



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Ludger Wilde	21.04.2020
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Birgit Niedergethmann	2 26 14	-
Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Innenstadt-Nord	06.05.2020	Empfehlung
Ausschuss für Wirtschafts-, Beschäftigungsförderung, Europa, Wissenschaft und Forschung	27.05.2020	Empfehlung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	04.06.2020	Empfehlung
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	10.06.2020	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-West	17.06.2020	Kenntnisnahme
Hauptausschuss und Ältestenrat	18.06.2020	Empfehlung
Rat der Stadt	18.06.2020	Beschluss

Tagesordnungspunkt

Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des nördlichen Umfeldes des Dortmunder Hauptbahnhofs

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt nimmt die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des nördlichen Umfeldes des Dortmunder Hauptbahnhofs sowie die unter Punkt 4 vorgeschlagene weitere Vorgehensweise zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, vorbereitende Maßnahmen für eine Umsetzung des Projektes einzuleiten wie:

- Verhandlungen zum Erwerb erforderlicher Flächen zu führen,
- die Beauftragungen zur Erarbeitung eines Rahmenplanes vorzunehmen,
- die organisatorischen Voraussetzungen für die Projektumsetzung und die Rahmenbedingungen einer zu gründenden Projektgesellschaft zu klären sowie die Gründung einer solchen Gesellschaft vorzubereiten,
- ein tragfähiges Finanzierungsmodell zu erarbeiten.

Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Deutschen Bahn AG den gegenüber der Planfeststellung zur Modernisierung der DB-Verkehrsstation veränderten Ausbau des Nordausgangs zum Hauptbahnhof abzustimmen (siehe Punkt 4.5 der Machbarkeitsstudie).

Es entstehen in der städtischen Ergebnisrechnung in den Haushaltsjahren 2020 und 2021 Aufwendungen in Höhe von insgesamt 450.000 €.

Nach Vorlage der Ergebnisse aus der Machbarkeitsstudie sind dem Rat die daraus resultierenden weiteren investiven Auszahlungen der Haushaltsjahre ab 2022 ff. zur Entscheidung vorzulegen.

Personelle Auswirkungen

Die Maßnahme wird in den Jahren 2020 und 2021 bei StA 61 mit dem vorhandenen Personal bearbeitet.

Finanzielle Auswirkungen

Es entstehen für die Erstellung des Rahmenplanes und zur Abarbeitung der oben genannten Beauftragungen zur nördlichen Umfeldgestaltung des Hauptbahnhofes in der städtischen Ergebnisrechnung Aufwendungen in Höhe von 260.000 € im Jahr 2020 und 190.000 € im Jahr 2021.

Die Bewirtschaftung der Maßnahme erfolgt zunächst bei StA 61 mit dem Sachkonto 529300 (Sach- und Dienstleistungen Bau, Technik, Planung) unter dem Auftrag 610902060002 (Gestaltung HBF – Umfeld). Es handelt sich bei der Maßnahme jedoch um ein Teilprojekt von „Nordwärts“ (Ifd. Nr. 495), so dass die entstehenden Aufwendungen zu Lasten von FB 1, Sachkonto 529900 (Sach- und Dienstleistungen Sonstiges), Auftrag 10184082006, zum Jahresende umgebucht werden. Da das Teilprojekt im Rahmen der Haushaltsplanung 2020/2021 ff. bei FB 1 geplant ist, entsteht keine Ausweitung der gesamtstädtischen Ergebnisrechnung.

Mit dem Jahr 2022 beginnt die Umsetzungsphase des Projekts. Neben der Beauftragung von Gutachten für das Bauleitplanverfahren sind insbesondere die Leistungen zur Objektplanung für das Objekt *erweiterte Bahnhofshalle/ZOB/Parken/Grüne Spange* als Ursache größerer Kostenblöcke zu nennen. Für die Ingenieurleistungen werden über den Zeitraum von 2022 bis nach 2026 allein Kosten in Höhe von derzeit schätzungsweise neun Millionen € netto zu berücksichtigen sein. Daneben werden Ingenieurkosten auch für Verkehrs- und Freiflächen, etwa für den nördlichen Bahnhofsvorplatz etc. entstehen. Ab 2025 kommen zudem erste Baukosten zum Tragen.

