

Region Östliches Ruhrgebiet - Dortmund

Leerkamp, Bert; Meißner, Andreas

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Leerkamp, B., & Meißner, A. (2020). Region Östliches Ruhrgebiet - Dortmund. In M. Hülz, C. Holz-Rau, J. Albrecht, & U. Reutter (Hrsg.), *Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels* (S. 351-365). Hannover: Verlag der ARL. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-0990156>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-ND Lizenz (Namensnennung-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-ND Licence (Attribution-NoDerivatives). For more Information see:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0>

Leerkamp, Bert; Meißner, Andreas:

Region Östliches Ruhrgebiet – Dortmund

URN: urn:nbn:de:0156-0990156



CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

S. 351 bis 365

In:

Reutter, Ulrike; Holz-Rau, Christian; Albrecht, Janna; Hülz, Martina (Hrsg.)
(2020):

Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext
gesellschaftlichen Wandels.

Hannover = Forschungsberichte der ARL 14

Bert Leerkamp, Andreas Meißner

REGION ÖSTLICHES RUHRGEBIET – DORTMUND

Gliederung

- 1 Einführung
- 2 Meilensteine regional- und verkehrsplanerischer Konzepte
- 3 Bevölkerungsentwicklung und demografischer Wandel
- 4 Aktuelle Entwicklungen, Problemlagen und Herausforderungen
- 5 Handlungsempfehlungen aus der Praxis

Literatur

Kurzfassung

Der Beitrag zeigt wesentliche Phasen der Stadt- und Verkehrsentwicklung im östlichen Ruhrgebiet und dem Oberzentrum Dortmund seit dem Beginn der Industrialisierung auf. Der Fokus liegt auf der neueren Entwicklung hin zu einer nachhaltigen, auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes ausgerichteten Verkehrsplanung, für die der „Masterplan Mobilität“ den Rahmen vorgibt. Dortmund steht beispielhaft für eine Reihe von Großstädten, die in der Zeit der ersten Industrialisierung stark wuchsen und ihre Siedlungsstruktur und Verkehrsnetze auf die Standorte der Großindustrien und deren Wohnumfelder ausrichteten. Mit dem wirtschaftlichen Strukturwandel und der Abkehr vom Leitbild der autogerechten Stadt ist ein tiefgreifender Umbaubedarf der Infrastruktur verbunden, der noch viel Zeit benötigen wird, aber durch die Anforderungen des Klimaschutzes und der sich verändernden Gesellschafts- und Wirtschaftsstruktur unter hohem Zeitdruck steht.

Schlüsselwörter

Stadt- und Verkehrsplanung – Strukturwandel – Dortmund – Umweltverbund – Klimaschutz – Radverkehr

The Eastern Ruhr Area – Dortmund

Abstract

The paper discusses milestones in the development of the urban structure and transport system in Dortmund and the Eastern Ruhr Area. Since the emergence of the coal mining and steel industries in the 1850s, urban development has been characterized by dynamic growth and fundamental economic and social transitions. The move towards sustainable transport infrastructure planning started in 2004 with a new “Mobility Masterplan”. Improving the bicycle network, introducing mobility management and cancelling some road infrastructure projects were key points of the first Mobility Masterplan. Further steps (e.g. the “zero emission plan” for the inner city of Dortmund) are framed by ongoing social and economic transitions and challenging sustainable development goals.

Keywords

Urban development – mobility – masterplan – transition – sustainability

1 Einführung

Das Ruhrgebiet ist der größte polyzentrische europäische Ballungsraum (vgl. Abb. 1) mit rd. 5,15 Mio. Einwohnern, die sich auf 53 selbständige Gemeinden, davon 11 kreisfreie Städte und 4 Kreise, verteilen (Regionalverband Ruhr 2012). Mit Duisburg, Essen, Bochum, Hagen und Dortmund liegen fünf Oberzentren in dieser Region. Der Regionalverband Ruhr ist seit 2009 Träger der Regionalplanung für das gesamte Ruhrgebiet. Er löste damit die regionalplanerischen Zuständigkeiten der Bezirksregierungen Arnsberg (östliches Ruhrgebiet), Münster (mittleres Ruhrgebiet) und Düsseldorf (westliches Ruhrgebiet) ab.



Abb. 1: Gemeinden, Kreise und kreisfreie Städte des Regionalverbandes Ruhr / Quelle: Regionalverband Ruhr 2012

Der folgende Beitrag konzentriert sich auf die „Region Östliches Ruhrgebiet“ mit dem Oberzentrum Dortmund, welche sich selbst als „Hauptstadt Westfalens“ bezeichnet. Regional- und Stadtplanung, Verkehrsplanung, demografische Entwicklung und wirtschaftlicher Strukturwandel greifen und greifen in dieser Region eng ineinander. Dabei überlagern sich langfristige stadtentwicklungspolitische Leitlinien mit kurzfristigen Brüchen der Wirtschaftsstruktur und den oft langen Planungs-, Genehmigungs- sowie Finanzierungsvorläufen von Infrastrukturprojekten. Ursache-Wirkungs-Beziehungen zwischen Raum und Verkehr können daher oft nur in groben Zügen nachvollzogen

werden. Bömer, Lürig, Utku et al. (2010) ist es zu verdanken, dass die neuere Stadtentwicklungsgeschichte seit 1945 durch facettenreiche Beiträge mehrerer Autoren detailliert beleuchtet wird. Der vorliegende Text bedient sich im Wesentlichen dieser Ausarbeitungen. Zum Abschluss werden aktuelle stadt- und verkehrsplanerische Herausforderungen und Konzepte nach 2010 angesprochen.

Die kreisfreie Stadt Dortmund mit ihren mittlerweile wieder knapp über 600.000 Einwohnern (Stand 31.12.2018, Stadt Dortmund 2019a) wurde nach mehreren Eingemeindungen bis 1929 zur flächenbezogen zweitgrößten Stadt Preußens (nach Berlin) (Walz 2010: 24). Dies begründete ein für Städte vergleichbarer Einwohnerzahl heute noch immer hohes Potenzial zur Innenentwicklung bzw. eine Suburbanisierung innerhalb der Stadt. Dem folgt die Stadt konsequent und kontinuierlich durch ein städtebauliches Leitbild der dezentralen Konzentration mit 3 Innenstadt- und 9 Außenstadtbezirken, die über eigene Stadtteilzentren mit der Größe und innergemeindlichen Zentralität von Mittelzentren verfügen. Zudem ist die gesamte Region Ruhrgebiet gekennzeichnet durch eine für Deutschland einmalige, hohe Dichte an Oberzentren und eine im bundesweiten Vergleich überdurchschnittliche Zentrenreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Bemerkenswerterweise hat diese Zentrenstruktur aber gleichzeitig zunehmend dispersere Pendlerverflechtungen hervorgebracht, die mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes z. T. nur schwer zu bedienen sind. So hat der Berufspendlerverkehr von und nach Dortmund im Zeitraum 2013 bis 2017 um rd. 5% zugenommen, wobei die Einpendler stagnierten, die Auspendler jedoch deutlich zunahm (vgl. Stadt Dortmund 2019b, die zitierten Berichtsjahre ergeben sich aus der Revision der Beschäftigtenstatistik (2013) und dem aktuell letzten verfügbaren Berichtsjahr).

