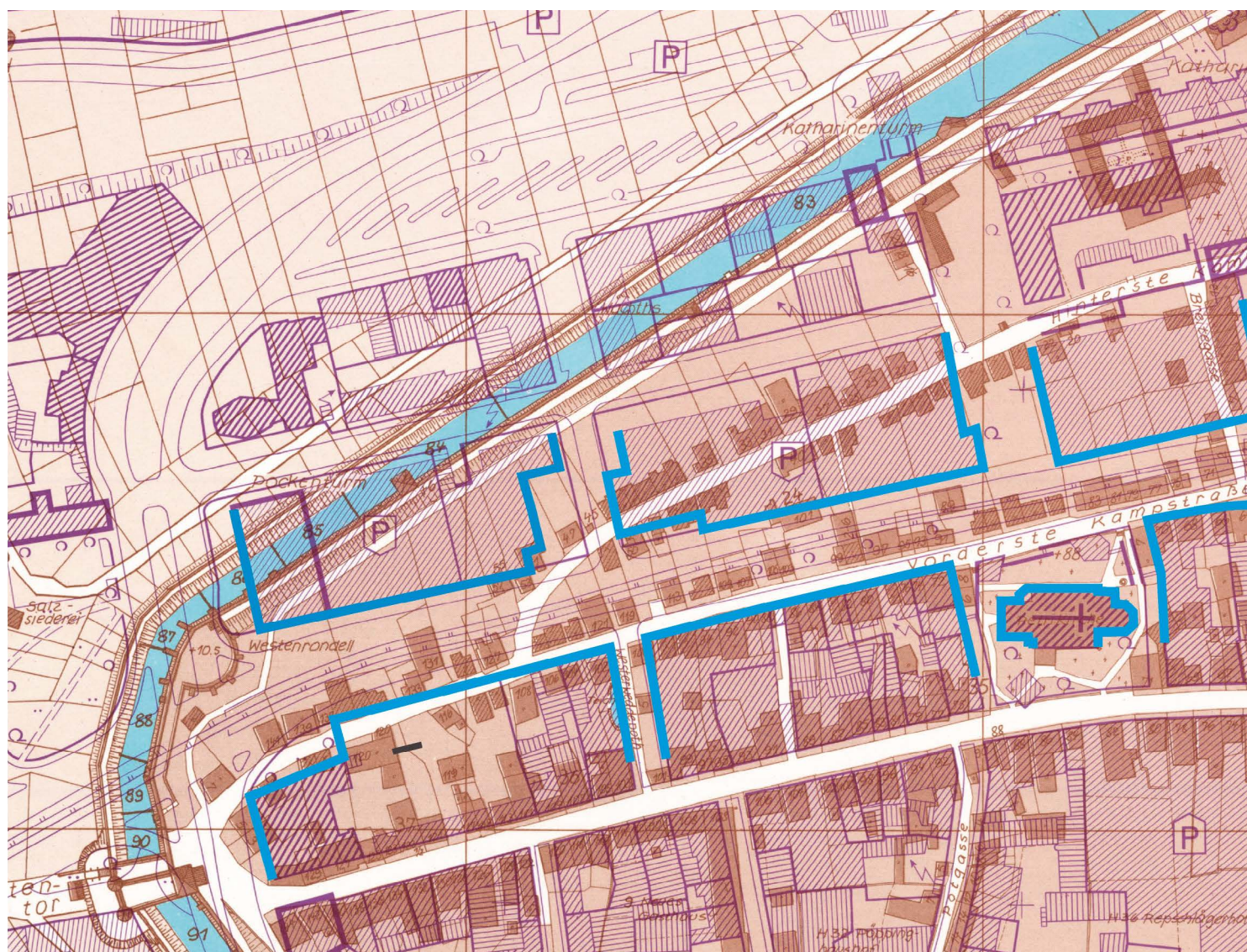
Was unter dem rechtwinkligen Städtebau der Nachkriegszeit verschwand, schimmert in seinem Plan



Die Ausgangslage: die Urflurkarte von 1827 im Abschnitt zwischen St. Petrikirche und Westentor.

noch durch: der alte Königswall, der die derzeitigen Baublöcke querte. Er begann etwas nördlich des heutigen Platz von Buffalo und leitete hangabwärts zum Vorplatz des Hauptbahnhofs. Der Straßenquerschnitt deutet an, was historische Fotografien und Postkarten belegen: hier bestand eine breite Allee mit repräsentativen Gründerzeitvillen.

Die Schauzeichnungen Jansens zeigen hingegen eine großmaßstäbliche Neubebauung mit einer langgestreckten Terrasse gegenüber dem Bahnhof und eine Kammbebauung mit Ladenzeile an einer deutlich verbreiterten Kampstraße.



Die Veränderungen im großen Maßstab, blau: die heutige Straßenflucht zwischen St. Petrikerche und Westentor in der Überlagerung von 1610 und 1880.

## Die Mauern überwinden – Dortmunds Altstadt im Deutschen Kaiserreich

Um zu sehen, was in der Zeit zwischen den Weltkriegen überformt werden sollte, ist ein weiterer Schritt zurück notwendig, in das Zeitalter der Industrialisierung. Dieses wird in Deutschland vielfach mit dem Begriff Gründerzeit gleichgesetzt, im weiteren Sinne mit der Zeit des Deutschen Kaiserreichs zwischen Reichsgründung 1871 und dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914. In der Montanregion an Ruhr und Emscher wurden in dieser Zeit aus Dörfern und verschlafenen Kleinstädten Großstädte.

Der oft verwendete Begriff Stadtwachstum lässt daran denken, dass sich die vorhandenen Städte Wachstumsringe umlegten wie ein Baum – und ganz falsch ist dies auch nicht. Aber die Städte veränderten sich auch in ihren historischen Kernen. Alt-hergebrachte Straßenzüge blieben bestehen, doch anstelle von niedrigen Bürgerhäusern entstanden um 1900 hochragende Neubauten mit prachtvollem Stuck, Zeugnis eines durch Industrie und Handel wohlhabender werdenden Bürgertums.



Beschauliches Dortmund an der Weberstraße (heute Hansastraße) mit dem Wohnhaus 1. Kampstraße 55.



Neue Bauten in der alten Stadt: Gründerzeit-Eckhaus an der Vorderen Kampstraße/Ecke Hubertgasse (heute Kampstraße 93).



Alt und neu nebeneinander am Eingang zum Westenhellweg.



Dieser Wandel vollzog sich schrittweise und in Brüchen. Viele kennen die Postkarte mit dem kleinen Fachwerkhaus, das im Schatten neuer Geschäftshäuser fast zu verschwinden scheint. Dieser Wandel ist in Dortmund zumindest in Teilen fassbar: in den Hausakten (s. Seite 27), die ab dem späten 19. Jahrhundert (und bis heute) alle Neubauten und Umbauten dokumentieren – zumindest dann, wenn sie beantragt wurden. Die heutige Kampstraße (s. Seite 29) hieß damals die

vordere Kampstraße – oder 1. Kampstraße, wie sie auch genannt wurde. Die Häuser an ihrer Südseite standen in etwa dort, wo sich auch heute die Bauten an der Kampstraßen-Südseite befinden. Die im städtischen Hausaktenarchiv aufbewahrten Akten belegen im Abschnitt zwischen der St. Petrikirche und Westentor eine Reihe von gründerzeitlichen Neubauten – je drei in den 1870er- und 1880er-Jahren, ganze 13 für die prosperierenden 1890er-Jahre und nochmals vier für die nachfolgende Zeit bis zum



Die Allee Königswall in historischen Ansichtskarten.



