



Strategie Öffentlicher Raum

Teilkonzept Öffentlicher Raum und Ruhender Verkehr

Masterplan Mobilität Dortmund 2030

IMPRESSUM

Herausgeberin:
Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Redaktion:
Planersocietät und Stadt Dortmund unter beratender Mitarbeit des
projektbegleitenden Arbeitskreises zum Masterplan Mobilität

Kommunikationskonzept, Layout und Satz:
Planersocietät

März 2022

Titelbild:
Frau Datsis: www.augenblickundklick.de

Inhalt

1.	Aufgabenstellung: Eine Strategie für den öffentlichen Raum in Dortmund	5
2.	Der öffentliche Raum: Ausgangslage und Herausforderungen	9
3.	Strategien zum Umgang mit dem öffentlichen Raum in Dortmund	15
4.	Raumkategorien	17
5.	Grundsätze, Programme und Maßnahmen für den öffentlichen Raum	27
5.1	Grundsätze und Programme	28
5.2	Maßnahmen	45
5.2.1	M1: Stadtplatzprogramm	45
5.2.2	M2: Quartiersanalysen mit Blick auf den öffentlichen Raum	46
5.2.3	M3: Evaluation des öffentlichen Raums in neuen Stadtquartieren	46
5.2.4	M4: Verstärkte Kontrolle und Reduktion des ruhenden Verkehrs im Straßenraum	47
5.2.5	M5: Ein Gestaltungsleitfaden für den öffentlichen Raum: Konzept für Gestaltungselemente erarbeiten	48
5.2.6	M6: Vorhandene Schnittstelle zwischen Bürgerschaft und Verwaltung stärken	48
5.2.7	M7: Fonds für Bürger*innenideen einrichten	49
5.2.8	M8: Temporäre Umnutzungen im Straßenraum ermöglichen	49
5.3	Maßnahmenübersicht	50
5.3.1	Maßnahmenübersicht	50
5.3.2	Maßnahmen und die Raumkategorien	51
6	Fazit und weitere Empfehlungen	53
	Abbildungsverzeichnis	54
	Tabellenverzeichnis	54

1. Aufgabenstellung: Eine Strategie für den öffentlichen Raum in Dortmund

Dortmund möchte vor dem Hintergrund der beabsichtigten Verkehrswende den öffentlichen Raum aufwerten und so mehr Aufenthaltsqualitäten und mehr Raum für vielfältige Nutzungen schaffen. Der Masterplan Mobilität 2030 zeichnet mit seinen acht Zielfeldern einen Weg auf, wie eine zukunftsfeste und verträgliche Mobilitätsstrategie bis 2030 umgesetzt werden kann. Er umschreibt nicht nur rein verkehrsmittelbezogene Ziele, sondern zielt insbesondere auch auf die Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt Dortmund mit attraktiven öffentlichen Straßenräumen, Plätzen und Freiflächen. Das Zielfeld H. greift explizit die Aufwertung und Attraktivierung von Straßen und Plätzen auf. Aber auch zu vielen anderen Zielfeldern (u. a. A. Mobilität für alle, E. Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV oder F. Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Sicherheitsempfindens) bestehen weitere Anknüpfungspunkte für die Strategie Öffentlicher Raum.

Im öffentlichen Raum zeigt sich das gesellschaftliche Zusammenleben, die Lebensqualität und die Kultur einer Stadt. Hier treffen unterschiedliche Interessen und Erwartungen, nicht nur aus dem Verkehrsbereich, aufeinander. Ob wir uns in einer Stadt wohlfühlen, hängt wesentlich von der Qualität des öffentlichen Raums ab. Dortmunds Straßen und Plätze werden zunehmend intensiver genutzt: Hier findet nicht nur Begegnung, Austausch und Kommunikation statt, hier verbringen wir unsere Freizeit, treiben Sport und gestalten den öffentlichen Raum selbst mit.

Das ist allerdings nicht immer so gewesen: In den vergangenen Jahren wurde der öffentliche Raum in Dortmund beinahe ausschließlich über seine Verkehrsfunktion wahrgenommen. Inzwischen hat sich der Blickwinkel geändert: die **Strategie Öffentlicher Raum** zielt darauf ab, ganzheitlich die Qualität des öffentlichen Raums und seiner unterschiedlichen Nutzungen in Dortmund zu erhöhen. Sie ist gemeinsam mit der **Strategie Ruhender Verkehr** erarbeitet worden; zusam-

men bilden sie das Teilkonzept Öffentlicher Raum & Ruhender Verkehr. Parallel wurden im Masterplan-Prozess in den Jahren 2019-2021 ebenfalls die Teilkonzepte Fußverkehr & Barrierefreiheit sowie Radverkehr & Verkehrssicherheit erarbeitet, die ebenfalls viele Schnittpunkte zur Strategie Öffentlicher Raum haben. Alle Teilkonzepte sind in einem intensiven Arbeitsprozess zusammen mit der Stadtgesellschaft entstanden. Der begleitende Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität 2030 hat sich engagiert in mehreren Sitzungen mit den Handlungsfeldern und den Strategien auseinandergesetzt und sie weiterentwickelt. In mehreren öffentlichen Dialogprozessen wurden die Bürgerschaft beteiligt und unterschiedliche Räume, Funktionen und Zielfelder zur Strategie mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert.

Die Strategie Öffentlicher Raum ist in erster Linie ein Querschnittsthema mit vielfältigen Schnittmengen. Sie ist in einem integrierten Prozess mit fünf anderen Strategien (Fußverkehr, Radverkehr, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Ruhender Verkehr) des Masterplans Mobilität erarbeitet worden. Darüber hinaus steht die Strategie Öffentlicher Raum in engem Bezug zu weiteren Planwerken der Stadt Dortmund: Die Strategie kann auf bestehende Konzepte wie dem **Citykonzept 2030**, dem **Masterplan Erlebnis** sowie dem **Masterplan Kommunale Sicherheit** aufbauen. Diese beschäftigen sich vor allem aus den Blickwinkeln des Städtebaus, der Wirtschaftsförderung, der Sicherheit und Ordnung mit Teilthemen des öffentlichen Raums. Auch mit dem **Masterplan Inklusion**, der vor allem die Barrierefreiheit in den Fokus nimmt und ebenfalls derzeit vorbereitet wird, bestehen einige Schnittmengen. Der **Masterplan Plätze** befasst sich mit den innerstädtischen Plätzen und hat bereits Grundlagen und vor allem kurzfristige Maßnahmen zu diesen Plätzen in der Innenstadt aufgeführt. Er soll in einer zweiten Stufe weitergeführt werden. Hier sollte ein enger Bezug zwischen dem Strategie Öffentlicher Raum des Masterplans Mobilität 2030 hergestellt werden.

Abbildung 1: Ablauf - Masterplanprozess



Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät

Die vorliegende Strategie Öffentlicher Raum setzt seinen Fokus auf die Straßenräume, wobei ein Straßenraum mehr als nur die reine Verkehrsfläche verstanden wird. Vielmehr begreift die Strategie den Straßenraum als einen wichtigen öffentlichen Raum, der Aufenthalt, Begegnung, Kommunikation, Veranstaltungen, aber auch Bewegung, Spiel und Sport und natürlich auch den Verkehr umfasst. Die Strategie beschreibt eine Gesamtstrategie mit einheitlichen Leitlinien, die den öffentlichen Raum umfassend als Ort der Teilhabe und des Miteinanders begreift.

Die Mobilität der Menschen, das individuelle Fortbewegen, prägt die Gestaltung und Qualität von Städten maßgeblich. Daraus ergeben sich zahlreiche konkurrierende Flächenansprüche: Langsamer Verkehr kollidiert mit schnellem Verkehr; Aufenthalt, Interaktionen im urbanen Raum und der Transfer von Personen und Gütern müssen in Einklang gebracht, einseitig autoorientierte Straßenräume gerecht aufgeteilt und in ihrer Nutzung überdacht, Plätze und Freiräume im Kontext einer

dynamischen und wachsenden Stadtgesellschaft den Menschen zugänglich gemacht werden. Eine Stadt mit hoher Lebensqualität beachtet soziale, klimatische und Inklusionsansprüche bei der Gestaltung des öffentlichen Raums gleichermaßen wie eine hohe Verkehrsqualität. Letztendlich bildet im städtischen Kontext der Mensch mit seinen subjektiven Wünschen und Ansprüchen den Maßstab für die Gestaltung des öffentlichen Raums, nicht (mehr) die alleinige Transitfunktion mit Schwerpunkt auf den motorisierten Individualverkehr.

Vor diesem Hintergrund bildet die Strategie Öffentlicher Raum des Masterplans Mobilität 2030 die Klammer zur Berücksichtigung und Steuerung der verkehrlichen, sozialen, klimatischen und funktionalen Ansprüchen an den öffentlichen Raum und setzt Leitlinien und Impulse zur Steigerung der Aufenthaltsqualität – für ein lebenswertes und attraktives Dortmund.

Die Strategie Öffentlicher Raum im Kontext weiterer Planwerke

Das **Citykonzept 2030** steht als strategische Handlungsleitlinie für die Dortmunder Innenstadt („City“) und befasst sich mit der grundsätzlichen städtebaulichen Entwicklung mit dem Zielhorizont 2030. Es ist 2014 vom Rat der Stadt beschlossen worden. Neben Stadtgestaltung und Städtebau werden auch Themen wie Grün- und Freiraumgestaltung, Nutzung und Funktion der City sowie die Mobilität und Gestaltung des öffentlichen Raums angeschnitten.

Der **Masterplan Plätze** (2019) betrachtet die Platzstrukturen innerhalb des Dortmunder Wallrings sowie am Wall und formuliert in einer ersten Stufe kurzfristige Handlungsansätze wie auch strategische Empfehlungen zur Steigerung der Qualität und Attraktivität der öffentlichen Plätze in der Innenstadt.

Mit dem **Masterplan Erlebnis** (2017) strebt Dortmund die Erhöhung der Freizeit- und Erlebnisqualität für Bürger*innen und Gäste der Stadt an und beleuchtet dazu Themen wie die Entwicklung des Tourismus- und Eventsektors, die Herausbildung von Erlebnisräumen und die Stärkung des Nachtlebens.

Der **Masterplan Kommunale Sicherheit** (2019) identifiziert Schwachstellen, räumliche Handlungsschwerpunkte und Strategien zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und bezieht dabei städtebauliche Aspekte sowie ordnungsrechtliche Maßnahmen in die kommunale Sicherheitsstrategie mit ein.

2. Der öffentliche Raum:

Ausgangslage und Herausforderungen

Das Bild einer Stadt ist geprägt von seinen historischen Phasen, die auch die Stadt- und Verkehrsplanung durchlaufen haben. So hat sich das Verständnis einer Straße – respektive des Straßenraums – über die Jahrzehnte gewandelt: Von einstigen Flaniermeilen und stadtgestalterischen Höhepunkten über reine Verkehrsstrassen und monofunktionale Räume des Autoverkehrs hin zu Orten, die das urbane öffentliche Leben als Ganzes abbilden und prägen. Straßen und Plätze überdauern in der Regel viele Jahrzehnte und Jahrhunderte. Wer sie heute plant und gestaltet, muss sich sehr genau fragen, welche Aufgaben sie für kommende Generationen erfüllen sollen. Antworten dazu liefern Ansätze, die den Menschen in den Mittelpunkt rücken.

In ähnlichem Kontext kann der Umgang mit vielen städtischen Plätzen gezeichnet werden. Waren diese seit jeher Orte des öffentlichen Lebens, verkamen sie zeitweise zu Parkplätzen und versiegelten Leerräumen ohne richtige Funktion. Städtebauliche Leitbilder entsprachen diesem Verständnis dahingehend, dass Funktionen getrennt, die Stadt entmischt und segregiert wurde, was sich wiederum im Niedergang öffentlicher Räume widerspiegelte und Verkehr über längere Distanzen mit sich brachte. Nachdem seit den 1970er Jahren eine langsame Abkehr vom Leitbild der autogerechten Stadt stattfand, stehen mittlerweile Positionen im Mittelpunkt, die eine konsequente Durchsetzung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer*innen und die Berücksichtigung der Ansprüche aller Menschen – das sogenannte „menschliche Maß“ – als Planungsmaxime sehen.

Standortfaktor Öffentlicher Raum

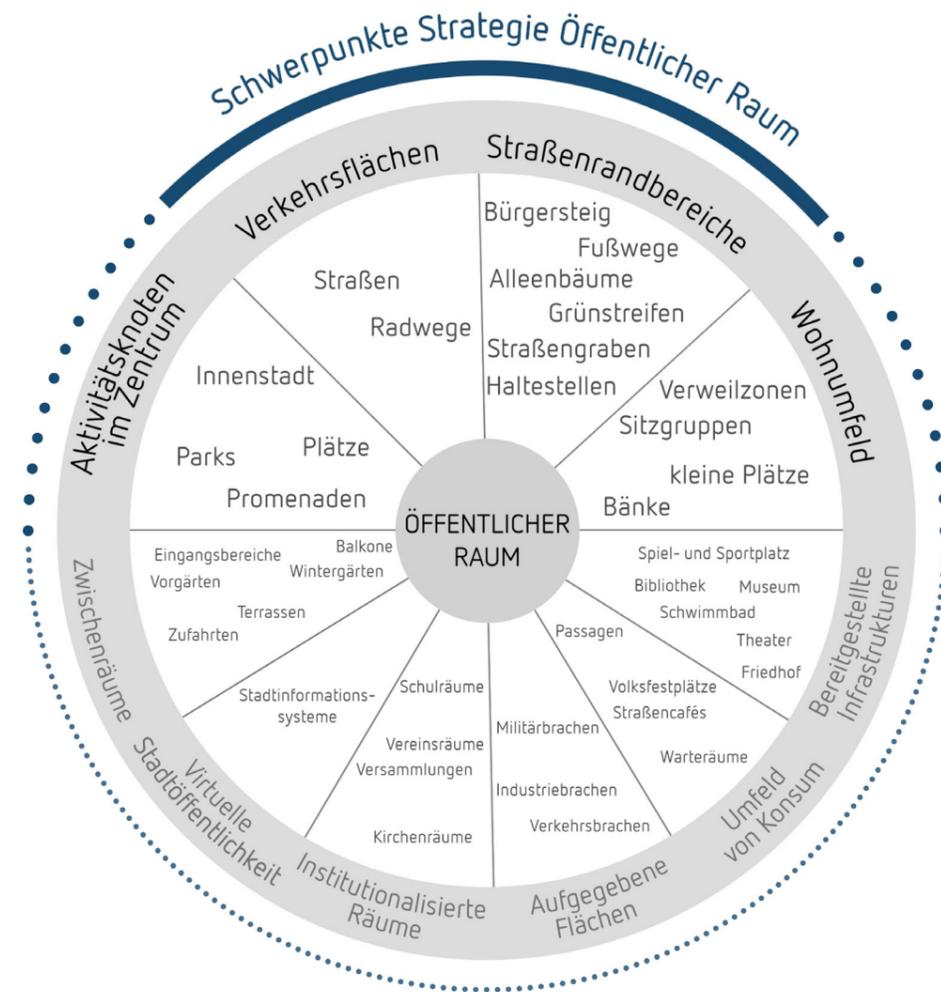
Der öffentliche Raum ist im Städtewettbewerb um Einwohner*innen, Arbeitskräfte, Kund*innen und Tourist*innen ein wichtiger Standort- und Attraktionsfaktor. Deshalb haben einige Städte (z. B. Wien, Berlin, Basel, Mannheim) Konzepte und Strategien für den öffentlichen Raum in den Blick genommen. Das Verständnis einer lebenswerten Stadt definiert sich zunehmend über die

Qualität des öffentlichen Raums und lebenswerte Quartiere. Stadträume werden als attraktiv und lebenswert wahrgenommen, wenn sich ein bedeutender Teil des Lebens im öffentlichen Raum, auf der Straße, abspielt, mit einladenden Fassaden und Erdgeschossen, vielfältiger Nutzungsmischung, attraktiven, kurzen Wegen und vielfältigen Mobilitäts Optionen. In solchen attraktiven öffentlichen Räumen treffen unterschiedliche Nutzungsansprüche aufeinander: Bedürfnisse von Anwohner*innen, Geschäftstreibenden, Kindern, älteren und mobilitätseingeschränkten Personen sowie allen weiteren Verkehrsteilnehmer*innen müssen in Einklang gebracht werden. Grundlegend dabei ist, dass der öffentliche Raum nicht – bzw. nur schwerlich – vermehrt werden kann; mit dem vorhandenen Raum muss planerisch umgegangen werden. In diesem Kontext werden aktuell häufig Planungsansätze wie die „Umverteilung“ und „Rückgewinnung“ des öffentlichen Raums diskutiert. Neben der Steigerung der Lebensqualität wird vermehrt auch das Augenmerk auf die Klima- und Umweltfolgen gelegt, sodass Ansatzpunkte wie Klimaschutz und -anpassung sowie Gesundheitsförderung stärker Eingang in die Planung finden. Aus diesen Gründen bedeutet die Gestaltung von städtischen öffentlichen Räumen eine interdisziplinäre Aufgabe, und zwar unter verkehrsplanerischen, freiraumplanerischen, städtebaulichen, sozialen und nicht zuletzt klimatologischen Gesichtspunkten.

Was zählt überhaupt alles zum „öffentlichen Raum“?

Gegenstand der Strategie sind insbesondere die Aktivitätsknoten, Plätze, Verkehrsflächen und Straßenräume (inkl. deren Randbereiche) sowie das Wohnumfeld. Der öffentliche Raum ist jedoch weiter zu fassen und umfasst alle urbanen öffentlichen Freiräume, die grundsätzlich frei zugänglich und in der Regel in öffentlichem Eigentum sind (siehe nachfolgende Abbildung). Dabei ist zu beachten, dass der öffentliche Raum nicht isoliert von seiner Umgebung, vor allem Bebauung und Nutzung zu betrachten ist. Insbesondere die städtebauliche Situation wirkt essenziell auf die Nutzung und letztlich

Abbildung 2: Schwerpunkte Strategie - Öffentlicher Raum



Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät

die Ausgestaltung des öffentlichen Raums. Nicht explizit Gegenstand der Strategie sind eingeschränkt öffentliche und zugängliche oder bestimmten Sondernutzungen gewidmete Räume, z. B. Passagen oder Einkaufszentren.

Ein erweiterter Blick auf Räume, Flächen und Elemente zeigt ein umfassendes Bild: Öffentliche Räume sind vielfältig, unterschiedlich und weitaus mehr als allgemein gedacht. Sie wirken unmittelbar oder mittelbar prägend auf Menschen (vgl. Baukulturbericht 2020/21).

Rahmenbedingungen und Herausforderungen

Mehr Junge, mehr Alte. Dortmund wächst und wird vielfältiger, jünger und zugleich älter¹. Seit vielen Jahren zieht es junge Familien wieder in die städtischen Ballungsräume, so auch in Dortmund. Zugleich wird der Anteil der älteren Menschen weiterwachsen und der Anteil der Menschen im erwerbsfähigen Alter sinken. Die Menschen, die heute vor der Rente stehen, sind gesünder und aktiver als jüngere Generationen. Die Zahl Hochbetagter (über 90) wird sich bis 2060 mehr als verdreifachen. Senior*innen sind mit zunehmendem Alter auf eine altersgerechte Gestaltung des öffentlichen Raums angewiesen. Die Möglichkeiten gesellschaftlicher Teilhabe hängen unmittelbar von der Beschaffenheit des Wohnumfeldes ab. Öffentlich zugänglicher Orte und ein attraktiv gestalteter öffentlicher Raum beugen der Vereinsamung im Alter vor.