Abhängig von der derzeit offenen Projektträgerschaft sind die Zeit und die Höhe des tatsächlichen Finanzstroms. Zu unterscheiden ist beispielsweise die Option, dass die Stadt Dortmund selbst als Bauherrin auftritt, von der Möglichkeit, dass das Objekt *erweiterte Bahnhofshalle/ZOB/Parken/Grüne Spange* durch eine eigenständige Rechtsperson erstellt und anschließend an die Stadt Dortmund vermietet wird oder diese über Mietkauf langfristig in das Eigentum kommt.

Aus der Machbarkeitsstudie, Punkt 7.1 gehen die voraussichtlichen Gesamtkosten, die der Stadt Dortmund für die Gestaltung des nördlichen Hauptbahnhofumfeldes entstehen, hervor. Diese werden im Zuge der notwendigen politischen Beschlüsse zur weiteren und konkreten Maßnahmenumsetzung dargestellt werden und müssen im Zuge der Haushaltsplanung 2022 ff. von den jeweils umsetzenden Fachbereichen und abhängig von der Projektträgerschaft berücksichtigt werden.

Thomas Westphal
Geschäftsführer

Begründung

1. Ausgangslage

In unmittelbarer Nähe zur Dortmunder City stellt das nördliche Umfeld des Hauptbahnhofs ein großes, aber bis heute wenig beachtetes Entwicklungsgebiet dar. Es ist als Nahtstelle zwischen dem Hauptbahnhof und der Nordstadt ein Bereich, der das Potential hat, die heute stark ausgeprägte Barriere des Gleisfeldes zu mindern. Der Hauptbahnhof selber wird in der Zukunft zweifellos eine immer größere Rolle spielen, um den Mobilitätsansprüchen der Zukunft gerecht zu werden und sich mit angelagerten Verkehrsträgern zu einer Mobilitätsdrehscheibe mit vielfältigen Mobilitätsangeboten weiter entwickeln. Dies wird sein unmittelbares räumliches Umfeld befruchten, während dessen Entwicklung wiederum positiven Einfluss auf die Erscheinung des Hauptbahnhofs nehmen dürfte.

Die zurückliegenden Maßnahmen, diesen räumlichen Bereich der Innenstadt zu qualifizieren, umfassen einen umfangreichen Partizipationsprozess sowie einen städtebaulichen Wettbewerb mit dessen Weiterqualifizierung. Mit der Machbarkeitsstudie, die dieser Vorlage anliegt, ist nunmehr eine Konkretisierung erreicht, mit der über das weitere Vorgehen zu entscheiden ist.

Inhaltlich ist das Projekt geprägt von dem inhaltlichen und gestalterischen Ausformulieren des Hauptbahnhofs zu einer Mobilitätsdrehscheibe, die auch den Zentralen Omnibusbahnhof für Fernlinienverkehr (ZOB), der bislang provisorisch auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz angeordnet ist, einbindet. Wohnen und gewerbliche Nutzungen in großstädtischer Anmutung und die Gestaltung eines in den urbanen Kontext eingebundenen Grünraumes werden das Areal zu einem hochwertigen urbanen Raum machen, der der Stadtkulisse südlich des Hauptbahnhofs ein qualitätvolles Pendant setzt.

2. Machbarkeitsstudie

Mit Drucksache Nr.: 12588-18 hat der Rat der Stadt beschlossen, in Form einer Machbarkeitsstudie die Realisierungsfähigkeit des städtebaulichen Konzeptes des Architekturbüros raumwerk Gesellschaft für Architektur und Stadtplanung mbH, Frankfurt am Main zu prüfen.

Die anliegende Studie betrachtet Erkenntnisse zu

- qualitativen Aspekten,

- Aspekten der Wirtschaftlichkeit.

Die qualitativen Aspekte sind bezogen auf Umfang und Bearbeitungstiefe auf die Fragestellung begrenzt, ob zu dem städtebaulichen Entwurf des Büros raumwerk konzept- oder qualitätsgefährdende Erkenntnisse vorliegen. Als zu betrachtende Themen wurden durch externe Büros die folgenden Themen bearbeitet:

- Verkehr,
- Schall,
- Lufthygiene.