Der Körnerplatz von Südwesten um 1900.

Ersten Weltkrieg. Damit wurde fast die Hälfte der damaligen Bauten in diesem Straßenabschnitt neu errichtet.

Die von Robert von den Berken im Dortmunder Häuserbuch (s. Seite 27) überlieferte Sozialstruktur veränderte sich weniger tiefgreifend: weiterhin sind unter den Berufen der Eigentümer bis weit ins

19. Jahrhundert vor allem Handwerker genannt, nach und nach ergänzt um Kaufleute, städtische Angestellte und Bahnmitarbeiter des nahen Hauptbahnhofs. Eine Ansichtskarte der Kreuzung von 1. Kampstraße und Webergasse – heute etwa im Bereich des Platzes von Amiens gelegen – zeigt das beschauliche Bild, das Dortmund offenbar an vielen Ecken im frühen 19. Jahrhundert bot.



Der Körnerplatz von Südosten um 1920.



Der Körnerplatz von Südosten um 1930.

Der Königswall, den Hermann Jansen in den 1930er-Jahren so freimütig überplante, war hingegen eine Neuschöpfung der Gründerzeit. Sein Name deutet es an: hier hatten die Wälle und Gräben der Stadtbefestigung gelegen. Als Dortmund noch mauerumschlossen war, gab es außerhalb des Befestigungsringes kaum Gebäude – um so freier konnte das Dortmunder Bürgertum jetzt hier stadtnahe Villen errichten. Bemerkenswert aus heutiger Sicht: was uns als Königswall geläufig ist, hieß um 1900 Schmiedingstraße – mit dem Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg tauschten beide die Namen.

Der Körnerplatz lag dort, wo 1. Kampstraße und Westenhellweg auf den Wallring mündeten und wo die Rheinische Straße hinter dem Westentor stadtauswärts führte. Die Gabelung, die in historischen Aufnahmen durch die Straßenbahngleise unterstrichen ist, war durch eine kleine, runde und heckenbegrenzte Grünfläche besetzt, in deren Mitte man nach dem Ersten Weltkrieg eine Uhrensäule mit Werbeanlage stellte. Nördlich der Verkehrskreuzung, etwas aus dem Verkehrstrubel herausgeschoben, hatte die Stadt Dortmund einen kleinen Park angelegt – baumbestanden, aber auch mit einem kleinen Kiosk und einer runden „Bedürfnisanstalt“. Dieser kleine Park steht für das Bestreben der Zeit um 1900, die Städte durch Schmuckplätze und Alleen grün zu machen. Der Kellereiturm der Dortmunder Union-Brauerei – das Dortmunder U – ragt dort seit 1927 in die Höhe und kündet weithin sichtbar von der Dortmunder Industrialisierung.

Die stadträumliche Bedeutung des Körnerplatzes zeigen auch weitere repräsentative jüngere Neubauten an seinen Rändern – insbesondere das Fernmeldeamt zwischen Westenhellweg und 1. Kampstraße oder das spätere Brau- und Brunnen-Verwaltungsgebäude an der Mündung Rheinische Straße/Hoher Wall. Das Fernmeldeamt ersetzte, wie ein altes Luftbild zeigt, eine ganz typische Situation in einer historischen, sich verändernden Stadt: an seinem heutigen Standort überragte zuvor ein breites, viergeschossiges Gründerzeithaus mit zwei prachtvoll übergiebelten Erkern ein kleines Fachwerkhaus, das direkt am Hellweg gelegen war.



*Vor den Toren der Stadt: Königswall, Vordere Kampstraße und Hellweg münden auf den Körnerplatz (um 1900).*



*Die Baustrukturen von 1895 im Schwarzplan.*



*Moderne Architektur in der alten Reichsstadt – das Fernmeldeamt (um 1930).*

## Türme, Tore und Fachwerk – Erinnerungen an das mittelalterliche Dortmund

Für die erwähnten Gründerzeitvillen am Königswall mussten keine älteren Wohngebäude weichen. Sie verdeutlichen: damit die Stadt sich erweitern konnte, mussten Mauern und Türme fallen.

Die alte Reichsstadt Dortmund war, wie viele befestigte Städte, bis Mitte des 19. Jahrhunderts noch mauerumschlossen – wie die Urflurkarte von 1826/27 zeigt. Hier tritt uns – wenn man sich den Hauptbahnhof wegdenkt – der Altstadtumriss entgegen, wie man sich eine mittelalterliche Stadt vorstellt. Kirchen und Klöster, Marktplatz und ein Gewirr von Straßen, dazu ein Mauerring mit Türmen und Toren. Wo um 1900 der Körnerplatz lag, ist um 1850 noch das Westentor eingezeichnet; anders als das Ostentor lag es nicht in direkter Linie des Hellwegs, sondern zwischen Hellweg und 1. Kampstraße. Anstelle des Königswalls mit seinen Villen führte die Stadtmauer mit einer innenliegenden Mauergasse entlang. In der Biegung der Stadtmauer nördlich

des Westentors ist auf zeitgenössischen Ansichten eine angeböschte Verdickung zu erkennen – Reste einer alten Bastion (s. Seite 27), des Westenrondells.

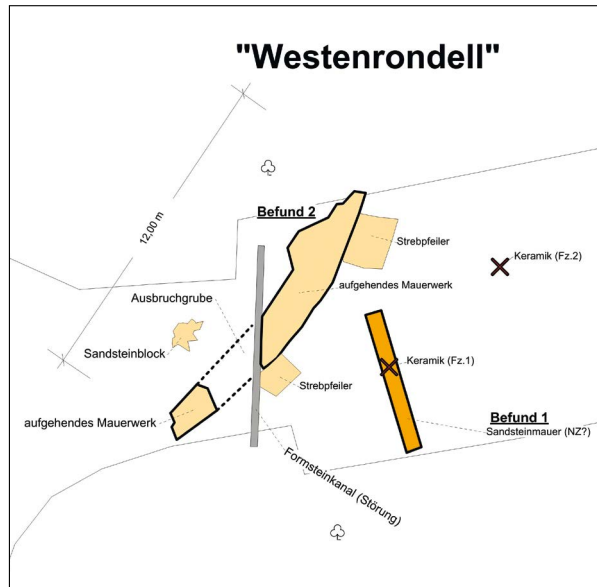
In Dortmund hat die Bodendenkmalpflege in den vergangenen Jahren daran gearbeitet, das Wissen um die frühere Struktur der Stadt zu erweitern und zu vertiefen (s. Seite 24). Wie sich bauhistorische und archäologische Forschung ergänzen, macht eine Grabung an der Mündung der Kampstraße auf den Wallring deutlich. Hier ergrub die Stadtarchäologie ein leicht gekrümmtes Bruchsteinfundament, dem zwei rechteckige Vorlagen angefügt waren. Die Umzeichnung zeigt: hier befanden sich offenbar die Reste des Westenrondells.