Der öffentliche Raum wird intensiver und vielfältiger genutzt. Seit mehreren Jahrzehnten ist in Deutschland ein Trend zu beobachten, dass die Deutschen einen immer größeren Teil ihrer Freizeit unter freiem Himmel verbringen. Das Schlagwort *Mediterranisierung* fasst ein Sammelsurium an erkennbaren Phänomenen und deren Auswirkungen auf den öffentlichen Raum zusammen, die ihren Ursprung darin haben, dass sich das Freizeitverhalten wandelt und die Haushaltsgrößen kleiner werden. Öffentliche Plätze und Grünflächen werden immer universeller genutzt. Mehr Außengastronomie, Public Viewings und Freiluftkinos sind Beispiele dafür. Während Kinder und Jugendliche sich zunehmend weniger im öffentlichen Raum bewegen, nehmen die sportlichen Aktivitäten, insbesondere von jungen oder älteren Erwachsenen im öffentlichen Raum zu. Diese Entwicklungen sind ein Zeugnis dafür, dass der öffentliche Raum als Treffpunkt und als Sammelplätze für unsere Gesellschaft einen größeren Stellenwert einnimmt. Zugleich gibt es einige Gruppen wie wohnungslose Menschen, die fast gänzlich auf den öffentlichen Raum angewiesen sind. Auch in Bezug auf eine flexiblere Verkehrsmittelnutzung (z. B. E-Scooter, Fahrradverleihsysteme) gewinnt der urbane öffentliche Raum zunehmend an Bedeutung.

Die Digitalisierung eröffnet Chancen, Leben und Arbeit anders zu organisieren. Ein neuer Trend macht sich bemerkbar, der insbesondere durch die Corona-Pandemie noch deutlich verstärkt werden könnte. Immer mehr Arbeitskräfte werden zum Teil in Home-Office arbeiten. Arbeitskräfte aus dem digitalen Bereich ziehen aufs Land, Breitband und ÖPNV-Anschluss vorausgesetzt. Arbeitszeiten werden flexibler. All das kann Einfluss auf die Nutzung der öffentlichen Räume nehmen. Reine Transit- und Verkehrsräume gehören der Vergangenheit an. Dies birgt auch große Chancen, die öffentlichen Räume mehr an der Lebensqualität für die ganze Gesellschaft zu orientieren.

Es gibt mehr Konflikte im Nachtleben. In Dortmund gehen in vielen Quartieren Wohnen, Freizeit, Ausgehen und Arbeit Hand in Hand. Gleichzeitig beanspruchen vor allem jene, die in begehrten und teuren Lagen wohnen, ein ruhiges Umfeld. Ein vitales Nachtleben macht aber für viele Menschen gerade erst die Attraktivität einer Großstadt aus und zieht sie dorthin. Ordnungsmäßig ist den Konflikten nur bedingt beizukommen. Die Kommunen stehen vor der Herausforderung, im Dialog mit allen Beteiligten einen tragfähigen Konsens auszuhandeln.

Die Regelungsdichte im öffentlichen Raum nimmt zu – gleichermaßen die Kommerzialisierung. Eine freie, individuelle Nutzung städtischer Räume wird vielfach und zunehmend durch kommunale wie private Regelungen, wie Nutzungsge- und -verbote eingeschränkt (siehe Foto vom PHOENIX See). Auch die Kommerzialisierung des öffentlichen Raums hat v. a. an attraktiven Orten und in zentralen Lagen deutlich zugenommen (als Beispiel sei die wachsende Außengastronomie am Alten Markt genannt), während Flächen ohne Konsumzwang zurückgehen. Dies behindert wichtige soziale Gewinne wie Treffen und Interaktion, Spiel und Sport, (sub-)kulturelle Angebote und Events oder Inklusion. Viele Menschen fühlen sich ausgegrenzt. Dies führt u. a. zur Vertreibung marginalisierter und vor allem einkommensschwachen Gruppen aus der

¹Insbesondere die Altersgruppen unter 6 Jahre, 18-40 Jahre sowie über 65 Jahre sind in den letzten zehn Jahren gewachsen. (Quelle: https://www.dortmund.de/de/leben_in_dortmund/ausunsererstadt/stadtportraet/statistik/bevoelkerung/index.html)

Abbildung 3: Verhaltensregeln am PHOENIX-See



Quelle: Planersocietät

Öffentlichkeit. Vor allem auch Kinder und Jugendliche können sich Räume nicht aneignen. In der Folge geht das öffentliche Leben zurück, Räume erscheinen unattraktiv und bedeutungslos, es wird weniger zu Fuß gegangen. Gleichwohl tragen Regeln auch zur Entwicklung und Verbesserung von öffentlichen Räumen bei, beispielsweise zur Umsetzung von Barrierefreiheit oder Wahrung der Verkehrssicherheit sowie subjektiven Sicherheit. Es gilt, ein ausgewogenes Maß an Freiraum und Flexibilität einerseits und Steuerungselementen andererseits zu etablieren.

Es entstehen immer mehr Flächenkonkurrenzen. Das Wachstum an Freiflächen hält oftmals mit dem Bevölkerungswachstum nicht mit, zudem gibt es mehr Ansprüche an den öffentlichen Raum, vom Aufenthalt über die sportliche Bewegung bis hin zum Parken. Es werden immer mehr Autos angemeldet. Circa die Hälfte davon parkt im öffentlichen Raum. Viele Innenstadtquartiere und -straßen sind dominiert vom ruhenden und fließenden Autoverkehr. Zudem kommen neue Mobilitätsformen auf dem Markt, die ebenfalls (mehr) Platz im öffentlichen Raum benötigen. Die urbane Mobilität entwickelt sich seit einigen Jahren in schnellem Tempo weiter – vor allem

im Bereich des Radverkehrs, hier sind vor allem der Durchbruch von E-Bikes und Pedelecs sowie größere Fahrradtypen wie Lastenräder zu nennen, aber auch mit neuen Mobilitätsformen im Bereich der sogenannten Mikromobilität, beispielsweise anhand von elektrischen Tretrollern, E-Skateboards und ähnlichen Fortbewegungsmitteln. Dazu entwickelt sich beispielsweise auch das Aufkommen an Liefer- und Logistikverkehren dynamisch; Logistik- und Mobilitätspunkte kommen hinzu. Zudem stehen Mensch und Natur immer stärker in Konkurrenz. Insbesondere in öffentlichen Grünanlagen wird durch Schäden oder intensive Nutzung durch den Menschen die Fauna beeinträchtigt. All dies sind deutliche Indikatoren dafür, dass der Platz im öffentlichen Raum neu gedacht und geordnet werden muss.

Stadt- und Verkehrsplanung muss verstärkt Gesundheitsaspekte berücksichtigen. Städte prägen im hohen Maße die Entwicklung der Gesellschaft und sie haben Einfluss auf die menschliche Gesundheit. Hohe Dichten, Lärm-, Luft- und Hitzebelastungen begünstigen Krankheiten. Die Prinzipien des Schutzes, der Vorsorge sowie der Förderung der menschlichen Gesundheit sind zentrale Rahmenbedingungen bei der Gestaltung des öffentlichen Raums. Die Corona-Pandemielage in den letzten Monaten zeigt auf, dass der öffentliche Raum im Quartier wieder eine große Rolle einnimmt. Home-Office-Tendenzen werden dies noch weiter verstärken, Abstandsregelungen sind einzuhalten, so dass es mehr Platz benötigt. Es galt, über eine längere Zeit Gedränge z. B. in Fußgängerzonen, auf Plätzen oder öffentlichen Verkehrsmitteln zu vermeiden. Dies hatte eine verstärkte Nutzung von Individualverkehrsmitteln, dem Pkw sowie dem Fahrrad, zur Folge. Um ein sicheres Zufußgehen, Flanieren, Verweilen auf Plätzen und Radfahren zu ermöglichen, bedarf es einer langfristigen Berücksichtigung derartiger Einflüsse und entsprechend mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr, aber auch in öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine gesunde, aktive Stadt baut auf Bewegungs- und Sportangeboten auf. Ungleichheiten in der öffentlichen Gesundheit werden so ausgeglichen und der soziale Zusammenhalt wächst. Ein attraktives Umfeld steigert die Bereitschaft zu Fuß zu gehen um bis zu 70 %

(Knoflacher, 1995). Damit lassen sich Erreichbarkeiten und die Einzugsbereiche zum Beispiel von Nahversorgern oder Haltestellen vergrößern.

Der öffentliche Raum muss sich dem Klimawandel stellen und anpassen. Weiterhin müssen auch Aspekte der Gesundheitsvorsorge durch die Entsiegelung von Flächen zur Vermeidung von gesundheitsgefährdenden stadtklimatischen Effekten (Hitzeinseln etc.) sowie der aktiven Gesundheitsförderung, beispielsweise durch Spiel- und Sportelemente, in die Gestaltung des öffentlichen Raums mit einfließen. Immer häufiger auftretende Extremwetterereignisse und Hitzestress haben signifikanten Einfluss auf die Gesundheit vieler Menschen, aber auch auf die Nutzung des öffentlichen Raums. Aspekte wie Verschattung, Entsiegelung und Durchlüftung erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit. Der Entstehung von Hitzeinseln einerseits und Hochwasserlagen andererseits gilt es entgegenzuwirken und die verkehrlichen Belastungen für den Stadtraum zu minimieren.

Stadtentwicklung, Städtebau und Mobilität müssen integrierter betrachtet werden. Erfolgte in den vergangenen Jahrzehnten oftmals eine Segmentierung der Stadt sowie korrespondierend die Fragmentierung von Verkehrsräumen, vereinen sich heute städtebauliche und verkehrsplanerische Leitmotive, wie eine funktionsdurchmischte, erlebbare und nachhaltige Stadt und eine Stadt der kurzen Wege, in der Verkehrsmittel des Umweltverbunds im Vordergrund stehen. Diese Voraussetzungen implizieren und unterstützen die Aufwertung sowie zum Teil Rückgewinnung des öffentlichen Raums im Sinne einer hohen Lebens- und nachhaltigen Verkehrsqualität. Straßen sollen von außen nach innen, vom Straßenrand ausgehend zur Mitte hin geplant werden. Dies bedeutet, dass zunächst der Infrastruktur der Fuß-

gänger*innen und Radfahrer*innen, genügend Platz eingeräumt, damit diese sicher unterwegs sein können. Erst danach wird geschaut, welcher Rest des Platzes dem Autoverkehr noch eingeräumt werden kann. Räumliche und städtebauliche Strukturen (z. B. Sichtachsen, Fassaden und Gebäude) sowie der öffentliche Raum korrespondieren dabei. Der planerische Maßstab ist der Mensch: Dies äußert sich in der Maßstäblichkeit der Straßenräume, Plätze und auch baulichen Strukturen sowie weitgehend öffentlichen und einladenden Erdgeschossstrukturen. Diese Symbiose von Städtebau und Mobilität bestimmt in großem Maße die Attraktivität und Aufenthaltsqualität einer Stadt.

Es gibt einen verstärkten Wunsch nach stärkerer Beteiligung, Mitwirkung und Berücksichtigung der Interessen der Bürger*innen. Das sogenannte menschliche Maß bezieht sich zum einen auf die Wahrnehmung der (gebauten) Umwelt und somit die baulich-technische Komponente der Planung. Zum anderen wird die selbstbestimmte Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums im urbanen Kontext immer wichtiger. Vielen Menschen ist die direkte individuelle Lebensumgebung wichtig. Insbesondere wenn es um den Erhalt von Freiräumen in dichten Großstadträumen oder die Minimierung negativer Verkehrsfolgen wie Lärm- und Luftschadstoffemissionen geht, ist das Beteiligungsinteresse groß. Dies zeigt sich auch an lokalen Beispielen, wie die Diskussion um die Entwicklung des Dortmunder Hafens rund um die Speicherstraße im Kontext der Entwicklung der Nordstadt. Bereits vorhandene, erfolgreiche Beteiligungsformate sind weiter zu nutzen und zu entwickeln, um in vielschichtigen Planungsprozessen eine umfangreiche Beteiligung der betroffenen und interessierten Bürger*innen sicherzustellen.

3. Strategien zum Umgang

mit dem öffentlichen Raum in Dortmund

Diese Strategie verfolgt das grundlegende Ziel, die Lebensqualität in der Stadt Dortmund sowie die Aufenthaltsqualität im Einklang mit der Verkehrsqualität zu steigern. Dazu gibt das vom Rat der Stadt beschlossene Zielkonzept des Masterplans Mobilität 2030 mit dem Zielfeld H „Aufwertung und Attraktivierung von Straßen und Plätzen“ die Zielrichtung dieser Strategie wieder. Diese Zielsetzung muss im Kontext der zuvor genannten Rahmenbedingungen und Trends betrachtet werden. Die Basis zur Bewältigung dieser Herausforderungen und die Konkretisierung der grundlegenden Zielsetzung äußert sich in folgenden Leitlinien, die jeder Planung und Umgestaltung des heterogenen öffentlichen Raums in Dortmund zugrunde zu legen sind:

Abbildung 4: Leitlinien für den Umgang mit dem öffentlichen Raum in Dortmund



Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät

LEBENDIG: weltoffen, einladend und einschließend, urban, ästhetisch

Dortmund bietet Raum für alle Menschen – Stadtbürger*innen wie Gäste, Junge wie Alte, Menschen in Eile wie Menschen, die Verweilen. Dabei weist der öffentliche Raum eine hohe gestalterische Qualität auf und bestärkt Dortmund als moderne, urbane und weltoffene Stadt.

GERECHT: sozial gerecht, sicher, geschlechtergerecht, Teilhabe sichernd

Der öffentliche Raum in Dortmund ist für alle Menschen attraktiv – sie können sich jederzeit sicher und barrierefrei im öffentlichen Raum bewegen und aufhalten. Schwächere Verkehrsteilnehmer*innen und marginalisierte gesellschaftliche Gruppen werden in ihren Ansprüchen verstärkt berücksichtigt.

ÖKOLOGISCH: Klimaschutz und -anpassung berücksichtigend, grün, gesundheitsfördernd

Dortmund entwickelt sich grün – auf dem Weg zur Klimaneutralität werden im öffentlichen Raum die Ansprüche an Klimaschutz, -vorsorge und -anpassung, insbesondere zur Förderung klimaschonender Verkehrsmittel, besonders berücksichtigt.

PARTIZIPATIV: dialogorientiert, unbürokratisch, bildend, aktivierend, identitätsstiftend

Dortmund lernt mit und an seinen Bürger*innen. Sie sind die lokalen Expert*innen und gestalten den öffentlichen Raum in zentraler Rolle aktiv mit – von den kleinen, identitätsstiftenden Projekten im lokalen Wohnumfeld bis hin zu städtischen Großprojekten, die mit dem Rückhalt der Stadtgesellschaft vorangetrieben werden.

FLEXIBEL: niederschwellig, temporär, unfertig, baulich und sozial angepasst, lernend, spontan

Der öffentliche Raum in Dortmund zeichnet sich durch niederschwellige Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten, Wandelbarkeit und Entwicklungsfähigkeit aus. Er steht den Menschen – wo möglich – auch zur individuellen und kreativen Gestaltung und Nutzung zur Verfügung. Altes wird angepackt, Neues wird ausprobiert, und, falls notwendig, wird verbessert und umgesteuert. So entwickelt sich Dortmund stetig weiter und neu.

Die Leitlinien gelten übergreifend für den Umgang mit dem öffentlichen Raum in Dortmund. Darüber hinaus ist der Raum selbstverständlich nicht einheitlich zu betrachten – Straßen und Plätze, Citybereiche und weniger verdichtete Stadtgebiete, wohnortnahe Strukturen und größere öffentliche Anlaufstellen müssen entsprechend ihrer Nutzungsanforderungen geplant und gestaltet werden, so dass nicht alle Leitlinien überall mit der gleichen Intensität verfolgt werden. Nachfolgend werden daher der öffentliche Raum anhand von Raumkategorien und der wesentlichen Anforderungen charakterisiert.

4. Raumkategorien

Die Stadt Dortmund ist ein Zusammenspiel von unterschiedlichen Stadt- und Straßenräumen. Diese Vielfalt ist vor allem aufgrund der jeweiligen historischen Epochen der Stadtentwicklung, der Umfeldnutzung und der zentralörtlichen Funktion der (öffentlichen) Räume entstanden. So hat der öffentliche Raum in einem gründerzeitlichen Quartier zum Teil andere Funktionen als der öffentliche Raum in einem aufgelockerten Einfamilienhausgebiet. Je nach Stadtraum gibt es unterschiedliche Bedeutungen des öffentlichen

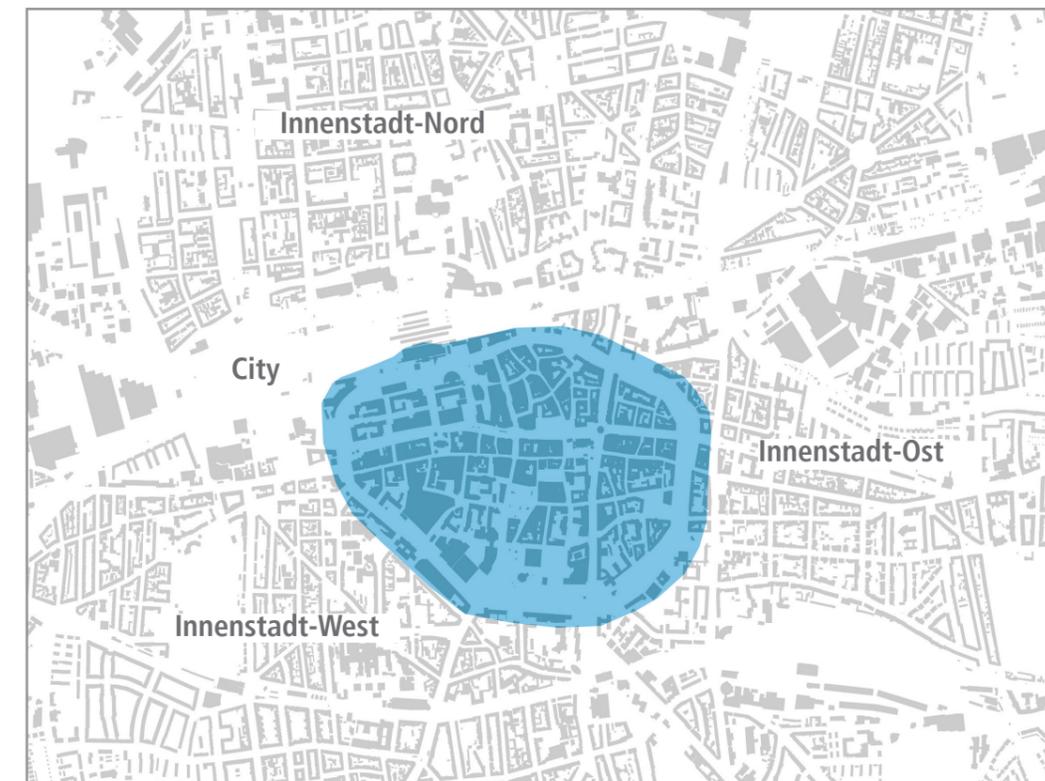
Raums sowie andere Handlungsbedarfe. Die nachfolgende Beschreibung von Raumkategorien ermöglicht es, die Vielfalt der öffentlichen Räume im Blick zu behalten sowie raumtypische Charakteristika, Ansprüche und Mängel zu identifizieren. Im Kapitel 5.3 sind in einer Tabelle die stadträumlichen Prototypen sowie die nachfolgenden Grundsätze und Maßnahmen aus Kapitel 5.1/5.2 miteinander verschnitten, sodass ein Überblick gegeben werden kann, in welchen Raumkategorien sich welche Maßnahmen anbieten.