Zur Bewertung der technischen und planerischen Konsequenzen wurden Ingenieurbüros eingebunden:

- als Verfasserin des städtebaulichen Entwurfs das Architekturbüro raumwerk aus Frankfurt a.M.,
- als Tragwerksplaner imagine structure GmbH aus Frankfurt a.M.,
- als Landschaftsplanungsbüro ClubL94 Landschaftsarchitekten aus Köln,
- Ingenieurbüro ITAB GmbH aus Dortmund für die Bewertung der Planung bezogen auf Schallimmissionen,
- Ingenieurbüro SimuPLAN aus Dorsten für die Bewertung der Planung bezogen auf Luftschadstoffe,
- Ingenieurbüro für Verkehrstechnik LK Argus aus Hamburg für Beratungsleistungen bezogen auf den ZOB und auf das KFZ-Parkangebot mit deren jeweiliger Erschließung,
- Ingenieurbüro für Verkehrstechnik IGS aus Neuss für die Bewertung von neuralgischen Straßenknoten und deren Kapazitäten,
- Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, beratende Ingenieure für Bahntechnik aus Köln für die Bewertung von Lösungen und Kosten für die Verlegung bahnbetrieblich erforderlicher Leitungen,
- Ingenieurgesellschaft PTM Dortmund mbH für Bodenmanagement und Altlasten aus Dortmund für die Einschätzung vorliegender Unterlagen zur Bodenqualität,
- das Büro GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP GbR aus Hamburg für die Erarbeitung fiskalischer Effekte und sozialer Folgekosten,
- das Büro für Projektsteuerung Drees & Sommer SE für die Bewertung zugearbeiteter Informationen und stichprobenhafter Prüfung sowie zum Integrieren aller Erkenntnisse in eine Gesamtwirtschaftlichkeitsuntersuchung.

Das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund fasste die Beiträge der oben aufgeführten Partner zu der anliegenden Machbarkeitsstudie zusammen.

3. Wesentliche Ergebnisse

Die Machbarkeitsstudie untersuchte Kosten und Erlöse vielfältiger Art mit dem Anspruch, ein ganzheitliches Bild der wirtschaftlichen Folge des stadtentwicklerischen Projekts zu gewinnen.

- Als Gesamtinvestitionssumme über alle Aspekte der Projektrealisierung ergab sich ein Betrag von ca. 655 Mio. €.

- Darin enthalten sind grundstücksbezogene Kosten (inkl. dem Wert der Grundstücke) von gut 14 Mio. €,
- sodass sich eine Summe baulicher Investition von ca. 641 Mio. € ergibt.
- Die Investitionen, die die Stadt Dortmund zur Realisierung des Projektes zu tragen hat, belaufen sich auf ca. 157 Mio. €,
 - wobei ca. 7 Mio. € grundstücksbezogene Kosten darstellen
 - und ca. 150 Mio. € für bauliche Aktivitäten aufgewendet werden.
- Auf das Engagement privater Investor*innen entfallen damit 498 Mio. €
 - davon grundstücksbezogen ebenfalls ca. 7 Mio. €
 - und auf die baulichen Aktivitäten ca. 413 Mio. €.
 - Die von privater Hand zu realisierenden Objekte umfassen Nutzungen wie Büros, Dienstleistungen, Gastronomie und im größeren Umfang auch Wohnen. Das innerhalb des Entwicklungsgebietes vorgesehene Berufskolleg wird dabei wie eine private Investition betrachtet, weil anstelle dieses Teilprojekts auch ein anderes realisiert werden könnte, während die Investitionen von in Summe 157 Mio. €, die originär der Stadt Dortmund zugeordnet werden, zwingend allein durch diese zu tragen sind.
- Kernobjekte, die allein durch die Stadt Dortmund zu tragen sind, betreffen insbesondere Einrichtungen, die sich nicht zur Gewinnerzielung eignen. Dies sind die Gestaltung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes, die Errichtung des Bauwerks *erweiterte Bahnhofshalle/ZOB/Parken/Grüne Spange*, die landschaftsplanerische und sonstige Gestaltung der „Grünen Spange“ für eine öffentliche Nutzung und die Anlage der öffentlichen Erschließung der Baufelder.
- Ziel der Machbarkeitsstudie war es, neben den baulich bedingten Kosten auch die weitergehenden Kosten zu berücksichtigen. Dies sind solche, die im umfassenden Sinne im Zuge des Betriebes der Einrichtungen entstehen. Berücksichtigung findet auch die soziale Infrastruktur, die in Verbindung mit einem solchen stadtentwicklerischen Projekt zum Tragen kommt. Ebenso galt es, Erlöse unterschiedlicher Art zu erfassen, etwa durch den Verkauf von Grundstücksteilen, über die die Stadt Dortmund im Zuge der Maßnahme Verfügung erlangt. Auch Fördermittel wurden einbezogen und insbesondere auch Erlöse, die als fiskalische Effekte Folge des Projektes sind.