2 Meilensteine regional- und verkehrsplanerischer Konzepte

Dortmund und das östliche Ruhrgebiet sind noch heute geprägt von dem schnellen und großenteils ungeordneten Stadtwachstum des Industriezeitalters. Im Areal innerhalb der Stadtmauern, das zur Hochzeit der Hansestadt Dortmund bis zu 10.000 Einwohner bewohnten, lebten am Ende der napoleonischen Kriege im Jahre 1815 noch rd. 4.000 Menschen. Ihre einstige wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung hatte die Stadt bereits im Dreißigjährigen Krieg verloren. Der Aufbau der Schwerindustrie erhöhte die Bevölkerung dann bis 1850 auf insgesamt 40.000 Einwohner und bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges auf rd. eine halbe Million Menschen. Ein Meilenstein der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bis dahin war der Bahnanschluss Dortmunds im Jahre 1847 an die Köln-Mindener-Eisenbahn, durch den die nördlichen, geologisch bereits zur Norddeutschen Tiefebene gehörenden und ebenen Stadtgebiete zu Vorrangstandorten der Stahlindustrie wurden (Hoesch Westfalenhütte). Hierzu trug auch der 1899 eröffnete Dortmund-Ems-Kanal mit dem Dortmunder Hafen bei, der sich bis heute zum größten Kanalhafen Europas entwickelt hat (Wegener 2010: 13 ff.).

Prägend für die Stadtstruktur wurde darüber hinaus der von Süden nach Norden „wandernde“ Bergbau, der den fallenden Kohleflözen und dem Tempo der Innovationen in der Bergbautechnik folgte. Er hinterließ Stadtteile wie Eving und Derne, die vormals Standorte der größten europäischen Verbundzeche waren und Wohnraum

für Tausende Bergarbeiter und ihre Familien bereitstellen mussten. Und er begründete die noch heute wirksame „Teilung“ der Stadt: einerseits der als Wohnstandort attraktive Süden (Mittelgebirgslandschaft, in der die Relikte des frühen Bergbaus das Wohnumfeld heute nicht mehr beeinträchtigen), andererseits im Norden die ausgeprägte Mischung von Industrie, Wohnen und stark ausgebauten Straßen. Große, z. T. dauerhaft kontaminierte Konversionsflächen und noch bestehende Schwerindustrien bestimmen nach wie vor die Entwicklungsbedingungen dieses Teils der Stadt.

Meilensteine der Stadtentwicklung ab den 1960er Jahren ergaben sich aus der einsetzenden Massenmotorisierung und dem Aufbau neuer Wirtschaftszweige als Bewältigungsstrategie für den wirtschaftlichen Wandel. Aus dieser Zeit resultiert auch die Technische Universität (Gründung 1968), die als Campus-Universität an einem nicht integrierten Standort im Westen der Stadt gebaut wurde. In der Folge entstand hier der Technologiepark mit heute ca. 10.000 Beschäftigten in 300 Unternehmen. Universität und Technologiepark (ab 1985) zogen den Ausbau des S-Bahn-Systems (seit 1983) und der H-Bahn (ab 1984) als internem Erschließungs-Verkehrsmittel nach sich, konnten aber die Auto-Orientierung dieses neuen wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Großstandortes nicht umkehren.

Noch heute können die Pläne für den Ausbau eines dichten, orthogonalen Netzes leistungsfähiger Schnellstraßen im Dortmunder Straßennetz wiedererkannt werden. Sie stammen in ihren Anfängen aus den 1930er Jahren, als Robert Schmidt für den damaligen Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk ein Netz von Ost-West- (OW) und Nord-Süd-Straßen (NS) entwickelte. Zu dieser Zeit wurden auch bereits regionale Grünzüge gesichert (Walz 2010). Über die Blütezeit der Stahl- und Kohleindustrie weit hinaus konzentrierte sich der Netzausbau auf die An- und Verbindung der großflächigen Industrieareale und wurde erst spät infrage gestellt. Erst mit dem „Masterplan Mobilität“ (2004) gelang es, einige nicht mehr zeitgemäße Planungen zu revidieren und bislang freigehaltene Trassen einer anderen städtebaulichen Nutzung zu übergeben oder dauerhaft als Freiraum zu sichern. Sichtbares Zeichen dieser Phase sind auch die „unvollendeten“ Autobahnkreuze entlang der BAB 45 und die sog. OW IIIa (L663n). Diese Nordtangente der Kernstadt wurde zunächst als Stadtautobahn geplant, aber in der Dortmunder Nordstadt mittlerweile zu einer Quartiersstraße zurückgebaut, sodass sie nur noch eine radiale Netzfunktion ausüben kann (vgl. Abb. 2). Im Kontrast zu dieser Planung gelang es in Dortmund früher als in vielen anderen Großstädten, den Stadtkern innerhalb des Wallrings vom durchfahrenden Kfz-Verkehr zu befreien und in den Wohngebieten flächendeckend Tempo 30 zu etablieren.

Prägend für das städtische Verkehrssystem war darüber hinaus der Ausbau des Straßenbahnnetzes zu einem Hochflur-Stadtbahnssystem auf überwiegend besonderem Bahnkörper und mit Tunnelführung im Kernstadtbereich, der 1969 begonnen wurde (vgl. Regionalverband Ruhr 2012: 163). Mit Fertigstellung der Ost-West-Strecke im Jahre 2008, die als einziger Streckenzug für den Betrieb mit Niederflurbahnen ausgebaut ist, wurde das Netz vorläufig vollendet.