Dieses Westenrondell ist aus der ältesten Stadtansicht von 1610 bekannt: eine Kanonenplattform hinter der Stadtmauer, mit halbrunder Stützmauer und Pfeilervorlagen. Die Umzeichnung der Archäologen ergibt eine dazu passende Sandsteinlage aus unregelmäßigen Blöcken, an die äußere Krümmung sind Strebe Pfeiler angesetzt – offenbar nachträglich, denn es gibt keinen Mauerwerksverbund. Stadtmauern und Stadttore sollten wehrhaft aussehen und wehrhaft sein, und damit sie dies blieben, mussten sie gepflegt werden und mit Entwicklung der Angriffswaffen Schritt halten. Eine Stadtmauer war daher kein Bau aus einem Guss und einer Zeit. Kanonen und Gewehre ersetzten nach und nach die lange benutzten Waffen, wie Bögen, Schleudern und Speere. Das Westenrondell gehört allerdings in Dortmund zu den wenigen kriegstechnischen Anpassungen, die im ausgehenden 15. Jahrhundert noch an der Befestigung vorgenommen wurden.

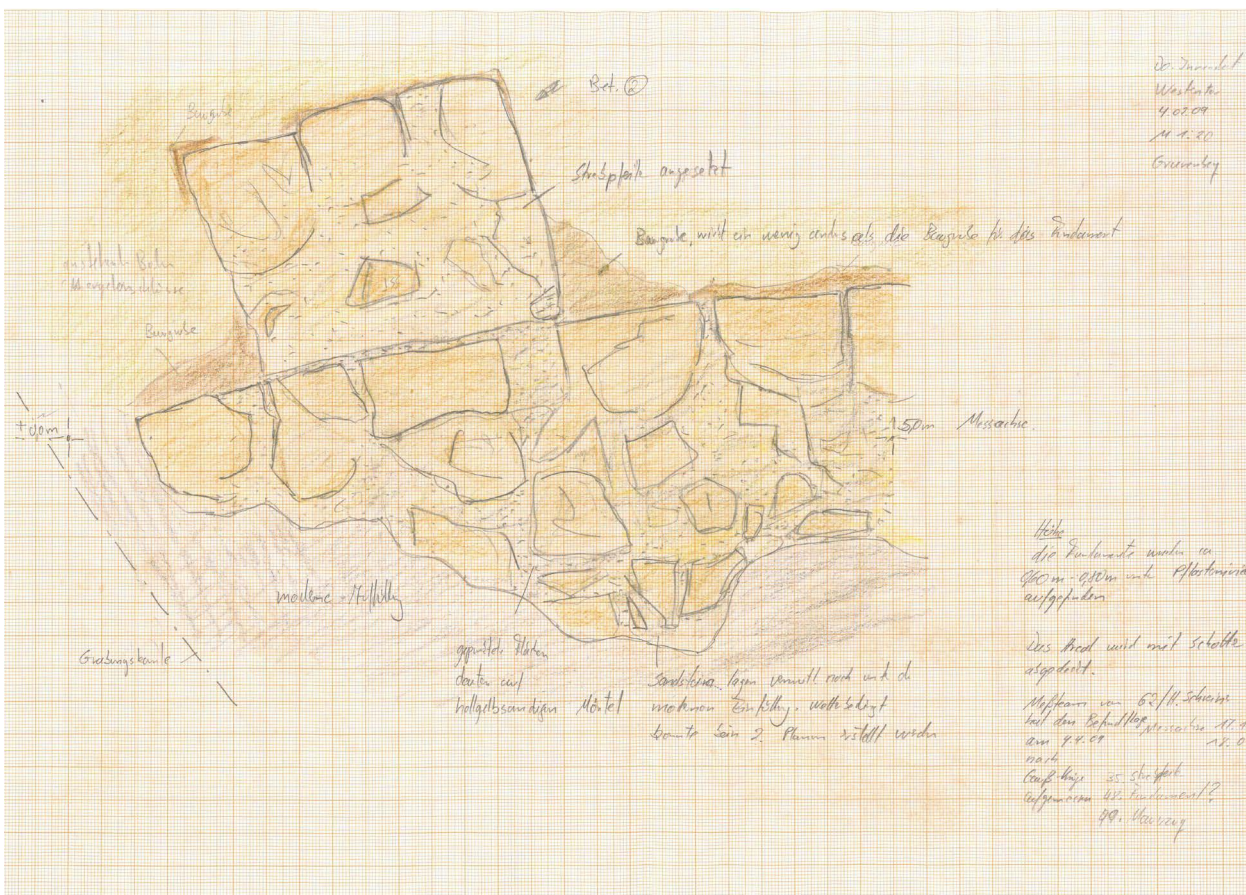


*Dortmund um 1610, wie Heinrich Scholle es 1980 rekonstruierte: so könnte es einst ausgesehen haben an der Vorderen Kampstraße.*

Teile der Dortmunder Stadtbefestigung wurden immer wieder bei Baumaßnahmen an verschiedenen Stellen während der Umbauarbeiten zum Boulevard Kampstraße angetroffen. Gleichmaßen untersuchte die Stadtarchäologie auch die im Zweiten Weltkrieg zerstörte Vorkriegsbebauung genauso wie die häufig darunter liegenden Reste von Fachwerkbauten aus dem späten Mittelalter und die Bruchsteinfundamente der Gebäude der frühen Neuzeit. Diese Funde wurden auch möglich, weil jüngere Bauten sie nicht mit ihren Kellern und Fundamenten zerstört hatten. Vor der Aufweitung zum heutigen Straßenprofil war die Kampstraße weniger als zehn Meter breit und verlief in mehreren Schwüngen parallel zum Hellweg. Es war daher wenig überraschend, dass sich unter der heutigen breiten und geraden Straße Reste der alten Bebauung und des alten Straßenverlaufs finden ließen, die unser Wissen um das mittelalterliche Dortmund erweitern.



Das Westenrondell im Bodenarchiv: Die Grabungsfunde in der Umzeichnung.



Das Westenrondell im Bodenarchiv: Grabungsfunde 2009.

## Der Boulevard zum Westentor

Der Gang durch die Jahrhunderte zeigt: über eine alte Stadt lässt sich Vieles berichten, auch wenn sie – wie die Dortmunder Innenstadt – in weiten Teilen jung daherkommt. Vieles zur Stadtbaugeschichte bleibt auch im Dunkeln – oder wird von künftigen Generationen herausgefunden. Wichtig ist: mit dem Boulevard zum Westentor schafft Dortmund neue Stadträume mit Flair und erinnert zugleich daran, dass unter unseren Füßen die Geschichte Dortmunds liegt, mit Westentor und Westenrondell, mit den verschwundenen Fachwerkhäusern der 1. und 2. Kampstraße und den verschwundenen Villen des alten Königswalls.