City / Stadtzentrum

Die City in Dortmund wird räumlich anhand des ursprünglichen mittelalterlichen Stadtgebiets abgegrenzt, ist jedoch während und nach dem Zweiten Weltkrieg deutlich zugunsten autogerechter Verkehrsräume und städtebaulicher Großstrukturen verändert worden. Daraus hat

sich die City jedoch zum zentralen Ankunfts- und Aufenthaltsort Dortmunds mit mittlerweile weitläufigen autofreien Bereichen, Gastronomie, Shopping- und Ausgelmöglichkeiten weiterentwickelt. Durch den anliegenden Hauptbahnhof wird sie unmittelbar erreicht und direkt intensiv wahr-

Abbildung 5: Stadtzentrum Dortmund



Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät, Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund

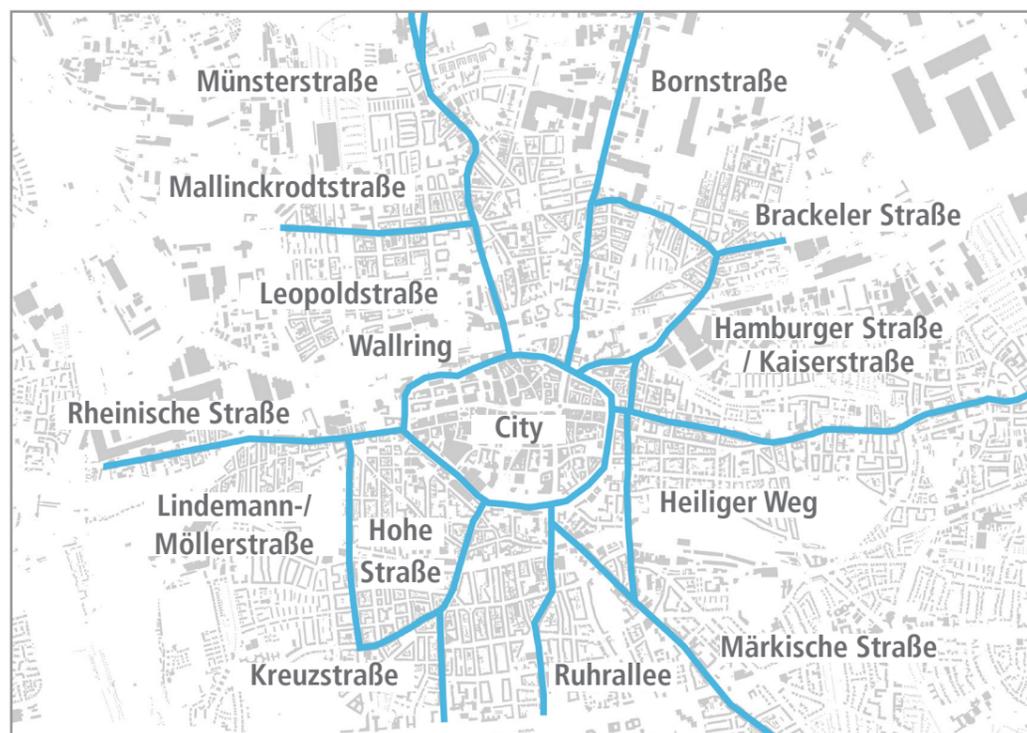
genommen. Entsprechend halten sich in der Regel überdurchschnittlich viele Menschen von außerhalb Dortmunds in der City auf. Ein wichtiger positiver erster Eindruck wird dabei jedoch nicht immer vermittelt. Dabei weisen viele öffentliche Räume gerade in Verbindung mit den umliegenden städtebaulichen Strukturen auf eine erhöhte Aufmerksamkeit hin (z. B. Vorplatz Opernhaus, Vorplatz Dortmunder U).

Der öffentliche Raum in der City weist in vielerlei Hinsicht Verbesserungspotenzial auf. Abseits stark genutzter Straßenräume und Plätze wie dem Westenhellweg oder dem Alten Markt, die entsprechend attraktive Erdgeschossnutzungen aufweisen, mangelt es an vielen Stellen an Qualität. Wichtige städtebauliche Situationen, Verbindungs- und Aufenthaltsbereiche sind teils durch im Erdgeschoss verschlossene Gebäude-

rückseiten oder Einfahrten von Tiefgaragen/Parkhäusern geprägt (bspw. weite Teile der Südseite der Kampstraße) und fördern so das Unwohlsein. Insbesondere der nördliche Citybereich ist zudem durch mangelhafte, nicht den Ansprüchen an eine urbane Nutzung entsprechende Straßenräume geprägt (z. B. Hansastraße, Bissenkamp). Grün und/oder besondere gestalterische Qualitäten weisen größere Teile des öffentlichen Raums in der City überwiegend nicht auf. Mit der Realisierung des „Boulevards Kampstraße“ steht jedoch ein wichtiges Projekt zur Aufwertung der zentralen Ost-West-Achse durch die City bevor; die Qualität und Wirkung dieser Maßnahme bleibt abzuwarten und kann ggf. im Rahmen dieser Strategie evaluiert und angepasst werden. Weitere strategische Ansätze zur Erhöhung der Qualität der City werden durch den Masterplan Plätze sowie das Citykonzept 2030 verfolgt.

Einfallstraßen und Tangentialen

Abbildung 6: Einfallstraßen und Tangentialen in Dortmund



Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät, Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund

Aufgrund des ringförmigen Stadtzentrums prägen große aus allen Himmelsrichtungen auf das Zentrum zulaufende Einfallstraßen den Stadtraum Dortmunds. Dazu gezählt werden kann auch der Wallring selbst, der den Citybereich begrenzt. Dieser Raumtyp ist geprägt durch in der Regel mehrspurige, meist gradlinig verlaufende und insbesondere auf die Ansprüche des Kfz-Verkehrs ausgerichtete Straßenräume. Diese bieten einerseits eine schnelle Erreichbarkeit der City und der dortigen Parkmöglichkeiten mit dem Auto, andererseits durch die Verteilerfunktion des Wallrings und die dadurch vorhandene Verbindung all dieser Straßen jedoch auch wesentliche Routen, um den Innenstadtbereich zu durchfahren. Keine dieser Straßen weist eine zeitgemäße Radverkehrsinfrastruktur auf. Die Gehwege sind zumeist angemessen breit, zu Fuß Gehende werden jedoch an vielen Knotenpunkten benach-

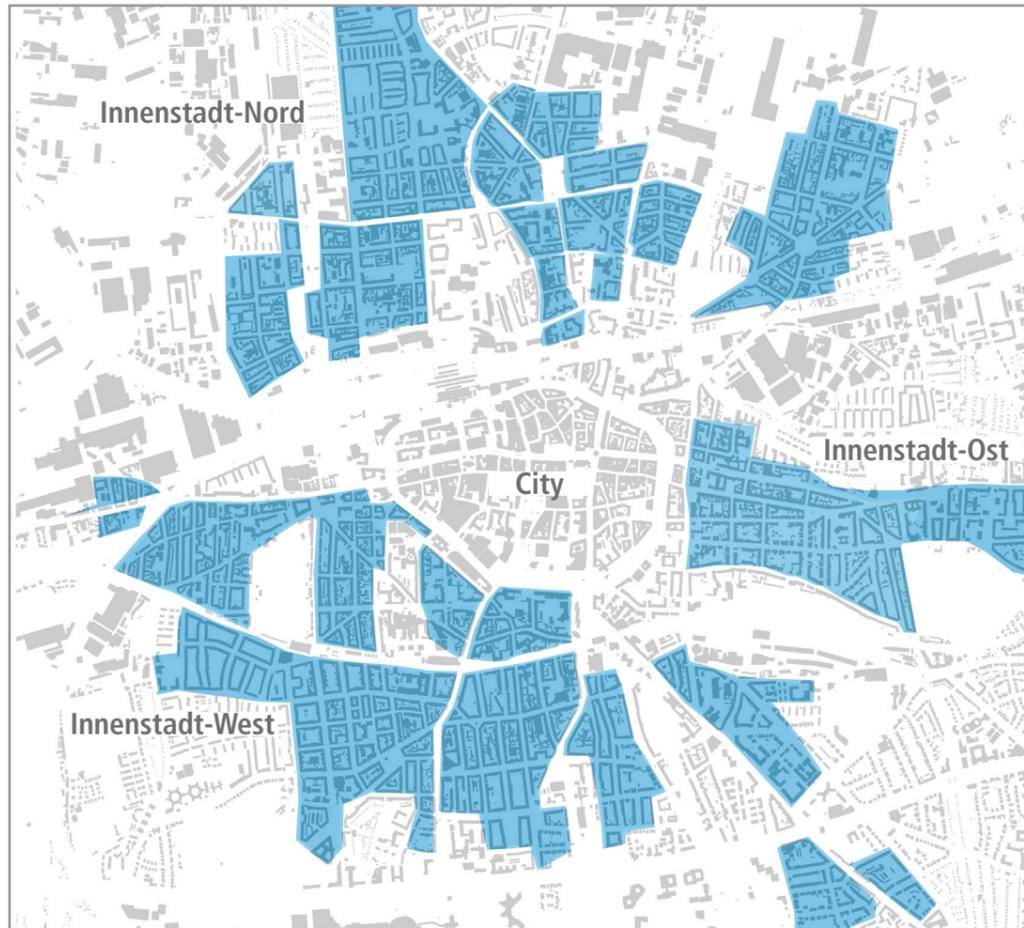
teiligt. Aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und weil der Gestaltung der Seitenräume dieser Straßen oftmals wenig Beachtung geschenkt wurde, stellen diese keine bevorzugten Räume zum Zufußgehen oder Aufenthalt dar. Es wird deutlich, dass die Funktion dieser Straßen als (schnelle) Verbindung Vorrang genießt. Jedoch führen diese Straßen in der Regel durch die dicht bebauten undutzungsgemischten Innenstadtquartiere und somit durch den Wohn- und Aufenthaltsraum vieler dort lebender Menschen. Die Erdgeschossnutzung ist zudem überwiegend öffentlich und es grenzen häufig unmittelbar Einrichtungen der Nahversorgung oder Schulen an. Entsprechend müssen auch hier die Ansprüche der Nahmobilität sowie der Menschen vor Ort ein angemessenes Gewicht bei Gestaltung und Flächenverteilung erhalten.

Verdichtete Innenstadtquartiere (gründerzeitliche Blockrandbebauung)

Die verdichteten Innenstadtquartiere sind in der Regel durch mehrgeschossige Blockrandbebauung mit überwiegender Wohn- und vereinzelter öffentlicher Erdgeschossnutzung (v. a. in den Kreuzungsbereichen) geprägt. Im Verhältnis zur Stadtgröße machen sie in Dortmund einen recht geringen Teil aus, stellen jedoch überwiegend bevorzugte Wohnlagen dar, vor allem für Menschen, die die Vorzüge des urbanen Lebens schätzen. Aufgrund der städtebaulichen Struktur überlagern sich die Ansprüche in den weitgehend komprimierten Straßenräumen. Privater Freiraum ist durch die Dichte nur in geringem Maße vorhanden. Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden sowie eine flächenüber-

mäßige Dominanz des ruhenden Kfz-Verkehrs kennzeichnen die lokalen Wohn-, Erschließungs- und Geschäftsstraßen. Häufig nehmen diese eine Scharnierfunktion zwischen Verkehrs- und Aufenthaltsraum wahr, da ein öffentliches städtisches Leben aufgrund der städtebaulichen Dichte und der Klientel besonders ausgeprägt ist. Damit einher geht auch meist ein hohes Bewusstsein der eigenen öffentlichen Umgebung, sodass hier Raum zum individuellen Gestalten sowie für temporäre und innovative Lösungen besonders in Frage kommt. Gleichzeitig sind bestehende Freiflächen innerhalb dieser Quartiere von hoher Bedeutung, u. a. für das Stadtklima und den Aufenthalt.

Abbildung 7: Verdichtete Innenstadtquartiere in Dortmund



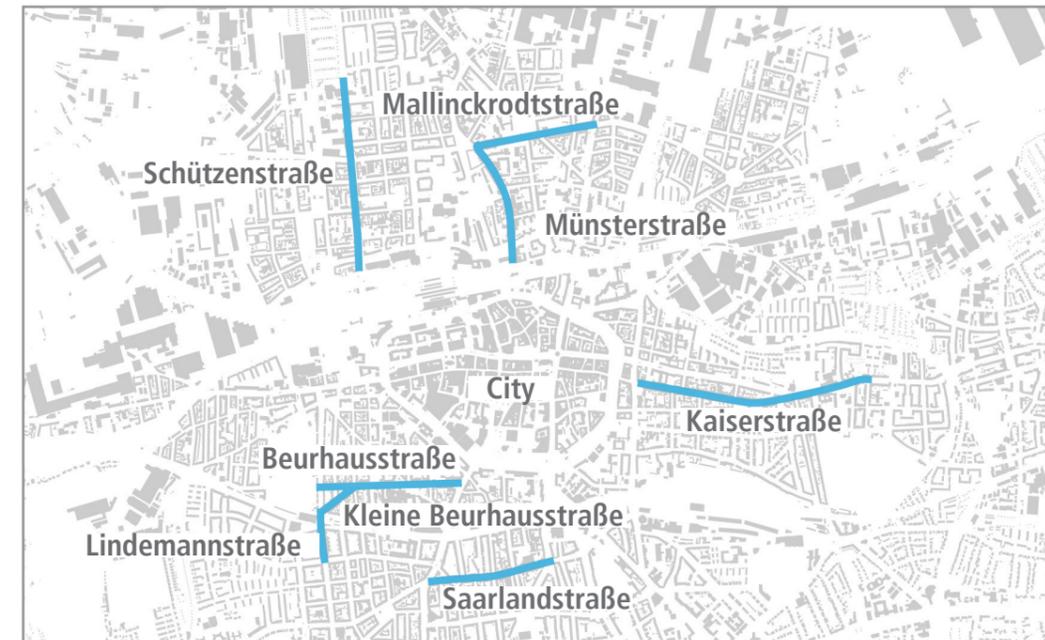
Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät, Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund

Innerstädtische Geschäftsstraßen

Vor allem die innerstädtischen Stadtbezirke weisen Straßen auf, die häufig aufgrund sich überlagernder Ansprüche – sowohl aus verkehrlicher Sicht (häufig Quell-, Ziel- und Transitverkehr) als auch als städtebaulicher Sicht mit intensiver öffentlicher Erdgeschossnutzung – eine besondere Rolle einnehmen. Einige dieser Straßen sind Teil des Vorrangstraßennetzes, zugleich werden sie stark durch die lokale Anwohnerschaft für die Nahversorgung, Gastronomiebesuche oder Treffen

genutzt. Insgesamt ergeben sich hier besonders belebte und vielfältig beanspruchte öffentliche Räume mit entsprechenden planerischen Herausforderungen. Die individuellen Straßencharakteristika erfordern eine entsprechend individuelle und intensive Betrachtung. Häufig finden sich hier zudem die sogenannten Scharnier-Räume. Die Flächenverteilung entspricht dabei häufig nicht den Ansprüchen aller Nutzer*innen dieser Straßen, zudem besteht an vielen Stellen ein erhöhter

Abbildung 8: Beispiele für innerstädtische Geschäftsstraßen in Dortmund



Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät, Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund

(flächiger) Querungsbedarf. Raumdominierender ruhender Pkw-Verkehr, ein hohes Lieferverkehrsaufkommen, quantitative und qualitative Mängel im Bereich der Radabstellanlagen sowie zum Teil ungeordnete Straßenmöblierung zählen zu wei-

teren Problempunkten. Vielfach finden sich lokale Initiativen, Gewerbetreibende und Anwohner*innen, die zur Qualität der Straße beitragen wollen.

Stadtbezirks- und Nahversorgungszentren in den Außenstadtbezirken

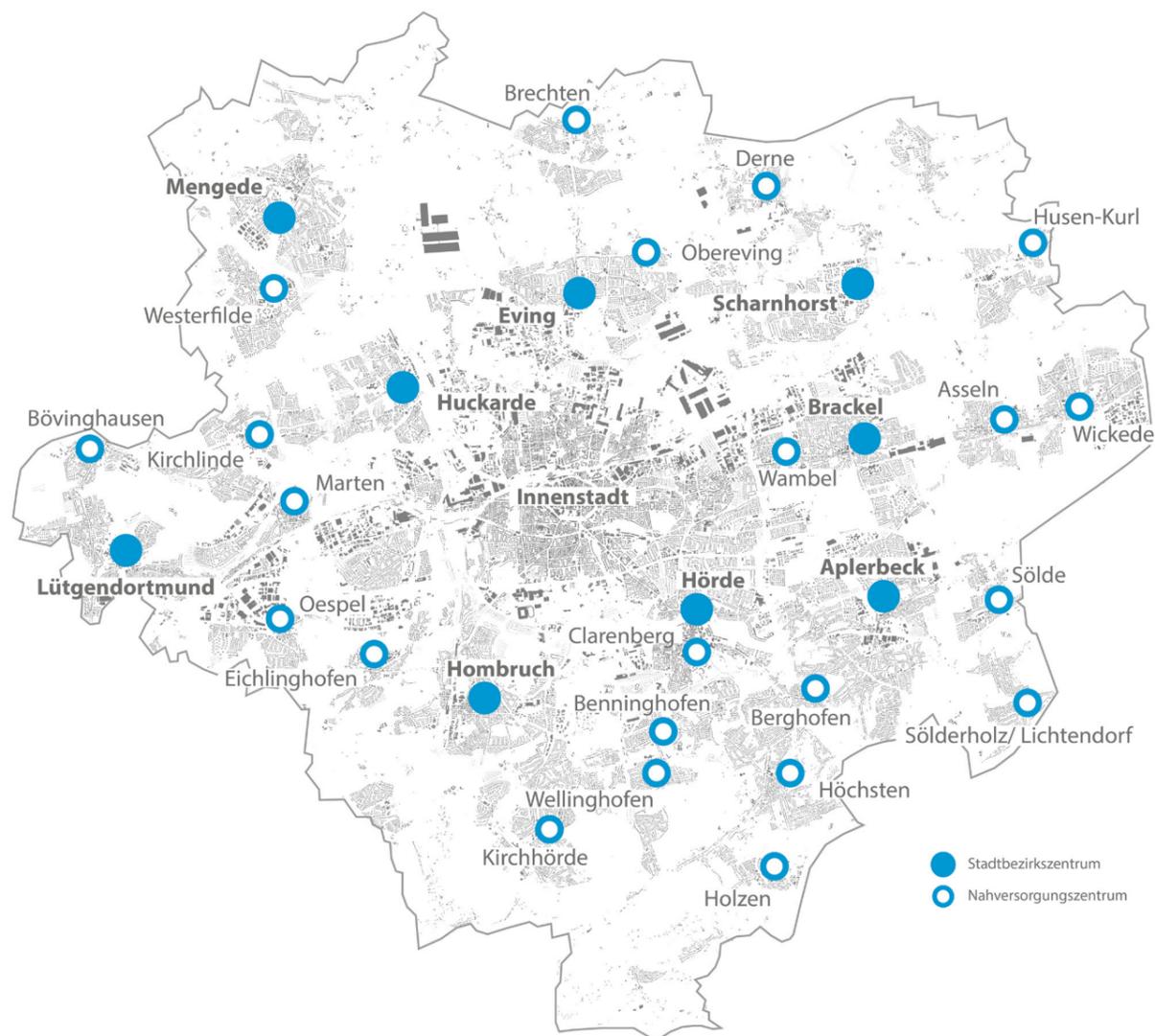
Die stadträumliche Struktur Dortmunds ist abseits der verdichteten Innenstadtbezirke geprägt von mehreren Stadtbezirks- und Nahversorgungszentren, die relativ autark funktionieren und überwiegend eigenständige verkehrliche und städtebauliche Strukturen aufweisen. Der Masterplan Einzelhandel hat u. a. neun Stadtbezirkszentren sowie 22 Nahversorgungszentren in den Außenstadtbezirken definiert. Sie bilden eigene Zentren mit entsprechenden Funktionen und Infrastrukturen, teils mit eigenen Fußgängerzonen und überwiegender Mischnutzung. Viele dieser Stadtbezirks- und Nahversorgungszentren weisen

individuelle (baulich-historisch-strukturelle) Charakteristika auf. Die Qualitäten der öffentlichen Räume sind unterschiedlich ausgeprägt. So existieren lebendige und in Teilen verkehrsberuhigte Zentren beispielsweise in Hörde und Hombruch, wohingegen Zentrumsbereiche wie Eving oder Brackel stärkere Probleme mit Durchgangsverkehr (siehe Brackeler Hellweg) und geringeren Aufenthaltsqualitäten haben oder ein Zentrum wie Scharnhorst mit den Vor- und Nachteilen seiner städtebaulichen Entstehungszeit umgehen muss. Entsprechend bedarf es individueller Einschätzungen und Ansätze, die Stadtbezirkszentren in ihrer

Attraktivität insbesondere auf lokaler Ebene zu stärken. Eine Ebene unterhalb der Stadtbezirkszentren bestehen weiterhin mehrere Stadtteilzentren, die verkehrlich wie städtebaulich divers einzuordnen sind und unterschiedliche räumliche Herausforderungen aufweisen. So existieren noch ältere, teils dörfliche Strukturen (Barop, z.T. Dorstfeld) genauso wie Stadtteilzentren, die sich in anderen Phasen städtebaulich entwickelt

haben und daher deutlich MIV-orientierte Raumstrukturen aufweisen (Kirchlinde, Kirchhörde). Die Stadtteilzentren weisen vor allem eine lokale Bedeutung hinsichtlich der Nahversorgung und sozialer Infrastrukturen auf. Auch hier gilt es, lokale Erfordernisse und Ansprüche zu identifizieren und die kleineren Zentren im Rahmen der lokalen Bedeutung zu stärken.