Das wirtschaftliche Ergebnis, das in der Studie mit und ohne ein Finanzierungsmodell betrachtet wird, stellt die Gesamtheit der originär stadteigenen Aufwendungen und der Erlöse, die der Stadt Dortmund durch das Projekt zugutekommen, dar. Es wurde ein Betrachtungszeitraum von 30 Jahren gewählt, bei dem ein negatives wirtschaftliches Ergebnis in Höhe von (kumuliert) ca. 154 Mio. € ohne und ca. 176 Mio. € mit einem Finanzierungsmodell festgestellt wurde. Dabei ist zu betonen, dass außer der

Betrachtung der Wirkung des Finanzierungsmodells selbst (in der Studie als „Partnermodell“ für ein mögliches Mietkauf- oder Leasinggeschäft mit einem inhousefähigen Partner bezeichnet) keinerlei Annahmen getroffen wurden zu Entwicklungen auf dem Geldmarkt. Inflation und hiervon gegebenenfalls abweichende Preis- oder Wertentwicklungen bleiben unbeachtet wie auch kalkulatorische Verzinsungen von Eigenkapital etc..

Ergebnisse im Einzelnen:

Planungsrechtliche Aspekte

- Das städtebauliche Konzept des Büros raumwerk ist im Hinblick auf die besonders relevanten Aspekte des Verkehrs, der Lufthygiene und der Schallbelastung realisierbar.
- Für das Projektgebiet ist eine Städtebauliche Sanierungsmaßnahme nach BauGB, 1. Teil, 1. Abschnitt, § 136 ff. zu initiieren.

Rahmenbedingungen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

- Die wirtschaftlichen Folgen der Umsetzung des Konzeptes sind in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Büros Drees+Sommer SE dargestellt. Es wurde die wirtschaftliche Wirkung über einen Zeitraum von 30 Jahren, bis zum Jahr 2049, untersucht, wobei ein ganzheitlicher Ansatz gewählt wurde, bei dem alle erkennbaren Einflüsse, Investitions- wie Betriebskosten, Kosten wie auch Erlöse, inklusive fiskalischer Effekte betrachtet wurden. Die Bewertung erfolgte auf der Grundlage heutiger Bewertungsmaßstäbe ohne Berücksichtigung von möglichen und auch wahrscheinlichen Veränderungen wirtschaftlicher Kenndaten in Form von Inflation und von unter Umständen entkoppelten Kosten- und Wertsteigerungen. Auch wurden im Grundsatz keine Kapitalkosten oder –Ausfälle oder –Erträge einbezogen. Diese Darstellung wurde gewählt, weil über einen Zeitraum bis zum Jahr 2049 keine seriöse Annahme zu Veränderungen wirtschaftlicher Rahmendaten getroffen werden kann und auch die Interpretation weit in der Zukunft liegender wirtschaftlicher Effekte durch die modellhafte Annahme heutiger Bedingungen leichter fällt.
- Allein zur Darstellung des wirtschaftlichen Ergebnisses in Form von Annuitäten im Zusammenhang mit einem angenommenen Mietkauf- oder Leasingmodell wurde für Kapitalkosten ein Zinssatz angewendet.
- Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Büros Drees+Sommer differenziert nicht nach Haushaltsansätzen. Zur Vereinfachung werden beispielsweise Erlöse aus Grundstücksverkäufen und solche in der Folge fiskalischer Effekte rechnerisch gleich behandelt.

Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

- Die Gesamtinvestitionshöhe innerhalb des Entwicklungsprojekts - öffentlicher wie privater Investitionen - beläuft sich auf ca. 655 Mio. € brutto.
- Die Höhe der bis zum Jahr 2049 anzunehmenden Kapitalaufwendungen, bereinigt um alle gegenzurechnenden Erlöse beläuft sich bei der Betrachtung von Annuitäten in einem Leasing- oder Mietkaufmodell für den Betrachtungszeitraum von 2023 bis 2049 auf durchschnittlich ca. 6,3 Mio. € pro Kalenderjahr. Dabei variieren die Werte je nach Jahr zwischen ca. einer und neun Millionen Mio. €. Zur Darstellung als Annuitäten wurde eine Finanzierung der

Investitionskosten mit einem Zinssatz von 1,5 % angenommen, weitere Effekte des Kapitalmarktes, der Inflation oder sonstiger Kosten- oder Wertveränderungen jedoch nicht. Die jährlichen Werte sind in der Machbarkeitsstudie unter Punkt 7.1 abgebildet. Über die dreißigjährige Betrachtungsdauer summieren sich diese jährlichen Beträge bei Annahme des Mietkaufmodells auf einen Gesamtwert von ca. 176 Mio. €.