*Im Westen was Neues: Der Boulevard Kampstraße zwischen St. Petrikirche und Westentor.*

„ Als standortgebundene Wohnungsbaugenossenschaft mit langer Tradition vertreten wir die Strategie, dass ein nachhaltiger Wohnwert immer nur dann realisiert werden kann, wenn ganzheitlich gedacht und geplant wird: angefangen bei der Wohnung und dem Wohnumfeld über das Quartier bis hin zur Stadt. Ein attraktives Wohn- und Lebensumfeld zu schaffen, bedeutet also nicht nur, den einzelnen Baum vor dem eigenen Fenster zu betrachten. Vielmehr steht das gemeinsame Engagement von lokalen Akteuren, Kooperationspartnern sowie den Stadtverwaltungen im Fokus, um eine bedarfsgerechte Infrastruktur, funktionierende Nachbarschaften und eine identifikationsstiftende Freizeitgestaltung miteinander und im Grünen direkt vor der eigenen Tür zu schaffen. Die Umwandlung der Westentorallee – die das Zentrum für Kunst und Kreativität mit dem Museumsbereich am Dortmunder U und der City verbindet – zum großzügigen Boulevard Kampstraße ist solch ein gelungenes Beispiel. Wir sind hier nicht nur mit unserem eigenen Verwaltungsgebäude vertreten, sondern halten für unsere Mitglieder an dieser Stelle auch Mietwohnungen vor. Die Verbannung der Straßenbahngleise unter die Erde, das Pflanzen von Bäumen, das Setzen der Lichtstelen und Aufstellen von Bänken – all das führt dazu, dass sich der ehemals doch triste Straßenzug zu einer großzügigen Flaniermeile gewandelt hat, die sowohl unsere Mitarbeiter als auch Bewohner zum Verweilen und Spaziergehen einlädt: ein attraktives und l(i)ebenswertes Umfeld.

Franz-Bernd Große-Wilde, Vorstandsvorsitzender Spar- und Bauverein eG, Kampstraße 51

## Literatur

- Robert von den Berken, Dortmunder Häuserbuch. Von 1700 bis 1850 (Wattenscheid 1927).
- Heinrich Scholle, Dortmund im Jahre 1610. Maßstäbliche Rekonstruktion des Stadtbildes, Monographien zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark 9 (Dortmund 1987).
- Karl Neuhoff, Dortmunder Befestigungskunst und ihre Grenzen (Dortmund 1994).
- Christiane Althoff, Die Befestigung der Stadt Dortmund. Ergebnisse der Stadtkernarchäologie (Dortmund 1996).
- Thomas Biller, Die mittelalterlichen Stadtbefestigungen. Ein Handbuch (2 Bd.), (Darmstadt 2016).
- Renate Kastorff-Viehmann, Ursula von Petz, Manfred Walz, Stadtentwicklung Dortmund. Die moderne Industriestadt 1918–1946, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 70 (Dortmund 1955).
- Kaja Fischer, Das neue Dortmund nach 50 Jahren. 25 Architekturbeispiele (Dortmund 1999).
- Gisela Framke, Das neue Dortmund. Planen, Bauen, Wohnen in den Fünfziger Jahren (Dortmund 2002).
- Paulhans Peters, Fußgängerstadt (München 1977).
- Bruno Wittke, Vom ‚grauen Bruder‘ zur Flaniermeile. Der Brüderweg als Teil des Boulevards Kampstraße, Bausteine und Fundstücke – Dortmunder Denkmalhefte 05 (Dortmund 2015).

## Quellen

- Ortsakten der Dortmunder Denkmalbehörde.
- Bauaktenarchiv der Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt/Stadtarchiv.
- Hanns Neidhardt, Björn Buik, Grabungsberichte Boulevard Kampstraße, Denkmalbehörde Dortmund.
- Kroos+Schlemper Architekten, Eine Sozialtopographie des 19. und 20. Jahrhunderts an Kampstraße, Brüderweg und Reinoldiplatz in der Dortmunder Innenstadt, Denkmalbehörde Dortmund 2014.
- Heinrich Scholle, Karte (Stadtplan Dortmunds mit Übertrag der Stadtansicht von Detmar Mulher von 1610 und der Urflurkarte von 1826), hrsg. Stadt Dortmund, Vermessungs- und Katasteramt (Dortmund 1986).

## Über den Autor

### Dr.-Ing. Stephan Strauß

- Studium der Architektur an der TU Dortmund, Diplom 1999
- 2000–2003: Wissenschaftlicher Mitarbeiter TU Dortmund, Lehrstuhl Denkmalpflege und Bauforschung
- 2005: Dissertation über „Eckhard Schulze-Fielitz und die Raumstadt“
- seit 2006: Büro Strauß Fischer Historische Bauwerke, Krefeld/Bremen  
[www.historische-bauwerke.de](http://www.historische-bauwerke.de)



## Erklärt und ergänzt

### Archäologische Ausgrabungen im Boulevard Kampstraße zwischen Westentor und Petrikirche

Fast immer, wenn in der Dortmunder City gebaut wird, ist die Stadtarchäologie der Denkmalbehörde dabei. Nötigenfalls rund um die Uhr werden die Baumaßnahmen archäologisch begleitet und alle Bodendenkmäler dokumentiert. So fand es auch wiederholt entlang und in der Kampstraße zwischen Westentor und St. Petrikirche statt.

Schon 1929 meldete das Westfälische Volksblatt den Fund von zwei „Tonurnen mit Ascheresten“ bei Ausschachtungsarbeiten für einen Neubau an der 2. Kampstraße. Die Fundstücke sind nicht erhalten, doch dürfte es sich dabei um Urnengefäße des 2. oder 1. Jahrtausends v. Chr. gehandelt haben. Zwischen 1975 und 1977 fand ein interessierter Bürger in den Baugruben für die Dresdner Bank und die Westdeutsche Landesbank immer wieder Tongefäßreste und Tierknochen von Speiseabfällen aus dem späten Mittelalter sowie mehrere Brunnen. Auch der Verlauf der spätmittelalterlichen Stadtmauer am Rand der Baugruben bestätigte die städtische Nutzung dieses Areals (Harald Thomé). Teile der Stadtbefestigung wurden anschließend immer wieder bei Baumaßnahmen an verschiedenen Stellen, so auch während der Umbauarbeiten zum Boulevard Kampstraße, angetroffen und von der Stadtarchäologie untersucht. 1995 kamen ein Stützpfeiler des Westentores und ein Stück Stadtgraben zum Vorschein (Henriette Brink-Kloke), 2009 die Fußmauer des Westentorrandells (Rolf Grunenberg) und wiederum die Stadtmauer (Björn Buik). Parallel dazu untersuchten 2008 und 2009 Hanns Neidhardt und Björn Buik (Archäologie am Hellweg e.G.) die Bodendenkmäler, die im Rahmen der Straßenerneuerung für den Boulevard Kampstraße aufgefunden wurden. Dazu zählen die im Zweiten Weltkrieg zerstörte Vorkriegsbebauung genauso, wie die häufig darunter liegenden Reste alter Fachwerkbauten aus dem späten Mittelalter und die Bruchsteinfundamente der Gebäude der frühen Neuzeit.