Ab Mitte der 1990er Jahre führte ein Paradigmenwechsel in der Wohnungsbaupolitik zu nachhaltigen Wirkungen auf die Stadt- und Verkehrsplanung. Um die Abwanderung einkommensstärkerer Bevölkerungsgruppen in das Umland zu stoppen, wurden ver-

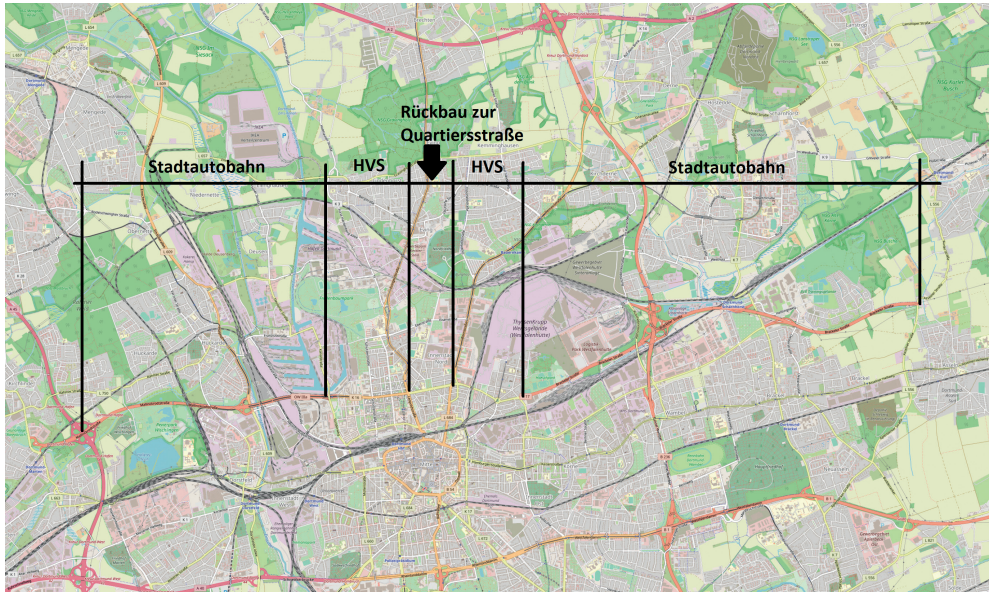


Abb. 2: Hauptverkehrsstraßennetz Dortmund mit wechselnden Ausbauzuständen der L663n (OW IIIa) im Stadtgebiet Dortmund / Quelle: Kartengrundlage: OSM, eigene Darstellung

stärkt kleinteilige Einfamilienhausgebiete in den äußeren Stadtbezirken Dortmunds entwickelt. Trotz fallweiser noch guter Erreichbarkeit der Stadtbezirkszentren mit dem Fahrrad waren diese Neubaugebiete nahezu prototypisch auto-orientiert. Die beschränkte Größe der Gebiete mit selten über 250 Wohneinheiten erschwerte den Neubau von Nahversorgungseinrichtungen in diesen Neubaugebieten. Die Stadt Dortmund legt jedoch Wert auf eine gute fußläufig erreichbare Nahversorgung und erstellte daher den „Masterplan Einzelhandel“ (erstmalig 2004, Aktualisierung 2013, Stadt Dortmund 2013), der als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 (6) Nr. 11 BauGB durch den Rat der Stadt beschlossen wurde und mit dem regionalen Einzelhandelskonzept abgestimmt ist (vgl. Abb. 3).

In der jüngeren Vergangenheit ist die Stilllegung der Stahlerzeugung in Dortmund ein Meilenstein mit starken Auswirkungen auf die Stadt- und Verkehrsentwicklung. Ausgangspunkt dieser letzten schwerindustriellen Krise Dortmunds war die Fusion der Stahlkonzerne Krupp-Hoesch und Thyssen im Jahre 2000. Die Schließung der Westfalenhütte (im citynahen Stadtbezirk Innenstadt-Nord) führte zur Gründung des „dortmund project“, das sich zum Ziel setzte, bis 2010 rd. 70.000 neue Arbeitsplätze in drei zukunftsfähigen, sog. „Führungsbranchen“ anzusiedeln (Küpper 2005). Neben forschungsorientierten neuen Technologien wurde Dortmund verstärkt als Logistikstandort vermarktet, um auch gewerbliche Arbeitsplätze in der Stadt zu halten und damit der Arbeitslosigkeit infolge des Verlustes der Rohstahlproduktion entgegenzuwirken.