Abbildung 9: Stadtbezirks- und Nahversorgungszentren in Dortmund



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Einzelhandelskonzepts der Stadt Dortmund, Planersocietät, Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund

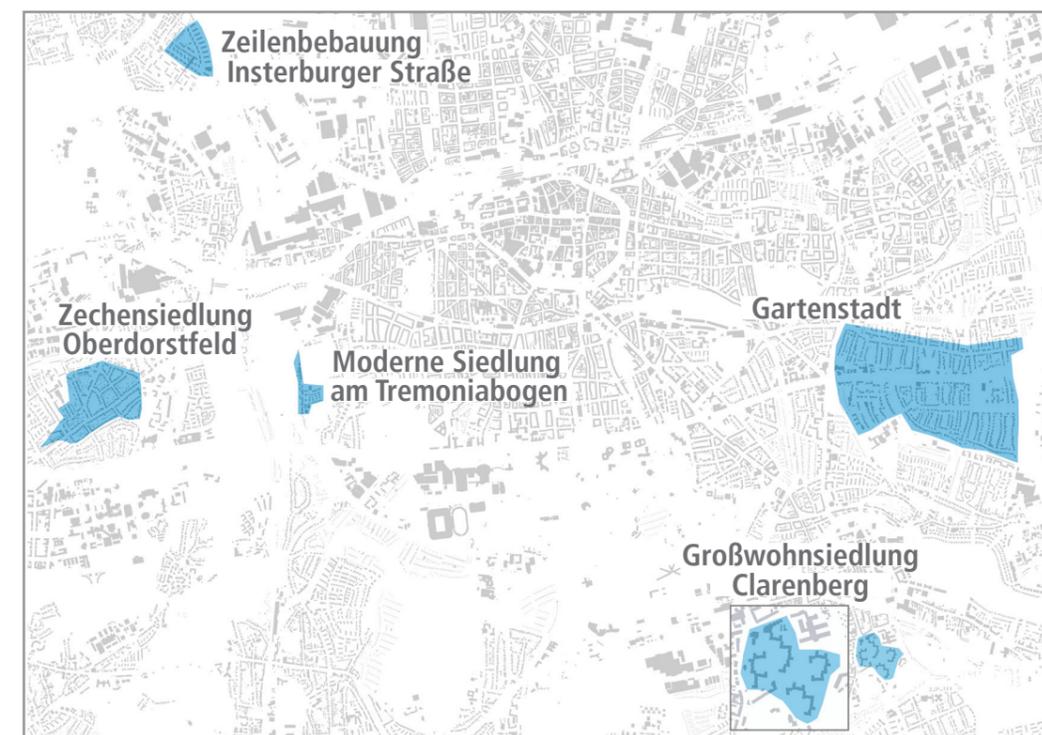
Wohnumfelder

Die Siedlungsentwicklung hat sich in Dortmund abseits der verdichteten Innenstadtbezirke und einiger Stadtbezirkszentren vor allem flächig vollzogen, mit zahlreichen Einfamilien- und Reihenhaussiedlungen sowie – entsprechend der städtebaulichen Epoche – auch mehreren Großwohnsiedlungen. Einfamilienhaussiedlungen zeigen sich in der Regel durch aufgelockerte Bebauung und können sowohl integriert liegen als auch eigene Siedlungsgebiete darstellen.

Der öffentliche Raum spiegelt in der Regel die Entstehungszeit wider – bei neuen Siedlungen werden neben Tempo-30-Zonen auch vermehrt verkehrsberuhigte Bereiche angelegt. Reihenhaus- und Großwohnsiedlungen ist zumeist privater Freiraum zugeordnet; der öffentliche Raum ist häufig vernachlässigt und die (Wohn-)Straßen sind durch den Autoverkehr geprägt. Vor allem in

den Großwohnsiedlungen Dortmunds zeigt sich der – hier besonders bedeutsame – öffentliche Raum noch in Teilen vernachlässigt, auch wenn vor allem mit Hilfe von Städtebauförderprogrammen bereits einiges verbessert werden konnte. Die Schaffung gemeinschaftlicher, sozialer Aufenthaltsräume sowie attraktiverer Räume vor allem für den Fußverkehr sowie junge und insbesondere alte Menschen gehört in diesen Bereichen zu den wesentlichen Herausforderungen. Ansätze bestehen beispielsweise durch die vermehrte Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche, sogenannter Spielstraßen, sowie die Aufwertung und Nutzbarmachung von Grün- und Freiflächen. Die nachstehende Karte zeigt beispielhaft unterschiedliche Siedlungsformen in Dortmund – von der Gartenstadt, über die Zechensiedlung, Einfamilienhaus- und Zeilenbau bis hin zur Großwohnsiedlung.

Abbildung 10: Beispiele für unterschiedliche Wohnumfelder in Dortmund



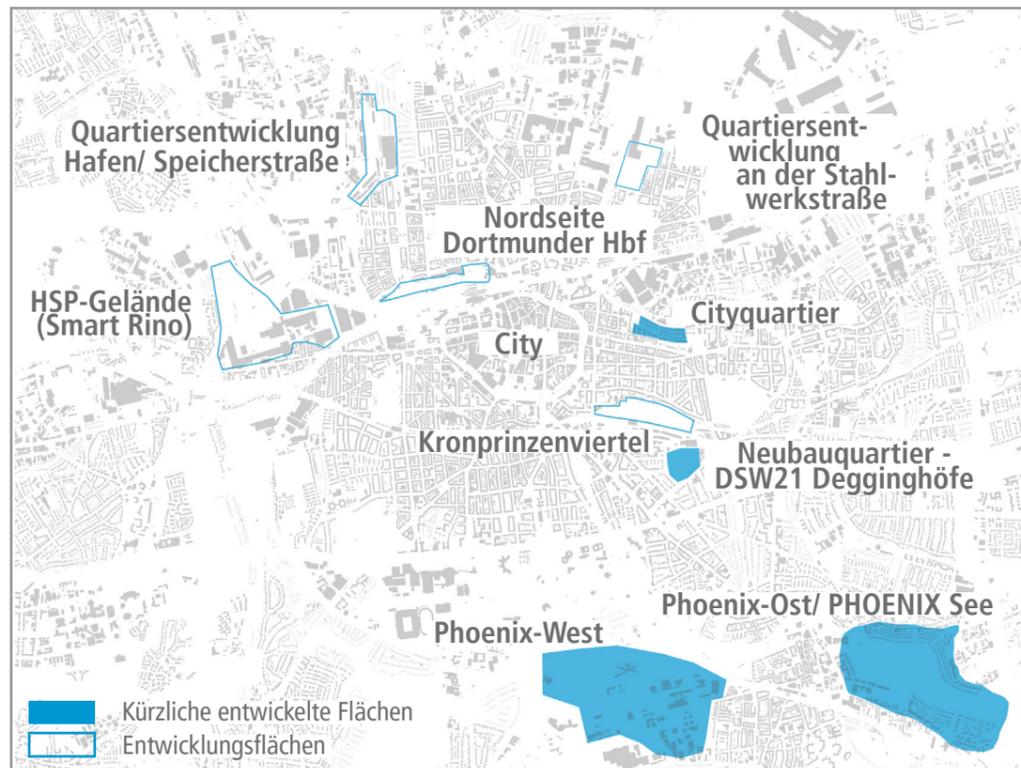
Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät, Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund

Öffentlicher Raum in Neubauquartieren

In Dortmund haben – auch im Rahmen des Strukturwandels – einige bedeutende städtebauliche Entwicklungen stattgefunden, bei denen zum Teil großflächig neue öffentlich nutzbare Räume entstanden sind, die durch die Menschen überwiegend positiv angenommen werden. Zu nennen ist hier insbesondere die Entwicklung von PHOENIX West und Ost (PHOENIX See). Weiterhin werden laufend größere Siedlungsflächen entwickelt. Dazu zählen beispielsweise das Gebiet Hohenbuschei oder der ehemalige Güterbahnhof Ost (Cityquartier), deren öffentliche Räume – trotz zum Teil moderner Straßenraumgestaltung – eher privaten Charakter behalten und die u. a. durch fehlende Funktionsmischung und städtebauli-

che Integration auch verkehrsräumlich isoliert wirken. Im Dortmunder Stadtgebiet bestehen weitere bedeutende Potenzialflächen, die in den kommenden Jahren und Jahrzehnten entwickelt und unterschiedliche neue Nutzungen erhalten werden (z. B. HSP-Gelände, Hafen/Speicherstraße, Hauptbahnhof-Nordseite). Hier gilt es, die Aufteilung und Gestaltung des öffentlichen Raums bereits bei den Fragen der Stadtentwicklung, des Städtebaus und der verkehrlichen Anbindung vorausschauend und mit hohem Stellenwert einzubeziehen, aus Vergangenen zu lernen und so verkehrlich wie städtebaulich innovative und attraktive neue Quartiere zu schaffen.

Abbildung 11: Beispiele für Neubauquartiere im innerstädtischen Bereich in Dortmund



Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät, Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund

Urbaner öffentlicher Freiraum

Dortmund verfügt über einen hohen nutzbaren Grünanteil an der öffentlichen Fläche. Große Parks, wie der Westfalenpark, Fredenbaumpark und Rombergpark, aber auch kleinere Grün-/Freiflächen werden immer wieder als qualitätsvolle öffentliche Räume sowie Verbindung zwischen städtischem (Verkehrs-)Leben und Freizeitraum wahrgenommen. Teilweise stellen sie auch eine Verbindungsfunktion für den Fuß- und Radver-

kehr dar (z. B. Stadewäldchen, Dietrich-Keuning-Park, Kanaluferbereich). Es gilt, die Qualität dieser Freiräume zu sichern und sie im Bedarfsfall besser in das Fuß- und Radwegenetz zu integrieren. Im Rahmen der anstehenden städtebaulichen Großprojekte (z. B. HSP-Gelände, Hbf-Nordseite) sollten diese sowohl für das Stadtklima als auch für die Lebensqualität der Bevölkerung wichtigen Flächen weiter ausgebaut werden.

Abbildung 12: Beispiele für öffentlichen Freiraum in Dortmund



Quelle: Eigene Darstellung, Planersocietät, Kartengrundlage: Schwarzplan Stadt Dortmund

5. Grundsätze, Programme und Maßnahmen für den öffentlichen Raum

20 Grundsätze, 8 Maßnahmen

Die Gestaltung des öffentlichen Raums ist ein steter Prozess, der kleine wie große Projekte und Programme, die Berücksichtigung von Zielen und Grundsätzen im Tagesgeschäft von Straßenplanung und -bau sowie den kontinuierlichen Austausch mit der Stadtgesellschaft, insbesondere mit den Bürger*innen, umfasst.

Der öffentliche Raum wird jedoch nicht nur anhand von baulich-gestalterischen Maßnahmen aufgewertet, sondern auch anhand von effizienter Steuerung, neuen Planungsinstrumenten und organisatorischen Maßnahmen weiterentwickelt. Dazu werden Planungs- und Entwicklungsperspektiven aufgezeigt sowie Konzeptvorschläge angebracht, die der vielfältigen Nutzung des öffentlichen Raums auf unterschiedlichen Ebenen Rechnung tragen. Die Zuständigkeiten im Rahmen des breiten Themenfeldes Öffentlicher Raum sind innerhalb der Verwaltung auf unterschiedliche Ämter und Abteilungen verteilt, sodass die Strategie auch als Hilfestellung für ämterübergreifende einheitliche Entwicklungs- und Handlungsoptionen zur Verfügung stehen soll.

Viele Menschen in Dortmund zeigen ein hohes Bewusstsein und Verantwortung für das eigene Lebensumfeld, den öffentlichen Raum, in dem sie leben, sich bewegen und sich aufhalten. Dies zeigt sich sowohl in zahlreichen lokalen Initiativen und Ideen als auch bei den fortlaufenden Sitzungen des Arbeitskreises zum Masterplan Mobilität 2030, regelmäßigen Beteiligungen im Rahmen der Dialogveranstaltungen zum Masterplan Mobilität 2030 und zur Strategie Öffentlicher Raum. Viele Ideen sind bereits vorhanden; sie

sollen mit dieser Strategie einen Rahmen zur Artikulation und ggf. Umsetzung erhalten. Eine verstärkte Zusammenarbeit mit den Menschen, mit lokalen Initiativen sowie mit vielen engagierten Dortmunder Institutionen z. B. aus den Bereichen der Bildung, Wissenschaft und Forschung steigert die Qualität des öffentlichen Raums und stärkt die Bindung zwischen der Stadt und ihrer Gesellschaft. Begleitend soll die Kommunikation des Werts des öffentlichen Raums für eine lebenswerte und attraktive Stadt insgesamt ein stärkeres Gewicht entfalten und positive Veränderungen entsprechend kommuniziert werden.

Dementsprechend beinhaltet die Strategie Öffentlicher Raum sowohl gestalterische Grundsätze, Programme und Maßnahmenansätze, aber auch Empfehlungen zur planerischen Qualifizierung und Steuerung öffentlicher Räume sowie – nicht zuletzt – kommunikative und partizipative Handlungsempfehlungen.

Das Kapitel untergliedert sich in drei Unterkapitel. Die in Kapitel 5.1 aufgeführten Grundsätze und Programme enthalten zum Teil Maßnahmenansätze, die eine konkrete Umsetzung und Anwendung des Grundsatzes aufzeigen und zu den konkreten Handlungsempfehlungen der Strategie zählen. Darüber hinaus werden in Kapitel 5.2 acht konkrete Maßnahmen angeführt, die als herausstehende Projekte die Umsetzung und Ausgestaltung der Strategie Öffentlicher Raum verdeutlichen und zudem an bestehende Konzepte und Maßnahmen anknüpfen. Das Kapitel 5.3 zeigt als Überblick, in welchen Raumkategorien (vgl. Kap. 4) die Grundsätze und Maßnahmen umgesetzt werden sollen.

5.1 Grundsätze und Programme

5.1.1 G1: Straßenräume neu denken: Flächenneuverteilung zur Attraktivierung des öffentlichen Raums

Auf Straßen und Plätzen findet das öffentliche Leben statt. Ihre Gestaltung bestimmt, wie intensiv diese Räume durch die Menschen genutzt werden. Ist eine Straße als eine Einladung an Kraftfahrzeuge konzipiert, dominiert der Autoverkehr mit Lärm, Abgasen und entsprechendem Flächenanspruch. Kaum jemand möchte sich in solchen Straßen aufhalten, die Aufenthaltsqualität ist in der Regel gering. Begegnungen, Gespräche oder Kinderspiel findet nicht statt; wenige Wege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Wirkt eine Straße jedoch einladend für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen und existieren Gelegenheiten zum Aufenthalt, so entstehen Kommunikation und Interaktion. Der öffentliche Straßenraum füllt sich mit Leben, das Quartier und die Stadt gewinnen an Attraktivität. Mit der Gestaltung der öffentlichen Räume

werden Rahmen gesetzt, Grenzen gesteckt und zugleich Möglichkeiten eröffnet. Die Anforderungen an die Aufenthalts-, Verkehrs- und Gestaltungsqualität sind je nach Raumkategorie sehr unterschiedlich (vgl. Kap. 4). Daher können hier keine generellen Entwurfsansprüche für die Straßenraumgestaltung in der ganzen Stadt formuliert werden. Gemeinsam ist jedoch, dass im Rahmen von Neugestaltungen von Straßen und Plätzen bauliche und gestalterische Anreize für ein aktives Straßenleben und für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Sharing-Angebote) in den Mittelpunkt gestellt werden müssen. Wichtige Themen bei der Flächenneuverteilung sind weiterhin die Hitzereduzierung, CO₂- und Feinstaubbindung, Erhöhung der Biodiversität sowie die Gesundheitsfürsorge. Dies sollte eben-

Abbildung 13: Positivbeispiel der Umgestaltung der Osterstraße in Hamburg



Quelle: ARGUS Hamburg

falls mitberücksichtigt werden (z. B. durch die Anlage von Straßenbäumen). Dadurch wird aus dem Verkehrsraum wieder Stadtraum und es entstehen „Städte für Menschen“, wie der weltweit erfolgreiche dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl es beschreibt. Lebenswerte Stadt- und Straßenräume, Quartiere und Stadtteilzentren, die zum Verweilen und Flanieren anregen, stärken darüber hinaus die psychische Gesundheit und die gesellschaftliche Teilhabe.

Die Stadt Dortmund wird neben den städtebaulichen und verkehrlichen Ausgangsbedingungen sowie den Anforderungen der jeweiligen Raumkategorien diese Prinzipien grundsätzlich bei der Neu- und Umgestaltung von Straßen aufgreifen und berücksichtigen. Zugleich verdeutlichen auch die nachfolgenden Grundsätze und Maßnahmenansätze diese Entwicklungsrichtung und sind Teil des Neudenkens von öffentlichen Räumen. Gegenläufige Vorstellungen müssen ausgehandelt und transparent kommuniziert werden, um einen variablen und vielfältigen öffentlichen Raum zu begründen und zu stärken. Dabei sollte bei der Konzeption, aber auch bei einer Umsetzungskontrolle in einer Checkliste geschaut werden, welche der nachfolgenden Grundsätze wie aufgegriffen und in den straßenräumlichen Entwurf integriert werden konnten.

Zukünftig ist den Straßenrandbereichen gegenüber der Fahrbahnfläche mehr Raum zuzuweisen. Nach der gültigen Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) sollte das **Prinzip der städtebaulichen Bemessung** angewandt werden.

5.1.2 G2: Scharniere zwischen Verkehrs- und Aufenthaltsraum (weiter-)entwickeln

Insbesondere in den Innenstadtbezirken Dortmunds haben sich zentrale öffentliche Räume herausgebildet, die von mehreren konkurrierenden Nutzungsansprüchen geprägt sind, die sich in der Regel in einer mehr oder weniger gut funktionierenden Koexistenz von transitdominiertem Verkehr und attraktivem Aufenthaltsraum auszeichnen. Die Attraktivität ergibt sich hier nicht zwingend aus der Gestaltung oder Raumaufteilung, sondern vielmehr aus der Nutzung, die die Menschen diesem Raum zukommen lassen.