### Architekten: Harald Deilmann (1920–2008)

Der aus Gladbeck stammende, aber in Münster aufgewachsene Harald Deilmann wurde 1920 geboren und kam 1943 als Leutnant des Afrikakorps in amerikanische Gefangenschaft, die er in Kansas und Colorado fernab des europäischen Kriegsschauplatzes verbrachte. Das in der ‚Lageruniversität‘ in Kansas geweckte Interesse an Architektur führte Deilmann an die Technische Hochschule Stuttgart, wo er 1946–48 studierte und nachfolgend zwei Jahre als wissenschaftlicher Assistent arbeitete. 1951 gründete Deilmann eine Bürogemeinschaft mit dem deutlich älteren, etablierten Münsteraner Architekten Heinrich Bartmann, 1953 tat Deilmann sich mit drei anderen jungen Architekten zum Architektenteam Münster zusammen. Dieses Architektenteam wurde durch das Stadttheater Münster rasch überregional bekannt, gerade weil der Entwurf nicht der Art von Wiederaufbau entsprach, wie er in Münster beispielsweise am Prinzipalmarkt umgesetzt wurde (mit Fassaden, die den im Krieg zerstörten Fassaden nachempfunden waren). 1955 gründete Harald Deilmann sein eigenes Büro in Münster, das bis zu seinem Tod 2008 bestand.

Deilmann wurde zu einem der prägenden Architekten der alten Bundesrepublik, auch als Hochschullehrer: 1963 als Professor an die Technische Hochschule Stuttgart berufen, wechselte er 1968 nach Hannover und 1969 nach Dortmund, wo Deilmann erst die Fakultät Raumplanung, dann die Fakultät Bauwesen (als gemeinsame Ausbildungsstätte von Architekten und Bauingenieuren) aufbaute. In Dortmund war sein 1973 erbautes Hochhaus des Volkswahl-Bundes ein qualitativvoller, stadtbildprägender Bau, der 2008 gesprengt wurde. Seine Bauten für die Westdeutsche Landesbank in Münster, Dortmund und Düsseldorf folgen einer von Deilmann entwickelten Handschrift, die der damalige Vorstandsvorsitzende Ludwig Poullain als identitätsstiftendes Merkmal der jungen Bank wünschte.



### Architekten: Walter Höltje (1920–2000)

Der gebürtige Holzmindener Walter Höltje, Jahrgang 1920, begann 1938 ein Architekturstudium an der traditionsreichen Baugewerksschule seiner Heimatstadt. Baugewerksschulen entsprechen im damaligen Hochschulsystem etwa den späteren Fachhochschulen. 1939 wurde Höltje als Soldat eingezogen, aber 1941 schwer verwundet und ausgemustert. 1942 setzte er sein Studium in Holzminden fort und machte 1944 dort seinen Abschluss, um im selben Jahr ein Architekturstudium an der Technischen Hochschule Danzig anzuschließen. Nach Kriegsende setzte Höltje sein Studium an der Technischen Hochschule Braunschweig fort, hier prägte ihn vor allem der bedeutende Stadtplanungslehrer Johannes Göderitz. 1948 vermittelte Göderitz den jungen Architekten an das Stadtplanungsamt Dortmund, wo Höltje an der Wiederaufbauplanung mitwirkte. 1950 machte sich Höltje selbstständig und realisierte die Westfalahalle 1, gefolgt von weiteren stadtbildprägenden Bauten wie dem HHG-Gebäude am Neutor (zusammen mit Architekt Alfred Kalmbacher für die Handel-, Handwerk- und Gewerbe-Krankenversicherungen AG, der Vorläuferin der SIGNAL-Versicherung), der Westfalahalle 4 und der alten Stadt- und Landesbibliothek am Hansaplatz (zusammen mit Architekt Karl Walter Schulze). Die Stadt- und Landesbibliothek war lange durch das Mosaik an den geschlossenen Magazingeschossen ein prägnanter Bau im Stadtbild, dessen Verlust vielfach bis heute bedauert wird. Anfang der 1960er-Jahre ging Höltje als Professor zurück an die Baugewerksschule Holzminden, wo er etliche Studentengenerationen prägte; 2000 starb Höltje in Holzminden.

### Architekten: Hermann Jansen (1869–1945)

Der in Aachen geborene Hermann Jansen studierte in seiner Heimatstadt an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Architektur und schloss dort 1893 mit dem Diplom ab. 1897 übersiedelte er nach Berlin und war zunächst in der städtischen Verwaltung tätig, ehe er sich 1899 mit William Müller selbstständig machte. Müller und Jansen wurden 1903/04 nebenberuflich Mitherausgeber

der Zeitschrift „Der Baumeister“ – eine Position, die eine gute Vernetzung förderte. Als Stadtplaner wurde Jansen überregional bekannt, als er 1910 einen der beiden ersten Preise für den Bebauungsplan von Groß-Berlin erhielt. Seine zeitgenössische Bedeutung als Stadtplaner zeigen viele Stadtbaupläne, aber auch seine Berufung als Städtebaulehrer an die bedeutende Technische Hochschule (Berlin-)Charlottenburg – zunächst als außerordentlicher Professor 1920 (d.h. ohne Lehrstuhl), ab 1923 als Lehrstuhlinhaber. 1929 gewann Jansen den Wettbewerb für die Neugestaltung von Ankara, dem sich weitere Planungen in der Türkei anschlossen; Jansen folgte damit anderen deutschen Architekten, die für die junge Türkei unter Kemal Atatürk planten und bauten. Jansen blieb auch nach 1933 ein vielbeschäftigter Stadtplaner und Architekt, 1945 ist er in Berlin verstorben.

### Architekten: Karl Pinno (\*1875) und Peter Grund (1892–1966)

Das Dortmunder Büro von Karl Pinno (Jahrgang 1875) und Peter Grund (Jahrgang 1892) wurde 1923 gegründet, zuvor hatte Pinno dort bereits mit dem wenig älteren Philip Bachmann ein etabliertes Architekturbüro betrieben. Überregional beachtet ist bis heute die Nicolaikirche im Dortmunder Kreuzviertel, 1929–30 errichtet und ein bedeutendes Kirchenbauwerk des Neuen Bauens. 1933/34 löste sich die Bürogemeinschaft auf, vermutlich mit der Übersiedlung von Peter Grund nach Düsseldorf, wo er im Herbst 1933 als Professor und Direktor der Kunstakademie Düsseldorf berufen worden war (nachdem die Nationalsozialisten dort 14 Hochschul-lehrer und den Direktor Walter Kaesbach entlassen hatten). Der weitere Berufsweg von Karl Pinno ist nicht überliefert, Peter Grund hingegen machte während des Nationalsozialismus zeitweise Karriere und setzte seinen Weg nach 1945 als Oberbaudirektor von Darmstadt (1947–59) fort. Peter Grund gilt heute, auch vor dem Hintergrund seiner bemerkenswerten Bauten der 1920er-Jahre, als einer jener Architekten des 20. Jahrhunderts, die sich scheinbar ohne größere Mühen dem jeweiligen gestalterischen und politischen Zeitgeist anzupassen wussten.

