

**Dortmunder Beiträge
zur Raumplanung
P/23**

Universitätsstadt Barop



Herausgeber

*Institut für Raumplanung (IRPUD),
Fakultät Raumplanung - vertreten durch die
Schriftenkommission -, Universität Dortmund*

Schriftleitung

Dr. Ursula von Petz

Verantwortlich für diesen Band

Prof. Dr. Michael Wegener

Layout/Titelblatt

Timo Flieger

Druck

Kolander & Poggel GbR, Dortmund

Vertrieb

*Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur
(im Auftrag vom Informationskreis für Raumplanung e.V.)*

*Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit
Genehmigung des Herausgebers*

*Dortmund, 2003
ISBN 3-88211-142-9*

Dortmunder Beiträge

zur Raumplanung

P/23

Universitätsstadt Barop

Projektteilnehmer/-innen

Anna Fizek

Timo Flieger

Eik Hoffmann

Felix Kaiser

Gregor Keldenich

Stephanie Krampulz

André Lorenzen

Antje Müller

Berit Pieper

Michael Polaschek

Oliver Stickdorn

Hendrik Trappmann

Markus Vancrayenest

Thomas Wilken

Betreuer

Prof. Dr. Michael Wegener

Berater

Prof. Peter Zlonicky

Bearbeitung des Berichts

Timo Flieger

Markus Vancrayenest

Inhalt

Vorwort	7
1 Einleitung	9
2 Problemstellung und Zielsetzung	11
3 Bestandsanalyse	15
3.1 Räumliche Einordnung in das Stadtgebiet und Abgrenzung des Plangebietes	15
3.2 Geschichte der Universität Dortmund	16
3.3 Nutzungen	20
3.3.1 Universität	20
3.3.2 Technologiepark	21
3.3.3 Wohnen	22
3.3.4 Nahversorgung	26
3.3.5 Freizeitangebot	27
3.3.6 Freiräume	28
3.4 Verkehr	31
3.4.1 Motorisierter Individualverkehr	31
3.4.2 Öffentlicher Personennahverkehr	34
3.4.3 Radverkehr	35
3.4.4 Fußverkehr	35
3.4.5 Zukünftige Planungen im Bereich Verkehr	37
3.5 Räumliche Qualitäten	37
3.5.1 Städtebauliche Qualität	43
3.5.2 Aufenthaltsqualität	43
3.6 Bioökologische Beurteilung	46
4 Universitätsstädte	49
4.1 Räumliche Einbindung von Universitäten in das Stadtgebiet	49
4.2 Universitätsstädte und innovative Siedlungsprojekte	50
4.2.1 Exkursion nach Süddeutschland und Frankreich	50
4.2.2 Exkursion in die Niederlande	55
4.3 Wohnsituation und Mobilitätsverhaltens von Studierenden	58
4.3.1 Wohnsituation	58
4.3.2 Mobilitätsverhalten	60

5	Die Universitätsstadt Barop	63
5.1	Konzeptentwicklung	63
5.2	Drei Varianten	64
5.3	Das Konzept	66
5.3.1	Gesamtkonzept	66
5.3.2	Wohnbebauung	68
5.3.3	Universität	79
5.3.4	Ehemaliger Campus Süd	80
5.3.5	Versorgung/Freizeit/Kultur	83
5.3.6	Verkehr	86
5.3.7	Freiflächen	89
5.3.8	Öffentliche Plätze	92
6	Beurteilung der Ergebnisse	95
7	Nachwort von Peter Zlonicky	97
8	Literaturverzeichnis	99

Vorwort

Die Universität Dortmund wurde in den sechziger Jahren trotz heftiger Kontroversen in der Öffentlichkeit auf freiem Feld ohne räumlichen Bezug zur Stadt Dortmund errichtet. Dies ist eine der Ursachen dafür, dass ein Großteil der Studierenden und Lehrenden aus weit entfernten Wohnorten zur Universität pendelt.

Das ist aus drei Gründen bedauerlich. Erstens sind die langen, zum Teil mit dem Auto zurückgelegten Anfahrtswege mit hohem Energieverbrauch und Schadstoffausstoß verbunden. Zweitens fehlt der Universität ein attraktives, auch in den Abendstunden lebendiges Zentrum. Drittens erweist sich die räumliche Isolation der Universität zunehmend als ein schwerwiegendes Hindernis für die Qualität von Forschung und Lehre.

Vor allem der dritte Aspekt ist den Gründern der Universität vermutlich nicht bewusst gewesen. Forschung und Lehre sind soziale Systeme; wichtige Dimensionen ihres Erfolgs beruhen auf persönlicher Begegnung und Kommunikation. Um sie zu ermöglichen, bedarf es vielfältiger räumlicher Gelegenheiten mit hoher Aufenthaltsqualität an Orten, die regelmäßig aufgesucht werden. Gerade daran herrscht jedoch an der Universität Dortmund Mangel. An nur wenigen Fachbereichen gibt es Arbeitsplätze für Studierende außerhalb der Lehrveranstaltungen. Es gibt nur wenige Cafés und Restaurants auf dem Campus. Kein Wunder, dass viele Studierende es vorziehen, die Universität sofort nach der Vorlesung zu verlassen. Das macht es schwierig, Vortragsveranstaltungen in den Abendstunden anzubieten, da viele potentielle Zuhörer nicht mehr erreichbar sind.

Erschwerend kommt hinzu, dass viele Studierende aus dem Ruhrgebiet stammen und lieber in der „Pension Mama“ als am Studienort wohnen. Auch arbeitet ein Großteil der Studierenden neben dem Studium, und zwar häufig am Wohnort. So wird das Studium nicht selten zu einer Nebentätigkeit, zu der man nur gerade so oft pendelt wie nötig.

Bei den Lehrenden ist es vielfach nicht besser. Dortmund gilt – zu Unrecht – als wenig attraktiv, deshalb wohnen viele Lehrende im weiteren Umland oder in anderen entfernten Großstädten. Bei Neubesetzungen von Professuren gilt die Bereitschaft, nach Dortmund zu ziehen, wenig, wenn Mitglieder der Berufungskommission selbst weit weg wohnen. So wird die Arbeit an der Universität Dortmund oft zur Nebentätigkeit, die auf wenige Tage in der Woche konzentriert wird – der DiMiDo-Professor ist keine böswillige Karikatur.

Wenn sowohl Lernende als auch Lehrende die Universität als Nebentätigkeit betreiben, hat dies gravierende negative Folgen für die Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit informeller persönlicher Kontakte, die Erreichbarkeit der Lehrenden durch die Studierenden, das Maß an Aufmerksamkeit, das man für andere aufbringt und damit auch die so oft beschworene Zusammenarbeit zwischen Fachgebieten und Fachbereichen.

Mit dem Konzept der „Universitätsstadt Barop“ soll an die in älteren Universitätsstädten wie Heidelberg, Tübingen oder Göttingen noch vorhandene räumliche Einheit von Lehre, Forschung, Wohnen und Freizeit von Studierenden, Lehrenden und Forschenden angeknüpft werden. Die Idee entstand in dem im Wintersemester 1997/98 bearbeiteten Projekt „Alternativen zur Pendler-Uni“ des Interdisziplinären Studienprojekts *Nachhaltige Unido*. Darin wurden Alternativszenarien zur heutigen, auf langen Anfahrtswegen der Studierenden und Lehrenden beruhenden räumlichen Organisation der Universität Dortmund entwickelt: Im Szenario „Internet-Universität Dortmund“ wurde eine Universität

Dortmund ausgemalt, in der möglichst viele Lehrveranstaltungen durch Kommunikation über das Internet ersetzt werden. Im Szenario „Universitätsstadt Barop“ wurde eine Wohnstadt für 25.000 Studierende und Universitätsangehörige in räumlichem Zusammenhang mit dem vorhandenen Ortskern Dortmund-Barop vorgeschlagen.

Das in diesem Band vorgestellte Studienprojekt des Studienjahrs 1999/2000 griff diese Idee auf und entwickelte sie zu einem konkreten Konzeptvorschlag. Zunächst wurde eine Bestandsaufnahme der Wohn- und Arbeitssituation an der Universität Dortmund und ihrer verkehrlichen, städtebaulichen und ökologischen Rahmenbedingungen durchgeführt. Anschließend wurde das Verhältnis von Universität und Stadt am Beispiel anderer Universitätsstädte in Deutschland, Frankreich und den Niederlanden untersucht. Auf der Grundlage dieser Befunde wurde ein räumliches Konzept für eine neue Universitätsstadt mit Wohnungen für rund 16.000 Studierende und Universitätsangehörige mit allen erforderlichen Einrichtungen zwischen der Universität und dem Ortsteil Barop entwickelt.

Natürlich kann nicht erwartet werden, dass mit einem städtebaulichen Konzept alle Strukturprobleme einer modernen Universität behoben werden. Dazu bedarf es weitgehender Reformen der Studiengänge, der Studienfinanzierung, des Dienstrechts und der Organisationsstruktur. Überlegungen zur räumlichen Gestalt der Universität können aber die Voraussetzungen klären, unter denen sich eine lebendige Gemeinschaft der Lernenden und Lehrenden entfalten kann.

Leider ist die Veröffentlichung der Projektarbeit durch verschiedene Umstände verzögert worden. In der Zwischenzeit sind weitere Einzelgebäude auf dem Campus entstanden, offensichtlich ohne ein Gesamtkonzept für die räumliche Entwicklung der Universität. In jüngerer Zeit wurde ein solches Konzept in Auftrag gegeben. Diese neueren Entwicklungen konnten in der Arbeit der Studierenden nicht mehr berücksichtigt werden.

Die Gedanken zur Einbindung der Universität in die Stadt könnten auch für den neuen Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund von Interesse sein. Die Gegner jeder zusätzlichen Flächeninanspruchnahme im Süden Dortmunds sollten prüfen, ob ihr Stadtteil durch eine lebendige Universitätsstadt Barop nicht mehr gewinnen als verlieren würde.

Abschließend bleibt mir als dem Betreuer des Projekts, den Studierenden, die sich mit beispielhaftem Elan der Universitätsstadt Barop gewidmet haben, zu danken. Die Gruppe, eine faszinierende Mischung von Talenten und Temperamenten, brachte ihre eigenen Erfahrungen mit dem Arbeitsort Universität in das Projekt ein, ebenso wie ihre Ideen dazu, wie die Universität in der Zukunft aussehen könnte und sollte. Die Diskussionen mit ihnen darüber während des Projekts und auf den Exkursionen in andere Universitätsstädte haben meine eigene Wahrnehmung der Universität wesentlich mit beeinflusst. Zum Schluss sei Professor Peter Zlonicky, dem Vater der „Uni-Umlandplanung“ von 1985, gedankt, der als Berater des Projekts das Vorhaben der Studierenden mit großem Enthusiasmus begleitet hat.

Michael Wegener
Januar 2003

1 Einleitung

Die Dortmunder Universität ist eine Campusuniversität. Außeruniversitäres Leben findet auf dem Campus kaum statt, nur vereinzelt sieht man am späten Nachmittag noch Studierende (siehe Abbildung 1). Für die meisten endet der Tag an der Universität mit der letzten Vorlesung. Natürlich ist eine Universität in erster Linie eine Bildungseinrichtung, trotzdem definieren sich viele der „traditionellen“ Universitäten darüber hinaus über die in ihrer Stadt vorhandene Einheit von Wohnen, Lehre, Forschung, Arbeit und Freizeit. Diese Städte zeichnen sich durch eine besondere Atmosphäre aus, die Universität ist häufig unverwechselbarer Bestandteil der Stadt.

Die isolierte Lage der Universität im Südwesten Dortmunds und die Zerteilung in Campus Nord und Campus Süd sind unüberwindliche Hindernisse auf einem Weg zu einer räumlichen Einheit. Dennoch wurden erste Schritte in die richtige Richtung gemacht, wie etwa das Studentendorf direkt an der Universität oder die Sportangebote des Allgemeinen Hochschulsports. Diese Maßnahmen können jedoch nur Anfänge sein, um die Situation zu verbessern. Es müssen Wege gefunden werden, die Universität auch nachmittags und abends zu einem attraktiven Aufenthaltsort zu gestalten, um dem Campus auch zu diesen Tageszeiten Leben einzuhauchen.

Abbildung 1: Blick auf die Mensa am Campus Süd



Die räumlichen Missstände der Universität Dortmund wurden bereits im Vorfeld von anderen Projekten untersucht. So bearbeitete das interdisziplinäre Studienprojekt „Nachhaltige UniDo“ im Wintersemester 1997/98 das Projekt „Alternativen zur Pendler-Uni“. Dort wurden neue Ansätze und Szenarien zur heutigen, auf langen Anfahrtswegen der Studierenden und der Lehrenden beruhenden räumlichen Organisation der Universität Dortmund entwickelt. Im Rahmen des Projekts wurden zwei dieser Ansätze näher skizziert: „Internet-Universität Dortmund“ und „Universitätsstadt Barop“.

Das in diesem Band vorgestellte Projekt greift die Idee der „Universitätsstadt Barop“ auf, versucht sie weiterzuentwickeln und ein Konzept für ihre Umsetzung zu erarbeiten. Dabei geht es darum, die Universität besser in ihr direktes Umfeld zu integrieren. In diesem Rahmen sollen das Wohnangebot an der Universität erweitert werden und ein belebtes Zentrum mit ausreichendem Infrastruktur- und Dienstleistungsangebot entstehen. Darüber hinaus sollen ein neues Identitätsbewusstsein für die Universität und ihr Umfeld geschaffen und Schritte in Richtung auf eine nachhaltige Universitätsstadt vorgeschlagen werden. Im Vordergrund des Konzepts soll die räumliche Einheit von Lehre, Forschung, Wohnen, Arbeiten und Freizeit stehen.

Der Band beginnt mit einer kurzen Auseinandersetzung mit den räumlichen Problemen der Universität Dortmund, um das Zielsystem zu verdeutlichen, das dem Konzept der Universitätsstadt Barop zugrunde liegt.

Danach folgt eine detaillierte Bestandsanalyse, die alle für die Planung der Universitätsstadt Barop notwendigen Informationen über die Geschichte der Universität, die vorhandenen Nutzungen, die Verkehrsanbindung und die räumlichen Qualitäten des Universitätsgeländes und des Universitätsumlands bereitstellt.

Im nächsten Schritt werden Eindrücke und Erfahrungen der Exkursionen zu Universitätsstädten und beispielhaften Wohngebieten in Süddeutschland, Frankreich und den Niederlanden dargestellt. Außerdem werden das Mobilitätsverhalten und die Wohnsituation Dortmunder Studierender mit denen Studierender anderer Universitäten verglichen.

Dann wird das Konzept für die Universitätsstadt Barop vorgestellt. Zunächst wird das Gesamtkonzept beschrieben. Danach werden die Planungsvorschläge in Bezug auf Wohnen, die Universität, den Campus Süd, Versorgung, Verkehr, Freiflächen und öffentliche Plätze detailliert ausgearbeitet.

Abschließend wird eine Bewertung der Ergebnisse im Licht der anfangs aufgestellten Planungsziele vorgenommen, und es wird der Abwägungsprozess dargestellt, mit dessen Hilfe bei der Entwicklung des Konzepts unterschiedliche Belange berücksichtigt wurden.

2 Problemstellung und Zielsetzung

Die Universität Dortmund wurde in den sechziger Jahren trotz heftiger Kontroversen in der Öffentlichkeit auf der „grünen Wiese“ ohne direkten räumlichen Bezug zur Dortmunder Innenstadt errichtet. Diese isolierte räumliche Lage ist eine der Ursachen dafür, dass ein Großteil der Studierenden aus weit entfernten Wohnorten zur Universität pendelt, was große Nachteile mit sich bringt. So sind die langen, zum Teil mit dem Auto zurückgelegten Anfahrtswege mit hohem Energieverbrauch und Schadstoffausstoß verbunden.

Darüber hinaus fehlt der Universität hierdurch ein attraktives, auch in den Abendstunden lebendiges räumliches Zentrum, das den Standort Universität in Bezug auf die Wohn- und Lebensqualität für viele Studierende und Lehrende interessanter machen würde.

Ebenfalls fehlt der Universität ein räumlich ausgeprägter Bezug zu den angrenzenden dörflich geprägten Stadtteilen Barop und Eichlinghofen. Diesbezüglich ist auch die isolierte Lage des Campus Süd zu bemängeln, die unter anderem auf seine, abgesehen von der H-Bahn, relativ schlechte Verkehrsanbindung zurückzuführen ist.

Ein weiteres Hemmnis der Verbindung von Campus Nord und Campus Süd sind die unzureichenden Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen ihnen vor allem im dazwischen liegenden Landschaftspark, sowie die ebenfalls mangelhaften Wegeverbindungen in die Stadt Dortmund und die beiden Stadtteile Barop und Eichlinghofen. Zusätzlich verstärkt die in den sechziger Jahren gebaute schnellstraßenähnliche „Universitätssüdtangente“ (Universitätsstraße) die räumliche Trennung, da ohne ihren Rückbau der Landschaftspark unvollendet bleibt und die verbindende Wegführung erschwert wird.

Der Technologiepark im Westen des Campus Nord ist als Potential für die Kombination von Arbeiten und Lernen zu sehen, jedoch ist er monostrukturell geprägt (es gibt keine Wohnungen und kaum Versorgungseinrichtungen) und schlecht an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen, so dass er insbesondere für Berufspendler schlecht erreichbar ist.

Mit der „Universitätsstadt Barop“ soll ein Versuch unternommen werden, an die in älteren Universitätsstädten wie Tübingen, Freiburg und Göttingen noch vorhandene Einheit von Lebens- und Arbeitswelt von Studierenden und Lehrenden anzuknüpfen. Dabei geht es nicht um eine komplette Neuplanung der Universität, vielmehr steht die Arbeit mit den vorhandenen Strukturen und Potentialen im Vordergrund, um die jetzige Situation der Universität zu verbessern. Nach diesen Vorgaben wurde das Leitbild des Projekts erarbeitet: *Universitätsstadt Barop – Symbiose zwischen Leben und Lernen*.

Diesem Leitbild liegt die Vision einer lebendigen Universitätsstadt zugrunde, in der eine ausgewogene Verflechtung von Leben und Lernen verwirklicht wird. Eingebunden in ein attraktives Universitätsviertel mit Studentenknäulen, Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen sowie mit einem adäquaten Angebot an Wohnmöglichkeiten soll sich die Universität im Gegensatz zur heutigen Situation zu einem Anziehungspunkt mit Flair und Charme entwickeln. Hierbei können die Einbeziehung des alten Dorfkerns Barop und eine Orientierung an den vorhandenen Strukturen der Universitätsstadt ihr einen individuellen Charakter verleihen und zu einer eigenen Identität verhelfen.

Die Universitätsstadt Barop muss die Funktion einer Arbeits- und Lebenswelt für Studierende, Lehrende und Universitätsexterne erfüllen. Unter Arbeitswelt sollen hier alle Bereiche verstanden werden, die sich unmittelbar auf die Universität und das Universitäts-

umland als Bildungseinrichtung und Arbeitsplatz beziehen. Im Gegensatz dazu soll der Oberbegriff Lebenswelt alle außeruniversitären Bereiche und Aspekte des Lebens im Universitätsumfeld umfassen.

Um Verbesserungen und Entwicklungen im Bereich der Arbeitswelt zu erzielen, müssen verschiedene Teilbereiche berücksichtigt werden. Es gilt, ein Universitätsviertel mit einer räumlichen Einheit von Leben und Lernen zu schaffen, mit dem sich die Bewohner und Studierenden identifizieren können.

Darüber hinaus müssen die Funktionen der Universität aufgewertet und erweitert werden. Hierzu sind zunächst eine Verbesserung und Ausweitung der Kapazitäten zum selbständigen Arbeiten an der Universität zu allen Tageszeiten und insbesondere ein verbessertes Angebot an modernen Kommunikationsmedien notwendig. Die Universität sollte darüber hinaus verstärkt als Träger und Organisator studentischer Gemeinschaften auftreten und Gruppenaktivitäten unterstützen. Die Förderung des selbständigen Lebens und der persönlichen Entwicklung muss eine weitere Aufgabe der Universität sein.

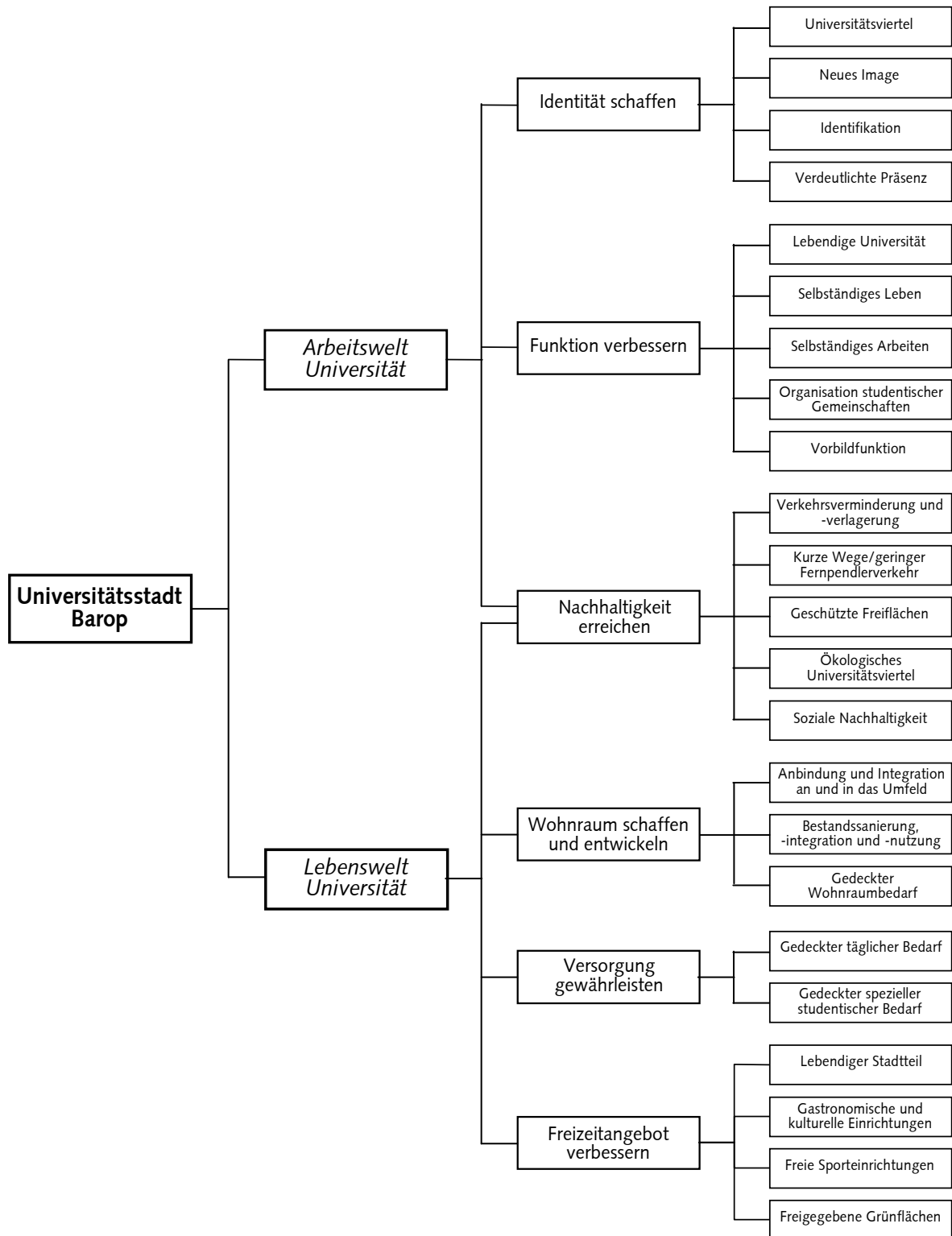
Schließlich sollten im Bereich Arbeitswelt auch die Aspekte der Nachhaltigkeit in ökonomischer, ökologischer und sozialer Hinsicht berücksichtigt werden. Im Sinne der „Nachhaltigen UniDo“ sind die Reduzierung des Verkehrsaufkommens, besonders im Fernpendlerbereich, sowie die Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger erstrebenswert. Die Vorbildfunktion der Universität beim umweltschonenden Umgang mit Ressourcen darf nicht vernachlässigt werden. Darüber hinaus muss auch die soziale Nachhaltigkeit zu den Aufgabenfeldern einer Universität gehören, wozu beispielsweise ganztägige soziale und beratende Leistungen zählen können.

Die Universität als Arbeitswelt wird ergänzt durch das Universitätsviertel, welches den Bereich Lebenswelt darstellt. Ziel ist die Schaffung eines attraktiven und lebendigen Universitätsviertels, das mit der Bildungseinrichtung Universität engmaschig vernetzt ist. Dieses Universitätsviertel sollte Wohnort für den Großteil der Studierenden und Lehrenden sein und somit einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Pendlerströme, speziell der Fernpendlerströme über zehn Kilometer Länge, leisten.

Um ein adäquates Angebot an Wohnraum zur Verfügung zu stellen, ist es sowohl notwendig, zusätzlichen Wohnraum zu schaffen, als auch den verfügbaren Wohnraumbestand mit einzubeziehen. Dazu gehören beispielsweise die Sanierung älterer Wohnheime und die Umnutzung leer stehender Gebäude. Neben der Bereitstellung von Wohnraum muss vor allem auch die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen verbessert werden. Erforderlich ist sowohl die Bereitstellung von Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs als auch die Deckung des speziellen Bedarfs der Studierenden und der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Universität.

Weiterhin notwendig ist die Verbesserung des Freizeitangebots in Barop und Umgebung. Ziel ist die Bildung eines lebendigen Stadtteils mit gastronomischen und kulturellen Einrichtungen, frei zugänglichen Sporteinrichtungen und attraktiven Grünflächen für Freizeitaktivitäten. Beim Um- und Aufbau des Universitätsviertels sind ökologische Gesichtspunkte zu berücksichtigen und mit anderen Belangen abzuwägen. Vorhandenen ökologisch wertvollen Freiflächen ist besonderer Schutz zu gewähren. Die Bereiche Arbeits- und Lebenswelt sollten sich ergänzen und als Einheit einen funktionsfähigen und attraktiven Universitätsstandort Barop bilden. Zur Visualisierung dieses Leitbildes dient die graphische Darstellung auf der folgenden Seite (Abbildung 2).

Abbildung 2: Das Leitbild



Das Ziel des Projektes ist somit, ein Konzept für die Universitätsstadt Barop zu entwickeln und dieses Konzept als Denkanstoß und Vision in die öffentliche Diskussion und in das Bewusstsein der Verantwortlichen in Gesellschaft, Planung und Politik zu bringen.

Hinter dem Konzept steht die Idee der räumlichen Einheit von Lehre, Forschung, Wohnen und Freizeit, der Integration der Universität in das Umland, sowie einer lebendigen, funktionalen und nachhaltigen Universitätsstadt. Dabei sind auch die Geschichte und der Charakter der Stadtteile Barop und Eichlinghofen zu berücksichtigen, deren charakteristische Atmosphäre durch den räumlichen Zusammenhang zum Universitätsviertel in dieses einfließen und ein Anziehungspunkt mit eigener Identität schaffen soll. Die Universitätsstadt soll eine Alternative zur heutigen städtebaulich isolierten Pendleruniversität darstellen. Dabei sollen nicht nur vorhandene Strukturen, sondern auch der steigende Bedarf an Gütern und Dienstleistungen des täglichen und des speziellen Bedarfs, bedingt durch die Ansiedlung neuer Wohnbevölkerung, berücksichtigt werden. Zusätzlich soll eine Verbesserung des Kultur- und Freizeitangebotes erreicht werden.

Die Ausgestaltung des Konzepts erfolgt einerseits in textlich-analytischer, andererseits in grafisch-konzeptioneller Form durch Skizzen, Pläne und Diagramme, Fotografien und Karten. Die Arbeit baut auf bereits geleisteten Arbeiten, die sich mit der Dortmunder Universität und ihrem Umfeld befassen, auf und vertieft diese durch eine eigene Bestandsaufnahme. Um Anregungen von anderen beispielhaften Universitätsstädten zu erhalten, die für die Entwicklung des Konzepts von Bedeutung sind, werden die auf den Exkursionen gesammelten Eindrücke ausgewertet.

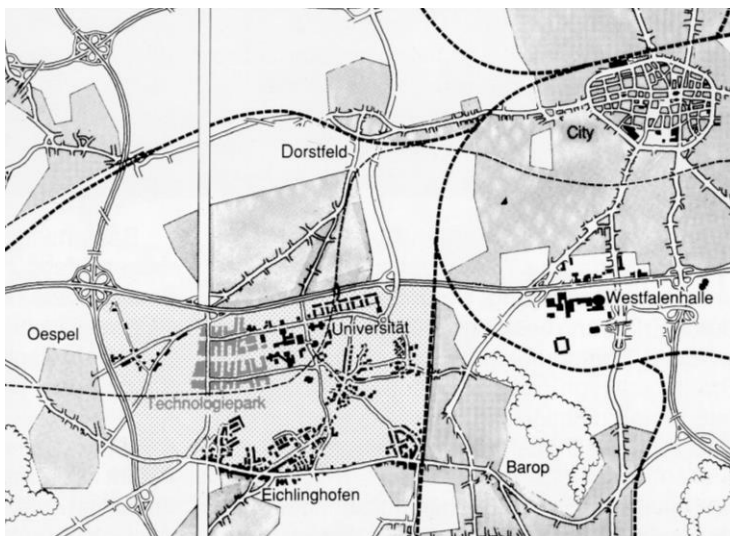
3 Bestandsanalyse

Dieses Kapitel enthält Bestandsdaten und -informationen, die Aufschlüsse über Potentiale und Defizite der Universität Dortmund und des Universitätsumlandes liefern sollen. Diese werden bewertet, positive Aspekte aufgegriffen und weiterentwickelt und Ansätze zur Beseitigung der bestehenden Defizite gesucht. Die Bestandsanalyse liefert die Voraussetzungen für die Entwicklung des Entwurfskonzepts in Kapitel 5.

3.1 Räumliche Einordnung in das Stadtgebiet und Abgrenzung des Plangebietes

Die Universität Dortmund liegt im Südwesten der Stadt, eingegrenzt durch die Stadtteile Dorstfeld im Norden, Barop im Südosten, Eichlinghofen im Süden und Oespel im Westen. Im Gesamtbild der Stadt besitzt sie eine Randlage mit einer Entfernung von etwa 5 km zur Innenstadt (siehe Abbildung 3). Diese Randlage wird durch die Trennung der Universität

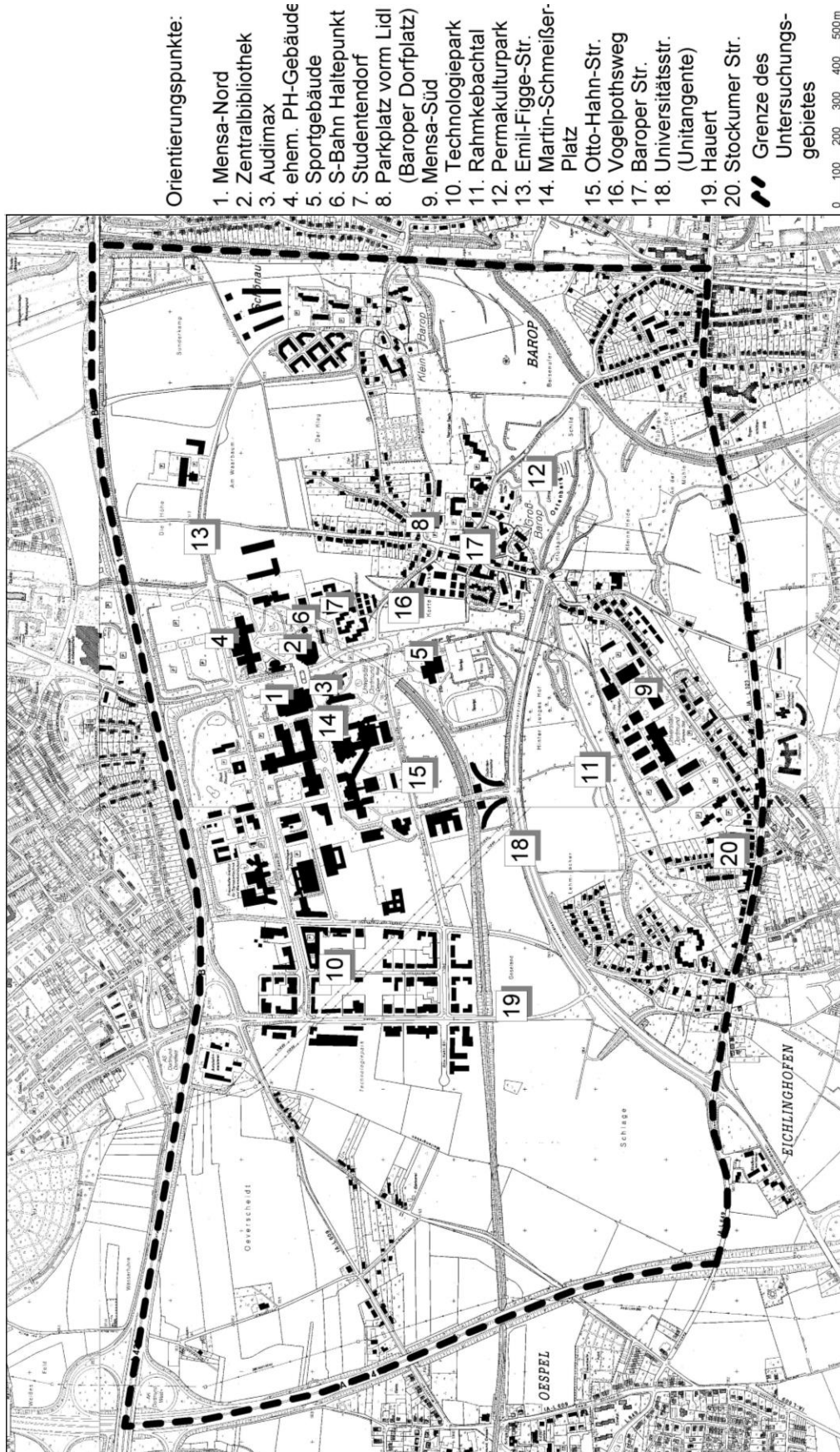
Abbildung 3: Räumliche Einordnung in das Stadtgebiet



von der Innenstadt durch die autobahnähnliche Bundesstraße B1 noch verschärft.

Das Gelände der Universität setzt sich aus zwei Teilen zusammen, dem Campus Nord und dem Campus Süd (siehe Karte 1). Zwischen ihnen liegt der Landschaftspark Rahmkebachtal. Außer durch die vier Stadtteile wird die Universität durch besonders geschützte Natur- und Landschaftsgebiete eingerahmt (siehe Abschnitt 3.3.6) und verfügt daher insgesamt über eine landschaftlich wertvolle Lage.

Das hier betrachtete Plangebiet wird im Norden durch die Bundesstraße B1, im Osten durch die Bahntrasse der S-Bahnlinie S5, im Süden durch die Stockumer Straße und im Westen durch die Autobahn A45 begrenzt (siehe Karte 1). Es enthält die zwei Universitätsteile, ihr direktes Umfeld und bestehende Wechselbeziehungen zu anderen baulichen Bereichen. Hieraus ergibt sich, dass der Technologiepark und die Ortsteile Klein-Barop, Groß-Barop sowie Teile Eichlinghofens in die Betrachtung einbezogen werden. Diese Ortsteile bilden in ihrer Lage zueinander eine lückenhafte Ringstruktur, die in ihren zentralen Bereichen das Rahmkebachtal einschließt. Dies bedeutet, dass kein baulicher Zusammenhang zwischen Universität und Stadt besteht.



Karte 1: Das Universitätsumland heute

Die erste Grundüberlegung für die Universitätsstadt Barop war es, diesen Ring unter der Berücksichtigung der Freiraumstruktur zu schließen. Dieses in sich geschlossene Gebiet wird jedoch, wie es auf der Karte zu sehen ist, von drei schwer überwindbaren Barrieren begrenzt. Das begründet den Ausschluss von Dorstfeld und Schönau aus der Betrachtung. Lediglich die Südgrenze des Plangebietes ist fließend, da Eichlinghofen in seinen zusammenhängenden Siedlungsteilen nicht von Universität und Technologiepark zu trennen ist. Das wesentliche Element im Plangebiet ist jedoch die Ringstruktur mit der Universität im Zentrum sowie die weitreichenden Freiflächen, in die sie eingebettet ist.

3.2 Geschichte der Universität Dortmund

Am 12. Juni 1962 beschloss die Landesregierung Nordrhein-Westfalen die Errichtung einer technischen Hochschule in Dortmund, so wie es schon seit der Jahrhundertwende führende Vertreter der Wirtschaft und des Handels gefordert hatten (Stierand, 1983).

Damals standen, neben dem heutigen Standort weitere zur Diskussion, zum Beispiel das ehemalige Schlachthofgelände nördlich des Hauptbahnhofes und eine Fläche in Richtung Dortmund-Eving (Arbeitsgruppe Standort Universität Dortmund, 1971, Abbildung 5.1). Diese Vorschläge wurden allerdings verworfen, da die vorgeschlagenen Flächen nicht groß genug waren. An ihre Stelle traten alte Pläne des Berliner Stadtplaners Hermann Jansen, der in den 30er Jahren die sogenannte Rudolf-Hess-Stadt im Südwesten des Dortmunder Stadtgebietes plante. Diese sollte ein Stadtteil mit 40.000 bis 100.000 Einwohnern und einer nationalpolitischen Lehranstalt, einer Kadenschmiede für den nationalsozialistischen Nachwuchs, werden.

Bei der Diskussion um die Standortfrage fiel die Wahl nach eingehender Prüfung wichtiger Standortkriterien wie Stadtnähe, Flächenangebot, ökologischer und landschaftsplanerischer Aspekte sowie Art und Qualität der Verkehrserschließung auf den Standort nahe Schönau. Das Konzept wurde noch vor der Grundsteinlegung dahingehend verändert, dass nicht eine technische Hochschule, sondern eine Universität errichtet werden sollte.

Die damals wichtigste Frage war, wie man eine Universität auf der „grünen Wiese“ plant und baut, ohne dass es Beispielprojekte gab, an denen man seine Zielvorgaben orientieren konnte. Im gesamten Bundesgebiet gab es keine Vorbilduniversität, die die Verflechtung der einzelnen Disziplinen verfolgte und gleichzeitig eine einheitliche räumliche Gestalt der Universität aufwies (Lorf, 1994). Einziges Beispiel war damals die Ruhruniversität Bochum, die jedoch zu diesem Zeitpunkt, im Jahre 1964, gerade erst mit den Rohbauarbeiten begonnen hatte und zur Lösung dieser Frage wenig beitragen konnte.