- Bei der Annahme eines Modells, das auf einem Kapitalfluss aus liquiden Mittel beruht, also ohne Betrachtung von Kapitalkosten, ergäbe sich ein Gesamtsaldo von ca. 154 Mio. €. Hierbei käme es allerdings zu einem Kapitalfluss (ebenfalls bereits gegengerechnet sind hierbei die Erlöse) in drei Folgejahren (in den Jahren von 2024 bis 2027) mit hohen jährlichen Finanzströmen mit ca. 24, 33, 35 und 30 Mio. € pro Jahr.
- Gemäß Wirtschaftlichkeitsuntersuchung verbleibt nach Fertigstellung und nachdem die Stadt Dortmund die kompletten Rückzahlungen geleistet hat (sofern ein Mietkaufmodell zum Tragen kommt), ein dauerhafter, jährlicher, negativer Betrag von ca. 1 Mio. €. Dieser ergibt sich aus der Höhe der Betriebskosten, die durch die positiven fiskalischen Effekte nicht vollständig kompensiert werden.

Organisatorische Aspekte des Projekts

- Die Umsetzung des Projektes erfordert Grunderwerb und eine eigene Projektträgerschaft der Stadt bzw. eine Projektträgerschaft, die für die Stadt Dortmund tätig wird.
- Die Projektträgerschaft kann optional durch die Körperschaft Stadt Dortmund wahrgenommen werden oder durch eine Projektgesellschaft mit beschränkter Haftung. Diese kann von der alleinigen Gesellschafterin Stadt Dortmund oder von einer/m inhousefähigen Partner*in als Gesellschafter*in betrieben werden. Auch kann eine Gesellschaft gegründet werden, bei der sowohl die Stadt Dortmund als auch ein/e oder mehrere inhousefähige Partner*innen als Gesellschafter*innen auftreten.
- Als inhousefähige Partner*innen kommen kommunal beherrschte Gesellschaften, aber auch kommunale Zweckverbände infrage.
- Die Lösung der Projektträgerschaft in inhousefähiger Konstellation wird präferiert.

4. Weitere Vorgehensweise

- Die Projektrealisierung erfordert als vorbereitende Schritte eine weitere Differenzierung und Konkretisierung der vorliegenden städtebaulichen Planung mit dem Ergebnis des städtebaulichen Entwurfes als Rahmenplan.
- Darauf aufbauend sind die Vorbereitungen zur Einleitung des Bauleitplanverfahrens vorzunehmen.
- Für die inhaltliche Qualifizierung der Grünfläche ist im Sommer 2020 (vorbehaltlich der Auswirkungen der aktuellen Pandemie) eine partizipative Beteiligung durchzuführen.
- Zur Einleitung des Prozesses „Städtebauliche Sanierungsmaßnahme“ sind vorbereitende Untersuchungen zu beauftragen.
- Die Rahmenbedingungen zur Gründung einer Projektgesellschaft mbH als Projektträgerin zur Realisierung des Vorhabens sind zu klären.