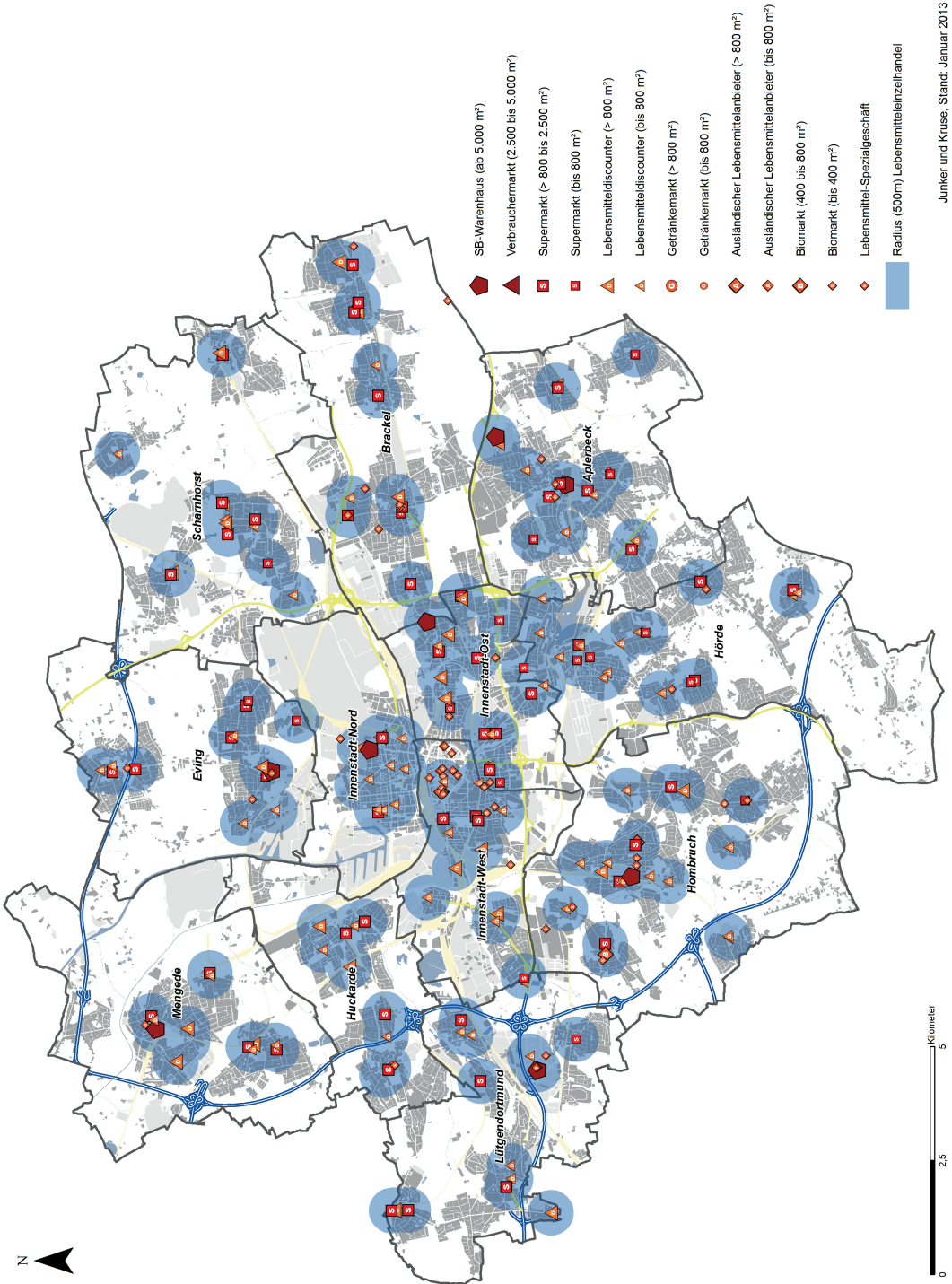


Abb. 3: Fußläufige Erreichbarkeit strukturprägender Lebensmittelmärkte in den Stadtbezirken von Dortmund /
 Quelle: Stadt Dortmund 2013

Mit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans (2000–2004), der die Ziele des „dortmund projects“ und den Paradigmenwechsel in der Wohnungsbaupolitik aufgriff, sowie einer Reihe informeller sog. Masterpläne (Mobilität, Wirtschaft, Einzelhandel, Umwelt und Wohnen) wurden wesentliche Grundlagen der Stadtentwicklung neu justiert. Die Erkenntnis, dass Dortmund im Wettbewerb um Unternehmen der „New Economy“ nur mit einer hohen Lebensqualität konkurrenzfähig sein würde, unterstützte die stärkere Etablierung von Zielen der Freiraumentwicklung, der lebenswerten Gestaltung von Straßenräumen und der Förderung des Radverkehrs. Die Grundlage für die Entdeckung der Potenziale und die Wertschätzung dieser Qualitäten hatte ein Jahrzehnt zuvor die Internationale Bauausstellung Emscher Park gelegt.



Gesamtplan PHOENIX (2018) mit den Entwicklungsgebieten PHOENIX West und PHOENIX See sowie dem Gebiet Soziale Stadt – Stadtumbau Hörde. Bild erstellt von: Stadt Dortmund / SPAP Architektur Stadt Landschaft Dortmund / pp a/s pesch partner architekten stadtplaner, Dortmund / Quelle: Nellen/Sonne/Wilde 2018: 146 f.

Augenscheinlichster Ausdruck des Bemühens um mehr Lebensqualität in der Stadt sind die Umwandlung des rd. 100 ha großen Geländes des ehemaligen Blasstahlwerkes Hermannshütte in Dortmund-Hörde in den heutigen PHOENIX See mit dem umgebenden Neubaugebiet und die zahlreichen Maßnahmen zur Verbesserung der Freiraumqualität und Radverkehrsnetzung im Umfeld (vgl. Abb. 4). In verkehrlicher Hinsicht spiegeln sich hier auch die neuen verkehrsplanerischen Leitlinien des Masterplans Mobilität von 2004 wider. Die auf der Westseite des Hörder Stadtkerns gelegene, etwa gleich große Fläche der ehemaligen Eisenhütte des „Hörder Vereins“ (Stilllegung 1997) wird zzt. als Gewerbestandort für die „Führungsbranchen“ gemäß

„dortmund project“ vermarktet (PHOENIX West). Inwieweit die intendierte Verbindung von Wohnen (PHOENIX See) und Arbeiten (PHOENIX West) über die zum Rad- und Gehweg umgebaute ehemalige Eisenbahntrasse (Eliasbahn) künftig gelingt, kann derzeit noch nicht gesagt werden.

Die Dortmunder Kernstadt konnte sich auch unter phasenweise schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen eine relativ hohe Zentralität als Einzelhandelsstandort erhalten. Die Konkurrenzsituation zu den weniger als 30 Minuten entfernten Oberzentren Bochum, Hagen und Essen und die Entwicklung mehrerer großflächiger Einkaufszentren an nicht integrierten Standorten (Indupark und Aplerbeck-Ost in Dortmund, weitere Zentren in Bochum, Mülheim, Essen, Oberhausen) in der Region hat dazu beigetragen, dass die Pkw-Erreichbarkeit der Dortmunder City für die Verkehrspolitik lange einen sehr hohen Stellenwert behielt. Mittlerweile haben restriktive Vorgaben der Landesplanung für den großflächigen Einzelhandel die Konkurrenzsituation beruhigt und zur Stabilisierung der Handelsfunktion der Citys im Ruhrgebiet beigetragen. Trotz der guten Pkw-Erreichbarkeit und der im Vergleich zu Düsseldorf oder Köln vergleichsweise niedrigen Parkgebühren ist der ÖPNV-Anteil an den Wegen der Besucher der City mit 52,7% hoch (Institut für Handelsforschung Köln 2014). In der Dortmunder City wurde erst spät und nach gescheiterten Planungen am Hauptbahnhof ein Shopping-Center auf dem Gelände einer ehemaligen Brauerei innerhalb des Wallrings errichtet, das mit rd. 33.000 m² Verkaufsfläche die Attraktivität der gesamten City steigert.