Die Aufteilung des Straßenraums in Seitenräume und Fahrbahn soll in einem städtebaulich **angemessenen Verhältnis** von 30:40:30 erfolgen. Das heißt, jeweils mindestens 30 % eines Querschnittes soll jeweils für die Randbereiche (Seitenbereiche, Gehwege, Grün- und Aufenthaltsbereiche) und bis zu 40 % der eigentlichen Fahrbahnfläche zuzuordnen sein. Zudem gilt das Prinzip des Planens „von außen nach innen“ (also von den Seitenbereichen zur Fahrbahn und nicht umgekehrt). Die städtebauliche Bemessung ist bei Neu- und Umplanung stärker anzuwenden, auch um mehr Flächen dem Aufenthalt sowie dem Fuß- und Radverkehr zuzubilligen. Auch sollte in Dortmund zukünftig über **Flächenumverteilungen** im öffentlichen Straßenraum verstärkt diskutiert werden. Dies muss im Einzelfall erfolgen, die Zielrichtung ist jedoch durch den Masterplan Mobilität 2030 vorgegeben. Im Sinne einer konkreten Anwendung können **als umzugestaltende Straßenquerschnitte beispielsweise der Brackeler Hellweg sowie die Saarlandstraße** benannt werden.

Die nachfolgend angeführten weiteren Grundsätze und Maßnahmenansätze sollen den vielfältigen Nutzungen wie Nutzenden der Straßen Rechnung tragen und neben der grundsätzlichen Straßenraumgestaltung als Planungsinstrumente zur Verfügung stehen. Dabei sind vor allem die großen und kleinen Plätze (Maßnahme 1), die Zwischenräume und Scharniere (Grundsatz 2) sowie die Mikrofreiräume (Grundsatz 3) in den Fokus zu stellen.

Diese Räume sind vor allem als Alltagsorte und Quartierstreffpunkte wichtig und haben eine besondere Funktion innerhalb von Dortmund. Häufig stellen sie bereits bekannte und stadtpfägende Orte dar.

Aufgrund der sich überlagernden Nutzungsansprüche muss an diesen Scharnieren im Besonderen das Miteinander sowohl der Verkehrs- als auch der Aufenthaltsqualität gestärkt werden. Diese Thematik wurde auch im Arbeitskreis des

Masterplans Mobilität stärker diskutiert. Dabei stehen häufig weniger große Gestaltungsnotwendigkeiten an, vielmehr sollen anhand von Einzelbeobachtungen, Akteursgesprächen/Workshops etc. und den Ansprüchen der Nutzenden jeweils einzelfallspezifisch Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthalts- und Kommunikationsfunktion geplant und umgesetzt werden. Dies kann z. B. als umfangreichere Maßnahme eine stärkere Trennung des Kfz- und Radverkehrs von den Aufenthaltsbereichen, eine Abbindung des Kfz-Verkehrs auf einer Straßenseite oder eine Flächenumverteilung nach sich ziehen. Kurzfristige Handlungsansätze können eine verbesserte Möblierung des öffentlichen Raums (z. B. Spielelemente, Bereitstellung von Müllbehältnissen oder öffentlichen WC), eine Reduzierung der Parkstände im Umfeld, eine Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs oder deutlichere Markierungen (auch künstlerischer Art, die die Besonderheit des Ortes unterstreichen) sein.

Konkrete Ideen zur Anwendung werden für die folgenden besonderen Scharnierräume aufgezeigt, die Potenzial zur Stärkung und Weiterentwicklung aufweisen:

Die Möllerbrücke. Vielfältig und stark beanspruchter öffentlicher Raum, der sowohl von Durchgangsverkehr sowie Umsteigebeziehungen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln als auch als beliebter Aufenthaltsort vieler überwiegend junger Menschen geprägt ist. Hier zeigt sich eine ungünstige Raumaufteilung anhand von unterdimensionierten Seitenräumen, ungenutztem Raum zwischen den Richtungsfahrbahnen sowie Optimierungspotenzial bei der Führung des Radverkehrs und Gestaltung der Bushaltespositionen. Als Maßnahmenansatz empfiehlt sich die grundhafte und partizipative Beschäftigung mit dem Raum Möllerbrücke, als dessen Ergebnis eine Flächenneuaufteilung unter Berücksichtigung der vielen verschiedenen Interessen stehen könnte.

Das Umfeld des Bergmann-Kiosks am Hohen Wall oder einige andere Straßenabschnitte z. B. **an der Rheinischen Straße im Umfeld des Dortmunder U.** Hier können eine bessere Trennung vom fließenden Rad- und Kfz-Verkehr bei gleichzeitigem Erhalt der Wahrnehmbarkeit sowie eine Entwicklung des rückseitigen Raums des Bergmann-Kiosks und der zusätzlichen Bereitstellung/Aufwertung von Bereichen zum verstärkten Aufenthalt oder Außengastronomie Maßnahmenansätze darstellen.

Der Raum Saarlandstraße/Alter Mühlenweg. Mit der Basis der sich etablierenden Gastronomie zeigt dieser Bereich zunehmendes Potenzial als (Quartiers-)Treffpunkt, sodass hier zu Maßnahmenansätzen vor allem eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs und eine verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung zählen.

Der zentrale Abschnitt der Mallinckrodtstraße zwischen Münsterstraße und Bornstraße. Dem vielfältigen öffentlichen Leben an diesem Straßenabschnitt stehen schmale Seitenräume, teils ungeordnetes öffentliches Grün und Parken entgegen, sodass auch hier insbesondere dem Fußverkehr mehr Raum zugestanden werden sowie der Straßenraum aufgeräumt werden sollte.

Grundsätzlich zeigt sich vor allem an diesen Scharnierräumen im Besonderen, dass die Stadt lebendig ist, sich Menschen hier gern aufhalten und so zu einem in der Regel gewünschten urbanen Flair beitragen. Daher gilt es, diese Räume zu wahren, sich entwickeln zu lassen und bei (absehbaren) negativen Auswirkungen planerisch einzuschreiten.

5.1.3 G3: Mehr Mikrofreiräume schaffen

Die dritte Ebene ist noch kleinteiliger in den Straßenräumen zu verorten. Mikrofreiräume sind elementarer Bestandteil des öffentlichen Raums

in dicht bebauten Innenstadtkvartieren, in denen sowohl die Konkurrenz um den Platz, die Siedlungs- und Verkehrsfläche und damit der Anteil

Abbildung 14: Mikrofreiräume neu definieren:



Straßenbereich „Eiserne Hand“ in Frankfurt am Main vor der Umgestaltung (unwirtliche Resträume als nicht nutzbarer öffentlicher Raum)



Nach der Umgestaltung des Straßenraumes: Neundefinierter Mikrofreiraum

Quelle: Planersocietät

Abbildung 15: Cool Street - Stadt Wien



Quelle: Uta Bauer

versiegelter Fläche am höchsten ist. Dies hat nicht nur Einfluss auf die Attraktivität und Wahrnehmung auf den öffentlichen Raum, sondern insbesondere auch auf stadtklimatische Verhältnisse. Daher sollten stets Möglichkeiten gesucht werden, die Anzahl an Mikrofreiräumen insbesondere in den Innenstadtbezirken zu erhöhen.

Definiert werden können Mikrofreiräume als kleine **begrünte und gestaltete „Stadtoasen“** zum Verweilen, spontanen kurzen Treffen oder Aufenthalt, Ruhen oder auch Spielen. Ein weiterer positiver Effekt sind mikroklimatische Entlastungen. Entstehen können sie schon durch kleine, recht unaufwändige Eingriffe, beispielsweise durch die Umwandlung eines Parkstandes zu einer kleinen Fläche mit Sitz- und/oder Spielgelegenheit, Bepflanzung, in Abhängig von der Umgebungsnutzung als Erweiterung oder Neuanlage von Außengastronomie oder auch ein kleines, besonders gepflegtes Blumenbeet. Bürgerschaftliches Engagement im Rahmen dieser Maßnahme sollte eine besondere Aufmerksamkeit und größtmögliche Unterstützung durch die Stadt Dortmund erfahren. Ein bekanntes Beispiel für einen solchen Mikrofreiraum ist der Drei-Bäume-Park im Unionviertel (Kreuzung Lange Straße /

Kurze Straße), der mittlerweile Anerkennung über das Quartier hinaus erlangt hat. Aus dem Grundsatz lassen sich folgende Ideen zur Anwendung ableiten:

Parklets: Ein Pilotprojekt für einen Mikrofreiraum kann die Einrichtung von Parklets darstellen. Einzelne Parkstände werden durch einfache Maßnahmen (Holzmöblierung, Sitzgruppe, Pflanzen und Beete) in kleine Aufenthaltsräume, Treffpunkte und Stadtoasen umgewandelt. Vorzugsweise sollte ein Pilotprojekt in der zentralen Nordstadt umgesetzt werden, wo die Motorisierungsrate in Dortmund am geringsten ist und der Anteil der autofreien Haushalte überwiegt. Dort besteht großes Potenzial, mit einfachen Mitteln den öffentlichen Raum aufzuwerten, und darüber hinaus das Interesse zur Mitwirkung aus der Bürgerschaft und Vereinen/Initiativen. Ein weiterer konkreter Ansatzpunkt für Mikrofreiräume könnte das Nahmobilitätskonzept im Rahmen des Projektes Emissionsfreie Innenstadt im Klinikviertel liefern (z. B. Wilhelmplatz / Ecke Humboldtstraße).

Saisonale grüne Straßen, Sommerstraßen und Cool Streets im Hinblick auf die Gestaltung des Straßenraums: Unter Sommerstraßen

ist die temporäre Umnutzung eines Straßenraums in den Sommermonaten zu verstehen. Zufahrten mit dem Kfz sind entweder gar nicht mehr, nur zum Be- und Entladen oder nur als Anlieger gestattet. Auch Parkplätze können entfallen, was angesichts der geringeren Parkplatznachfrage in den Urlaubszeiten in der Regel ohne größere Widerstände möglich ist. Stattdessen nehmen Sommerstraßen vorübergehend den Charakter einer Fußgängerzone oder Spielstraße an, in der die Bevölkerung verweilen oder entspannen kann. In Stockholm (seit 2015) oder in München (Saisonale Stadträume)² wird der Ansatz der Sommerstraßen bereits erfolgreich in den innenstadtnahen Gründerzeitquartieren umgesetzt. Die Stadt Wien hat im Sommer 2019 erstmals in drei Bezirken sogenannte Coole Straßen eingerichtet.

Der Ansatz setzt ähnlich wie die Sommerstraße auf mehr Straßengrün sowie Möglichkeiten zum Aufenthalt und Spielen, aber insbesondere auch auf die Versorgung mit Wasser. Für den Kfz-Verkehr gilt ein Fahr- und Parkverbot. Im Straßenraum werden Rollrasen und Sprühduschen zur Kühlung angebracht. Aufgrund des Erfolgs der Maßnahme wurden im Sommer 18 temporär und vier dauerhaft umgestaltete Coole Straßen eingerichtet. Hier sollte Dortmund in den nächsten Jahren aufbauend auf den Umsetzungserfahrungen anderer Städte über weitere Projekte Erfahrungen sammeln und bürgerschaftliches Engagement unterstützen. Dazu können Pilotprojekte durch Programme z. B. im Rahmen der Emissionsfreien Innenstadt oder Nordwärts beitragen.

5.1.4 G4: Klimaschutz bei jeder Planung mitdenken und Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas konsequent umsetzen

Günstige stadtklimatische Bedingungen erhöhen nicht nur die Lebensqualität und Gesundheit der Menschen, die in der Stadt leben, sondern wirken auch den Folgen von durch den Klimawandel begünstigten Extremwetterlagen entgegen, beispielsweise bei Starkregenereignissen oder Hitzeperioden. Daher ist bereits in der Planungsphase einer jeden Sanierung oder Neugestaltung darauf zu achten, übermäßiger Versiegelung entgegenzuwirken, Frischluftschneisen freizuhalten und eine ausreichende Verschattung zu gewährleisten. Konkret werden folgende Ideen zur Anwendung empfohlen:

- **Erhöhung des grünen Anteils in verdichteten Innenstadträumen**, z. B. mittels Pflanzstreifen, Baum-Neupflanzungen, dezentraler Blumenbeete und Wiesen, neuer Park- oder Mikrofreiraumstrukturen (Programm für 1.000 neue Straßenbäume)
- **Wasserflächen, Springbrunnen und Trinkbrunnen** können ebenfalls vermehrt angeboten werden. Vor allem fließendes Wasser trägt zur Abkühlung bei.

Ziel sollte sein, dass die Zahl der Brunnen und Wasserflächen im öffentlichen Raum steigt

- **Erhalt von Kaltluftinseln und Frischluftschneisen** im Zuge neuer städtebaulicher Planungen und Projekte
- **Potenzialanalyse** und Umsetzung von Maßnahmen **zur Verbesserung des Mikroklimas um, an, auf oder in öffentlichen Gebäuden und Räumen** (Verwaltungsgebäude, Stadtbahnstationen und Bushaltestellen)
- **Verstärkte Förderung privater Fassaden-, Dach-, Vorgarten- oder (Innen-)Hofbegrünung**

Auch hier sollten die Ansätze aufbauend auf den Studien und Erfahrungen anderer Städte bei jeder Planungsmaßnahme und Umgestaltung der Stadt Dortmund mitgedacht und umgesetzt werden. Ebenfalls können temporäre Maßnahmen bspw. in den Sommermonaten umgesetzt werden – siehe das Beispiel der Coolen Straßen in Wien (siehe Abbildung 15).

²In einem kurzen Filmbeitrag wird der Ansatz der saisonalen Stadträume sehr gut vorgestellt: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Projekte/Parklets.html>

5.1.5 G5: Wechselwirkungen zwischen öffentlichem Raum und Gebäuden prüfen und optimieren

Öffentliche Räume nehmen in Kombination mit städtebaulich markanten Strukturen hinsichtlich der Nutzungs- und Qualitätsansprüche meist eine besondere Funktion ein. Hier stehen die städtebauliche Struktur des direkten Umfelds, meist bestimmt von einem prägenden, ggf. historischen Solitärgebäude, häufig mit oberzentraler Funktion, in direkter Korrespondenz mit dem umgebenden öffentlichen Raum; meist steht dieser in direkter Beziehung zum Gebäude (z. B. Theater/Oper, große Schulen, Museen, Kulturzentren, Bahnhöfe). Einige Kriterien müssen hier besonders beachtet und ins Zentrum von Planungen gerückt werden – dazu zählt insbesondere die Nutzung des Gebäudes, die Architektur und die Repräsentativität von Gebäude und Raum, der auch durch viele Gäste der Stadt beansprucht wird. Es besteht bei einigen dieser besonderen Räume in

Dortmund das Potenzial, diese im Rahmen der genannten Herausforderungen zu stärken und weiterzuentwickeln. Beispielhaft für eine solche räumliche Situation ist der Vorplatz des Hauptbahnhofs. Es gilt, diese Plätze – auch für die vielen auswärtigen Menschen in diesen Bereichen – einladend, offen und mit hoher Qualitätsansprüchen zu gestalten. Auch auf lokaler Ebene können öffentliche Gebäude und anliegende Straßenräume sowie (Vor-)Plätze stärker fokussiert werden. Als Beispiel könnte der Straßenraum im Bereich des Kulturzentrums Balou entsprechend individuell als Kultur-Freiraum gestaltet werden. So kann sowohl die Wirkung des Gebäudes als auch die Wirkung des öffentlichen Raums gestärkt werden, was sich positiv auf die Gesamtstadt und ihr Image auch außerhalb auswirkt.

Abbildung 16: Krieterstraße in Hamburg im Schulumfeld (Öffnung der Funktion des öffentlichen Gebäudes mit in den Straßenraum)



Quelle: ARGUS Hamburg

5.1.6 G6: Gebäudebezogene Freiflächen in dicht bebauten Stadtgebieten zur Entlastung des öffentlichen Raums fördern

In dicht bebauten Innenstadtbereichen sind gebäudebezogene Freiflächen, wie entsiegelte Hinterhöfe, von besonderer Bedeutung für Stadtklima und Lebensqualität und sind Bestandteil einer attraktiven Wohnlage. Durch Fördermöglichkeiten und Informationen können Haus- und Wohnungseigentümer*innen aktiviert werden,

Vor- und Innenhöfe, Fassaden und Dachflächen zu begrünen. Weiterhin sollte verstärkt darauf geachtet werden, ob auch kleinere Freiräume und Grüninseln im öffentlichen Raum entstehen oder verstärkt werden können, beispielsweise durch kleinteilige Entsiegelungsmaßnahmen in großzügigen Kreuzungsbereichen, an Flächen des

ruhenden Verkehrs oder durch eine Aufwertung bestehender kleinteiliger Grünstrukturen. Als Potenzialflächen können der Kreuzungsbereich Düsseldorfer Straße / Kronprinzenstraße, der Verlauf der Markgrafen- und Landgrafenstraße, der Bereich Brunnenstraße / Flensburger Straße in der Nordstadt oder auch der Bereich Wellinghofer Straße / Burgunderstraße in Hörde angeführt

werden. Eine weitere positive verkehrliche Folge dieser Maßnahmen kann die Einsehbarkeit von entsprechenden Kreuzungsbereichen darstellen.

Dieser Grundsatz sollte vor allem anlassbezogen bei Sanierungen, Ausbesserungen, Beseitigung von Unfallschäden etc. stets mitgedacht und geprüft werden.

5.1.7 G7: Orientierung im öffentlichen Raum erleichtern

Anhand einfacher Orientierung erkennen Menschen nicht nur Wegeverbindungen, sondern auch Funktionen eines Raums. So ist zum einen die klassische Fuß- und Radwegweisung gemeint (siehe auch die Fußverkehrsstrategie und Radverkehrsstrategie), zum anderen kann jedoch auch die baulich-räumliche Gestaltung eine bessere Orientierung vermitteln: So können beispielsweise Sicht- und Laufachsen wie auch Verweilbereiche herausgebildet werden und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden minimiert werden.

Positiv kann diesbezüglich beispielsweise der Mehmet-Kubasik-Platz in der Nordstadt im Bereich Münster-/Mallinckrodtstraße genannt werden, der in seiner Struktur klar und übersichtlich gestaltet ist, gleichzeitig viele Wegeverbindungen ermöglicht und dennoch in gewissem Maß von den anliegenden stark befahrenen Straßen abgrenzt. Negativ fällt hier beispielsweise der Platzbereich Alter Mühlenweg / Saarlandstraße ins Auge, wo vor allem die unsortierte Möblierung und der legale wie illegale ruhende Verkehr die Orientierung stark behindert; auch der Dietrich-Keuning-Park kann aus Sicht der Orientierung negativ angeführt werden. Folgende Einzelelemente können zur Verbesserung der Orientierung eingesetzt werden:

- „klassische“ Fuß- und Radwegweisung mittels Beschilderung o. Ä.
- Markierungen, Bodenbeläge
- Grünelemente
- Möblierung
- Beleuchtung

Auch kann der Platzzusammenhang über den eigentlichen Aufenthaltsbereich über die Fahrbahn hinaus verdeutlicht werden (wie z. B. beim Opernplatz in Duisburg) und durch einen anderen Fahrbahnbelag oder einen Farbasphalt deutlich gemacht werden.

Zudem sollten, ähnlich wie beim englischen Ansatz des Street-Clutterings, die öffentlichen Räume „aufgeräumt“ werden und somit für Fußgänger besser nutzbar sein. Dazu gehört z. B. eine direkte Wegeführung, ein Freihalten eines Gehbereichs von Schildern, Müllcontainern etc. Hier könnte ein bewusstes „Aufräumen“ oder eine gewisse Sortierung von Möblierungen eine verbesserte Orientierung und damit auch Attraktivierung des Zufußgehens bringen.

Die Anwendung kann in den folgenden Räumen empfohlen werden:

- Beispielhafte **Aufwertung einer Platzsituation** (wie z. B. **Alter Mühlenweg/ Saarlandstraße** oder **Borsigplatz**) oder einer Laufachse (z. B. der **Dietrich-Keuning-Park** oder Premiumfußwegeroute durch das **Stadewäldchen**) **hinsichtlich der Orientierung**. Darauf aufbauend und daraus lernen, sollte dieser Aspekt zukünftig auch bei weiteren Umgestaltungsprojekten jeweils mitberücksichtigt werden.