### **Architekten: Hans Strobel (1881–1953)**

In der Zeit des Deutschen Kaiserreichs (1871–1918) und zur Zeit der Weimarer Republik (1918–1933) waren Stadtbaumeister nicht nur die Leiter der städtischen Bauverwaltungen, sie gestalteten oft maßgeblich die wachsenden Städte mit und steuerten, was an Städtebau und Architektur entstand. Dies gilt auch für den 1881 geborenen Hans Strobel, der an der Technischen Hochschule München bis 1907 studierte und nach verschiedenen Berufsetappen 1910–14 das Stadterweiterungsamt von Leipzig leitete. 1914 ging er als Magistratsbaurat nach Dortmund (ab 1915: Stadtbaurat) und wirkte dort bis 1927. Als Stadtbaurat hatte er über die städtische Bauabteilung auch prägenden Einfluss auf kommunale Bauprojekte; Bauten wie das Stadion Rote Erde, die im Zweiten Weltkrieg zerstörte alte Westfalenhalle und der Hauptfriedhof tragen bzw. trugen seine Handschrift. Seine beiden Publikationen zu Dortmund aus den Jahren 1920 und 1922 sind heute wichtige Dokumente dessen, was durch den Zweiten Weltkrieg und den Wiederaufbau verschwunden ist. Nach seinem Ausscheiden aus städtischen Diensten machte sich Strobel in Dortmund selbstständig (bis 1948), 1953 verstarb er in Dortmund.

### **Banken: Dresdner Bank**

Die Dresdner Bank gehörte zu den großen Privatbanken der Bundesrepublik mit Sitz in der Bankenmetropole Frankfurt am Main. Der Name verweist auf den ursprünglichen Stammsitz in Dresden, wo sie 1872 durch Umwandlung einer schon seit 1771 existierenden Bank hervorging. Die Dresdner Bank erweiterte sich rasch, auch durch die Übernahme anderer Banken, und gehörte bereits vor dem Ersten Weltkrieg zu den bedeutenden deutschen Banken. Nach 1945 wurde sie von den Alliierten in kleinere Institute aufgeteilt und verlor ihr Filialnetz im Bereich der späteren DDR, darunter auch den Stammsitz in Dresden.

Nachdem der Versicherungskonzern Allianz die Dresdner Bank 2001 übernommen hatte, schrumpfte diese stetig (auch durch Verkauf von Beteiligungen und fast aller Immobilien) und wurde schließlich

2008 mit der ebenfalls traditionsreichen Commerzbank zusammengeschlossen. Das Firmensignet der Dresdner Bank blieb dabei erhalten, wurde aber nun im Commerzbank-Gelb zum Zeichen der neuen Commerzbank. Hohe Risiken aus dem Bestand der Dresdner Bank werden als eine Ursache dafür angesehen, dass die Commerzbank nachfolgend staatliche Hilfen in Anspruch nehmen musste und Anfang 2009 teilverstaatlicht wurde. Die Filiale an der Dortmunder Kampstraße wurde 2016 aufgegeben.

### **Banken: Westdeutsche Landesbank (WestLB)**

Die Westdeutsche Landesbank wurde 1969 gegründet, um als Hausbank des Landes Nordrhein-Westfalen und als Zentralbank der Sparkassen (sog. Girozentrale) zu fungieren. Unter ihrem Dach wurden die zuvor für Rheinland und für Westfalen zuständigen Institute gebündelt, die beiden Hauptsitze in Münster (für Westfalen) und Düsseldorf (für das Rheinland) blieben bestehen. Der erste Vorstandsvorsitzende Ludwig Poullain baute ab 1969 mit Harald Deilmann die Münsteraner Hauptverwaltung der neuen WestLB, nachdem Deilmann einen entsprechenden Wettbewerb gewonnen hatte, und übertrug das architektonische Erscheinungsbild auch auf die nachfolgenden Neubauten in Dortmund und Düsseldorf. 1995 war die WestLB die drittgrößte Bank Deutschlands, bezogen auf die Bilanzsumme, und hatte u. a. den Strukturwandel an Rhein und Ruhr mitgestaltet, etwa durch die Begleitung der Fusion von Hoesch mit Krupp und die nachfolgende Fusion von Krupp und Thyssen. Unternehmerische Fehlentscheidungen und die Finanzkrise 2007 führten im neuen Jahrtausend zu hohen Verlusten, und in diesem Zuge wurde 2009 u. a. der Standort Dortmund geschlossen. 2012 wurde die WestLB in drei Teile aufgespalten, eines dieser Teile führt die ursprünglichen Funktionen als Landesbank für NRW und als Zentralbank für die nordrhein-westfälischen Sparkassen fort.

## Bastion

Der Begriff Bastion kommt aus der Festungsbaukunst, also der Herstellung von Verteidigungsbauwerken. Die Entwicklung des Begriffs ist zugleich Zeugnis der Entwicklung bestimmter Verteidigungsbauformen, hier eines vor die Befestigungsmauer vorgeschobenen Bauteils, das selbst befestigt ist. Eine Bastion ragt meist spitz hervor, so dass von den schrägen Seiten der Bastion die Verteidigung mit Geschützen möglich ist. Um 1500 entwickelten sich die typischen, gezackten Bastionen, die vielen Festungen einen kristallinen Umriss gaben.

## Boulevard

„Boulevard“ klingt französisch, er geht jedoch auf das mittelniederländische Bulwerc als Bezeichnung für die städtischen Befestigungen zurück. Andere Sprachen übernahmen den Begriff. Nach Abriss der Befestigungsanlagen ergaben sich große Freiflächen. Im Gegensatz zu den engen Gassen mittelalterlicher Städte konnten nun breite Straßen mit getrennten Flächen für verschiedene Verkehrsteilnehmer angelegt werden. Zuerst tat dies Ludwig XIV., nachdem er 1670 die Pariser Stadtmauern abreißen ließ. Der Name Boulevard wurde für diese Straßen übernommen – und kam nun als französische Version des Bulwerc in den deutschsprachigen Raum zurück. Einen echten Boulevard bildet der Dortmunder Ostwall. Er folgt nicht nur der alten Stadtbefestigung, sondern zeigt noch die früher übliche Unterteilung: Bürgersteig – Fahrzeugspur – Mittelallee (ursprünglich für Reiter) – Fahrzeugspur – Bürgersteig.