Der kurze Aufriss dieser Meilensteine soll vor allem zeigen, dass Stadtentwicklung in Dortmund (wie in den meisten Städten des Ruhrgebietes) nicht einem langfristigen „Großen Plan“ folgte, kaum auf historischem Erbe fußen konnte (die wenigen Exemplare wertvoller historischer Bausubstanz waren dem Zweiten Weltkrieg zum Opfer gefallen) und in hohem Maße mit dem wirtschaftlichen Strukturwandel interagierte, der sich allerdings viel schneller vollzog als Stadtplanung steuernd und leitend wirken kann. Walz (2010: 30) spricht in diesem Zusammenhang von „inkrementeller Stadtplanung“, die sich auf die Ermöglichung und auf das bestmögliche Ordnen wirtschaftlicher Entwicklung konzentrieren musste.

Die Entwicklung der Region Östliches Ruhrgebiet wird an dieser Stelle aus der Perspektive des Oberzentrums Dortmund betrachtet. Sie ist ab den 1960er Jahren von dem bundesweit typischen Suburbanisierungstrend gekennzeichnet, dem mit dem Aufbau des S-Bahn-Systems Ruhr und dem Ausbau der Radialstraßen begegnet wurde. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass damit die Suburbanisierung verstärkt und die immer disperser werdenden Pendlerströme weiter gefördert wurden. Die Grenzziehung des Verkehrsverbundes Ruhr, dem der unmittelbar an Dortmund angrenzende Kreis Unna (mit den Mittelzentren Unna und Lünen) schon nicht mehr angehört, hat allerdings die ÖPNV-Vernetzung Dortmunds mit seinem östlichen und nördlichen Umland nicht gefördert (vgl. Abb. 5). So endet die S-Bahn-Linie 4 im Osten bereits in Unna Hbf. (rd. 15 km Luftlinie von der Dortmunder City) und die rd. 11 km nördlich gelegene Stadt Lünen (mit über 80.000 EW) ist nur durch Regionalbahnen an das Oberzentrum angebunden.

In der Wirtschaftsflächenentwicklung wurden einige Versuche zur Koordinierung der Interessenlagen der Städte Dortmund und Hamm und des Kreises Unna unternommen. Die Planung des Güterverkehrszentrums Östliches Ruhrgebiet hatte in der 1990er Jahren die größte Bedeutung, wurde jedoch nicht umgesetzt. Bezeichnend für diese interkommunale Planung war, dass sie durch die Landesplanung initiiert worden war (Standortraumkonzept für Güterverkehrszentren in NRW, aufgestellt 1992 im Rahmen des LEP), von der ab 1993 bestehende GVFG-Fördermöglichkeit für Erschließungsmaßnahmen in GVZ profitieren sollte und Lösungen für die Nachnutzung diverser in der Region verteilter altindustrieller Brachen und Hafeninfrastrukturen liefern sollte. Realisiert wurden schließlich mehrere kommunale Transportgewerbegebiete bzw. Logistikstandorte, von denen das GVZ Bönen im Kreis Unna sowie die Westfalenhütte (zzt. in der Entwicklung) und das IKEA-Logistikzentrum in Dortmund die größten Einzelstandorte sind. Trotz gescheiterter Etablierung einer GVZ-Betriebsgesellschaft für die Region kann festgehalten werden, dass die frühzeitige und regional zumindest in den Eckpunkten koordinierte Entwicklung von Logistikflächen eine gewisse regionale Planungssicherheit für den Infrastrukturausbau gegeben hat. Da die Regionalplanung im Ruhrgebiet traditionell eine schwache Position hat, darf dieses Ergebnis nicht unterbewertet werden.



Abb. 5: Tarifgrenze im östlichen Ruhrgebiet zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR, gelb) und dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL, grün) / Quelle: Stadt Dortmund 2014: 38

3 Bevölkerungsentwicklung und demografischer Wandel

Die Bevölkerungsentwicklung Dortmunds spiegelt die Phasen der Wirtschaftsentwicklung des Ruhrgebietes wider (vgl. Abb. 6). Nach dem Zweiten Weltkrieg brachte der Wiederaufbau der Schwerindustrie zunächst ein schnelles und starkes Bevölke-

lungswachstum mit sich, das in Verbindung mit dem Geburtenanstieg der frühen 1960er Jahre die Gesamtbevölkerung 1965 auf knapp 658.000 EW ansteigen ließ. Mit dieser Entwicklung im Hintergrund wurde das neue Stadtbahnsystem für 750.000 Menschen konzipiert. Der gegen Ende der 1960er Jahre einsetzende Bevölkerungsrückgang ist dem wirtschaftlichen Strukturwandel geschuldet, spiegelt aber auch die zunehmende Suburbanisierung in das nördliche und östliche Umland wider.

Dem Tiefpunkt im Jahre 1986 mit rd. 574.000 EW folgten die durch die deutsche Einigung bedingten, schnellen Wanderungsgewinne der 1990er Jahre, die sich später mit den Wirkungen des oben beschriebenen Paradigmenwechsels in der Wohnungsbaupolitik überlagerten. Dennoch gab es auch danach wieder einen Bevölkerungsrückgang bis zum Jahr 2010, das einen neuen Tiefpunkt mit rd. 577.000 EW markierte. Diese Entwicklung war im gesamten Ruhrgebiet zu beobachten, in Dortmund aber anders als in anderen Ruhrgebietsstädten (z.B. Hagen) nicht so stark ausgeprägt. In den letzten 7 Jahren stellte sich ein kontinuierliches Wachstum ein, das – im Vergleich zur ähnlich großen und gleichartig strukturierten Stadt Essen – auch die Aktivierung der relativ großen Wohnbauflächenpotenziale der Stadt Dortmund widerspiegelt, jedoch vorrangig auf die EU-Binnenwanderung zurückzuführen ist.

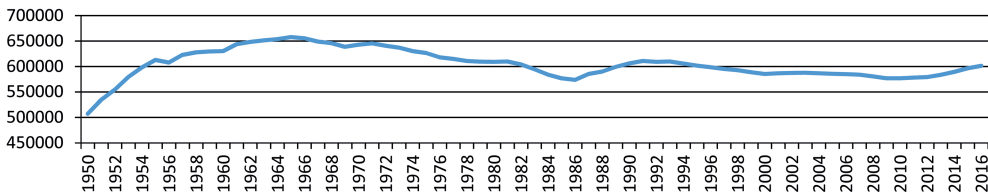


Abb. 6: Hauptwohnbevölkerung in Dortmund 1950–2016 / Quelle: Stadt Dortmund 2018, eigene Darstellung