Wichtigster Anhaltspunkt für die Universität Dortmund war damals die Bochumer Gründungsempfehlung aus dem Jahr 1962, dass die Universität durch ihre bauliche Gliederung eine neue Form der wissenschaftlichen Zusammenarbeit ermöglichen sollte und sowohl äußerlich erweiterbar als auch innerlich flexibel in der Ausstattung und Nutzung sein sollte (Lorf, 1994). Eine weitere Zielvorgabe der Universität war es, den finanziell schwächeren Schichten der Bevölkerung zu ermöglichen, an einer Universität zu studieren und gleichzeitig im Elternhaus wohnen zu bleiben. Somit war für das Dortmunder Universitätskonzept klar, dass die Universität eine regionale Ausrichtung verfolgen würde.

Im Frühjahr 1965 begann die Bautätigkeit für die Universität mit der Errichtung eines Aufbau- und Verfügungszentrums (AVZ) an dem Standort „Auf der Kohlbank“ an der Baroper Straße, dem heutigen Campus Süd. Dieses sollte in den ersten Jahren die schnelle Aufnahme des Hochschulbetriebes zu ermöglichen und den ersten Fachbereichen bis zum Umzug in die ersten Großbauten auf der Hauptbaufläche (dem heutigen Campus Nord) als Wirkungsstätte zu dienen. Das AVZ sollte später als Verfügungszentrum für die Zusammenarbeit einzelner Fachgebiete nach dem Verflechtungsprinzip und als Reserve für nicht vorhersehbare Raumansprüche genutzt werden.

Im Jahre 1968 wurde mit drei Abteilungen, heute Fakultäten genannt, und 25 Studenten in dem damals noch nicht fertiggestellten AVZ der Lehrbetrieb der Universität aufgenommen. Im Jahr 1971 begann der zweite Bauabschnitt mit der Errichtung der Großbauten auf der Hauptbaufläche, dem heutigen Campus Nord, die zentrale Einrichtungen der Universität beherbergen sollten, wie die Zentralbibliothek, die Mensa und die Betriebstechnische Zentrale mit dem Heizkraftwerk, das später zum Blockheizkraftwerk ausgebaut wurde. Nach Fertigstellung der ersten Gebäude sollten die im AVZ untergebrachten Abteilungen in diese umziehen, damit wieder Raum für weitere neue Abteilungen im AVZ geschaffen werden konnte.

Aus finanziellen Gründen kam das Neubauprogramm ab 1975 ins Stocken, was zur Folge hatte, dass einige Fakultäten auf dem Campus Süd verblieben. So entstand die noch heute existente Zweiteilung der Universität. In der Phase des Baustops von 1976 bis 1983 wurden die Außenanlagen der Universität gebaut und die Bepflanzungen vorgenommen. In den 80er Jahren wurde die Bautätigkeit wieder aufgenommen und damit die Arrondierungsphase 1983-1993 eingeleitet. In diesem Bauabschnitt entstanden der Technologiepark, der S-Bahnhof und die H-Bahn. Heute besteht die Universität aus 16 Fakultäten, annähernd 25.000 Studierenden und rund 3.000 Beschäftigten. Hinzu kommen rund 8.600 Studierende und 1.000 Beschäftigte der ebenfalls auf dem Universitätsgelände angesiedelten Fachhochschule Dortmund. Karte 1 gibt einen aktuellen Überblick über das Universitätsgelände und Universitätsumland.

Im Jahre 1985 erarbeitete das Planungsbüro Zlonicky & Partner, Dortmund, ein räumliches Konzept für das Universitätsumland (siehe Karte 2). Hauptelement des Konzepts war ein durchgehender Grünzug vom Rahmkebachtal bis zur Schnettkerbrücke der B1 über die Emscher, der die Universität in Grün einbettete, sie aber zugleich auch deutlich von den Ortsteilen Barop und Eichlinghofen trennte (Zlonicky & Partner, 1987). Für die Erschließung der Universität sah das Konzept einen zusätzlichen Anschluss an die B1 im Nordosten des Universitätsgeländes, eine Verbindung des Campus Nord mit dem Campus Süd und der Stockumer Straße über eine Verlängerung des Vogelpothswegs und den Gardenkamp sowie zwei weitere S-Bahnhöfe im Westen und Osten des Universitätsgeländes vor. Das Konzept wurde 1989 ergänzt durch eine Gestaltsatzung für den Technologiepark, durch die der Technologiepark heute mit seiner durchgehenden Blockrandbebauung, Ziegelmauerwerk als vorherrschendem Baumaterial und der Anordnung der Parkplätze im Blockinnern ein einheitliches Erscheinungsbild aufweist (Zlonicky & Partner, 1989; 1990). Das Konzept ist bis heute das einzige räumliche Leitbild für den Ausbau von Universität und Technologiepark, ist aber durch die Erweiterung des Technologieparks nach Westen und zahlreiche unkoordinierte Einzelbauten auf dem Campus und im Universitätsumland teilweise überholt.



Karte 2: Planung für die Universität und ihr Umland von 1985 (Zlonicky & Partner, 1975)

3.3 Nutzungen

Dieser Teil der Bestandsanalyse bewertet die wichtigsten Nutzungen im Universitätsumland: die Universität selbst, den Technologiepark, das Wohnumfeld, die Versorgung, die Freizeitmöglichkeiten und die Freiflächen.

3.3.1 Universität

Die Problematik der Randlage der Universität im Stadtgebiet und die Trennung von Campus Nord und Campus Süd sowie der fehlende Bezug zu den umliegenden Stadtteilen Dorstfeld, Barop und Eichlinghofen wurde bereits erläutert, daher beschränkt sich die Bestandsanalyse an dieser Stelle auf das Angebot und die Funktion der Universität als Lern- und Arbeitswelt.

An der Universität Dortmund gibt es 16 Fakultäten. Die meisten befinden sich auf dem Campus Nord, wo auch die wichtigsten Hauptgebäude zu finden sind wie beispielsweise

Abbildung 4: Mensabrücke auf dem Campus-Nord



die Gebäude für Chemietechnik, Physik, Mathematik und das Gebäude der ehemaligen Pädagogischen Hochschule, welches heute die geisteswissenschaftlichen Fakultäten beherbergt. Außerdem befinden sich auf dem Campus Nord die Hauptmensa (siehe Abbildung 4), die Zentralbibliothek, die Gebäude für Elektrotechnik, Maschinenbau und zahlreiche andere Institute und Fachbereiche. Auf dem Campus Süd befinden sich ein Hörsaalgebäude und die Gebäude für die Fakultä-

ten Raumplanung, Bauwesen und Informatik sowie das Hochschulrechenzentrum und das Mensagebäude (siehe Abbildung 1). Daneben gibt es einzelne Gebäude der Fachhochschule Dortmund.

Es besteht ein sehr vielseitiges Angebot an Veranstaltungen für Studierende aller Fachbereiche. Neben den Vorlesungen, Seminaren und Tutorien der einzelnen Fachgebiete ergänzen verschiedene EDV-Kurse, Rhetorik- und Präsentationskurse, Kurse zur Moderation und Leitung, Kurse in über zehn verschiedenen Sprachen und vieles mehr das Angebot an Lehrveranstaltungen. Veranstaltungen und Kurse außerhalb des eigenen Studiengangs sind zumeist gut besucht und finden wöchentlich statt. Auch werden regelmäßig Kolloquien angeboten. Eine Lernwerkstatt stellt Studierenden, Lehrenden, Privatpersonen und Fachleitern Medien zur Verfügung, die das pädagogische Verständnis fördern. Das Hochschulteam des Arbeitsamtes, das mit der Universität kooperiert, bietet eine Berufsberatung für Studierende, eine Arbeitsvermittlung und zusätzliche Veranstaltungen an, um Personen auf das zukünftige Arbeitsleben vorzubereiten. Es besteht also insgesamt ein gutes Angebot an Lehrveranstaltungen und Beratungen.

Mängel bestehen jedoch beim Raumangebot für Studierende außerhalb der Vorlesungszeiten. Nach 21.00 Uhr und am Wochenende sind die Räume und Gebäude von Studierenden nur mit schriftlicher Genehmigung nutzbar. Es fehlen Arbeitsräume für zeitintensive und materialaufwendige Arbeiten, so dass die Studierenden ihr gesamtes Arbeitsmaterial ständig zwischen Wohnung und Universität hin und her transportieren. Es existieren zwar Computerpools in verschiedenen Universitätsgebäuden und Arbeitstische in den Bibliotheken, doch sind auch diese nicht ausreichend zugänglich. So ist die Universitätsbibliothek nur bis 20.00 Uhr geöffnet, und die Gebäude mit den Computerpools sind in der Regel ab 21.00 Uhr nur noch mit Sondergenehmigung zu betreten. Lediglich die Zentralbibliothek auf dem Campus Nord ist samstags geöffnet; die 17 Bereichsbibliotheken bleiben am Wochenende geschlossen.

Das Angebot an Arbeitsmaterialien ist als ausreichend zu bezeichnen. Die Universitätsbibliothek bietet derzeit ca. 1,6 Mio. Medieneinheiten und ca. 1.500 abonnierte Zeitschriften. Die Lehrbuchsammlung umfasst zudem Bücher in größeren Stückzahlen, welche in Absprache mit Lehrveranstaltungen angeschafft werden. Oft genug sind diese jedoch bei großen Lehrveranstaltungen nicht ausreichend. In der Zentralbibliothek und den Bereichsbibliotheken gibt es darüber hinaus ausreichend Computerplätze, an denen eine Online-recherche und das Vormerken von Büchern möglich sind. Daneben existieren einige Internet-Terminals, an denen ein kostenloser Internetzugang zur Verfügung steht.

Neben den obligatorischen Lehrangeboten bietet die Universität Dortmund vielfältige Angebote für die Mitarbeit der Studierenden in studentischen Initiativen und Organisationen, die allerdings nicht allen Studierenden bekannt sind. Dazu zählen beispielsweise religiös orientierte Gemeinschaften, politische Verbindungen, Interessengemeinschaften und Vereine. Die Nutzung dieser Angebote wäre zu fördern.

3.3.2 Technologiepark

Das Technologiezentrum in Dortmund unweit des Campus Nord wurde 1985 gegründet. Damals bestand es aus fünf Gebäuden mit 30.000 m² Nutzfläche. Inzwischen beherbergt der Technologiepark über 220 Unternehmen mit über 6.000 Mitarbeitern. Es gibt Firmen in den Technologiefeldern Mikrosystemtechnik, Werkstofftechnik, Medientechnik, Handhabungssysteme, Robotik, Qualitätssicherung, Elektronik, Umwelttechnik und Softwaretechnik/Telekommunikation (siehe Abbildung 5).

Mit der Universität Dortmund sind mehrere wissenschaftliche Institute verbundenen wie das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) und das Institut für Arbeitsphysiologie an der Universität Dortmund (IfADo). Die Unternehmen im Technologiepark nutzen die praxisnahe Verknüpfung von Forschung, Entwicklung, Industrie und Dienstleistung. Die Nähe zur Universität mit dem großen Fachbereich Informatik und ihren Forschungseinrichtungen war ein Grund für die Standortwahl vieler im Technologiepark ansässiger Unternehmen. In vielen Unternehmen arbeiten Studierende als Teilzeitkräfte, was sowohl für sie als auch für die Unternehmen sehr attraktiv ist. Der Technologiepark hat 21,5 ha Baufläche, von der über 95 Prozent ausgenutzt sind. Eine Mindestbebauung von rund 850 m² Bruttogeschossfläche bei dreigeschossiger Bauweise ist vorgegeben. Wegen der großen Nachfrage nach dem Standort seitens der Unternehmen ist im Westen ein Erweiterungsgebiet („Im Weißen Feld“) ausgewiesen. In dem Erweiterungsgebiet sind die

Abbildung 5: Technologiepark



Nutzungen Forschung, Entwicklung, Kleinserienproduktion und Dienstleistungen mit Technologieorientierung baurechtlich zulässig.

Der gesamte Technologiepark ist monostrukturell geprägt. Es existiert ein Mangel an Läden, Dienstleistungsbetrieben und Gastronomie. Auch fehlen Wohnungen ganz, so dass die hier arbeitenden Personen zum Pendeln gezwungen sind. Darüber hinaus werden die Grünflächen zwischen den Gebäuden kaum genutzt.

Allerdings sah das räumliche Konzept für den Technologiepark zunächst anders aus (Zlonicky & Partner, 1989). So war es vorgesehen, Wohnen und Arbeiten im Technologiepark zu vereinen. Es sollte ein Mischgebiet von besonderer Art entstehen, dass vielfältige Nutzungen an einem Ort vereint. Ebenso gab es ein Grünkonzept, nach dem alle Straßen als Alleen gestaltet werden sollten. Dass dieses Konzept nicht vollkommen realisiert wurde, bedeutet aber nicht, dass solche Ideen nicht umsetzbar sind. Vielmehr bildet das Konzept von 1989 eine gute Grundlage, um die heute im Technologiepark vorherrschenden Defizite zu beseitigen, indem Grundideen aufgenommen und teilweise weiterentwickelt werden.

3.3.3 Wohnen

Die Stadt Dortmund hat eine Bevölkerung von rund 595.000 Einwohnern, einen Wohnungsbestand von etwa 296.000 Wohnungen und eine Fläche von 280 km². Im Vergleich zu anderen Städten hat Dortmund damit ein sehr hohes Flächenpotential je Einwohner (471 m²/Einwohner).

Die Bautätigkeit in Dortmund, besonders im Bereich der Ein- und Zweifamilienhäuser, ist konstant hoch, obwohl die Bevölkerungs- und Haushaltszahlen in Dortmund rückläufig sind, und bewegt sich gegen den Bundestrend mit eher fallender Bautätigkeit. Zusätzlich weisen die Einkommensentwicklung und die Zahl der Arbeitslosen und der Sozialhilfeempfänger auf eine Nachfrage nach günstigem Wohnraum bzw. Sozialwohnungen hin (Stadt Dortmund, Amt für Wohnungswesen, 1998). Ein weiterer Hinweis auf die Nachfrage nach günstigem Wohnraum ist, dass die zugezogenen Neubürger vorwiegend junge Erwachsene in kleinen Haushalten sind.

Trotz all dieser Aspekte legt die Stadt Dortmund ihren Schwerpunkt auf die Flächenbereitstellung für den Neubau von Eigenheimen in Form von Ein- und Zweifamilienhäusern, obwohl Dortmund schon eine Spitzenstellung in der Statistik der Eigentumsquote einnimmt. Auch die Beschlussvorlage an den Stadtrat betreffend der Wohnbauflächenentwicklung für die Jahre 1999 bis 2001 berichtet über die falsche Entwicklung, da das untere Marktsegment der preiswerten Wohnungen angespannt ist (Reiff, 1999).

Betrachtet man die Wohnorte der Studierenden der Universität Dortmund so zeigt sich, dass fast die Hälfte von ihnen nicht in Dortmund wohnt. Die Universität Dortmund ist bekannt als eine Pendleruniversität, was aus der Verteilung der Wohnstandorte der Studierenden ersichtlich wird (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Wohnorte der Studierenden der Universität Dortmund (Anteile in %)

Quellbereich	Anzahl der pendelnden Studierenden	
	insgesamt	%
Dortmund	13.061	52,9
Nahbereich (20 km-Radius)	6.335	25,6
Übriges Ruhrgebiet	1.637	6,6
Niederrhein	601	2,4
Münsterland	646	2,6
Sauerland/Bergisches Land	1.492	6,1
Köln	748	3,0
Waltrop/Lüdinghausen/Lünen	201	0,8
Gesamt	24.721	100,0

Quelle: Thomsen, Wilbrand, 1999, 24

Bei den betrachteten Zahlen handelt es sich nur um die Studierenden der Universität Dortmund im Wintersemester 1998/99. Hinzu kommen die etwa 8.600 Studierenden der Fachhochschule Dortmund.

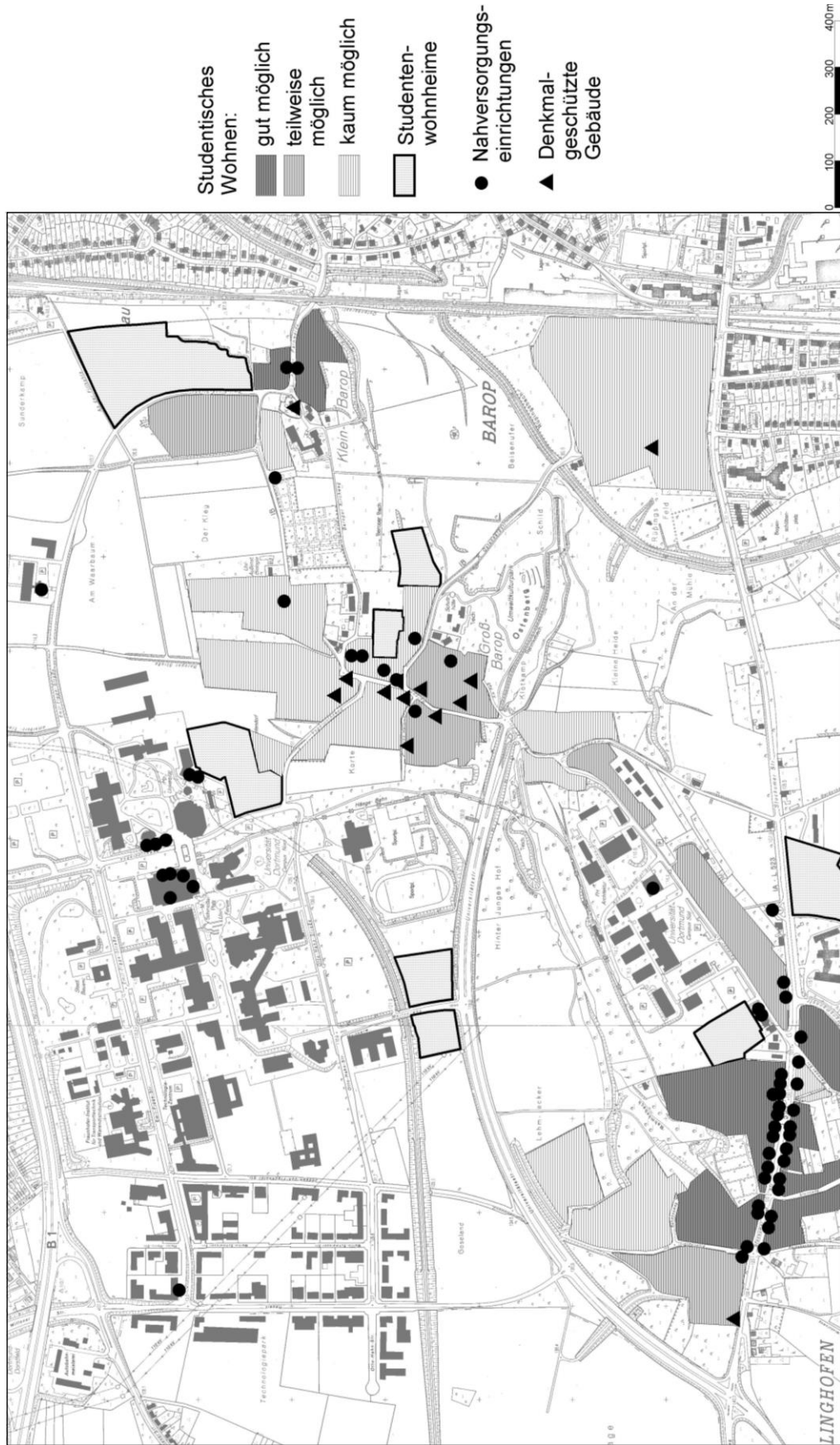
Es stellt sich die Frage, warum nur etwas mehr als die Hälfte der Studierenden der Universität Dortmund im Dortmunder Stadtgebiet wohnen. Hierfür gibt es drei Gründe (Projektgruppe 1, 1997):

Zum einen spielt die finanzielle Situation eine erhebliche Rolle. Viele Studierende können sich keine eigene Wohnung leisten und wohnen daher noch bei ihren Eltern. Zum anderen spielen die Bindung an den Heimatort und persönliche Vorlieben und Beziehungen der Studierenden eine Rolle. Viele wollen in der Nähe ihres Freundes- und Bekanntenkreises bleiben oder haben in ihrem Wohnort Arbeit oder eine günstige Wohnung gefunden. Dies führt zum letzten Aspekt, dem Wohnungsangebot. Dieses beeinflusst zu einem erheblichen Teil die Wahl des Wohnstandortes. Sind keine attraktiven Angebote vorhanden, ist es schwierig, jemanden zum Umzug an einen bestimmten Ort zu bewegen. Immerhin wäre etwa ein Viertel der Studierenden bereit, eine Wohnung in Universitätsnähe zu nehmen, wenn ein entsprechend attraktives und kostengünstiges Wohnangebot vorhanden wäre (Projektgruppe 1, 1997).

Alle drei Einflussfaktoren können mehr oder weniger durch Planung beeinflusst werden. Das Wohnungsangebot ist ein besonders wichtiger Planungsfaktor und wird daher im folgenden Schritt für das Universitätsumland eingehender betrachtet und untersucht.

Um die Wohnsituation im Universitätsumfeld räumlich darzustellen, wurde der Wohnflächenbestand aufgenommen und in drei Kategorien dargestellt (siehe Karte 3):

- (1) *Studentisches Wohnen kaum möglich*: Dies bedeutet, dass die meisten Wohnungen nicht für Studenten geeignet sind, da es sich zum größten Teil um Einfamilienhäuser oder Eigentumswohnungen handelt.
- (2) *Studentisches Wohnen teilweise möglich*: Auf diesen Flächen stehen teilweise Eigenheime, aber auch teilweise Mehrfamilienhäuser.
- (3) *Studentisches Wohnen gut möglich*: Auf diesen Flächen befinden sich zum größten Teil Geschosswohnungen, zumeist Mietwohnungen.
- (4) *Studentenwohnheime*: Dies sind die öffentlichen Wohnheime im Universitätsumland.



Karte 3: Studentisches Wohnen und Nahversorgung

Im Bereich der Universität, in ganz Barop und Eichlinghofen, gibt es insgesamt ca. 9.000 Wohnungen. Von diesen entfallen ca. 1.300 auf Studentenwohnheime (Stadt Dortmund, Amt für Statistik und Wahlen, 1999). Von den übrigen 7.700 Wohneinheiten im Universitätsumland ist ein großer Teil nicht für studentische Wohnzwecke nutzbar. Auf Karte 3 kann man erkennen, dass eine Bebauung mit Ein- bis Zweifamilienhäusern überwiegt. Es ist zu sehen, dass im näheren Umfeld der Universität kaum Wohnmöglichkeiten für Studierenden bestehen. Die einzigen Ausnahmen bilden die Studentenwohnheime und das etwas weiter entfernte Eichlinghofen. Daraus ergibt sich, dass das Wohnungsangebot der Zahl von mehr als 30.000 Studierenden (einschließlich der Studierenden der Fachhochschule) weder quantitativ noch qualitativ gerecht wird. Zudem ist die Zahl von ca. 1.300 Wohneinheiten (ca. 2.600 Plätze) in öffentlichen Wohnheimen im Vergleich zum Bundesdurchschnitt relativ gering. In Dortmund stehen nur für 8 Prozent der Studierenden Wohnheimplätze zur Verfügung (siehe Abschnitt 4.3). Der Bundesdurchschnitt liegt etwa bei 15 Prozent (Bundesministerium für Bildung und Forschung, 1998).

Abbildung 6: Wohnheim Emil-Figge-Straße



Im Universitätsumland gibt es insgesamt neun Wohnheime an sechs Standorten (siehe Karte 3). Einige von ihnen entsprechen kaum mehr den heutigen Standards, haben sehr kleine Wohneinheiten und sind nur mäßig ausgestattet, so zum Beispiel das alte Wohnheim an der Emil-Figge-Straße (siehe Abbildung 6). Teilweise finden aber bereits Renovierungsarbeiten statt, so dass hier in den nächsten Jahren mit Verbesserungen zu rechnen ist. Daneben gibt es sehr schöne Beispiele für studentisches Wohnen wie das Studentendorf auf dem Campus Nord oder die neuen Wohnheime östlich der Emil-Figge-Straße (siehe Abbildung 7). Ein großes Problem der in den Wohnheimen lebenden Studierenden ist die Versorgungssituation, da es in der Umgebung kaum Einkaufsmöglichkeiten gibt, so dass für viele Einkäufe Busfahrzeiten von etwa 20 Minuten in Kauf genommen werden müssen. Die Wohnheime liegen zwar in zumutbarer Entfernung zur Universität und sind auch an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen, sind aber beispielsweise in den Abendstunden sogar aus der Innenstadt kaum noch zu erreichen.

Abbildung 7: Neue Wohnheime Emil-Figge-Straße



3.3.4 Nahversorgung

Die Dortmunder Stadtplanung verfolgt in Bezug auf die Einzelhandelsentwicklung ein Konzept der zentralen Orte. Dies bedeutet, dass eine Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen nach einem bestimmten Ausstattungskatalog, entsprechend der Zentralität eines Standortes, zu gewährleisten ist. So soll die Versorgung in den Stadtteil- und Stadtquartierzentren wie beispielsweise Groß-Barop mit niederrangigen (täglichen) Gütern gesichert sein. Bei der nächst höheren Versorgungsebene handelt es sich um ein Nebenzentrum. Der Stadtbezirk Hombruch ist ein solcher Versorgungsbereich, in dem das gesamte Universitätsumland liegt (Abgrenzung im Westen: Stadtgrenze zu Witten, im Norden: Lütgendortmund und Innenstadt-West, im Osten: Hörde, im Süden: Stadtgrenze zu Herdecke). Hier sollen mittelrangige Güter angeboten werden. Für Güter des gehobenen Bedarfs sieht das Zentrale-Orte-System die Dortmunder City vor.

Die Versorgungsqualität eines bestimmten Bereichs zu bestimmen ist schwierig, da es beispielsweise keine einheitliche Definition von Unterversorgung gibt. Dementsprechend finden sich auch unterschiedliche Bewertungsmaßstäbe (Schürmann, 1999). Ein Ansatz zur Bewertung der Versorgungsqualität kann zum Beispiel die Entfernung sein, die ein Kunde zur Besorgung der täglichen Güter zurücklegen muss.

Für die Bewertung der Nahversorgung des Untersuchungsraumes wurde hier festgesetzt, dass die Obergrenze eines 15minütigen bzw. 1.000 m langen Fußweges zur Versorgung mit täglichen Gütern nicht überschritten wird. Im Untersuchungsraum befinden sich drei Supermärkte und sechs weitere Lebensmittelgeschäfte, die im Ergebnis Groß-Barop und Eichlinghofen nach den oben gesetzten Kriterien gut abdecken. Die Harkortstraße in Hombruch, die den Versorgungsschwerpunkt des Nebenzentrums Hombruch darstellt, ist für die Bewohner des Universitätsumlands nur durch einen mindestens 45minütigen Fußweg erreichbar, für tägliche Besorgungen eine unzumutbare Zeit. Durch öffentliche Verkehrsmittel (Buslinie 440) ist die Harkortstraße tagsüber jedoch gut angebunden.

Das Nahversorgungsangebot an der Stockumer Straße in Eichlinghofen erscheint zunächst aufgrund von Einrichtungen wie der Post, einer Apotheke, einer Arztpraxis, einem Friseur als ausreichend. Allerdings wird nicht ganz Eichlinghofen durch diese Einrichtungen abgedeckt; bestimmte Teile des Universitätsumlands überhaupt nicht. Aufgrund weiter Entfernungen sind dadurch vor allem Menschen benachteiligt, die ihre Einkäufe zu Fuß erledigen. Dagegen nehmen Autofahrer viel weitere Entfernungen in Kauf.

Die Versorgungsqualität lässt sich darüber hinaus auch durch die Lage von Einrichtungen zueinander bemessen. Je größer die Anzahl der Versorgungseinrichtungen innerhalb einer Fläche ist, desto besser ist die Versorgungsqualität (Schürmann, 1999). So ist in den untersuchten Stadtteilzentren die Anzahl an Geschäften, die auf engem Raum miteinander konkurrieren oder sich gegenseitig ergänzen, äußerst gering.

Ein weiterer Aspekt zur Beurteilung der Versorgungsqualität kann die Bestimmung der Attraktivität einer Versorgungseinrichtung selbst sein, die sich für einen Kunden aus seinen persönlichen Bedürfnissen ergibt. Bezogen auf das Universitätsumland ist festzuhalten, dass das Verkaufsangebot kaum auf individuelle Bedürfnisse und unterschiedliche Kundenpräferenzen ausgerichtet ist. Auf den besonderen studentischen Bedarf wird dagegen zum Teil eingegangen, was durch drei Kopier-, drei Bücher- und vier Computerläden zum Ausdruck kommt.

Die Versorgungsqualität kann darüber hinaus auch durch die Größe der Verkaufsflächen von Geschäften beurteilt werden. Sie repräsentiert das Angebot eines Ladens: je größer die Verkaufsfläche, desto interessanter ist er für den Kunden. An der Harkortstraße in Hombruch finden sich Läden aller Größenklassen, im Universitätsumland sind dagegen eher kleinere Geschäfte mit zum Teil weniger als 250 m² Verkaufsfläche angesiedelt, womit diese bei potentiellen Kunden erheblich an Attraktivität einbüßen.

Anhand der aufgeführten Bewertungsansätze ist die Versorgungsqualität im Universitätsumland als schlecht zu beurteilen (siehe Karte 3). Das mangelhafte Angebot lässt sich aber anhand der geringen Umsatzerwartungen (die örtliche Kaufkraft ist durch die kleine Einwohnerzahl sehr gering) aus Sicht des Einzelhandels begründen.

3.3.5 Freizeitangebot

Im Universitätsumland befinden sich sieben Kneipen wie etwa das Haus Wolf in Groß-Barop oder das Unicum in Eichlinghofen und neun Restaurants wie das Wiewaldi (siehe Abbildung 8) und der Storckshof in Groß-Barop, das La Gazetta in Klein-Barop oder das Vital auf dem Campus Nord. Die Einrichtungen auf dem Universitätsgelände reichen zum

Abbildung 8: Das Wiewaldi in Groß-Barop



derzeitigen Zeitpunkt aus, auch bieten sie eine gewisse Attraktivität durch ein großes Angebot auf einer kleinen Fläche (vier Cafeterien, zwei Cafés, sowie ein Restaurant auf dem Campus Nord). Die Attraktivität dieser Einrichtungen wird im Abschnitt 3.5.2 „Aufenthaltsqualität“ näher erläutert. Darüber hinaus gibt es noch sieben private Kneipen in den Studentenwohnheimen und der Katholischen Hochschulgemeinde. Die verbleibenden Kneipen und Restaurants in den genannten Ortsteilen erscheinen

für Studierende unattraktiv. Teilweise sind sie zu Fuß nur schlecht zu erreichen oder sie sprechen nur in geringem Maße ein jüngeres Publikum an.

Sonstige Kultur-, Sport- und Freizeiteinrichtungen gibt es nur auf dem Campusgelände und im Zusammenhang mit der Universität, abgesehen von zwei Spielhallen in Eichlinghofen und einem Fitnessstudio in Barop. Für das Sportangebot an der Universität Dortmund und der Fachhochschule Dortmund sorgt der Allgemeine Hochschulsport (AHS). Er ist breitensportorientiert und bietet 58 verschiedene Sportarten in verschiedenen Leistungsklassen an. Der AHS verleiht Sportmaterialien, veranstaltet Turniere, unterstützt die Hochschulsport-Teams und bietet Reisen an. Er hat ca. 3.000 Mitglieder, zum größten Teil Studierende. Genutzt wird das Angebot im Durchschnitt von 8.500 bis 10.500 Nutzern (Mehrfachnutzung). Die Kapazitäten sind hierdurch schon nahezu überlastet, obwohl der Anteil von Mitgliedern bei nur 10 Prozent der Studierenden liegt. Im Bundesdurchschnitt liegt dieser mit 25 Prozent weit über dem der Universität Dortmund. Besonders positiv zu

bewerten sind das vielseitige Angebot an Kursen und die geringen Kosten. Negativ ist, dass aufgrund zu geringer Kapazitäten die Veranstaltungen in verschiedenen über Dortmund verteilten Sporthallen stattfinden und die Wassersportarten weit von der Universität im Hallenbad Hombruch betrieben werden müssen. Es werden dringend neue Sportstätten benötigt, um die Nachfrage zu decken.

Das kulturelle Angebot ist nicht sehr vielseitig. So existieren zum Beispiel eine studentische Theatergruppe, die gut besucht wird, aber nur selten Vorstellungen gibt, ein Studierendenorchester, ein Fotografie-Grundkurs der regen Zulauf hat, ein Uni-Film-Club, der in der Vorlesungszeit wöchentlich jeweils zwei Filme zeigt, die zumeist gut besucht sind, und ein Campus-Radio (elDOradio). Es fehlen Gelegenheiten für künstlerische Aktivitäten wie Malerei, Bildhauerei oder Töpferei und die dafür nötigen technischen und räumlichen Kapazitäten. Berücksichtigt man die Zahl der Studierenden, so muss das Angebot erweitert werden, um den Bedarf an kultureller und künstlerischer Fortbildung zu decken und hierfür Räumlichkeiten zur Verfügung zu stellen.

3.3.6 Freiräume

Aufgrund der Randlage der Universität liegen eine Reihe von Flächen im Universitätsumland im sogenannten Außenbereich nach § 35 BauGB außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile. Um einen Überblick über potentielle Bauflächen im Universitätsumfeld zu erhalten, werden jene Flächen untersucht, welche aufgrund von Festsetzungen des Landschaftsplanes Dortmund-Süd (Stadt Dortmund, Umweltamt, 1998) von der Bebauung ausgeschlossen sind oder Restriktionen unterliegen. Diese Flächen sollen bei der weiteren Planung nach Möglichkeit freigehalten werden.

Nutzungen, die den Festsetzungen des Landschaftsplans widersprechen, sind nach § 34 Abs.6 Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (LG) verboten. Ein Verstoß gegen diese Festsetzungen stellt eine ordnungswidrige Handlung dar (§ 70 Abs. 1 Nr. 3 LG).

In Naturschutzgebieten und Gebieten mit geschützten Landschaftsbestandteilen sind alle Handlungen verboten, die zur Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des geschützten Gebietes (oder seiner Bestandteile) oder zu einer nachhaltigen Störung führen, wie zum Beispiel durch Veränderung oder Errichtung von Gebäuden, Anlegung von Straßen und Wegen, Aufschüttungen usw. (§ 34 Abs. 1 LG). Naturschutzgebiete, gefolgt von geschützten Landschaftsbestandteilen, gewähren den stärksten Flächenschutz.

Landschaftsschutzgebiete besitzen dagegen eine schwächere Schutzintensität. Dort sind alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern können oder dem besonderem Schutzzweck zuwiderlaufen, wie zum Beispiel durch Umwandlung von Wald zu Nutzflächen, Errichtung von baulichen Anlagen, Beseitigung von Gebüsch und Hecken usw. (§ 34 Abs. 2 LG).

Für Naturdenkmäler als Einzelschöpfungen der Natur gilt, dass die Beseitigung sowie alle Handlungen, die zur Zerstörung, Beschädigung, Veränderung oder nachhaltigen Störung des Denkmals oder seiner geschützten Umgebung führen können, verboten sind (§ 34 Abs. 3 LG). Die Schutzintensität entspricht der der Naturschutzgebiete.

Brachflächen bieten den geringsten Flächenschutz. Sie müssen entweder der natürlichen Entwicklung überlassen werden oder in bestimmter Weise genutzt, bewirtschaftet oder gepflegt werden (§ 24 LG).

Befreiungen von den Ver- und Geboten können im Einzelfall nur auf Antrag erteilt werden. Voraussetzung ist, dass eine Befreiung vor allem dem Wohl der Allgemeinheit dient. Wer den Verboten zuwiderhandelt, ist verpflichtet, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchzuführen.

Dem Landschaftsplan Dortmund-Süd ist zu entnehmen, dass im Universitätsumfeld Flächen als besonders geschützte Teile von Natur und Landschaft festgesetzt sind (siehe Karte 4). Die wichtigsten von ihnen sind:

- *Naturschutzgebiet Nr. 15 (N 15): An der Panne (20,3 ha)*

Das durch die Stockumer Straße zweigeteilte Naturschutzgebiet weist naturnahe, bodenständige Laubwaldgesellschaften auf, die teilweise durch Aufforstungen, teilweise durch Sukzession entstanden sind. Die Talräume sind durch offene Quellflurbereiche, Hochstaudenfluren sowie durch naturnahe, bodenständige Laubwaldgesellschaften, feuchtes Grünland und Feuchtbrachen geprägt. Es gelten die allgemeinen Ver- und Gebote des Landschaftsplans Dortmund-Süd (Kapitel 1.1.1., 125-130).

- *Landschaftsschutzgebiet Nr. 35 (L 35): Umland Universität Dortmund (161,3 ha)*

Das Landschaftsschutzgebiet umfasst überwiegend landwirtschaftliche Nutzfläche mit hochwertigen Böden in vorrangig ackerbaulicher Nutzung, die technisch ausgebauten Bachläufe des Rahmkebachs, des Rüpingsbachs und der Deipenbecke, den Landschaftskulturpark mit seinen extensiven Nutzungsformen und den Park Deipenbecke mit seinen Magerrasenfragmenten. Es gelten die allgemeinen Ver- und Gebote gemäß Kapitel 1.2.1., 139-145 des Landschaftsplans.