## Denkmalbehörde Dortmund

Die Dortmunder Denkmalbehörde hat den gesetzlichen Auftrag, Kulturdenkmäler im Dortmunder Stadtgebiet zu erkennen, unter Denkmalschutz zu stellen und auf ihre Erhaltung sowie sinnvolle Nutzung hinzuwirken. Damit sorgen die Denkmalpfleger dafür, dass besonders wichtige Relikte unserer Kulturgeschichte nicht (unerkannt) verloren gehen. Die Spannweite bedeutender Objekte reicht von im Boden verborgenen Siedlungsresten der Vor- und Frühgeschichte bis hin zu wichtigen Bauten der Nachkriegszeit. Die Denkmalliste ist niemals gänzlich

abgeschlossen, da mit dem Ende jeder Epoche jüngere Objekte Teil der Geschichte und womöglich rückblickend von Bedeutung sein werden. Aktuell stehen rund 1.200 Objekte in Dortmund unter Denkmalschutz.

Die Dortmunder Denkmalbehörde ist Teil des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes. Zum Denkmalpflege-Team gehören Architekten, Kunsthistoriker, Archäologen, Grabungstechniker und Verwaltungsfachleute. Von hier aus werden seit den 1990er-Jahren die zahlreichen Ausgrabungen im Stadtgebiet durchgeführt, etwa wenn Bodendenkmäler im Zuge von Baumaßnahmen nicht erhalten werden können. Die archäologischen Untersuchungen zerstören einerseits das Denkmal und stehen damit im Gegensatz zum denkmalpflegerischen Auftrag des Schützens und Bewahrens. Andererseits liefern sie wichtige Informationen zur Geschichte Dortmunds und der Region, die ohne archäologische Untersuchungen für immer verloren gehen würden. Die Ergebnisse der Ausgrabungen werden in Ausstellungen und Publikationen vorgestellt.

## Häuserbuch und Bauaktenarchiv/Hausakten

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts sind bauliche Aktivitäten in Dortmund genehmigungspflichtig. Alle gemeldeten bzw. beantragten Baumaßnahmen werden seitdem im Bauaktenarchiv des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes verwaltet und gepflegt. Zum Fundus des Archivs gehören Papierakten, Mikrofilme der Papierakten und digitalisierte Vorgänge, die genannten Hausakten.

Als Vorläufer des Bauaktenarchivs kann das Dortmunder Häuserbuch gelten, das für den Zeitraum von 1700 bis 1850 die vorhandenen Gerichtsbücher und Grundsteuerkataster sowie das erste Dortmunder Grundbuch von 1820 auswertet. Es enthält Informationen über Eigentumsverhältnisse, Grundstücksgrößen und Bewohner (siehe: Robert von den Berken, Dortmunder Häuserbuch von 1700 bis 1850. Ein Beitrag zur Topographie von Dortmund mit einem Stadtplan von 1858, Wattenscheid 1927).

## **Integra**

Um 1900 war das Bauen noch eine vorrangig handwerkliche Angelegenheit, auch wenn bereits damals auf größeren Baustellen Maschinen Einzug hielten. Im Verlauf des 20. Jahrhunderts sollte das Bauen zum einen rationalisiert werden, das heißt die Abläufe auf der Baustelle sollten durch wissenschaftliche Methoden gestrafft werden; zum anderen sollte das Bauen industrialisiert werden, sowohl durch Bauteile aus der Fabrik wie auch durch stärkeren Maschineneinsatz auf der Baustelle. Diese Entwicklung wurde seit Beginn der 1950er Jahre durch Versuchs- und Vergleichsbauten staatlich gefördert, die Ergebnisse wurden bewertet und die Erkenntnisse publiziert. Ab 1957 wurden diese Projekte Demonstrativbauvorhaben genannt, etliche Bauten in der Neuen Stadt Wulfen wie die experimentelle Metastadt gehören zu den realisierten Demonstrativbauvorhaben. Das Demonstrativbauvorhaben Integra blieb Papier, sollte aber im Rahmen eines Wettbewerbs Vorschläge erbringen, wie eine stadträumliche Großstruktur Wohnen, öffentliche Dienstleistung und Büros sowie Handel unter einem Dach vereinigen kann – daher der Name Integra (für Integration). Der Wettbewerb wurde im September 1972 ausgelobt und im Mai 1973 entschieden. Die teilnehmenden Architekten mussten ihre Lösungen mit einem Industriepartner, etwa einem Bauunternehmen, einreichen, um zu zeigen, dass die Lösungen verwirklicht werden können.

## **Kampstraße: Boulevard**

Für die Neugestaltung des 1.200 m langen Straßenzuges Kampstraße wurde 1998 ein EU-weiter Wettbewerb ausgelobt. Anlass war der geplante unterirdische Betrieb der Stadtbahn, die die Straßenbahn ersetzen sollte. Dies galt als Startzeichen für eine neue Funktion der Kampstraße: sie sollte zum Hauptaufenthalts- und Erlebnisbereich der City umgestaltet werden und die bisher vorhandene Barriere Wirkung zwischen dem südlichen und nördlichen Citybereich überwinden. Als Gewinner ging das Atelier Fritschi/Stahl/Baum aus dem Verfahren hervor. Das Düsseldorfer Planungsbüro wurde anschließend bis zur Bauausführung mit allen Entwurfsstadien

beauftragt bzw. beteiligt. Gesteuert wurde und wird der Planungs- und Bauprozess im Wesentlichen vom Tiefbauamt und dem Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.

Parallel dazu wurde eine vielseitige Bürgerbeteiligung durchgeführt; Informationsveranstaltungen, Begehungen am virtuellen Modell sowie Bemusterungen zur Pflasterwahl sind Beispiele dafür. Die „Aktion Boulevard Kampstraße“ der anliegenden Geschäftsleute wurde 2005 gegründet. Ziel war die Einflussnahme auf die Gestaltung in der Planungsphase und Minimierung der Einschränkungen während der Bauzeit. Die Gemeinschaft lebt von gegenseitiger Unterstützung und gemeinsamen Aktionen zur Belebung des Boulevards und trägt zur Verankerung der Qualität und Vielfalt der Angebote im Bewusstsein der Öffentlichkeit bei.

Baubeginn war im Mai 2008 nach Tieferlegung der Stadtbahn mit dem ersten Bauabschnitt zwischen St. Petrikirche und Westentor, der Spielpunkt folgte unmittelbar. Im Anschluss daran wurde – parallel zum Abbruch der Bastion an der Petrikirche – der Brüderweg umgebaut, der als westlichen Abschluss ebenfalls einen Spielpunkt erhielt (s. Bausteine und Fundstücke 05, 2015). Im Mai 2015 konnte die Einweihung des neugestalteten Petrikirchhofs gefeiert werden. Aktuell sind die Ausbauplanungen für den zentralen Abschnitt des Boulevards Kampstraße in Arbeit. Nach dessen Umsetzung steht als letzter Bauabschnitt der St. Reinoldikirchplatz auf der Agenda.

Die Maßnahme wird im Rahmen der Stadterneuerung durchgeführt und aus Mitteln des Bundes, des Landes NRW und der Stadt Dortmund finanziert. Ziel ist die Aufwertung und Stärkung der City, die zusätzlich zum Mittelpunkt der Gesamtstadt ein regionales Oberzentrum für den westfälischen Raum darstellt und somit eine Vielzahl von Funktionen und Anforderungen erfüllen muss.