In verkehrlicher Hinsicht trug der Bevölkerungsrückgang seit Mitte der 1990er Jahre zu einer Entspannung der Verkehrsmengenprobleme bei und erleichterte die Diskussion um die Neuausrichtung der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung in Richtung Stadt- und Umweltverträglichkeit. Dortmund hatte schon zuvor keine Stauprobleme, die in ihren Ausmaßen mit ähnlich großen Städten in Deutschland vergleichbar gewesen wären. Nun war aber absehbar, dass die Stadt nicht wieder wachsen würde und man – zumindest punktuell – auch über die Umnutzung bisher für den Kfz-Verkehr genutzter Flächen nachdenken und den Radverkehr stärken konnte. Dennoch wurden „alte Pläne“ wie der vierstreifige Ausbau der Hohen Straße im Stadtzentrum zunächst weiterverfolgt und umgesetzt (diese Maßnahme folgte auf die Verlegung der Stadtbahnstrecke nach Dortmund-Hombruch in Tunnellage). Mit dem Masterplan Mobilität gelang es jedoch, andere Ausbauplanungen, die noch nicht so weit fortgeschritten waren, faktisch aufzugeben (z.B. die lange umstrittene Uni-Südtangente).

Bei der Verkehrsmittelwahl ist der Umschwung in Richtung Radverkehr noch nicht in dem erwünschten Maße eingetreten, aber insgesamt konnte der Trend zur stärkeren MIV-Nutzung gebrochen werden, sodass der MIV-Anteil an den Wegen der Dortmun-

derinnen und Dortmunder von 49% im Jahr 2005 auf 47% des Verkehrsaufkommens im Jahr 2013 zurückging (Omnitrend 2014). Die einzelnen Anteile der anderen Verkehrsmittel mit 20% Busse und Bahnen, 27% Fußverkehr und 6% Radverkehr am Verkehrsaufkommen im Jahr 2013 zeigen das unausgeschöpfte Potenzial im Radverkehr.

Für die Ausprägung der Verkehrsnachfrage ist künftig auch die demografische Entwicklung bedeutsam (vgl. Abb. 7). In absoluten Einheiten bleiben die Schülerzahlen zwar vergleichsweise stabil. Die Schulstandorte verändern sich aber dynamisch, weil der Anteil der Schüler in berufsbildenden Schulen ansteigen wird und die Hauptschulen offensichtlich keine Zukunft mehr haben. Gleichzeitig sind Umbrüche in der Ausstattung mit Förderschulen zu beobachten, die die Fahrtweiten und die Anforderungen an den ÖPNV erhöhen.

Bevölkerung Dortmund 1985–2040 (nach ausgewählten Altersgruppen)

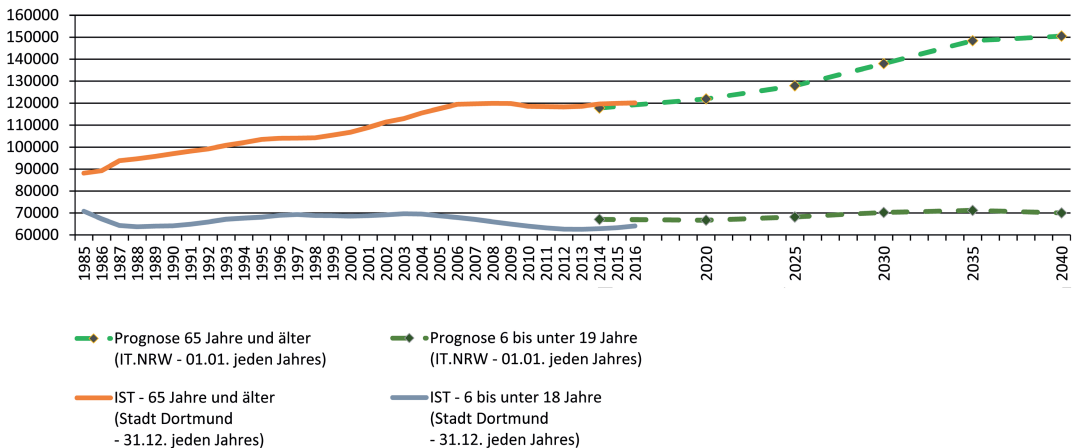


Abb. 7: Entwicklung der Altersgruppen der über 65-Jährigen und der Schüler / Quellen: Stadt Dortmund 2018, IT.NRW 2015; eigene Darstellung, die Ist-Zahlen wurden der Kommunalstatistik der Stadt Dortmund entnommen und bilden die Altersgruppe 6–18 Jahre ab, während die Prognosen für die Altersgruppe 6–19 Jahre gelten und aus IT.NRW 2015 entnommen wurden

Den prognostisch stagnierenden Schülerzahlen steht die Erwartung einer bis 2035 deutlich wachsenden Altersgruppe der über 65-Jährigen gegenüber. Die Auswirkungen auf die zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage und die Anforderungen an die Gestaltung der Verkehrsanlagen sind offensichtlich. Mit dem barrierefreien Umbau der Stadtbahnanlagen stehen aufwendige und langwierige Baumaßnahmen bevor, die erhebliche städtische Mittel binden.

4 Aktuelle Entwicklungen, Problemlagen und Herausforderungen

Die Schnelligkeit von Aufstieg und Niedergang der Schwerindustrien, die zudem durch ihre Flächenansprüche und Emissionsintensitäten lange über ihre Existenz hinaus nachwirken, ist nach wie vor eine zentrale Herausforderung der aktuellen Stadt- und Verkehrsplanung, die noch über Jahrzehnte mit der Reparatur des Stadtbildes beschäftigt sein wird. Dies gilt sowohl für die City (laufendes Projekt „Boulevard Kampstraße“) als auch die Stadtteilzentren, die in den vergangenen Jahren z. T. bereits aufgewertet wurden. Der Radverkehr soll gemäß Masterplan Mobilität (die Fortschreibung hat 2016 begonnen) weiter gestärkt werden und den Pkw-Verkehr zurückdrängen. Nach bemerkenswerten anfänglichen Erfolgen zu Beginn der 2000er Jahre scheint es nun jedoch größerer Infrastrukturanstrengungen zu bedürfen, um dieses Ziel zu erreichen. Der in Planung befindliche Radschnellweg Ruhr (RS1), der künftig das gesamte Ruhrgebiet in Ost-West-Richtung durchqueren soll, markiert das derzeit ehrgeizigste Projekt der Radverkehrsförderung.