- *Geschützter Landschaftsbestandteil Nr. 107 (LB 107): Graben Hauert (1,55 ha)*

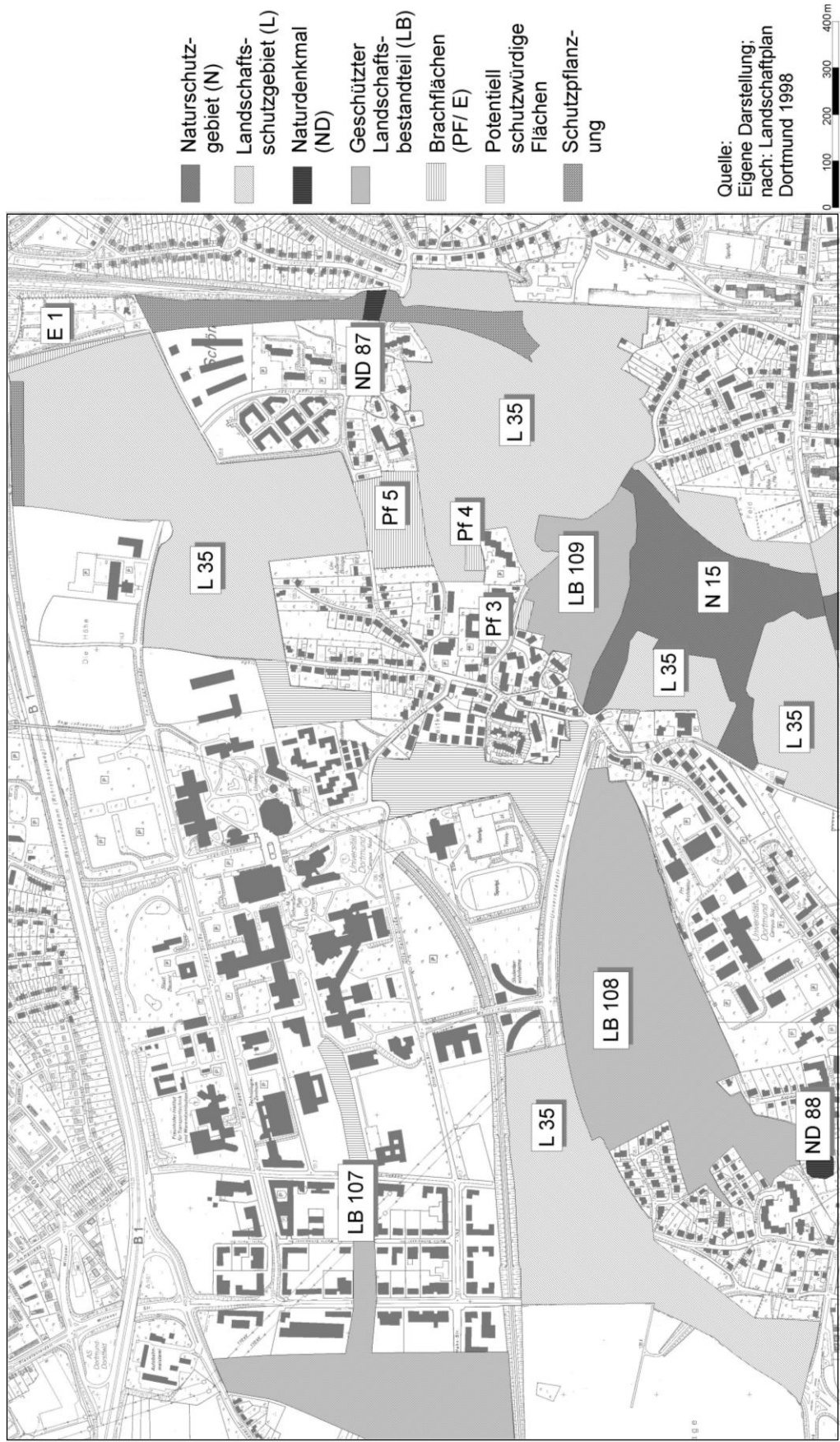
Der Graben Hauert liegt in Eichlinghofen zwischen der Eichlinghofer Straße und der Straße Hauert. Dieser geschützte Landschaftsbestandteil ist die Fortsetzung des geschützten Landschaftsbestandteil Nr. 101 *Meilengraben westlich Hauert* im Landschaftsplan Dortmund-Mitte. Es handelt sich um eine Ausgleichsfläche der Universitäts-Umlandsplanung, die vorwiegend als extensiv gepflegte Wiesenfläche und Hochstaudenfluren mit einzelnen Büschen und Bäumen angelegt wurde.

- *Geschützter Landschaftsbestandteil Nr. 108 (LB 108): Landschaftspark Rahmkebachtal (22,3 ha)*

Der Landschaftspark liegt im Bereich Eichlinghofen südlich der Universitätsstraße. Es handelt sich um ein gegenüber den umliegenden Flächen tief eingegrabenes Bachsystem in einem Rotbuchenwald sowie um extensiv gepflegte Wiesenflächen mit strukturierenden Gehölzbeständen zwischen dem nördlichen Rand des Campus Süd und der Universitätsstraße.

- *Geschützter Landschaftsbestandteil Nr. 109 (LB 109): Permakulturpark und sonnenexponierte Brache (6,0 ha)*

Der Permakulturpark liegt im Bereich Barop, nördlich und südlich der Ostenbergstraße. Es handelt sich um einen südexponierten Hang mit Brachflächen, Gehölzpflanzungen, Obstwiesen und extensiv genutzten Gartenbereichen. Durch die hohe strukturelle Vielfalt erfüllt er wichtige Funktionen als Ergänzungsfläche zum Naturschutzgebiet An der Panne.



Karte 4: Schutzwürdige Freiräume

- *Brachflächen:*

Brachflächen dienen insbesondere der Schaffung bzw. Erhaltung von Biotopen mit Trittsstein- oder Vernetzungsfunktionen. Als Brachflächen gelten Grundstücke, deren Bewirtschaftung aufgegeben ist oder die länger als drei Jahre nicht genutzt wurden. Sie werden in Karte 4 dargestellt und an dieser Stelle nicht näher erläutert, ebenso wenig wie die als Naturdenkmal festgesetzten Einzelbäume, die durch ihre Entfernung zur Universität für die weitere Planung nicht von Bedeutung sind.

Insgesamt etwa 213 ha des Universitätsumlandes unterliegen Einschränkungen in der Nutzung. Somit ist eine einfache Ausweisung von Bauflächen größtenteils nicht möglich. Es bedarf der genauen Abwägung und Berücksichtigung der Naturgegebenheiten.

3.4 Verkehr

In diesem Abschnitt wird die Verkehrslage der Universität und ihres Umlands betrachtet. Dazu werden die einzelnen Verkehrsträger, deren Vor- und Nachteile, verkehrstechnische Probleme sowie geplante Veränderungen genauer untersucht.

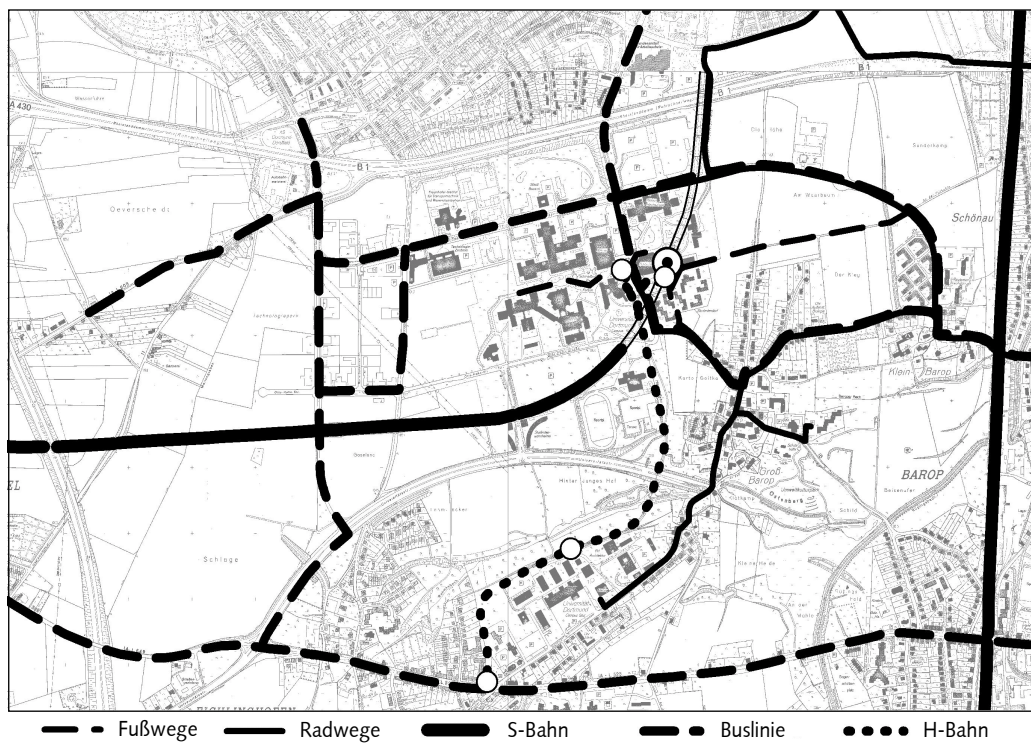
Die Universität Dortmund hat im Dortmunder Stadtgebiet eine Randlage. Lange Zeit war die Universität mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur schlecht zu erreichen, während die Bundesstraße B1 und die Autobahn A45 eine gute Erreichbarkeit mit dem Auto gewährleisten. Erst die S-Bahn-Linie S1 mit dem unterirdischen S-Bahnhof Universität brachte eine akzeptable Verbindung zur Stadtmitte und zum Hauptbahnhof. Die folgenden Abschnitte zeigen, dass die Lage der Universität jedoch auch heute noch den motorisierten Individualverkehr begünstigt und dass die Universität wie viele der in den sechziger Jahren errichteten Ruhrgebietsuniversitäten eine typische Pendleruniversität ist.

3.4.1 Motorisierter Individualverkehr

Die Universität Dortmund ist mit dem Auto problemlos zu erreichen. Gerade für Fernpendler bietet die Bundesstraße B1 im Norden und die Autobahn A45 im Westen des Universitätsgeländes eine optimale Anbindung (siehe Karte 5). Weiterhin gibt es Hauptverkehrsstraßen in alle Richtungen des Dortmunder Stadtgebietes und der umliegenden Regionen. Mit über 5.000 Stellplätzen liegt ein umfangreiches Parkplatzangebot an der Universität vor, das kostenlos zur Verfügung steht. Dies hat zur Folge, dass ein Großteil der Studierenden das Auto für den Weg zur Universität nutzt. Erst durch die Einführung des Semestertickets im Jahre 1992 (siehe Abschnitt 3.4.2) ergab sich für viele Pendler eine akzeptable Alternative zum Auto, so dass sie vom Auto auf den öffentlichen Personennahverkehr umstiegen. Dennoch kommen noch immer rund ein Drittel der Studierenden mit dem Auto zur Universität (Projektgruppe 1, 1997; Thomsen, Wilbrand, 1999) mit den bekannten Folgen wie hohes Verkehrsaufkommen und Staus, Umweltbelastungen durch Ausstoß von CO₂, Stickoxiden und Schwermetallen sowie Lärmemissionen, Barrierewirkungen und Flächenversiegelungen durch Straßen und Parkplätze.



Karte 5: Straßennetz



Karte 6: Öffentlicher Personennahverkehr, Fuß- und Radwege

Abbildung 9: Die „Angstkurve“ in Groß-Barop“



Innenstadt und dem nördlichen Stadtgebiet leidet. Die sogenannte „Angstkurve“ der Baroper Straße (siehe Abbildung 9) südlich der Einmündung Ostenbergstraße stellt wegen des engen Straßenverlaufs ohne Gehsteige für Fußgänger und der unzureichenden Verkehrsberuhigung eine erhebliche Gefahrenstelle dar.

Für viele der Fernpendler aus Gebieten außerhalb des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) ist das Auto die einzige ökonomisch vertretbare Möglichkeit um zur Universität zu gelangen, jedoch ist für viele der Nutzer die Bequemlichkeit und die kürzere Reisezeit das Hauptargument für die Benutzung des Autos (Thomsen, Wilbrand, 1999).

3.4.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Universität ist durch mehrere öffentliche Verkehrsmittel in das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs eingebunden. Anschlussmöglichkeiten gewähren die S-Bahnlinie S1 (Dortmund–Düsseldorf), die H-Bahn (Campus Nord–Eichlinghofen), die Buslinien 447 (Dorstfeld–Hombruch–Hacheney) und 480 (Palmweide–Mengede–Castrop-Rauxel) am Campus Nord, sowie die Buslinie 440 (Lütgendortmund–Hörde–Sölde) am Campus Süd (siehe Karte 6). Ein Problem stellen hierbei die Takt- und Fahrtzeiten dar (siehe unten). Seit dem Jahr 1992 steht den Studierenden der Universität Dortmund ein Semesterticket zur Verfügung, das jeweils mit der Einschreibung mitgelöst wird und für 66 € im Semester zur Fahrt in allen Verkehrsmitteln des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) berechtigt. Laut einer Untersuchung der Projektgruppe 1 des Studienprojekts „Nachhaltige UniDo“ wird seit der Einführung des Semestertickets der öffentliche Personennahverkehr von rund 60 Prozent der befragten Studierenden genutzt, die auch mit dem öffentlichen Personennahverkehr zufrieden sind und ihn als billige und umweltfreundlichere Alternative zum Auto schätzen (Projektgruppe 1, 1997).

Doch auch hier existieren Defizite. Durch die Randlage Dortmunds im Bereich des VRR und den großen Einzugsbereich der Universität Dortmund wohnen viele Studierende außerhalb des Verbundgebiets und müssen, um nach Dortmund zu gelangen, oft umsteigen und den Teil der Fahrtkosten außerhalb des Verbundgebiets selbst tragen. Dies führt dazu, dass viele dieser Studierenden das eigene Auto für die Fahrt zur Universität vorziehen.

Die Bundesstraße B1 ist zu Stoßzeiten regelmäßig von Verkehrsstaus verbunden mit hohen Lärm- und Abgasemissionen geprägt. Die Stockumer Straße in Eichlinghofen ist mit einem hohen Verkehrsaufkommen und allen damit verbundenen Problemen für die Anwohner wie Lärm oder der starken Barrierewirkung belastet. Gleiches gilt für den Ortskern von Barop, der stark unter dem Durchgangsverkehr zwischen dem Campus Süd und dem Campus Nord und der

Gründe hierfür sind kürzere Fahrtzeiten, Bequemlichkeit und Kostenvorteile (Projektgruppe 1, 1997; Thomsen, Wilbrand, 1999). Aber auch im Bereich des VRR sind die Fahrtmöglichkeiten am Wochenende und in den Abendstunden sehr beschränkt: Die H-Bahn fährt am Wochenende nicht, und der S-Bahnhof Universität ist von Eichlinghofen aus nur schwer zu erreichen. Der 20-Minuten-Takt der S-Bahnlinie S1 am Tage ist außerdem ein unzureichendes Alternativangebot zum Auto. Die S-Bahnlinie S5 hat zwar einen Haltepunkt Barop-Bahnhof, dieser ist jedoch mehr als zwei Kilometer von der Universität entfernt, und es fehlen Umsteigemöglichkeiten zur Straßenbahn 408 und zu den Buslinien an der Haltestelle Barop-Parkhaus. Die S-Bahnlinie S5 ist also im Bereich Barop, Eichlinghofen und Hombruch nur unzureichend in das Verkehrsnetz integriert. Der Technologiepark ist bisher durch öffentliche Verkehrsmittel nur schlecht erschlossen, da die geplante Anbindung an die S-Bahn durch die H-Bahn noch im Bau ist. Auch viele Wohnheime sind nicht oder nur unzureichend an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen.

3.4.3 Radverkehr

Das Radfahren, neben dem Zufußgehen die gesündeste, billigste und umweltfreundlichste Art der Fortbewegung, ist trotz der Schnelligkeit auf kurzen Distanzen an der Universität Dortmund nur wenig vertreten. Laut der bereits erwähnten Umfrage sind unter Radfahrern Fahrtzeiten bis zu 30 Minuten akzeptabel (Projektgruppe 1, 1997). Etwa ein Drittel aller Studierenden wohnt allerdings weiter als 15 km von der Universität entfernt (Projektgruppe 1, 1997). So kommt für diese Personen eine Nutzung des Fahrrads allenfalls durch Bike-and-Ride in Frage. Allerdings wohnen immerhin etwa 6.400 Studierende weniger als 5 km von der Universität, so dass das Radfahrerpotential durchaus als hoch eingeschätzt werden kann (Thomsen, Wilbrand, 1999). Ein Drittel der Studierenden wohnt in einem Umkreis von 5 bis 15 km (Projektgruppe 1, 1997), was unter Umständen in den Bereich akzeptablen Reisezeiten mit dem Rad fallen kann, sofern ein attraktives Radnetz mit attraktiven Verbindungen vorhanden ist.

Lediglich 5 bis 10 Prozent aller Studierenden benutzen das Fahrrad für ihren Weg zur Universität (Projektgruppe 1, 1997; Thomsen, Wilbrand, 1999). Die Gründe hierfür sind vielfältig. Zusammenfassend könnte man sagen: „Für Radfahrer existieren zur Universität keine attraktiven Verbindungen. Die heutigen Strecken (insbesondere die aus der Innenstadt) stellen für Radfahrer immer wieder hindernisreiche und gefährliche Wegstrecken dar.“ (Thomsen, Wilbrand, 1999, 43). Viele Studierende würden einen Ausbau des Radwegenetzes befürworten und schätzen diese Maßnahme als wirkungsvoll für umweltgerechteres Verkehrsverhalten ein (Projektgruppe 1, 1997).

Radwege in Dortmund sind meistens kombinierte Fuß- und Radwege, oft zu schmal und aufgrund ihres häufig schlechten Zustandes regelmäßig Grund für Unfälle zwischen Fußgängern und Radfahrern. Auf vielen Straßen fehlen Fahrradstreifen und Verkehrsberuhigungen, so dass das Radfahren oft gefährlich ist. Die Wegeverbindungen vom Campus Nord zum Campus Süd sind aufgrund einer schmalen Treppe und der erheblichen Steigungen im Bereich des Rahmkebachtals, der Universitätsstraße und der Baroper Straße nicht fahrradtauglich. Abstellanlagen für Fahrräder sind oftmals „technisch ungeeignet (...), liegen zum Teil sehr abgelegen und sind nicht ausreichend diebstahlsicher“ (Arbeitsgemeinschaft Grüne an der Uni, 1996).

Aus der Innenstadt führen kaum direkte Radwegeverbindungen zur Universität, lediglich an der Bundesstraße B1 und entlang der Rheinischen Straße gibt es Radwege, die aber als unattraktiv und gefährlich eingestuft werden. „Die anderen Verbindungen verlangen den Radfahrern zeitaufwendige Umwege ab und konfrontieren sie mit Hindernissen wie Asphalt Schäden, Pollern etc. und gefährdenden Situationen.“ (Thomsen, Wilbrand, 1999, 32). Insgesamt ergibt sich ein großer Handlungsbedarf für den Radverkehr.

3.4.4 Fußverkehr

Das Maß des Zufußgehens, der umweltfreundlichsten und natürlichsten Art der Fortbewegung, ist stark von der Entfernung abhängig. Allgemein wird angenommen, dass die Mehrheit der Menschen bereit ist, Entfernungen bis zu einem Kilometer zu Fuß zurückzulegen. Bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 4 km/h bedeutet dies einen Fußweg von 15 Minuten. Allerdings kann man davon ausgehen, dass Studierende auf dem Weg zur Universität in dieser Zeit eine größere Strecke zurücklegen, etwa 1,5 km (Thomsen, Wilbrand, 1999). Die Gründe hierfür sind, dass Personen auf dem Weg zur Arbeit im Durchschnitt schneller gehen und Studierende in der Regel jung sind (Thomsen, Wilbrand, 1999). In einem Umkreis mit einem Radius von 1,5 km um die Universität liegen die Stadtteile Dorstfeld, Groß-Barop und Eichlinghofen sowie die meisten Studentenwohnheime.

Weiterhin spielen die Attraktivität und die Sicherheit der Fußwege eine entscheidende Rolle bei der Wegewahl. Umwege und Hindernisse sind lästig und störend. Zu einem attraktiven Fußwegenetz gehören sichere Direktverbindungen, die Erreichbarkeit, Zügigkeit und Annehmlichkeit in sich vereinen.

Bei der Planung der Universität Dortmund wurde der Fußverkehr zugunsten der „stärkeren“ Verkehrsmittel vernachlässigt. An der Baroper Straße und an Teilen der Emil-Figge-Straße in Richtung Studentenwohnheime fehlen ausgebaute Fußwege ganz. Aber auch Querungshilfen zum sicheren Überqueren stark befahrener Straßen wie etwa des Vogelpothswegs im Bereich der Mensabrücke fehlen. Fußwegeverbindungen zwischen dem Campus Nord und dem Campus Süd und zum S-Bahnhof sind nur unzureichend ausgebaut und beleuchtet, so dass bei Dunkelheit Angsträume entstehen. Direkte Wegeverbindungen existieren nur selten, oft führt der direkte Weg über Parkplätze, auf denen fahrende und parkende Autos den Fußverkehr behindern. Die Stadtteile Eichlinghofen, Barop und Dorstfeld sind entweder über den Vogelpothsweg oder über die H-Bahn von der Universität aus gut zu erreichen, jedoch fehlt eine angemessene Fußwegeverbindung zum Technologiepark. Insgesamt gehen lediglich 5 bis 8 Prozent der Studierenden zu Fuß zur Universität, was auch daran liegt, dass nur ein geringer Teil der Studierenden in der Nähe der Universität wohnt (Projektgruppe 1, 1997; Thomsen, Wilbrand, 1999).

3.4.5 Zukünftige Planungen im Bereich Verkehr

Um Aktualität und Realitätsnähe des zu entwickelnden Konzepts zu gewährleisten, werden bereits in der Realisierung befindliche, aber auch bisher nur angedachte Veränderungen der Verkehrsplanung in Dortmund berücksichtigt.

Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs gibt es eine Vielzahl von Überlegungen, die Situation im Universitätsumfeld zu verbessern und die Attraktivität des Angebotes zu steigern. Für die S-Bahnlinie S1 wird ein Bahnhof im Bereich des Technologieparks als sehr wichtig angesehen, um die Erschließung dieses Bereichs zu gewährleisten. Für diesen Bahnhof existieren bereits konkrete Planungen. Für die S-Bahnlinie S5 soll ein Bahnhof an der Stockumer Straße im Bereich der Haltestelle Barop-Parkhaus entstehen, womit sich eine bessere Anbindung an die dort haltenden Bus- bzw. Straßenbahnlinien ergibt. Ein S-Bahnhof im Bereich Schönau/An der Palmweide, der ebenfalls sinnvoll wäre, ist momentan nicht in der Diskussion.

Für die H-Bahn sind ebenfalls Erweiterungen vorgesehen. So wird, wie erwähnt, die H-Bahnlinie derzeit nach Westen entlang der Emil-Figge-Straße bis zum Technologiepark erweitert. Ferner gibt es Überlegungen, die neue H-Bahnlinie entlang der Straße Hauert bis zum neu geplanten Bahnhof der S-Bahnlinie S1 (siehe oben) zu verlängern. Da es im Technologiepark momentan eine große Nachfrage nach Bauflächen gibt, sind entsprechende Überlegungen auch notwendig. Eine Erweiterung der H-Bahn über die Studentenwohnheime an der Emil-Figge-Straße in Richtung Barop-Parkhaus gilt dagegen als unrealistisch.

Die unvollendete Universitätsstraße zwischen Nord- und Süd-Campus (siehe Abbildung 10) sorgt aufgrund ihrer geringen Auslastung und Überdimensionierung häufig für Diskussionsstoff. Es liegt zwar ein Ratsbeschluss für den Rückbau der Universitätsstraße vor, der bereits im zur Zeit gültigen Flächennutzungsplan eingetragen ist. Dennoch gibt es zur Zeit wieder Überlegungen, die Universitätsstraße doch in Richtung Innenstadt auszubauen, um

Abbildung 10: Universitätsstraße



die Stockumer Straße vom Durchgangsverkehr zu entlasten. So wird es in den nächsten Jahren wohl nicht zu einem Rückbau kommen. Für die Bundesstraße B1 ist ein Ausbau auf sechs Spuren in Richtung Bochum ab der Schnettkerbrücke über die Emischer vorgesehen. Die Fahrbahn wird tiefer gelegt, um die Lärmbelastung für die Anlieger zu verringern – in ferner Zukunft soll sie im Innenstadtbereich unterirdisch verlaufen. Für diesen Ausbau wurde Ende 2000 ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Als Grund für den Ausbau werden Leistungsdefizite im Raum Dortmund angeführt – die Belastung dieses Teils liegt mit ca. 240.000 Kfz pro Tag bereits sehr hoch. Weiter soll es nordöstlich des Campus Nord eine neue Abfahrt der Bundesstraße B1 geben, die bereits im aktuellen Bebauungsplan eingezeichnet und somit rechtlich abgesichert ist. Hierdurch soll auch der Dortmunder Norden besser an die B1 angebunden werden. Diese Ausbaumaßnahmen des Straßennetzes begünstigen die mit dem Auto zur Universität fahrenden Pendler.

Im Fußgängerbereich ist eine Straße mit Fuß- und Radweg zwischen Campus Nord und Campus Süd in Verlängerung des Vogelpothswegs vorgesehen, die das Rahmkebachtal auf einer Brücke überqueren soll. Diese Straße soll unter der H-Bahn verlaufen und ist im entsprechenden Bebauungsplan bereits eingezeichnet. Jedoch ist die Realisierung von den Finanzierungsmöglichkeiten abhängig.

Für einige der erkannten Erschließungsprobleme der Universität und ihres Umlands sind also bereits Lösungsansätze vorhanden. Bei anderen Aspekten wie dem Radwegenetz besteht weiterhin Handlungsbedarf. Somit müssen neue Konzepte für die bestehenden Defizite gefunden werden.

3.5 Räumliche Qualitäten

Die Analyse räumlicher Qualitäten im Universitätsumfeld dient zur Aufdeckung räumlicher Defizite und Potentiale. Dabei folgte die Beurteilung nicht einem vordefinierten Kriterienkatalog, sondern anhand subjektiver Bewertungsmaßstäbe.

3.5.1 Städtebauliche Qualität

Dieser Teil der Bestandsanalyse beschäftigt sich mit den Qualitäten der unterschiedlichen Räume im Universitätsumland. Hierbei wird insbesondere auf bauliche bzw. städtebauliche Elemente eingegangen. Als Grundlage für diese Bestandsaufnahme dient die Untersuchung einer Gruppe von vier Raumplanungsstudenten der Universität Dortmund (Baums u.a., 1999). Diese haben in einer Hausarbeit im Rahmen der Veranstaltung „Orts erkundung“ des Fachgebiets Soziologische Grundlagen eine Stadtbildanalyse des Universitätsumlands nach der Methode von Kevin Lynch (1960) durchgeführt.

Lynch vertrat die Meinung, dass Planung auf der Untersuchung der subjektiven Wahrnehmung des Wohnumfelds durch seine Bewohner aufbauen sollte. „Da die Planung für eine große Menge unterschiedlicher Menschen gemacht wird, ergebe das die Notwendigkeit zur Herausstellung von Gruppenvorstellungen, die aus den Überlagerungen der verschiedenen Vorstellungen resultieren“ (Baums, u.a., 1999, 28).

Aufbauend auf dieser These wandte die Gruppe zwei Befragungsmethoden an, um die Wahrnehmung der gebauten Universität und des Universitätsumlands zu ermitteln: Passantenbefragungen und Planskizzen (mental maps). Letztere entstanden dadurch, dass die Befragten eine Zeichnung eines bestimmten Untersuchungsraums anfertigen sollten. Die Gruppe legte als Anforderungen an die Planskizzen folgendes fest: „Die wichtigsten und interessantesten Merkmale des Untersuchungsgebietes sollten festgehalten werden, und ein Fremder sollte sich anhand dieser Skizze orientieren können“ (Baums u.a., 1999, 45). Ziel der Befragungen und Planskizzen war es, die Attraktivität des Untersuchungsraums zu ermitteln. Die Gruppe kam zu folgenden Ergebnissen:

Auf die Frage, was dem Universitätsviertel alles zuzurechnen sei, betrachteten die Befragten größtenteils lediglich die beiden Campusteile als Universitätsviertel. Andere verstanden darunter ausschließlich den Campus Nord, manche sogar ausschließlich dessen

zentralen Bereich zwischen S-Bahnhof und Martin-Schmeißer-Platz. Die Untersuchung bestätigte, dass das Universitätsviertel aus vielen unterschiedlichen isolierten Teilen besteht, zwischen denen häufig keine baulichen Verknüpfungen vorhanden sind, wie beispielsweise zwischen den beiden Campusteilen, den Ortsteilen Groß- und Klein-Barop, Eichlinghofen und dem Technologiepark. Dies wird noch dadurch verstärkt, dass die zahlreichen Grünflächen im Universitätsviertel von den Befragten als „Lücken“ angesehen werden, die eine starke Trennwirkung zwischen den einzelnen Bereichen haben. Innerhalb der Ortsteile selbst sind bestimmte Bereiche isoliert, das heißt, es bestehen zwischen ihnen keine Fußwegeverbindungen, was zum Beispiel auf trennenden Elemente wie die S-Bahn und die Universitätsstraße zurückzuführen ist. Beispiele für isolierte Bereiche sind das Studentenwohnheim Meitnerweg, der Sportbereich zwischen Campus Nord und Campus Süd und der Campus Nord und der Campus Süd selbst (siehe Karte 7). Insbesondere sind die meisten Studentenwohnheime schlecht in das Universitätsviertel eingebunden.

Als eine weitere Methode zur Erkundung der räumlichen Qualitäten bzw. der Attraktivität des Universitätsviertels wurde eine Ortsbegehung vorgenommen. Auch hierbei fielen die schwach ausgeprägten und zum Teil verworrenen Fußwegenetze negativ auf. So ist etwa die Fußwegverbindung zwischen Campus Nord und Campus Süd unübersichtlich und schlecht ausgebaut (siehe Abschnitt 3.4.4). Als weitere Eindrücke, die auf der Ortsbegehung gesammelt wurden, lassen sich festhalten:

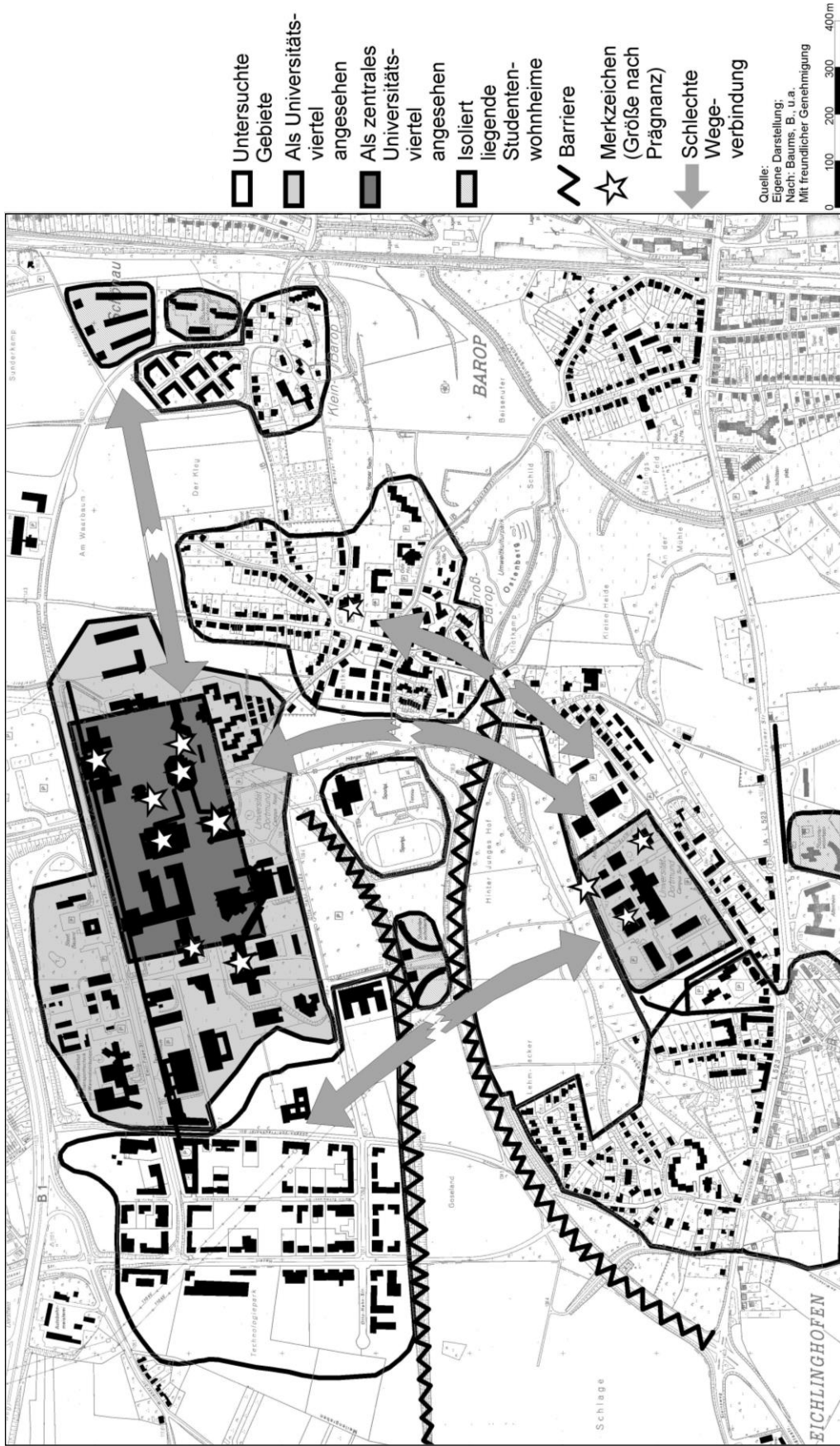
Ortsteile wie Groß- und Klein-Barop weisen eine ländliche Siedlungsstruktur auf. Die Universität ist dagegen durch Plätze und städtische Elemente geprägt. Die Vernetzung der einzelnen Bereiche und Ortsteile ist sehr schlecht. Im Fußwegenetz gibt es kaum städtebauliche Betonungen zur Orientierung, und die Verbindungen sind nur Ortskundigen bekannt. Der Technologiepark ist monofunktional ausgerichtet, und die räumliche Verteilung der Versorgungseinrichtungen konzentriert sich auf Eichlinghofen, einen dezentralen Standort weitab von der Universität (siehe Karte 4).

Die Gebäude des Campus Nord sind nicht aufeinander abgestimmt. Es gibt eine Vielzahl baulicher Einzelformen, in der keine Systematik zu erkennen ist (siehe Abbildung 11). Die Gebäude weisen kaum Gemeinsamkeiten in Geschoszahl, Form oder Größe auf. Eine Ausnahme bilden die ähnlichen Fassaden des Gebäudes der ehemaligen Pädagogischen Hochschule und des Chemie-, Physik- und Mathematikgebäudes. Das Mathematikgebäude

Abbildung 11: Der Campus Nord



nimmt durch seine Höhe eine beherrschende Stellung auf dem Campus Nord ein. Ähnlich verhält es sich mit dem Mensagebäude, das durch seine orange Farbgebung auffällt. Die Mensabrücke besitzt einen gewissen Platzcharakter, der allerdings durch die Öffnung in ihrer Mitte weitgehend zerstört wird. Da es sich bei der Mensabrücke um einen der meistfrequentierten Räume auf dem Campus handelt, ist die Gestaltung dieses Platzes von großer Bedeutung.



Karte 7: Räumliche Gliederung nach der Methode von Kevin Lynch (nach Baums u.a., 1999)

Der Campus Nord besitzt eine Fußgänger-Hauptachse, die sich vom S-Bahnhof über die Mensabrücke und den Martin-Schmeißer-Platz zum Maschinenbaugebäude erstreckt (siehe Abbildung 12). Sie wird stark genutzt, lädt allerdings nicht zum Verweilen ein. Auch

Abbildung 12: Martin-Schmeißer-Platz



gibt es durch ihren Anstieg und ihre zunehmende Verengung nach dem Martin-Schmeißer-Platz keine Sichtbeziehung vom Anfang bis zum Ende der Achse. Das verzweigte Physik- und Chemiegebäude bildet zahlreiche Plätze mit Innenhofcharakter (Baums u.a., 1999, 12). Die mangelnde Gestaltung dieser Räume lädt nicht zum Verweilen ein.

Bei der Errichtung der einzelnen Institutsgebäude gab es keine Anforderungen an die äußere Gestaltung. Zudem schloss die Tatsache, dass jedes Gebäude von unter-

schiedlichen Architektengruppen geplant wurden, eine Gleichförmigkeit der Gebäude aus. Die zentralen Einrichtungen der Universität aus den 70er Jahren wie Mensa, die Zentralbibliothek, die Chemietechnik-Gebäudegruppe, das Hörsaalgebäude I und die Baugruppen Chemie, Mathematik und Physik sind schlicht und funktional gehalten. Sie sind für ihre Zeit in der Fassadengestaltung repräsentativ. Da sich mit dem Zeitgeist die Geschmäcker wandeln, ist eine Beurteilung des architektonischen Gesamtbildes nur bedingt möglich. Aus heutiger Sicht ist es jedoch negativ einzuschätzen.

Das Universitätsgelände mündet im Westen in den modernen Technologiepark und wird im Osten durch das Gebäude Emil-Figge-Straße 44 und die neuen Gebäude der Fachhochschule Dortmund zum Abschluss gebracht. Der Campus Nord wirkt sehr offen und großzügig, da es von Grünflächen durchzogen ist, die in der Vegetationszeit dem Campus einen lebendigen Charakter verleihen. Nachteilig ist allerdings, dass man optisch kein Zentrum ausmachen kann, an dem sich das studentische Leben abspielt. Dafür ist der Campus zu weit auseinander gezogen und zu wenig baulich gegliedert. Einzig der Platz um die Mensa und um die Bibliothek könnte diesen Anspruch erfüllen, bedarf aber einer optischen Aufwertung und der Ergänzung mit weiteren Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs, sowie Freizeit- und Vergnügungseinrichtungen.

Der Campus Süd gliedert sich in vier Bereiche: Die Geschossbauten I-V, das Hörsaalgebäude I, die Maschinenbauhalle und das Mensagebäude, die nordwestlich davon gelegenen Gebäude der Fachhochschule und der sogenannte Merobau sowie die auf der südlichen Seite der Baroper Straße gelegenen Universitätsverwaltungsgebäude und das Studentenwohnheim an der Baroper Straße.

Der Hauptteil des Campus Süd weist eine klare bauliche Gliederung auf. Ansonsten gibt es im Gegensatz zum Campus Nord lediglich einen Platz, der zudem kaum Sitzmöglichkeiten bietet. Das Studentenwohnheim hat eine starke, beherrschende Wirkung durch seine Höhe und bunte Fassadengestaltung. Weiter fällt auf, dass die Gebäude der Fachhochschule nicht in das Gefüge des Campus Süd eingebunden sind.

Insgesamt wird sichtbar, dass es sich beim Campus Süd ursprünglich um ein Provisorium handelte. Für das ehemalige Aufbau- und Verfügungszentrum gab es bei der Errichtung Kriterien, die die Architektur und Ausgestaltung der Gebäude beeinflussten: schnelle und kostengünstige Errichtung, variable Nutzungsmöglichkeit und flexible Ausstattung und Wiederverwendbarkeit der Gebäude. Diese Rahmenbedingungen hatten Folgen für die Gebäudegestaltung, denn je geringer die nutzungsspezifische Anforderungen, desto geringer sind die Möglichkeiten einer inhaltsbezogenen Architektur. Das Erscheinungsbild des Campus Süd ist daher schlicht, hart und geometrisch, da die Gebäude auf ihre technische Notwendigkeit reduziert sind und eine einfache und klare Ausformung der Gebäudekörper umgesetzt wurde (siehe Abbildung 13). Der einzige Gestaltungsaspekt ist die Lage der Gebäude zueinander und ihre Eingliederung in die Topographie des Geländes. Die Institutsgebäude sind auf eine zentrale, überdachte Mittelachse ausgerichtet, die im Osten durch das Hörsaalgebäude I abgeschlossen wird, im Westen jedoch offen bleibt, um die Möglichkeit einer Erweiterung nicht auszuschließen. Ein zentraler Platz zwischen Mensa, Hörsaalgebäude I und Versuchshalle bildet eine Art Treffpunkt, der vor allem im Sommer rege genutzt wird.

Der dritte Abschnitt wird durch die Pavillonbauten der Fachhochschule und des Aufbaustudiengangs SPRING für afrikanische und asiatische Raumplaner östlich des Hörsaal-

gebäudes gebildet. Diese Pavillonbauten sind ebenfalls fachunspezifisch in einer funktionalen und provisorischen Bauweise gestaltet. Als negativ ist die Randlage der Gebäude zu beurteilen, die eindeutig nicht in den Universitätskomplex eingegliedert sind.