### Kampstraße: Name

„Kamp“ ist ein Flurname, der häufig in Orts- und Straßennamen übernommen wurde. Er bezeichnet einen eingefriedeten Bereich, meist eine blockartige, von einer Wallhecke umgebene Wirtschaftsfläche. Zu einer Hofeinheit gehörten – je nach Größe des Hofes – ein oder mehrere solcher Bereiche.

Die parallel zum Hellweg liegende Dortmunder Kampstraße gehört zu den alten Straßen der Reichsstadt, wie das 1927 veröffentlichte Dortmunder Häuserbuch von Robert von den Berken ausführt.

Die heutige Kampstraße entspricht dabei ungefähr der Lage der 1. Kampstraße, auch Vordere oder Vorderste Kampstraße genannt; 1311 wird sie als vicus Campstrate erstmals namentlich erwähnt (Vicus: lateinisch für Straße). 1393 sind bereits etliche Wohnhäuser an der 1. Kampstraße belegt.

Die Ersterwähnung der 2. Kampstraße ist nur wenig jünger, 1341 ist sie als lutteke (niederdeutsch: kleine) Campstrate benannt, 1370 als echterste Campstraße. Das mittelniederdeutsche Wort echterste hat den gleichen Wortstamm wie achtern, was man noch vom Schiff kennt und das hinter(e) bedeutet. Auch an der 2. Kampstraße sind 1393 einige Häuser belegt, allerdings merklich weniger als an der 1. Kampstraße.

### Stadterneuerung

Unter dem Begriff Stadterneuerung werden Maßnahmen verstanden, die den Strukturwandel in traditionellen Industriestädten wie Dortmund gestalten und vorantreiben. Im Gegensatz zu älteren Sanierungskonzepten, die häufig mit großen Veränderungen an der städtebaulichen Struktur und an der städtischen Bebauung verbunden waren, soll eine Stadterneuerung behutsam und bewahrend die Qualitäten verbessern. Oft werden hierbei auch stadträumliche Veränderungen des 20. Jahrhunderts aufgrund zwischenzeitlicher Entwicklungen und neuer Erfordernisse überplant – wie bei der Umgestaltung der Kampstraße. Finanziert werden Stadterneuerungsmaßnahmen aus Fördergeldern des Bundes und des Landes NRW sowie aus Eigenmitteln der Kommunen. Zudem stehen auch Programme der Europäischen Union zur Finanzierung zur Verfügung.

## Bildnachweis

**Amt für Wohnen und Stadterneuerung:**  
S. 5 oben

**Stadtarchiv Dortmund:**  
S. 14, 16 unten links, 18 unten links

**Stadtplanungs- und Bauordnungsamt:**  
S. 8, 9, 19 oben

**Tiefbauamt:**  
S. 5 Mitte (Foto Mareike Trentz)

**Untere Denkmalbehörde/Stadtarchäologie  
Stadt Dortmund:**  
Titelbild (Foto Rolf Grunenberg), S. 5 unten links  
(Foto Rolf Grunenberg), 21

**Vermessungs- und Katasteramt:**  
S. 4, 12, 13 unten (Karte Heinrich Scholle,  
Stadtplangrundlage von 1985, Ausführung Kroos &  
Schlemper Architekten), 15 (Karte Heinrich Scholle,  
Stadtplangrundlage von 1985, Bearbeitung Andrea  
Hagenkötter-Börste)

**Atelier Fritschi + Stahl:**  
S. 6, 7

**Peter Brenneken/TriAss:**  
S. 3 rechts, 5 unten rechts

**Matthias Koch:**  
S. 3 links, 22, Rückumschlag

**Markus Meeder, 3D Rekonstruktion:**  
S. 20

**Strauß Fischer, Historische Bauwerke GbR:**  
S. 11 unten, 23

**Sammlung Klaus Winter, Dortmund:**  
S. 16 rechts, 18 oben, 19 unten

**Sammlung Uwe Wendel, Dortmund:**  
S. 16 oben links, S. 17, 18 unten rechts

**Aus: Integra 1972. Elemente der Stadtentwick-  
lung, Bausysteme für integrierte kernstädtische  
Aufgaben (Braunschweig 1973):**  
S. 10

**Aus: Gustav Schulze (Bearb.), City Dortmund.  
Der öffentliche Raum 1986 (Dortmund 1986):**  
S. 19 Mitte

**Archiv für Architektur und Ingenieurbaukunst  
NRW, Bestand Harald Deilmann, TU Dortmund:**  
S. 11 oben und Mitte

**Archiv der TU Berlin, Bestand Jansen,  
Sign. 22-157:**  
S. 13 oben

## Bausteine und Fundstücke – Dortmunder Denkmalhefte

Die Veröffentlichungsreihe „Bausteine und Fundstücke – Dortmunder Denkmalhefte“ wird herausgegeben von der Denkmalbehörde der Stadt Dortmund. Bisher erschienen sind folgende Hefte:

- **Heft 01** – Henriette Brink-Kloke, Mehr als eine Legierung aus Kupfer und Zinn – Bronzezeit in Dortmund, Dortmund 2011 (2. Auflage).
- **Heft 02** – Bernhard Sicherl und Henriette Brink-Kloke, Zwischen Urt(h)ier und Thier-Galerie – Eine Zeitreise durch ein Stadtquartier, Dortmund 2012 (2. Auflage).
- **Heft 03** – Mathias Austermann, Die besondere Note der Brückstraße – Ausgrabungen im Gerberviertel, Dortmund 2013 (2. Auflage).
- **Heft 04** – Henriette Brink-Kloke, Eine Landpartie – zur Geschichte von Haus Brünninghausen in Dortmund, Dortmund 2014 (2. Auflage).
- **Heft 05** – Bruno Wittke, Vom „grauen Bruder“ zur Flaniermeile – Der Brüderweg als Teil des Boulevards Kampstraße, Dortmund 2015.
- **Heft 06** – Marion Hartmann, Im Brunnen der Familie Heuner – Leben im 19. Jahrhundert in der Dortmunder Betenstraße, Dortmund 2016.
- **Heft 07** – Stephan Strauß, Im Westen was Neues – Der Boulevard Kampstraße zwischen Petrikirche und Westentor, Dortmund 2017.

### Impressum:

ISSN 2192-9408

Bausteine und Fundstücke

Ausgabe 07 – Stephan Strauß, Im Westen was Neues –

Der Boulevard Kampstraße zwischen Petrikirche und Westentor, Dortmund 2017

Herausgeber: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Denkmalbehörde

Redaktion: Walter Nickisch (verantwortlich), Dr. Henriette Brink-Kloke, Uwe Wendel, Margarete Bonnenberg

Gestaltung, Satz und Druck: Dortmund-Agentur, Julia Kollmann – 03/2017



Bausteine und Fundstücke  
Ausgabe 07 – Stephan Strauß, Im Westen was Neues –  
Der Boulevard Kampstraße zwischen Petrikirche und Westentor  
ISSN 2192-9408