Der Radverkehr ist eingebunden in diverse Projekte der Stadt aus den Bereichen „Klimaschutz“, „Luftreinhaltung“ und „Elektromobilität“. Aktuell führt die Luftreinhaltung zu einem hohen Handlungsdruck, da in Dortmund mehrere Straßenzüge nach wie vor über den gesetzlichen Grenzwerten für die Stickoxidkonzentration liegen. Der Lärmschutz an Straßen ist demgegenüber zwar zzt. im öffentlichen Bewusstsein etwas in den Hintergrund geraten, erhebliche Grenzwertüberschreitungen an einer Vielzahl angebaute Hauptverkehrsstraßen begründen aber nach wie vor Handlungsbedarf. Die Stadt setzt seit einigen Jahren erfolgreich lärmindernde Beläge auf Hauptverkehrsstraßen ein, allerdings im Wesentlichen im Zuge anstehender Erhaltungsmaßnahmen.

Absehbar wird die Verkehrsinfrastruktur in den kommenden Jahren hohe Investitionen erfordern, denen ein Jahr für Jahr knapp genehmigungsfähiger Haushalt und ein seit den 1960er Jahren zügig ausgebautes Stadtbahnssystem mit hohem Erhaltungsbedarf gegenüberstehen. Hinzu kommt der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnanlagen. Konkret besteht entlang der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B1 die Herausforderung, Lösungen für die Barrierefreiheit zu finden, die die raumwirksame Alleebepflanzung angemessen berücksichtigen. Die B1 ist zwar trotz einer Belastung von über 90.000 Kfz/Tag eine der städtebaulich am besten integrierten Hochleistungsstraßen Deutschlands. Tägliche Staubbildung und abschnittsweise sehr hohe Luftschadstoff- und Lärmbelastungen erzeugen jedoch einen hohen Handlungsbedarf, dem bislang mit dem Neubau eines Tunnels unter der Straßenachse begegnet werden sollte. Die unsichere Finanzierung im aktuellen BVWP und absehbare entwurfstechnische Probleme des Vorhabens stellen es jedoch infrage. Neben der verkehrstechnischen Funktion wird künftig die Bedeutung dieses ehemaligen „Schmuckboulevards“ für das Bild der Stadt, das sich dem Durchfahrenden bietet, stärker zu berücksichtigen sein.

Die innenstadtnahen Wohnviertel der Stadt sind vielerorts durch einen sehr hohen Parkdruck gekennzeichnet, der die Aufenthaltsqualität der Straßenräume stark beeinträchtigt und im Konflikt zu den attraktiven „Kneipenszenen“ in diesen Vierteln steht. Bewohner-Parkregelungen haben nur eine sehr begrenzte Wirksamkeit und sind auch bei den Bewohnern der Quartiere umstritten. Zuzüge von Haushalten mit mehreren

Pkw verschärfen die Situation. Für diese Quartiere scheinen Lösungen nur auf der Grundlage einer veränderten „Mobilitätskultur“ möglich. Es bleibt offen, ob es in absehbarer Zeit gelingt, die Flächenansprüche des Fußverkehrs, der Barrierefreiheit, des Radverkehrs, des Carsharings, einer höheren Aufenthaltsqualität und einer insgesamt höheren Gestaltqualität des Stadtraumes zu priorisieren, auch wenn dies zu deutlichen Einschränkungen für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr führt.

5 Handlungsempfehlungen aus der Praxis

Wie bereits angedeutet, hat der im Jahre 2004 erstmals verabschiedete Masterplan Mobilität eine Wende in der Verkehrspolitik in Dortmund eingeleitet. Besonders bemerkenswert an dieser Form des Verkehrsentwicklungsplans war einerseits die enge Verknüpfung mit dem formellen Aufstellungsverfahren zum Flächennutzungsplan. Der Masterplan lieferte nach den umfangreichen Analysen und Szenarien den verkehrsfachlichen Input für die vorbereitende Bauleitplanung. Straßen- und eine Vielzahl an Schienentrassen wurden dargestellt und damit für die Zukunft gesichert. Vor allem Straßenplanungen, an denen lange festgehalten wurde, konnten aber auch aufgegeben werden. Insgesamt umfasste der Masterplan Mobilität 2004 in einem integrierten Handlungskonzept neun Handlungsfelder: Straßennetz, ÖPNV, Radverkehr, Ruhender Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr, Mobilitätsmanagement, Verkehrsmanagement, Verkehrssicherheit und Straßenraumgestaltung. Neben den infrastrukturellen Fragen war die breite inhaltliche Ausrichtung des Masterplans Mobilität auf die „weichen“ Themen Radverkehr, Mobilitätsmanagement oder Verkehrssicherheit für die damalige Zeit und vor allem für Dortmund Neuland.

Zum anderen hat der Masterplan Mobilität 2004 Aufmerksamkeit aufgrund seines umfangreichen Beteiligungsverfahrens erhalten. Die Stadtgesellschaft ist über den begleitenden Arbeitskreis, öffentliche Dialogveranstaltungen, Infoflyer und Informationen im Internet integriert worden. Diese Instrumente sind heute für Verkehrsentwicklungspläne selbstverständlich und in anderen Städten inzwischen auch weiterentwickelt worden (vgl. u.a. FGSV 2012). Diese Akteursbeteiligung hat in Dortmund die Umsetzung der im Masterplan Mobilität verankerten Maßnahmen v.a. in den ersten Jahren deutlich vereinfacht. So war bspw. die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städten, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) noch Ende der 1990er Jahre politisch gescheitert. Mit dem kooperativ erstellten Masterplan Mobilität ist 2007 die Mitgliedschaft jedoch möglich geworden.

Eine Schwäche des Masterplans war die fehlende Konkretisierung der Maßnahmen mit Kosten und verbindlichen Beschlüssen. Es konnten zwar von den über 100 Maßnahmen eine Vielzahl umgesetzt werden. Der Schwerpunkt lag hier aber bei den Maßnahmen im Straßenbau und im Wirtschaftsverkehr. Vor allem in den Handlungsfeldern Verkehrssicherheit und Ruhender Verkehr blieb die Umsetzungsbilanz hinter den Erwartungen zurück. Im Radverkehr konnten wichtige Maßnahmen wie eine Radstation am Hauptbahnhof, der Ausbau des Radwegenetzes auf rd. 670 km und ein mit über 90 Stationen dichtes Fahrradverleihsystem realisiert werden. In der Summe blieb dies aber zu wenig, um den Radverkehrsanteil signifikant zu steigern.

Dies ist inzwischen erkannt und die Stadt Dortmund hat 2016 den Prozess der Fortschreibung des Masterplans Mobilität begonnen. Wie in den Jahren 2001–2004 begleitet wieder ein Arbeitskreis aus Verbänden, Initiativen, Ziel- und Interessensgruppen, Verwaltung und Politik den Prozess, und öffentliche Dialogveranstaltungen sorgen für die Einbindung der Bevölkerung. Anders ist allerdings, dass die Stadt Dortmund sich analog der Empfehlung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2012) für einen zweistufigen Prozess entschieden hat. In der ersten – mit dem Ratsbeschluss vom 22.03.2018 abgeschlossenen – Stufe wird ein neues Zielkonzept für die Verkehrsentwicklung bis 2030 erarbeitet. Mit diesem Zielkonzept sind acht gleichberechtigte Zielfelder definiert worden (vgl. Abb. 8), aus denen in der zweiten Stufe Teilkonzepte mit Handlungsstrategien und konkreten Maßnahmen erarbeitet werden.



Abb. 8: Zielkonzept des Masterplans Mobilität 2030 der Stadt Dortmund / Quelle: Stadt Dortmund 2019c

Ziel ist es, einen höheren Konkretisierungsgrad zu erarbeiten und schneller in die Umsetzung zu gelangen. Durch aktuelle Förderprogramme scheint dies auch möglich zu sein. Die Teilkonzepte „Elektromobilität“ und „Maßnahmen zur Luftreinhaltung“ sind bereits abgeschlossen. Seit Anfang 2019 werden die weiteren Teilkonzepte „Radverkehr und Verkehrssicherheit“, „Fußverkehr und Barrierefreiheit“ sowie „Ruhender Verkehr und öffentlicher Raum“ erarbeitet. Hier wird sich zeigen, ob die dort zu konkretisierenden Maßnahmen zu einer schnelleren Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens zugunsten der klimafreundlichen Verkehrsmittel in Dortmund führen.

Literatur

Bömer, H.; Lürig, E.; Utku, Y.; Zimmermann, D. (2010): Stadtentwicklung in Dortmund seit 1945: Von der Industrie- zur Dienstleistungs- und Wissensstadt. Dortmund. = Blaue Reihe – Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 135.

- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung. Ausgabe 2012. Köln.
- Institut für Handelsforschung Köln (2014): Vitale Innenstädte 2014. Köln.
- IT.NRW (2015): Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2014 bis 2040/2060. Düsseldorf. = Statistische Analysen und Studien 84.
- Küpper, U. (2005): Zwischenbilanz des „dortmund projects“ aus der Sicht des Wirtschaftsförderers. In: Informationen zur Raumentwicklung (9/10), 627-636.
- Nellen, D.; Sonne, W.; Wilde, L. (Hrsg.) (2018): Dortmund bauen – Masterplan für eine Stadt. Strategien und Perspektiven der Dortmunder Stadtentwicklungspolitik in den ersten beiden Jahrzehnten des 21. Jahrhunderts. Berlin.
- Omnitrend (2014): Haushaltsbefragung 2013 zum Mobilitätsverhalten der Dortmunder Bevölkerung. Ergebnisbericht vom 23.04.2014 für die Stadt Dortmund. Leipzig. (unveröffentlicht)
- Regionalverband Ruhr (2012): Kleiner Zahlenspiegel der Metropole Ruhr 2012. Essen.
- Stadt Dortmund (Hrsg.) (2013): Masterplan Einzelhandel. Abschlussbericht Junker und Kruse Stadtforschung im Auftrag der Stadt Dortmund. Dortmund.
- Stadt Dortmund (Hrsg.) (2014): Nahverkehrsplan Dortmund 2014. Dortmund.
- Stadt Dortmund (2018): Jahrbuch Dortmunder Statistik 2018. Dortmund.
- Stadt Dortmund (2019a): Bevölkerung nach Geschlecht und Altersgruppen am 31.12. https://www.dortmund.de/media/p/statistik/pdf_statistik/bevoelkerung/02_01_Bevoelkerung_Geschlecht_Altersgruppen.pdf (30.10.2019).
- Stadt Dortmund (2019b): Berufspendler. https://www.dortmund.de/media/p/statistik/pdf_statistik/wirtschaft_1/06_08_Berufspendler.pdf (30.10.2019).
- Stadt Dortmund (2019c): Leitlinien, Ziele und Teilkonzepte. https://www.dortmund.de/de/leben_in_dortmund/verkehr/masterplan_mobilitaet_2030/leitlinien_ziele_und_teilkonzepte/index.html (30.10.2019).
- Walz, M. (2010): Dortmund eigenständig: Stadtentwicklung vom Generalsiedlungsplan 1920 zum nachhaltigen Versuch 2004. In: Bömer, H.; Lürig, E.; Utku, Y.; Zimmermann, D. (Hrsg.) (2010): Stadtentwicklung in Dortmund seit 1945. Von der Industrie- zur Dienstleistungs- und Wissensstadt. Dortmund. = Blaue Reihe – Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 135.
- Wegener, M. (2010): Entwicklung der Siedlungsstruktur im östlichen Ruhrgebiet. In: Bömer, H.; Lürig, E.; Utku, Y.; Zimmermann, D. (2010): Stadtentwicklung in Dortmund seit 1945. Von der Industrie- zur Dienstleistungs- und Wissensstadt. Dortmund. = Blaue Reihe – Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 135.

Autoren

Bert Leerkamp (*1964), *Dr.-Ing., Studium Bauingenieurwesen an der Universität Hannover, im Anschluss wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau der Universität Hannover; 1996 Promotion an der Universität Hannover; 1995 bis 2003 Gruppenleiter für Verkehrsanalyse, Verkehrsprognosen und Güterverkehr im Stadtplanungsamt Dortmund; 2003 bis 2009 Professor für Verkehrssysteme und Verkehrsmanagement an der Hochschule Bochum (FH), seit 2009 Universitätsprofessor für Güterverkehrsplanung und Transportlogistik an der Bergischen Universität Wuppertal.*

Andreas Meißner (*1973), *Dipl.-Ing., Bauass., Studium der Raumplanung an der Universität Dortmund, im Anschluss städtebauliches Referendariat bei der Bezirksregierung Münster, 2001 Abschluss mit der Höheren Staatsprüfung; seit 2001 Mitarbeiter im Geschäftsbereich Mobilitätsplanung des Stadtplanungs- und Bauordnungsamts der Stadt Dortmund, dort seit 2002 Teamleiter, seit 2014 stv. Bereichsleiter und seit 2019 Projektleiter „Emissionsfreie Innenstadt“.*