Der Campus Süd ist trotz seiner Nähe zum Freiraum des Rahmke-bachtals nicht auf diesen ausgerichtet und öffnet sich nicht dorthin. Die Studierenden und Besucher werden lediglich durch die Nutzung der H-Bahn oder einen Fußmarsch

Abbildung 13: Geschossbauten am Campus Süd



zwischen Campus Nord und Campus Süd auf die landschaftlich schöne Umgebung aufmerksam. Eine bessere Einbeziehung des Freiraumes hätte den strengen und monotonen Charakter des Campus Süd optisch gemildert.

Der Technologiepark ist systematisch gegliedert. Die Gebäude sind entsprechend den Vorgaben des Gestaltplans von 1990 (Zlonicky & Partner, 1990) in Fassade und Geschosshöhe aufeinander abgestimmt, so dass der Technologiepark als ein homogenes Ensemble erscheint. Es gibt es keine beherrschenden Gebäude, nur Eckgebäude an Straßenkreuzungen, die städtebaulich betont sind (siehe Abbildung 5).

Eichlinghofen lässt sich in verschiedene Bereiche aufteilen. So gibt es vorwiegend Siedlungen mit freistehenden Einfamilienhäusern. Bei den Gebäuden an der Stockumer Straße handelt es sich um dreigeschossige Bauten, die sich durch ihre Fassadengestaltung unterscheiden, kein Ensemble darstellen, von der Wirkung jedoch trotzdem einheitlich sind

(siehe Abbildung 14). Dieser Bereich der Stockumer Straße lässt sich als Versorgungszentrum ausmachen (siehe Karte 3 und Abschnitt 3.3.4.). In der Eichlinghofer Straße besitzt Eichlinghofen auch einen historischen Kern. Sein zentrales Element ist die evangelische Kirche, von der Teile im 13. Jahrhundert entstanden sind. Dieser Raum ist äußerst attraktiv. Allerdings wird seine Idylle durch Bauten aus den 70er Jahren mit Waschbetonfassaden gestört.

Abbildung 14: Stockumer Straße in Eichlinghofen



Groß-Barop ist dörflich strukturiert. Es gibt noch alte Hofgebäude aus dem 17. und 18. Jahrhundert, von denen einige unter Denkmalschutz stehen. Alte hochgewachsene Bäume und die alten Hofmauern verleihen diesem Ortsteil eine gewisse Idylle. Problematisch ist dagegen das starke Verkehrsaufkommen. Die durch den Ort führende Baroper Straße stellt die einzige Straßenverbindung zwischen den beiden Universitätsteilen und gleichzeitig eine Verbindungsstraße in die Innenstadt dar. Benachteiligt hierdurch sind vor allem Fußgänger, denen lediglich sehr enge Fußwege, am südlichen Ortsausgang nicht einmal diese zur Verfügung stehen. In Groß-Barop gibt es einen zentralen Platz (eine ehemalige Allmende, ein von Landwirten gemeinschaftlich genutzter Raum), an dem sich heute ein Supermarkt und ein Copyshop befinden. Der Platz wird jedoch lediglich als Parkplatz genutzt und bietet kaum Möglichkeiten zum Verweilen.

Klein-Barop besteht aus der denkmalgeschützten Margarethenkapelle (siehe Abbildung 15), der Osterberg-Grundschule, der angrenzenden Wohnbebauung bis zur S-Bahnlinie S5, der Wohnsiedlung Ortsmühle und den Studentenwohnungen an der Emil-Figge-Straße. Diese Elemente haben jeweils einen eigenen Charakter und bilden starke bauliche Kontraste zueinander. Die drei achtgeschossigen Studentenwohnheime an der Emil-Figge-Straße sind durch ihre Höhe, Form und Fassadengestaltung sehr dominierend. Das Studentendorf nördlich der Wohnheime ist im Gegensatz dazu als positiv anzusehen. Es gliedert sich in fünfgeschossige Punkthäuser und dreigeschossige Zeilenbauten. Die Grünräume zwischen den Gebäudezeilen haben einen hohen Aufenthaltswert.

Klein-Barop besteht aus der denkmalgeschützten Margarethenkapelle (siehe Abbildung 15), der Osterberg-Grundschule, der angrenzenden Wohnbebauung bis zur S-Bahnlinie S5, der Wohnsiedlung Ortsmühle und den Studentenwohnungen an der Emil-Figge-Straße.

Abbildung 15: Die Margarethenkapelle in Klein-Barop



Diese Elemente haben jeweils einen eigenen Charakter und bilden starke bauliche Kontraste zueinander. Die drei achtgeschossigen Studentenwohnheime an der Emil-Figge-Straße sind durch ihre Höhe, Form und Fassadengestaltung sehr dominierend. Das Studentendorf nördlich der Wohnheime ist im Gegensatz dazu als positiv anzusehen. Es gliedert sich in fünfgeschossige Punkthäuser und dreigeschossige Zeilenbauten. Die Grünräume zwischen den Gebäudezeilen haben einen hohen Aufenthaltswert.

Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass erhebliche bauliche Mängel in Bezug auf eine Vernetzung der einzelnen Bereiche vorliegen. Gebäude innerhalb von Ortsteilen, sowie die Baustrukturen der Ortsteile untereinander unterscheiden sich drastisch. Des Weiteren weisen funktionale Wegeführungen (insbesondere im Hinblick auf Fußgänger und Radfahrer), die zu einer besseren Verknüpfung der Universitäts- und Ortsteile beitragen könnten, deutliche Defizite auf. Auf kleinräumiger Ebene sind in den Campusbereichen die mangelnde bauliche Systematik und die fehlende Einheit zu kritisieren. Plätze und Gebäude müssen aus gestalterischer Sicht aufgewertet werden.

3.5.2 Aufenthaltsqualität

Bei der Bewertung der Aufenthaltsqualität ergibt sich das Problem, einen objektiven Wertmaßstab zu finden. Nicht immer lassen sich klare Kriterien und Wertmaßstäbe definieren. Um dennoch eine möglichst objektive Bewertung der Aufenthaltsqualität zu ermöglichen, werden im folgenden positive und negative Aspekte gegeneinander abgewogen. Dabei werden unterschiedlich starke Gewichtungen vorgenommen. Dass die Aufenthaltsqualität eines Restaurants kaum objektiv zu bewerten ist, da Aspekte wie Einrichtung und Ambiente subjektiv unterschiedlich wahrgenommen werden, ist offensichtlich.

An der Universität Dortmund gibt es eine Reihe von Cafeterien und Restaurants. Die Nordmensa ist der Anlaufpunkt der meisten Studierenden in der Mittagszeit. Eine verschachtelte Raumstruktur und zahlreiche Grünpflanzen verleihen der Mensa trotz ihrer Größe eine angenehme Atmosphäre. Dieses Ambiente wird durch die großen, funktional

Abbildung 16: Galerie-Treff auf dem Campus-Nord



angeordneten Tische und die unpersönliche Essensausgabe an den so genannten Drehrondells aber nicht unterstützt. Durch ein ausreichendes Angebot an Speisen und Getränken ist die Mensa im Gesamteindruck als zweckmäßig einzuschätzen. Die Südmensa unterscheidet sich deutlich von der Nordmensa. Sie ist wesentlich kleiner und seit der Renovierung und Umgestaltung erheblich angenehmer. Positiv ist die Essensausgabe durch das Küchenpersonal an einer Theke. Ebenfalls vor wenigen Jahren

renoviert wurde der Galerie-Treff im Gebäude der Hauptmensa (siehe Abbildung 16). Viel Grün und eine zeitgemäße Einrichtung geben dieser Cafeteria ein positives Erscheinungsbild. Im Sommer ist es zudem möglich, im Freien zu sitzen.

Die privaten Restaurants an der Universität Dortmund befinden sich in einem durchweg guten Zustand und bieten ein breites Spektrum an Atmosphäre, Preisklasse und Gestaltung. Hervorzuheben ist dabei das Vital, ein Biorestaurant, welches ähnlich dem Galerie-Treff gestaltet ist. Negativ ist lediglich, dass es sich neben dem Universitätsparkplatz unter der Mensabrücke befindet und somit in seinem Ambiente durch das Umfeld deutlich

eingeschränkt ist. Das Cafe Durchblick auf der Mensabrücke ist vergleichbar mit dem Galerie-Treff und eine weitere positive Ausnahme. In den Abendstunden und an den Wochenenden sind diese Gaststätten eher schlecht besucht, da nur wenige Studierende in der Nähe des Campus Nord wohnen und dieser am Abend nur schlecht zu erreichen ist.

In Barop befindet sich das Restaurant Wiewaldi (siehe Abbildung 8), welches eine Alternative zu den preisgünstigen Studentenlokalen darstellt und seinen Gästen eine angenehme Atmosphäre bietet. Zahlreiche Kneipen befinden sich in Barop und Eichlinghofen. Auch wenn die Namen teilweise Studentenkneipen vermuten lassen wie zum Beispiel *Unicum*, werden sie von den Studenten selten besucht. Ein Hauptgrund hierfür dürften die Wohnheimkneipen sein. Diese gibt es in fast jedem Wohnheim. Da sie ehrenamtlich betrieben werden, bieten sie Getränke annähernd zu Einkaufspreisen an. Bei den Räumlichkeiten handelt es sich meistens um ausgebauten Kellerräume mit entsprechend schlichter Einrichtung. Im Vordergrund stehen eindeutig die sozialen Aspekte der Begegnung und Zusammengehörigkeit und die günstigen Getränkepreise, so dass die Aufenthaltsqualität hier eine untergeordnete Rolle spielt. Den Mangel an klassischen Studentenkneipen können aber auch die Wohnheimkneipen nicht schließen.

Die Zentralbibliothek der Universität Dortmund auf dem Nord-Campus bietet eine zweckmäßige Aufenthaltsqualität. Die Architektur ist ansprechend, die Einrichtung jedoch teilweise veraltet. Die unübersichtliche Raumstruktur und die mangelhafte Beschilderung in den Obergeschossen erschweren die Orientierung. Die Lesetische befinden sich in hellen Räumen mit Tageslicht.

Die Arbeits- und Seminarräume an der Universität Dortmund sind je nach Alter und Art der Gebäude, in welchen sie sich befinden, sehr heterogen in Größe, Ausstattung und Zustand. Oft genügt ihre Kapazität nicht, so dass die Seminare oft überfüllt sind und ein angenehmes Arbeiten nicht immer möglich ist.

Verteilt auf die ganze Universität gibt es Hörsäle in den verschiedensten Größen. Die größeren Hörsäle haben oft keine Fenster und eine schlichte funktionale Einrichtung. Eine Ausnahme bildet einzig das 1994 erbaute Audimax, das aufgrund seiner besonderen Architektur in halbrunder Bauweise und mit großer Fensterfront als ansprechender Hörsaal zu bewerten ist.

Abbildung 17: Grünfläche vor der ehemaligen PH



Es gibt an der Universität zahlreiche Grünflächen, die im Sommer von den Studierenden rege genutzt werden. Dabei hat sich die Wiese zwischen dem Gebäude der ehemaligen Pädagogischen Hochschule und der Bibliothek als meist genutzte Grünfläche entwickelt (siehe Abbildung 17). Durch ihre zentrale Lage und ihre Nähe zur Cafeteria Cafété ist sie ideal für kürzere und längere Aufenthalte. Das Fehlen von Bänken scheint dabei nicht ins Gewicht zu fallen.

Abbildung 18: Rahmkebachtal



Zwischen Campus Nord und Campus Süd befindet sich das renaturierte Rahmkebachtal (siehe Abbildung 18). Durch seine natürliche Vegetation, einen Teich und einige Wege bietet es gute Erholungsmöglichkeiten. Jedoch wird es von den Studierenden kaum besucht, da es zu weit vom Campus entfernt ist und die Eingänge in das Tal unauffällig sind. Für längere Spaziergänge ist es zudem zu klein, und bei schlechtem Wetter sind die Wege häufig unpassierbar.

Als zentraler Treffpunkt gedacht, jedoch nicht genutzt ist der Martin-Schmeißer-Platz auf dem Campus Nord. Trotz seiner ansprechenden Gestaltung lädt er kaum zum längeren Verweilen ein, da er für einen Platz dieser Größe nicht zentral genug gelegen ist und durch die mangelnde Platzfassung nur wenig Gemütlichkeit bietet. Der Platz neben der Südmensa auf dem Campus Süd wird dagegen trotz seines relativ schlechten baulichen Zustands gut besucht.

Abbildung 19: Hauptsächlich vorkommende Wegeführung



Im Umland der Universität gibt es eine Reihe von Grünzügen. Hervorzuheben sind der Permakulturpark und das sich daran nach Süden hin erstreckende Naturschutzgebiet. Dieser bietet durch seine natürliche Vegetation ein naturbelassenes Ambiente zur Erholung und Regenerierung. Bänke laden zum Verweilen ein. Die Wege sind ähnlich denen des Rahmkebachtals bei Regen schlecht begehbar (siehe Abbildung 19). Der Permakulturpark ist vom Rahmkebachtal durch die Baroper Straße getrennt.

In Barop fehlt ein zentraler Treffpunkt im öffentlichen Raum. Der Baroper „Dorfplatz“ kann diese Aufgabe nur unzureichend erfüllen, da er in erster Linie als Parkplatz für den Supermarkt genutzt wird. Die Aufenthaltsqualität ist daher als schlecht zu bewerten.

Die Defizite der Aufenthaltsqualität an der Universität und ihres Umlandes sind deutlich erkennbar. Während die Gaststätten zu den Betriebszeiten der Universität gut besucht sind, sind die Universität und ihr Umland in den Abendstunden und an den Wochenenden geradezu ausgestorben. Es fehlt ein zentraler Treffpunkt im öffentlichen Raum. Darüber hinaus sind die vorhandenen Grünflächen unzureichend gestaltet und eingebunden. Auch die Ortsteile Barop und Eichlinghofen bieten nur wenig Aufenthaltsqualität, die sie für Studierende außerhalb der Vorlesungszeiten attraktiv machen könnte.

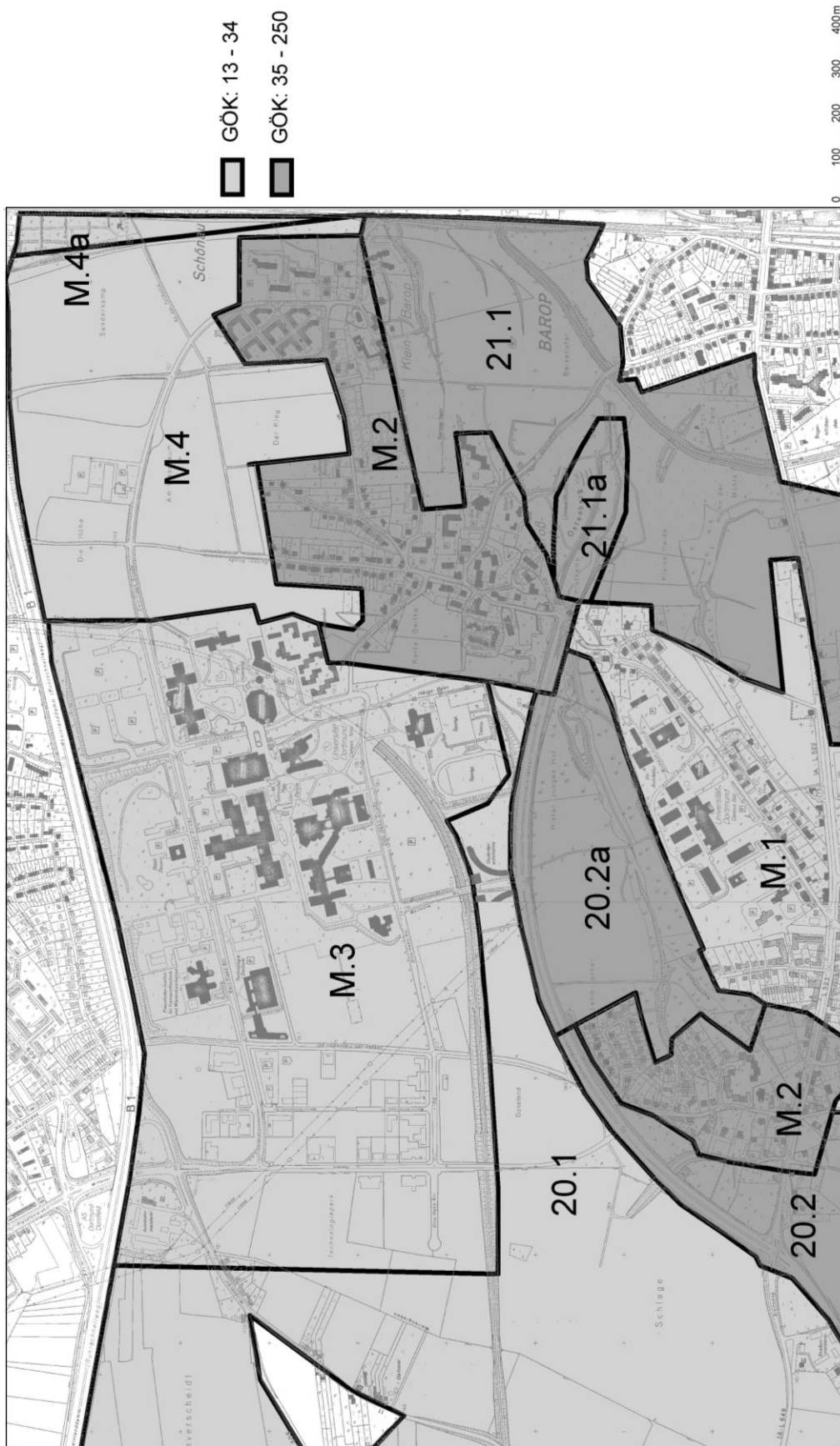
3.6 Bioökologische Beurteilung

Um im weiteren Arbeitsverlauf die Entscheidungen über potentielle Bauflächen zu erleichtern und die Folgen eines Eingriffs besser beurteilen zu können, werden in diesem Abschnitt die Flächen der Universität und des Universitätsumlands auf ihren ökologischen Wert untersucht. Als Grundlage dient der bioökologische Grundlagen- und Bewertungskatalog des Umweltamts der Stadt Dortmund (Blana, 1990).

Der Bewertungskatalog des Dortmunder Südens enthält eine detaillierte Bewertung zahlreicher Teilflächen, die unter anderem auch die Universität und ihr Umland umfassen. Die Flächen werden mit Hilfe von drei Bewertungsgruppen beurteilt: der botanischen (Pflanzen), der herpetologischen (Amphibien, Reptilien) und der ornithologischen (Vögel) Bewertung. Die Anzahl der vorhandenen Arten wird dabei gruppenintern mit einem durchschnittlichen Seltenheitswert multipliziert, und das Ergebnis, der Gesamtartenwert, anschließend mit einem Größe- und Lagefaktor multipliziert. Daraus ergibt sich der so genannte bioökologische Gesamtwert (GÖK) der einzelnen Flächen. Je höher dieser Wert ist, umso wertvoller ist die Fläche. Der Freiraumbereich 20 (Universität) wird folgendermaßen beurteilt: Die ursprünglich vorhandene Einheit mit den Freiraumbereichen im Südwesten und Südosten (Bereiche 19 und 21) ging fast völlig verloren. Die Flächen im Hövelsiepen südwestlich und das obere Rahmkebachtal nördlich von Eichlinghofen sind Reliktzonen der früher dominanten Landschaft.

Die Bewertung führt zu folgenden Ergebnissen für einzelne Teilflächen im Bereich der Universität und des Universitätsumlands (siehe Karte 8):

- 20.1: Fläche nördlich der Universitätsstraße und südlich des Technologieparks: Nicht als Lebensraum für Amphibien und Reptilien geeignet (intensive Landwirtschaft), Ausbreitungsbarriere für die Restpopulationen des Rahmkebachtals. GÖK: 20.
- 20.2: Westlich von Eichlinghofen und südlich der Universitätsstraße: Landwirtschaftlich genutzt, jedoch durch kleine Waldflächen, Gebüsche und Obsthöfe wesentlich artenreicher. GÖK: 182.
- 20.2a: Westliches Rahmkebachtal: Quellhang (hinter evangelischem Friedhof) mit artenreicher Feuchtgebietsvegetation; Problem: Eindringen stickstoffzeigender Stauden wie Brennesseln vermutlich durch Friedhofsabfälle. Waldstück mit teils stattlichen Bäumen und artenreicher Krautschicht besonders auf dem Siepengrund, inselartig kalkhaltige Böden, ansonsten kalkfreier Lehm. GÖK: 250.
- M.2: Alte Dorfkerne von Barop und Eichlinghofen: Teils wertvolle Pflanzenbestände an alten Mauern und auf dem Friedhof. GÖK: 213.
- M.3: Universität/Technologiepark: Teich südlich des Gebäudes der ehemaligen Pädagogischen Hochschule dient sehr schwachen Amphibienpopulationen als Laichgewässer; zudem schwache Wanderungsbewegungen im Süden der Fläche. GÖK: 94.
- M.4: Restfeldflur zwischen Universität und Schönau: Intensive landwirtschaftliche Nutzung; vereinzelt Büsche und Wildkräuter. GÖK: 24.
- M.4a: Böschung an der Kleingartenanlage Schnettkerbrücke: zum Teil seltene Pflanzenarten. GÖK: 84.
- 21.1: Landwirtschaftlicher Nutzungsraum Barop: Fläche im Südosten von Groß-Barop westlich der Bahnlinie. Lebensraum weniger seltener Amphibien- und zahlreicher Vogelarten. GÖK: 194.
- 21.1a: Östliches Rahmkebachtal: Gradlinig kanalisierter Bach. GÖK: 194.



Karte 8: Bioökologische Flächenbewertung (Blana, 1990)

Mit Hilfe dieses Bewertungskatalogs kann eine Planung für die Universität und ihr Umland mit den geringsten möglichen ökologischen Folgen erstellt werden, falls andere Belange nicht als wichtiger erachtet werden. Es ist auf jeden Fall ein Erhalt der ökologisch wertvollen Flächen anzustreben, um das einst naturnahe Universitätsumland nicht völlig der baulichen Nutzung preiszugeben. Dies steht jedoch in einem grundsätzlichen Konflikt mit dem Mangel an Flächen, die für die Verwirklichung des Ziels, Wohnraum zu schaffen, ebenso von Bedeutung sind wie ökologische Belange. Hier ist eine Abwägung zur Bewältigung des Zielkonfliktes unumgänglich.

4 Universitätsstädte

In diesem Kapitel wird die heutige Situation in Dortmund mit der anderer Universitäten verglichen. Dieser Vergleich wird vorgenommen, um einen Überblick darüber zu erhalten, welche Einflussfaktoren eine funktionierende Universitätsstadt ausmachen.

Im ersten Abschnitt werden verschiedene Universitäten bezüglich ihrer Lage im Stadtgebiet verglichen. Mit diesem Arbeitsschritt soll der Frage nachgegangen werden, ob die Universität Dortmund im Vergleich zu anderen Universitäten tatsächlich eine besonders periphere Lage einnimmt. Im Anschluss daran folgen im zweiten Abschnitt die Beschreibung und die Auswertung der Eindrücke, die auf einer Exkursion gesammelt wurden. Ziele dieser Exkursionen waren Universitätsstädte und Siedlungsprojekte in Deutschland, Frankreich und den Niederlanden. Im dritten Abschnitt wird das Wohn- und Mobilitätsverhalten der Studierenden in verschiedenen Universitätsstädten untersucht und miteinander verglichen. Hierbei wird überprüft, ob ein Zusammenhang zwischen dem Wohn- und Mobilitätsverhalten der Studierenden in den verschiedenen Städten beobachtet werden kann.

4.1 Räumliche Einbindung von Universitäten in das Stadtgebiet

Im Folgenden werden die Universitäten Bochum, Dortmund, Freiburg, Heidelberg und Tübingen auf ihre Lage in der Stadt untersucht. Die Ergebnisse der Untersuchung helfen, Unterschiede zwischen den Universitäten in Bezug auf Mobilitäts- und Wohnverhalten der Studierenden, aber auch Aspekte wie die Akzeptanz der Universität in der Stadt und bei den Studierenden zu erklären.

Die Universitätsgelände der Universitäten Bochum und Dortmund liegen am Stadtrand der beiden Städte (siehe Abbildungen 20 und 21). Beide Universitäten wurden in den 60er Jahren als Campusuniversitäten erbaut. Durch die große Entfernung der beiden Universitäten zur Innenstadt sind sie nur unzureichend in die Städte integriert. Es ist zu vermuten, dass dies Auswirkungen auf die Akzeptanz der Universitäten bei den Studierenden sowie deren Wohn- und Mobilitätsverhalten hat. Beide Universitäten sind gut an das Autobahnnetz angeschlossen und bieten dadurch einen Anreiz für die Benutzung des Autos.

Die Universität Freiburg erstreckt sich über mehrere Standorte auf dem Stadtgebiet (siehe Abbildung 22). In der Innenstadt ist der historische Universitätsstandort. In Randlage zur Innenstadt befinden sich Universitätsgebäude aus der Zeit der Jahrhundertwende und am Stadtrand die neue Erweiterungsfläche der Universität auf einem ehemaligen Flugplatz. Die Universität war gezwungen, mit steigendem Platzbedarf immer weiter in Richtung Stadtrand zu wandern, wobei die Entfernung der am Rand liegenden Universitätsgebäude zur Innenstadt nur ungefähr halb so groß ist, wie die der Universitäten Dortmund und Bochum zu ihren jeweiligen Innenstädten. Somit ist die Universität insgesamt sehr gut in die Stadt eingebunden. Es ist anzunehmen, dass dies Auswirkungen auf das Mobilitäts- und Wohnverhalten der Studierenden hat und dass die Akzeptanz der Universität in der Stadt aufgrund ihrer vielen Standorte in der Innenstadt sehr hoch ist.

Abbildung 20: Bochum

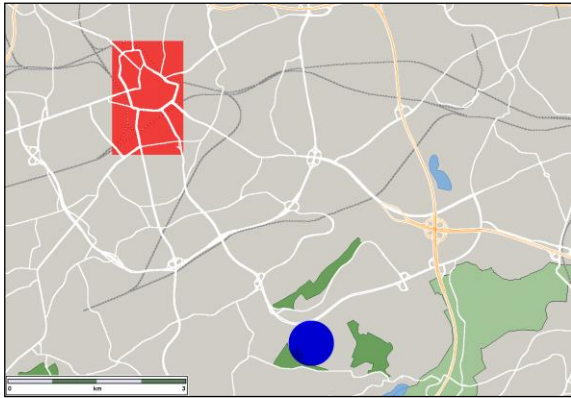


Abbildung 21: Dortmund

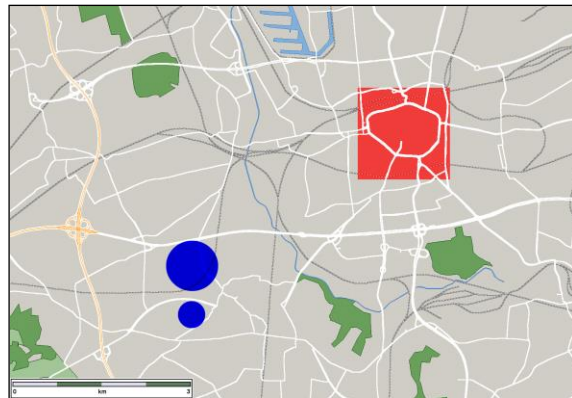


Abbildung 22: Freiburg

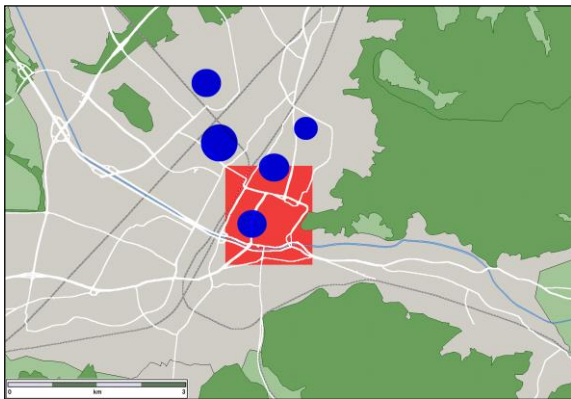


Abbildung 23: Heidelberg

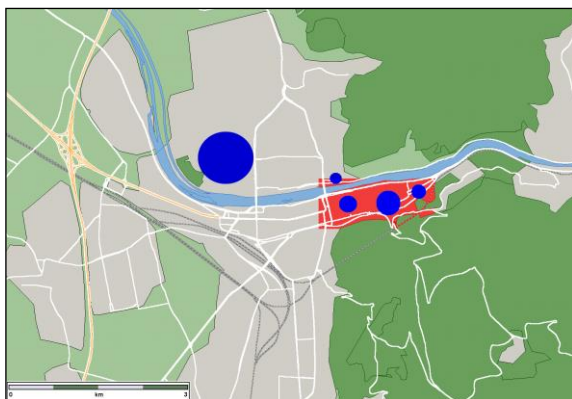
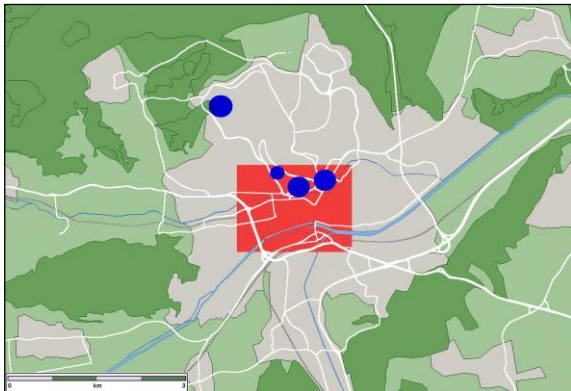


Abbildung 24: Tübingen



- Innenstadt
- Universitätsstandort

Ähnliche Ergebnisse wie in Freiburg lassen sich auch in Heidelberg und Tübingen erkennen (siehe Abbildungen 23 und 24). Auch hier befinden sich die alten Teile der Universitäten in der Innenstadt und die neueren Teile, zumeist die Natur- und Ingenieurwissenschaften, am Stadtrand. Im Vergleich zu den beiden Ruhrgebietsuniversitäten Dortmund und Bochum sind die Entfernungen zwischen den Universitätsstandorten und der Innenstadt in Freiburg, Heidelberg und Tübingen jedoch noch immer gering. Es ist zu vermuten, dass sich die Zweiteilung in „klassische“ und „neue“ Universitäten auch in den Ergebnissen der Untersuchung des Mobilitäts- und Wohnverhalten von Studierenden erkennen lässt. Die Lage der Universitäten in der Stadt ist hierfür ein wichtiger Einflussfaktor.

4.2 Universitätsstädte und innovative Siedlungsprojekte

In den folgenden Abschnitten werden die Eindrücke geschildert und analysiert, die bei Exkursionen zu anderen Universitätsstädten und Siedlungsprojekten gewonnen wurden. Sie beruhen auf zwei Rundreisen durch die Universitätsstädte Freiburg, Heidelberg, Tübingen, Karlsruhe und Straßburg und die niederländischen Städte Leiden, Delft, Houten und Amersfoort. Es sollten beispielhafte Eindrücke und Anregungen gewonnen werden, um sich kritisch mit den bestehenden Defiziten der Universität Dortmund und ihrem Umland auseinandersetzen zu können. Ein Gesichtspunkt war dabei die mögliche Übertragbarkeit positiver Beispiele auf die Universität Dortmund und ihr Umland.

4.2.1 Exkursion nach Süddeutschland und Frankreich

Die fünftägige Exkursion nach Süddeutschland mit einem zusätzlichen Besuch in Straßburg vermittelte Eindrücke von fünf Universitätsstädten und zwei außergewöhnlichen Siedlungsprojekten in Freiburg und Tübingen.

Freiburg

Die Albert-Ludwig-Universität liegt zu großen Teilen in der Altstadt und der Innenstadt Freiburgs und ist somit fester Bestandteil des innerstädtischen Gefüges. Es stehen fünfzehn Fakultäten mit fünfundsechzig Studienfächern zur Auswahl. Eine Ausnahme bildet die Fa-

Abbildung 25: Universitätsgebäude auf dem ehemaligen Flugplatzgelände in Freiburg



kultät Angewandte Wissenschaft, die auf einem stillgelegten Flugplatzgelände mit etwa 40 ha errichtet worden ist. Im Gegensatz zu den alten Universitätsgebäuden in der Innenstadt ist diese Fakultät in architektonisch modernen Gebäuden untergebracht, die jedoch in die Stadt schlecht integriert sind, da sie isoliert am Stadtrand auf einer Brachfläche stehen (siehe Abbildung 25). Das Gelände ist fußläufig schlecht erreichbar und durch ungünstige Taktzeiten des öffentlichen Personennahverkehrs nur mäßig an die Innenstadt angebunden.

Insgesamt 30.000 Studierende und 15.000 Beschäftigte lassen die Bedeutung der Universität für die Stadt erkennen. Mit 4.000 studentischen Wohnheimplätzen ist das Angebot jedoch gering, und so hat Freiburg einen großen Mangel an Wohnraum für Studenten. Trotz großer Anstrengungen der Stadt beim Wohnheimbau und Werbekampagnen des Rektorats bleibt vielen Studierenden der Wohnort Freiburg verschlossen. Es gibt zwei Wohntypen mit Vorbildcharakter. Das Studentenhaus Stühlinger ist ein umgebautes ehemaliges Militärhospital in einem kleinen Park umgeben von zahlreichen Studentenkneipen und kleinen Geschäften. Die Siedlung Vauban (siehe Abbildung 26) liegt auf

Abbildung 26: Studentenwohnheim in Tübingen-Vauban



Abbildung 27: Dichte Blockbebauung in Freiburg-Rieselfeld



einem ehemaligen Kasernengelände. In den letzten Jahren wurden sechs ehemalige Militärgebäude saniert und zwei zusätzliche Gebäude in den Stadtteil integriert, die als Studentenwohnheime genutzt werden.

Der Stadtteil Rieselfeld ist ein 1993 auf einer Fläche von ca. 78 ha neu entstehender Stadtteil. Am Ende der zwölfjährigen Bauzeit sollen 4.500 Wohneinheiten für 10.000 bis 12.000 Einwohnern zur Verfügung stehen. Der Stadtteil enthält Dienstleistungseinrichtungen, Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten und eine Stadtbahnlinie zur Innenstadt.

Der Stadtteil wirkt durch seine Dichte sehr urban (siehe Abbildung 27), wird jedoch durch großzügige öffentliche Räume und den angrenzenden Freiraum aufgelockert. Die einzelnen Blöcke harmonisieren durch thematische Architekturmerkmale, wirken jedoch durch ihre vielfältigen Bauweisen nicht monoton.

Heidelberg

Die Universität Heidelberg ist die älteste Universität Deutschlands, sie besteht seit mehr als 600 Jahren. Sie hat ca. 27.000 Studierende und 15 Fakultäten. Die Universität ist räumlich zweigeteilt. Die Geisteswissenschaften sind in der Altstadt. Dieser Teil der Universität besitzt durch die historisch gewachsenen Strukturen einen ganz besonderen Charme, besonders der von alten Barockgebäuden (1712-1735) eingerahmte Universitätsplatz. Die Bibliothek zählt mit ihren 2,5 Millionen Büchern zu den berühmtesten Bibliotheken der Welt. In direkter Nähe zur Altstadt sind viele Verbindungshäuser zu finden, in denen den Mitgliedern Wohnraum angeboten wird. Der alte Teil der Universität ist nur schwer mit der Dortmunder Universität zu vergleichen – zu stark spürt man die historisch gewachsenen Strukturen einer traditionellen Universitätsstadt.

Der neue Teil der Universität beherbergt die Naturwissenschaften und ist als Campus-Universität konzipiert. Er liegt im Neuenheimer Feld im Nordwesten der Stadt und ist von der Innenstadt in etwa zwanzig Gehminuten zu erreichen. Direkt angeschlossen ist das Klinikviertel, was für die Medizinstudenten Vorteile mit sich bringt. In direkter Nähe befinden sich mehrere Studentenwohnheime. Besonders erwähnenswert ist die Gestaltung des

Campus. Viele Grünräume und eine kleine Passage mit Cafés und Läden laden zum Verweilen ein (siehe Abbildung 28). Gerade dieser Teil könnte als gutes Beispiel für eine Campusuniversität, also auch für die Dortmunder Universität, dienen.

Tübingen

Die Stadt Tübingen mit 85.000 Einwohnern liegt in Baden-Württemberg zwischen der Schwäbischen Alb und dem Schwarzwald am Ufer des Neckars. Die Universität wurde 1477 gegründet und trägt seit 1769 den Namen Eberhard-Karls-Universität. Die ca. 21.000 Studierenden machen also ein Viertel der Stadtbevölkerung aus. Die Universität ist mit über 10.000 Beschäftigten der größte Arbeitgeber Südwürttembergs.

Die Institute der geisteswissenschaftlichen Fächer liegen überwiegend in der Altstadt; ein modernes naturwissenschaftliches Zentrum entstand vor zwei Jahrzehnten am Stadtrand. Dreizehn Mensen und zehn Cafeterien sind beliebte Treffpunkte. Das Studentenwerk vermietet 1.600 Zimmer im Studentendorf Waldhäuser Ost und 2.000 Plätze in 24 weiteren Wohnheimen und betreibt eine studentische Zimmervermittlung. Die im Norden der Stadt liegenden Universitätsgebäude und das Klinikum sind etwa drei Kilometer vom Stadtkern entfernt. Sie haben somit eine ähnliche Randlage wie die Universität Dortmund. Besonders positiv aufgefallen ist, dass im Klinikbereich in den Erdgeschossen teilweise Geschäfte zur Deckung des täglichen Bedarfs vorhanden sind. Der Vergleich mit der Universität Dortmund fällt bei der historischen Universität im Innenstadtbereich sehr schwer.

Der städtebauliche Entwicklungsbereich Stuttgarter Straße/Französisches Viertel ist ein 60 ha großes ehemaliges Kasernengelände in der Tübinger Südstadt 5 km von der Innenstadt entfernt. Ziel ist es, bis 2010 in vier Entwicklungsstufen einen neuen innerstädtischen

Abbildung 29: Wohngebäude mit Geschäften im Untergeschoss



Abbildung 28: Neuer Campus in Heidelberg



Stadtteil mit 6.000 bis 7.000 Einwohnern und 2.000 bis 2.500 Beschäftigten zu schaffen. Es entsteht ein Mischgebiet als Stadt der kurzen Wege mit hoher Dichte. Zum größten Teil entstehen neue Gebäude, es werden aber auch alte Kasernengebäude neuen Nutzungen zugeführt. In den Erdgeschossen der Wohnungsneubauten sind zum Teil Werkstätten, Büros oder Geschäfte untergebracht. (siehe Abbildung 29). Es müssen somit zur Arbeit oder zum Einkaufen kei-

ne größeren Entfernungen zurückgelegt werden. Das Gebiet ist nicht autofrei, jedoch gibt es keine Stellplätze im öffentlichen Raum. Nur für Gehbehinderte, einige Gewerbebetriebe und Car-Sharing-Stationen existieren einige Parkplätze. In maximal 300 Metern Entfernung liegen automatische Parkhäuser, die sowohl von Kurzparkern als auch von Dauernutzern genutzt werden. Die Straßen und Plätze sollen nicht mit Autos zugestellt werden, sondern von den Bewohnern als Aufenthaltsräume genutzt werden. Das Parkverbot wird jedoch von vielen Anwohnern nicht beachtet. Zwei Buslinien bedienen in kurzen Frequenzen das Viertel. Zudem soll eine Expressbuslinie es direkt mit der Innenstadt verbinden. Die Bushaltestellen liegen in gleicher oder näherer Entfernung als die Parkhäuser.