- Verhandlungen mit inhousefähigen Partner*innen sind zu führen.
- Ein Finanzierungsmodell für die Projektumsetzung ist zu erarbeiten.
- Mit den Eigentümer*innen von Grundstücken sind Verhandlungen zum Erwerb erforderlicher größerer Grundstücke zu führen (insbesondere zu nennen sind diesbezüglich Contipark, DB Netz AG, DB Station& Service AG sowie Privateigentümer*innen im Westen des Projektgebietes).
- Parallel hierzu sind bezogen auf den Bereich westlich der Schützenstraße Vorbereitungen zur Einleitung eines Umlegungsverfahrens zur Neuordnung von Grundstücken gemäß den entwurflichen Zielsetzungen vorzunehmen.
- Verhandlungen mit Contipark zu den Rahmenbedingungen für den Erwerb eines Grundstücks in Verbindung mit der Einräumung von Rechten zur Nutzung und Bewirtschaftung von KFZ-Stellplätzen des Parkhauses durch Contipark sind zu führen.
- Es sind Ingenieurleistungen zu beauftragen:
 - Leistungen von raumwerk zur Fertigstellung der Rahmenplanung,
 - vertiefende Gutachten und Planungsleistungen im Vorfeld und für das Bauleitplanverfahren,
- Es ist die Vergabe von Ingenieurleistungen vorzubereiten
 - Objektplanungsleistungen etwa für die Gestaltung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes (dies in Verbindung mit einem verkehrsplanerischen und freiraumplanerischen Gestaltungswettbewerb) und für die hochbauliche Realisierung des Objektes *erweiterte Bahnhofshalle/ZOB/Parken/Grüne Spange*,
 - Ingenieurleistungen hierzu zur Tragwerksplanung, Brandschutz, haustechnischen Planung etc.,
 - Projektsteuerungsleistungen für die hochbauliche, die freiraumplanerische und für die stadtentwicklerische Projektrealisierung.
- Betreiberkonzepte sind mit Beteiligten zu erarbeiten und zu verhandeln, unter anderem für das Parkhaus, den ZOB, die Grünflächen- und Parkanlagen (inklusive einer Parkordnung), für die Bahnhofshalle und für das Fahrradparkhaus.
- Es sind Verhandlungen zur Kostenteilung, zu Schnittstellen und zur Projektträgerschaft sowie zur Betriebsverantwortung für die erweiterte Bahnhofshalle mit der DB Station & Service AG zu führen.
- Es sind begleitend mit dem Prozess der Städtebaulichen Sanierungsmaßnahme gemäß §136 ff. Bau GB Verhandlungen zum Förderzugang aufzunehmen.
- Das Vorgehen zur Vermarktung zukünftig städtischer Potentialflächen zur Realisierung von Hochbauten ist zu erarbeiten.

5. Klimarelevanz

Die mit dieser Vorlage zu beschließenden vorbereitenden Maßnahmen bedingen keine klimatischen Auswirkungen. Diese werden erst im Rahmen der Durchführungs- und Umsetzungsbeschlüsse dargestellt.

6. Abweichung von der Gremienreihenfolge

Die Reihenfolge der zu beteiligenden Gremien ist im vorliegenden Verfahren geändert worden. Bei Einhaltung der üblichen Beteiligungsreihenfolge würde es durch die

festgelegten Sitzungstermine der Gremien in diesem Verfahren zu einer deutlichen zeitlichen Verzögerung kommen. Eine Beschlussfassung durch den Rat wäre dann erst nach der Sommerpause möglich.

7. **Zuständigkeit**

Die Anhörung der Bezirksvertretung erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV NRW S. 666, SGV NRW 2023) in Verbindung mit § 20 Abs. 4 Buchstabe c der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017 (Dortmunder Bekanntmachungen Nr. 25, Seite 463 ff, vom 23.06.2017).

Die Zuständigkeit des Ausschusses für Wirtschafts-, Beschäftigungsförderung, Europa, Wissenschaft und Forschung ergibt sich aus § 41 GO NRW i. V. m. § 7 der Betriebssatzung der Wirtschaftsförderung Dortmund.

Die Zuständigkeit des Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen ergibt sich aus § 41 Abs. 2 GO NRW i. V. m. Ziffer 6 Buchstabe c des Zuständigkeitsverzeichnisses der Ausschüsse und Bezirksvertretungen vom 01.06.2017.

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 GO NRW i. V. m. § 4 Abs. 1 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017.

Anlage

- Städtebaulicher Entwurf raumwerk
- Perspektivische Ansicht des nördlichen Bahnhofsvorplatzes
- Machbarkeitsstudie Entwicklung des nördlichen Umfeldes des Dortmunder Hauptbahnhofs
(*nur digital*)
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchung Drees + Sommer SE
(*nur digital*)

Aus Kostengründen wird darauf verzichtet, die Machbarkeitsstudie und deren Anlage, die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Büros Drees + Sommer, der Vorlage in Papierform beizufügen. Die Anlagen werden jedoch elektronisch der Vorlage angehängt und stehen während der Sitzungen der politischen Gremien zur Einsichtnahme zur Verfügung.