5.1.8 G8: Sicherheitsempfinden steigern: Angsträume beseitigen und verhindern

Eine freie und sichere Nutzbarkeit ist eine Grundbedingung für den Aufenthalt im öffentlichen Raum sowie für das Zurücklegen von Wegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Zur sicheren Nutzbarkeit zählt neben der messbaren Verkehrssicherheit auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Menschen. Erfahrungen sowie das Echo aus der Dortmunder Bevölkerung zeigen, dass dieses nicht überall gleichermaßen hoch ausgeprägt ist. Die Gestaltung des öffentlichen Raums kann oftmals diffuse, manchmal nicht objektiv nachweisbare Unsicherheitsgefühle verstärken oder begünstigen. Nicht einsehbare Bereiche, schwach ausgeleuchtete, ungenutzte Straßenzüge, fehlende Orientierung oder mangelnde Pflege sind einige dieser ungünstigen Faktoren. Dazu gesellen sich häufig sozialräumliche Konflikte. Diese Situationen treffen auch auf einige Räume in Dortmund zu. Entscheidender Faktor für ein hohes subjektives Sicherheitsgefühl ist letztlich die Belegung des öffentlichen Raums, die soziale Überwachung, in der Regel nicht jedoch die technische, kollektiv-restriktive Überwachung bspw. mittels Videoaufzeichnung. Für eine Nutzung des öffentlichen Raums, die allen Menschen offensteht und ein Miteinander fördert, sollten folgende planerische

Aspekte stets erfüllt werden:

- Schaffung von ausreichend und differenzierten Platzangeboten insbesondere dort, wo unterschiedliche soziale Gruppen im öffentlichen Raum aufeinandertreffen
- Stärkung der Orientierung im öffentlichen Raum
- Sicherstellung einer angemessenen Beleuchtung öffentlicher Räume, mit effizienter Ausleuchtung, jedoch nicht ausgrenzend
- Nutzung von intelligenten dynamischen Beleuchtungsmöglichkeiten
- planerische Förderung von Funktionsmischung, attraktiven Erdgeschosszonen und sanften Übergängen vom privaten zum öffentlichen Raum

Zentrale Anknüpfungspunkte und Synergien ergeben sich durch den Masterplan Kommunale Sicherheit, der ebenfalls Präventionsmaßnahmen durch stadtplanerische Intervention anführt.

5.1.9 G9: Barrierefreiheit im öffentlichen Raum konsequent umsetzen

Eine Stadt ist nur dann lebenswert, wenn alle Menschen sie nutzen können – vom kleinen Kind bis zur betagten Person, von der Anwohnerin bis zum Touristen. Die Erfüllung der Mobilitätsansprüche aller Menschen bedeutet letztlich die umgesetzte Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. Barrieren sind vielfältig und bedeuten nicht allein räumliche Hindernisse, wie Borde, Schwellen oder Stadtmöblierung, sondern können auch akustische, optische oder sprachliche Barrieren sein, die seh-, hör-, kognitiv oder motorisch beeinträchtigten Menschen die individuelle Mobilität erschweren. Das Ziel muss es daher sein, den öffentlichen Raum bestmöglich nach dem Prinzip des für Alle zu gestalten, wohlwissend ob der Herausforderung dieses allumfassenden Anspruches. Daher gilt als grundsätzlicher Minimalanspruch bei der Gestaltung das Zwei-Sinne-Prinzip.

- Ein öffentlicher Raum muss gleichermaßen gut von einer 8-Jährigen wie einem 80-Jährigen genutzt werden können
- Minimalanspruch Zwei-Sinne-Prinzip: Informationen müssen mindestens zwei der drei Sinne Sehen, Hören oder Tasten erreichen
- Die im Detail im Strategie Barrierefreiheit ausgeführten weiteren technische Anforderungen sind umzusetzen (siehe **Strategie Barrierefreiheit**)

5.1.10 G10: Längeres Verweilen, Spiel- und Sportangebote im öffentlichen Raum fördern

Abbildung 17: Pop-Up-Spielstraße in Dortmund



Quelle: Planersocietät

Dem Wunsch nach einer vermehrten Nutzung der Straße als Aufenthaltsraum durch viele Menschen kann in der stärkeren Bereitstellung vielfältiger Aufenthaltsmöglichkeiten unterstützt werden. Toiletten und Sitzgelegenheiten machen es Älteren und Menschen mit eingeschränkter Mobilität leichter, am öffentlichen Leben teilzuhaben. Aber auch Erwerbspersonen wollen zum Beispiel ihre Mittagspause im Freien verbringen und Kinder nutzen Sitz- und Sportangebote zum Verweilen und Spielen. Um diese Ansprüche standortadäquat zu fördern, kommen vor allem folgende Optionen infrage:

- Mehr Sitzgelegenheiten sowie z. T. auch altersgerechte Bänke/ Sitze
- kommunikationsfördernde Sitzelemente/ -gruppen
- flexible und/oder temporäre Möblierungselemente

- Kontrolle und Pflege vorhandener Möblierung, Evaluation und nutzer*innengerechte Ausbauplanung
- Unterstützung von privatem Engagement (z. B. eine privat initiierte = eine städtisch initiierte Sitzgelegenheit)

Ziel der Stadt Dortmund ist es, Sitzangebote im öffentlichen Raum weiter zu ergänzen. Dazu können neben den klassischen Bänken auch unkonventionelle Angebote dienen, wie z. B. das Mäuerchen, Sitzmöglichkeiten, die auch zum Spielen einladen, oder Sitzpoller, die auch Falschparker*innen verhindern wie auch private Sitzmöglichkeiten von Händler*innen, die abends wieder eingeräumt werden können.

Gleichzeitig muss der öffentliche Raum in seiner Qualität vor allem auch für junge Menschen, Kinder und Jugendliche, an Bedeutung gewinnen. Die Zahl der unter 18-Jährigen in Dortmund wächst. Es gilt, Bewegungsmangel vorzubeugen, durch planerische Ansätze Gesundheitsförderung zu betreiben und Kindern die Lust auf den Aufenthalt im Freien sowie zur spielerischen Bewegung und Zurücklegung von Wegen zu vermitteln.

Die Stadt Dortmund hat zur Realisierung einer kinder-, jugend- und familienfreundlichen Umwelt die Spielleitplanung auf der Ebene der Stadtbezirke eingeführt. Dies ist weiterzuführen und vor dem Hintergrund auch der stärkeren Berücksichtigung des öffentlichen Raums zu verstärken. Spielangebote, auch kleinerer Art, könnten z. T. mit sehr einfachen Mitteln in den öffentlichen Raum

integriert werden und so u. a. zu mehr Bewegung von Kindern und Jugendlichen führen.

Besonders wichtig sind dabei Schul- und Kita-Umfelder sowie kinderreiche Stadtteile, die stadtweit gleichermaßen attraktiv sein müssen. Auch in der City besteht weiteres Potenzial zur Weiterentwicklung der vorhandenen Angebote für Kinder und Jugendliche. Dortmund positioniert sich so als kinderfreundliche und inklusive Stadt, bei der Outdoor-Spiel- und Sportaktivitäten für Alle zur Normalität werden. Maßnahmenansätze reichen von der punktuellen Möblierung des öffentlichen Raums vor allem auf Schulwegen bis hin zu größeren Aufenthaltsbereichen, mehr Spielinseln bspw. in der City – und ganz allgemein der Selbstverständlichkeit einer kindgerecht partizipativen Planung.

5.1.11 G11: Kunst im öffentlichen Raum fördern und sichtbar machen

Kunst ist oftmals ein Ausdruck von Freiheit und hat das Potenzial, Räume stark aufzuwerten. Auch in Dortmund zeigt sich dies vereinzelt etwa in der Wahrnehmung des Unionviertels oder durch die prägenden, im öffentlichen Raum aufgestellten Flügel Nashörner, die einen Wiedererkennungswert schaffen. So werden die lokale Identität, Unverwechselbarkeit und Erlebbarkeit von öffentlichen Räumen und Kunst gesteigert und zugleich freischaffende künstlerische Arbeiten wertgeschätzt. Dazu gehört ein breites künstlerisches Spektrum vom Kunsthandwerk über bildende und darstellende bis hin zu medialer Kunst, von temporären über wiederkehrende bis hin zu permanenten Installationen, Aktionen etc. – Kunst kann vielfältig in den öffentlichen Raum integriert werden, diese und diesen sichtbar machen. Essenziell ist auch die Schnittstelle zu privaten oder öffentlichen angrenzenden Gebäuden und zu städtebaulichen Strukturen, beispielsweise zur Nutzung von Fassaden oder die Zusammenarbeit mit Institutionen, Museen, (Hoch-)Schulen (z. B. dem Fachbereich Design der FH Dortmund) etc. Folgende konkrete Handlungsoptionen können genannt werden:

- Bei Neu- oder Umgestaltung von Straßenräumen und Plätzen wird Kunst im öffentlichen Raum frühzeitig mitgedacht und Chancen und Einsatzmöglichkeiten entsprechend der Funktion und des Umfeldes des Raums geprüft (z. B. durch Vorhaltung von Technik)
- Ermöglichung temporärer Kunstinstallationen niederschwellig (z. B. durch Studierende) und an ungewöhnlichen Orten (z. B. Eingangs-/Vorplatzbereiche von Stadtbahnstationen)
- Intensivierung der Zusammenarbeit mit lokalen Akteur*innen aus dem kunst-kulturellen Bereich sowie der Stabstelle für Kunst im öffentlichen Raum; einfache Ermöglichung unbürokratischer temporärer Aktionen und von Alltagskunst an Alltagsorten

Abbildung 18: Eines von zahlreichen geflügelten Nashörnern im öffentlichen Raum in Dortmund



Quelle: Planersocietät 2021

5.1.12 G12: Mobilitätsbedürfnisse in Veranstaltungskonzepten berücksichtigen

Die Nachfrage nach Veranstaltungen unter freiem Himmel ist groß; insbesondere im Citybereich, aber auch in den Stadtbezirken finden zahlreiche Events und Festivals statt. Ebenso wächst jedoch die Bedeutung des öffentlichen Raums zum Aufenthalt auch ohne Konsumpflicht. Dies kann Konflikte mit der Verkehrsqualität des Raums, aber auch anderen Ansprüchen an den Raum hervorrufen. Daraus ergeben sich weitere Fragestellungen: Wie können die Mobilitätsbedürfnisse (z. B. Radabstellanlagen, Fahrraddurchlässigkeit) auch bei intensiver Nutzung der Räume gesichert werden? Wie können auch Ruhebereiche erhalten bleiben? Sind Aufenthalts- und Verkehrsbereiche gekennzeichnet oder wahrnehmbar? Diese und

weitere Mobilitätsaspekte sollten in der Konzeption von Veranstaltungen vor allem im Citybereich stets mitgeprüft werden, um die unterschiedlichen Nutzungen verträglich zu gestalten. Angewendet werden kann dieser Grundsatz aber auch beispielsweise bei der weiteren städtebaulichen Entwicklung des Umfelds des Dortmunder U, des Hafens oder beim Umbau der Kampstraße, bei welcher eine entsprechende Nutzungskonzeption (bspw. im Sinne einer Zonierung von Verkehr/Aufenthalt oder konsumpflichtige/konsumfreie Aufenthaltsbereiche) sinnvoll sein kann. Darüber hinaus kann so die Erreichbarkeit von Veranstaltungen mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln gefördert werden.

5.1.13 G13: Attraktivierung des öffentlichen Raums zur Nachtzeit und Förderung positiver Entwicklungen im Nachtleben

Dortmund möchte sich als Kreativ- und Night-life-Standort besser positionieren und Szeneviertel ausbauen (vgl. u. a. Masterplan Erlebnis 2019). Der öffentliche Raum nimmt im urbanen Bereich insbesondere auch zu Nachtzeiten eine zentrale Rolle ein. Vor allem in den Wochenendnächten wird dieser in bestimmten Bereichen stark genutzt, auch wenn in Dortmund aufgrund fehlender Ausgehviertel bzw. fehlender Quartiere mit einer dominierenden Nightlife-Funktion die Nutzung weniger räumlich konzentriert erfolgt als bspw. in Bochum oder Düsseldorf. Nächtlich stärker frequentierte Orte finden sich vor allem in der nördlichen City rund um die Brückstraße sowie in Teilen der südwestlichen Innenstadt (Kreuzviertel, Rheinische Straße) und der Nordstadt. Neben weiteren Hindernissen v. a. im ordnungsrechtlichen Bereich ist diese fehlende räumliche Konzentration ein wesentlicher Grund dafür, dass das Nachtleben in Dortmund als stark ausbaufähig eingeschätzt wird.

Eine gezielte Attraktivierung von bestimmten Räumen kann in Kombination mit städtebaulichen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen dafür sorgen, Dortmund auch nachts lebenswert und attraktiv zu gestalten. Dazu zählt ebenfalls, den öffentlichen Raum auch in der Nacht für den Fuß- und Radverkehr attraktiv zu machen sowie negative Auswirkungen durch den Autoverkehr, die im Besonderen nachts auftreten, zu verhindern.

Die räumliche Gestaltung und Ermöglichung der Entwicklung von Nachtleben dürfen jedoch keine neuen Konflikte hervorrufen, bspw. in Bezug auf Lärmbelästigung oder Verkehrssicherheit. So müssen einerseits negative Folgen einer verstärkten Nutzung des öffentlichen Raums in den Nachtzeiten vermieden und verhindert werden und andererseits für positive Entwicklungen ein entsprechender Rahmen geschaffen werden.

Dazu müssen geeignete Räume identifiziert und in diesen dann die Entwicklung des Nachtlebens ermöglicht und gezielt gefördert werden. Wichtig ist dabei: Nachtleben kann sich nur über einen Bottom-up-Ansatz entwickeln, sodass seitens der Stadt die Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen – auch räumlich – im Mittelpunkt steht. Dies beinhaltet insbesondere folgende Aspekte:

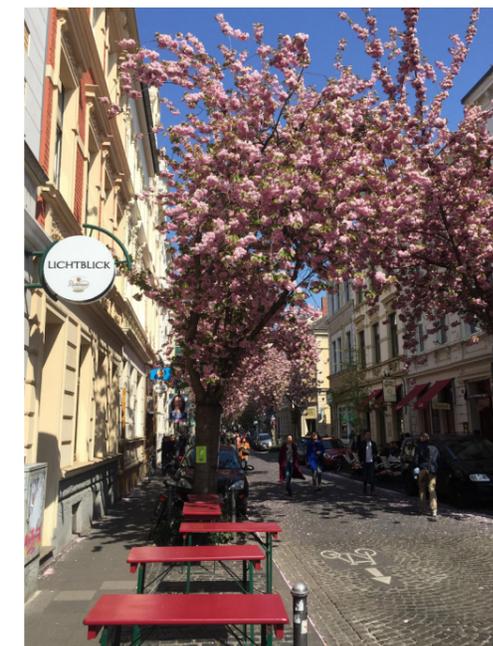
- Identifizierung und Sicherung von geeigneten Räumen für die Entwicklung von Nachtleben, Ermöglichung entsprechender Entwicklungen in diesen Räumen. Potenziale ergeben sich in Teilen der City, im Umfeld des Dortmunder U, an der Speicherstraße und an weiteren Orten im Umfeld des Hafens oder auf Phoenix West
- Schaffung bzw. Sicherung von städtebaulichen Rahmenbedingungen
- vereinfachte Ermöglichung von temporären Nutzungen im öffentlichen Raum, spontane Veranstaltungen sowie weitere Nutzungen aus dem Bereich der Nighttime-Economy
- Bereitstellung bzw. Ausweitung entsprechender Möblierung (Müllbehälter, WC, angemessene Beleuchtung etc.) in entsprechenden Fokusräumen
- ggf. temporäre (nächtliche) Einschränkung des MIV, Stärkung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr (die nächtlich dominierende Verkehrsart) sowie Ausweitung des nächtlichen ÖPNV

5.1.14 G14: Mehrfachnutzung prüfen und ermöglichen, verträgliche Nutzungen kombinieren

Viele Stadträume werden monofunktional genutzt. Sie sind beispielsweise 24 Stunden, sieben Tage die Woche Parkplatz, obwohl die dazugehörige Einrichtung abends schließt. Sie sind nach Geschäftsschluss abgeriegelt und nicht mehr nutzbar, obwohl möglicherweise Potenziale zur weiteren Nutzung bestehen. Zum Teil sind dies jedoch auch Flächen, die rechtlich an bestimmte Nutzungen gebunden oder sensibel sind, wie z. B. Schulhöfe. Parkplätze können hingegen umgewidmet und beispielsweise im Sommer auch für Außengastronomie genutzt werden. Hier unterstützen bspw. die Städte Köln und Bonn diese flexible Lösung durch Ad-hoc-Programme (siehe Abbildung 19).

Durch Mehrfachnutzung von Flächen – wo möglich – müssen keine neuen Flächen oder auch größere finanzielle Aufwendungen in Anspruch genommen werden, um beispielsweise urbane Fitnessräume einzurichten, Treffpunkte zu etablieren oder Pop-up-Gastronomie zu ermöglichen. In einem ersten Schritt könnte die Schaffung einer Übersicht über bestehende öffentliche und private Einrichtungen und Grundstücke, die für diese Maßnahme in Frage kommen, insbesondere Schulen, Sport- und Schwimmanlagen, Parkplätze und Grundstücke städtischer Verwaltungseinrichtungen sowie bei Kooperationsbereitschaft auch Parkplatzanlagen von größeren Einzelhandelsbetrieben, insbesondere Supermärkten, erstellt werden. Anschließend werden eine Potenzialanalyse durchgeführt, ein Kataster mit entsprechenden Flächen eingerichtet und angepasste Konzepte zur Mehrfachnutzung erstellt. Diese beinhalten vor allem die Klärung von Zuständigkeiten, der

Abbildung 19: Nutzung von Parkplatzflächen im Sommer für Außengastronomie, Stadt Bonn



Quelle: tippingpoint

Bereitstellung, Pflege und Reinigung der Flächen, Organisation sowie ggf. die Durchführung von geringfügigen baulichen oder technischen Maßnahmen.

Als Positivbeispiel kann in Dortmund die Berswordthalle genannt werden, die auch nach Geschäftsschluss der städtischen Institutionen unter anderem als Außenbereich einer Gastronomie genutzt wird.

5.1.15 G15: Pflege des öffentlichen Raums intensivieren: Sauberkeit und Winterdienst im Fokus

Das Erscheinungsbild öffentlicher Räume wird wesentlich durch die Instandhaltung und Pflege geprägt. Manche öffentlichen Räume wirken vernachlässigt und unaufgeräumt (z. B. der Vorplatz des S-Bahnhofs in Brackel). Eine mangelnde Sauberkeit kann einerseits aus sozialen Phänomenen, andererseits aber auch aus gestalterischen Defiziten, unzureichenden Müllbehältnissen oder

nicht ausreichenden Reinigungszyklen resultieren. Infolgedessen meiden einige Menschen diese Räume, die Räume wirken unsicher und es festigt sich ein negatives Image. Das Vorhalten einer dem Raum und seiner Nutzung angemessenen Anzahl und Ausgestaltung an Müllbehältnissen ist ein zentraler Punkt. Der Rat der Stadt Dortmund hat 2017 beschlossen, die Entsorgung

Dortmund GmbH (EDG) zur weiteren Verbesserung des Stadtbildes zu beauftragen. Zudem soll ein eigenständiger Aktionsplan „Saubere Stadt – Stadtbildpflege“ erstellt werden.

Darüber hinaus zählt zur Pflege und Instandhaltung nicht nur die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des Raums und seiner Möblierung, sondern auch der Winterdienst. Mangelt es daran,

können daraus weniger Fußwege oder Aktivitäten im Freien resultieren; die Stadt wirkt vor allem in den kalten, dunklen Monaten vielerorts verlassen und ungemütlich. Es gilt strategisch, mehr Aufmerksamkeit auf Pflege, Instandhaltung und Winterdienst für Plätze und Wege zu legen und dazu ausreichende finanzielle oder personelle Ressourcen bereitzustellen.

5.1.16 G16: Kooperationen zwischen öffentlicher Hand und privaten Investoren stärken

Viele städtebauliche Entwicklungen in Dortmund erfolgen durch private Akteure auf der Grundlage städtischer Vorgaben, Satzungen und Verträge sowie in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachämtern. Dabei bietet sich die Möglichkeit, formell wie informell die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums in diese Prozesse einzubringen bzw. zu intensivieren. So können auf Basis von vertraglichen Regelungen (städtebauliche Verträge, Durchführungsverträge etc.) Gestaltungs- wie auch Mobilitätsangebote von privater Seite eingerichtet bzw. unterstützt werden. Erste Ansätze werden hier bereits umgesetzt – beispielsweise im Rahmen der Einrichtung von Leihfahrradstationen, Radabstellanlagen, der

barrierefreien Ausgestaltung von Bushaltestellen und weiterem. Ein verstärkter Einbezug von privaten Entwicklern sowohl in die Bereitstellung von alternativen Mobilitätsangeboten als auch in die Gestaltung des öffentlichen Raumes ist anzustreben.

Ebenfalls können über die verstärkte Nutzung des Instruments der städtebaulichen Ideenwettbewerbe (wie bspw. für die Nordseite des Hauptbahnhofs) und den sich daraus ergebenden Zielsetzungen und Vorgaben für die privaten Projektentwickler mehr Freiflächen sowie mehr Qualität im öffentlichen Raum gesichert werden.

5.1.17 G17: Bewusstseinsbildung: Vernetzungs- und Vermittlungsarbeit zum öffentlichen Raum verstärken, positive Effekte verdeutlichen

Der öffentliche Raum betrifft viele Menschen im Alltag und spielt bei Alltagsthemen insbesondere im Rahmen von verkehrlichen Themen eine große Rolle – sei es aufgrund von Einschränkungen durch falschparkende Pkw, fehlende Sauberkeit oder Beleuchtung oder eine ungemütliche Warte-/Aufenthaltssituation an einer Straße. Zugleich wird auf Veränderungen meist sensibel reagiert. Im Rahmen der Kommunikation von Maßnahmen sollte die Stadt Dortmund die Bedeutung des öffentlichen Raums für die Lebens- und Aufenthaltsqualität der Menschen, vor allem der Anwohner*innen, verstärkt in den Mittelpunkt stellen und die positiven Folgen von Veränderungen stärker betonen – beispielsweise, dass der Abbau eines Pkw-Parkstandes im Gegenzug die Abstellmöglichkeit für acht Fahrräder plus eine

neue Baumpflanzung plus eine Sitzbank bieten kann. Gleichzeitig soll die Möglichkeit der Mitarbeit und Mitgestaltung lokaler Akteur*innen, wie auch im Rahmen anderer Maßnahmen dieser Strategie betont, verstärkt werden, um so die Ansprüche sowie die Akzeptanz der Menschen zu erreichen. Das Bewusstsein kann zudem dahingehend gestärkt werden, dass die Zusammenarbeit mit Schulen und Hochschuleinrichtungen in Dortmund intensiviert wird. Von kleinen, praxisorientierten Projekten bis hin zu Studienarbeiten sollte der öffentliche Raum und seine Bedeutung für ein attraktives Dortmund in den Fokus gerückt werden. Von diesem gegenseitigen Austausch profitieren letztlich beide Seiten und die Stadt und ihre Bürger*innen wachsen an- und miteinander.

5.1.18 G18: Leitlinien „Partizipation bei der Gestaltung des öffentlichen Raums“

Als Bestandteil und erster Output eines stärkeren Bewusstseins für den öffentlichen Raum können Leitlinien zur „Partizipation im öffentlichen Raum in Dortmund“ entwickelt werden. Diese dienen sowohl der Stadt als auch ihrer Bürger*innen dazu, eine Beteiligung an Umgestaltungs- und Umnutzungsprojekten mit entsprechenden Qualitätsstandards zu garantieren. Die Stadt Dortmund pflegt in vielen Bereichen und bei vielen Planungsprojekten bereits einen intensiven Austausch mit ihren Bürger*innen. Hier sind insbesondere im Hinblick auf die Gestaltung von öffentlichen Räumen noch weitere Beteiligungsoptionen möglich, die auch dazu beitragen, dass die Ziele des Konzeptes vermittelt werden können.

Als konkreter Maßnahmenansatz wird daher vorgeschlagen, einen verwaltungsinternen Leitfaden zu erstellen, der u. a. die Erfordernisse, Rahmenbedingungen, Zeitpunkte und geeignete wie innovative Methoden zur Beteiligung der Bürger*innen bei kleinen und großen städtischen Projekten des öffentlichen Raumes aufzeigt und ämterübergreifend zur Verfügung steht. Auch die

gewachsenen Anforderungen und Ziele der Inklusion könnten hier integriert werden. Auf diese Weise können Kommunikationsdefizite vermieden und die Qualität der Beteiligung der Bürgerschaft weiter erhöht werden. Den Bürger*innen in Dortmund kann so zudem kommuniziert werden, dass die Planung und Gestaltung mit und durch die Menschen eine zentrale Rolle für die Stadt in der Gestaltung Dortmunds spielt. Bestandteile des Leitfadens können u. a. folgende Ansätze sein:

- Planungsspaziergänge
- Planungsradtouren
- Fußverkehrs- und Stadtraumchecks
- Temporäre Maßnahmen und Gestaltungen, Reallabore
- Workshops mit Gestaltungscharakter
- Aufsuchende Beteiligung
- Individuelle Online-Beteiligungsplattformen
- Zielgruppenspezifische Formate
- ...

5.1.19 G19: Möglichkeitsräume in neuen und bestehenden Stadtteilen einplanen und zivilgesellschaftliches Engagement für den öffentlichen Raum aufgreifen

Möglichkeitsräume sind öffentliche Flächen, die aufgrund räumlicher Gegebenheiten sich dazu eignen, sie den lokalen Anwohner*innen für die individuelle und nachhaltige Gestaltung bereitzustellen. So können sich Identitäten in Quartieren entwickeln und festigen, die Bindung der Menschen an den Stadtraum wird verstärkt, die lokalen verkehrlichen Ansprüche werden wahrgenommen und umgesetzt. Diese Möglichkeitsräume können sowohl in Bestandsquartieren, wo im Rahmen der Dichte und Nutzungsansprüche möglich, als auch in neuen Straßenräumen und Quartieren (z. B. HSP-Gelände, Hafen) entstehen. Beispiele dafür sind individualisierte gemeinschaftliche Radabstellanlagen, eine Bücher- oder Lebensmitteltauschstelle oder ein lokaler Mikrofreiraum wie eine Gemeinschaftsgartenfläche.

Von städtischer Seite können geeignete Flächen identifiziert und kommuniziert werden, u. a. können so Straßenparkstände des ruhenden Kfz-Verkehrs zur Umnutzung bereitgestellt werden. Die Städte Frankfurt, Berlin oder Bremen haben z. B. temporäre Spielstraßen eingerichtet, die auf der Grundlage von Anwohnerinitiativen oder im Umfeld von Jugend- oder Kinderzentren tageweise (z. B. Dienstagsnachmittags, Sonntags) für das Kinderspielen freigehalten werden. Diese können mittlerweile auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung umgesetzt und mit einem einfachen Antragsverfahren unterstützt werden. In Dortmund gibt es bereits viele Beispiele, dass Bürger*innen den öffentlichen Raum freiwillig, selbstorganisiert und ehrenamtlich sowie ohne Gewinnabsichten gestalten und pflegen möchten.

So gibt es beispielsweise mit den „Urbanisten“ oder auch mit der Nachbarschaftsinitiative KAI-SERN besondere Initiativen für den öffentlichen Raum in Dortmund; eine vernachlässigte Freifläche an der Ecke Heroldstraße/Alsenstraße in der Nordstadt ist von engagierten Bürger*innen zu einem Gemeinschaftsgarten aufgewertet worden. Diese vielfältigen Aktivitäten sind ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität

im öffentlichen Raum. Sie fördern den sozialen Austausch und die Identifikation mit der eigenen Straße und dem Stadtteil. Damit unterstützen sie die inhaltlichen Strategien der Stadt Dortmund. Daher greift die Stadt Dortmund dieses zivilgesellschaftliche Engagement auf, unterstützt es unter anderem mit Informationen und Erleichterungen bei Bewilligungen.

5.1.20 G20: Temporäre Outdoor-Zwischennutzungen unterstützen

Viele Räume in Dortmund werden entweder nicht gleichermaßen stark genutzt (z. B. aus Gründen der Jahreszeit oder des Veranstaltungskalenders) oder befinden sich noch vor der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung. Vor allem letztere Flächen stellen im Kontext des Strukturwandels ein besonderes Merkmal der Stadt Dortmund dar und üben in der Regel einen besonderen Reiz auf Menschen aus. Unter der Einhaltung von Rahmenbedingungen kann in diesen Räumen die Möglichkeit gegeben werden, Zwischennutzungen einzurichten, die klaren Regeln unterliegen – unter anderem müssen sie temporärer Natur und entsprechend wieder rückgängig zu machen sein sowie keine weiteren negativen Folgen hervorrufen. Beispielhaft können die Städte Bremen und Halle (Saale) genannt werden. Beide Städte bieten ihren Bewohner*innen die Möglichkeit, kurzfristig in einem beschleunigten und vereinfachten Genehmigungsverfahren und kostenlos Freiluft-Veranstaltungen anzumelden. Sie können bis 24 Stunden vor Veranstaltungsbeginn bei der jeweiligen zuständigen Behörde der Stadt über ein bereitgestelltes Onlineformular eingereicht werden. Die Dauer der Veranstaltung darf den zeitlichen Rahmen von 24 Stunden nicht überschreiten. Innerhalb des Stadtgebiets in Halle sind

die Veranstaltungen nur an dafür vorgesehenen Orten (Grill- und Lagerfeuerplätze) möglich. Die Stadt Bremen legt sogenannte Ausschlusszonen fest (bspw. Grüngürtel, Wallanlage). Um das vereinfachte Genehmigungsverfahren durchführen zu können, müssen u. a. folgende Punkte und Auflagen von den Veranstalter*innen beachtet werden:

- Kein kommerzieller Nutzen (z. B. Eintritt, Getränkeverkauf)
- Der*die Veranstalter*in haftet, Festlegung mind. einer Kontaktperson
- keine verkehrlichen Zusatzmaßnahmen notwendig (z. B. Sperrungen für den MIV)
- Abfälle, Verunreinigungen oder Beschädigungen müssen bis spätestens 24 Stunden nach der Veranstaltung, z. T. bis 10 Uhr des Folgetags der Veranstaltung beseitigt sein
- Vermeidung von Lärmbelästigungen
- Weitere städtenspezifische Anforderungen

5.2 Maßnahmen

Über die im vorangegangenen Kapitel formulierten Grundsätze hinaus werden zusätzlich acht konkrete Maßnahmen genannt, die die im voranstehenden Kapitel formulierten Grundsätze und Maßnahmenansätze ergänzen und an verschie-

denen Stellen und auf unterschiedlichen Ebenen in einem kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont die konkrete Umsetzung der Strategie einleiten. Zudem wird hier an bestehende Konzepte und Maßnahmen der Stadt angeknüpft.

5.2.1 M1: Stadtplatzprogramm

Mit dem Masterplan Plätze (2019) hat die Stadt Dortmund bereits ein Programm initiiert, bei dem in einem ersten Schritt die Plätze und Räume der City analysiert und kurzfristige Maßnahmen zur Aufwertung aufgezeigt wurden. Dies soll u. a. zur Attraktivität der City beitragen und das Erscheinungsbild verbessern. Die behandelten Plätze sind von unterschiedlicher Nutzung und Gestaltung (u. a. im Umfeld von Verkehrsanlagen) und sind über ein engmaschiges Fußwegenetz verbunden. Besonders hervorzuheben ist die ämterübergreifende Mitwirkung und Konzeption an der ersten Stufe des Masterplans Plätze.

Es ist geplant, den Masterplan Plätze in einer zweiten Stufe ggf. auch unter Einbeziehung der Stadtteile weiterzuführen. Ein Masterplan Plätze als Stadtplatzprogramm für die City sowie auch für die Stadtbezirke ist insgesamt für die Stadtentwicklung wichtig. Die Nachfrage zur Aneignung und Nutzung von öffentlichen Plätzen steigt. Die Nutzung von Plätzen wird seitens der Stadtplanung seit Jahren verfolgt. Kommerzielle Nutzungen wie Veranstaltungen, Märkte und Gastronomie machen die Stadt lebendig. Gleichzeitig dürfen Aufenthaltsbereiche ohne Konsumzwang auch in zentralen Lagen nicht verlorengehen. Aufenthalts- und Erlebnisbereiche, die Verknüpfung dieser, aber auch die Mobilitätsbedürfnisse müssen dabei berücksichtigt werden. Die Stadt sollte daher auf eine ausgewogene, auf den jeweiligen Ort abgestimmte Nutzung und Gestaltung von Plätzen achten.

Es wird vorgeschlagen, bis 2030 weitere Plätze im ganzen Stadtgebiet zu analysieren, qualifizieren und einer attraktiven, nutzungsgerechten Gestaltung zuzuführen. Es gibt eine Vielzahl und Vielfalt von Plätzen, beispielhaft für das Stadtplatzprogramm stehen diese: Vinckeplatz, Sonnenplatz (Innenstadt-West), Robert-Koch-Platz (Innenstadt-Ost), „Kleiner Borsigplatz“ (Innenstadt-Nord), Ortsmitte Husen (Stadtbezirk Scharnhorst). Auch der Bayerische Platz im Stadtbezirk Eving, ehemaliger Marktplatz und heutiger Parkplatz, soll zukünftig durch Baum- und Parkinseln sowie eine Spiellandschaft aufgewertet werden. Schon heute können beispielsweise der Aplerbecker Markt- platz oder auch der Nordmarkt positiv angeführt werden.

Dazu ist das Stadtplatzprogramm auch finanziell ausreichend auszustatten. Häufig sind sowohl lokale, wohnortnahe Platzstrukturen, als auch größere Plätze in den Stadtbezirks- oder Stadtteilzentren erneuerungsbedürftig (z. B. durch veraltetes Mobiliar, mangelnde Barrierefreiheit, fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten, Nutzung als Pkw-Parkplatz etc.). Anhand der Leitlinien dieser Strategie, ihrer Anforderungen, die sich z. B. aus der Zuordnung zu den Raumkategorien ergeben, sowie aufbauend auf die im Masterplan Plätze bereits genannten Rahmenbedingungen und Ansätze (z. B. Vereinheitlichung von Mobiliar, Pflege etc.) sind die zu betrachtenden Plätze zu identifizieren und in einem Handlungskonzept („Stadtplatzprogramm“) weiterzuentwickeln und zu gestalten.

5.2.2 M2: Quartiersanalysen mit Blick auf den öffentlichen Raum

Die Stadt Dortmund untersucht und evaluiert anhand von Quartiersanalysen in regelmäßigen Abständen kleinräumige Quartiere, um negative Entwicklungen zu untersuchen und Handlungsoptionen herauszuarbeiten. Es sollte angestrebt werden, dieses Instrument auf weitere Quartiere auszuweiten, auch, um frühzeitig Verdrängungsprozesse und veränderte verkehrliche Ansprüche an das Wohnumfeld zu erkennen. Im Rahmen einer wachsenden und sich heterogen entwickelnden Bevölkerung ist es essenziell, die unterschiedlichen Bedürfnisse und Wünsche, insbesondere die der Bevölkerungsgruppen, die sich in der Regel gar nicht oder kaum artikulieren, wahrzunehmen und bei der Quartiersgestaltung zu berücksichtigen. Hieraus sollten verstärkt auch Maßnahmen zur Gestaltung des lokalen öffentlichen Raums abgeleitet und ermittelt werden. Für besonders problembelastete Gebiete gibt es das Instrument der Integrierten Handlungskonzepte (InHK), die vom Amt für Stadterneue-

rung erstellt werden und Grundlage für die Beantragung von Städtebaufördermitteln sind. Die Konzepte enthalten unter anderem konkrete Maßnahmen im öffentlichen Raum wie beispielsweise Straßen- oder Platzgestaltungen, welche mit umfassenden Beteiligungsprozessen geplant, finanziert und umgesetzt werden. Die InHKs befassen sich standardmäßig mit den größeren Anforderungen an Klimaschutz, Klimafolgenanpassung und Mobilität. Ältere InHKs sind zum Thema Elektromobilität nachzuschärfen. Hier sollten verstärkt Nutzungs- und Aktivitätsbeobachtungen, Bewertungen zur Wahrnehmung des öffentlichen Raums sowie zu den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung in die Quartiersanalyse aufgenommen und in Form von Projekten für den öffentlichen Raum umgesetzt werden. In der Umsetzung wird konkret empfohlen, bei allen aktuellen und geplanten Quartiersanalysen das Themenfeld öffentlicher Raum miteinfließen zu lassen.

5.2.3 M3: Evaluation des öffentlichen Raums in neuen Stadtquartieren

In der letzten Zeit haben in Dortmund einige markante Stadtraumtransformationen stattgefunden, beispielsweise die Entwicklung von Phoenix West und Ost, Hohenbuschei oder das Cityquartier am alten Ostbahnhof. Aktuell und zukünftig stehen weitere großflächige Entwicklungen in der Stadt an, z. B. die Speicherstraße, im Bereich Stahlwerkstraße sowie das Projekt Smart Rhino (ehem. HSP-Gelände).

Die in den vergangenen Jahren entstandenen Strukturen und Räume sollen dahingehend untersucht werden, wie die entsprechenden Räume im Zusammenspiel mit den neuen städtebaulichen Strukturen angenommen und genutzt werden. Zudem kann auch der öffentliche Raum von „klassischen“ Neubau-Wohn- und Mischquartieren, die in der jüngeren Zeit in Dortmund umgesetzt wurden, auf ihre Nutzung und Akzeptanz untersucht werden. Daraus können Ableitungen und Handlungsoptionen für den Umgang mit dem öffentlichen Raum bei neuen Projekten, wie die genannten, getroffen werden und Qualitätsstei-

gerungen resultieren. Darauf aufbauend können Entwicklungspläne, Gestaltungsleitpläne oder Maßnahmen für den öffentlichen Raum auch in Bestandsgebieten abgeleitet werden. Folgende Indikatoren sollten bei der Evaluation im Vordergrund stehen:

- Die verkehrliche Nutzung des öffentlichen Raums
- Die Dimensionierung des öffentlichen Raums: Verhältnismäßigkeit von Verkehrs- und Aufenthaltsflächen und von der Flächenverteilung
- das Zusammenspiel von öffentlichem Raum und baulichen Strukturen: Können ggf. Konsequenzen für andere Strukturen/ Dichten/Nutzungsmischungen/ etc. gezogen werden?
- Gestaltungselemente: Was bewährt sich, was wird in den untersuchten Räumen vermisst?

Auf dieser Grundlage werden in den kommenden Jahren sukzessive 3-4 verschiedenartige Entwicklungsprojekte mit Blick auf den öffentlichen

Raum evaluiert und die Erkenntnisse in neue Projekte eingebracht.

5.2.4 M4: Verstärkte Kontrolle und Reduktion des ruhenden Verkehrs im Straßenraum

Abbildung 20: Freihalten von Kreuzungsbereichen Frankfurt



Quelle: Planersocietät

Der Kfz-Verkehr, und insbesondere der ruhende Kfz-Verkehr, stellt für viele öffentliche Räume in Dortmund die dominanteste Nutzung dar. So wird durch den ruhenden Kfz-Verkehr nicht nur die tatsächliche wie subjektive Dominanz des Autos verstärkt, andere Verkehrsteilnehmer*innen in ihrer Mobilität eingeschränkt und Verkehrssicherheitsrisiken hervorgerufen, sondern es bleibt auch ein Großteil des öffentlichen Raums unter- bzw. ungenutzt.

Das Auto an sich ist bereits ein sehr flächenineffizientes Verkehrsmittel, braucht es doch am meisten Platz bei begrenzter Transportkapazität und geringer Auslastung. Ein Pkw mit vier bis fünf Sitzplätzen ist je Fahrt im Durchschnitt lediglich mit 1,2 Personen belegt und ein Stellplatz nimmt 12,5 m² Stellfläche plus 12,5 m² Verkehrsfläche in Anspruch. Gerade beim Parken drückt sich diese Ineffizienz im Besonderen aus, da jedes Auto im Durchschnitt fast 23 Stunden am Tag steht und so wertvollen öffentlichen Raum besetzt.

Es ist das Ziel, so viel Raum wie möglich zurückzugewinnen und für Zwecke zur Verfügung zu stellen, die den Menschen unmittelbar nützen. Dazu muss der Platz für den ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum verknappt und effizienter genutzt werden sowie der ruhende Verkehr sukzessiv aus dem Straßenraum in (designierte) Parkbauten verlagert werden. Zudem ist das Parken im öffentlichen Raum stärker zu reglementieren und die Einhaltung der Regeln zu kontrollieren. Auch soll, u. a. aus Sicherheitsgründen sowie um die sichtbare Dominanz der Pkw zu reduzieren, das Befahren, Halten oder Parken an Einmündungsbereichen und Kreuzungen verhindert werden (siehe Foto). Durch die Strategie Öffentlicher Raum soll verstärkt die Reduzierung von Parkständen in der Fläche betont werden und noch einmal stärkeres Gewicht bei Maßnahmen im Parkraummanagement erhalten. Weitere Maßnahmen dazu sind in der Strategie Ruhender Verkehr ausgeführt.

5.2.5 M5: Ein Gestaltungsleitfaden für den öffentlichen Raum: Konzept für Gestaltungselemente erarbeiten

Viele öffentliche Räume, vor allem die oft knapp bemessenen Seitenräume an Straßen mit überwiegend öffentlichem Erdgeschoss (vgl. Raumkategorie „Geschäftsstraße“), weisen häufig zahlreiche Elemente der Stadt- bzw. Straßenmöblierung auf. Dadurch wird die Nutzung insbesondere für zu Fuß Gehende und mobilitäts-eingeschränkte Menschen erschwert und der zur Verfügung stehende Raum deutlich minimiert. Einige dieser Elemente sind kaum verzichtbar, beispielsweise Infrastrukturelemente wie Laternen, Stromkästen etc., andere bieten auch einen Mehrwert für die Menschen, wie z. B. Sitzmöglichkeiten oder Geschäftsauslagen. An vielen Stellen gibt es jedoch ein Übermaß an festen wie flexiblen Aufstellern, Aufbauten und Ähnlichem, wodurch es dem Raum an Klarheit und Übersichtlichkeit fehlt; Orientierung und Aufenthaltsqualität gehen zurück.

5.2.6 M6: Vorhandene Schnittstelle zwischen Bürgerschaft und Verwaltung stärken

Im Rahmen der Gestaltung des öffentlichen Raums sind vorhandene Schnittstellen zwischen Bürgerschaft und Verwaltung von hoher Bedeutung. Neben der grundsätzlichen Offenheit aller Ämter gegenüber Anregungen der Bürgerschaft, gibt es zentrale Anlaufstellen wie das Stadtbezirksmarketing und die Bezirksverwaltungsstellen in jedem Stadtbezirk, die Aktionsraumbeauftragten in den Aktionsräumen sowie Quartiersmanagements in Programmgebieten der Stadterneuerung. Die Anlaufstellen bedienen unterschiedliche Themen und sind für die Bürger*innen eingerichtet.

Zahlreiche Fachbereiche der Stadtverwaltung sind aktuell auf dem Weg, Ihre Vor-Ort-Präsenz auszubauen. Die Gestaltung der Verkehrswende, der Umgang mit Klimaschutzziele, das Schaffen von Wohnraum sowie soziale Herausforderungen in den Quartieren benötigen eine Nähe zur Bewohnerschaft und ein zwischen Bewohner*innen, Politik und Verwaltung abgestimmtes Handeln. Im Rahmen dieser Maßnahme wird ein Konzept zur Etablierung der Vor-Ort-Strukturen entwickelt.

Durch die Erarbeitung von Grundsätzen wird in gewissem Maß Ordnung hergestellt, ohne Funktionen einzuschränken. Dazu gehört, analog zur Fußverkehrsstrategie, das Freihalten einer Mindest-Gehwegbreite (Ziel 2,0 m, an Geschäftsstraßen auch mehr), das „Aufräumen“ an Straßen mit veralteter Möblierung (beispielsweise durch mittlerweile deplatzierte Hochbeete/Kübel etc.), sowie die Definition einer einheitlichen, gleichermaßen hochwertigen und kosteneffizienten Gestaltungssprache. Über systematisierte Entscheidungskriterien wird die Gestaltung des öffentlichen Raums beurteilt und umgesetzt. In einem weiteren Schritt kann das Konzept auch für private Investitionen im öffentlichen/halböffentlichen Raum als Leitfaden dienen und beispielsweise einen „Katalog“ an geeigneten Ausstattungselementen und Typen bereitstellen.

Ziel ist der Aufbau von nahezu flächendeckenden Strukturen von Quartiersmanagements analog zu den existierenden Quartiersmanagements der Stadterneuerung. Zukünftig wird die Rolle der Anlaufstelle Quartiersmanagement auch für Aktionen der Stadtverwaltung z. B. bei Bürgerbeteiligungen gestärkt, um in der Bürgerschaft noch stärker wahrgenommen zu werden. Dazu bedarf es einer Intensivierung auf der strategischen und operativen Ebene. Im Zuge einer grundsätzlich gesamtstädtischen Konzeptentwicklung werden eine Aufgabenerweiterung und das räumliche Einsatzfeld der Quartiersmanagements ergänzt. Dabei werden diese Aspekte berücksichtigt:

- Auskunft und Informationen zu Gestaltungs- und Veranstaltungsmöglichkeiten von Bürger*innen im lokalen öffentlichen Raum
- Stärkung und Stabilisierung der Nachbarschaften auf strategischer und operativer Ebene durch intensiveren Austausch zwischen der Fachverwaltung und den

Bürger*innen als dauerhafte Installierung

- Auskunft zwischen Bürgerschaft und Stadtverwaltung zu kommunalen Planungen und die Unterstützung verschiedener Dialogformate
- Kontaktvermittlung zu weiteren Themen in die Fachverwaltung
- Dauerhafte und intensive Kontaktaufnahme zur Nachbarschaft und Streuung der Information über

Fonds für Ideen der Bürgerschaft (siehe M7)

- Unterstützung bei der Umsetzung kleiner Ideen zur Ausstattung, Möblierung und zu Aktivitäten im öffentlichen Raum mit Hilfe des Fonds für Bürger*innenideen (siehe M7)
- Unterstützung/Koordination von lokalen Veranstaltungen, Aktionen, Aushängen etc.

5.2.7 M7: Fonds für Bürger*innenideen einrichten

Im Rahmen von Integrierten Handlungskonzepten (InHK) werden aus Städtebaufördermitteln bereits Fonds für die Realisierung von Ideen aus der Bürgerschaft und für kleine lokale Maßnahmen bereitgestellt. Einige Städte wie Köln, Kiel, Leipzig, Aachen (vgl. ExWoSt-Forschungsfeld Aktive Mobilität) sowie die Dortmunder Nordstadt haben auch mit Quartierfonds zu Projekten der Aktiven Mobilität oder zur Umgestaltung des öffentlichen Raums gute Erfahrungen machen können. Die Bezirksvertretungen und das Stadtbezirksmarketing haben eigene Haushaltsmittel zur Verfügung, die sie im Rahmen ihrer Zuständigkeit verwenden können.

Unabhängig von den vorgenannten Budgets wird in Verbindung mit der Weiterentwicklung der Maßnahme M6 ein Fonds speziell für die Realisierung von Ideen der Bürger*innen eingerichtet, der vom lokalen Quartiersmanagement organisiert werden soll. Eine vom Quartiersmanagement

geleitete Jury soll dann über die Verwendung der Fonds-Mittel entscheiden. Die Jury kann analog der Stadterneuerungsfonds beispielsweise aus der Bezirkspolitik, lokalen Akteursgruppen und Initiativen bestehen. Bei dem Entscheidungsprozess erfolgt die Abstimmung mit der jeweiligen Fachverwaltung und den Bezirksvertretungen. Das Ziel dabei ist, dass die Menschen, die nah vor Ort sind, mit in die Verantwortung eintreten können, ihr Umfeld zu attraktivieren und dabei unterstützt werden sollen. Dies ist vor allem für die Umsetzung von kleineren Maßnahmen im Quartier gedacht, die die Gestaltung und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums stärken und die die Mobilität der Menschen verbessern. Auch die Stärkung der Nachbarschaften z.B. durch Förderung von künstlerischen und sozialen Aktivitäten und die Beschaffung von kleinem Mobiliar gehört zu den Ideen. Die Realisierung erfolgt in Abstimmung mit den Bezirksvertretungen und der Stadtverwaltung.

5.2.8 M8: Temporäre Umnutzungen im Straßenraum ermöglichen

Die Stadt Dortmund hat in der Vergangenheit einige attraktive große wie kleine Veranstaltungsformate im öffentlichen Raum initiiert, unterstützt oder begleitet, z. B. das Stilleben Ruhrschnellweg, das E-Bike-Festival und zahlreiche weitere teils wiederkehrende Veranstaltungen und Events. Häufig wird dabei ein Bezug zur Mobilitäts- und Raumentwicklung deutlich. Im Jahr 2022 wird ein Stilleben auf einem Teil des Wallrings diese Reihe fortsetzen. Dieser Weg wird fortgeführt und insbesondere auch im Sinne der Kommunikation

von umgesetzten Maßnahmen sowie im Rahmen von Pilotprojekten oder Testläufen genutzt. Dies können Großformate wie auch lokale Veranstaltungen sein. Insbesondere auf kleinräumiger Ebene werden Veranstaltungen im öffentlichen Raum sowohl von Event- als auch von Informationscharakter unterstützt und erfolgreiche bestehende Formate werden fortgeführt. Dies geht auch mit temporären Umnutzungen insbesondere von Verkehrsraum einher. Somit können Veranstaltung auch als Reallabore genutzt werden.

5.3 Maßnahmenübersicht

5.3.1 Maßnahmenübersicht

Aufgrund des besonders interdisziplinären Charakters dieser Strategie sind bei der Ausgestaltung und Umsetzung diverse Fachämter beteiligt bzw. federführend zuständig. Hier gilt es, eine konstruktive Zusammenarbeit und effektive interne Abstimmung sowohl bezüglich der Einzelmaßnahmen, als auch bezüglich der Anwendung von Maßnahmenbausteinen im Kontext von anderen

kleinen oder großen Projekten weiterzuführen. Es wird neben der Umsetzungskontrolle zudem auch die Prioritätensetzung laufend überprüft. Die Vorschläge zur Prioritätensetzung ergeben sich aus den Zielen des Masterplans Mobilität 2030 sowie Einschätzungen zum jeweiligen Beitrag zur Zielerreichung und zum Handlungs- und Problemdruck.

Tabelle 1: Maßnahmenübersicht

Nr.	Maßnahmen (M) der Strategie Öffentlicher Raum
Maßnahmen	
M1	Stadtplatzprogramm
M2	Quartiersanalysen mit Blick auf den öffentlichen Raum
M3	Evaluation des öffentlichen Raums in neuen Stadtquartieren
M4	Verstärkte Kontrolle des ruhenden Verkehrs im Straßenraum
M5	Ein Gestaltungsleitfaden für den öffentlichen Raum: Konzept für Gestaltungselemente erarbeiten
M6	Vorhandene Schnittstellen zwischen Bürgerschaft und Verwaltung stärken
M7	Fonds für Ideen der Bürgerschaft
M8	Temporäre Umnutzungen im Straßenraum ermöglichen

Quelle: Planersocietät

5.3.2 Maßnahmen und die Raumkategorien

Nicht alle Maßnahmen betreffen alle Stadträume gleichermaßen. Die nachfolgende Tabelle verschneidet die Maßnahmen mit den Raumkategorien.

Tabelle 2: Maßnahmen und die Raumkategorien



Maßnahmen	City/ Stadtzentrum	Einfallstraßen	Verdichtete Innenstadtquartiere (gründerzeitliche Blockrandbebauung)	Innerstädtische Geschäftsstraßen	Stadtbezirks- und Nahversorgungszentren in den Außenstadtbezirken	Wohnumfelder	Öffentlicher Raum in Neubauquartieren	Urbane öffentliche Freiräume
M1 Stadtplatzprogramm	Dark Blue	Medium Blue	Light Blue	Dark Blue	Dark Blue	Light Blue	Grey	Grey
M2 Quartiersanalysen mit Blick auf den öffentlichen Raum	Grey	Light Blue	Medium Blue	Medium Blue	Medium Blue	Light Blue	Grey	Light Blue
M3 Evaluation des öffentlichen Raums in neuen Stadtquartieren	Light Blue	Grey	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue	Dark Blue	Grey
M4 Verstärkte Kontrolle des ruhenden Verkehrs im Straßenraum	Dark Blue	Light Blue	Medium Blue	Dark Blue	Dark Blue	Light Blue	Light Blue	Grey
M5 Ein Gestaltungsleitfaden für den öffentlichen Raum	Dark Blue	Medium Blue	Medium Blue	Dark Blue	Dark Blue	Light Blue	Dark Blue	Medium Blue
M6 Vorhandene Schnittstellen zwischen Bürgerschaft und Verwaltung stärken	Light Blue	Grey	Light Blue	Dark Blue	Dark Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue
M7 Fonds für Ideen der Bürgerschaft	Light Blue	Grey	Medium Blue	Medium Blue	Dark Blue	Light Blue	Light Blue	Light Blue
M8 Temporäre Umnutzungen im Straßenraum ermöglichen	Dark Blue	Light Blue	Medium Blue	Medium Blue	Dark Blue	Light Blue	Light Blue	Medium Blue

6. Fazit und weitere Empfehlungen

Der Masterplan Mobilität 2030 legt mit der vorliegenden Strategie Öffentlicher Raum einen besonderen Fokus auf die Attraktivierung des Straßenraums mit hohen Aufenthalts- und Nahmobilitätsqualitäten sowie einer gerechteren Flächenverteilung. Hier wurde sowohl von den Bezirksvertretungen als auch vom begleitenden Arbeitskreis ein hoher Handlungsbedarf gesehen. Die vorliegende Strategie wurde zusammen mit der Stadtverwaltung und mehreren Akteuren von 2019 bis 2021 erarbeitet und soll zusammen mit der Strategie Ruhender Verkehr 2022 politisch beraten werden.

Die Strategie und die erarbeiteten Maßnahmen sind eng verknüpft mit dem Zielkonzept zum Masterplan Mobilität 2030 sowie den weiteren Teilkonzepten. Damit kann vor allem das Zielfeld H des Masterplans Mobilität 2030 Aufwertung und Attraktivierung von Straßen und Plätzen weiter konkretisiert werden. Dortmund hat erkannt, dass der öffentliche Raum ein wichtiger Standort- und Attraktivitätsfaktor im Städtewettbewerb, aber auch ein wesentlicher Beitrag zu einer lebenswerten Stadt ist.

Dortmund nimmt mit der vorliegenden querschnittsorientierten Gesamtstrategie zum öffentlichen Raum, die verkehrliche, städtebauliche, soziale und klimatische Funktionen berücksichtigt, eine Vorreiterrolle im deutschsprachigen Raum ein. Wichtig dabei ist, dass mit der Strategie nicht allein Handlungsansätze, Konzepte und Maßnahmen definiert werden, sondern dass in den nächsten Jahren vielfältige Veränderungen vorgenommen werden, die die Menschen in Dortmund und die Besucher*innen der Stadt wahrnehmen. Dazu zählen auch die Intensität

und Qualität der Partizipation zur Gestaltung des öffentlichen Raums. Die Möglichkeiten, die sich konkret über das Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“ ergeben, und die positiven Erfahrungen, die damit gemacht werden, können mit der hier vorliegenden Strategie auch für die Gesamtstadt genutzt werden.

Auch wenn die Strategie Öffentlicher Raum aus dem Prozess des Masterplans Mobilität hervorgegangen ist und die Betreuung der Erstellung im Rahmen der Mobilitätsplanung erfolgte, ist die Strategie und viele ihrer Handlungsfelder als ein querschnittsorientiertes Thema anzusehen. Die Schwerpunkte der weiterführenden und konkretisierten Planung sowie der Umsetzung können und müssen den unterschiedlichen Ämtern zugeordnet werden. Daher sind eine abgestimmte Strategie sowie ein koordinierter, ämterübergreifender Austausch wichtige Grundlagen. Hier sollten auch die organisatorischen und strukturellen Voraussetzungen sowie die personellen Ressourcen bereitgestellt werden.

Zudem wird vorgeschlagen, im vorgesehenen Evaluationskonzept des Masterplans Mobilität 2030 die Umsetzung der Maßnahmen sowie deren Wirksamkeit zu prüfen, um ggf. zur Zielerreichung nachsteuern zu können.

Insgesamt ist die nun vorliegende Strategie nicht als abgeschlossenes, statisches Dokument zu verstehen, sondern als Einstieg in einen kontinuierlichen Prozess. Durch die Bearbeitung von weiteren Teilkonzepten des Masterplans Mobilität 2030 kann dieser Gedanke fortgeführt und flexibel ausgestaltet werden.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Ablauf - Masterplanprozess	6
Abbildung 2	Schwerpunkte Strategie - Öffentlicher Raum	10
Abbildung 3	Verhaltensregeln am PHOENIX-See	12
Abbildung 4	Leitlinien für den Umgang mit dem öffentlichen Raum in Dortmund	15
Abbildung 5	Stadtzentrum Dortmund	17
Abbildung 6	Einfallstraßen und Tangentialen in Dortmund	18
Abbildung 7	Verdichtete Innenstadtquartiere in Dortmund	20
Abbildung 8	Beispiele für innerstädtische Geschäftsstraßen in Dortmund	21
Abbildung 9	Stadtbezirks- und Nahversorgungszentren in Dortmund	22
Abbildung 10	Beispiele für unterschiedliche Wohnumfelder in Dortmund	23
Abbildung 11	Beispiele für Neubauquartiere im innerstädtischen Bereich in Dortmund	24
Abbildung 12	Beispiele für öffentlichen Freiraum in Dortmund	25
Abbildung 13	Positivbeispiel der Umgestaltung der Osterstraße in Hamburg	28
Abbildung 14	Mikrofreiräume neu definieren	31
Abbildung 15	Cool Street - Stadt Wien	32
Abbildung 16	Krieterstraße in Hamburg vor dem Schulumfeld	34
Abbildung 17	Pop-Up-Spielstraße in Dortmund	37
Abbildung 18	Eines von zahlreichen geflügelten Nashörnern im öffentlichen Raum in Dortmund	39
Abbildung 19	Nutzung von Parkplatzflächen im Sommer für Außengastronomie, Stadt Bonn	41
Abbildung 20	Freihalten von Kreuzungsbereichen Frankfurt	47

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Maßnahmenübersicht	50
Tabelle 2	Maßnahmen und die Raumkategorien	51