Karlsruhe

Das 1715 gegründete Karlsruhe liegt in der Rheinebene am Rande des Schwarzwalds. Die Stadt hat über 275.000 Einwohner. Die Universität wurde 1825 gegründet und hat heute rund 15.000 Studierende und 4.000 Beschäftigte. Unterkunftsmöglichkeiten für Studierende bieten mehrere Studentenwohnheime mit 3.400 Wohnheimplätzen. Die Universität liegt östlich des Stadtkerns und ist in 15 Minuten fußläufig zu erreichen. Der Campus ist in das vom Schloss ausgehende, fächerförmige Stadtbild integriert und mit viel Grün sehr weitläufig gestaltet.

Die städtische Lage garantiert eine gute Verkehrsanbindung. Sowohl mit dem Auto als auch mit Bus und Straßenbahn ist die Universität gut zu erreichen. Die Zahl der Parkmöglichkeiten ist jedoch weit geringer als in Dortmund. Zwei Straßenbahnhaltestellen liegen in direkter Universitätsnähe. Mit dem Studententicket können Studierende preiswert Busse und Straßenbahnen nutzen. Im Ganzen handelt es sich bei der Universität Karlsruhe um eine gut in die Stadt integrierte Campus-Universität.

Straßburg

Straßburg ist mit 252.000 Einwohnern die sechstgrößte Stadt Frankreichs. Der gesamte Stadtverband umfasst 425.000 Einwohner. Es gibt drei Universitäten mit 38.000 Studierenden, darunter 15 Prozent ausländische Studierende; Straßburg gilt nach Paris als die am meisten international geprägte Universitätsstadt Frankreichs.

Abbildung 30: Universitätsgebäude an der Place de l' Université



Östlich der Altstadt liegen die meisten Universitätsgebäude. Um die Place de l' Université gruppieren sich die Gebäude der Universität (siehe Abbildung 30). Darüber hinaus gibt es eine sehr schöne Parkanlage, die ebenfalls von Universitätsgebäuden umrahmt wird. Ein anderer Teil der Universität liegt im Viertel Esplanade. Diese Siedlung wurde Anfang der 60er Jahre als „Klein New York“ konzipiert und besteht aus monotonen Wohnsilos mit bis zu 17 Stockwerken.

1991 wurde an der Straßburger Universität der *Pôle Universitaire Européen* gegründet, eine universitätsübergreifende Anlaufstelle für Studierende. Tipps zum Studentenalltag, Studienberatung, Ausstattung und Instandhaltung des Campus sowie die Beratung ausländischer Studierender gehören zu seinen Aufgaben. Heute gibt es ein ganzes Netzwerk dieser Einrichtungen in Frankreich, was ein gutes Beispiel für universitätsübergreifende Zusammenarbeit zum Wohl für die Studierenden darstellt und sicher auch in Deutschland umsetzbar wäre.

4.2.2 Exkursion in die Niederlande

Gegenstand der zweitägigen Exkursion in die Niederlande waren zum einen die Universitätsstädte Leiden und Delft und zum anderen Wohnsiedlungsprojekte in Houten und Kattenbroek bei Amersfoort. Die Analyse der Universitätsstädte diente dem Vergleich mit dem Universitätsstandort Dortmund und lieferte Anregungen für die spätere Konzeptentwicklung. Die außergewöhnlichen Siedlungsprojekte in Houten und Kattenbroek wurden untersucht, da die Planung der Universitätsstadt Barop eine Erweiterung der bestehenden Siedlungen vorsieht.

Leiden

Die Universität von Leiden ist aufgeteilt in einen alten Standort, der sich über die gesamte Altstadt verteilt und einen neuen Standort, der mit einer Campus-Universität wie Dortmund vergleichbar ist.

Der in der Altstadt gelegene ältere Teil der Universität lässt sich nur schwer mit einer Campus-Universität wie Dortmund vergleichen. Dieser Teil der Universität Leiden ist als äußerst positiv zu bewerten. Die Universitätsgebäude sind in den Stadtkern integriert und bilden somit einen festen Bestandteil der Innenstadt.

Der neue Campus hat eine ähnlich periphere Lage zum Stadtzentrum, liegt aber in einer Entfernung von nur etwa 25 Gehminuten zur Innenstadt. Die Fahrradwege zur Innenstadt sind gut ausgebaut und ermöglichen ein sicheres und zügiges Erreichen der Universität. Auffallend ist die im Vergleich zur Universität Dortmund geringe Zahl an Stellplätzen für Autos und das große Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten. Das äußere Erscheinungsbild des Campus erinnert eher an ein Gewerbegebiet als an eine Universität.

Delft

Die über 700 Jahre alte Stadt Delft mit ihren ca. 90.000 Einwohnern liegt in Südholland, zehn Kilometer südöstlich von Den Haag. Ihre Universität wurde 1842 gegründet und hat heute etwa 13.000 Studierende. Sie liegt teilweise in historischen Gebäuden in der Innenstadt selbst, zum größeren Teil aber auf einem außerhalb gelegenen Campus.

Die Einbindung der Universitätsgebäude in die Innenstadt ermöglicht es, auch zwischen Vorlesungen kurze Besorgungen zu machen oder ein Café zu besuchen. Die Distanzen zwischen den einzelnen Universitätsgebäuden lassen sich in der verkehrsberuhigten Innenstadt mit dem Fahrrad sehr schnell zurücklegen.

Der Campus der Universität liegt etwa 15 Gehminuten von der Innenstadt entfernt und ist somit im Vergleich zu Dortmund gut in die Stadt eingebunden. Das Wohnen direkt am Campus ist unattraktiv, da hier keinerlei Nahversorgungseinrichtungen existieren. Der Campus selbst besteht aus einer großen Anzahl monoton gestalteter Gebäude, von denen sich lediglich die Bibliothek und ein Studentenwohnheim architektonisch abheben. Vor allem die Bibliothek wurde mit großem Aufwand verwirklicht und ist das mit Abstand herausragendste und interessanteste Universitätsgebäude im Bereich der neuen Universität. Das Campusgelände wirkt sehr weitläufig, und es fehlen Plätze mit zentralem Charakter. Die Defizite hier entsprechen zum größten Teil denen, die in Dortmund festgestellt wurden. Vorteile hat der Delfter Campus jedoch durch die gute Erreichbarkeit mit dem Fahrrad. Die Radwegeverbindungen zwischen der Innenstadt und dem Campus sind sehr gut ausgebaut. Eine Buslinie verbindet die Innenstadt und den Campus jedoch lediglich im 20-Minuten-Takt.

Das Angebot an Arbeitsräumen für Studierende an der Universität ist größer als in Dortmund. Dabei ist auffällig, dass die Bibliothek auch am Wochenende geöffnet und gut besucht ist, was auch eine Belebung des Campusgeländes mit sich bringt. Gerade dieser Aspekt ist auch für die Universität Dortmund relevant. Die Öffnungszeiten der übrigen Universitätsgebäude sind allerdings unzureichend. Ab 20 Uhr kommen sogar die Lehrenden nicht mehr an ihre Arbeitsplätze.

Besonders interessant sind die Studentenorganisationen in Delft. Diese ermöglichen es den Studierenden, sehr günstig zu essen und zu trinken, veranstalten Partys, bieten verschiedene Sportmöglichkeiten und stellen für einen kleinen Teil der Studierenden günstigen Wohnraum bereit. Da das Kneipen- und Diskothekenangebot in Delft nicht sehr groß ist, sind die in der Altstadt liegenden Häuser der Studentenverbindungen in den Abendstunden ein zentraler Anlaufpunkt für die Studierenden.

Houten

Houten in der Nähe von Utrecht ist eine in den 70er Jahren komplett neu erbaute Stadt. Das Zentrum der kreisförmig angelegten Stadt bilden der Bahnhof und die neue Innenstadt mit Geschäften und Restaurants. Es existiert auch noch ein alter Dorfkern, der jedoch abseits des Zentrums liegt.

Die Innenstadt selbst kann als monoton und charakterlos beschrieben werden. Es befinden sich hier ausnahmslos mehrstöckige Gebäude, in denen sich im Erdgeschoss Ladepassagen und darüber Wohnungen befinden. Der alte Dorfkern hingegen ist sehr attraktiv. Hier stehen alte und neue Gebäude nebeneinander. Die neuen Gebäude sind dem alten Stil nachempfunden und gut integriert, wodurch sich dem Besucher ein harmonisches Bild bietet. Hier finden sich gute Ansatzpunkte für die vorgesehenen Planungen im alten Dorfkern Barops. Bei Erweiterungen des Siedlungsbestands könnte man ähnlich vorgehen und die neuen Gebäude an den historischen Bestand anpassen.

Houten ist eine sehr grüne Wohnstadt. Die dominierende Wohnform sind das Reihen- oder Doppelhaus. Freistehende Einfamilienhäuser finden sich nur um den alten Dorfkern herum, Wohnungen in Mehrfamilienhäusern nur im Zentrum. Die Häuser haben grundsätzlich eine kleine Grundfläche. Überall sind, wenn auch kleine, Gärten vorhanden. Zwischen den Siedlungsteilen befinden sich größere Grünflächen und Spielplätze.

Bezüglich der Nahversorgung ist Houten zentral ausgerichtet. Nur im Zentrum und zu einem sehr geringen Teil im Dorfkern gibt es Läden. So ist der Weg von einigen Bereichen der Stadt bis zur nächsten Einkaufsmöglichkeit zu Fuß sehr weit, insbesondere für Güter des täglichen Bedarfs.

Besonders auffällig in Houten ist die konsequente Trennung der Verkehrsarten. Neben dem Straßennetz gibt es ein Rad- und Fußwegenetz, welches größtenteils durch die Grünzüge verläuft. Die Straßen selbst sind alle verkehrsberuhigt und können so auch von Fußgängern und Radfahrern gefahrlos genutzt werden. Um die Stadt selbst führt eine Ringstraße, von der man mit dem Auto nur über Umwege in das Zentrum kommt. Stichstraßen in das Zentrum und Verbindungsstraßen, die durch das Zentrum führen, fehlen völlig. Das Verkehrssystem Houtens ist demnach besonders auf das Fahrrad ausgerichtet. Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs ist besonders positiv aufgefallen, sie könnte als Anregung für die Planung im Dortmunder Universitätsumland aufgegriffen werden.

Kattenbroek

Die Wohnsiedlung Kattenbroek in Amersfoort stellt eine außergewöhnliche und experimentelle Form der Siedlungsentwicklung dar. Die 4.600 Wohnungen für 13.000 Personen wurden zwischen 1989 und 1994 erbaut. Die Planungen wurden von 39 Architekturbüros unter Leitung des Stadtplaners Ashok Bhalotra, der die Themen und Leitbilder der verschiedenen Bauabschnitte festlegte, durchgeführt.

Neben der vielseitigen Architektur ist vor allem die Mischung von Sozialwohnungen, Mietwohnungen, Eigentumswohnungen und Einfamilienhäusern auffallend (siehe Abbildung 31). Dieses Beispiel belegt,

Abbildung 31: Wohnblock in Kattenbroek



dass sich unterschiedliche Wohnformen auch ohne Qualitätsverlust nebeneinander verwirklichen lassen. Neben den Wohnhäusern, die zum Teil in eine Grachtenlandschaft mit einem großen See eingebunden sind (siehe Abbildung 32), wurden ein Einkaufszentrum, Kindergärten und Schulen auf zwei sich kreuzenden Achsen errichtet. Außer dem Einkaufszentrum, in dem sich auch einige Gaststätten befinden, verfügt die Siedlung über keine Nahversorgungseinrichtungen. Hier ist

Verbesserungsbedarf erkennbar, und auch bei den eigenen Planungen sollte dieser Aspekt berücksichtigt werden.

Das äußere Erscheinungsbild der Siedlung ist kontrovers. Eine objektive Beurteilung ist aufgrund der Vielfalt an Stilen und Bauformen nicht möglich. Die Vielfalt der Architektur kann einerseits als anregend und abwechslungsreich, andererseits aber auch als Reizüberflutung angesehen werden.

Die Erschließung des Siedlungsgebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr ist unzureichend. Ein Anschluss an das Schienennetz ist nicht vorhanden, und die Taktzeiten

Abbildung 32: Wohnblock an einer Gracht in Kattenbroek



der Busse sind nicht ausreichend. Es wurden keine Konzepte zur Reduzierung des Autoverkehrs innerhalb des Wohngebietes umgesetzt.

Das Siedlungsprojekt Kattenbroek kann wegen seiner Mischung verschiedener Wohntypen und der Bewohnerstruktur sowie der Umsetzung innovativer Wohnformen Anregungen für die eigenen Planungen liefern. In den Bereichen Verkehr und Nachhaltigkeit ist es jedoch kein Vorbild.

4.3 Wohnsituation und Mobilitätsverhalten von Studierenden

Im folgenden Kapitel werden die Wohnsituation und die Verkehrsmittelwahl der Studierenden in Dortmund mit denen anderer Universitäten verglichen. Grundlage ist hierbei die 15. Sozialerhebung des Deutschen Studentenwerks aus dem Jahre 1997. Als Vergleichsuniversitäten wurden von den besuchten Universitätsstädten Freiburg, Heidelberg und Tübingen ausgewählt. Darüber hinaus ermöglicht der Vergleich mit der Universität Bochum und dem Durchschnitt aller Universitäten in Nordrhein-Westfalen einen Überblick über Universitätsstädte mit ähnlichen Strukturen wie in Dortmund. Die Durchschnittswerte für das gesamte Bundesgebiet wurden ebenfalls herangezogen.

4.3.1 Wohnsituation

Beim Vergleich der Wohnformen der Dortmunder Studierenden mit denen anderer Universitätsstädte fällt vor allem der hohe Anteil an Elternwohnern auf (siehe Tabelle 3). Elternwohner sind Studierende, die während ihres Studiums bei Eltern oder Verwandten wohnen. Diese bilden in Dortmund mit 31 Prozent die zweitgrößte Gruppe nach den Studierenden, die in einer eigenen Wohnung leben. Von den Vergleichsuniversitäten hat lediglich Bochum mit 38 Prozent einen größeren Anteil an Elternwohnern. Universitätsstädte wie Tübingen oder Freiburg liegen mit 15 bzw. 11 Prozent deutlich unter diesen Werten. Auch die Vergleichswerte für die Deutschland und Nordrhein-Westfalen sind niedriger.

Ein Grund für diese Abweichung ist vermutlich die große Anzahl an Personen, die im Einzugsbereich der Universitäten leben. Das quantitative Potential an Studierenden ist im näheren Umfeld der Ruhrgebietsuniversitäten größer als bei Universitätsstädten in einer Region mit geringerer Bevölkerungsdichte. Außerdem ermöglicht die hohe Universitätsdichte oftmals ein Studium im Umfeld der Elternwohnung. Diese Begründungsansätze würden auch erklären, warum der Anteil der Elternwohner in Nordrhein-Westfalen mit einer hohen Bevölkerungs- und Universitätsdichte über dem Bundesdurchschnitt liegt.

Tabelle 2: Wohnsituation der Studierenden (Anteil der Wohnformen in %)

Wohnform	Dortmund	Bochum	Freiburg	Heidelberg	Tübingen	Bund	NRW
Bei den Eltern	31	38	11	17	15	22	26
Im Wohnheim	10	13	15	13	22	15	12
Zur Untermiete	1	3	5	6	7	3	2
In der WG	9	6	32	30	23	20	15
Eigene Wohnung	48	41	37	35	34	41	45
Gesamt	100	100	100	100	100	100	100

In Dortmund ist es zum Beispiel durch das gut ausgebaute Verkehrsnetz möglich, aus weiten Teilen des Ruhrgebietes und aus anderen angrenzenden Regionen zur Universität zu pendeln. Natürlich existieren auch noch andere Gründe für den höheren Anteil an Elternwohnern in Dortmund als in Städten wie Freiburg oder Heidelberg. So kann daraus geschlossen werden, dass die Attraktivität der Universitätsstädte Einfluss auf die Wohnform der Studierenden ausübt.

Bei der Analyse der Wohnformen fällt weiterhin auf, dass Dortmund den geringsten Anteil an Wohnheimbewohnern hat. Während in Tübingen ca. 22 Prozent aller Studierenden in Wohnheimen leben, wählen in Dortmund nur 10 Prozent diese Wohnform. Allerdings liegt der Durchschnittswert für Nordrhein-Westfalen mit 12 Prozent auch nur knapp über dem von Dortmund. Hierbei ist ein deutlicher Zusammenhang zwischen dem Anteil der Wohnheimbewohner und dem Angebot an Wohnheimplätzen zu sehen. So wird der Anteil der Wohnheimbewohner an fast allen Hochschulen durch das Angebot begrenzt.

Während in Dortmund für ca. 25.000 Studierende der Universität und 8.600 Studierende der Fachhochschule ca. 2600 Wohnheimplätze zur Verfügung stehen, sind es in Tübingen 4.700 Plätze für 18.800 Studierende. Auch in Heidelberg und Freiburg ist das Verhältnis zwischen Studierenden und Wohnheimplätzen höher als in Dortmund. In Bochum ist die Anzahl der angebotenen Wohnheimplätze im Verhältnis zur Zahl der Studierenden ähnlich wie in Dortmund. In Verbindung mit der Tatsache, dass in Dortmund mehr Studierende angeben, in einem Wohnheim wohnen zu wollen (16,9 Prozent), als tatsächlich in Wohnheimen wohnen (10 Prozent), sollte auf jeden Fall eine Ausweitung des Angebots an Wohnheimplätzen angestrebt werden.

Beim Vergleich der Wohnformen der Universitätsstädte ist auffällig, dass der Dortmunder Anteil an Studierenden, die in einer Wohngemeinschaft wohnen, mit 9 Prozent deutlich unter den Anteilen der Vergleichsuniversitäten liegt.

Der Anteil der Dortmunder Studierenden, die eine Wohnung allein bewohnen, ist allerdings mit 48 Prozent der höchste unter den Vergleichsuniversitäten. Es folgen Bochum (41 Prozent), Freiburg (37 Prozent), Heidelberg (35 Prozent) und Tübingen (34 Prozent).

Neben der Frage nach der tatsächlichen Wohnform wurde auch nach der gewünschten Wohnform gefragt. Dabei ergab sich in allen Universitätsstädten, dass die eigene Wohnung mit Werten zwischen 50 Prozent und 62 Prozent die am häufigsten gewünschte Wohnform ist. Allerdings gibt in Heidelberg und Freiburg auch ein sehr hoher Anteil an Studierenden (28,8 bzw. 35,2 Prozent) an, am liebsten in einer Wohngemeinschaft wohnen zu wollen. In Dortmund und Bochum sind dies nur 14 Prozent.

Weiterhin auffällig ist die Tatsache, dass ein wesentlich geringerer Teil der Studierenden aller untersuchten Universitätsstädte angibt, bei den Eltern wohnen zu wollen, als tatsächlich bei den Eltern wohnen. In Dortmund und Bochum ist die Diskrepanz zwischen Studierenden, die angeben bei den Eltern wohnen zu wollen, und denen, die tatsächlich bei den Eltern wohnen, am größten. In Dortmund geben 7,6 Prozent an, bei den Eltern wohnen zu wollen, es leben aber tatsächlich 33,8 Prozent bei Eltern oder Verwandten. Ein Grund für diese Unterschiede sind vermutlich ökonomische Vorzüge des Elternwohnens gegenüber anderen Wohnformen.

Die Lage des Wohnorts zur Universität bewerten in Dortmund nur 22,9 Prozent als sehr günstig. Dies ist ebenfalls der niedrigste Wert unter den Vergleichsuniversitäten. Besonders günstig wird die Lage des Wohnorts zur Universität in Tübingen und Freiburg eingeschätzt. Auch die Durchschnittswerte für Nordrhein-Westfalen und Deutschland insgesamt liegen deutlich über denen für Dortmund. In Dortmund muss somit ein Bedarf an universitätsnahen Wohnmöglichkeiten bestehen.

4.3.2 Mobilitätsverhalten

Bevor die Unterschiede zwischen der Verkehrsmittelnutzung der Dortmunder Studierenden und der Studierenden anderer Universitäten beschrieben werden, bietet sich eine Betrachtung der durchschnittlichen Entfernungen des Wohnorts der Studierenden zu ihrer Hochschule an.

Bei den Dortmunder Studierenden beträgt die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnort und Universität 24,8 km. Dies ist unter allen Vergleichsuniversitäten der höchste Wert. In Freiburg und Heidelberg sind die Entfernungen mit 12,4 km bzw. 9,5 km deutlich geringer. Der Durchschnittswert für alle deutschen Universitäten liegt bei 16,6 km. Es ist davon auszugehen, dass ein Zusammenhang zwischen der Entfernung zwischen Wohnort und Hochschule und der Wahl des Verkehrsmittels besteht (siehe Tabelle 3). So nutzen beispielsweise Studierende im Nahbereich der Universität bis 3 km vorwiegend das Fahrrad oder gehen zu Fuß (Bundesministerium für Bildung und Forschung, 1998). Bei der Analyse der Verkehrsmittelwahl gibt es bei einigen Verkehrsmitteln große Schwankungen zwischen den Werten für das Sommersemester und für das Wintersemester. Deshalb werden in Tabelle 3 beide Werte angegeben.

Tabelle 3: Verkehrsmittelwahl der Studierenden auf dem Weg zur Hochschule in %

Verkehrsmittel	Dortmund		Bochum		Freiburg		Heidelberg		Tübingen		Bund		NRW	
	SS	WS	SS	WS	SS	WS	SS	WS	SS	WS	SS	WS	SS	WS
Fuß	6,1	5,3	8,3	7,3	7,4	10,5	6,2	7,8	8,7	14,2	8,3	10	7,6	8,2
Fahrrad	11,5	3,3	4,8	1,8	70,5	48,5	49,7	23,1	41,4	19,5	37	19	33	18
Auto	41,1	41,4	36,3	37,7	4	8,5	16,7	17,5	29,8	28,8	25	27	26	28
Bus/Bahn	41,3	50	50,6	53,3	18,2	32,4	27,4	51,6	20,1	37,5	30	44	33	47
Gesamt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

SS = Sommersemester WS = Wintersemester

Im Vergleich zu anderen Hochschulstandorten weist Dortmund den höchsten Anteil an Autofahrern auf. Mit 41 Prozent im Sommer und 41,4 Prozent im Winter ist der Anteil der Autofahrer unabhängig vom Wetter. In Freiburg fahren hingegen nur 4,4 Prozent der Studierenden im Sommer und 8,5 Prozent im Winter mit dem Auto zur Universität. Auch die anderen Vergleichsstädte weisen einen geringeren Anteil an Autofahrern auf. Eine Ausnahme bildet Bochum mit einem ähnlich hohen Anteil Autofahrer wie Dortmund.

Ein wichtiger Einflussfaktor für diese Unterschiede ist offensichtlich die höhere durchschnittliche Entfernung, die Dortmunder Studierende zu ihrer Hochschule zurücklegen müssen. Für längere Strecken eignet sich das Auto besser als andere Verkehrsmittel. Hinzu kommt die äußerst autofreundliche Struktur der Universität Dortmund mit ihrer Stadtrandlage, den guten Autobahnverbindungen und dem großen kostenlosen Parkplatzangebot. Das Verhältnis von Stellplätzen zu Studierenden in Dortmund mit 1:5,6 wird nur noch von Bochum mit 1:5,1 übertroffen (Thomsen, Wilbrand, 1999). In Aachen gibt es beispielsweise viel weniger Stellplätze; dort beträgt das Verhältnis 1:154,1.

Auch bei der Betrachtung der anderen Verkehrsmittelarten schlägt sich die Bedeutung der Entfernung vom Wohnort zur Hochschule nieder. Den öffentlichen Personennahverkehr nutzen sowohl in Dortmund, als auch in Bochum die meisten Studierenden auf dem Weg zur Hochschule (in Dortmund 41,3 Prozent im Sommer und 50 Prozent im Winter). Dagegen lag vor der Einführung des Semestertickets das Auto deutlich an der Spitze. In Freiburg und Tübingen werden beim öffentlichen Personennahverkehr sehr viel geringere Anteile erreicht. Hierbei gibt es allerdings enorme Schwankungen zwischen dem Sommer und dem Wintersemester. Auch im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (29,8 Prozent im Sommer und 44,4 Prozent im Winter) liegen die Dortmunder hoch.

Bei den Anteilen der Fußgänger gibt es bis auf Tübingen keine gravierenden Abweichungen; die Werte liegen in allen Städten zwischen 5 Prozent und 10 Prozent. Dagegen lassen sich bei den Werten für die Fahrradnutzung wieder deutliche Unterschiede erkennen. In Freiburg fahren im Sommer 70,5 Prozent der Studierenden mit dem Fahrrad zur Universität. In Dortmund sind es nur 11,5 Prozent im Sommer, und im Winter sogar nur 3,3 Prozent. Nur in Bochum wird das Fahrrad seltener auf dem Weg zur Hochschule genutzt als in Dortmund. Auch die Werte für alle deutschen Universitäten (37,2 Prozent im Sommer und 18,8 Prozent im Winter) belegen, dass der Anteil der Radfahrer in Dortmund sehr gering ist. Neben der überdurchschnittlich hohen Entfernung zwischen Wohnort und Hochschule könnte hierfür auch die ungünstige Anbindung der Universität Dortmund an das Radwegenetz verantwortlich sein. Wie beim Vergleich der räumlichen Einordnung der Universitäten in das Stadtgebiet (siehe Abschnitt 4.1) erkennbar wurde, liegen die innenstadtnahen Wohngebiete in Dortmund in einer Entfernung zur Universität, die für eine Fahrradnutzung eigentlich schon zu weit ist.

Aufgrund der Analyse des Wohnverhaltens und der Verkehrsmittelwahl der Studierenden in Dortmund und in anderen Universitätsstädten kann die Vermutung geäußert werden, dass die Schaffung von Wohnraum im Umfeld der Universität Dortmund den hohen Anteil der Autobenutzung deutlich reduzieren würde. Viele Studierende hätten mit einem Wohnsitz im Umfeld der Universität die Möglichkeit, ähnlich wie die Studierenden in Freiburg oder Tübingen, öfter mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Universität zu gelangen. Bestätigt wurden die Aussagen der Sozialerhebung auch durch die persönlichen Eindrücke, die auf den Exkursionen gewonnen wurden (siehe Abschnitt 4.2).

Die wichtigste Zielgruppe, die mit dem geplanten Universitätsviertel in Barop angesprochen werden soll, sind die Elternwohner und Fernpendler. Wie die Umfragen zur gewünschten Wohnform und zur Beurteilung der Lage des Wohnorts zur Universität belegen, herrscht gerade bei diesen beiden Gruppen eine Unzufriedenheit mit der bestehenden Situation. Die Erkenntnisse aus der Sozialerhebung bestärken die Auffassung, dass die Realisierung eines lebendiges Universitätsviertels in Barop positive Einflüsse auf die Verkehrsmittelwahl und die Wohnzufriedenheit der Studierenden haben würde.

5 Die Universitätsstadt Barop

Nach der Bestandsanalyse und dem Blick auf andere Universitätsstädte werden nun die gewonnenen Informationen und Kenntnisse auf die Universität Dortmund und ihr Umland übertragen.

5.1 Konzeptentwicklung

Am Anfang der Konzeptentwicklung stand die Überlegung, einige Fakultäten und/oder Vorlesungsveranstaltungen in die Dortmunder Innenstadt zu verlegen. Die auf den Exkursionen als positiv empfundene Nähe von Innenstadt, Wohnquartier und Universität erschien erstrebenswert. Jedoch bedeutet die Verlagerung einzelner Einrichtungen auch die Aufgabe der räumlichen Einheit der Universität. Zwar liegt bei der Dortmunder Universität derzeit eine Zweiteilung vor, die jedoch aufgrund der geringen Entfernung zwischen den beiden Campusteilen und ihrer Verbindung durch die H-Bahn nicht zu vergleichen ist mit einer Aufteilung der Universität zwischen Dortmunder Innenstadt und Barop. Eine solche Trennung wurde deshalb nicht weiter verfolgt. Es wurde entschieden, mit dem Bestand zu arbeiten, derzeitige Mängel der räumlichen Struktur der Universität zu beheben und ihre weitmögliche Integration in ihr Umland zu erreichen.

Im nächsten Schritt wurden Konzepte entwickelt, die zunächst eine grobe Nutzungsaufteilung des Plangebietes vorsahen. Bei diesen Konzeptideen wurden Vor- und Nachteile abgewogen und anschließend in folgende Bausteine zerlegt: Standort Campus Süd, Grünräume, Fußwege und öffentliche Räume, Verkehrsanbindung, Wohnen, Versorgung und Freizeit. Diese Bausteine wurden auf gemeinsame Ideen überprüft, und von diesen wurden drei ausgewählt und weiter bearbeitet: das *Unicenter*, das *Dörferkonzept* und die *Unischlange*.

Nach der Vertiefung dieser Ideen stand die Entscheidung an, ob mit allen drei Konzepten weitergearbeitet werden sollte, oder ob man sich auf ein einziges Konzept einigen sollte. Aufgrund der Überschneidung einzelner Elemente aus den drei Konzepten wurde entschieden, dass das Endkonzept eine Kombination aus den drei Varianten darstellen sollte. Zur Ausarbeitung des Endkonzepts wurden die Arbeitsschwerpunkte Wohnen, Universität, Campus Süd, Versorgung, Verkehr, Freiflächen und öffentliche Plätze gebildet. Zum Abschluss wurden die einzelnen Arbeitsschwerpunkte zu einem Gesamtkonzept zusammengefügt.

In den folgenden Abschnitten werden zunächst die drei Varianten beschrieben. Danach wird das gemeinsame Endkonzept vorgestellt, zunächst in Form eines Überblicks über das Gesamtkonzept und dann im einzelnen nach den genannten Arbeitsschwerpunkten Wohnen, Universität, Campus Süd, Versorgung, Verkehr, Freiflächen und öffentliche Plätze.

Bei den Vorschlägen des Konzepts ist zu beachten, dass einzelne seit Fertigstellung der Projektarbeit fertiggestellte oder begonnene Gebäude auf dem Campus und im Universitätsumland nicht mehr berücksichtigt werden konnten.

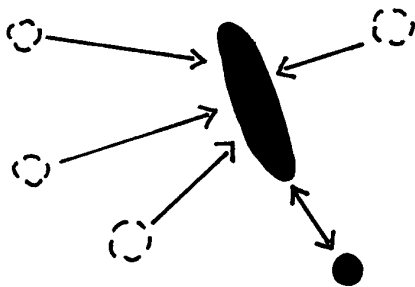
5.2 Drei Varianten

In diesem Abschnitt werden die drei Varianten *Unicenter*, *Dörferkonzept* und *Universitätsschlange* dargestellt, die später zu einem räumlichen Gesamtkonzept für die Universität Dortmund und das Universitätsumland zusammengefügt werden.

Unicenter

In dieser Variante bildet das auf der Mensabrücke angeordnete *Unicenter* (siehe Abbildung 33) das Versorgungszentrum des Plangebiets. Es erfüllt den täglichen Bedarf der Studierenden und der Bewohner der Universitätsstadt (Bäcker, Friseur, Apotheke, Kopiershop u.a.) und enthält darüber hinaus weitere Läden und Freizeiteinrichtungen. Wegen seiner Zentralität kann sich am *Unicenter* ein große Vielfalt kleinerer und größerer Läden und Freizeiteinrichtungen entwickeln. Durch das unterschiedliche Angebot des Baroper Dorfplatzes – dort werden überwiegend Cafés und Restaurants entstehen – wird eine Konkurrenz zwischen beiden vermieden.

Abbildung 33: *Unicenter*



Südlich des *Unicenters* entsteht ein öffentlich zugänglicher Park auf der Fläche der heutigen Parkplätze. Dieser wird als Campuspark und Treffpunkt zwischen und nach den Vorlesungen ausgestaltet und in einen Grünzug

eingebunden, der das Rahmkebachtal und den Permakulturpark verbindet. Die Fuß- und Radwegeverbindungen im Plangebiet werden erweitert und durch Verbesserungen des Wegbelags sowie ausreichende Beleuchtung aufgewertet.

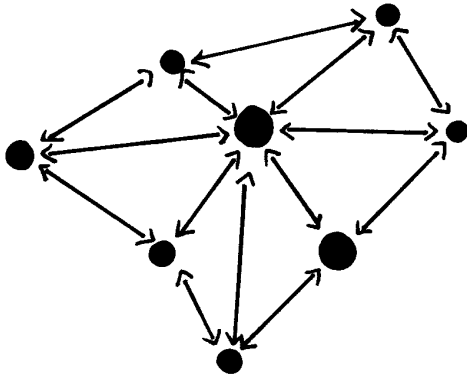
Das Konzept stellt auf einer Fläche von 41 ha Wohnraum für ca. 10.500 Einwohner bereit. Die geplanten Wohngebiete werden an bestehende Strukturen angepasst und auch in den periphereren Gebieten hoch verdichtet (GFZ 0,8-1,4). Die Universitätseinrichtungen des Campus Süd werden auf den Campus Nord verlagert und der Campus Süd zu einem Wohngebiet umgenutzt.

Wie auch die anderen Varianten sieht die Variante *Unicenter* einen Rückbau der Universitätsstraße mindestens bis zum Studentenwohnheim Meitnerweg und eine Erweiterung der H-Bahn bis zum Technologiepark vor sowie die bereits in der Planung der Stadt Dortmund vorgesehenen zwei neuen S-Bahnhöfe Schönau an der S-Bahnlinie S5 und Technologieparks an der S-Bahnlinie S1.

Dörferkonzept

Die Variante *Dörferkonzept* (siehe Abbildung 34) sieht im Gegensatz zur Variante *Unicenter* eine dezentrale Versorgung des Plangebiets vor. Dabei sollen einzelne Siedlungsteile mit eigenem Charakter und eigenständiger dezentraler Versorgung in die bestehenden Strukturen integriert und entwickelt werden. Auf den 58 ha umfassenden Wohnbauflächen können bis zu 14.000 neue Bewohner untergebracht werden. Auf diesen Flächen sollen Quartiere mit integrierten kleinen Plätzen entstehen, an denen Cafés und kleine Geschäfte liegen.

Abbildung 34: Dörferkonzept



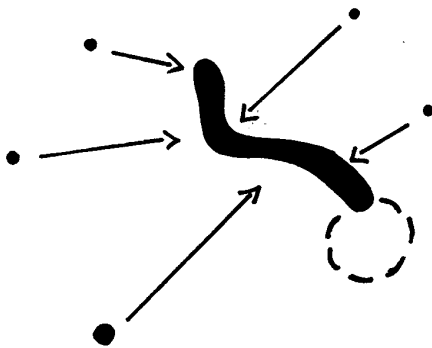
Über das gesamte Plangebiet erstreckt sich ein die einzelnen Quartiere verbindendes Netz aus Fuß- und Radwegen in Kombination mit den bereits genannten beiden neuen S-Bahnhöfen und einer zusätzlichen Buslinie von Barop über den Campus Süd bis Eichlinghofen. Um den Durchgangsverkehr in Barop zu verringern, ist eine Verkehrsberuhigung des Dorfkerns Groß-Barop sowie des Vogelpothswegs und eines Teils der Otto-Hahn-Straße vorgesehen.

Das Konzept wird eingebettet in einen Grünverbund zwischen dem Rahmkebachtal, dem Permakulturpark und der Grünverbindung zwischen Campus Süd und Campus Nord. Abweichend von den anderen beiden Varianten wird der Campus Süd nicht als Wohngebiet umgenutzt, sondern in seiner derzeitigen Funktion belassen.

Unischlange

Die Variante *Unischlange* (siehe Abbildung 35) vertieft den zentralen Versorgungsaspekt über eine Konzentration von Einrichtung zwischen dem Bereich nördlich der Mensabrücke und dem Dorfplatz Barop. Dabei werden perlenkettenartig Einrichtungen zur Deckung des studentischen Bedarfs sowie der wohnungsnahen Grundversorgung und kleinere Geschäfte an den Vogelpothsweg gelegt.

Abbildung 35: Unischlange



Dies ist verbunden mit der Ausgestaltung des Dorfkerns Groß-Barops als „Altstadt“ mit Restaurants und Cafés. Publikums- und geräuschintensive Einrichtungen wie Diskotheken werden nahe der Universität abseits von der Wohnbebauung angeordnet. Diese Variante zielt auf eine Annäherung der Universität an das Dorf Barop und die Einbindung der Universität in das Leben der Studierenden auch außerhalb der Vorlesungen ab.

Damit einher geht die Verkehrsberuhigung des Vogelpothswegs sowie die Verkehrsstillegung des Dorfkerns, der zu einer „Anlieger-Frei-Zone“ wird.

Parallel hierzu erfolgt eine Aufwertung des Campus Nord durch Umgestaltung der bestehenden Plätze. Der Sportbereich wird in östlicher Richtung ergänzt, wobei einige Nutzungen in den bestehenden Park integriert werden. Dieser wird als Hauptverbindungsachse zwischen dem Campus Nord und dem neuen Wohngebiet auf dem Campus Süd freundlicher, offener und besser begehbar gestaltet. Die bestehenden und neu geplanten Wohngebiete können insgesamt 9.300 Personen beherbergen. Die verbindende Grünstruktur wird in ähnlicher Form wie die des Dörferkonzepts ausgestaltet. Beide Konzepte sehen Wohnbebauung in reizvoller Hanglage nördlich des Rahmkebachtals vor.

5.3 Das Konzept

Das Konzept für die Universitätsstadt Barop ist die planerische Umsetzung der Leitidee, ein lebendiges und attraktives Universitätsviertel in Dortmund-Barop zu schaffen. Das Konzept beinhaltet viele Aspekte der im vorangegangenen Abschnitt beschriebenen drei Varianten und vereint deren Elemente zu einem Gesamtkonzept (siehe Karte 9).

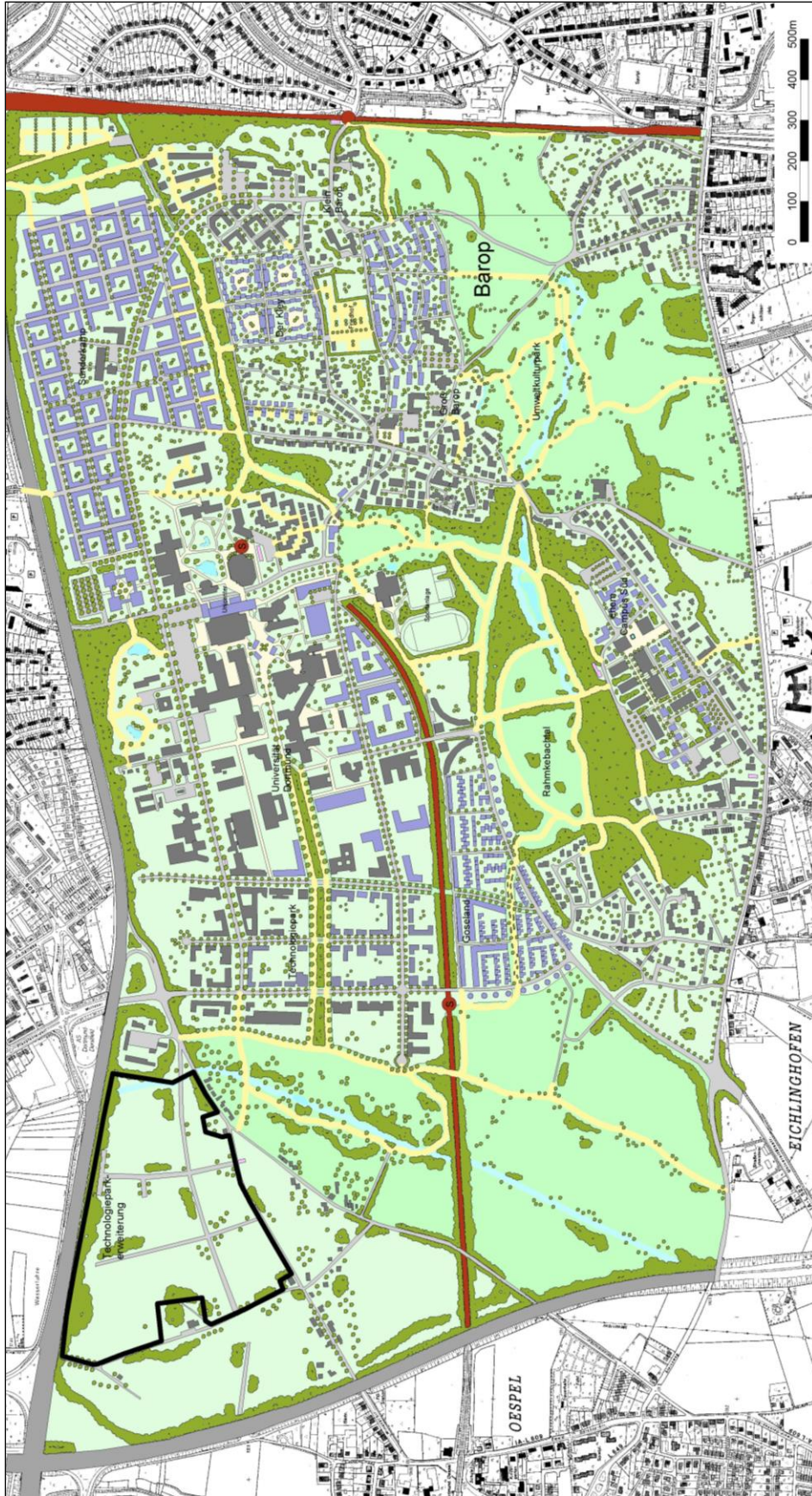
5.3.1 Gesamtkonzept

Im Konzept für die Universitätsstadt Barop ist die Bereitstellung von Wohnraum von zentraler Bedeutung. Nur wenn eine große Anzahl der Studierenden und Universitätsangehörigen in das Umfeld der Universität zieht, kann die Vision eines lebendigen Universitätsviertels verwirklicht werden. Dabei ist davon auszugehen, dass es nicht möglich ist, alle Studierende der Universität im Universitätsumland anzusiedeln. Einerseits wohnt bereits etwa die Hälfte der Dortmunder Studierenden auf Dortmunder Stadtgebiet, andererseits wird es kaum möglich sein, alle Studierenden von der Bindung an ihren Wohnort in der Region zu lösen. Primäre Zielgruppe wären diejenigen Fernpendler, die sich vorstellen können, bei einem attraktiven Wohnungsangebot an die Universität zu ziehen, aber auch Umzugswillige aus Dortmund selbst. Daraus ergibt sich eine Zahl von etwa 8.000-12.000 Studierenden, die bereit wären, nach Barop zu ziehen. Zusammen mit umzugswilligen Universitätsangehörigen und -externen könnte die potentielle zusätzliche Bevölkerung Barops auf bis zu 16.000 steigen.

Für diese rund 16.000 neuen Einwohner werden neue Wohnquartiere im Universitätsumland geplant. Die Konzeption der neuen Wohnquartiere verfolgt das Ziel, Wohnquartiere mit eigenständigem Charakter und unterschiedlichen Bauformen, Wohnungsgrößen und Eigentumsformen für die Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen zu schaffen.

Einen weiteres wichtiges Element in dem Konzept nehmen die Pläne für die Universitätsstandorte Campus Nord und Campus Süd ein. Der Campus Süd wird als Universitätsstandort aufgegeben, und die heute dort vorhandenen Universitätseinrichtungen werden in verschiedene Bereiche des Campus Nord integriert. Ausschlaggebend für diese Entscheidung ist die isolierte Lage des Campus Süd. Eine Verbindung zum Campus Nord ist nur durch die H-Bahn gewährleistet, und eine Einbindung in die umliegenden Stadtteile fehlt. Ein kompakter Universitätsstandort lässt sich besser in das Konzept der Universitätsstadt Barop integrieren. Außerdem wird so die räumliche Trennung einiger Fakultäten wie der Fakultät für Informatik aufgehoben.

Der Campus Süd ist eigentlich ein Provisorium und wurde in seiner ursprünglichen Konzeption nur als befristete Übergangslösung entwickelt. Angesichts der noch verfügbaren Reserveflächen am Campus Nord wird die Chance genutzt, die beiden Universitätsstandorte zusammenzuführen. Anders als in historischen Universitätsstädten wie Tübingen oder Heidelberg, wo eine Aufteilung der Hochschule auf mehrere Standorte durch fehlende Erweiterungsmöglichkeiten an den ursprünglichen innenstadtnahen Standorten notwendig wurde, bestehen in Dortmund keine zwingenden Gründe für eine weitere Aufrechterhaltung der Teilung der Universität. So werden Gebäude und Flächen am Campus Süd für andere Nutzungen frei. Der Campus Süd wird zu einem studentisch selbstverwalteten Wohngebiet umgenutzt.



Karte 9: Räumliches Konzept für die Universitätsstadt Barop

Durch die Erhöhung der Einwohnerzahl wird auch die Nachfrage in den Bereichen Versorgung und Freizeit steigen. Das Konzept für die Universitätsstadt Barop beinhaltet einen zentralen Versorgungsbereich zwischen Mensa und Zentralbibliothek. Von dort aus erstreckt sich eine Einkaufs- und Freizeitmeile, die sogenannte Unischlange, zum Ortskern Barop, wo sich gastronomische und kulturelle Angebote konzentrieren. Daneben gibt es Lebensmittelläden in den Wohngebieten zur Sicherung der wohnungsnahe Grundversorgung der gegenwärtigen und zukünftigen Bewohner des Universitätsviertels und zur Belebung und Durchmischung des Universitätsumfelds. Daneben wird das Angebot an Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen im gesamten Plangebiet ausgeweitet, damit das Universitätsviertel auch in den Abendstunden und an Wochenenden belebt bleibt und eine große Anziehungskraft entfaltet. Die geplanten Neubaumaßnahmen haben zur Folge, dass einige Freiflächen im Umfeld der Universität beansprucht werden. Eine Aufwertung und bessere Verknüpfung der verbleibenden Freiräume gewährleistet, dass die Universitätsstadt in eine attraktive Landschaft eingebunden wird. Gebiete zur Naherholung und für Aktivitäten im Freien sind im Universitätsumland in großer Anzahl vorhanden.

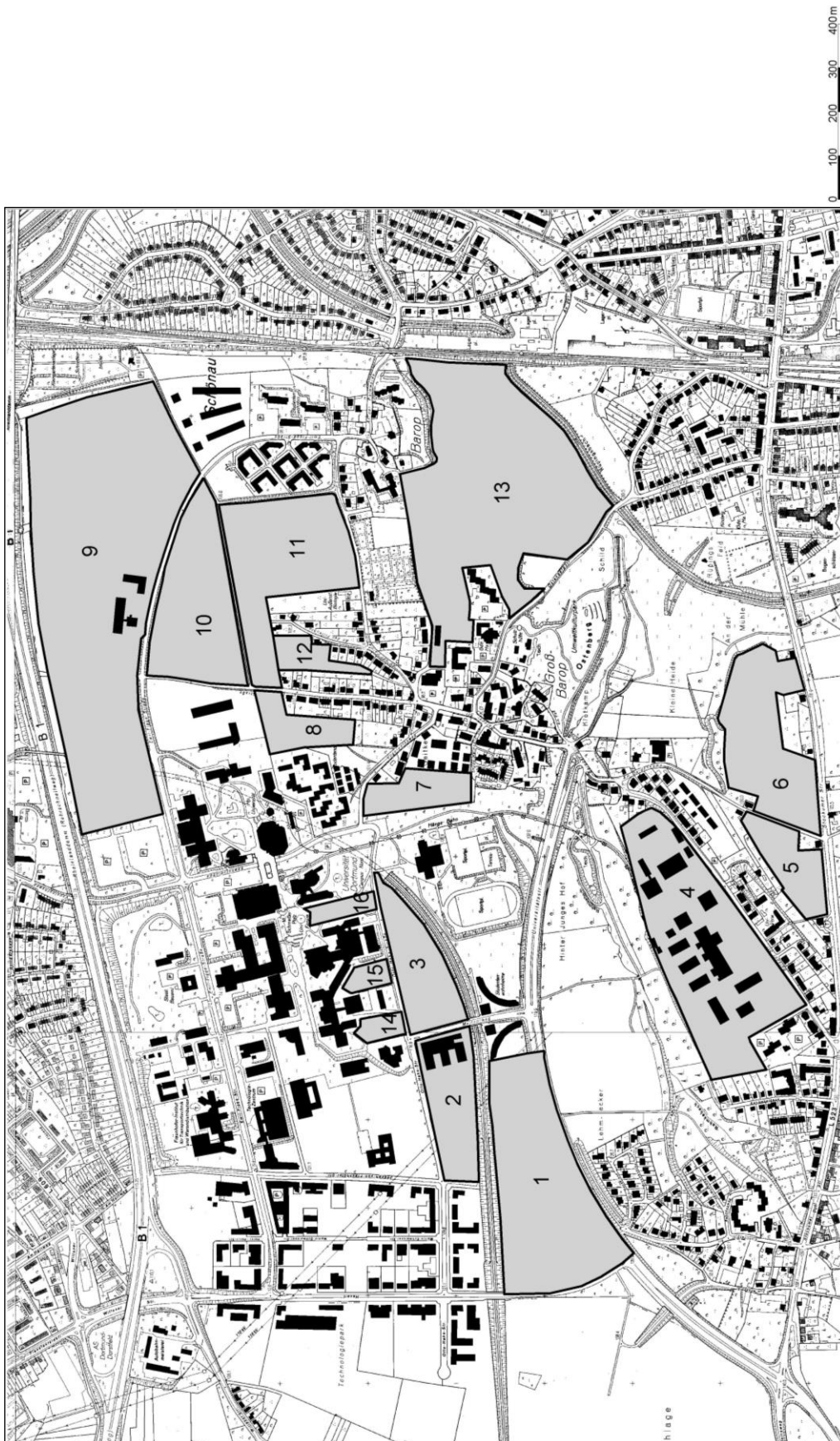
Das Grünkonzept sieht eine bessere Vernetzung der Freiräume vor, die auch bisher isolierte Bereiche in einen großen Grünzug einbindet. Dieser zieht sich wie ein Y durch das ganze Gebiet mit dem Rahmkebachtal als grüner Mitte und zwei Verbindungen zu den großen Freiräumen im Westen des Plangebiets.

Das große Angebot an Wohnungen für Studierende und Universitätsangehörige wird zu einer Verminderung des Fernpendlerverkehrs führen. Die geplante Nutzungsmischung und die dezentrale Nahversorgungsstruktur im Universitätsviertel schaffen die Voraussetzung für eine Stadt der kurzen Wege und somit für eine deutliche Reduzierung der Verkehrsdistanzen. Die weiteren Planungen im Bereich Verkehr tragen dazu bei, dass alle Wege innerhalb des Universitätsviertels zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt werden können. Durch die zusätzlichen S-Bahnhöfe und die Erweiterung der H-Bahn wird das Universitätsviertel besser an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden.

5.3.2 Wohnbebauung

Die Schaffung von Wohnraum im direkten Umfeld der Universität ist das wichtigste Ziel der Universitätsstadt Barop. Voraussetzung für die Planung neuer Wohngebiete ist die Auswahl geeigneter Flächen im Universitätsumland. Gegenstand der folgenden Kapazitätsermittlung sind unbebaute Flächen im näheren Umfeld der Universität, die sich grundsätzlich für eine Bebauung eignen (siehe Karte 10). Ausgeschlossen sind nur Flächen, die besonderem Schutz unterliegen wie Naturschutzgebiete und Flächen, die besonders schützenswert erscheinen, wie das Rahmkebachtal und der Permakulturpark.

Die Kapazitätsermittlung dient dazu, einen ersten Überblick über die Anzahl der Personen zu verschaffen, die auf den Flächen untergebracht werden können. Um diesen Überblick in Abhängigkeit von verschiedenen dichten Bebauungskonzepten zu ermöglichen, werden unterschiedliche Geschossflächenzahlen (GFZ) angenommen. Als untere Grenze wird eine GFZ von 0,6 und als obere Grenze eine GFZ von 1,8 festgelegt. An diesen extremen Ausgangswerten bei den Geschossflächenzahlen lässt sich bereits die Absicht erkennen, relativ dichte Wohngebiete zu realisieren, um so wenig zusätzliche Fläche wie möglich zu versiegeln, andererseits möglichst viel Wohnraum in Universitätsnähe zu schaffen.



Karte 10: Potentielle Wohnbauflächen

Bei den folgenden Berechnungen wird für jede potentielle Baufläche der Karte 10 unter Berücksichtigung unterschiedlicher Geschossflächenzahlen die Anzahl der realisierbaren Wohnplätze ermittelt, wobei von einer mittleren Wohnfläche von 30 m² je Einwohner ausgegangen wird. Die mittlere Wohnfläche je Einwohner in Deutschland liegt etwas höher, aber es wird hier berücksichtigt, dass ein Großteil der Wohnungen durch Studierende genutzt werden soll. Diese beanspruchen in der Regel weniger Wohnfläche als andere Bevölkerungsgruppen, da sie häufig in besonderen Wohnformen wie Wohngemeinschaften leben und daher einen geringeren Anspruch an Wohnfläche haben.

Von den Flächen, die für eine Bebauung in Betracht kommen, werden 15 Prozent für Erschließungsflächen abgezogen. Weitere 25 Prozent werden abgezogen, um aus der Bruttogeschossfläche die Nettowohnfläche zu ermitteln. Aus dieser lässt sich die Einwohnerzahl bestimmen. Die folgende Tabelle gibt Aufschluss über die Einwohnerzahl, die bei unterschiedlichen Geschossflächenzahlen auf den einzelnen Flächen untergebracht werden können (siehe Tabelle 4):

Tabelle 4: Potentielle Einwohner auf den Flächen der Karte 10

Potentielle Wohnbauflächen	Einwohner bei einer GFZ von:						
	0,6	0,8	1,0	1,2	1,4	1,6	1,8
Fläche 1 (8,7 ha)	1.114	1.485	1.857	2.228	2.599	2.970	3.342
Fläche 2 (2,5 ha)	322	429	536	643	750	857	965
Fläche 3 (3,3 ha)	422	562	703	844	984	1.125	1.265
Fläche 4 (11,4 ha)	1.453	1.938	2.422	2.907	3.391	3.875	4.360
Fläche 5 (2,2 ha)	282	376	470	564	659	753	847
Fläche 6 (6,1 ha)	773	1.031	1.289	1.547	1.804	2.062	2.320
Fläche 7 (1,1 ha)	243	324	405	486	567	648	729
Fläche 8 (1,9 ha)	242	322	403	484	564	645	725
Fläche 9 (25,5 ha)	3.262	4.349	5.436	6.524	3.611	8.698	9.785
Fläche 10 (5,7 ha)	738	984	1.230	1.476	1.722	1.968	2.214
Fläche 11 (7,3 ha)	942	1.256	1.570	1.885	2.199	2.513	2.827
Fläche 12 (1,1 ha)	135	180	225	270	315	360	405
Fläche 13 (18,7 ha)	2.383	3.177	3.971	4.765	5.559	6.354	7.148
Fläche 14 (0,6ha)	76	101	127	152	177	203	228
Fläche 15 (0,5 ha)	65	87	109	131	152	174	196
Fläche 16 (0,5 ha)	59	79	99	118	138	158	178
Alle Flächen (95,2 ha)	12.511	16.682	20.852	25.022	29.193	33.363	37.533

Um die erforderliche hohe Einwohnerzahl im Universitätsumland zu realisieren, müssen einige heutige Freiflächen für eine Bebauung bereitgestellt werden. Demgegenüber steht die hohe Zahl an Schutzgebieten (siehe Karte 4). Eine entscheidende Aufgabe ist daher die Zuordnung der Wohnflächen bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Belange der Natur.

Die Kapazitätsermittlung zeigt die potentiell überhaupt bebaubaren Flächen. Zuerst wurden bereits genutzte Flächen wie die großen Parkplätze am Campus Nord als potentielle Wohnflächen in Betracht gezogen, da durch die Schaffung der Wohngebiete ein Großteil des Pendlerverkehrs wegfällt und die Parkflächen daher überdimensioniert sind. Ferner ist vorgesehen, die Fläche des Campus Süd zu einem Wohngebiet umzunutzen und den Technologieparks mit Wohngebäuden zu ergänzen. Hierdurch wird die Monostruktur des Technologieparks aufgebrochen und eine Mischung aus Wohnen und Arbeiten auf Blockebene durch vereinzelte Ergänzungsbauten möglich. Erst danach werden weitere bisher ungenutzte Freiflächen für Wohnbebauung ausgewiesen. Dabei orientiert sich die Ausweisung an der bioökologischen Beurteilung des Universitätsumlands (siehe Kapitel 3.6), wobei vorwiegend Flächen mit einem geringen bioökologischen Gesamtwert (GÖK) in Frage kommen. Flächen mit hohem ökologischen Wert werden vorerst zurückgestellt und später einem Abwägungsprozess unterzogen.

Problematisch hierbei ist die Fläche südlich des Baroper Kirchwegs, die einen GÖK von 194 hat. Zur Belebung des Dorfgebiets, als Verbindung zwischen Groß- und Klein Barop und aufgrund der attraktiven Lage wird diese Fläche dennoch als Baufläche aufgenommen. Ebenso problematisch ist die Fläche nördlich der Universitätsstraße westlich der Straße Hauert. Diese Fläche dient als Verbindungselement zwischen dem Rahmkebachtal und dem Landschaftsschutzgebiet westlich der Straße Hauert. Aufgrund des geringen GÖK von 20, der Nähe zum Technologiepark und der attraktiven Lage im Grünen wird diese Fläche ebenfalls als Baufläche aufgenommen. Allerdings wird ein Grünzug durch das geplante Wohngebiet geführt (siehe Abschnitt 5.3.7.). Insgesamt werden folgende Flächen für das Wohnen vorgesehen:

- 1.1 Fläche nördlich der Emil-Figge-Straße östlich der Universität
- 1.2 Fläche südlich der Emil-Figge-Straße östlich der Universität
- 2 Der Kley nördlich der Straße An der Palmweide
- 3 Fläche südlich des Baroper Kirchwegs
- 4 Fläche zwischen Baroper Straße“ und An der Fillkuhle
- 5 Flächen nördlich und südlich der Otto-Hahn-Straße
- 6 Fläche nördlich der Universitätsstraße zwischen Hauert und S- Bahn
- 7 Fläche nördlich der Stockumer Straße (Ersatzfläche)

Zusätzlich zu den neu ausgewiesenen Bauflächen ist die Umnutzung bestehender Gebäude geplant, die außerdem durch Neubauten ergänzt werden.

- 8 Campus Süd
- 9 Technologiepark
- 10 Campus Nord
- 11 Vogelpothsweg (Unischlange)

Diesen Flächen werden „Themen“, die den jeweiligen Charakter des geplanten Wohngebiets beschreiben und eine dazu passende GFZ zugewiesen. Dabei nähert sich die neue GFZ in der Regel an Übergängen zu bestehenden Wohngebieten der GFZ der dort bestehenden GFZ an:

- 1 Mischgebiet Sunderkamp: „Urbanes Leben“ (GFZ 1,7)
- 2 Wohngebiet Kley mit dörflichen Strukturen: „Dorf im Dorf“ (GFZ 0,7)
- 3 Wohngebiet Baroper Bach: „Angepasste Dorfstruktur“ (GFZ 0,7)
- 4 Straßenrandbebauung Fillkuhle: „Nachverdichtung in Groß-Barop“ (GFZ 0,4)
- 5 Studentische Wohnanlage Otto-Hahn-Straße: „Wohnen am Campus“ (GFZ 1,5)
- 6 Wohnsiedlung Goseland: „Wohnen zur Sonne“ (GFZ 1,1)
- 8 Studenteninsel Campus Süd: „Wohnen in Universitätsgebäuden“ (GFZ 1,0)

Karte 11 zeigt die ausgewählten neuen Wohngebiete. Die Gebiete 1.1 und 1.2 werden zu einem urban geprägten gemischten Quartier mit hoher Dichte zusammengefasst. Fläche 7 ist nicht aufgeführt, da es sich um eine Ersatzfläche handelt, die im weiteren Verlauf der Konzeptentwicklung nicht beplant wird. Die Flächen 9 bis 11 sind nicht berücksichtigt, da es sich bei ihnen um Vorschläge für Ergänzungen der vorhandenen Bebauung handelt.

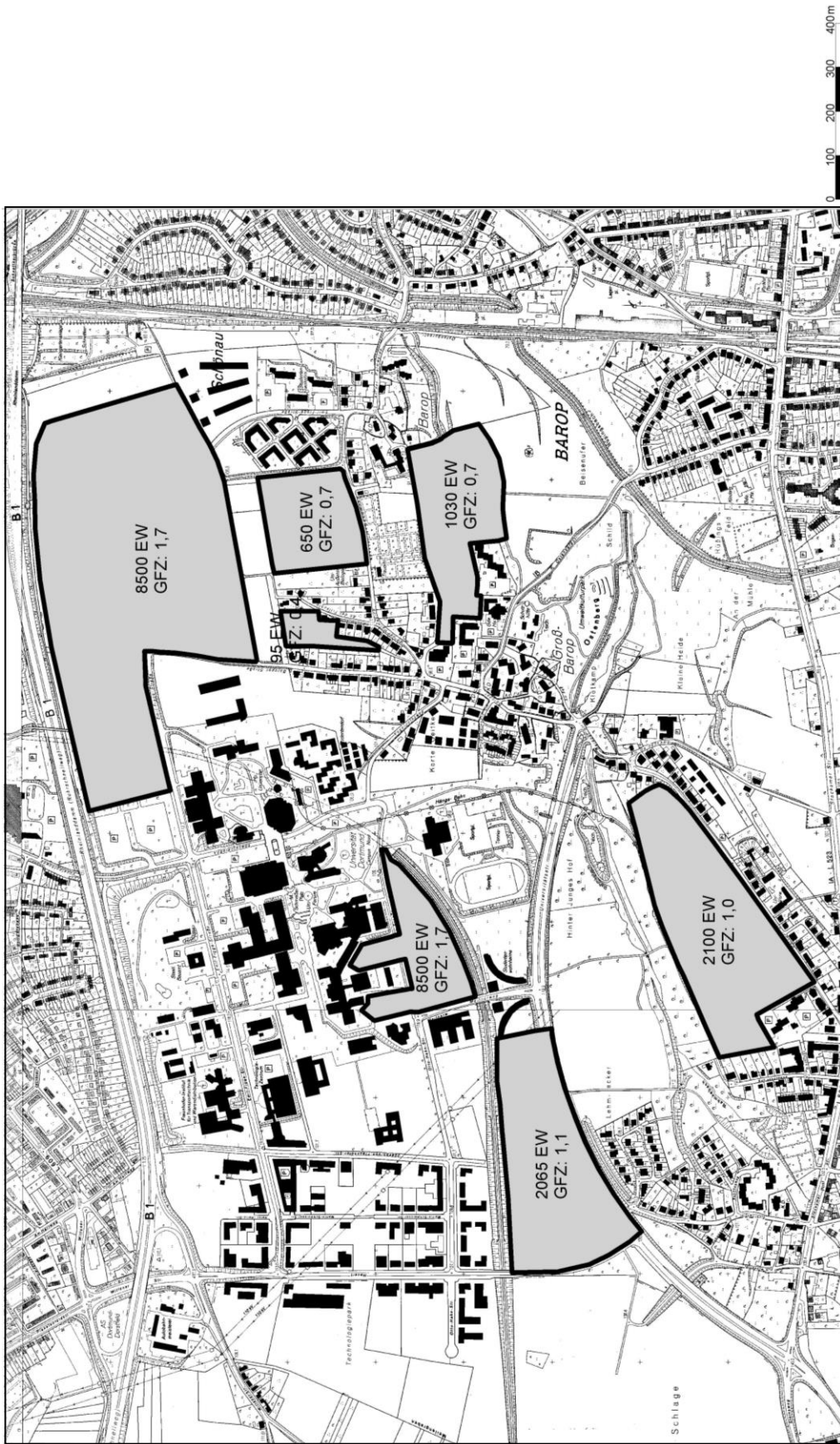
Um einen Überblick über die neu geschaffenen Wohnplätze auf den ausgewählten Flächen zu bekommen, wird die Zahl der Einwohner wie in der obigen Kapazitätsermittlung errechnet (Tabelle 5).

Tabelle 5: Wohnflächen und Einwohner in den neuen Wohngebieten der Karte 11 (ha)

Gebiet	Gesamtfläche	Netto-bauland	GFZ	Bruttogeschossfläche	Nettogeschossfläche	Netto-wohnfläche	Einwohner
1	31,2	26,6	1,7	45,3	34,0	25,5	8.501
2	4,6	3,9	0,7	2,6	2,0	2,0	650
3	6,6	5,7	0,7	4,1	3,1	3,1	1.029
4	1,1	0,9	0,4	0,4	0,3	0,3	95
5	4,4	3,8	1,5	5,5	4,1	4,1	1.380
6	8,7	7,4	1,1	8,3	6,2	6,2	2.065
8	11,4	9,7	1,0	9,6	7,2	6,3	2.100
Gesamt	65,2	58,0		75,8	56,9	47,5	15.820

Das Ergebnis dieser Berechnung ergibt zusätzlichen Wohnraum für rund 16.000 Einwohner, ohne die als Ersatzflächen bestimmten Gebiete und die mögliche Aufstockung des Technologieparks mit Wohneinheiten. Bei der Berechnung wurde berücksichtigt, dass im Mischgebiet Sunderkamp (Fläche 1) ein Viertel der Gebäude ähnlich wie im Technologiepark als Gewerbefläche genutzt wird und dass auf dem Campus Süd (Fläche 8) ein Achtel der Fläche für Freizeit-, Kultur- und Versorgungseinrichtungen vorgesehen ist.

Die beschriebenen Flächen besitzen alle einen individuellen Charakter, der sich durch ihre Lage im Universitätsviertel, ihre unmittelbare Umgebung oder die Topographie ergibt. Entsprechend weisen die auf diesen Flächen angedachten Siedlungen, Strukturen auf, die die Merkmale der Flächen aufnehmen. Dadurch entstehen verschiedene Räume bzw. Quartiere, welche sich den räumlichen und baulichen Strukturen anpassen, sich zum Teil aber auch bewusst von ihnen absetzen, um Kontraste herzustellen.



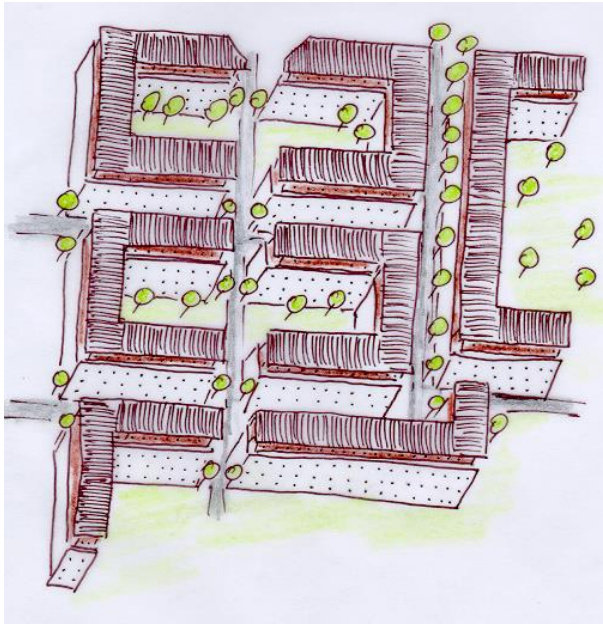
Karte 11: Einwohner und Bebauungsdichten in den neuen Wohngebieten

Im Folgenden wird das den acht ausgewiesenen Wohngebieten zugrundeliegende städtebauliche Konzept beschrieben:

Mischgebiet Sunderkamp (Fläche 1)

Konzept: Urbanes Leben. Das Mischgebiet besteht überwiegend aus Wohnnutzung. Auf dieser Fläche entsteht ein städtisches, gemischtes Quartier mit hoher Dichte in Anlehnung an die Struktur des Technologieparks. Der mit Wohnnutzung aufgestockte Technologiepark wird strukturell auf dieser Fläche erweitert, allerdings hat die Wohnnutzung Vorrang vor der Gewerbenutzung.

Abb. 36: Mischgebiet Sunderkamp



Elemente: Auch die baulichen Strukturen des Technologieparks werden mit ihrer Blockrandbebauung übernommen (siehe Abbildung 36). Zwei Grünzüge durchlaufen das Quartier in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung (siehe Abschnitt 5.3.7.). Die Bebauung öffnet sich zu diesen Freiräumen durch eine zum Grünen geringer werdende Dichte und Unterbrechung der Blockstruktur. Aus Lärmschutzgründen ist die Gebäudedichte im Norden an der Bundesstraße B1 am höchsten. Wegen der Lärmbelastung wird der nördliche Teil des Wohnquartiers vorwiegend gewerblich und weniger zum Wohnen genutzt. Das bestehende Institutsgebäude und das Hotel an der Emil-Figge-Straße werden in das Quartier integriert.

Erschließung: Das Erschließungssystem des Quartiers ist typisch für die Blockrandbebauung. Es ist rasterförmig und engmaschig, was zu einer gleichmäßigen Verteilung des Verkehrs führt. Die Erschließung des Quartiers fügt sich an den neuen Universitätsteil an und betont somit die Öffnung der Universität zum Wohnquartier. Insgesamt handelt es sich um ein funktionales, sich von der unmittelbaren Umgebung abhebendes Erschließungsraster.

Straßen, Plätze: Die Straßen nehmen hier eine wichtige Funktion als öffentlicher Begegnungsraum ein. Von daher ist ein ausreichend breiter Straßenraum vorgesehen, der dieser Bedeutung entsprechend gestaltet ist. Demgegenüber stellen die Blockinnenbereiche einen geschützten privaten Raum für die Bewohner dar.

Ruhender Verkehr: Parkmöglichkeiten bestehen entlang der Straße abwechselnd mit Bäumen und in den Tiefgaragen unter den Gebäuden.

Gestaltungselemente: Die Fassaden der Gebäude sind freundlich, für die Wahrnehmung angenehm und aufeinander abgestimmt. Die Flachdächer des Wohnquartiers sind mit vielen Fassaden- und Dachbegrünung gestaltet.

Nahversorgung: Als Entwicklungsschwerpunkte werden vor allem die öffentlichen Plätze des Quartiers angesehen (siehe Abschnitt 5.3.5).

Wohngebiet Kley (Fläche 2)

Konzept: „Dorf im Dorf“: Dieses Quartier weist einen dörflichen Charakter auf, stellt aber baulich ganz bewusst einen Kontrast zu der Bebauung in der Groß- und Klein-Baroper Nachbarschaft, etwa der Ortsmühle östlich vom Quartier Kley dar.

Elemente: Das Quartier teilt sich in vier gleichberechtigte Flächen auf, in deren Zentren sich jeweils ein öffentlicher Raum befindet. Um diesen Raum gruppiert sich die Bebauung, die sich bis auf vier große Mehrfamilien- bzw. Studentenhäuser aus Einfamilienhäusern zusammensetzt (siehe Abbildung 37).

Abbildung 37: Wohngebiet Kley



Der zentrale öffentliche Raum wird durch eine halbkreisförmige Aneinanderreihung von jeweils einigen Einfamilienhäusern eingerahmt. Diese Kreisbebauung ist von Ein- und Mehrfamilienhäusern umgeben. Zwischen diesen äußeren und inneren Gebäuden entstehen gemeinschaftliche Gartenbereiche mit halböffentlichem Charakter. Ziel dieser Struktur ist es, gemeinschaftsfördernde Räume zu schaffen. Auch werden die Gebäude in den Reihen versetzt angeordnet, um interessante individuelle Räume entstehen zu lassen. Darüber hinaus verläuft am westlichen Rand des Quartiers ein Grünzug als Verbindungselement zwischen den nördlich und südlich gelegenen Ortsteilen.

Erschließung: Das Erschließungssystem ähnelt dem des urban geprägten Quartiers Sunderkamp. Es besitzt eine rasterförmige Struktur und unterteilt das Gebiet in vier gleichberechtigte Flächen.

Straßen, Plätze: Die Straßen erfüllen eine wichtige Funktion als öffentlicher Raum. Hier kommt Fußgängern und Radfahrern als Verkehrsteilnehmern eine dem Auto gleichberechtigte Stellung zu. Daher wird der Straßenraum als Mischverkehrsfläche genutzt.

Ruhender Verkehr: Parkmöglichkeiten bestehen wegen der Freiraumqualität in diesem relativ gering verdichteten Quartier nicht im Straßenraum sondern in Tiefgaragen.

Gestaltungselemente: Die Fassadengestaltung der Gebäude (beispielsweise ein schlichter weißer Verputz der Einfamilienhäuser als Kontrast zu den rot verklinkerten Gebäuden der „Ortsmühle“) soll freundlich, für die Wahrnehmung angenehm und einheitlich bzw. aufeinander abgestimmt sein (eventuell begrünt). Die vier Mehrfamilienhäuser sind das einzige Element, das bewusst einen Bezug zu den baulichen Strukturen von Barop sucht. Diese können somit im Stil der alten Hofgebäude gebaut sein. Die Einfamilienhäuser sind mit Flachdächern ausgestattet, welche mit einer Dachbegrünung versehen werden. Im öffentlichen Raum werden Mulden- bzw. Rigolen-Systeme für eine günstige Versickerung des Regenwassers angelegt.

Nahversorgung: Das Nahversorgungsangebot in Groß-Barop ist von diesem Quartier fußläufig gut erreichbar (siehe Abschnitt 5.3.5).

Wohngebiet Baroper Bach (Fläche 3)

Konzept: „Angepasste Dorfstrukturen“: Groß- und Klein-Barop werden baulich, durch eine Erweiterung mit Dorfcharakter, verbunden. Bei diesem Konzept wird bewusst versucht, die historischen baulichen Strukturen Groß-Barops aufzugreifen und diese für die neue Bebauung zu übernehmen (siehe Abbildung 38).

Elemente: Die Bebauung orientiert sich in besonderem Maße an der Erschließung (Straßendorfcharakter) und am Bachlauf. Die Bebauung setzt sich aus den gleichen Mehrfamilien- bzw. Studentenhäusern wie im Quartier Kley und aus Einfamilienhäusern zusammen. Diese beiden Gebäudetypen orientieren sich in ihrer Anordnung an der Dorfstruktur und werden stark durchmischt (Einfamilienhäuser in Reihenhausstruktur), um verwinkelte Räume zu erhalten. Diese Räume sollen einen gemeinschaftsfördernden Charakter haben.

Erschließung: Das Erschließungssystem basiert auf drei langgestreckten Ost-West Straßen, die durch zwei kurze Nord-Süd-Straßen miteinander verbunden sind.

Straßen, Plätze: Die Straßen nehmen auch in diesem Quartier eine wichtige Funktion als öffentlicher Raum ein. Hier kommt, wie auch im Quartier Kley, Fußgängern und Radfahrern als Verkehrsteilnehmern eine dem Auto gleichberechtigte Stellung zu. Daher wird der Straßenraum auch an dieser Stelle als Mischverkehrsfläche genutzt. In diesem Quartier entsteht an der östlich gelegenen Straßenkreuzung ein größerer Platz, an dem der Baroper Bach verläuft.

Abbildung 38: Wohngebiet Am Baroper Bach



Ruhender Verkehr: Parken findet aus Gründen der Straßen- und Freiraumqualität in diesem relativ gering verdichteten Quartier in Tiefgaragen statt. Denkbar ist an dieser Stelle die Konzeption eines autoarmen Quartiers.

Gestaltungselemente: Was die Gestaltung betrifft, werden bewusst Bezüge zu den baulichen Strukturen von Barop gesucht. So passen sich die Gebäude dem Stil der alten Hofgebäude an. Die Siedlung wird stark durchgrünt und der Baroper Bach wird in die Dorfstruktur integriert und als Gestaltungselement ausgebaut.

Nahversorgung: Das Nahversorgungsangebot in Groß-Barop ist von diesem Quartier fußläufig gut erreichbar (siehe Abschnitt 5.3.5).

Straßenrandbebauung Fillkuhle (Fläche 4)

Konzept: „Nachverdichtung in Groß-Barop“: Diese ca. 1,1 ha große Fläche in Groß-Barop soll mit freistehenden Einfamilien- und Doppelhäusern bebaut werden.

Studentische Wohnanlage Otto-Hahn-Straße (Fläche 5)

Konzept: „Wohnen am Campus“: Durch die Ansiedlung studentischen Wohnens im Universitätsviertel entfällt ein erheblicher Anteil des Pendlerverkehrs. Anstatt andere Flächen zu versiegeln bietet sich die jetzige Parkplatzfläche zur Wohnnutzung an, insbesondere auch durch die unmittelbare Nähe zur Universität.

Elemente: Geprägt ist dieses Gebiet durch eine Blockrandbebauung mit ergänzender Bebauung in den Blockinnenbereichen, die Gemeinschaftsnutzungen wie etwa Waschküchen enthält. Die Freiflächen in der Mitte der Blöcke können als Liegewiesen genutzt werden. Von diesem Wohngebiet ausgehend schieben sich im Norden der Otto-Hahn-Straße zwei Wohnriegel zwischen die Universitätsgebäude.

Erschließung: Die Blöcke sind von bereits bestehenden Straße und einer nördlich der S-Bahntrasse neu angelegten Straße eingerahmt.

Straßen, Plätze: Die Blockbebauung hat den Vorteil, dass interessante öffentliche Räume im Straßenraum und private und halböffentliche Räume und Liegewiesen in den Blockinnenbereichen entstehen.

Ruhender Verkehr: Parkmöglichkeiten sind entlang der Straße und in Tiefgaragen vorhanden.

Gestaltungselemente: Die Fassadengestaltung soll freundlich, für die Wahrnehmung angenehm und unter den einzelnen Baukörpern abgestimmt sein. Die Gebäude besitzen Flachdächer und es gibt viel Grün in der Siedlung, zum Beispiel durch die mit kleinen Baumgruppen gestalteten Liegewiesen und die Fassaden- und Dachbegrünung.

Nahversorgung: Das Nahversorgungsangebot an der Universität (Unischlange und Uni-center) ist von diesem Quartier fußläufig gut erreichbar (siehe Abschnitt 5.3.5).

Wohnsiedlung Goseland (Fläche 6)

Konzept: „Wohnen zur Sonne“: Die Siedlung zeichnet sich durch ihre vorbildhafte alternative Energienutzung in „Solarhäusern“ mit passiver Solarnutzung, Verwendung ökologischer Baustoffe, einem geringen Versiegelungsgrad und bestmöglichen Umgang mit Niederschlagswasser aus

Abbildung 39: Wohnsiedlung Goseland



Elemente: Die Siedlung lässt sich in zwei Quartiere, eine östliche und eine westliche Hälfte, teilen. Dies ist insbesondere durch die Topographie der gesamten Fläche sowie aufgrund der daraus folgenden Bebauung bedingt. Die Bebauung setzt sich aus folgenden Gebäudetypen zusammen (siehe Abbildung 39):

(i) Die Riegelbebauung am nördlichen Rand des Baugebiets entlang der S-Bahn dient als Lärmschutz und „Öffnung zur Sonne“. Die Nordfassade dieser Gebäude ist möglichst geschlossen mit weniger lärmempfindlichen Räumen

(ii) Die Einfamilienhäuser, im westlichen Teil des Quartiers als Gartenhofhäuser (Öffnung nach Süd-Westen), im östlichen Quartier als Kettenhäuser (Anpassung an die Topographie) ausgestaltet, bilden den Übergang in südlicher Richtung.

(iii) Runde „Solarhäuser“ dienen als Abschluss des Gebiets im Westen und im Süden. Sie stellen das Wahrzeichen der Siedlung dar: Sie drehen sich mit der Sonne und sind schon aufgrund ihrer besonderen Architektur ein Blickfang. Darüber hinaus sollen sie eine Verbindung und Öffnung zu den Grünräumen bewirken.

Weitere Elemente stellen die Grünzüge zwischen dem westlich von der Siedlung gelegenen Landschaftsschutzgebiet, der nördlich an das Rahmkebachtal anschließenden Fläche, dem Technologiepark und dieser Siedlung dar.

Erschließung: Die Erschließung erfolgt über eine Straße parallel zur S-Bahn und die zurückgebaute Universitätsstraße bis zum Meitnerweg als Erschließungsstraße. Diese beiden Straßen werden durch Querstraßen miteinander verbunden.

Straßen, Plätze: Auch in diesen Quartieren nehmen die Straßen eine wichtige Funktion als öffentlicher Raum ein. Deshalb wird auch hier Fußgängern und Radfahrern eine dem Auto gleichberechtigte Stellung eingeräumt. Daher wird der Straßenraum, bis auf die Verbindungsstraßen zum Technologiepark und zur Universität, als Mischverkehrsfläche genutzt. In den Grünzug wird darüber hinaus ein Platz integriert.

Ruhender Verkehr: Die Universitätsstraße hat neben der Erschließungs- auch eine Parkfunktion für die Siedlung. Hierdurch müssen keine neuen Flächen für Parkplätze und Tiefgaragen versiegelt werden. Außerdem ist in unmittelbarer Nähe ein neuer S-Bahnhof geplant. Für die meisten Bewohner ist der Weg zur S-Bahn kürzer als der Weg zum Auto.

Gestaltungselemente: Die Fassadengestaltung ist freundlich, für die Wahrnehmung angenehm und zwischen den Gebäuden abgestimmt. Die Zeilengebäude werden mit zur Sonne ausgerichteten Pultdächern ausgestattet. Ansonsten besteht die Überdachung aus Wintergarten-ähnlichen Glasdachkonstruktionen und begrünten Flachdächern, die das Grün in der Siedlung ergänzen.

Übrige Gebiete

Die Planungen für studentisches Wohnen auf dem Campus Süd werden in Abschnitt 5.3.4 besonders dargestellt, die zusätzlichen Wohnungen an der Unischlange im Abschnitt 5.3.5. Im Technologiepark wird zusätzlich zur Gewerbenutzung auch Wohnnutzung integriert. Dies kann sowohl durch die Aufstockung der bestehenden Gebäude als auch durch den Neubau von Gebäuden in den Blockinnenbereichen geschehen. So wird eine Mischung von Wohnen und Arbeiten möglich, so dass der Technologiepark auch außerhalb der Arbeitszeiten belebt ist. Vorstellbar ist, dass auch Universitätsgebäude auf dem Campus Nord zum Wohnen genutzt werden, so z.B. die Außenflügel des Gebäudes der ehemaligen Pädagogischen Hochschule. Allen Quartieren und Siedlungen sollten folgende Punkte gemeinsam sein:

- Private Räume von Wohnungen im Erdgeschoss sollen durch die Anpflanzung von kleinen Hecken und Büschen nicht einsehbar sein.
- Begrünte Flachdächer können die Funktion privater Gärten einnehmen.
- Neue Gebäude werden nach dem neuesten Stand der Umwelttechnik, zum Beispiel bei der Wärmedämmung, gebaut.

5.3.3 Universität

Der Campus Nord soll zukünftig alleiniger Standort der Universität Dortmund werden und ist somit zentraler Bestandteil der Planungen. Durch die Umnutzung des Campus Süd zu einem Wohngebiet muss für die heute dort untergebrachten Fachbereiche neuer Raum auf dem Campus Nord geschaffen werden. Die Fakultät Informatik besitzt bereits zwei Gebäude auf dem Campus Nord in direkter Nähe zum Technologiepark, was Synergieeffekte zwischen der Fakultät und den dort ansässigen Betrieben in Form von Praktikumsmöglichkeiten und Zusammenarbeit in der Forschung fördert. Um diese positiven Effekte noch zu verstärken, werden neben den bestehenden Gebäuden der Fakultät Informatik zwei weitere gebaut, um die Fakultät an einem Standort zusammenzuführen. Ähnlich wird südlich des Gebäudes der Fakultät Maschinenbau auf dem Campus Nord eine neue Halle gebaut, die die bisherige Maschinenbauhalle auf dem Campus Süd ersetzt. Für die Fakultäten Raumplanung und Bauingenieurwesen wird nördlich des Gebäudes der ehemaligen Pädagogischen Hochschule ein neuer Gebäudekomplex errichtet. Dieser besteht aus vier im Karree angeordneten viergeschossigen Türmen, die über verglaste Gänge miteinander verbunden sind. Das besondere an diesen Gebäuden ist die Flexibilität in der Raumaufteilung. Die Räume sind modulartig aufgebaut und können nach Bedarf verändert werden, so dass keine feste Zuteilung zu den einzelnen Nutzungen gemacht werden muss. Die vier Türme bilden in ihrem Innenbereich einen Platz, der als Erholungs- und Begegnungsraum genutzt werden kann. Die vier Öffnungen unterhalb der Verbindungsgänge sichern eine Anbindung dieses Platzes in alle Richtungen an den übrigen Campus und das im Osten anschließende Wohngebiet.

Die Wahl des Standorts für diesen neuen Gebäudekomplex ist neben dem Flächenangebot vor allem durch die Nähe zum übrigen Campus, zum Einkaufszentrum Unicenter und zu den öffentlichen Plätzen des Campus Nord begründet. Die Mensa und die Hörsäle sind zu Fuß in wenigen Minuten zu erreichen.

Ein weiterer Neubau ist südlich des Audimax vorgesehen. Dort soll ein kombiniertes Geschäfts- und Vorlesungsgebäude entstehen, das die Hörsäle auf dem Campus Süd ersetzt. Im Erdgeschoss sollen kleinere Läden eingerichtet werden, und im Obergeschoss sowie im ausgebauten rückwärtigen Bereich werden ein großer und mehrere kleine Hörsäle angeordnet.

Um die monostrukturelle Nutzung des Campus durch Universitätseinrichtungen aufzuheben, wird der Campus Nord durch Wohnbebauung südlich des Mathematikgebäudes auf der Fläche der heutigen Parkplätze räumlich gefasst. Aus diesem Wohngebiet erstrecken sich drei Gebäuderiegel zwischen die bestehenden Universitätsgebäude. Ergänzend zu diesen Neubauten wird eine Umnutzung bestehender Universitätsgebäude zu Wohngebäuden vorgesehen und so zu einer Belebung des Campus auch nach den Vorlesungen beigetragen.

Zwischen der Mensa und der Zentralbibliothek ist das zentrale Einkaufszentrum Unicenter vorgesehen, das durch die Fußgängerzone mit dem Martin-Schmeißer-Platz und über die Unischlange mit dem Ortskern von Groß-Barop verbunden ist (siehe Abschnitt 5.3.5). Der Martin-Schmeißer-Platz, der bisher überdimensioniert wirkt, soll verkleinert und durch Neubauten mit Läden und einem Café im Erdgeschoss gerahmt werden, um seine Attraktivität erhöhen.

Dabei ist vorgesehen, den Ost-West-Grünzug vom Gebäude der ehemaligen Pädagogischen Hochschule über den Martin-Schmeißer-Platz bis zum Technologiepark zu erweitern und ihn über „Grünfinger“ an die außerhalb der Universität liegenden Freiräume anzubinden. Der Campus soll insgesamt stärker durchgrünt und durch Straßenlaternen und Sitzbänke aufgewertet werden.

Darüber hinaus erfolgt eine optische Aufwertung der Fassaden der Universitätsgebäude. Diese spiegeln in der Regel die Architektur der 60er und 70er Jahre wider, die als nicht zeitgemäß und zu monoton empfunden wird. Dabei sollen die Fassaden zwar in ihrer Grundstruktur erhalten bleiben, jedoch durch Kunst am Gebäude und eine neue Farbgestaltung aufgewertet werden. Die Kunst hat neben einer gestalterischen auch eine identitätsbildende Funktion. Gestaltungsvorschläge könnten durch Wettbewerbe unter den Studierenden gesammelt werden.

Die Mensabrücke, deren Beton sehr streng und steril wirkt, soll ebenfalls eine Aufwertung erfahren. Sie wird auf einer Seite zurückgebaut und auf der anderen Seite mit einer neuen Pflasterung versehen. Die Geländer und Betonwangen werden farblich aufgehellert und die Brücke durch Bepflanzungen begrünt.

Neben diesen baulichen Veränderungen und der Durchmischung des Campus mit ergänzenden Nutzungen wie Wohnen und Versorgung wird zusätzlich das Aufgabenfeld der Universität erweitert. So sollen beispielsweise soziale Ansprechpartner für Studierende und universitätsexterne Personen an der Universität vorhanden sein. Dieses Serviceangebot soll von studentischen Gruppen mitgetragen werden und in den Bereichen Pädagogik und Sozialwissenschaften praktische Berufserfahrungen ermöglichen. Es wäre auch wünschenswert, Kindertagesstätten an der Universität einzurichten, etwa im Gebäude der ehemaligen Pädagogischen Hochschule oder in anderen zentralen Bereichen.

Arbeitsräume für Studierende sollten rund um die Uhr zugänglich sein. Die Öffnungszeiten der Bibliotheken und sonstigen zentralen Einrichtungen der Universität sollten flexibilisiert und erweitert werden. Die Universitätsstadt Barop schafft für diese Veränderungen die notwendige Nachfrage. Wegen der zunehmenden Bedeutung der Informationstechnik und des Internet sollte auch das derzeitige Angebot an PC-Arbeitsplätzen an der Universität erweitert werden und Info-Points und Multimedia-Zentren auf dem Campus eingerichtet werden. Die bisherigen Kapazitäten sollten ausgeweitet, die technischen Anlagen erneuert und den Studierenden zugänglich gemacht werden. Um der Weiterbildungsaufgabe der Universität zu entsprechen, sollten in den Hörsälen, in der Bibliothek und auch in den historischen Gebäuden des Baroper Dorfkerns Veranstaltungen wie Seminare, Lesungen und Vorträge auch nach den Vorlesungszeiten und am Abend angeboten werden.

5.3.4 Ehemaliger Campus Süd

Mit der Verlagerung der Universitätsnutzungen des Campus Süd an den Campus Nord wird die Trennung der beiden Universitätseinheiten aufgehoben und eine städtebaulich interessante Fläche von ca. 12,5 ha Größe für eine neue sinnvolle Nutzung frei.

Die Neuplanung für diese von den fünf Geschossbauten und der Maschinenbauhalle geprägten Fläche stellt einer Herausforderung dar. Wie können die bestehenden Gebäude in ein neues Konzept eingebunden werden? Als neue Nutzung wurde Wohnen festgelegt.

Das Ziel der Neuplanung des Campus Süd war es, ein lebendiges, mit anderen Nutzungen durchmischtes Studentenwohnviertel, zu entwickeln, das in idealer Lage am Naturraum in direkter Nähe zur Universität liegt und in die Stadtteile Barop und Eichlinghofen integriert ist. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde ein städtebauliches Konzept erarbeitet, das neben der Wohnnutzung auch Einrichtungen für Freizeit und Versorgung beinhaltet und durch eine Kombination verschiedener Gebäudeformen die Vielfalt und Lebendigkeit des Viertels unterstreicht (siehe Abbildung 40).

Abbildung 40: Neuplanung für den ehemaligen Campus Süd



- | | | |
|--------------------------------|---------------------------|--------------------------------|
| 1. Ehemaliges Hörsaalgebäude I | 2. Ehemalige Mensa | 3. Ehemalige Maschinenbauhalle |
| 4. Geschossbauten I-V | 5. Stadtvillen | 6. Bestand Studentenwohnheime |
| 7. Studentenwohnheime Süd | 8. Studentenwohnheime Ost | 9. Aktivgrünfläche |

Im Westen der Fläche wird die Liegewiese östlich der bestehenden Studentenwohnheime in ihrer Funktion beibehalten und durch sechs dreigeschossige „Stadtvillen“ eingefasst. Durch die großzügigen Abstandsflächen zwischen ihnen ist die Grünfläche von allen Richtungen aus zugänglich, was ihren öffentlichen Charakter betont. Die Stadtvillen bieten als Dreispänner mit zusätzlicher Nutzung des Dachgeschosses Wohnraum für jeweils 30 Personen. In ihrem baulichen Charakter ähneln sie den in den 80er Jahren entstandenen villenähnlichen Verwaltungsgebäuden an der Baroper Straße (siehe Abbildung 41).

Abbildung 41: „Stadt villen“ an der Baroper Straße



Innenhöfe, die von den Bewohnern genutzt werden können. Die Riegelbauten werden architektonisch an die Stadt villen angepasst. In den Gebäuden entstehen Wohnungen für Wohngemeinschaften mit drei oder vier Bewohnern.

Eine weitere Neuplanung befindet sich nordöstlich des Mensagebäudes. Dort entstehen verwinkelte Gebäudezeilen, die begrünte Nischen und Höfe ausbilden und dem ganzen Gebiet einen halböffentlichen, fast privaten Charakter verleihen. Diese Struktur ähnelt dem Studentendorf (siehe Abbildung 42) am Campus Nord, bei dem diese Nischenbildung

Abbildung 42: Studentendorf



sehr positiv von den Bewohnern empfunden wird und aktiv genutzt wird, zum Beispiel zum Grillen an Sommerabenden. In diesen Gebäuden werden unterschiedliche Wohnformen von Apartments bis zu Wohnungen für Wohngemeinschaften verwirklicht.

Ergänzend zu den Neuplanungen werden die fünf Geschossbauten einer neuen Nutzung zugeführt. Durch das großzügige Platzangebot werden in ihnen „loft“-ähnliche Wohngemeinschaften realisiert, die mit Gemeinschaftsräumen und Waschküchen auf den Etagen kombiniert werden. In einigen der heutigen Vorlesungs- und Büroräumen entstehen Arbeitsräume, die durch die Bewohner sowie die Studenten des Campus Nord genutzt werden können. In den Kellerbereichen der Geschossbauten werden Lagerflächen, Probenräume und eine interne Studentenkneipe untergebracht. Bevor die Gebäude neu genutzt werden, werden sie vollständig saniert, und ihre Fassaden werden neu gestaltet. Hierfür könnte ein Architekturwettbewerb durchgeführt werden. Insgesamt werden 600 Bewohner in den Geschossbauten untergebracht. Zusammen mit den neuen Wohngebäuden wird damit auf dem Campus Süd Wohnraum für 2.000 Personen geschaffen.

Südlich der derzeitigen Maschinenbauhalle ist ebenfalls Bebauung vorgesehen, um die Fläche der gegenwärtigen Parkplätze zu nutzen. Diese werden bis auf einen schmalen Streifen an der Baroper Straße entsiegelt und mit weiteren Wohngebäuden bebaut. Eine aufgelockerte Bebauung mit Stadt villen im nördlichen Teil und einer Riegelbebauung zur Baroper Straße hin wird durch einen Durchgang zur Maschinenbauhalle unterbrochen. Diese Anordnung schafft halböffentliche

Innenhöfe, die von den Bewohnern genutzt werden können. Die Riegelbauten werden architektonisch an die Stadt villen angepasst. In den Gebäuden entstehen Wohnungen für Wohngemeinschaften mit drei oder vier Bewohnern.

Eine weitere Neuplanung befindet sich nordöstlich des Mensagebäudes. Dort entstehen verwinkelte Gebäudezeilen, die begrünte Nischen und Höfe ausbilden und dem ganzen Gebiet einen halböffentlichen, fast privaten Charakter verleihen. Diese Struktur ähnelt dem Studentendorf (siehe Abbildung 42) am Campus Nord, bei dem diese Nischenbildung

sehr positiv von den Bewohnern empfunden wird und aktiv genutzt wird, zum Beispiel zum Grillen an Sommerabenden. In diesen Gebäuden werden unterschiedliche Wohnformen von Apartments bis zu Wohnungen für Wohngemeinschaften verwirklicht.

Ergänzend zu den Neuplanungen werden die fünf Geschossbauten einer neuen Nutzung zugeführt. Durch das großzügige Platzangebot werden in ihnen „loft“-ähnliche Wohngemeinschaften realisiert, die mit Gemeinschaftsräumen und Waschküchen auf den Etagen kombiniert werden. In einigen der heutigen Vorlesungs- und Büroräumen entstehen Arbeitsräume, die durch die Bewohner sowie die Studenten des Campus Nord genutzt werden können. In den Kellerbereichen der Geschossbauten werden Lagerflächen, Probenräume und eine interne Studentenkneipe untergebracht. Bevor die Gebäude neu genutzt werden, werden sie vollständig saniert, und ihre Fassaden werden neu gestaltet. Hierfür könnte ein Architekturwettbewerb durchgeführt werden. Insgesamt werden 600 Bewohner in den Geschossbauten untergebracht. Zusammen mit den neuen Wohngebäuden wird damit auf dem Campus Süd Wohnraum für 2.000 Personen geschaffen.

Die 120x30 Meter große heutige Maschinenbauhalle wird in der Mitte geteilt, um einen 15 Meter breiten Durchgang zur Hauptfußgängerachse des Gebiets zu schaffen, durch den diese mit den südlich der Halle angelegten Wohngebäuden verbunden wird. Gleichzeitig ermöglicht die Öffnung der Halle eine bessere Belichtung des Ganges vor den Geschossbauten. Dessen überdachte Form wird beibehalten, um die bauliche Verbindung der Geschossbauten zu gewährleisten. So wird das Zusammengehörigkeitsgefühl der Bewohner gestärkt. In der Halle entsteht ein Sportcenter, im östlichen Teil ein Fitnessstudio und im nördlichen Teil ein Squashcenter kombiniert mit kleineren Sportläden, einem Wellnessbereich und einem Bistro. In der Hälfte der Halle wird einer Zwischendecke eingezogen, um den Raum bestmöglichst zu nutzen.

Das heutige Hörsaalgebäude auf dem Campus Süd soll für quartiersübergreifende Nutzungen geöffnet werden. Im großen Hörsaal wird durch den Bau einer kleinen Bühne Platz geschaffen für Theatergruppen, Kleinkunst und Kinovorstellungen; die übrigen Hörsäle können durch Hobbygruppen, Initiativen usw. genutzt werden.

Das heutige Mensagebäude, das an einem neu gestalteten Platz mit mehr Grün und Wasserspielen liegt, wird auf zwei Seiten mit Glasschiebetüren versehen, die im Sommer eine bessere Öffnung des Gebäudes ermöglichen. Am Abend kann die Mensa als Bistro für die Bewohner und andere Studierende genutzt werden. Rund um das Gebäude werden Sitzmöglichkeiten mit Biergartenatmosphäre platziert.

Die Fläche nördlich des neuen Studentendorfs wird zu einer Aktivgrünfläche mit Bolzplatz und Beachvolleyballfeld umgestaltet. Das gesamte Gebiet des heutigen Campus Süd wird durchgrünt und ausreichend mit Laternen und Sitzbänken ausgestaltet. Es wird abgesehen, von zwei Ringstrassen fußläufig erschlossen und durch die zwei Fußgängerachsen südlich der Geschossbauten und westlich der Mensa gegliedert.

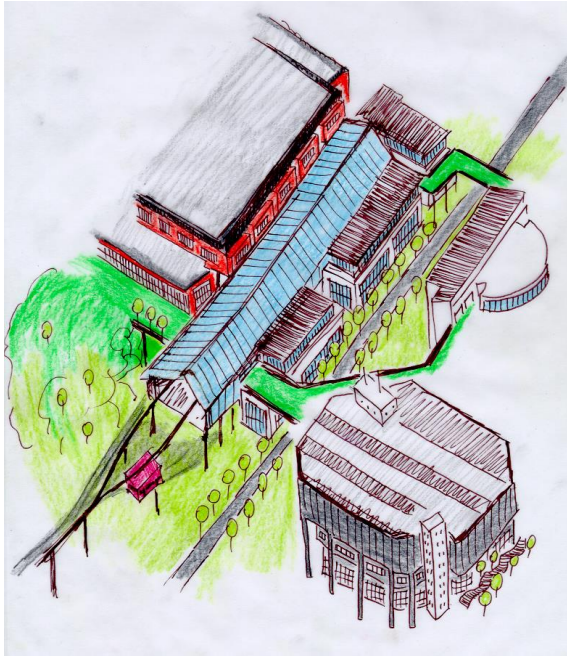
Alle Wohnungen und Einrichtungen des Gebiets werden in studentischer Selbstverwaltung organisiert. Dies bedeutet, dass eine hierfür gegründete Organisation den Wettbewerb für die Geschossbauten begleitet und im Vorfeld eine Bürgerbeteiligung durchführt. Darüber hinaus soll sie Anlauf- und Koordinationsstelle für studentische Angelegenheiten sein und die Verwaltung der Wohnungen, der Arbeitsräume sowie des Hörsaalgebäudes übernehmen. Die Selbstverwaltung soll sicherstellen, dass ein durchmischtes und interessantes Wohngebiet entsteht, das durch seinen Charme besticht.

5.3.5 Versorgung/Freizeit/Kultur

Das Versorgungskonzept für die Universitätsstadt ist eine Mischung der drei ursprünglichen Varianten. Es greift hauptsächlich die Idee der „Unischlange“ auf, beinhaltet aber auch Aspekte des „Unicenters“ und des „Dörferkonzepts“. Das Versorgungszentrum der neuen Universitätsstadt konzentriert sich in dem Bereich zwischen der Mensa am Campus Nord und der Zentralbibliothek und bildet den Kopf der Unischlange. Von hier aus erstrecken sich wie eine Perlenkette Läden und Freizeiteinrichtungen in Richtung des Baroper Dorfplatzes, dem Ende der Unischlange. Im alten Dorfkern Groß-Barops mit seinen denkmalgeschützten Gebäuden verästelt sich das Ende der Unischlange in auf den Ort verteilten Gaststätten und Kneipen. Auf diese Weise wird eine attraktive Fußwegverbindung zwischen der Universität und Barop hergestellt. Das „Dörferkonzept“ wird insofern aufgegriffen, als das in den einzelnen Quartieren, die im Umfeld der Universität entstehen,

kleine Bäckereien und Lebensmittelläden für den täglichen Bedarf integriert werden. Die bestehenden Cafeterien und Geschäfte östlich des S-Bahnhofs auf dem Campus Nord bleiben bestehen, und es werden zusätzlich auf dem Martin-Schmeißer-Platz neue geschaffen (siehe Abschnitt 5.3.5).

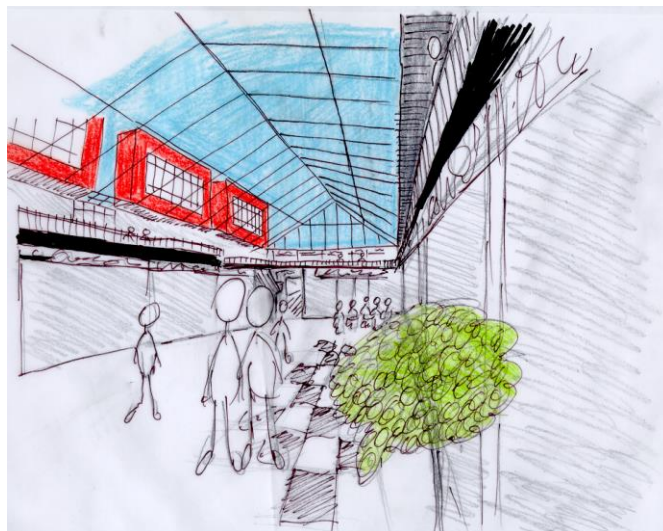
Abbildung 43: Das Unicenter



Die Anordnung des Unicenters an der Mensa begründet sich folgendermaßen. An dieser Stelle kreuzen sich zwei bedeutende Fußwegeachsen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung und befindet sich ein Verkehrsknotenpunkt mit S-Bahn, H-Bahn und Bushaltestelle; es handelt sich bereits heute um den Mittelpunkt der Universität. Das neue Einkaufszentrum (siehe Abbildungen 43 und 44) wird als zweigeschossige Einkaufspassage mit Läden und gastronomischen Einrichtungen gestaltet. Dazu werden auf dem derzeitigen Parkplatz entlang des Vogelpothswegs drei neue zweigeschossige Gebäude errichtet, zwischen denen eine Passage in moderner Glas-Stahl-Konstruktion gebaut wird. Die vorhandenen Räumlichkeiten unter der Mensa auf Höhe des jetzigen Parkplatzes werden um einige Meter nach vorne erweitert, wodurch sich

nicht nur ihre Fläche vergrößert, sondern auch die Schaufensterfront attraktiver wird, da sie dann mit der darüber liegenden Promenade abschließt. Die Mensabrücke wird um die Hälfte zurückgebaut, wodurch die unter der Mensabrücke liegenden Einrichtungen besser beleuchtet werden. Als Ausgleich für die Verkleinerung der Mensabrücke wird am Nordende im oberen Stockwerk der Passage eine neue Brücke zwischen der Mensa und dem Gebäude der ehemaligen Pädagogischen Hochschule gebaut. Das obere Geschoss des Unicenters ist über eine Promenade zugänglich, die im Süden an die Mensabrücke und im Norden an die neue Brücke anschließt. Die Passage reicht südlich bis über die H-Bahn, darunter ist der Haupteingang. Vor der Mensa und auf der verkleinerten Mensabrücke wird ein Treffpunkt mit Sitzbänken geschaffen. Von der Passage gibt es Wegeverbindungen zur vorhandenen Sparkasse und dem Café Durchblick sowie zu Unischlange am Vogelpothsweg.

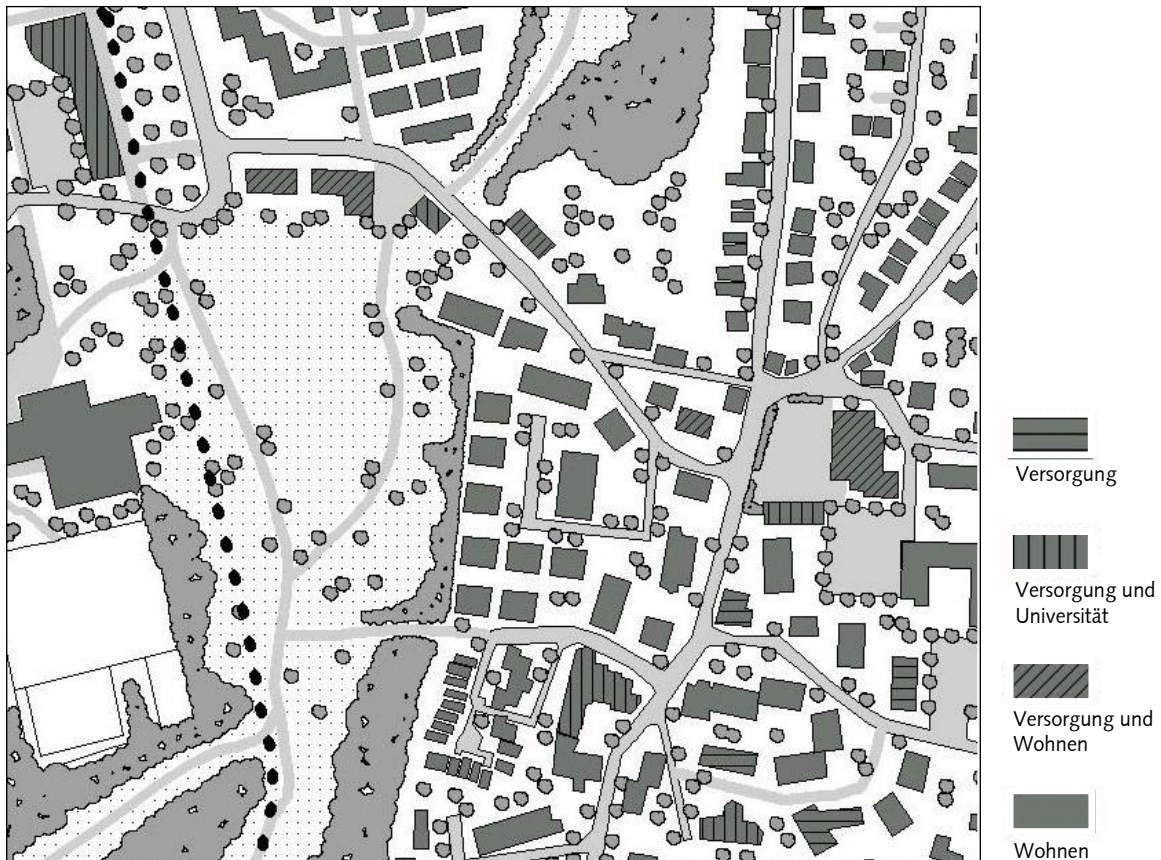
Abbildung 44: Unicenter, Innenansicht



Südlich des Audimax wird ein weiteres zweigeschossiges Gebäude gebaut, das sowohl Läden im Erdgeschoss als auch universitäre Nutzungen im ersten Obergeschoss enthält. Die Mischnutzung dieses Gebäudes soll zu einer Belebung der Unischlange beitragen. Der Komplex beinhaltet einen großen multifunktionalen Hörsaal, der auch für Kino-, Konzert- und Theatervorstellungen nutzbar ist und in dessen Foyer Parties stattfinden können, sowie kleine Hörsäle und Arbeitsräume. Die an dieses Bauwerk angrenzende Fläche auf dem derzeitigen Parkplatz wird bis auf weiteres als Grünfläche gestaltet, die als Verbindung des Grünzuges mit der zentralen Passage dient. Diese Fläche kann im Falle eines erhöhten Bedarfs an Ladenflächen als Reservefläche in Gebrauch genommen werden.

In Richtung des Baroper Dorfplatzes sind entlang dem Vogelpothsweg teils in umgenutzten Wohngebäuden, teils in neuen Bauten wie auf einer Perlenkette kleinere Geschäfte mit Wohnungen in den Obergeschossen aufgereiht (siehe Abbildung 45). Wo die Unischlange die Grünachse kreuzt (siehe Abschnitt 5.3.6) gibt es ein Gästehaus der Universität mit Gastronomie im Erdgeschoss.

Abbildung 45: Die Unischlange entlang des Vogelpothswegs



Auf dem Baroper Dorfplatz wird die vorhandene Bebauung ergänzt, so dass die Unischlange hier mit einem kleinen Zentrum ihren Abschluss findet. Am südlichen Rand des Platzes wird ein neues Gebäude errichtet, um den Platz besser zu fassen. Die heute bestehenden Parkmöglichkeiten, die die Qualität des Platzes mindern, werden beseitigt und Ersatzstellplätze am nahen Studentenwohnheim bereitgestellt.

Abbildung 46: Gastronomie in Barop



(siehe Abschnitt 5.3.4) deutlich verbessert. Im Park westlich des frei zugänglichen Sportgeländes der Universität werden neue Sportmöglichkeiten in Form einer Aktivgrünfläche mit zusätzlichem Basketball- und Volleyballfeld geschaffen.

5.3.6 Verkehr

Die Hauptprobleme im Bereich Verkehr entstehen durch den großen Anteil an Fernpendlern (siehe Abschnitt 3.4), die zu einem erheblichen Teil mit dem Auto zur Universität gelangen. Die Staus und die Umweltbelastungen des Dorfkerns von Barop sind die Folge.

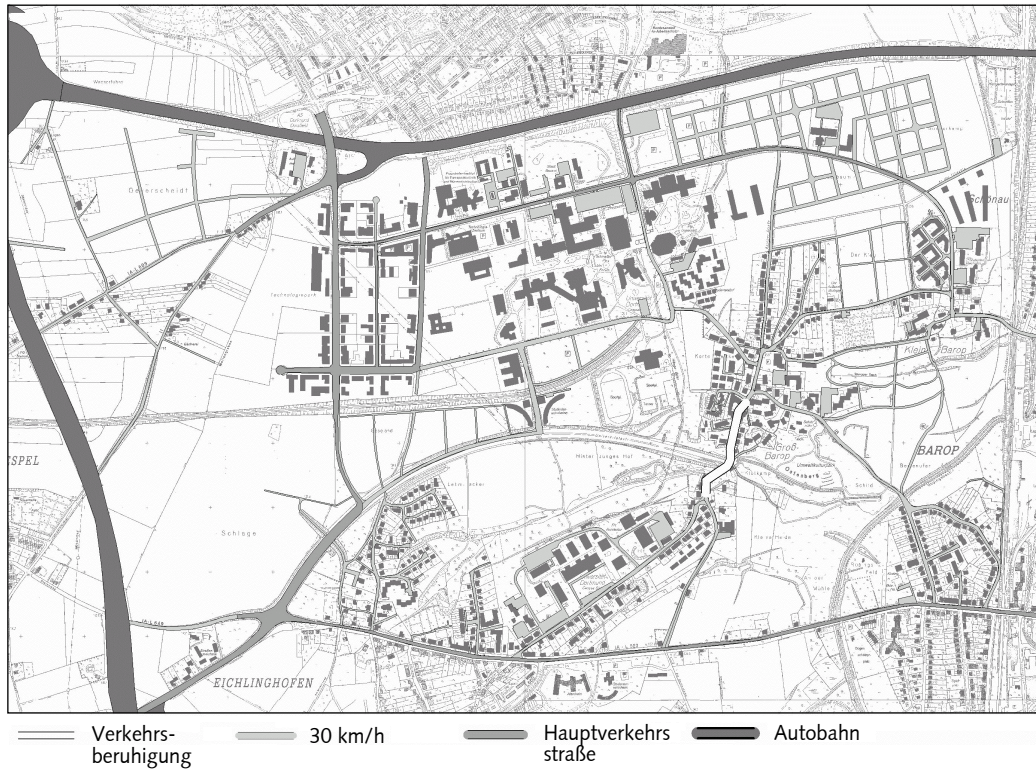
In der Universitätsstadt Barop regeln sich diese Probleme teilweise von selbst, ohne dass tiefgreifende Maßnahmen durchgeführt werden müssen. Durch die Schaffung eines attraktiven Wohnstandorts für Lehrende und Studierende in direkter Umgebung der Universität reduziert sich der Anteil der Fernpendler automatisch. Somit fahren auch weniger Personen mit dem eigenen Auto zur Universität, da sie zum großen Teil schon an der Universität wohnen. Die Verkehrsbelastung geht daher zurück. Auch durch die Verlagerung der Universitätseinrichtungen vom Campus Süd auf den Campus Nord verringert sich die Verkehrsbelastung im Ortskern von Barop.

Dennoch bleibt sowohl von der Universität unabhängiger Verkehr als auch ein gewisser Anteil an Fernpendlern, die aus verschiedenen Gründen ihren Wohnort nicht wechseln wollen. Dieser Verkehr muss sinnvoll verteilt und verlagert werden. Das bedeutet nicht, den verbleibenden Verkehr aus den Wohngebieten mit Hilfe autofreier Zonen oder mit Spielstraßen auszuklammern, sondern es gilt, den Verkehr gleichmäßig zu verteilen und durch Gestaltung des öffentlichen Straßenraums zu einem nicht störenden Element der Universitätsstadt zu machen.

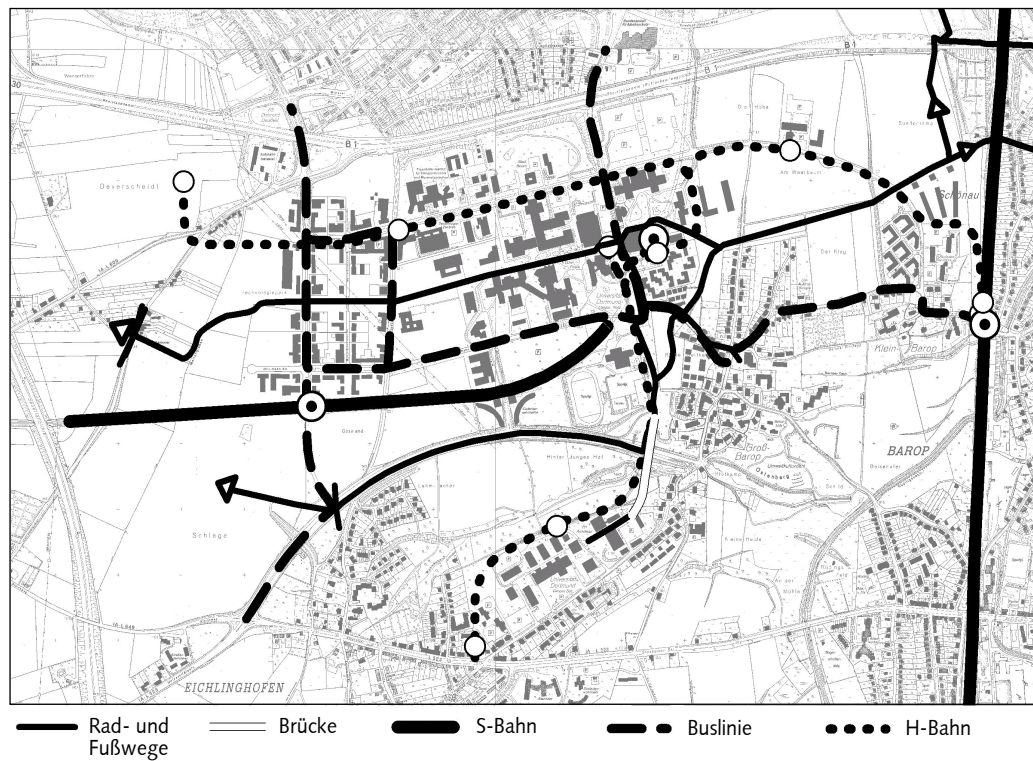
Um den Ortskern von Groß-Barop von einem Teil des Durchgangsverkehr zwischen der Dortmunder Innenstadt und der Stockumer Straße Richtung Hombruch zu entlasten, wird eine neue Straße im Anschluss an das Wohngebiet Am Baroper Bach gebaut, welche die Emil-Figge-Straße im Norden mit der Ostenbergstraße im Süden auf der Höhe des Rüpingsbachs verbindet (siehe Karte 12).

Im Anschluss daran werden die im Dorfkern Groß-Barops als ansprechend empfundenen alten Gebäude zum gastronomischen Schwerpunkt der Universitätsstadt ausgebaut (siehe Abbildung 46). In diesem Bereich gibt es auch eine selbstverwaltete Scheune, in der Ausstellungen stattfinden.

Die Sport- und Freizeitmöglichkeiten werden durch ein neues Hallenbad an der Otto-Hahn-Straße, das den Sportstudenten den Weg nach Hombruch erspart, aber auch von den alten und neuen Bewohnern der Universitätsstadt benutzt werden kann, ergänzt. Zudem wird das Angebot an Sportmöglichkeiten durch den Umbau der Maschinenbauhalle am Campus Süd zum Sportcenter



Karte 12: Verkehrsplanung Straßennetz



Karte 13: Verkehrsplanung öffentlicher Personennahverkehr und Radwege

Alle Straßen sind nicht verkehrsberuhigt und daher mit ausreichend breiten Fuß- und Radwegen sowie Querungshilfen an den entsprechenden Stellen ausgestattet, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und die Funktion der Verkehrswege zu gewährleisten. In den Wohngebieten und an den vom Fuß- und Radverkehr stark frequentierten Straßen wie etwa der Unischlange ist eine Verkehrsberuhigung mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geplant. Eine Ausnahme bildet die Baroper „Angstkurve“ im Bereich der Baroper Straße südlich der Einmündung der Ostenbergstraße (siehe Abbildung 9), die sehr schmal und unübersichtlich ist und nicht über einen separaten Gehweg verfügt. An dieser Stelle sorgt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 15 km/h für mehr Sicherheit. Alle Straßen, besonders die Unischlange und der Ortskern von Groß-Barop erhalten eine sorgfältige Gestaltung durch Alleen und Begleitgrün.

Die Universitätsstraße, die seit Jahren eine vom Verkehr kaum genutzte, den Landschaftspark zerschneidende Barriere bildet (siehe Abbildung 10), wird zwischen der Baroper Straße und dem Meitnerweg zurückgebaut. Zwischen Meitnerweg und Hauert bleibt sie in ihrem Verlauf als Erschließungsstraße des neuen Quartiers erhalten, jedoch wird sie auf eine angemessene Breite zurückgebaut.

Auch im öffentlichen Personennahverkehr wird es weniger Fernpendler geben. Trotzdem wird er ausgebaut, um für die verbleibenden Fernpendler und die Berufspendler des Technologieparks eine angemessene Alternative zum Auto zu bieten. Dazu tragen die neuen Bahnhöfe der S-Bahnlinien S1 im Technologiepark und S5 in Schönau (siehe Karte 13) bei. Neben den neuen Bahnhöfen sorgen kürzere Taktzeiten (zu den Hauptverkehrszeiten alle 10 Minuten) und eine Ausweitung des S-Bahnbetriebs in den Abendstunden und am Wochenende für eine bessere Anbindung der Universität an die Innenstadt. Dies wird die Attraktivität des Wohnstandorts Universitätsstadt Barop noch erhöhen.

Um die Universität und den Technologiepark auch an die S-Bahnlinie S5 anzubinden, wird die H-Bahn vom S-Bahnhof Universität sowohl in Richtung Technologiepark bis zum Erweiterungsgebiet Im Weißen Feld als auch bis zum neuen S-Bahnhof Schönau ausgebaut. Die H-Bahn fährt wesentlich häufiger als der Bus 480, der diese Strecke heute abdeckt. Diese Buslinie wird stattdessen auf die Straßen An der Palmweide, Vogelpothsweg, Otto-Hahn-Straße und Hauert verlegt, um die neuen Wohnquartiere dort an den öffentlichen Personennahverkehr anzuschließen, die durch die H-Bahn nicht erreicht werden. Eine Verbesserung der Taktzeit dieser Buslinie von 20 auf 10 Minuten ist wünschenswert. Alle drei Buslinien verkehren auch am Wochenende und in den Abendstunden. Zusätzlich ist ein Nachtbus auf einer der Linien denkbar.

Die bisher schlechte Situation im Radverkehr benötigt dringend Verbesserungen, da der Radverkehr als umweltfreundliche Art der Fortbewegung an Bedeutung gewinnen wird, wenn die Einwohnerzahl des Universitätsumlands steigt. Separate Radwege befinden sich an allen nicht verkehrsberuhigten Straßen sowie entlang der wichtigsten öffentlichen Grünverbindungen. Die Radwege sind ansprechend gestaltet und beleuchtet. Das Radwegenetz erhält einen Anschluss an regionale Grün- und Erholungsgebiete wie das Emshertal, das neue Phoenixgelände in Hörde und den Westfalenpark, die durch eine Brücke über die S-Bahnlinie S5 mit dem Universitätsumland verbunden sind. Das Landschaftsschutzgebiet westlich des Technologieparks wird durch einen neuen Radweg erschlossen. Zusätzlich werden die bestehenden Verbindungen in die Innenstadt und nach Norden verbessert (siehe Karte 13).

Um das Problem der Steigungen für Fußgänger und Radfahrer auf dem Weg zwischen Campus Süd und Campus Nord zu beheben, wird eine Fußgänger- und Radfahrbrücke über den Rahmkebachtal gebaut, die von der Materialwahl und der Gestaltung den naturräumlichen Gegebenheiten angepasst wird. Sie beginnt in der Verlängerung der Wilhelm-Dilthey-Straße auf dem jetzigen Campus Süd und erstreckt sich über eine Länge von 230 m bis an den Beginn des Universitätsparks nördlich der jetzigen Universitätsstraße. An allen Universitätseinrichtungen werden Abstellanlagen für Fahrräder errichtet.

Wegen der kurzen Wege in der Universitätsstadt wird auch der Fußverkehr an Bedeutung gewinnen. Wichtige Fußwegeverbindungen existieren entlang der Unischlange zwischen Groß-Barop und dem Unicenter sowie entlang der Ost-West-Grünverbindung, die vom Technologiepark über den Martin-Schmeißer-Platz in den neuen Grünzug nach Schönau führt (siehe Abschnitt 5.3.7). Ergänzt werden diese Hauptfußwegeverbindungen durch ein flächendeckendes engmaschiges Netz an Fußwegen, die Universität, Wohngebiete, Grünzüge und die übrigen Gebiete erschließen. Wo diese Fußwege vielbefahrene Straßen wie den Vogelpothsweg oder die Emil-Figge-Straße kreuzen, befinden sich Querungshilfen.

5.3.7 Freiflächen

Die Planung der Freiflächen bezieht die bestehenden Freiräume und Grünzüge ein und versucht neben Verbesserungen vor allem Verknüpfungen zwischen bisher isolierten Grünbereichen zu schaffen. Im Plangebiet entstehen damit sowohl Räume, in denen die natürliche Umwelt geschützt wird, als auch Erholungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten für die Bewohner und die Studierenden und Beschäftigten der Universität. Die neuen Freiräume entstehen nicht auf von der Bebauung übriggelassenen Restflächen, sondern erhalten eine eigene sinnvolle Struktur.

Allgemeines Freiflächenkonzept

Die Freiflächen im Plangebiet lassen sich in mehrere Abschnitte unterteilen. Zunächst erfolgt eine plangebietsübergreifende Vernetzung der bestehenden Freiflächen und Grünzüge. Die Ausgleichsfläche des Technologieparks im Nordwesten des Plangebiets wird durch eine Fußgängerbrücke über die Trasse der S-Bahn S1 mit dem südlich angrenzenden Landschaftsschutzgebiet verbunden. Die räumliche Barriere bleibt zwar als Trennung der beiden Grünzüge bestehen, kann aber von Fußgängern und Radfahrern überwunden werden. Das südwestlich gelegene Landschaftsschutzgebiet wird durch einen schmalen Grünstreifen mit dem bereits renaturierten Rahmkebachtal verbunden. Der Grünstreifen zieht sich in Form einer Allee durch das nördlich der Universitätsstraße geplante Wohngebiet Goseland (siehe Abschnitt 5.3.2) bis zum Rahmkebachtal.

Östlich grenzt das Rahmkebachtal an den Permakulturpark. In diesem Bereich wird eine bessere Verbindung zwischen den beiden Freiräumen hergestellt. Am nordöstlichen Rand des Rahmkebachtals erstreckt sich ein schmaler Grünzug, der die Verbindungswege zwischen Campus Nord und dem ehemaligen Campus Süd säumt, bis zur „Regenbogenbrücke“ über die Bundesstrasse B1. Dabei schneidet der Grünzug die Ost-West-Grünachse, die sich von der Ausgleichsfläche des Technologieparks durch die Universität bis zu den Studentenwohnheimen an der Emil-Figge-Straße und der benachbarten Kleingartenanlage

erstreckt. An dieser Stelle ist erneut eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen, die über die Trasse der S-Bahnlinie S5 führt. Durch diese Maßnahme wird eine Anbindung an den östlich verlaufenden Emschergrünzug hergestellt. Nach der geplanten Revitalisierung der Emscher und der Umgestaltung des Hoesch-Areals zu einem Naturpark könnte hier ein attraktiver Grünzug bis zum Westfalenpark entstehen. Im Folgenden werden einzelne Bereiche des Freiflächenkonzepts näher erläutert.

Ost-West-Grünzug

Der Ost-West-Grünzug beginnt an der Ausgleichsfläche des Technologieparks. Von dort führt ein beidseitig mit Bäumen begleiteter Grünzug mit Wiesen, Baumgruppen und kleinen Wassermulden zur Universität. Begleitet wird der Grünzug durchgehend von Fuß- und Radwegen. Dieser Teil der Ost-West-Grünachse existiert bereits, wird aber durch weitere Bepflanzungen aufgewertet. Im Bereich der Universität war bereits eine Weiterführung der Grünachse geplant (Zlonicky & Partner, 1990), die jedoch bisher nicht als solche zu erkennen ist.

Durch neue wegebegleitende Pflanzungen im Bereich der Universität wird die Grünachse über den Martin-Schmeißer-Platz weitergeführt und weitet sich hinter der Mensabrücke aus. Hier führt die parkähnliche Fläche vor der ehemaligen Pädagogischen Hochschule den Grünzug weiter. Am östlichen Rand dieser Fläche verengt sich die Achse erneut zu einem schmalen Grünzug, der durch das Wohngebiet Sunderkamp (siehe Abschnitt 5.3.2) bis zur Kleingartenanlage an der Schnettkerbrücke führt. In diesem Abschnitt ist der Grünzug etwa 30 m breit, und in der Mitte verläuft ein Fuß- und Radweg. Der Bereich neben dem Weg soll als Wiesenfläche mit einzelnen Bäumen gestaltet werden, die zu den Rändern hin dichter stehen und kleine Baumgruppen bilden (siehe Abbildung 47).

An der Emil-Figge-Straße wird der Grünzug bis zur Kleingartenanlage fortgeführt. Dort ermöglicht eine Brücke über die Trasse der S-Bahnlinie S5 eine Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer zum Emschergrünzug.

Abbildung 47: Ost-West Grünzug



Rahmkebachtal und Permakulturpark

Das Rahmkebachtal bleibt in den Grundzügen in seinem jetzigen Zustand erhalten. Eigentlich als Verbindungselement zwischen dem Campus Nord, dem Campus Süd, Eichlinghofen und Barop geplant (Zlonicky & Partner, 1989), wird es im jetzigen Zustand als Barriere wahrgenommen (siehe Abschnitt 3.5.1 und Karte 7). Dies liegt vor allem an den unzureichenden Wegeverbindungen und den kaum vorhandenen Bänken oder Sitzgruppen.

In der Planung werden die Wegeverbindungen erweitert und dem Bedarf der Nutzer angepasst. Das Tal soll sowohl als Erholungs- und Aufenthaltsort für die angrenzenden Bewohner und die Beschäftigten und Studierenden der Universität dienen, als auch naturschützende Funktionen erfüllen. An einigen Stellen werden Sitzbänke aufgestellt, um ein Verweilen zu ermöglichen. Geeignete Standorte hierfür sind der Bereich südlich des Regenrückhaltebeckens und entlang der Fußwege. Der Bereich nördlich des Regenrückhaltebeckens sowie Teile im Süden und Südwesten des Tals sollen weiterhin stark bewachsen und nur auf Wegen zugänglich sein. Durch die starken Hangneigungen bleibt die Durchquerung des Tals bis auf die neue Fußgänger- und Fahrradbrücke (siehe Abschnitt 5.3.6) mit dem Fahrrad weiterhin problematisch. Einige geplante Wege verlaufen aber etwas geschwungener und mildern so die starken Gefälle etwas ab.

Nach dem Rückbau der Universitätsstraße (siehe Abschnitt 5.3.6) verbindet ein Fuß- und Radweg das Rahmkebachtal mit dem Permakulturpark und dem westlich angrenzenden Landschaftsschutzgebiet. Diese Verbindung soll das Rahmkebachtal aus seiner isolierten Lage befreien und zugänglicher machen.

Für den Permakulturpark selbst sind keine wesentlichen Änderungen vorgesehen. Das Durchqueren des naturnahen Freiraums ist weiterhin nur auf den vorhandenen Wegen möglich. Diese bestehenden Wege werden fahrradtauglich ausgebaut und sind auch bei schlechter Witterung passierbar.

Grüne Wegeverbindung zwischen Campus Nord und Campus Süd

Einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verbindung zwischen Campus Nord und dem ehemaligen Campus Süd leistet die geplante Fußgänger- und Fahrradbrücke über das Rahmkebachtal. Unter der Brücke verläuft auch weiterhin ein Fußweg, der vom ehemaligen Campus Süd durch das Rahmkebachtal führt, den Höhenunterschied überwindet und schließlich hinter der Brücke auf den bestehenden Weg trifft. In diesem Bereich säumen Bäume und Sträucher den Weg. Östlich des Sportgeländes wird der Grünzug, der die Wegeverbindung begleitet, offener gestaltet. Der Weg wird ähnlich wie heute auch künftig durch Wiesenflächen und vereinzelte Bäume begrenzt.

Auf der Höhe der Sporthalle ist eine Gabelung des Weges vorgesehen. Eine Abzweigung führt nach Nordosten über den Platz am Vogelpothsweg (siehe Abschnitt 5.3.8) zur Ost-West-Grünachse und weiter zur Regenbogenbrücke über die Bundesstraße B1. Diese Wegführung ermöglicht das Erreichen der Innenstadt durch eine weitgehend grüne Umgebung. Die zweite Abzweigung verläuft weiter nach Norden und trifft auf den Vogelpothsweg. Hier führt eine beidseitige Bepflanzung den Grünzug bis zum Unicenter fort. Die Grünverbindung zwischen dem ehemaligen Campus Süd und dem Campus Nord wird von der zurückgebauten Universitätsstraße bis zum Vogelpothsweg zum Campuspark umgestaltet. Dort sieht die Planung neben einer Fläche für Ballspiele und andere sportlichen Freizeitaktivitäten eine Liegewiese und Grillplätze vor.

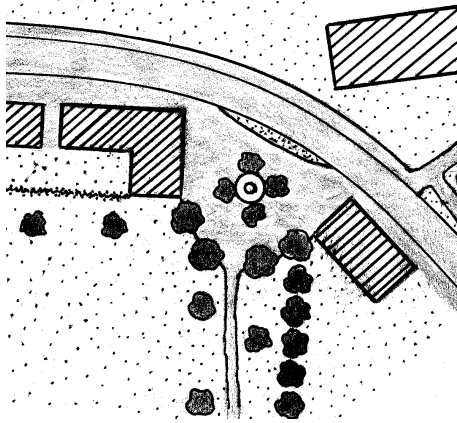
5.3.8 Öffentliche Plätze

Ein Platz wird durch seine bauliche Eingrenzung oder seine Funktion charakterisiert. Als öffentliche Plätze werden die Plätze behandelt, die eine Bedeutung für die Universität und deren Umland haben. Hier werden nur die wichtigsten öffentlichen Plätze beschrieben, die als zentrale Treffpunkte für Studierende und Lehrende dienen.

Platz am Vogelpothsweg

Der neue Platz am Vogelpothsweg (siehe Abbildung 48) entsteht an der Kreuzung zwischen dem Nord-Süd-Grünzug und der Unischlange, die den Vogelpothsweg säumt. Er schafft einen Übergang zwischen Natur und Architektur. Im Osten und Westen ist er

Abbildung 48: Platz am Vogelpothsweg



durch jeweils ein Gebäude eingefasst. Der Gebäuderiegel im Westen ist ein Bestandteil der Unischlange und richtet einen Teil seiner Schaufensterfront auf den Platz aus. Im Norden ermöglicht ein zwei Meter breiter Grünpuffer einen Abstand zur Straße und leitet die Fußgänger direkt auf den Platz. Das Gebäude im Osten enthält ein Café im Erdgeschoss mit Tischen und Stühlen im Außenbereich. Die oberen Etagen dienen als Gästehaus der Universität. Im Süden schließt der Platz mit einer durchlässigen Bepflanzung ab, die einen Durchgang und Ausblick auf die angrenzende Freifläche ermöglicht. Die Pflasterung des Platzes ist mit Grasfugen durchsetzt, die den Grünzug fortsetzen. Im Zentrum des Platzes

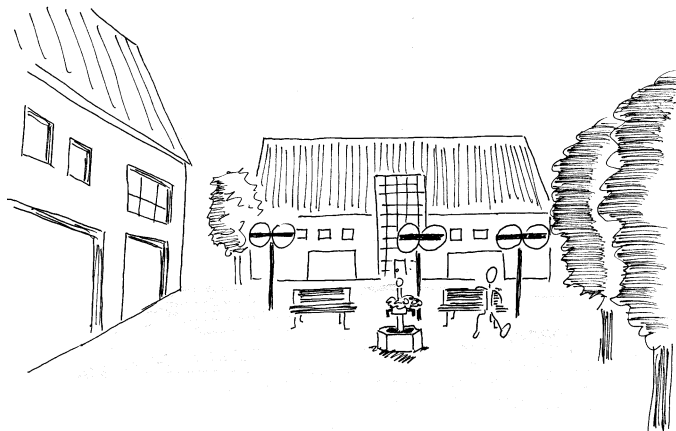
befindet sich ein rundes, treppenartiges Gestaltungselement, das von einer Baumgruppe betont wird und zusätzliche Sitzmöglichkeiten bietet.

Baroper Dorfplatz

Der Baroper Dorfplatz (siehe Abbildung 49) ist der zentrale Platz in Groß-Barop. Er bildet mit seinem Versorgungsangebot einen der Endpunkte der Unischlange (siehe Abschnitt 5.3.5). Er wird im Norden und Westen von einer kleinen Mauer und einem angrenzenden

Grünstreifen mit einer Baumreihe eingesäumt. Diese grenzen den Platz von der Straße ab. Den südlichen Rand bildet ein neues Gebäude, das zusammen mit dem bestehenden Gebäude im Westen den Platz der Länge nach eingrenzt. Eine Laternenreihe zeichnet die Grenzen des Platzes nach. Der Brunnen in der Platzmitte wird mit Regenwasser betrieben, das von den anliegenden Gebäuden in kleinen Rinnen in den Brunnen geleitet wird.

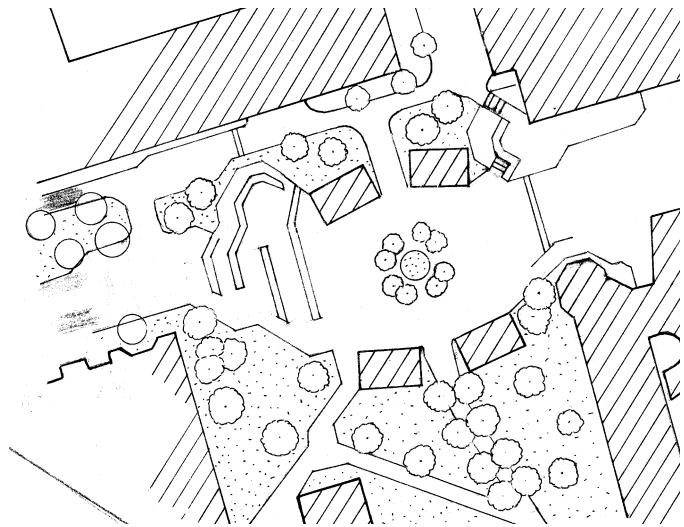
Abbildung 49: Baroper „Dorfplatz“



Martin-Schmeißer-Platz

Der Martin-Schmeißer-Platz liegt im Zentrum des Campus Nord und ist von allen Seiten von Universitätsgebäuden umgeben (siehe Abbildung 50). Er dient zwischen und nach den Vorlesungen als Treffpunkt für Studierende und Mitarbeiter der Universität. Auf ihm finden auch größere Veranstaltungen wie das Campus-Fest im Sommer jedes Jahres statt. Um den sehr groß dimensionierten Platz in seiner Form zu kräftigen, sollten vier kleinere Gebäude mit Läden und Cafés den Platz begrenzen. Der Martin-Schmeißer-Platz liegt auf der Ost-West-Grünachse, die durch den Technologiepark verläuft. Um dies zu betonen, wird die Asphaltierung verringert und durch Grünelemente aufgelockert. Durch neu geschaffene Zugänge zwischen den Gebäuden und verschmälerte Treppen werden die Fußgänger direkt auf den Platz geführt, der in der Mitte durch ein grünes Plateau gestaltet ist. Der Galerie-Treff im Messagegebäude (siehe Abbildung 16) erhält einen weiteren Zugang zum Martin-Schmeißer-Platz.

Abbildung 50: Martin-Schmeißer-Platz



Platz vor der ehemaligen Pädagogischen Hochschule

Der Platz vor dem Gebäude der ehemaligen Pädagogischen Hochschule liegt im Nordosten der Universität und bietet durch seine Wegestruktur und seinen parkähnlichen Charakter einen angenehmen Aufenthalt. Er ist eine Mischung aus Park und Platz und dient ebenso wie der Martin-Schmeißer-Platz als Treffpunkt für Studierende und Lehrende. Deshalb sollen hier keine gestalterischen Veränderungen vorgenommen werden. Die einzige Neuerung ist ein zusätzlicher Weg, der als Teil des Ost-West-Grünzugs in das neue Wohngebiet an der Emil-Figge-Straße führt.

S-Bahnhof am Campus Nord

Der Platz am S-Bahnhof Universität dient hauptsächlich zu kurzem Aufenthalt, um auf die S-Bahn zu warten. In dieser Funktion unterscheidet er sich von den anderen Plätzen. Er liegt zwischen der Zentralbibliothek im Westen und einem weiteren Universitätsgebäude im Osten. Nördlich und südlich grenzen ihn der Zugang zum Platz vor dem Gebäude der ehemaligen Pädagogischen Hochschule und der hochgelegene Bahnhof der H-Bahn ein. Der S-Bahnhof liegt unterirdisch, aber zusätzliche Sitzmöglichkeiten auf dem Platz ermöglichen das Warten auf die S-Bahn im Freien. Dafür werden die zentral gelegenen Fahrkartenautomaten jeweils an die Eingänge der S-Bahn verlegt. Vor der Bibliothek werden Fahrradstellplätze eingerichtet. Die Randbegrünung an den Gebäuden und am Rand des Platzes wird durch eine attraktivere Grüngestaltung ersetzt.

Neben den öffentlichen Räumen sind noch weitere kleine Freiflächen und Plätze geplant. Diese sind Bestandteile der neuen Quartiere und sind den Wohngebieten zugeordnet. Die Gestaltung dieser Flächen ist bei der Erläuterung der neuen Wohnsiedlungen im Abschnitt 5.3.2 beschrieben.

6 Beurteilung der Ergebnisse

An dieser Stelle soll überprüft werden, inwieweit die im Kapitel 2 aufgestellten Ziele für die Universitätsstadt Barop verwirklicht wurden. Darüber hinaus soll der Abwägungsprozess dargestellt werden, mit dessen Hilfe bei der Entwicklung des Konzepts unterschiedliche Belange berücksichtigt wurden.

Bei der Betrachtung der Ergebnisse kann der Eindruck entstehen, dass die Ziele, Wohnraum zu schaffen und eine gute Versorgung zu gewährleisten, stark dominieren. Es war aber schließlich das Hauptziel des Projekts, ein Konzept für eine Universitätsstadt Barop zu entwickeln, weshalb eine hohe Einwohnerzahl im Universitätsumfeld und ein tatsächlich städtischer Charakter der Universitätsstadt unbedingt zu realisieren waren. Hierzu gehört auch die Versorgung der Einwohner. Durch das Einkaufszentrum an der Universität und die dezentralen Läden in den Wohnquartieren sollte ein Angebot sowohl für den täglichen Bedarf als auch für den speziellen studentischen Bedarf geschaffen werden. Große Berücksichtigung fand ebenfalls die Verbesserung des Freizeitangebots in den Bereichen Kultur, Sport, Gastronomie und Erholung. Damit ist die Idee, eine räumliche Einheit von Arbeit, Wohnen und Freizeit an der Universität Dortmund zu schaffen, verwirklicht worden.

Größtmögliche Beachtung fanden auch die Belange der Nachhaltigkeit, besonders im Bereich der Ökologie. Hier gab es nicht unerhebliche Konflikte zwischen dem Freiflächenschutz und der Flächeninanspruchnahme für Wohnbebauung. Durch die Konzentration von Wohnraum im Umfeld der Universität sollte jedoch das Ziel der Stadt der kurzen Wege erreicht werden, das ja auch im Sinne der ökologischen Nachhaltigkeit ist. Die erreichbare Reduzierung des Fernpendlerverkehrs begründet die höhere Gewichtung dieses Ziels gegenüber dem Freiflächenschutz. Trotzdem wurde bei der Flächenauswahl darauf geachtet, vorrangig solche Flächen zu bebauen, die einen geringen ökologischen Wert aufweisen. Darüber hinaus wurde soweit wie möglich versucht, bestehende Gebäude zu nutzen, wie bei der Neuplanung für den Campus Süd. Durch eine dichte Bebauung wurde zudem das Ausmaß der Flächeninanspruchnahme so gering wie möglich gehalten.

Die sozialen Aspekte der Nachhaltigkeit scheinen auf den ersten Blick weniger Beachtung gefunden zu haben. In Wirklichkeit berücksichtigen aber alle Planungsvorschläge auch soziale Aspekte. Die Integration neuer Nutzungen in die Universität und die Planung neuer Treffpunkte wie Sport-, Kultur- und Erholungseinrichtungen sind Beiträge zur sozialen Nachhaltigkeit. Sie führen zur Entstehung eines lebendigen Stadtteils.

Bewusst weniger Einfluss hatten ökonomischen Aspekte der Planung. Es wurde vielmehr der Anspruch verfolgt, sich visionär, kreativ und gestalterisch mit der gewählten Aufgabe auseinander zu setzen. Trotz einiger möglicherweise utopischer Ideen wurde aber der Realisierbarkeit und Umsetzbarkeit der gemachten Vorschläge Rechnung getragen. Eine detaillierte Kostenanalyse für eine mögliche Umsetzung des Konzepts wäre sicherlich ein weiterer interessanter Arbeitsschritt gewesen, hätte aber den Rahmen dieser Arbeit überschritten.

Bei großen Teilen des Konzepts handelt es sich um eine Angebotsplanung. So beziehen sich zum Beispiel die Planungen für den Bereich Wohnen weniger auf die derzeitige Nachfragesituation am Dortmunder Wohnungsmarkt, sondern gehen von der Mindestgröße

aus, die ein Universitätsviertel haben müsste, und es wird davon ausgegangen, dass die städtebauliche Qualität und die Nähe zur Universität viele Studierende, Lehrende und andere Universitätsangehörige dazu bewegen würden, in die Universitätsstadt zu ziehen.

Durch die Verwirklichung der Universitätsstadt Barop würde die Präsenz der Universität in der Stadt Dortmund deutlicher zum Ausdruck gebracht. Ebenso würde durch ein attraktives und lebendiges Universitätsviertel die Identifikation der Dortmunder Bürger mit der Universität gefördert. Zu vermuten ist auch, dass eine Universitätsstadt Barop der Universität zu einer neuen Identität verhelfen könnte. Ob diese Erwartungen zutreffen, könnte nur eine Umsetzung der Planungen zeigen.

7 Nachwort

Die „Universitätsstadt Barop“ – eine Provokation? Lange genug hat sich Dortmund schwer getan, die Universität als wichtigstes Element der Stadtentwicklung zu akzeptieren, Universitätsstadt ist Dortmund noch nicht geworden. Schon gar nicht Barop, nicht Eichlinghofen, nicht die disparaten Teile der Universität. Verbietet sich nicht da der Gedanke an eine „Universitätsstadt“?

Fast ein Vierteljahrhundert an der Universität gearbeitet, fast zwanzig Jahre in Barop gewohnt und gelitten an der Architektur auf dem Acker, an der Isolierung von der Stadt, an dem täglichen Verlust dörflicher und landschaftlicher Qualitäten, an dem Fehlen fast jeder Atmosphäre, die andere Universitätsstädte auszeichnet. Dennoch: gab es nicht Hoffnungen, einen Stadtteil eigener Qualität zu entwickeln, einen Universitätsstadtteil?

Grundlage der Planungen der achtziger Jahre war die Einsicht, dass man diese wie vom Himmel gefallenen Klötze der Universitätsbauten, diese Steinbrüche früher ansehnlicher Dörfer nur so nehmen und akzeptieren könne, wie sie nun geworden sind. Dann sind aber neue Ordnungen zu suchen: Die Verflechtungen mit der Innenstadt über große Landschaftsräume und über den öffentlichen Nahverkehr. Die innere Verflechtung der Ortsteile, die allein nicht lebensfähig im Sinne urbaner Qualitäten sind, die aber in ihren Unterschieden zu einem Ganzen entwickelt werden können. Der Campus Nord braucht zum Ausgleich Barop als sozialen und kulturellen Ort, der Campus Süd die zu intensivierenden Dienstleistungen in Eichlinghofen, das neue Technologiegebiet braucht den engen Zusammenhang mit der Universität am Campus Nord – ein Ringschluss um eine zentrale Mitte, die als großer Park zu entwickeln ist. Entwickelt und bestätigt wurde das Modell an einem der ersten „Runden Tische“ der Planung im Ruhrgebiet. Beteiligt waren neben den Planern der Universität, die zuständigen Ministerien, die Stadt, die Gewerkschaften, die Umweltverbände, die Industrie- und Handelskammer. Damir war diese Form der Planung, aber auch der ökologischen Orientierung ein Modell für die Internationale Bauausstellung Emscher Park. 1985 gab es breite Mehrheiten im Stadtrat, auch für den Rückbau der Universitäts-Südtangente zugunsten des großen Landschaftsparks.

Bis heute wurden die einzelnen Standorte ausgebaut, die Verflechtungen nicht beachtet. Urbane Qualitäten sind kaum entstanden.

Und jetzt die „Universitätsstadt Barop“? Die Studierenden und Michael Wegener haben Recht. Die Universität muss sich auf den zentralen Campus konzentrieren und seine in Ansätzen vorhandenen Qualitäten weiter entwickeln. Die Universität kann mit der „Universitätschlange“ ein Rückgrat zwischen kommunikativen Orten wie der Campusbrücke und den Dorfplätzen von Barop entwickeln. Die Universität muss vor allem mit möglichst vielen Wohnungen ergänzt werden – so wird sie attraktiv nicht nur als Lern-, sondern auch als Lebensort. Mit der Konzentration auf den nördlichen Standort kann Campus Süd sich zu einem Studentenviertel eigener Qualität entwickeln. Wohnen und Studieren unter einem Dach, Werkstätten und Dienstleistungen, Lofts und kommunikative Orte können den Campus Süd zu einer regionalen Attraktion entwickeln. Probleme fehlender städtischer und universitärer Atmosphäre, der Trennung von Wohn- und Lernorten, der Flucht aus abweisenden Orten im Umfeld der Universität wären damit zu lösen. Die räumliche

Einheit von städtischem Leben und wissenschaftlichem Betrieb, von Universität und Stadtgesellschaft wäre damit herzustellen.

Die Arbeit der Studierenden regt zum Weiterdenken an. Was könnte das Konzept einer „Universitätsstadt Barop stützen, weiterentwickeln?

Erstens: Mischung. Im Campus Süd, aber auch in anderen Teilen der Universitätsstadt. Wie wäre es, wenn Existenzgründer und Mitarbeiter der etablierten Unternehmen im Technologiepark wohnen könnten? Lofts auf den Dächern der Technologiebauten, experimentelle und konventionelle Wohnungen in den rückwärtigen Bereichen, Öffnungen der Erdgeschosse zum Straßenraum mit kommunikativen Dienstleistungen ... Ein Technologieviertel, fast so bunt wie das Studentenviertel auf dem Campus Süd. Das Dorf Barop ein kultureller und sozialer Ort. Theaterwerkstätten in den noch verbliebenen Scheunen, Ateliers ... Eichlinghofen, ein Standort nicht nur mit Geschäften zur Versorgung der Bewohner, sondern für die ganze Region mit allen Serviceangeboten im Medien- und Technologiebereich.

Zweitens: Kommunikation. Kein anderer Stadtteil hat so viele Chancen, zum Ort des Austauschs von Technologie, Medien und Kommunikation zu werden wie die „Universitätsstadt Barop“. Die Universität versteht sich als eine öffentliche Einrichtung mit der Verpflichtung, regional auszustrahlen – sie öffnet die Räume auch am späten Abend für die Bewohner der Universitätsstadt, für die Region. Leben und Lernen findet hier an jedem Tag, auch nachts, auch in den Semesterferien statt.

Drittens: Urbanität. Wenn Kennzeichen von Urbanität Unterschiede und Brüche sind, wenn „Ungleichheit, Ungleichzeitigkeit, Ungleichwertigkeit“ (Häußermann) städtische Verhältnisse prägen, so ist die „Universitätsstadt Barop“ eine Werkstatt der Urbanität par excellence. Da die Innenstadt in der Konkurrenz zu den „Neuen Mitten“ im Westen des Reviers, aber auch in der Konkurrenz zu selbst angestrebten Zentren wie der Überbauung des Dortmunder Hauptbahnhofs allenfalls lokale Bedeutung behalten wird, kann die „Universitätsstadt Barop“ eine regionale Mitte des Ostens werden. Eine Chance für eine andere städtische Qualität?

Auf den Äckern vor der Stadt liegen ungehobene Schätze. Das Projekt der Studierenden zeigt einen Vorschein möglicher Stadtqualitäten im östlichen Ruhrgebiet.

Peter Zlonicky

8 Literaturverzeichnis

- Arbeitsgemeinschaft Grüne an der Uni des Kreisverbands Dortmund von Bündnis 90/Die Grünen (1996): *Verkehrskonzept für das Uni-Umland*. Dortmund.
- Arbeitsgruppe Standort Universität Dortmund (1971): *Standort Universität Dortmund – Nutzwertanalyse*. Basel: Prognos AG.
- AStA der Universität Dortmund (1999): *Mit dem Rad zur UniDo*. Dortmund.
- Baums B., Kumkar F., Scholz T., Swacina O. (1999): *Campus-Universität Dortmund – Untersuchungen nach Kevin Lynch und Benedict Loderer*. Hausarbeit. Dortmund: Universität Dortmund.
- Blana, H. (1990): Spezielle ökologische Grundlagen und Landschaftsbewertung für das Landschaftsplangebiet Dortmund-Süd (Stadtbezirke Hombruch, Hörde, Aplerbeck). Dortmund: Stadt Dortmund, Umweltamt.
- Bundesministerium für Bildung und Forschung (1998): *15. Sozialerhebung des Deutschen Studentenwerks*. Bonn: BMBW.
- Lorf, G. (1994): *Planen und Bauen an der Universität Dortmund – 1964 bis 1993*. Dortmund: Universität Dortmund.
- Lynch, K. (1960): *The Image of the City*. Cambridge, MA: MIT Press. Deutsch: *Das Bild der Stadt*. Bauwelt Fundamente 16. Berlin: Ullstein, 1960.
- Projektgruppe 1 des Studienprojekts Nachhaltige UniDO (1997): *Wohnstandorte und Mobilität der Studierenden*. Dortmund: Universität Dortmund.
- Projektgruppe Alternativen zur Pendleruni (1998): *Internetuniversität und Universitätsstadt Barop*. Abschlussbericht. Dortmund: Universität Dortmund.
- Reiff (1999): *Beschlussvorlage an den Rat der Stadt Dortmund vom 13.03.99 – Wohnbauflächenentwicklung 1999, 2000 und 2000f*. Dortmund: Stadt Dortmund.
- Schürmann, C. (1999): *Schöne heile Einkaufswelt – Eine Methode zur Abschätzung der wohnstandörtlichen Versorgungsqualität*. Arbeitspapier 167. Dortmund: Institut für Raumplanung, Universität Dortmund.
- Stadt Dortmund, Amt für Statistik und Wahlen (1999): *Dortmunder Statistik – 1.Halbjahr 1999*. Dortmund: Stadt Dortmund.
- Stadt Dortmund, Amt für Wohnungswesen (1998): *Wohnungsmarkt Dortmund - Ergebnisse des Wohnungsmarkbeobachtungssystems 1998*. Dortmund.
- Stadt Dortmund, Umweltamt (1998): *Umweltqualitätsziele zur Freiraumentwicklung in Dortmund*. Dortmund: Stadt Dortmund.
- Stierand, R. (1983): *Hochschulgründungen in Nordrhein-Westfalen*. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 36. Dortmund: Institut für Raumplanung, Universität Dortmund.
- Thomsen, J., Wilbrand, S. (1999): *Parkraumbewirtschaftung an der Universität Dortmund - Eine Untersuchung zu den räumlichen Auswirkungen*. Arbeitspapier 171. Dortmund: Institut für Raumplanung, Universität Dortmund.
- Zlonicky & Partner (1987): *Das Landschaftskonzept für die Universität Dortmund*. Dokumentation Heft 1. Dortmund: Stadtplanungsamt.
- Zlonicky & Partner (1989): *Dortmunds neues Universitätsviertel*. Dokumentation Heft 3. Dortmund: Stadtplanungsamt.
- Zlonicky & Partner (1990): *Technologiepark Dortmund*. Dokumentation Heft 4. Dortmund: Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt.