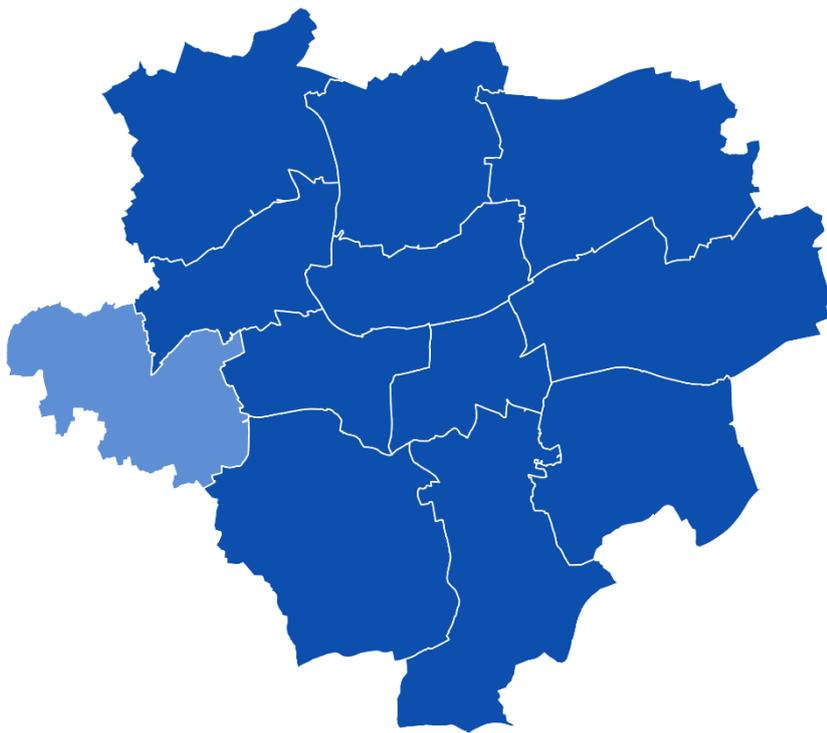


Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept



Lütgendortmund 2030+



Impressum

Herausgeber:

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Juni 2024

Birgit Niedergethmann (Leitung Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, verantwortlich)

Burgwall 14, 44122 Dortmund

Telefon: 0231 - 50-22619

stadtplanungsamt@dortmund.de

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt | dortmund.de

Projektbetreuung:

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Team „Übergeordnete und integrierte Planung“

Die Inhalte des Kapitel 4.3 „Fachplanungen“ wurden federführend durch die jeweils zuständigen Fachplanungen der Geschäftsbereiche Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes erarbeitet.

Rechtsgrundlage

Das Integrierte Stadtbezirkentwicklungskonzept Lütgendortmund 2030+ ist am 26.09.2024 vom Rat der Stadt Dortmund als städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 1 (6) Nr. 11 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen worden.

Berichte zur Stadtentwicklung

Mit der Reihe „Berichte zur Stadtentwicklung Dortmunds“ werden ausgewählte Arbeitsergebnisse des Geschäftsbereiches Stadtentwicklung des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes einer größeren Öffentlichkeit zugänglich gemacht. In loser Reihenfolge sind weitere Berichte geplant, die einen Ausschnitt aus der laufenden Arbeit darstellen und der sachlichen Information von Politik und (Fach-)Öffentlichkeit dienen.

Band 1: Entwicklungsbericht Dorstfeld (2013)

Band 2: Entwicklungsbericht Marten (2015)

Band 3: Auswirkungen der Thier-Galerie auf die Dortmunder Innenstadt (2015)

Band 4: Wohnbauflächenentwicklung in Dortmund (2016)

Band 5: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Aplerbeck 2030+ (2020)

Band 6: Bericht zur Nahversorgungsstruktur in Dortmund (2020)

Band 7: Ergebnisse der IFH-Untersuchung „Vitale Innenstädte 2020“ (2021)

Band 8: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Innenstadt-Ost 2030+ (2021)

Band 9: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Brackel 2030+ (2021)

Band 10: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Hombruch 2030+ (2023)

Band 11: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Innenstadt-West 2030+ (2023)

Band 12: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Hörde 2030+ (2023)

Band 13: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Lütgendortmund 2030+ (2024)

Band 14: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Huckarde 2030+ (2024)

Band 15: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Mengede 2030+ (2024)

Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS	I
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	II
TABELLENVERZEICHNIS	III
1 FÜR EILIGE LESER*INNEN	1
2 INSEKT 2030+	4
2.1 ANLASS UND ZIELSTELLUNG	4
2.2 METHODIK UND AUFBAU	5
3 GRUNDLAGEN DER STADTENTWICKLUNG	7
3.1 INTEGRIERTE STADTENTWICKLUNG – INTERNATIONAL BIS KOMMUNAL 8	
3.2 RÄUMLICHE LEITBILDER	10
3.2.1 RADIAL-KONZENTRISCHES FREIRAUMMODELL	10
3.2.2 SIEDLUNGSSCHWERPUNKTEMODELL	11
4 BESTANDSANALYSE	14
4.1 STADTBZIRKSPROFIL	14
4.1.1 RAUMNUTZUNG UND SIEDLUNGSSTRUKTUR	14
4.1.2 BEVÖLKERUNG UND SOZIALSTRUKTUR	17
4.2 PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN – FORMELL UND INFORMELL	20
4.2.1 FORMELLER RAHMEN DER DORTMUNDER STADTENTWICKLUNG....	20
4.2.2 INFORMELLER RAHMEN DER DORTMUNDER STADTENTWICKLUNG	28
4.3 FACHPLANUNGEN	30
4.3.1 DENKMALSCHUTZ & DENKMALPFLEGE	30
4.3.2 EINZELHANDEL & ZENTREN	37
4.3.3 FREIRAUM & STADTKLIMA	45
4.3.4 LÄRMSCHUTZ	55
4.3.5 MOBILITÄT	58
4.3.6 SOZIALE INFRASTRUKTUR	67
4.3.7 TECHNISCHE INFRASTRUKTUR	72
4.3.8 WIRTSCHAFTSFLÄCHEN	78
4.3.9 WOHNEN	83
5 LÜTGENDORTMUND 2030+	95

5.1	WESENTLICHE AUSSAGEN	96
5.2	RAUMMODELL	97
5.2.1	SIEDLUNGSSTRUKTUR	98
5.2.2	ZENTREN	100
5.2.3	FREIRAUMSTRUKTUR	101
5.3	STADTBZIRKSENTWICKLUNGSPLAN: HANDLUNGSFELDER, ZIELE UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	102
6	BETEILIGUNGSPROZESS ZU DEN ERARBEITETEN ERGEBNISSEN	133
6.1	ONLINE-BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	133
6.2	BETEILIGUNG DER ORTSPOLITIK	133
7	AUSBLICK	134
	ANHANG 1 QUELLENANGABEN	I
	ANHANG 2 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	III
	ANHANG 3 LEGENDE FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 2004	V

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Handlungsfelder, Ziele und Handlungsempfehlungen für Lütgendortmund 2030+	3
Abbildung 2:	Stadtbezirkentwicklungsplan Lütgendortmund 2030+ (klein)	4
Abbildung 3:	Methodischer Aufbau des INSEKT 2030+	7
Abbildung 4:	Integrierte Stadtentwicklung – international bis kommunal	9
Abbildung 5:	Radial-konzentrisches Freiraummodell	11
Abbildung 6:	Siedlungsschwerpunktemodell	13
Abbildung 7:	ALKIS Ausschnitt Lütgendortmund	15
Abbildung 8:	Schwarzplan Ausschnitt Lütgendortmund	16
Abbildung 9:	Ortskern Lütgendortmund; Dellwiger Bachtal; Indupark	17
Abbildung 10:	Stadtbezirk Lütgendortmund im Regionalplan Ruhr	22
Abbildung 11:	Stadtbezirk Lütgendortmund im Flächennutzungsplan Dortmund 2004	24
Abbildung 12:	Bebauungspläne und Satzungen im Stadtbezirk Lütgendortmund	27
Abbildung 13:	Siedlungsstrukturen in Lütgendortmund	34
Abbildung 14:	Bestand und Handlungsempfehlungen Denkmalschutz & Denkmalpflege Lütgendortmund	36
Abbildung 15:	Heinrich-Sondermann-Platz, Busbahnhof und Vollsortimenter	39
Abbildung 16:	Provinzialstraße mit Zufahrt zum „in zweiter Reihe“ liegenden Einzelhandelsstandort .	40
Abbildung 17:	In der Meile, Lebensmittelmarkt Martener Straße	41
Abbildung 18:	Ecke Auf der Linnert/ Borussiastraße (links: Ev. Elias-Kirche), großformatige Einzelhandelsbetriebe am Steinsweg	41
Abbildung 19:	Bestand und Handlungsempfehlungen Einzelhandel Lütgendortmund	44
Abbildung 20:	Volksgarten Lütgendortmund, Grünzug Marten	47
Abbildung 21:	Klimaanalysekarte der Stadt Dortmund	51
Abbildung 22:	Bestand und Handlungsempfehlungen Freiraum & Stadtklima Lütgendortmund	53

Abbildung 23: Straßenverkehrslärm in Lütgendortmund.....	56
Abbildung 24: Schienenverkehrslärm in Lütgendortmund	57
Abbildung 25: Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken	59
Abbildung 26: Aktuelle Vorzugstrasse des RS1 in Lütgendortmund.....	61
Abbildung 27: Veloroute Lütgendortmund – Abschnitt 1	62
Abbildung 28: Veloroute Lütgendortmund – Abschnitt 2	62
Abbildung 29: Veloroute Lütgendortmund – Abschnitt 3	63
Abbildung 30: Veloroute Lütgendortmund – Abschnitt 4	63
Abbildung 31: Radzielnetz, Ausschnitt Lütgendortmund.....	64
Abbildung 32: Bestand und Handlungsempfehlungen Mobilität Lütgendortmund	66
Abbildung 33: Bestand und Handlungsempfehlungen Bildungslandschaft Lütgendortmund	71
Abbildung 34: Regenrückhaltebecken Oespeler Bach; Blick auf A 45/ Höchstspannungsleitung von „In der Meile“	75
Abbildung 35: Bestand und Handlungsempfehlungen Technische Infrastruktur Lütgendortmund	77
Abbildung 36: Wirtschaftsflächenbestand nach Stadtbezirken	79
Abbildung 37: Technologiepark West; Büroquartier Sebrathweg	80
Abbildung 38: Alter Hellweg, Lütgendortmund-Ost, Flaspöte	81
Abbildung 39: Bestand und Handlungsempfehlungen Wirtschaftsflächen Lütgendortmund	82
Abbildung 40: Wohnbauflächenpotenziale nach Fläche und potenzieller Anzahl an Wohneinheiten (inkl. Einzelgrundstücke nach § 34 BauGB).....	86
Abbildung 42: Wohnbauflächenpotenziale nach Stadtbezirken (ohne Einzelgrundstücke nach § 34 BauGB)	86
Abbildung 42: Durchschnittliche Angebotsmieten und Leerstandsquoten in den statistischen Bezirken	88
Abbildung 43: Flächencharakteristik der noch vorhandenen Wohnbauflächenpotenziale	89
Abbildung 44: Wohnbauflächenentwicklung in Lütgendortmund – Planrechtstatus und Handlungsempfehlungen.....	94
Abbildung 45: Raummodell Lütgendortmund	98
Abbildung 46: Stadtbezirkentwicklungsplan Lütgendortmund 2030+ (groß)	132

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung Lütgendortmund und Gesamtstadt	18
Tabelle 2: Bevölkerungsvorberechnung	18
Tabelle 3: Geburten, Sterbefälle und Altersstruktur Lütgendortmund und Gesamtstadt 2023	19
Tabelle 4: Haushaltsstruktur, soziale Lage und Migration Lütgendortmund und Gesamtstadt 2022/ 2023	20
Tabelle 5: Zusammenfassende Darstellung der Wohnbauflächenpotenziale nach Entwicklungspriorität	92

1 Für eilige Leser*innen

Integrierte Stadtbezirksentwicklungskonzepte 2030+ (INSEKT) sind sog. informelle Planungsinstrumente, da sie keinen gesetzlichen Vorgaben – wie z.B. Bauleitpläne – unterliegen. Die INSEKT 2030+ leisten aufgrund einer umfänglichen Bestandsaufnahme zu den räumlichen Gegebenheiten im jeweiligen Stadtbezirk sowie wegen der Formulierung von Handlungsfeldern, Zielen und Handlungsempfehlungen einen wichtigen Beitrag zur strategischen Stadtentwicklung. Der Stadtbezirk wird ausführlich – auch unter Beteiligung von Öffentlichkeit und Ortspolitik – in den Blick genommen. So können im Abgleich mit formellen Planungsinstrumenten (u. a. Flächennutzungsplan und Regionalplan) notwendige Änderungen in der bislang dargestellten bzw. festgelegten Art der Nutzung evaluiert und neue Planungsabsichten begründet werden. Dazu bestehen die INSEKT 2030+ auch aus Planwerken, die die räumliche Entwicklungsvorstellung abbilden: abstrakt auf Ebene eines Leitbildes (Raummodell) und konkretisiert als Stadtbezirksentwicklungsplan einschließlich der Definition verschiedener Raumkategorien (Erhaltungs-, Gestaltungs- und Transformationsraum), um differenziert Entwicklungsdynamiken und Komplexität abbilden zu können.

Der Stadtbezirk Lütgendortmund ist geprägt durch eine überwiegend aufgelockerte Wohnbebauung und große zusammenhängende Freiraumbereiche, wie das Dellwiger Bachtal und die Volksgärten Lütgendortmund und Bövinghausen. Darüber hinaus liegen mit dem Indupark und Teilen des Technologieparks über den Stadtbezirk hinauswirkende Gewerbegebiete in Lütgendortmund. Vor dem Hintergrund der weiter anhaltenden Nachfrage nach neuem Wohnraum und neuen Wirtschaftsflächen besteht ein Spannungsfeld zwischen der Inanspruchnahme von Freiraum für neue Wohn- bzw. Wirtschaftsflächen und dem Schutz des Freiraums. Aus Sicht der Stadtentwicklungsplanung wird empfohlen, die im Flächennutzungsplan 2004 dargestellten Gewerbeflächen „Im Weißen Feld“, „Sorbenweg“ und „Werner Hellweg“ zu entwickeln. Darüber hinaus sollen aktuell keine neuen Flächen im Freiraum für Gewerbe- und Industriegebiete ausgewiesen werden. Die bestehenden Grünzüge und Grünverbindungen sollen geschützt und insbesondere die in der Klimaanalyse aufgezeigten klimatischen Baugrenzen eingehalten werden.

Auch bei der Entwicklung von Wohnbauflächen gilt es, neben den Entwicklungsschwerpunkten „Steinsweg“, „Auf dem Toren“ und „Hauptschule Bövinghausen“, vorrangig kleinere, gut integrierte Flächenpotenziale zu entwickeln. Vor dem Hintergrund gewandelter Anforderungen an Wohnbauflächen soll geprüft werden, ob sich die im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächenpotenziale „Rhader Hof“ und „Östlich Oerfeld“ weiterhin für eine wohnbauliche Entwicklung eignen.

Mit der durch jüngste Gesetzesänderungen bestehenden Privilegierung von Freiflächen-Solaranlagen entlang eines 200 m-Korridors an Autobahnen und mehrgleisigen Schienenwegen ist ein neuer Interessenkonflikt mit dem Naturschutz, der Landwirtschaft und der Naherholung entstanden. Im Rahmen einer eigenständigen Untersuchung ist es Ziel, Flächen mit möglichst geringem Konfliktpotenzial sowie Steuerungserfordernisse hinsichtlich unerwünschter Entwicklungen zu identifizieren.

Ein weiterer Schwerpunkt wird auf der Stärkung und Weiterentwicklung des Innenbereichs liegen. Dabei gilt es zum einen die Zentren vor dem Hintergrund des zunehmenden Online-Handels und voranschreitenden Klimawandels zukunftsfähig aufzustellen. Zum anderen soll

geprüft werden, in welchem Maß und mit welchen Qualitätskriterien eine verstärkte Innenentwicklung sowohl hinsichtlich Wohnen als auch Gewerbe möglich ist (gesamtstädtische Innenentwicklungsstrategie).

Die Mobilitätswende stellt in den äußeren Stadtbezirken eine besondere Herausforderung dar. Lütgendortmund besteht aus relativ weit auseinanderliegenden Ortsteilen sowie bedeutsamen Freiräumen. Dies kann ein Grund für den überdurchschnittlichen Anteil des Kfz-Verkehrs an den Wegen sein. Neben dem barrierefreien Umbau von Bushaltestellen und dem Ausbau von Bike+Ride-Anlagen, liegt der Fokus auf der Förderung des Radverkehrs. Die bedeutendste Maßnahme stellt dabei der Bau des Radschnellwegs Ruhr dar. Dadurch ergibt sich eine wesentliche Aufwertung der Radinfrastruktur im Stadtbezirk Lütgendortmund und als Verbindung Richtung Innenstadt und der Nachbarstadt Bochum.

Die folgende Abbildung stellt in aller Kürze die Ziele einschließlich der Handlungsempfehlungen für Lütgendortmund dar. Zugeordnet sind sie sechs verschiedenen Handlungsfeldern, um den Kontext zu übergeordneten Leitlinien der Stadtentwicklung darzustellen. Die Darstellung der Handlungsfelder erfolgt in alphabetischer Reihenfolge und beinhaltet keine Gewichtung.

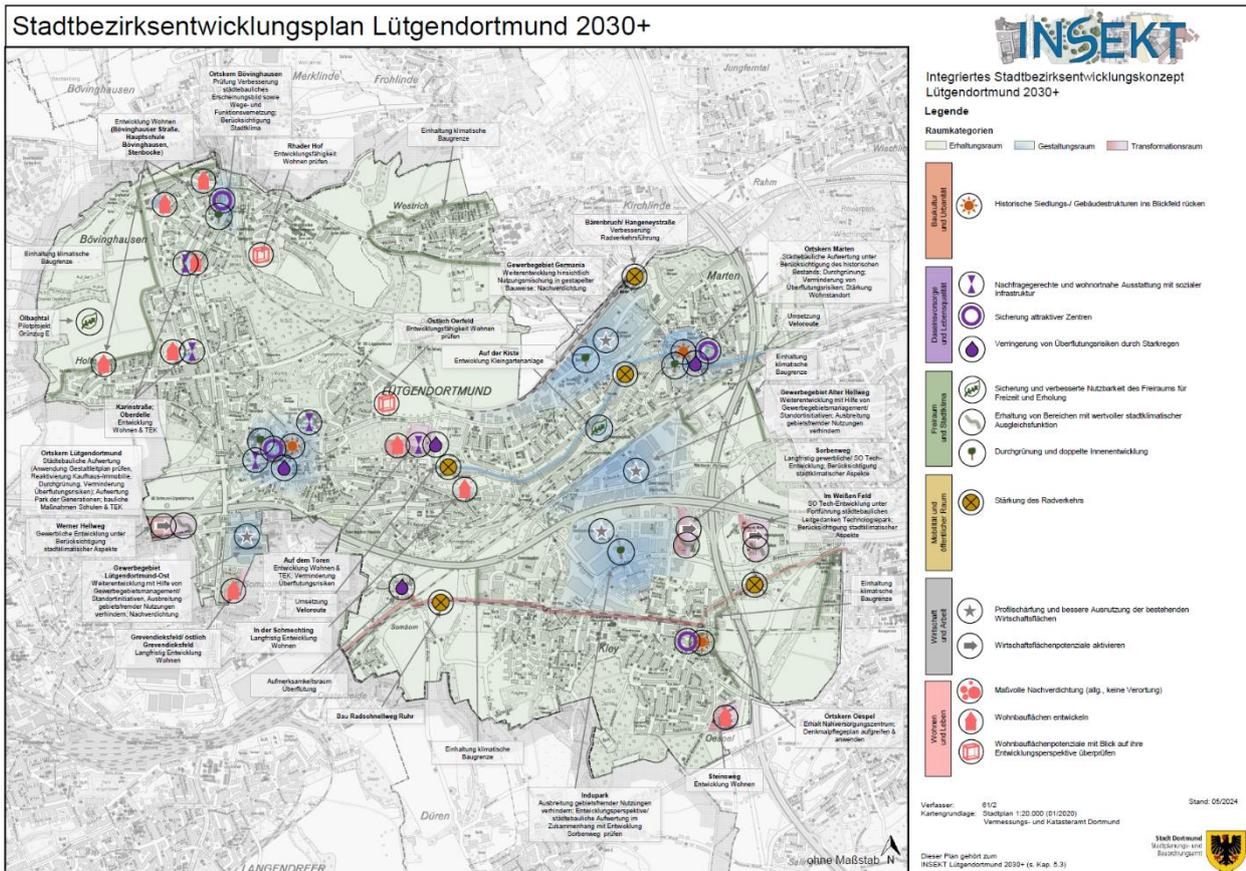
Abbildung 1: Handlungsfelder, Ziele und Handlungsempfehlungen für Lütgendortmund 2030+

Handlungsfeld	Baukultur und Urbanität	Daseinsvorsorge und Lebensqualität	Freiraum und Stadtklima	Mobilität und öffentlicher Raum	Wirtschaft und Arbeit	Wohnen und Leben
Ziele für den Stadtbezirk	Historische Siedlungs-/ Gebäudestrukturen ins Blickfeld rücken	Nachfragegerechte und wohnortnahe Ausstattung mit sozialer Infrastruktur	Sicherung und verbesserte Nutzbarkeit des Freiraums für Freizeit und Erholung	Stärkung des Radverkehrs	Profilschärfung und bessere Ausnutzung der bestehenden Wirtschaftsflächen	Maßvolle Nachverdichtung
		Sicherung attraktiver Zentren	Erhaltung von Bereichen mit wertvoller stadtklimatischer Ausgleichsfunktion		Wirtschaftsflächenpotenziale aktivieren	Wohnbauflächen entwickeln
		Verringerung von Überflutungsrisiken durch Starkregen	Durchgrünung und doppelte Innenentwicklung			Wohnbauflächenpotenziale mit Blick auf ihre Entwicklungsfähigkeit überprüfen
Handlungsempfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - gesamtstädtischen Denkmalpflegeplan aufstellen - Ortskern Lütgendortmund: prüfen, ob Gestaltleitplan aufgegriffen/ angewendet werden kann - Ortskern Marten: historische Substanz zur Aufwertung nutzen - Ortskern Oespel: Handlungsempfehlungen aus Denkmalpflegeplan aufgreifen 	<ul style="list-style-type: none"> - Sicherung und Nachnutzung von Flächen für Gemeinbedarf - Umsetzung Bedarfsplanung TEK - Umsetzung Schulentwicklungsplanung <ul style="list-style-type: none"> - gesamtstädtisch Projekt „Zukunftsfähige Zentren“ erarbeiten - Schaffung höherer städtebaulicher Attraktivität, Aufenthalts- und Nutzungsqualität (ZVB) <ul style="list-style-type: none"> - Verringerung von Überflutungsrisiken durch Starkregen in Aufmerksamkeitsräumen (Idastraße; Ortskerne Lütgendortmund und Marten; Somborn) 	<ul style="list-style-type: none"> - gesamtstädtische Erhebung und Erarbeitung Strategie zur Grünversorgung - Bau Kleingartenanlage „Auf der Kiste“, Integration in Grünvernetzung - Umsetzung Pilotprojekt Grünzug E - Erarbeitung Strategie Freiflächen-Solaranlagen <ul style="list-style-type: none"> - Sicherung Siedlungsränder <ul style="list-style-type: none"> - Doppelte Innenentwicklung - Klimaanpassungsmaßnahmen insbesondere in stadtklimatisch bereits belasteten Bereichen 	<ul style="list-style-type: none"> - Bau Radschnellweg Ruhr - Umsetzung Veloroute 8 - Verbesserung Radverkehrsführung Bärenbruch/ Hangengeystraße 	<ul style="list-style-type: none"> - gesamtstädtischen Wirtschaftsflächenatlas erarbeiten - Indupark aufwerten und gebietsfremde Nutzungen verhindern - Weiterentwicklung Wirtschaftsfläche „Germania“ mit Fokus auf höherer Flächenausnutzung - Stärkung der gewerblichen Nutzung in Wirtschaftsfläche „Alter Hellweg“ - Weiterentwicklung Wirtschaftsfläche „Lütgendortmund-Ost“ mit Fokus auf höherer Flächenausnutzung und Stärkung gewerblicher Nutzung <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung „Im Weißen Feld“ als SO-Tech-Standort - branchenspezifische Entwicklung „Sorbenweg“ - branchenspezifische Entwicklung „Werner Hellweg“ 	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung gesamtstädtisches Baulückenkataster - Erarbeitung gesamtstädtische Innenentwicklungsstrategie <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung „südlich Karinstraße“, „Oberdelle“, „Hauptschule Bövinghausen“, „Bövinghauser Straße“, „Stenbocke“, „In der Schmechting“, „Auf dem Toren“, „Steinsweg“ - Perspektivische Entwicklung „östlich Grevendicksfeld“/ „Grevendicksfeld“ <ul style="list-style-type: none"> - Durchführung gesamtstädtische Wohnbauflächenrevision - Überprüfung Entwicklungsfähigkeit Wohnbauflächenpotenzial „Rhader Hof“ - Überprüfung Entwicklungsfähigkeit Wohnbauflächenpotenzial „östlich Oerfeld“

(Quelle: eigene Darstellung, Herleitung und Details siehe Kapitel 5.3 Stadtbezirksentwicklungsplan)

Diese Ziele und Handlungsempfehlungen finden sich auf dem Stadtbezirksentwicklungsplan wieder (siehe Abbildung 2).

Abbildung 2: Stadtbezirksentwicklungsplan Lütgendortmund 2030+ (klein)



(Quelle: eigene Darstellung, größere Abbildung siehe S. 132)

2 INSEKT 2030+

Seit den 2000er Jahren erarbeitet das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund in regelmäßigen Abständen Integrierte Stadtbezirksentwicklungskonzepte (INSEKT) als informelle Planungsgrundlagen zur Aufbereitung von Grundlagendaten und Formulierung von langfristigen Zielvorstellungen für die Stadtbezirke. Sie werden kontinuierlich fortgeschrieben und weiterentwickelt, um frühzeitig auf sich ändernde Rahmenbedingungen mit räumlicher Planung zu reagieren. Im Folgenden werden der aktuelle Anlass und die gegenwärtige Zielsetzung dargestellt sowie der methodische Aufbau der INSEKT 2030+ erläutert.

2.1 Anlass und Zielstellung

Die Stadt, ihre Gestalt und die Menschen, die in ihr wohnen, leben und arbeiten, befinden sich in einem kontinuierlichen, aber auch beschleunigtem Wandel. So verändert sich auch die Vorstellung davon, was eine lebenswerte Stadt ausmacht. Angesichts des Klimawandels, zunehmender Migrationsbewegungen, wirtschaftsstruktureller Umbrüche und sich verschärfender Gerechtigkeitsfragen zeigt sich ein akutes Handlungserfordernis, das die Stadtentwicklungsplanung vor große Herausforderung stellt. Daher muss sich auch die Stadt Dortmund mit all ihren Stadtbezirken zukunftsfest aufstellen. Hierfür braucht es in der Stadtentwicklungsplanung das richtige Maß zwischen langfristigen Strategien und schnellem Handeln, zwischen Experiment und Sicherheit und einer gerechten Abwägung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Belange.

Mit dem INSEKT 2030+ werden der Ist-Zustand des jeweiligen Stadtbezirks erhoben, breit gefächerte Erkenntnisse gewonnen und darauf aufbauend Entwicklungsvorstellungen für die

nächsten zehn bis 15 Jahre formuliert. Dabei sind Leitlinien der internationalen und nationalen integrierten Stadtentwicklungspolitik rahmengebend, die durch Ziele, Prinzipien und Handlungsfelder auf die kommunale Ebene übertragen werden.

Die INSEKTS 2030+ stellen ein informelles Planungsinstrument dar, das dazu dient, Zielvorstellungen und Handlungsempfehlungen für die zukünftige räumliche Entwicklung auf Stadtbezirksebene zu benennen. Sie bewegen sich zwischen den Betrachtungsebenen der gesamtstädtischen Flächennutzungsplanung und teilräumlichen Rahmen- und Bebauungsplänen. Als integrierte Planungen zielen sie darauf ab, einen Konsens zwischen verschiedenen Anforderungen an die Stadtplanung zu finden und zu visualisieren.

Sukzessive erarbeitet sich die Stadtverwaltung durch Bestandsanalysen einschließlich Beteiligungsprozessen von Politik und Öffentlichkeit ein detailliertes Bild von jedem einzelnen Stadtbezirk. Mit Blick auf die vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungsplan (FNP)) kann so auch eine Überprüfung stattfinden, ob dargestellte Nutzungen im FNP 2004 mit aktuellen Zielvorstellungen konkurrieren bzw. kongruent sind.

2.2 Methodik und Aufbau

Grundlagen

Der erste Baustein im INSEKT 2030+ bezieht sich auf eine Auseinandersetzung mit Grundlagen der Stadtentwicklung. Es wird eine Herleitung dargestellt, die Leitlinien der integrierten Stadtentwicklungsplanung auf übergeordneten Planungsebenen (international und national) erläutert, um daraus Handlungsfelder für die kommunale Planung zu benennen. Dies führt demnach zu einem Überbau für die Dortmunder Stadtentwicklung als Argumentationsgrundlage, warum bestimmte Ziele für den Stadtbezirk von Bedeutung sind. Darüber hinaus werden räumliche Leitbilder aufgezeigt, die für die Stadtentwicklung Dortmunds maßgeblich sind. Diese sind das Siedlungsschwerpunktemodell und das radial-konzentrische Freiraummodell als schematisches Abbild der zukünftigen Entwicklung von Siedlungszusammenhängen und Freiraumstrukturen sowie deren Zusammenwirken.

Bestandsanalyse

Nach den Ausführungen zu den Leitlinien und -zielen der Stadtentwicklungsplanung erfolgt eine Bestandsanalyse des Stadtbezirks. Diese gliedert sich in eine Darstellung des Profils (Siedlungsflächenentwicklung, Nutzungsstruktur, Statistik), die Aufführung der geltenden Planungsinstrumente (Bauleitplanung, Stadterneuerung, Konzepte) und die Vorstellung der fachlichen Aussagen zu neun Ressorts (Denkmalschutz & Denkmalpflege, Einzelhandel & Zentren, Freiraum & Stadtklima, Lärmschutz, Mobilität, soziale und technische Infrastruktur, Wirtschaftsflächen, Wohnen). Im Ergebnis stehen Qualitäten und Herausforderungen sowie daraus ableitbare Handlungsempfehlungen für die einzelnen Analysebausteine. Dazu ist nicht nur die Erarbeitung innerhalb der Verwaltung erforderlich, sondern es wird auch das Fachwissen der Bevölkerung vor Ort und der Lokalpolitik durch entsprechende Beteiligungsformate eingeholt (Onlinebeteiligung, Gesprächsrunde mit der Bezirksvertretung).

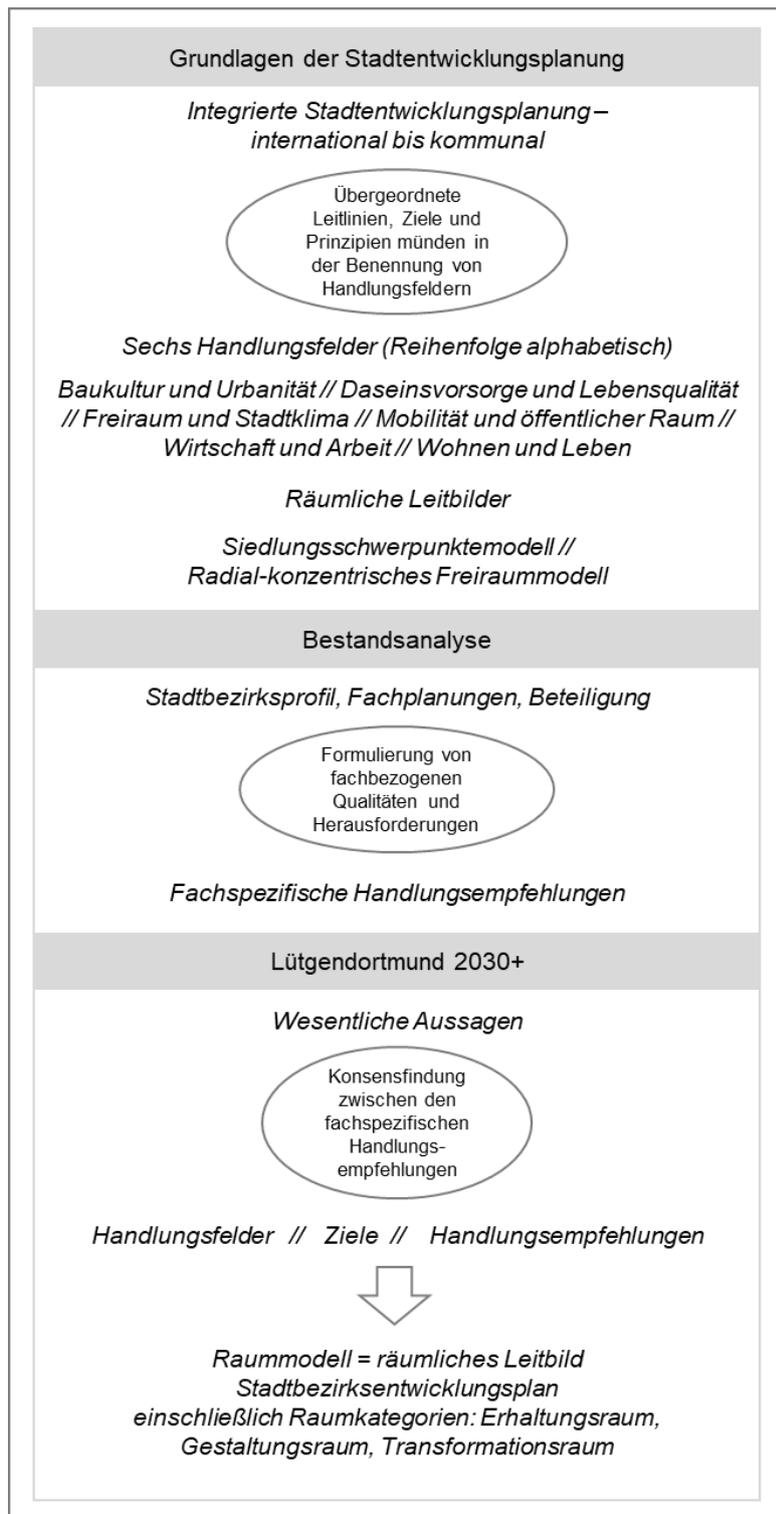
Lütgendortmund 2030+

Die ersten Erkenntnisse aus der Analyse erlauben die Hervorhebung wesentlicher Aussagen zum Stadtbezirk. Der Charakter, besondere Eigenschaften und jüngere Entwicklungen stellen den Status quo dar. Die Spannweite der Anforderungen an die Raumnutzung und der Anspruch an eine integrierte, sämtliche fachbezogenen Bedarfe umfassende Planung wird durch die einzelnen Ausführungen der Fachressorts deutlich. In einem zweiten Schritt werden diese aus der Bestandsanalyse resultierenden fachbezogenen Handlungsempfehlungen miteinander verschnitten. Dies erfordert einen Abwägungsprozess, der integrierte, konsensfähige Ziele und Handlungsempfehlungen formuliert. Wichtig dabei ist die Rückkoppelung mit den im Grundlagenkapitel aufgezeigten Handlungsfeldern der Stadtentwicklungsplanung.

Veranschaulicht werden die Aussagen auf Planwerken: Das räumliche Leitbild für den Stadtbezirk wird durch ein Raummodell aufgezeigt. Der Stadtbezirksentwicklungsplan konkretisiert Handlungsfelder, Ziele und Empfehlungen anhand von drei Raumkategorien (Erhaltungs-, Gestaltungs- und Transformationsraum), die sowohl eine Bewertung mit Blick auf die Ausgangssituation als auch auf den Veränderungsdruck erlauben.

Die nachfolgende Abbildung stellt den methodischen Aufbau zusammenfassend dar.

Abbildung 3: Methodischer Aufbau des INSEKT 2030+



(Quelle: eigene Darstellung)

3 Grundlagen der Stadtentwicklung

Im Folgenden werden internationale wie nationale Leitlinien der Stadtentwicklungspolitik vorgestellt, aus denen sich Handlungsfelder für die kommunale Planung ergeben.

Darüber hinaus werden räumliche Leitbilder der Stadt Dortmund aufgeführt, die zunächst für die Analyse des Stadtbezirks wesentlich und dann für die Formulierung von Zielvorstellungen sowie Handlungsempfehlungen relevant sind.

3.1 Integrierte Stadtentwicklung – international bis kommunal

Es existieren Leitdokumente und Positionspapiere der Stadtentwicklungspolitik, die politisch legitimiert und anerkannt sowie in ihrer Wirkung empirisch belegt sind. Sie sind auch auf kommunaler Ebene anwendbar und umzusetzen.

Auf unterschiedlichen Ebenen werden die vielfältigen stadtplanerischen Herausforderungen beleuchtet. Von maßgeblicher Bedeutung ist aus globaler Sicht die Agenda 2030¹, die mit der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie konkretisiert wurde und die Grundlage für die Nachhaltigkeitspolitik der Bundesregierung² bildet. Mit Blick auf die europäische Gemeinschaft spielt die Leipzig Charta³ eine bedeutende Rolle. Auf Bundesebene sind neben der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie die Studien und Projekte aus den Bereichen Wissenschaft und Forschung des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) sowie der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) zu nennen. Im Rahmen der INSEKT findet eine Auseinandersetzung mit diesen Leitlinien auf lokaler Ebene statt. Dazu werden Handlungsfelder definiert, in denen Ziele und Handlungsempfehlungen auf Grundlage der übergeordneten Leitlinien und der lokalen Ausgangssituation formuliert werden (siehe Abbildung 4). Dabei stehen die räumlichen Auswirkungen der Handlungsfelder innerhalb der Erarbeitung der INSEKT im Vordergrund; Ziel ist die Erarbeitung eines flächendeckenden Stadtbezirkentwicklungsplanes.

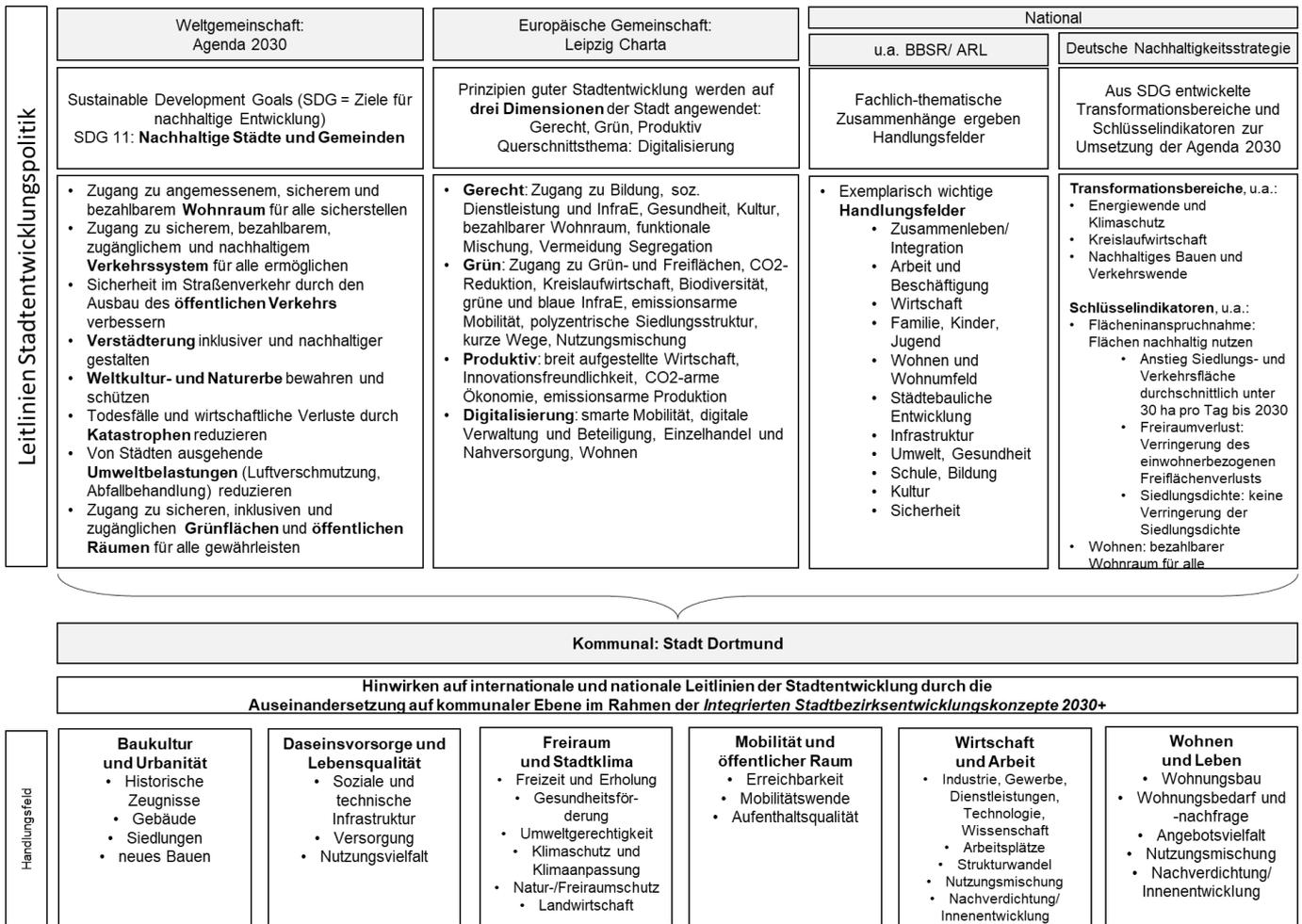
Darauf hinzuweisen ist, dass nicht immer eine eindeutige Themenzuordnung zu den Handlungsfeldern möglich ist und die Übergänge zwischen den Handlungsfeldern zum Teil fließend sind und es auch zu Themenüberschneidungen kommen kann.

¹ [Die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung | BMZ](#), zugegriffen am 10.05.2024

² Die Bundesregierung, Stand 15.12.2020, Die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie, Weiterentwicklung 2021 [Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie | Bundesregierung](#), zugegriffen am 02.08.2023

³ [BMWSB - Die Neue Leipzig-Charta \(bund.de\)](#), zugegriffen am 10.05.2024

Abbildung 4: Integrierte Stadtentwicklung – international bis kommunal



(Quelle: eigene Darstellung nach Websites Bundesregierung, Website BMWBS, ARL 2018: 1065 und BMVBS 2009: 50)

Vor dem Hintergrund der oben aufgeführten Leitlinien und aktuellen Herausforderungen ergeben sich für die Dortmunder Stadtentwicklungsplanung folgende allgemeine Zielrichtungen. Diese werden, wie oben beschrieben, auf Ebene der Stadtbezirke unter Berücksichtigung der jeweiligen Ausgangssituation weiter konkretisiert und ausgestaltet. Planungen und Projekte sollten sich in diese Zielrichtungen einfügen:

- Wahrung von Freiräumen für Klimaschutz, Erholung und Naturschutz
- Bedienung der Wohnungsnachfrage
- Förderung der Mobilitätswende
- Bereitstellung von Bildungsangeboten
- Gewährleistung von Versorgungsmöglichkeiten
- Bereitstellung von Arbeitsplätzen
- Entwicklung von gemischt nutzbaren Quartieren
- Gestaltung des Siedlungsbildes unter Berücksichtigung des historischen Erbes

Die Zielrichtungen stehen im Einklang mit den im Rahmen der Verwaltungsstrategie erarbeiteten Stadtzielen⁴, wie z. B. dem Kita-/ Schulausbau, der Schaffung von neuem Wohnraum

⁴ Stadt Dortmund (Hrsg.), 04/2024: 9 Ziele – Eine Stadtverwaltungsstrategie

und der Umsetzung der Verkehrswende. Vordergründig bei der Zielerreichung ist, die Neuinanspruchnahme von Freiflächen zu Siedlungszwecken möglichst gering zu halten, so wie es in der Bundesgesetzgebung implementiert ist. Die Bundesgesetzgebung gibt vor, dass die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll (§ 1 Abs. 5 BauGB). Auch hat die Bundesregierung das Ziel ausgesprochen, die Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke bis 2030 auf durchschnittlich unter 30 ha pro Tag zu begrenzen und bis 2050 eine Flächenkreislaufwirtschaft umzusetzen⁵. Daher muss der Fokus der Stadtentwicklung auf der Innenentwicklung liegen. Ergänzend zu der in Dortmund erfolgreich praktizierten Revitalisierung von Flächen, sollen verstärkt Möglichkeiten der Innenentwicklung ausgelotet werden, um sowohl der Flächennachfrage entsprechen zu können als auch den Freiraum zu schützen.

3.2 Räumliche Leitbilder

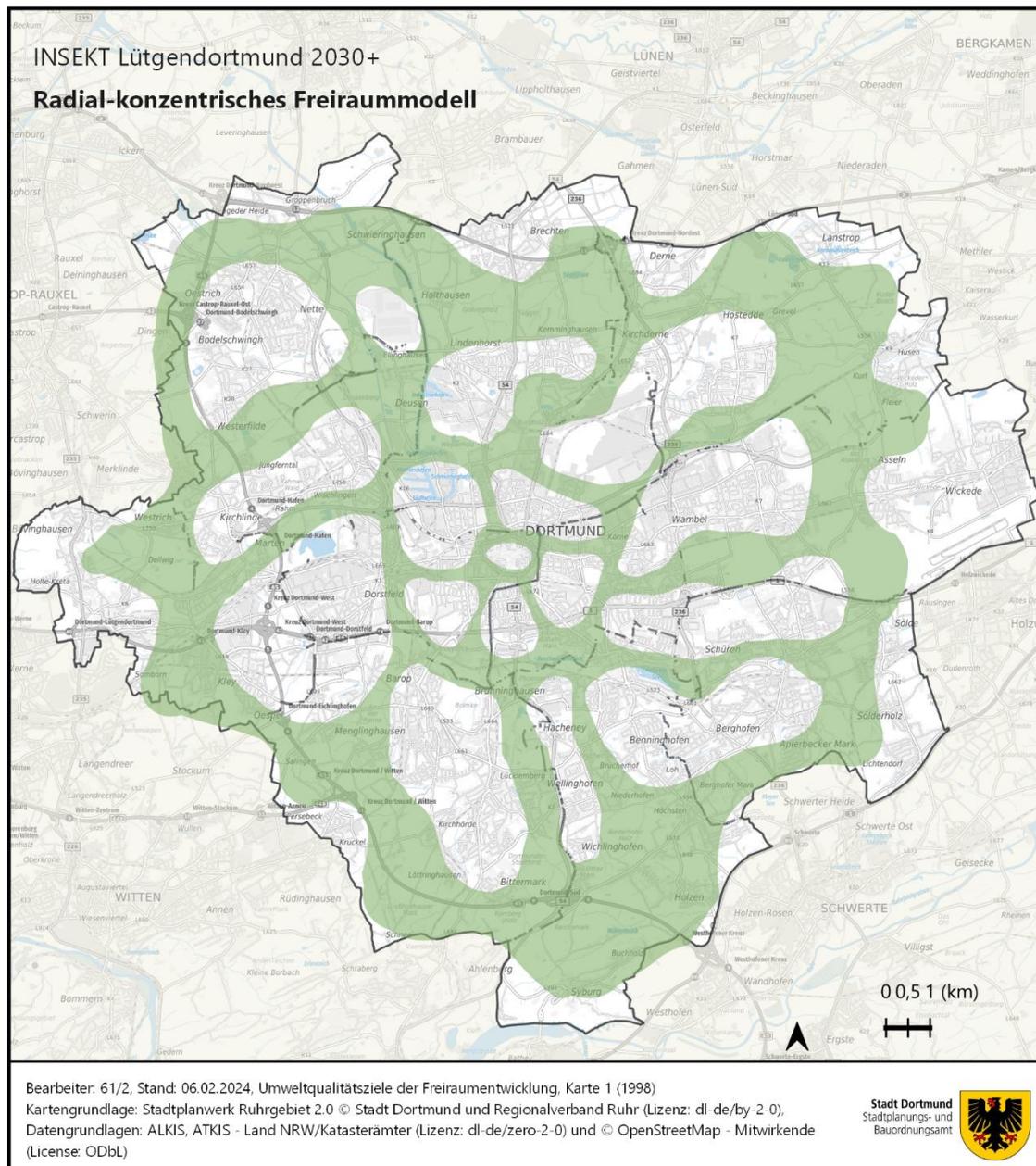
Nachfolgend werden zwei räumliche Leitbilder dargestellt, die langfristige Entwicklungsvorstellungen für das Dortmunder Stadtgebiet aufzeigen: Das radial-konzentrische Freiraummodell umfasst hauptsächlich die Vernetzung Dortmunder Freiräume und ist Bestandteil der Umweltqualitätsziele der Freiraumentwicklung. Als Pendant zeichnet das Siedlungsschwerpunktemodell Siedlungsbereiche nach, indem es diesen die Kategorien Unterzentrum, Mittelzentrum und Oberzentrum zuweist und auf die die Siedlungsentwicklung konzentriert werden soll.

3.2.1 Radial-konzentrisches Freiraummodell

Das radial-konzentrische Freiraummodell ist ein Leitbild der Freiraumentwicklung (siehe Abbildung 5). Es soll eine durchgängige Freiraumversorgung im gesamten Stadtgebiet gewährleisten. Dadurch werden gesunde Lebensverhältnisse gefördert und die nachhaltige Entwicklung ökologischer Potenziale und Ressourcen sichergestellt.

⁵ Die Bundesregierung: Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie, Weiterentwicklung 2021, S. 271

Abbildung 5: Radial-konzentrisches Freiraummodell



Zwar ist das Modell bereits in den 1990er Jahren entstanden, angesichts der aktuellen Erfordernisse zur Klimaanpassung ist es jedoch weiterhin aktuell und die Vorhaltung von Freiraumstrukturen umso wichtiger. Im Rahmen des INSEKT 2030+ für Lütgendortmund sollen die Freiraumversorgung und die Vernetzung von Grünflächen analysiert werden (siehe Kapitel 4.3.3 Freiraum & Stadtklima). Das radial-konzentrische Freiraummodell bietet dazu eine Grundlage.

3.2.2 Siedlungsschwerpunktemodell

Der Rat der Stadt Dortmund hat im Jahr 1972 als Grundsatz seiner Stadtentwicklungsplanung das „Multizentrische Modell“ beschlossen, das eine abgestufte Siedlungs- und Versorgungsstruktur festlegt und eine bestmögliche und gleichwertige Versorgung der Bevölkerung mit Gü-

tern und Dienstleistungen zum Ziel hat. Das Multizentrische Modell wurde 1979 im „Siedlungsschwerpunktemodell“⁶ konkretisiert, was sowohl im Flächennutzungsplan 1985 als auch im Flächennutzungsplan 2004 zu Grunde gelegt wurde.

Im Siedlungsschwerpunktemodell wurden die Siedlungsschwerpunkte nach ihrer funktionellen Aufgabenstellung in drei Bedarfsstufen eingeteilt:

- Siedlungsschwerpunkt der oberen Zentralitätsstufe (Stufe 1): Die Innenstadt (Hauptzentrum) mit der höchsten Konzentration gesamtstädtischer sowie regionaler Versorgungsflächen.
- Siedlungsschwerpunkt der mittleren Zentralitätsstufe (Stufe 2): Die neun Stadtbezirkszentren (Eving, Scharnhorst, Brackel, Aplerbeck, Hörde, Hombruch, Lütgendortmund, Huckarde, Mengede).
- Siedlungsschwerpunkt der unteren Zentralitätsstufe (Stufe 3): Siedlungsbereiche, die den höherrangigen Siedlungsschwerpunkten ergänzend zugeordnet sind mit demgegenüber reduzierter Entwicklungskomplexität (Brechten, Derne, Kurl/ Husen, Asseln/ Wickede, Sölde, Groß- und Klein-Barop/ Eichlinghofen, Kley/ Oespel, Marten, Kirchlinde, Bodelschwingh/ Westerfild).

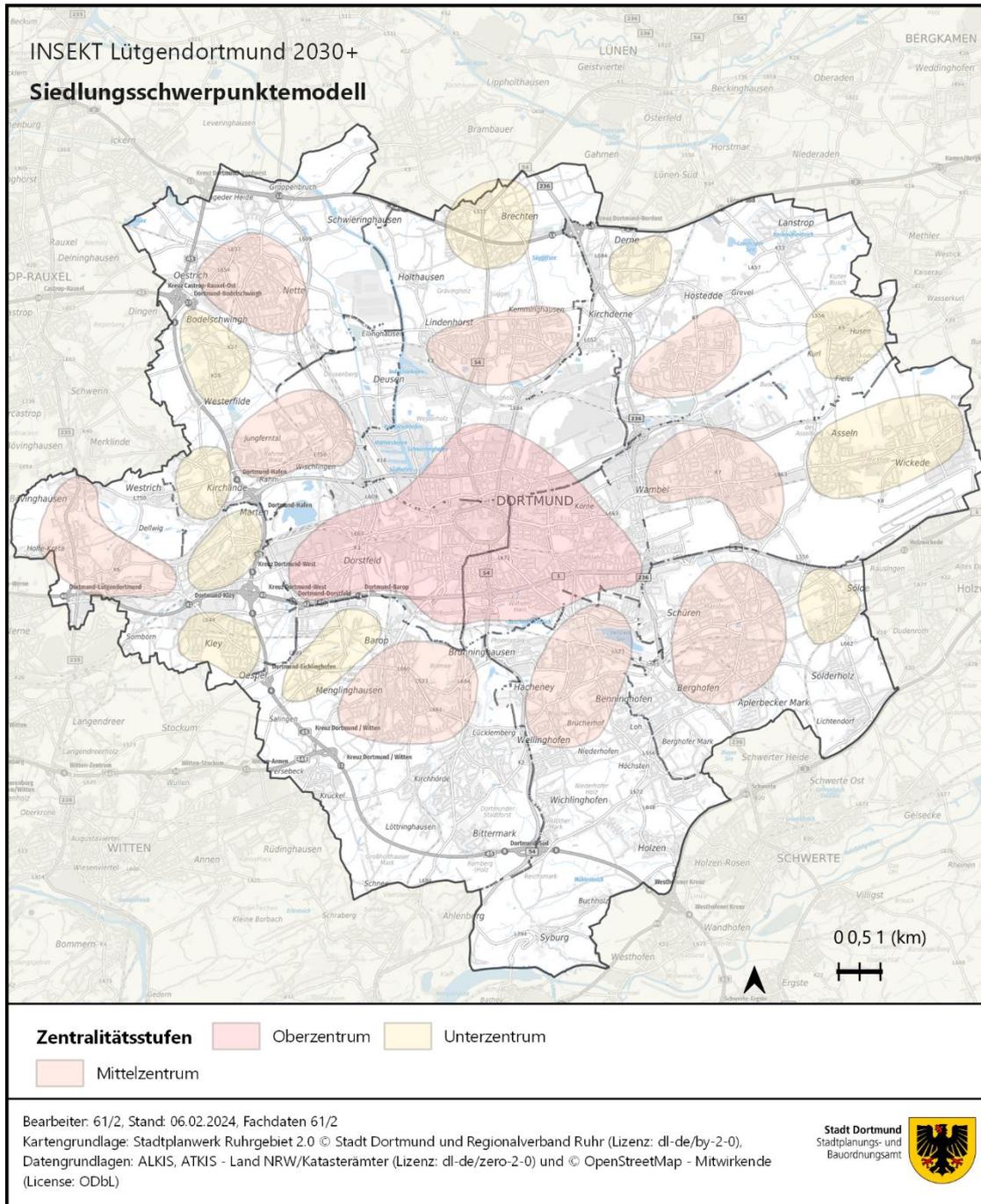
Die wesentlichen Zielsetzungen des Siedlungsschwerpunktemodells bestehen darin, (großflächige) Einzelhandelsansiedlungen und anderweitige zentrenprägende Nutzungen in den Siedlungsschwerpunkten (City, Stadtbezirkszentren, Nebenzentren) zu konzentrieren und den Zuwachsbedarf an Wohnbauflächen im Grundsatz in den gekennzeichneten Siedlungsschwerpunkten zu decken. Außerhalb der Siedlungsschwerpunkte sollte sich die Siedlungsentwicklung lediglich auf die Sicherung des Bestandes und allenfalls örtlich bedingten Abrundungen ausrichten⁷.

Im Stadtbezirk Lütgendortmund stellt das Siedlungsschwerpunktemodell einen Siedlungsschwerpunkt der mittleren und zwei Siedlungsschwerpunkte der unteren Zentralitätsstufe dar (siehe Abbildung 6).

⁶ z. T. auch als „Siedlungsschwerpunktekonzzept“ bezeichnet, z. B. im Erläuterungsbericht des Flächennutzungsplans 2004

⁷ Stadt Dortmund, Flächennutzungsplan 2004, Erläuterungsbericht, S. 45, S. 67 und S. 125-126

Abbildung 6: Siedlungsschwerpunktemodell



Eine Konkretisierung und Weiterentwicklung des Siedlungsschwerpunktemodells bezogen auf den Einzelhandel erfolgt im Masterplan Einzelhandel – Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Dortmund (siehe Kapitel 4.3.2 Einzelhandel & Zentren). So wurde seit der Rechtswirksamkeit des Flächennutzungsplans 2004 mit Fortschreibungen des Masterplans Einzelhandel 2013 und 2021 geprüft, ob die Siedlungsschwerpunkte im Sinne von „Zentren“ bzw. „zentralen Versorgungsbereichen“ ihre Funktion weiterhin erfüllen und ob evtl. neue zentrale Versorgungsbereiche zu entwickeln sind.

Auch im Bereich der Wohnbauflächenentwicklung haben die Zielaussagen des Siedlungsschwerpunktemodells, neue Wohnbauflächen vorrangig an gut integrierten und infrastrukturell gut ausgestatteten Standorten zu entwickeln weiterhin Bestand (siehe Kapitel 4.3.9 Wohnen).

4 Bestandsanalyse

Die nachfolgende Bestandsanalyse des Stadtbezirks Lütgendortmund ist in Form von drei Blöcken gegliedert. Zunächst wird das **Stadtbezirksprofil** dargestellt. Dies umfasst Aussagen zur Siedlungsflächenentwicklung, zur Raumnutzung und Siedlungsstruktur sowie zur Bevölkerungs- und Sozialstruktur. So können wesentliche Charakteristika des Stadtbezirks Lütgendortmund erfasst werden.

Weiterhin wird ein Überblick über Rahmenbedingungen der **Planungsinstrumente** gegeben. Dazu zählen formelle Planwerke wie Regionalplan, Flächennutzungsplan und Bebauungspläne sowie informelle Konzepte wie Rahmenpläne und Quartiersanalysen oder Stadterneuerungsmaßnahmen.

Anhand von neun **Fachplanungen** wird anschließend der Stadtbezirk unter die Lupe genommen. So entsteht ein umfangreiches Bild über den Status quo. Aus den einzelnen Analysebausteinen heraus werden Qualitäten und Herausforderungen benannt und Handlungsempfehlungen formuliert.

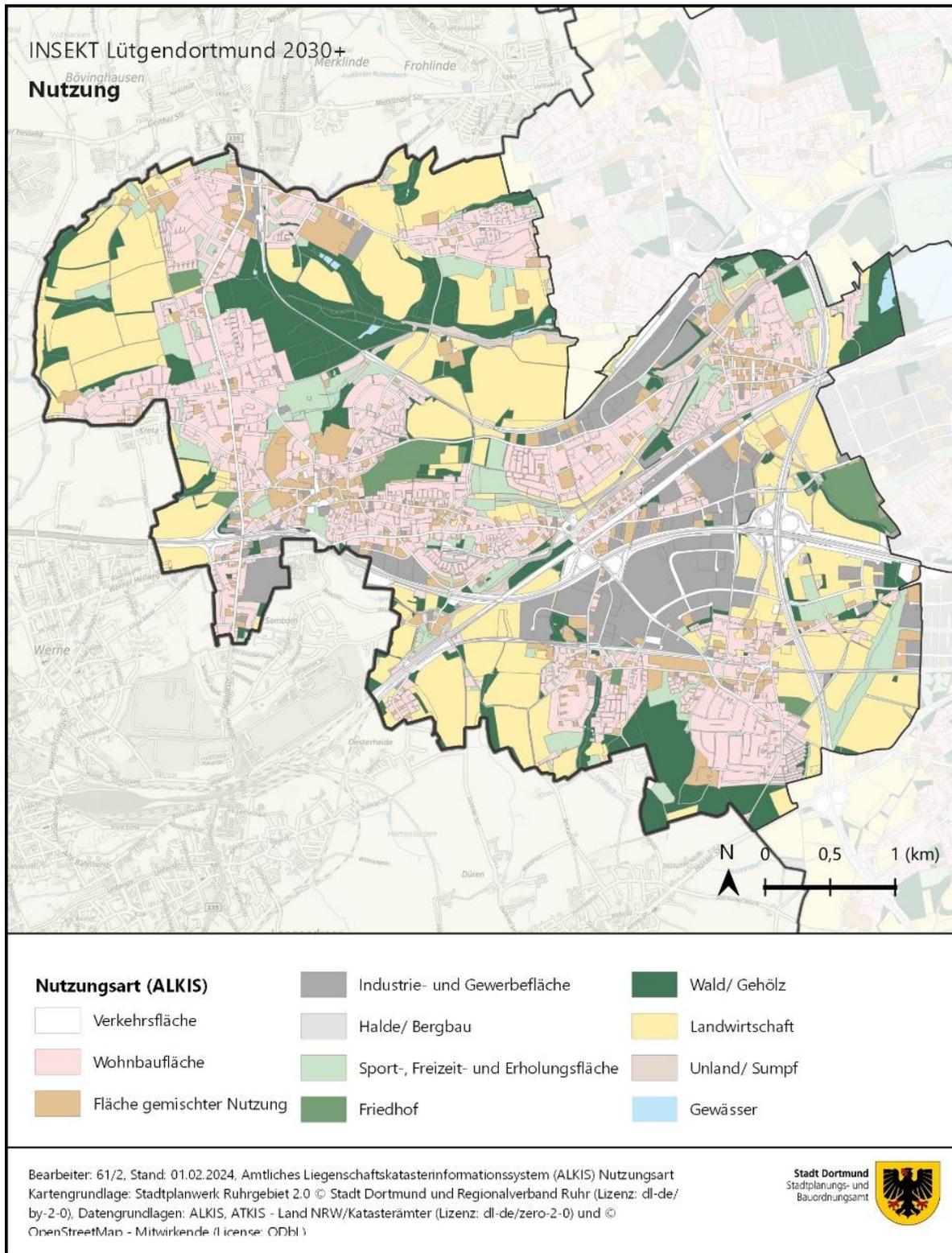
4.1 Stadtbezirksprofil

Nachfolgend werden wesentliche Charakteristika des Stadtbezirks Lütgendortmund dargestellt. Dazu werden die Raumnutzung und Siedlungsstruktur sowie die Bevölkerungs- und Sozialstruktur beschrieben. Ziel der Darstellung an dieser Stelle ist, einen groben Überblick über die wichtigsten Daten zu geben und so ein Gefühl für den Stadtbezirk zu vermitteln. Eine weitergehende Analyse und sich daraus ergebende Handlungserfordernisse für die Stadtplanung erfolgt bei Bedarf in den einzelnen Fachkapiteln. Von wesentlicher Bedeutung für stadtplanerische Entscheidungen ist etwa die Altersstruktur – so können Flächenbedarfe für Schulen, Spielplätze und Pflegeeinrichtungen prognostiziert werden. Auch können Siedlungsbereiche identifiziert werden, in denen möglicherweise ein Generationenwechsel bevorsteht.

4.1.1 Raumnutzung und Siedlungsstruktur

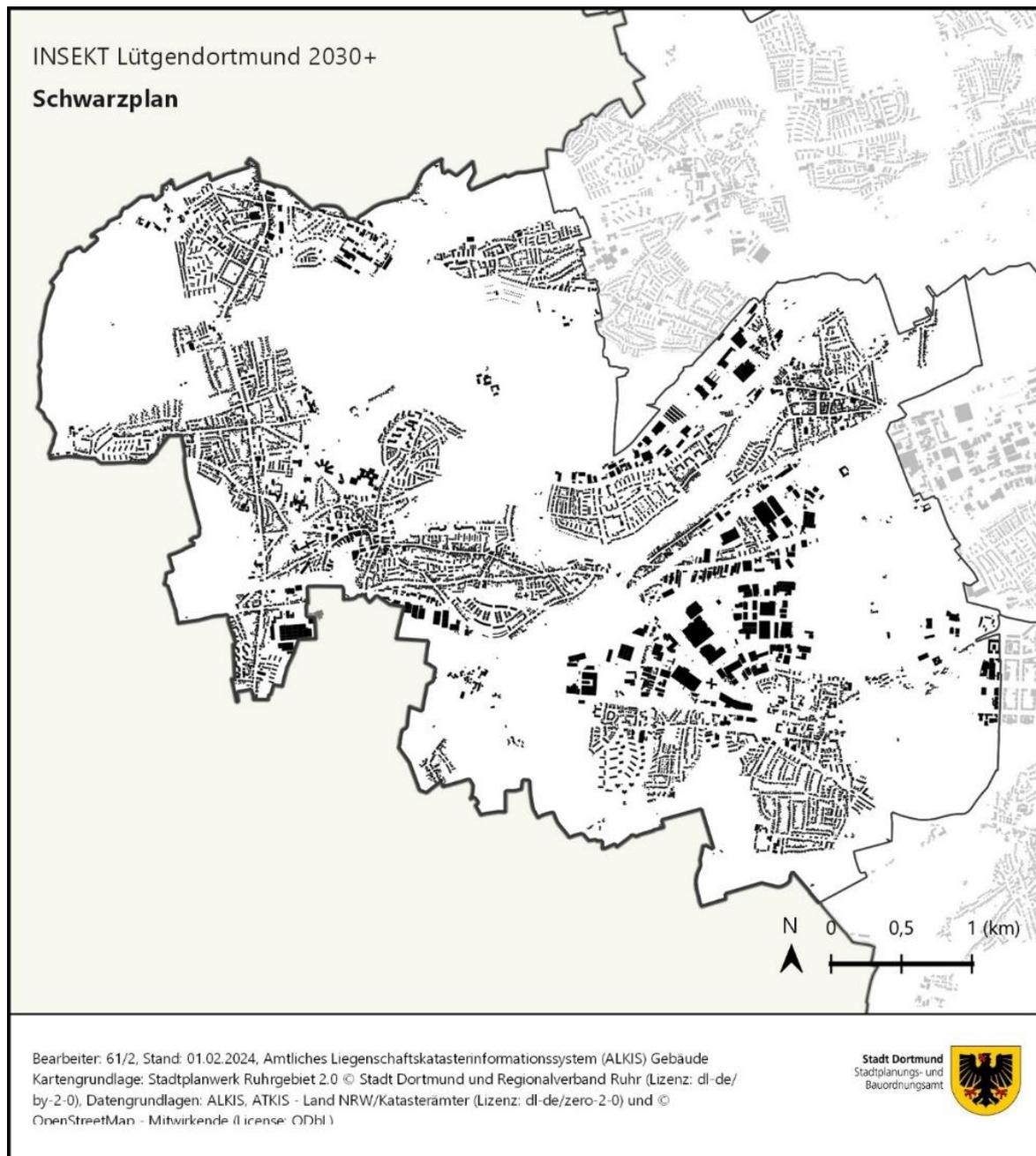
Der Stadtbezirk Lütgendortmund grenzt an die Nachbarstädte Bochum und Castrop-Rauxel und ist durch eine ausgewogene Flächenaufteilung zwischen Wohnen, Gewerbe und Freiraum geprägt (siehe Abbildung 7).

Abbildung 7: ALKIS Ausschnitt Lütgendortmund



Der Stadtbezirk Lütgendortmund verfügt über vielfältige Wohnungsbestände, die von historischer Zechensiedlung (Zeche Zollern), über Geschosswohnungsbau (z. B. Kley, Echeloh) bis hin zu klassischen Einfamilienhausgebieten reichen. Überwiegend handelt es sich um eine aufgelockerte Wohnbebauung (siehe Abbildung 8).

Abbildung 8: Schwarzplan Ausschnitt Lütgendortmund



Geprägt ist der Stadtbezirk des Weiteren durch große zusammenhängende Freiraumbereiche, die die Siedlungsräume umgeben. Dabei handelt es sich um landwirtschaftlich genutzte Flächen, um Waldbereiche (z. B. Dellwiger Bachtal, Dorneywald) aber zum Beispiel auch um gestaltete Parkanlagen (Volksgarten Bövinghausen und Lütgendortmund; siehe Abbildung 9).

Im Stadtbezirk Lütgendortmund liegen große, über den Stadtbezirk hinaus wirkende Gewerbegebiete, wie der Technologiepark (Lage sowohl im Stadtbezirk Lütgendortmund und als auch im Stadtbezirk Hombruch), der 1985 in unmittelbarer Nähe zur Technischen Universität und Fachhochschule entstanden ist und sich zu einem der europaweit führenden Technologiezentren entwickelt hat. Der Indupark stellt mit ca. 50 ha die größte zusammenhängende Wirtschaftsfläche im Stadtgebiet dar, die als Sondergebietsstandort für den großflächigen Ein-

zelhandel sowie als Gewerbegebiet ausgewiesen ist. Aufgrund seiner Konzentration an Einzelhandelsbetrieben und seiner verkehrsgünstigen Lage direkt an der Autobahn 40 hat der Indupark ein Einzugsgebiet, das weit über die Stadtgrenze Dortmunds hinaus reicht (siehe Abbildung 9). Darüber hinaus befinden sich im Stadtbezirk Lütgendortmund weitere Gewerbeflächen, die insbesondere in den 1960er und 1970er Jahren entstanden sind, wie die Gewerbegebiete Germania und Alter Hellweg.

Der Stadtbezirk Lütgendortmund ist an drei Seiten von großen Verkehrsstrassen eingefasst, die eine gute überörtliche Anbindung des Stadtbezirks gewährleisten. Im Süden des Stadtbezirks verläuft die Autobahn 40, die die Ortsteile Oespel und Kley vom restlichen Stadtbezirk trennt. Am östlichen Rand des Stadtbezirks verläuft die Autobahn 45, die eine Trennung zum angrenzenden Stadtbezirk Innenstadt-West bildet. Am westlichen Rand des Stadtbezirks verläuft durch die Ortsteile Deipenbeck und Bövinghausen die Bundesstraße 235. Mit der nördlich des Ortsteils Marten gelegenen Auffahrt zur OW IIIa (Mallinckrodtstraße) ist eine gute Anbindung an die Dortmunder City gegeben. Auch gewährleisten eine S-Bahnlinie (S 4, im Bereich des Ortszentrums Lütgendortmund unterirdisch) und eine Regionalbahnlinie (Emschertalbahn) eine gute Anbindung an den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr. Wenn gleich die Regionalbahntrasse eine Barriere zwischen Siedlungsraum und Freiraum bildet.

Abbildung 9: Ortskern Lütgendortmund; Dellwiger Bachtal; Indupark



(Quelle: Geonetzwerk.metropole Ruhr, Regionalverband Ruhr, Schrägluftbild 2022)

4.1.2 Bevölkerung und Sozialstruktur

Zu einem vollständigen Profil eines Stadtbezirks gehört auch die Analyse der Bevölkerungs- und Sozialstruktur.

Bevölkerungsentwicklung

- Im Stadtbezirk Lütgendortmund leben 48.715 Menschen (Hauptwohnbewölkerung, Stichtag 31.12.2023). Das sind 7,9 % der Dortmunder Gesamtbevölkerung.
- In den letzten Jahren (Vergleich zum Jahr 2017) ist die Bevölkerungszahl relativ konstant geblieben.
- In den letzten zehn Jahren (Vergleich zum Jahr 2012) gab es insgesamt einen Bevölkerungszuwachs von 832 Einwohner*innen (+ 1,7 %). Die Steigerungsrate war damit geringer als in der Gesamtstadt (+ 5,7 %; siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung Lütgendortmund und Gesamtstadt

	2012	2017	2022	2023	Veränderung 2017-2023	Veränderung 2012-2023
EW Lüt- gendortmund	47.883	48.702	48.530	48.715	+ 13 (+/- 0 %)	+ 832 (+ 1,7 %)
EW Dort- mund	579.012	601.780	609.546	612.065	+10.285 (+ 1,7 %)	+ 33.053 (+ 5,7 %)

(Quelle: Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik, 02/2023, 02/2024 und Stadt Dortmund, 3/Dez. - Dortmunder Statistik, 07/2021, eigene Darstellung)

Bevölkerungsvorausberechnung⁸

Tabelle 2: Bevölkerungsvorausberechnung

	Schrumpfungssze- nario ⁹	Mittleres Szena- rio ¹⁰	Wachstumsszena- rio ¹¹
EW Lütgendortmund 2035	44.040	47.295	50.465
Lütgendortmund Abweichung ggü. 2022	- 9,2 %	- 2,5 %	+ 4,0 %
EW Dortmund 2035	570.715	611.030	651.030
Dortmund Abweichung ggü. 2022	- 6,4 %	+ 0,2 %	+ 6,8 %

(Quelle: Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik, 04/2024, eigene Darstellung)

⁸ Die Bevölkerungsvorausberechnung (Prognose) der Dortmunder Statistik bis zum Jahr 2035 ist eine Trendfortschreibung unter Berücksichtigung der getroffenen Annahmen und des gewählten Stützzeitraums der Jahre 2017 bis 2021 in drei verschiedenen Szenarien, siehe <https://statistikportal.dortmund.de/bevoelkerung/vorausberechnung2023/#annahmen>, zugegriffen am 08.05.2024

⁹ Unter der Annahme, dass sich zunehmend ein Fortzugsüberschuss bis auf das Niveau von 2009 zeigt, sich die jährliche Geburtenrate im unteren Bereich der letzten Jahre bewegt und die Lebenserwartung sinkt (gleichzeitiges Eintreffen aller Annahmen vorausgesetzt).

¹⁰ Unter der Annahme, dass sich die jährlichen Zuzugsüberschüsse auf dem Durchschnittswert der Jahre 2017-2021 einpendeln, sich die jährliche Geburtenziffer im Durchschnitt der letzten fünf Jahre bewegt und die Lebenserwartung jedes Jahr um den mittleren Anstieg der Jahre 2015-2021 ansteigt (gleichzeitiges Eintreffen aller Annahmen vorausgesetzt).

¹¹ Unter der Annahme, dass sich der jährliche Zuzugsüberschuss im Mittel der letzten Jahre, einschließlich möglicher Geflüchtetenauflagen, befindet, sich die jährliche Geburtenziffer durchgängig im oberen Bereich der letzten Jahre bewegt und sich die Lebenserwartung jedes Jahr um den mittleren Anstieg der Jahre 2010-2021 erhöht (gleichzeitiges Eintreffen aller Annahmen vorausgesetzt).

- Bei der Annahme eines mittleren Szenarios wird für Lütgendortmund bis zum Jahr 2035 eine Abnahme der Bevölkerungszahl um - 2,5 % prognostiziert (Berechnungsstand November 2023, siehe Tabelle 2). Damit gehört Lütgendortmund neben Hombruch, Aplerbeck und Brackel zu den vier Stadtbezirke, für die im mittleren Wachstumsszenario eine sinkende Bevölkerungszahl prognostiziert wird.
- Bei der Annahme eines Wachstumsszenarios liegt der prozentuale Zuwachs (+ 4,0 %) der Bevölkerung in Lütgendortmund im unteren Feld aller Dortmunder Stadtbezirke. Es wird eine Steigerung der Bevölkerungszahl um 1.935 Einwohner*innen gegenüber 2022 erwartet.
- Bei der Annahme eines Schrumpfungsszenarios sinkt in Lütgendortmund die Bevölkerungszahl gegenüber 2022 um 4.490 Personen (- 9,2 %). Damit wird für Lütgendortmund im stadtbezirkweiten Vergleich eine vergleichsweise hohe Bevölkerungsabnahme im Schrumpfungsszenario prognostiziert.

Geburten, Sterbefälle und Altersstruktur

- Wie in der Gesamtstadt auch, wurden in Lütgendortmund 2023 weniger Menschen geboren als Sterbefälle zu verzeichnen waren.
- Das Durchschnittsalter liegt in Lütgendortmund bei 43,9 Jahren und befindet sich damit im Durchschnitt der Gesamtstadt (43,2 Jahre).
- Auch der Minderjährigenanteil (16,8 %), der Altenanteil (21,0 %) sowie der Hochbetagtenanteil (6,3 %) entsprechen in etwa den gesamtstädtischen Durchschnittswerten (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3: Geburten, Sterbefälle und Altersstruktur Lütgendortmund und Gesamtstadt 2023

	Lütgendortmund	Dortmund
Geburten/ 1.000 EW	8,72	8,93
Sterbefälle/ 1.000 EW	13,14	12,54
Saldo/ 1.000 EW	- 4,41	- 3,361
Durchschnittsalter	43,9 Jahre	43,2 Jahre
Minderjährigenanteil	16,8 %	17,1 %
Altenanteil	21,0 %	20,2 %
Hochbetagtenanteil	6,3 %	6,5 %

(Quelle: Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik, 02/2024, eigene Darstellung)

Haushaltsstruktur, soziale Lage und Migration

- Der Anteil an Einpersonenhaushalten liegt in Lütgendortmund (47,3 %) etwas unter dem Anteil der Gesamtstadt (49,5 %).

- Die Quote der Leistungsbezüge liegt mit 17,8 % leicht über dem Wert der Gesamtstadt (16,8 %).
- Rund 34,2 % der Einwohner*innen haben einen Migrationshintergrund (Dortmund: 41,0 %, siehe Tabelle 4)

Tabelle 4: Haushaltsstruktur, soziale Lage und Migration Lütgendortmund und Gesamtstadt 2022/ 2023

	Lütgendortmund	Dortmund
Einpersonenhaushalte 2023	47,3 %	49,5 %
Quote Leistungsbezug 2022	17,8 %	16,8 %
EW mit Migrationshintergrund 2023	34,2 %	41,0 %

(Quelle: Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik, 02/2024, eigene Darstellung)

Wanderungsbewegungen

- Lütgendortmund hatte, wie alle anderen Stadtbezirke auch (mit Ausnahme von Mengede), 2023 ein positives Außenwanderungssaldo (Saldo/ 1.000 EW: 10,16).
- Bei der Binnenwanderung (Umzüge innerhalb Dortmunds) zeigt sich, dass die meisten Umzüge 2023 innerhalb des Stadtbezirks stattfanden (1.240). Umzüge über den Stadtbezirk hinaus erfolgten meist in die Nachbarstadtbezirke Huckarde (235 Umzüge), Innenstadt-West (210 Umzüge) und Hombruch (165 Umzüge).

Zusammenfassung

- Lütgendortmund ist bezogen auf die Bevölkerungs- und Sozialstruktur ein sehr durchschnittlicher Stadtbezirk. Wesentliche Ausreißer im Vergleich zu gesamtstädtischen Werten sind nicht zu verzeichnen.
- Die Bevölkerungszunahme war nicht so dynamisch, wie in den übrigen Stadtbezirken. Bei der Annahme des mittleren Bevölkerungsszenarios wird für Lütgendortmund eine leichte Abnahme der Bevölkerungszahl bis 2035 prognostiziert.
- Umzüge vollziehen sich häufig im Stadtbezirk selbst oder in räumlicher Nähe (Nachbarstadtbezirke).

4.2 Planerische Rahmenbedingungen – formell und informell

Im Folgenden wird ein Überblick über die im Stadtbezirk existierenden formellen und informellen Instrumente von Stadtentwicklung und -planung gegeben.

4.2.1 Formeller Rahmen der Dortmunder Stadtentwicklung

Die Darstellung und Auswertung der für den Stadtbezirk vorliegenden förmlichen Pläne ist für die Erarbeitung der INSEKT relevant, da es sich hierbei um die aktuellen rechtsverbindlichen Grundlagen für neue Planungen oder für die Zulassung bzw. Umsetzung von Bauvorhaben handelt. Drei Planungsebenen sind von vorrangiger Bedeutung und werden daher an dieser

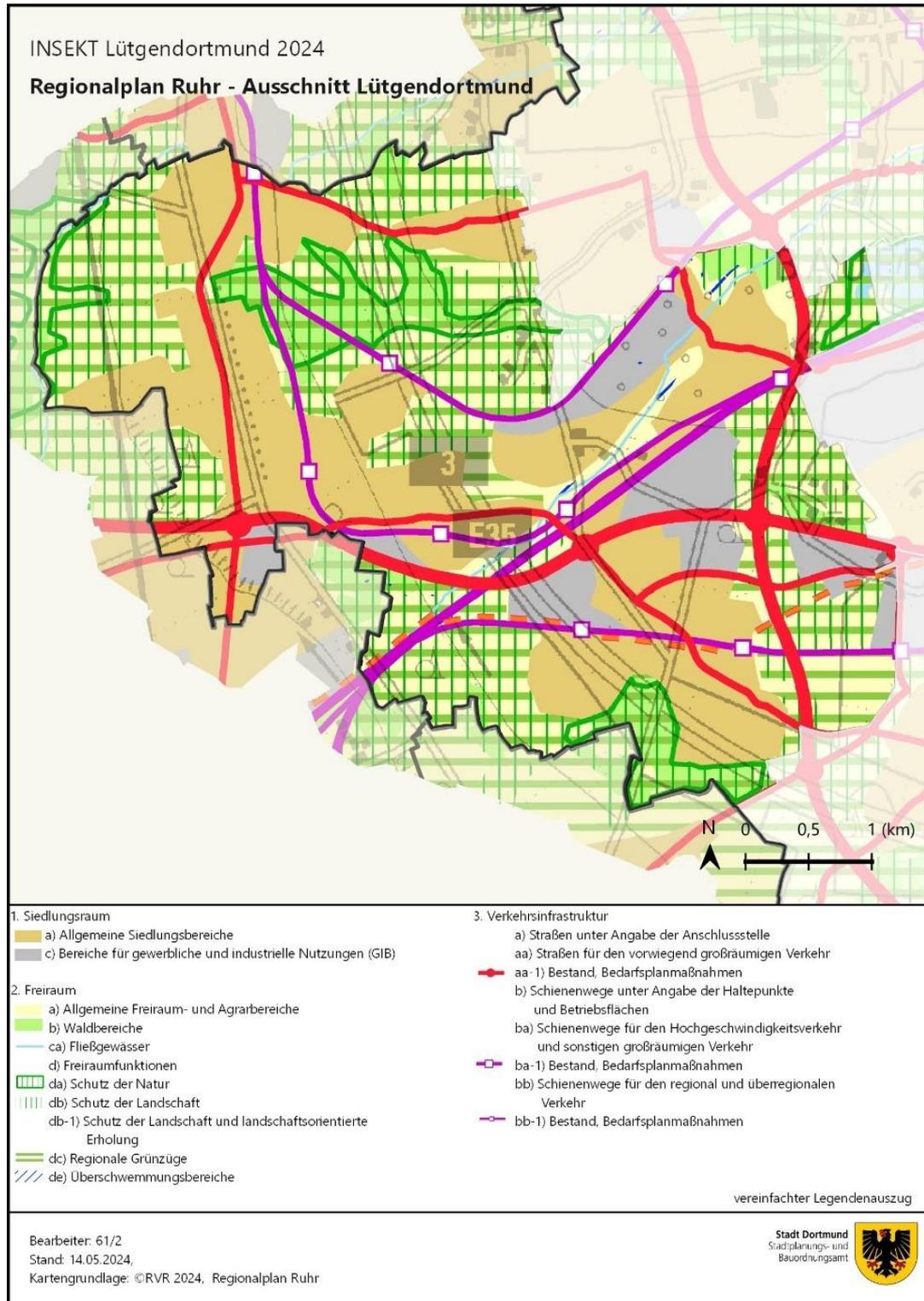
Stelle betrachtet: der Regionalplan sowie die beiden Arten kommunaler Bauleitpläne – Flächennutzungsplan und Bebauungsplan.

Regionalplan

Der Regionalplan legt die Ziele und Grundsätze der Raumordnung für die Entwicklung der Region und für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Plangebiet fest. Ziele der Raumordnung sind für die nachgeordneten Planungsebenen verbindliche Vorgaben in Form von textlichen oder zeichnerischen Festlegungen. Grundsätze der Raumordnung werden als Vorgaben für die nachfolgenden Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen – insbesondere auch der Städte und Gemeinden – verstanden. Im Gegenzug fließen Aussagen von Flächennutzungsplänen und aktuelle Planungsvorhaben und Stellungnahmen der Kommunen in die Erarbeitung des Regionalplanes ein („Gegenstromprinzip“).

Seit dem 28.02.2024 ist für Dortmund der Regionalplan Ruhr (RP Ruhr) rechtsgültig, der vom Regionalverband Ruhr (RVR) erarbeitet wurde. Er löst damit den Gebietsentwicklungsplan (GEP) Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt für den Oberbereich Dortmund – westlicher Teil – ab, der im August 2004 in Kraft getreten ist. Durch den nun rechtsgültigen Regionalplan Ruhr ergeben sich für Lütgendortmund keine Änderungsbedarfe auf Ebene des Flächennutzungsplanes.

Abbildung 10: Stadtbezirk Lütgendortmund im Regionalplan Ruhr



Für den Stadtbezirk Lütgendortmund legt der rechtsgültige Regionalplan Ruhr im Norden zwischen den Stadtteilen Bövinghausen, Holte und Westrich zusammenhängend allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche mit Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung fest. Der Stadtbezirk ist geprägt durch einen Kranz von Ortslagen, die als Allgemeiner Siedlungs-

bereiche (ASB) festgelegt sind. Die Festlegungen von Bereichen für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) sind überwiegend im südlichen und östlichen Bereich in den Stadtteilen Oespel, Kley, Lütgendortmund und Marten verortet (siehe Abbildung 10).

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) steuert die Stadtentwicklung allgemein und stellt für das gesamte Dortmunder Stadtgebiet in Grundzügen dar, welche Art der Bodennutzung (z.B. Wohnen, Gewerbe, Flächen für die Landwirtschaft/ Naturschutz, Verkehr) für seinen Planungshorizont von circa 15 bis 20 Jahren geplant ist. Es sind einerseits bestehende Nutzungen und andererseits beabsichtigte städtebauliche Entwicklungen wie Baugebiete und Infrastrukturprojekte fachübergreifend in einem Planwerk zusammengefasst. Damit gibt der Flächennutzungsplan, der auch als „vorbereitender Bauleitplan“ bezeichnet wird, die langfristige räumliche Entwicklung der Stadt vor. Seine Inhalte richten sich nach den Vorschriften des § 5 des Baugesetzbuches (BauGB).

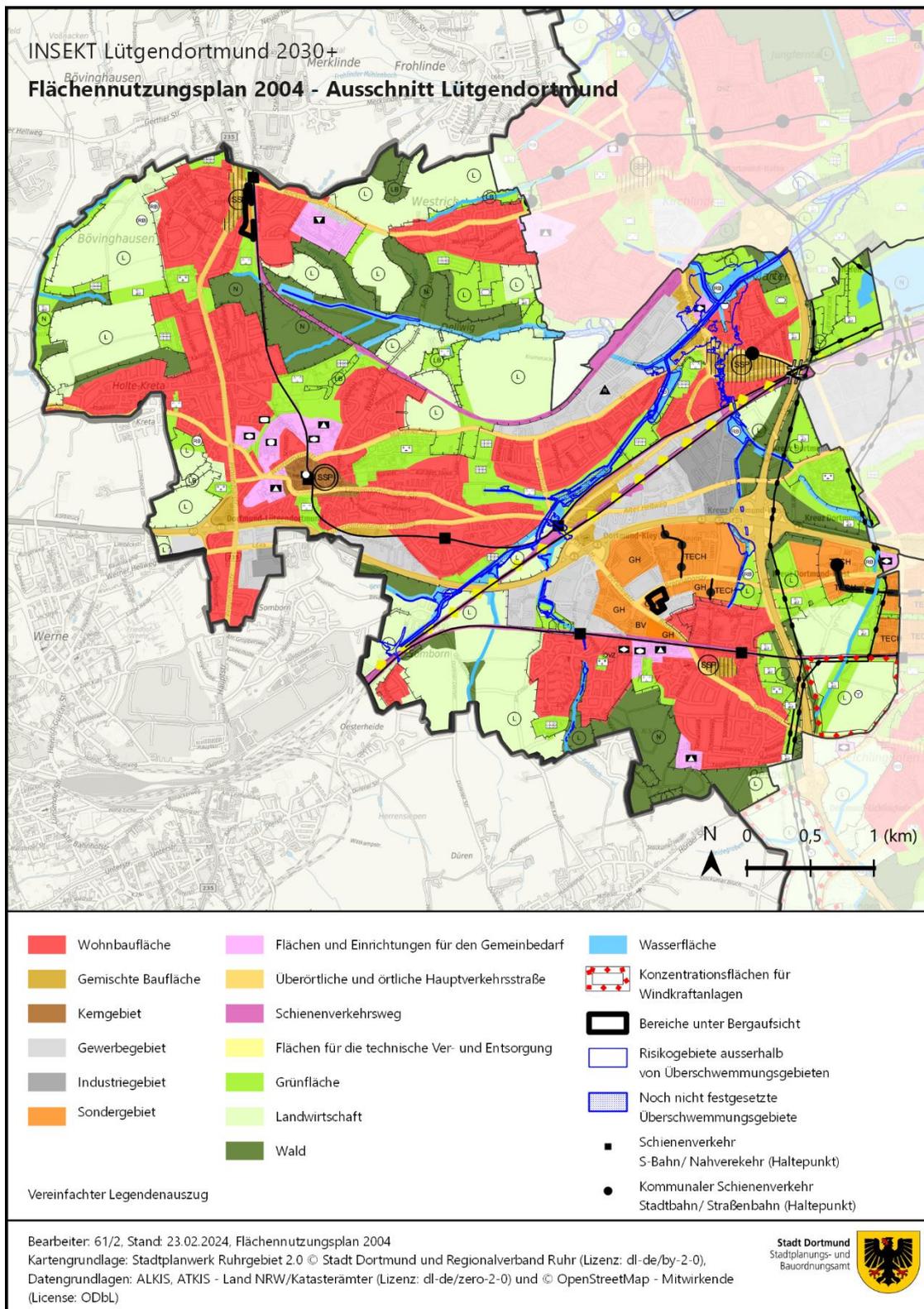
Eine unmittelbare rechtliche Wirkung (Baurecht) kann aus dem Flächennutzungsplan, dessen Darstellungen in Dortmund weitestgehend nicht parzellenscharf sind, nicht abgeleitet werden; eine Ausnahme können Vorgaben für bestimmte Nutzungen im Außenbereich sein (z.B. Windenergieanlagen). Primär bildet der Flächennutzungsplan die verwaltungsinterne Vorgabe für nachfolgende Bebauungspläne sowie für Planungen anderer Planungsträger. Eine Neuaufstellung sowie Änderungen des Flächennutzungsplanes erfordern ein förmliches Planverfahren einschließlich der Beteiligung der Öffentlichkeit.

Der aktuelle Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund wurde am 31.12.2004 bekannt gemacht und damit rechtswirksam. Inhaltlich spielte bei der Aufstellung des Flächennutzungsplans 2004 die Überwindung des Strukturwandels eine große Rolle, die sich in den Stadtentwicklungszielen abbildet (z.B. Reaktivierung von Brachflächen)¹². Leitlinien und -ziele waren darauf ausgerichtet, dass die Stadt gestärkt aus diesem Umstrukturierungsprozess hervorgehen konnte.

Entsprechend der Festlegungen im Regionalplan sind auch im Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund von 2004 die einzelnen Stadtteile im Stadtbezirk Lütgendortmund umgeben von Flächen für die Land- bzw. Forstwirtschaft sowie Grünflächen dargestellt (siehe Abbildung 11). Bei den Stadtteilen überwiegt die Darstellung von Wohnbauflächen. Größere Gewerbeflächen sind im westlichen und südlichen Bereich dargestellt (Indupark, Gewerbegebiet Kley, Gewerbegebiet Alter Hellweg, Gewerbegebiet Germania). Mit dem Indupark ist einer der drei Sondergebietsstandorte für großflächigen Einzelhandel im Stadtbezirk ansässig.

¹² Stadt Dortmund, Flächennutzungsplan 2004, Erläuterungsbericht, S. 43 ff

Abbildung 11: Stadtbezirk Lütgendortmund im Flächennutzungsplan Dortmund 2004



(vollständige Legende siehe Anhang)

Seit der Rechtswirksamkeit des Flächennutzungsplans 2004 sind insgesamt 51 Verfahren zur Änderung abgeschlossen worden. Bei 16 dieser Änderungen handelte es sich um sogenannte „Berichtigungen“ des Flächennutzungsplanes im Zusammenhang mit dem vereinfachten Bau-

leitplanverfahren gemäß § 13a BauGB (Stand Februar 2024). Für den Stadtbezirk Lütgendortmund wurden seit 2004 zwei Änderungsverfahren (inkl. Berichtigungen) zur Rechtswirksamkeit gebracht¹³:

- Nr. 20 - parallel mit Bebauungsplan LÜ 177 – Einkaufszentrum Provinzialstr./ nördl. Bövinghauser Str. - (LÜ177/184) zur Entwicklung des Einkaufszentrums im Nahversorgungszentrum Bövinghausen
- Nr. 44B - Berichtigung gem. § 13a BauGB, Bebauungsplan LÜ 152 – Indupark – Änd. Nr. 2 zur Änderung einer gewerblichen Baufläche (ehem. Hellweg-Standort) zu einem Sondergebiet großflächiger Einzelhandel.

Darüber hinaus erfolgt aktuell die 93. Änderung des Flächennutzungsplans, die die gesamte Stadt betrifft. Mit der Änderung sollen die aktuellen Abgrenzungen der zentralen Versorgungsbereiche aus dem Masterplan Einzelhandel 2021 (Ratsbeschluss 15.06.2023) dargestellt werden. Der Grund dafür liegt in der festgelegten Struktur der Zentren (zentrale Versorgungsbereiche) der Fortschreibung des Masterplan Einzelhandel 2021, die Veränderungen gegenüber den im Flächennutzungsplan aus dem Jahr 2004 dargestellten Abgrenzungen und Bezeichnungen aufweist.

Anhand der wenigen Änderungen bzw. Berichtigungen des Flächennutzungsplans im Stadtbezirk Lütgendortmund zeigt sich, dass sich die 2004 erarbeiteten Darstellungen bezüglich der Flächenentwicklung bestätigt haben.

Mittlerweile beeinflussen jedoch andere Ansprüche und Erfordernisse das komplexe System Stadt als es bei der Neuaufstellung 2004 der Fall war. Neben Änderungen der sozio-demografischen Rahmenbedingungen und den weiteren relevanten Bereichen, wie Wohnen, Wirtschaft, Freiraum, Umweltschutz, technische und soziale Infrastruktur und Verkehr) werden bei einer Neuaufstellung des Flächennutzungsplans unter anderem die folgenden Themenfelder zu berücksichtigen sein:

- Die Digitalisierung, die in den Bereichen Wirtschaft, Bildung, Einzelhandel etc. fortschreitet und durch die Covid-19-Pandemie eine Beschleunigung erfahren hat, wird sich z.B. in einem möglicherweise verringerten Bedarf an Potenzialflächen für diese Nutzungen widerspiegeln. Dafür sind die vorhandenen Potenzialflächen insbesondere im Hinblick auf das Ziel „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ und die aktuellen gesellschaftlichen Entwicklungen zu überprüfen.
- Der Klimawandel, der sich u.a. in Starkregenereignissen und trockenen (Hitze)Perioden deutlich abzeichnet. Klimaschutz und Klimaanpassungsstrategien werden in einem neu aufgestellten FNP ablesbar sein, z.B. durch die Darstellung von Kaltluftschneisen oder gliedernde Grünverbindungen. Große Bereiche des Stadtbezirks Lütgendortmund werden dem Freilandklima bzw. Waldklima zugeordnet. In den Bereichen mit Freilandklima sind verbreitet Möglichkeiten des nächtlichen Kaltluftabflusses gegeben¹⁴, die die Minderung von Klimafolgen befördern.
- Erneuerbare Energien und ihre flächenhafte Ausprägung, z.B. Freiflächen-Solaranlagen
- Änderungen im Mobilitätsverhalten

¹³ Der Flächennutzungsplan in der derzeit gültigen Fassung ist einsehbar unter:

<https://geoweb1.digistatdo.de/OWSServiceProxy/client/fnp.jsp>

¹⁴ Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Regionalverband Ruhr: Klimaanalysekarte der Stadt Dortmund, 2019

Die integrierten Stadtentwicklungskonzepte sind als vorbereitende Arbeiten für eine mögliche Neuaufstellung des Flächennutzungsplans anzusehen. Denn neben den oben kurz angerissenen Themen, können im Rahmen der Erarbeitung der integrierten Stadtbezirkentwicklungskonzepte erste Anhaltspunkte sowohl aus Sicht der Fachplanungen als auch infolge einer integrierten Betrachtung für evtl. Änderungsbedarfe des Flächennutzungsplans gewonnen werden.

Bebauungspläne, unbeplanter Innenbereich und Außenbereich

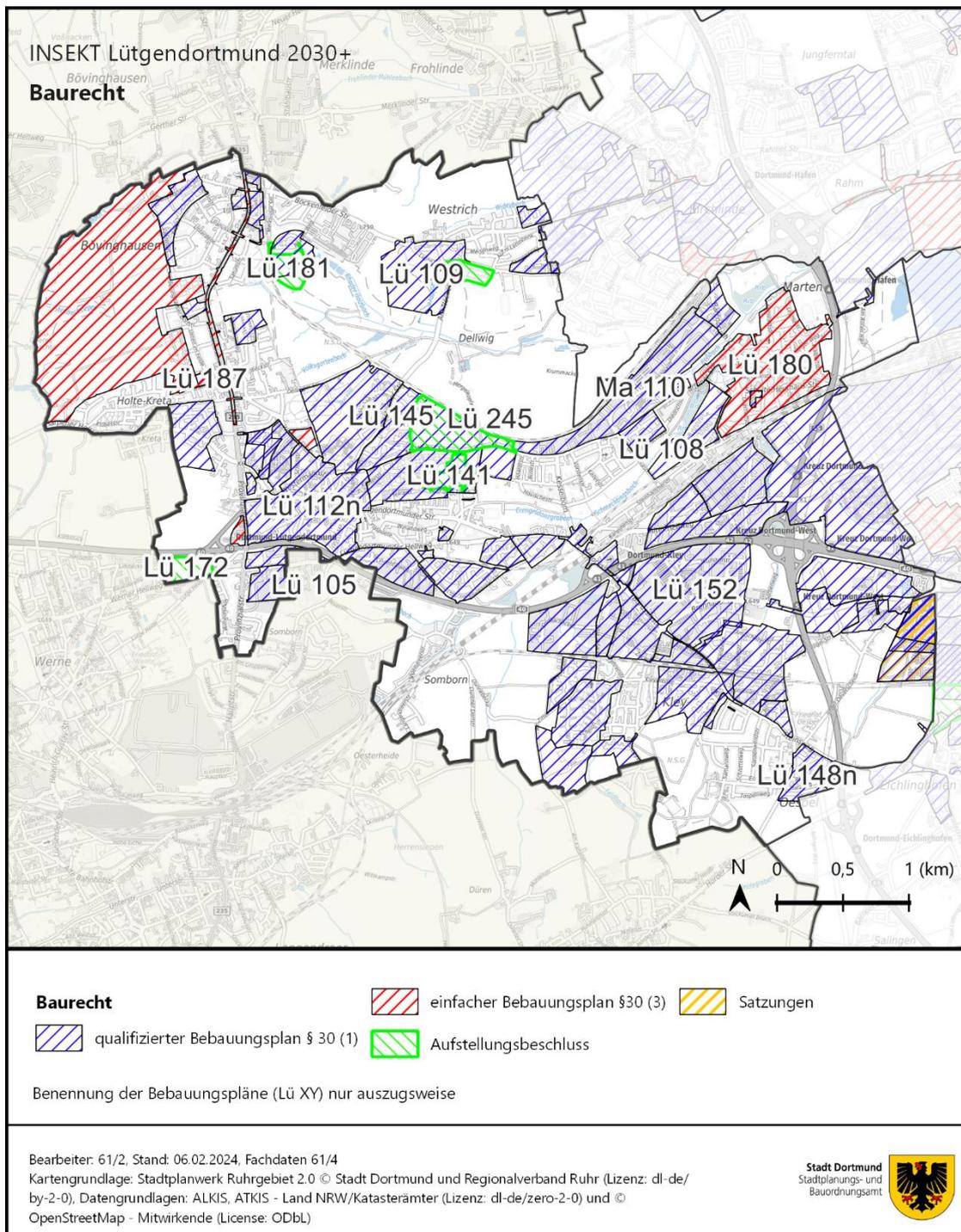
Ein großer Teil des Lütgendortmunder Siedlungsbereichs liegt im Geltungsbereich von Bebauungsplänen (siehe Abbildung 12). Die Zulässigkeit von baurechtlich relevanten Vorhaben richtet sich daher nach den Festsetzungen des jeweiligen Bebauungsplans. Liegt kein Bebauungsplan, oder nur ein sogenannter „einfacher Bebauungsplan“, vor, richtet sich die Zulässigkeit von baurechtlich relevanten Vorhaben im Siedlungsbereich nach den Regelungen des § 34 BauGB (z. B. Einfügen in die Eigenart der näheren Umgebung).

In letzten Jahren wurden im Stadtbezirk Lütgendortmund Bebauungspläne mit unterschiedlicher Ausrichtung bzgl. der angestrebten Nutzung aufgestellt. Die Bandbreite reichte von sozialer Infrastruktur (Lü 106 – Hallenbad Lütgendortmund, 3. Änderung, Rechtskraft 2021), über großflächigen Einzelhandel (VEP Lü 188 – Nahversorgungseinrichtung Marten, Rechtskraft 2022) bis hin zu Wohnbebauung (Lü 148n – Steinsweg, Rechtskraft 2022 und Lü 187 – südlich Karinstraße, Rechtskraft 2024).

Aktuell liegt der Fokus bei der Aufstellung von Bebauungsplänen im Bereich des Wohnens (z. B. Lü 142 – Auf dem Toren, Lü 189 – Oberdelle).

Die Bebauungsplanverfahren Lü 181 – Rhader Hof und Lü 172 – nördlich Werner Hellweg ruhen zurzeit. Es ist zu prüfen, ob (Rhader Hof, siehe Kapitel 4.3.9 Wohnen) bzw. wann (Lü 172 – nördlich Werner Hellweg, siehe Kapitel 4.3.8 Wirtschaftsflächen) sie weitergeführt werden.

Abbildung 12: Bebauungspläne und Satzungen im Stadtbezirk Lütgendortmund



Einfache Bebauungspläne sichern in Teilbereichen den Freiraum. Darüber hinaus kommen einfache Bebauungspläne zum Einsatz, um beispielsweise Gebiete für bestimmte Nutzungen zu sichern und von anderen Nutzungen freizuhalten. Ein Beispiel ist der 2021 aufgestellte Bebauungsplan Lü 190 – Einzelhandelssteuerung westlich Provinzialstraße, der das Ziel verfolgt das Stadtbezirkzentrum Lütgendortmund zu erhalten und zu entwickeln.

Bei baurechtlichen Satzungen handelt es sich in der Regel um „Innenbereichssatzungen“ nach § 34 BauGB oder um Gestaltungssatzungen. Satzungen der ersteren Art bestehen in Lütgendortmund nicht. Eine Gestaltungssatzung aus dem Jahr 1988 existiert im Bereich westlich

des Hauert, nördlich der S-Bahn-Trasse, östlich des Meilengrabens, südlich der Wittener Straße (LueS01 – westlich Hauert). Mit der Satzung werden die Voraussetzungen für die Entwicklung zu einem qualitativ anspruchsvollen und städtebaulich geschlossenen Erscheinungsbild geschaffen.

4.2.2 Informeller Rahmen der Dortmunder Stadtentwicklung

Wie die Analyse des bestehenden Planungsrechts dient auch die Zusammenstellung der Rahmenplanungen, Stadterneuerungsmaßnahmen und Quartiersanalysen dazu, ein Bild über die stadtplanerische Ausgangssituation im Stadtbezirk zu gewinnen. Hier stehen allerdings nicht die rechtsverbindlichen Planwerke im Fokus, sondern die sogenannten „informellen“ Planungen und Untersuchungen, die nicht an eine feste Form und gesetzlich vorgegebene Aufstellungsverfahren gebunden sind.

Eine Besonderheit stellt der Bereich der Stadterneuerung dar, der mit den Integrierten Handlungskonzepten (IHK) ebenfalls ein Planwerk ohne unmittelbare rechtliche Bindungswirkung beinhaltet. Im Rahmen der Stadterneuerung kann auf Beschluss des Rates der Stadt aber auch auf die förmlichen Instrumente des besonderen Städtebaurechts (§ 136 ff BauGB, z.B. städtebauliche Sanierungsmaßnahmen, Stadtumbau) zurückgegriffen werden. Zur Umsetzung konkreter Projekte können auf der Grundlage eines Integrierten Handlungskonzepts Städtebau-Fördermittel beantragt werden.

Rahmenplanungen im Stadtbezirk Lütgendortmund

Ein städtebaulicher Rahmenplan ist ein informelles Planwerk der Stadtentwicklung, welches im Vorfeld der rechtsverbindlichen Planung Potenziale aufzeigen und für mögliche Konflikte Lösungswege skizzieren kann. Es können unterschiedliche Methoden zur Ideenfindung und Beteiligung genutzt werden. Bei komplexen Aufgabenstellungen dienen Rahmenpläne der Konkretisierung von Entwicklungszielen für einen Bereich, dessen Abgrenzung sich nach den individuellen Anforderungen vor Ort richtet. Dabei werden z. B. gestalterische, ordnende oder auf Nutzungen bezogene Ziele festgelegt – jedoch ohne rechtsverbindlichen Charakter. Die Verwaltung kann beauftragt werden, bei der rechtsverbindlichen Planung die Vorgaben der Rahmenplanung zu berücksichtigen und, soweit möglich, umzusetzen.

Für den Stadtbezirk Lütgendortmund wurden bisher keine Rahmenpläne erstellt.

Stadterneuerung im Stadtbezirk Lütgendortmund

Die Stadterneuerung entwickelt gebietsbezogene, integrierte Handlungsprogramme mit dem Ziel, Stadtteile unter Berücksichtigung wirtschaftlicher, stadtklimatischer, städtebaulicher, sozialer und demografischer Aspekte zu entwickeln und den Wohn- und Lebenswert nachhaltig zu erhalten. Die Finanzierung erfolgt über Städtebaufördermittel der EU, des Bundes und des Landes NRW sowie ergänzende kommunale Mittel. Als koordinierende Stelle initiiert und stellt die Stadterneuerung zur erfolgreichen Umsetzung der Konzepte die erforderliche Zusammenarbeit zwischen den Fachbereichen der Verwaltung und externen Partnern sicher.

In Lütgendortmund ist die Stadterneuerung in den letzten Jahren nicht im Rahmen geförderter Projekte tätig gewesen. Es bestehen dort keine Stadtumbau- oder Sanierungsgebiete.

Quartiersanalysen im Stadtbezirk Lütgendortmund

Um negativen Entwicklungen in Wohnquartieren entgegenzuwirken und frühzeitig deren Ursachen sowie mögliche Handlungsoptionen herauszuarbeiten, werden durch das Amt für Stadterneuerung (FB 67) so genannte Quartiersanalysen durchgeführt. Der jeweilige Abschlussbericht der Analysen wird vom Verwaltungsvorstand beschlossen sowie dem Fachausschuss und der jeweiligen Bezirksvertretung zur Kenntnis gegeben. Die Auswahl für kleinräumige Untersuchungsgebiete ergibt sich insbesondere aus den Ergebnissen eines kleinräumigen stadtweiten Datenmonitorings (ein Indikatorensystem auf Ebene der statistischen Unterbezirke) und des Sozialstrukturatlas der Stadt Dortmund.

In Lütgendortmund wurden vier Quartiersanalysen durchgeführt:

- Quartiersanalyse Germaniasiedlung (2009, Evaluationsbericht 2013)
- Quartiersanalyse Bövinghausen (2010, Evaluationsbericht 2014)
- Quartiersanalyse Alt-Marten (2014, Evaluationsbericht 2022)
- Quartiersanalyse Echeloh (2015)

Projekt „nordwärts“

Mit Ratsbeschluss vom 07.05.2015 (DS-Nr. 14748-14) wurde die Verwaltung mit der Einrichtung des Dekadenprojektes „nordwärts“ sowie der Durchführung eines breit angelegten Beteiligungs- und Dialogverfahrens beauftragt. „nordwärts“ verfolgt das Ziel, die Stärken der nördlichen Stadtbezirke Dortmunds in den Fokus der Öffentlichkeit zu rücken. Die Gebietskulisse umfasst die Stadtbezirke Huckarde, Mengede, Eving, Scharnhorst, Innenstadt-Nord sowie Teile der Stadtbezirke Innenstadt-West und Lütgendortmunds (Germania und Marten).

Trotz des bereits erfolgreich vorangetriebenen Strukturwandels im Dortmunder Norden (z. B. Emscherumbau, Hafenenwicklung, Ansiedlung des IKEA-Lagers, Maßnahmen der Stadterneuerung) bleiben die nördlichen Stadtbezirke meist hinter ihren Möglichkeiten. Es zeigen sich neben weiteren Flächenentwicklungspotenzialen (Westfalenhütte, Kraftwerk Knepper etc.) insbesondere ökonomische, ökologische und soziale Optimierungserfordernisse. Durch einen breit angelegten Dialogprozess und die Beteiligung und Unterstützung der Bürger*innen an zahlreichen großen und kleinen Projekten sollen Impulse zur Verbesserung des Images, zur Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen, zur Steigerung der Umwelt- und Lebensqualität sowie Qualifizierung und Bildung gesetzt werden. Ziel ist es, die Lebensverhältnisse in allen Dortmunder Stadtbezirken aneinander anzugleichen.

Der Stadtbezirk Lütgendortmund wies zum Auftakt eine Vielzahl an Projektansätzen sowie bestehenden Aktivitäten innerhalb der Bewohner*innenschaft auf, die für das Projekt „nordwärts“ Anknüpfungspunkte für umfangreiche Beteiligungs- und Dialogprozesse boten. Darüber hinaus wurden im Zuge von verschiedenen Beteiligungsveranstaltungen weitere Ideen zur Aufwertung des Stadtbezirkes zusammen mit den Bewohner*innen vor Ort gesammelt. Insgesamt konnten 12 Projekte aller Generationen¹⁵ für Lütgendortmund zusammengetragen

¹⁵ Projektgeneration (A): Projekte, die zum Start von "nordwärts" (2015) bereits in ihrer Planung vorangeschritten waren, kurz vor der Umsetzung standen oder bereits gestartet waren; Projektgeneration (B): Projektansätze, die in den verschiedenen "nordwärts"-Projektaufrufen eingereicht wurden und nach und nach inhaltlich weiterentwickelt und qualifiziert werden; Projektgeneration (C): Visionen oder Projekte, die überwiegend ab 2021 in Kooperation mit den Projektpartner*innen und Projektgremien beteiligungsbasiert weiterentwickelt werden.

werden, die sich den vier Projektfamilien Ökonomie, Ökologie, Soziales und Zivilgesellschaft zuordnen lassen.

„nordwärts“ befindet sich in der zweiten Projektphase. Formate zur Entwicklung neuer Maßnahmen und Projekte sind nicht vorgesehen. Der Fokus liegt bis 2025 darauf, die für den Stadtbezirk gelisteten Projekte abzuschließen. Der Umsetzungsstatus der Projekte ist in der interaktiven „nordwärts“-Online-Karte¹⁶ für alle öffentlich einsehbar.

4.3 Fachplanungen

Im folgenden Kapitel stehen die planenden Fachressorts im Fokus – Denkmalschutz & Denkmalpflege, Einzelhandel & Zentren, Freiraum & Stadtklima, Lärmschutz, Mobilität, soziale und technische Infrastruktur sowie Wirtschaft und Wohnen. Die fachspezifische Bewertung des Bestandes sowie der Ziele und Entwicklungsmöglichkeiten in den einzelnen Ressorts erfolgt durch die Benennung von Qualitäten, Herausforderungen und Handlungsempfehlungen. Die Handlungsempfehlungen weisen verschiedene Konkretisierungsgrade auf. So kann es sich entweder um eine konkrete Handlungsempfehlung handeln, deren Umsetzung bereits initiiert bzw. geplant ist. Oder aber es ist eine allgemeine Handlungsempfehlung, deren Umsetzbarkeit, ggf. in Abstimmung mit anderen tangierten Fachbereichen, erst noch zu prüfen ist. Auch werden Handlungsempfehlungen ausgesprochen, die als allgemeine Hinweis für Fachbereiche, Private etc. bei Planungen und Projekten dienen sollen.

Für die Handlungsempfehlungen werden, wenn bereits absehbar, grobe Umsetzungszeiträume angegeben. Dabei ist die Einteilung der Zeithorizonte wie folgt:

- kurzfristig: nächste ca. ein bis vier Jahre
- mittelfristig: nächste ca. fünf bis neun Jahre
- langfristig: zehn Jahre und mehr
- fortlaufend

4.3.1 Denkmalschutz & Denkmalpflege

Die Untere Denkmalbehörde der Stadt Dortmund hat den gesetzlichen Auftrag, Dortmunds historische Zeugnisse wie Baudenkmale, Denkmalbereiche, Gartendenkmale, Bodendenkmale sowie bewegliche Denkmale zu erhalten, zu pflegen und Gefahren von ihnen abzuwenden. Sie trifft Maßnahmen für eine sinnvolle und zeitgemäße Nutzung der Denkmäler und ist bei öffentlichen Planungen, die Denkmale und historische Stadtbereiche betreffen, zu beteiligen. Gemeinsam mit den Denkmaleigentümer*innen arbeitet die Denkmalbehörde daran, dass bedeutende Spuren unserer Kulturgeschichte, wie Bauwerke oder Siedlungen, erkannt und gepflegt werden und nicht verloren gehen. So können Menschen auch zukünftig Geschichte in ihrem Alltag erleben und von der Lebens- und Aufenthaltsqualität in historischen Stadtquartieren profitieren.

Die behördliche Zuständigkeit in der Denkmalpflege in Nordrhein-Westfalen regelt das Denkmalschutzgesetz des Landes (DSchG NW)¹⁷. Die mit dem Vollzug des Denkmalschutzgesetz-

¹⁶ Serviceportal - Online-Karte (dortmund.de) (zugegriffen am 08.02.2024)

¹⁷ Nordrhein-Westfälisches Denkmalschutzgesetz in der ab 1. Juni 2022 geltenden Fassung.

zes betrauten Denkmalbehörden stehen in einem hierarchisch geordneten Verhältnis zueinander. Jede Gemeinde in Nordrhein-Westfalen ist Untere Denkmalbehörde für ihr Gemeindegebiet. Die Aufsicht über die Unteren Denkmalbehörden üben als Obere Denkmalbehörden für kreisangehörige Gemeinden die 27 Kreise und für kreisfreie Gemeinden die fünf Bezirksregierungen aus. Oberste Denkmalbehörde ist das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen. Im Gebiet Westfalen-Lippe ist die LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen als Denkmalfachamt für die fachliche Beratung und Unterstützung der Denkmalbehörden zuständig. Außerdem obliegt dem Denkmalfachamt die wissenschaftliche Untersuchung und Erforschung der Denkmale.

Städtebauliche Entwicklung Dortmunds

Nachdem die im Mittelalter einst bedeutende Stadt Dortmund in der Neuzeit einen Bedeutungsverlust erlebte, stieg sie im Zeitalter der Industrialisierung in kurzer Zeit zu einer der größten Städte Deutschlands auf. Die Einwohner*innenzahl wuchs von ca. 10.000 im Jahr 1849 auf 538.000 im Jahr 1929 rapide an. In dieser Zeit kam es zu drei grundlegenden städtebaulichen Phänomenen, welche die Stadtstruktur und das bauhistorische Erbe Dortmunds bis heute wesentlich prägen:

Erstens wurden die älteren Stadt- und Ortskerne verdichtet, die auf heutigem Stadtgebiet liegen. Dazu gehörten neben den Altstädten Dortmunds und Hördes beispielsweise die historischen Hellwegdörfer Körne, Wambel, Brackel, Asseln und Wickede, aber auch andere Orte wie Aplerbeck oder Mengede, die vormals stark von der Landwirtschaft geprägt waren. Zweitens erfolgte ab ca. 1870 eine Besiedlung der Flächen, die an die alten Siedlungsstrukturen angrenzten – zunächst ungeordnet, ab ca. 1900 unter Stadtbaurat Friedrich Kullrich dann planvoller als Stadterweiterungsgebiete nach dem Vorbild europäischer Hauptstädte wie Paris, Berlin oder Wien. Drittens wurden in der Nähe der neuen Industriebetriebe und entlang älterer Wegeverbindungen im Stadtgebiet Arbeiterwohnhäuser errichtet. Diese sogenannten Arbeiterkolonien bestanden zunächst vor allem aus der Wiederholung eines immer gleichen Haustyps. Doch auch beim Bau von Arbeitersiedlungen begann ab der Jahrhundertwende eine ambitionierte Gestaltung mit Plätzen, Blöcken, Sichtbeziehungen und unterschiedlichen Haustypen.

Diese Entwicklung, die eine zuvor unbedeutende Kleinstadt innerhalb weniger Jahrzehnte zu einer der größten Städte Deutschlands machte, setzte sich bis zum Zweiten Weltkrieg fort. Prägende Figur war Hans Strobel, der 1910 Leiter des neu eingerichteten Stadterweiterungsamtes wurde und von 1915 bis 1927 Stadtbaurat war. Noch 1925 kündigte er programmatisch an „Dortmund wieder zu einer schönen Stadt werden zu lassen“. Strobel verknüpfte Ideen des Neuen Bauens mit denen der Tradition. Unter Verwendung heimischer Baustoffe wie Ruhrsandstein, Backstein oder Schiefer verlieh er dem Stadtbild ein Lokalkolorit, das teilweise bis heute erlebbar ist. Zu den wichtigsten Planungen jener Zeit gehörten der Volkspark, der Hauptfriedhof und der Ausbau des Rheinland- und Westfalendamms zur Prachtstraße.

Der Städtebau der Nachkriegszeit war einerseits von der Idee der autogerechten Stadt geleitet. Wall sowie Rheinland- und Westfalendamm wurden zu „Hochleistungsstraßen“ umgebaut und verloren ihren Charakter als Schmuckboulevards weitestgehend. Durch den Innenstadtkern wurden mit der Kleppingstraße und der Kampfstraße breite Straßen für den motorisierten Individualverkehr gelegt.

Andererseits wurden die großflächigen Lücken, die der Bombenkrieg in das Blockrandsystem der Gründerzeit gerissen hatte, vielfach durch qualitätvolle Neubauten so geschlossen, dass

der historische Stadtgrundriss bewahrt wurde. Hinzu kamen die typischen Strukturen der Nachkriegsjahrzehnte wie Großwohnsiedlungen in Scharnhorst oder Wickede und teils großflächige Zeilenbaustrukturen wie in Löttringhausen oder Jungferntal¹⁸.

Status quo im Stadtbezirk Lütgendortmund

Innerhalb der Stadtstruktur Dortmunds liegen zahlreiche Dörfer aus der vorindustriellen Zeit, die ehemals landwirtschaftlich genutzt waren. Ihre Selbstständigkeit und ihren Einfluss als Gemeinden verloren sie spätestens mit der großen Eingemeindung von 1929. Zu diesem Zeitpunkt war Dortmund diejenige Stadt in Deutschland, mit den meisten alten Dorflagen, zahllosen landwirtschaftlichen Hofstellen und 21 mittelalterlichen Kirchen. Sie galt als größte deutsche Agrargemeinde.

Dörfer und „Industriedörfer“ wurden nach der Landgemeindeordnung im 19. Jahrhundert administrativ als Gemeinden den Landbürgermeistereien (seit 1875 mit Planungshoheit ausgestattet) unterstellt, während die Bauaufsicht den jeweiligen Kreisverwaltungen oblag. Die kontinuierliche Zusammenfassung dieser Dörfer erfolgte seit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts auf der Grundlage verschiedener Gebietsreformen.

Der heutige Stadtbezirk Lütgendortmund umfasst mehrere bis 1928 (Somborn bis 1929) selbstständige Gemeinden, deren Geschichte sich in aller Regel bis ins Mittelalter anhand von schriftlichen Quellen und durch archäologische Grabungen darüber hinaus zurückverfolgen lässt.

Die frühe Besiedlung dieses Raumes entwickelte sich entlang des Hellwegs. Dieser alte Handelsweg stellte über viele Jahrhunderte eine wichtige West-Ost-Verbindung zwischen Rhein und Weser dar. Das Bild der alten Gemeinden wurde bis weit ins 19. Jahrhundert durch die Bauernhöfe bestimmt.

Als historische Orts- und Dorfkerne ablesbar sind bis heute jedoch nur noch Lütgendortmund und Somborn sowie teilweise Oespel und Marten (siehe Abbildung 13). Denn mit der industriellen Revolution veränderte sich das Orts- und Landschaftsbild im heutigen Stadtbezirk Lütgendortmund nach und nach. Bis 1878 wurde das Gebiet des Amtes Lütgendortmund durch zwei Eisenbahnlinien erschlossen – der Bergisch-Märkischen-Eisenbahn und der Emschertalbahn. Die Eisenbahn bildete eine substantielle Grundlage für den Aufstieg und den Erfolg der Montanindustrie. Der Bergbau bestimmte mehr als 100 Jahre das Leben in der Gemeinde Lütgendortmund. Der hohe Bedarf an Arbeitskräften bedingte die Notwendigkeit zur Schaffung von Wohnraum und einer erweiterten Infrastruktur.

Wie in anderen Stadtbezirken wurden die historischen Ortskerne in der Folge der Industrialisierung verdichtet. An bestehenden Wegeverbindungen wurden Arbeiterwohnhäuser errichtet und ab der Jahrhundertwende um 1900 wurden die historischen Ortskerne planvoll erweitert und Arbeitersiedlungen in der Fläche errichtet. Aufgrund der zahlreichen Zechen hat diese Entwicklung die Stadtstruktur und das Bild Lütgendortmunds besonders geprägt. Deshalb ist der Stadtbezirk heute reich an erhaltens- und schützenswerten historischen Stadtbereichen, die ein hohes Entwicklungspotenzial bieten (siehe Abbildung 13). Dazu gehören die oben genannten historischen Orts- und Dorfkerne, zahlreiche historische Straßenzüge wie die Steinhammerstraße, die Froschlake, der Lütgendortmunder Hellweg, die Lütgendortmunder Straße

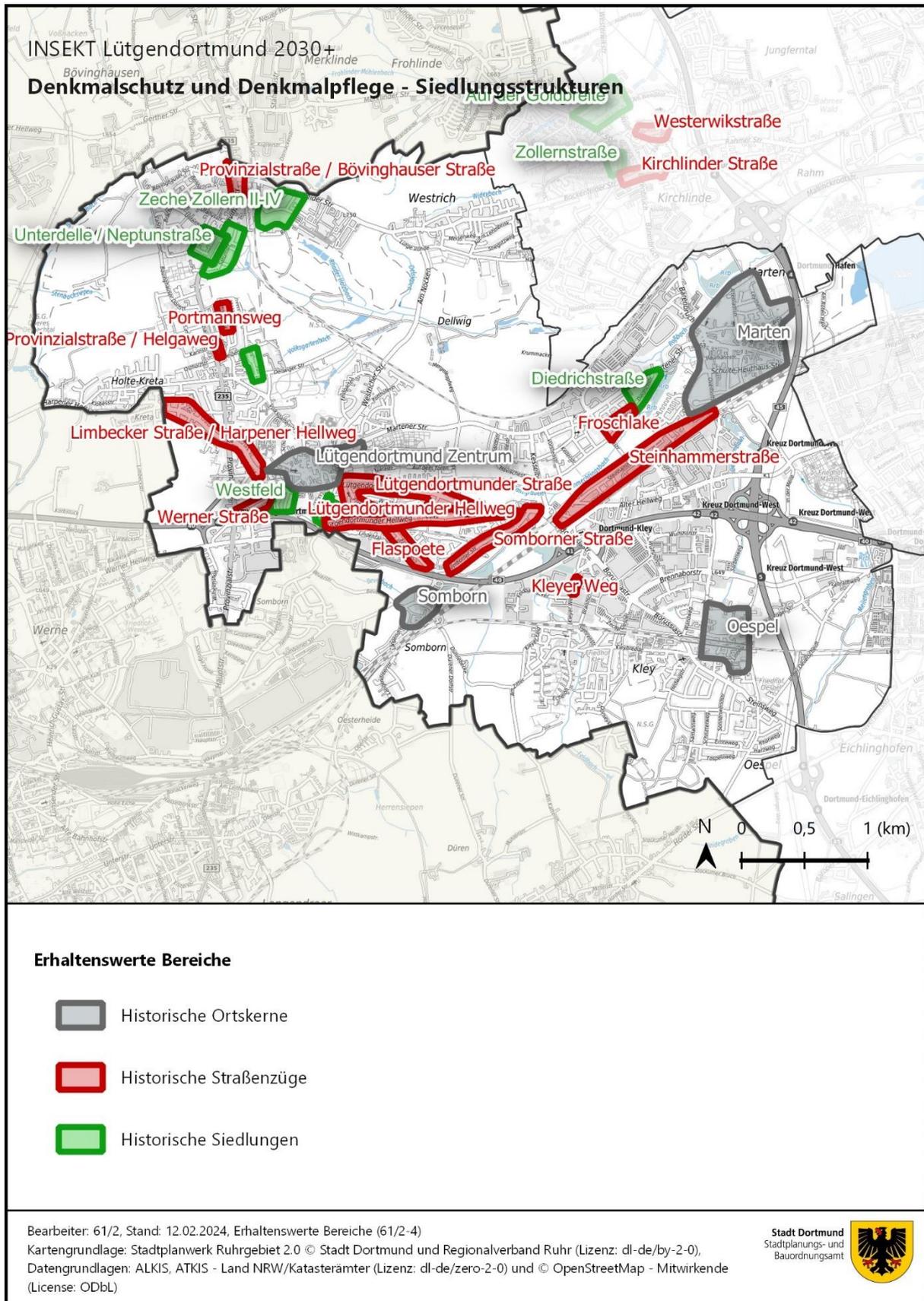
¹⁸ Die vorgenannten Absätze beruhen auf Kenntnissen der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Dortmund.

und Teilbereiche der Provinzialstraße. Dazu kommen zahlreiche größere und kleinere Arbeitersiedlungen wie die Siedlung der Zeche Zollern II-IV, die Siedlung an der Oberdelle/ Neptunstraße/ Unterdelle oder der Diedrichstraße.

In den Nachkriegsjahrzehnten sind bei städtebaulichen Maßnahmen häufig die strukturellen und substanziellen Qualitäten der historischen Stadtbereiche nicht erkannt worden, was zu einer Überformung der historischen Architektur führte.

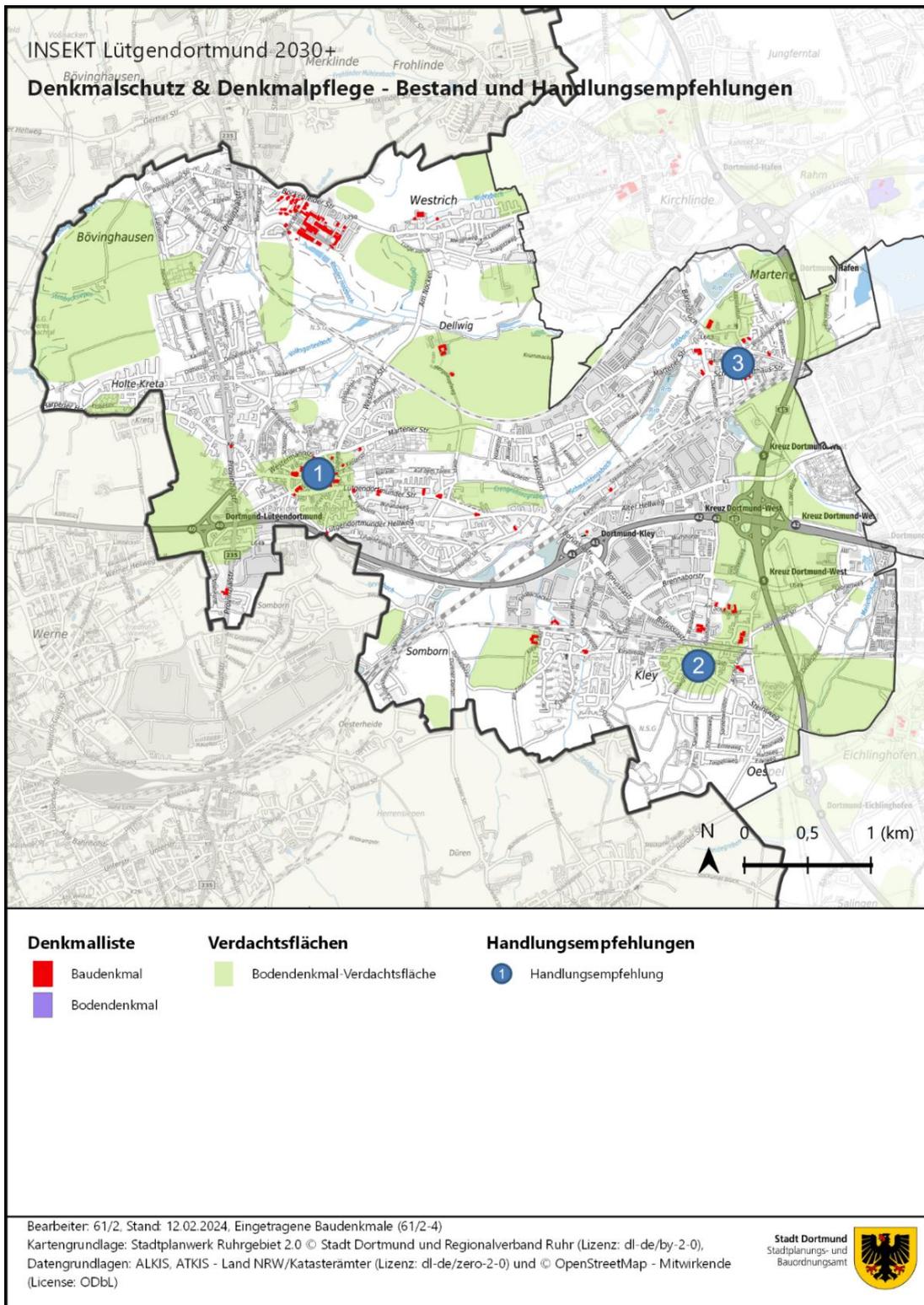
Diese Entwicklung hält bis heute an und es besteht fortwährend ein Spannungsfeld zwischen dem Ziel des Erhalts und der Notwendigkeit, bestehende historische Gebäude an die heutigen Ansprüche anzupassen.

Abbildung 13: Siedlungsstrukturen in Lütgendortmund



Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Historische Ortskerne, deren agrarische Prägung bis heute ablesbar ist. ▪ Historische Straßenzüge, die ein wichtiges Zeugnis für die Urbanisierung im Zuge der Industrialisierung sind, aber bis heute wenig beachtet wurden. ▪ Zeche Zollern II-IV mit angrenzender Siedlung, die zu den herausragenden Bauten der Industriegeschichte in Deutschland gehört ▪ Zahlreiche kleine Arbeitersiedlungen mit hoher städtebaulicher Qualität. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überformung des historischen Baubestandes ▪ zunehmende unharmonische Nachverdichtung im gesamten Stadtbezirk ▪ Sensibilisierung und Schaffung von Akzeptanz in der Gesellschaft und bei Bauherr*innen für die Wahrung des baukulturellen Erbes und dessen Verknüpfung bei Neu- und Umbaumaßnahmen

Abbildung 14: Bestand und Handlungsempfehlungen Denkmalschutz & Denkmalpflege Lütgendortmund



Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- Denkmalpflegeplan aufstellen und erhaltenswerte Bausubstanz identifizieren (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); langfristig)
- historische Stadtbereiche mit geeigneten Instrumenten schützen, z. B. Satzungen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); langfristig)

Spezifisch:

- 1 Prüfen, ob und wie die bestehende Gestaltleitplanung für den Ortskern Lütgendortmund aufgegriffen und angewendet werden kann (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); langfristig)
- 2 Handlungsempfehlungen aus dem Denkmalpflegeplan für Oespel aufgreifen und anwenden
- 3 historische Substanz nutzen, um geschichtliche Stadtbereiche wie den Ortskern Marten aufzuwerten (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); langfristig).

4.3.2 Einzelhandel & Zentren

Um eine wohnungsnah Grundversorgung zu gewährleisten und eine gute Erreichbarkeit von Geschäften sicherzustellen, sind die Hauptziele der Einzelhandelssteuerung der Erhalt und die Entwicklung von Zentren (sog. „zentralen Versorgungsbereichen“) und ergänzenden Nahversorgungsstandorten. Die anhaltenden Konzentrationsprozesse, der Trend zu immer größeren Verkaufsflächen bei Lebensmittelmärkten und der zunehmende Online-Handel stellen dabei eine besondere Herausforderung dar. Nichtsdestotrotz besteht weiterhin das Ziel, dass die Zentren über ein vielfältiges Angebotsspektrum und hohe Aufenthaltsqualität verfügen sollen; als Vision der Fachplanung sollen sie über die Versorgungsfunktion hinaus Orte des Aufenthalts und der Begegnung sein.

Für die Beurteilung von Einzelhandelsvorhaben sind in Dortmund neben baurechtlichen Vorschriften und übergeordneten Planwerken insbesondere der Masterplan Einzelhandel, der Konsultationskreis Einzelhandel sowie das Regionale Einzelhandelskonzept (REHK) entscheidend. Der aktuelle Masterplan Einzelhandel wurde 2023 vom Rat der Stadt beschlossen. Er definiert unter anderem die zentralen Versorgungsbereiche (kurz: ZVB) nach ihren unterschiedlichen Versorgungsfunktionen in die schützenswerten Zentrentypen „City“, „Stadtbezirkszentrum“ (SBZ) und „Nahversorgungszentrum“ (NVZ).

Status Quo im Stadtbezirk Lütgendortmund

Lütgendortmund verfügt über eine unterdurchschnittliche Kaufkraft (91,1 gegenüber 94,0 gesamtstädtisch), aber eine im Vergleich zu anderen Außenbezirken Dortmunds stark erhöhte Zentralität (1,56). Diese deutlichen Kaufkraftzuflüsse resultieren daraus, dass der „Indupark“, einer von drei Sondergebietsstandorten in Dortmund, in diesem Stadtbezirk liegt. Auch der Verkaufsflächenschwerpunkt liegt darum nicht in den zentralen Versorgungsbereichen; vielmehr sind 73 % der Verkaufsflächen im Stadtbezirk dem Indupark zuzuordnen. Die Zentren kommen demgegenüber nur auf 17 % der Flächen. Die quantitative Ausstattung des Stadtbezirks mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten ist überdurchschnittlich, doch auch dies ist

zum Teil auf den Indupark mit bestehenden großflächigen Angeboten aus diesem Spektrum zurückzuführen¹⁹.

Vier zentrale Versorgungsbereiche identifiziert der Masterplan Einzelhandel 2021 in Lütgendortmund: Neben dem Stadtbezirkszentrum bestehen Nahversorgungszentren in Bövinghausen, Marten und Oespel. Damit ist eine gute räumliche Verteilung der Zentren im Stadtbezirk gegeben. Solitäre Lebensmittelmärkte im Stadtteil Germania und an der südlichen Provinzialstraße sowie im Indupark ergänzen das Nahversorgungsnetz, sodass weite Teile des Stadtbezirks fußläufig abgedeckt sind (Erreichbarkeit eines Lebensmittelmarktes innerhalb von 10-Gehminuten/ 700 m-Isochronen). Eine fußläufige Nahversorgung fehlt allerdings in Kley, Lütgendortmund-Ost und -Nord, Holte, Deipenbeck und Westrich. Die genannten Bereiche sind allerdings durch den ÖPNV gut an die Zentren angebunden²⁰.

Das **Stadtbezirkszentrum Lütgendortmunds** hat sich um den historischen Straßenzug Limbecker Straße/ Werner Straße entwickelt. Im Kreuzungsbereich ist der heutige Heinrich-Sondermann-Platz entstanden, der im Rahmen städtebaulicher Entwicklungen zudem mehrfach erweitert wurde (siehe Abbildung 15). Unter diesem Platz erstreckt sich der S-Bahn-Haltepunkt „DO-Lütgendortmund“ (Endhalt der S4, die nach Osten bis Unna verkehrt). Der Heinrich-Sondermann-Platz ist Standort des Wochenmarktes und bildet zusammen mit angrenzenden Straßen und Gassen eine kompakte netzförmige Fußgängerzone.

Der Schwerpunkt des Einzelhandels befindet sich im östlichen, verkehrsberuhigten Teil der Limbecker Straße; hier sind kleinteilige, meist inhabergeführte Einzelhandelsbetriebe und Komplementärnutzungen zu finden. Am Heinrich-Sondermann-Platz dominieren öffentliche Nutzungen, Arztpraxen, Dienstleistungen und Gastronomie. Allerdings ist hier auch eine ehemalige Kaufhaus-Immobilie zu finden, die aktuell leer steht. Die geplante und begonnene Umbau- und Umnutzungsmaßnahme konnte aufgrund der Insolvenz des Projektentwicklungsunternehmens zunächst nicht fortgeführt werden, aktuell wird ein*e neue*r Investor*in gesucht. Die Revitalisierung dieser auch städtebaulich prägnant gelegenen Immobilie würde einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des Stadtbezirkszentrums leisten.

Südlich dieses historisch gewachsenen Kernbereichs wurde im Zuge des Baus der Lütgendortmunder Straße als Umgehungsstraße in den 1990er Jahren Raum für großflächige Nutzungen geschaffen. Dort sind heute mit Rewe und Penny zwei großflächige Magnetbetriebe des Lebensmitteleinzelhandels zu finden (siehe Abbildung 15); außerdem wurden dort der Busbahnhof, und der „Park der Generationen“ als zentrale Grünfläche angelegt. Im Westen und Osten flankieren die ortsbildprägenden Kirchen beider Konfessionen mit ihren jeweiligen Gemeindehäusern das Zentrum.

Betriebsanzahl und Verkaufsfläche im Stadtbezirkszentrum sind zwischen 2013 und 2021 zurückgegangen, es haben sich leichte Konzentrationen von Leerständen an der Limbecker Straße (zwischen den Einmündungen Hofstadtweg und Theresenstraße) sowie im südwestlichen Bereich der Werner Straße entwickelt. Der Nutzungsbesatz in den Nebenstraßen ist und war ohnehin geringer ausgeprägt. Der Verkaufsflächenschwerpunkt liegt deutlich im kurzfristigen Bedarfsbereich (ca. 62 %, etwa 50 % entfallen auf Nahrungs- und Genussmittel); dagegen gibt es ein Defizit im mittelfristigen Bedarfsbereich (v.a. im Sortiment Bekleidung).

¹⁹ vgl. Stadt Dortmund, 2023: Masterplan Einzelhandel 2021, S. 333-335

²⁰ vgl. Stadt Dortmund, 2023: Masterplan Einzelhandel 2021, S. 337

Abbildung 15: Heinrich-Sondermann-Platz, Busbahnhof und Vollsortimenter



(Quelle: Tegethoff, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Ziele für das Stadtbezirkszentrum sind die Sicherung der Versorgungsfunktion und ein Ausbau im mittelfristigen Bedarfsbereich; besonderer Fokus sollte dabei auf der Sicherung und Weiterentwicklung des gewachsenen Zentrums (Haupteinkaufslagen Limbecker Straße, Werner Straße) liegen. Ein Impulsgeber hierfür könnte die Revitalisierung der ehem. Kaufhaus-Immobilie sein²¹.

Das **Nahversorgungszentrum Bövinghausen** liegt im Nordwesten des Stadtbezirks, nahe der Stadtgrenze zu Castrop-Rauxel. Es setzt sich aus zwei Bandstrukturen zusammen: Der historisch gewachsene Bereich mit kleinteiliger Bebauung und Nutzungsmischung erstreckt sich entlang der Provinzialstraße. Die östlich davon gelegenen Bahn- und Gewerbebrachen wurden in den letzten 20 Jahren für moderne Handelsnutzungen revitalisiert (siehe Abbildung 16). Allerdings sind die fußläufigen Beziehungen zwischen beiden Bereichen trotz der geringen Entfernung eingeschränkt: Es besteht ein Höhenunterschied und der neue Nutzungsbereich ist durch große Stellplatzflächen gekennzeichnet; diese sind über Zufahrtsrampen an die umliegenden Straßen angebunden.

In diesem Zentrum besteht eine gute Ausstattung mit Magnetbetrieben, der Verkaufsflächen-Schwerpunkt liegt im kurzfristigen Bedarfsbereich (76 %, Nahrungs- und Genussmittel 57 %). Zwischen 2013 und 2021 ist zwar die Betriebsanzahl leicht zurückgegangen, allerdings die Verkaufsfläche um 59 % gewachsen. Die Summe von gut 8.200 m² Verkaufsfläche ist sehr hoch für ein Nahversorgungszentrum in einem Außenbezirk, außerhalb der Innenstadt wird dieser Wert nur im Nahversorgungszentrum Wickede (Stadtbezirk Brackel) übertroffen. Das Angebot bei Komplementärnutzungen umfasst primär Dienstleistungen (u. a. Versicherung, Anwaltskanzlei, Kosmetikstudio, Reisebüro, Friseursalons, Fahrschule), aber auch medizinische Einrichtungen (Ergo- und Physiotherapie) und Gastgewerbe (u. a. Hotel, Restaurant, Imbisse). Insgesamt wird das Nahversorgungszentrum seiner Aufgabe voll gerecht.

²¹ vgl. Stadt Dortmund, 2023: Masterplan Einzelhandel 2021, S. 339 - 343

Abbildung 16: Provinzialstraße mit Zufahrt zum „in zweiter Reihe“ liegenden Einzelhandelsstandort



(Quelle: Tegethoff, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Diese Versorgungsfunktion gilt es zu sichern, es besteht allerdings kein weiterer Bedarf für Neuansiedlungen bzw. Erweiterungen der Magnetbetriebe. Erstrebenswert ist vielmehr eine Ergänzung durch kleinteilige nahversorgungsrelevante Betriebe (z. B. Blumengeschäft, Metzgerei) oder auch kleinteilige Betriebe des mittel- und langfristigen Bedarfs (z. B. Bekleidungs- oder Schuhgeschäft). Ein wichtiges Ziel ist die Verbesserung des städtebaulichen Erscheinungsbildes (Begrünung, Möblierung) und der Verbindung und Vernetzung zwischen Provinzialstraße und der rückwärtig gelegenen Agglomeration²².

Im **Nahversorgungszentrum Marten** im Nordosten des Stadtbezirks sind zwischen 2013 und 2021 sowohl die Anzahl der Betriebe (von 30 auf 12) als auch die Verkaufsfläche (-27 %) deutlich zurückgegangen, sodass auch die räumliche Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs erheblich reduziert werden musste. Es gibt eine hohe Zahl an Leerständen, aufgrund einer Häufung entsprechender Bauanträge wurde 2016 zudem ein Bebauungsplan zum Ausschluss von Vergnügungsstätten aufgestellt. Es bestehen somit Trading-Down-Tendenzen. Demgegenüber steht als überörtliche Kultureinrichtung das Westfälische Schulmuseum nördlich der Martener Straße.

Das Zentrum ist gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden (S4, Stadtbahn, Busse). Den städtebaulichen Kern bildet die Allee „In der Meile“ mit großzügigen Fußgänger*innenflächen, allerdings sind gerade in diesem kleinteilig parzellierten Bereich kaum Einzelhandelsnutzungen und viele Leerstände zu verzeichnen. Die Magnetbetriebe, drei Lebensmittel-Discounter, von denen einer derzeit neu gebaut wird, sind an den Durchgangsstraßen, insbesondere an der stark befahrenen Martener Straße zu finden (siehe Abbildung 17). Die Ausstattung im kurzfristigen Bedarfsbereich, insbesondere mit Nahrungs- und Genussmitteln (75 % der Verkaufsfläche im NVZ), ist gut, wobei im Bereich des Lebensmittelhandels lediglich Discounter vorhanden sind, während Vollsortimenter fehlen.

²² vgl. Stadt Dortmund, 2023: Masterplan Einzelhandel 2021, S. 344 - 348

Abbildung 17: In der Meile, Lebensmittelmarkt Martener Straße

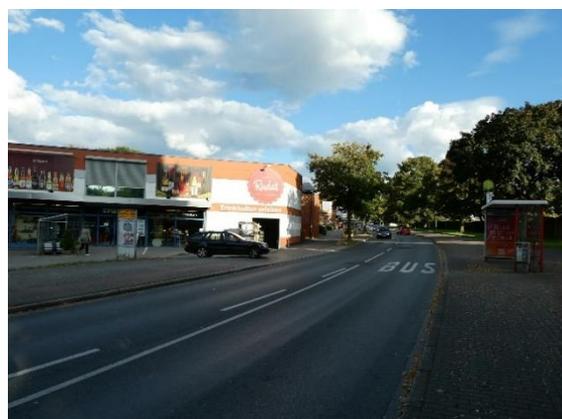


(Quelle: Tegethoff, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Eine potenzielle Entwicklungsfläche befindet sich mit dem historischen Hof Korte zentrumsnah zwischen Martener Straße und An der Wasserburg. Diese ist nicht als Potenzialfläche für Einzelhandelsansiedlungen vorgesehen, eine neue Nutzung, auch durch Wohnungen, könnte aber zur Belebung des Zentrums beitragen. Ziel aus Sicht der Einzelhandelssteuerung ist vor allem die Nachbelegung der Leestände durch kleinteiligen Einzelhandel; eine Ausweitung des großflächigen Nahversorgungsangebots ist nicht erforderlich²³.

Das **Nahversorgungszentrum Oespel** im Südosten ist nach der räumlichen Ausdehnung und der Verkaufsflächenausstattung das kleinste im Stadtbezirk. Es besteht aus dem südlichen Teil des einstigen Dorfkernes, der durch die S-Bahn-Trasse vom nördlichen Teil abgetrennt wurde, und ab den 1970er-Jahren ergänzten größeren Bauten, die heute die Magnetbetriebe des Zentrums, einen Lebensmittel-Vollsortimenter und einen davon unabhängigen Getränkemarkt, beherbergen (siehe Abbildung 18). Der Verkaufsflächenschwerpunkt liegt dementsprechend im kurzfristigen Bedarfsbereich (63 %). Die Anzahl der Einzelhandelsbetriebe ist seit 2013 deutlich zurückgegangen, bislang wird das Zentrum allerdings seiner Funktion noch gerecht.

Abbildung 18: Ecke Auf der Linnert/ Borussiastraße (links: Ev. Elias-Kirche), großformatige Einzelhandelsbetriebe am Steinsweg



(Quelle: Tegethoff, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

²³ vgl. Stadt Dortmund, 2023: Masterplan Einzelhandel 2021, S. 349 - 352

Durch den S-Bahn-Halt und den dort großzügig neu errichteten Busbahnhof mit Park-and-Ride-Platz ist eine gute Verkehrsanbindung gegeben. Es besteht eine direkte Konkurrenz zum nahe gelegenen Indupark, der über große Verkaufsflächen, auch mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten, verfügt. Ziele für das Nahversorgungszentrum Oespel sind der Erhalt der Magnetbetriebe zur Sicherung der Versorgungsfunktion und die Ansiedlung insbesondere zentrenrelevanter Sortimente, etwa des mittelfristigen Bedarfsspektrums²⁴.

Ein **ehemaliges Quartiersversorgungszentrum**, das nicht die rechtlichen Kriterien eines zentralen Versorgungsbereichs erfüllt, befindet sich im Stadtteil Kley. Zwar ist der Einzelhandelsbesatz hier zurückgegangen und es fehlt an einem Magnetbetrieb des Lebensmittelhandels, doch kommt dem Bereich an der Kleybreite zwischen Kleyer Weg/ Echeloh und Dorneystraße/ Kämpchenstraße immer noch eine städtebauliche Bedeutung als Quartiersmittelpunkt zu. Hier treffen der historische bäuerliche Ursprung Kleys, die Bergarbeiter-Wohnhäuser der Zeche Oespel und die Wohnsiedlungen der Nachkriegszeit aufeinander. Es ist eine – wenn auch spärliche – Ausstattung mit Arztpraxen, Gastronomie, Dienstleistungen, einer Apotheke und einem Kiosk mit Post- und Paketannahme vorhanden. Aufgrund der Nähe zum Nahversorgungszentrum Oespel und dem Indupark ist allerdings eine Erhöhung des Einzelhandelsbesatzes, insbesondere die Ansiedlung eines Nahversorgungs-Magnetbetriebes, unwahrscheinlich, sodass eine Entwicklung zum Nahversorgungszentrum aktuell kein realistisches Ziel darstellt. Eine Beibehaltung der Nutzungsmischung und der Funktion als Quartiersmittelpunkt wäre zu begrüßen.

Nördlich von Oespel und Kley liegt der **Sondergebietsstandort Indupark**, der sich – wie eingangs bereits dargestellt – erheblich auf die quantitative Bilanz des Stadtbezirks auswirkt, aber auch die Entwicklung des nahe gelegenen Nahversorgungszentrums Oespel beeinträchtigt. Es handelt sich hierbei um einen dezentralen, nicht wohnsiedlungsräumlich integrierten und autokundenorientierten Standort. Der Verkaufsflächenschwerpunkt liegt mit 72 % im langfristigen Bedarfsbereich und zieht damit auch Kund*innen aus einem überörtlichen Einzugsgebiet an. Allerdings werden auf etwa 6.500 der insgesamt 89.000 m² Verkaufsfläche auch Nahrungs- und Genussmittel angeboten. Relativ gesehen ist das wenig, aber im Vergleich zum nahen Nahversorgungszentrum Oespel mit 1.445 m² Verkaufsfläche in diesem Sortiment erklärt sich die Konkurrenzsituation²⁵.

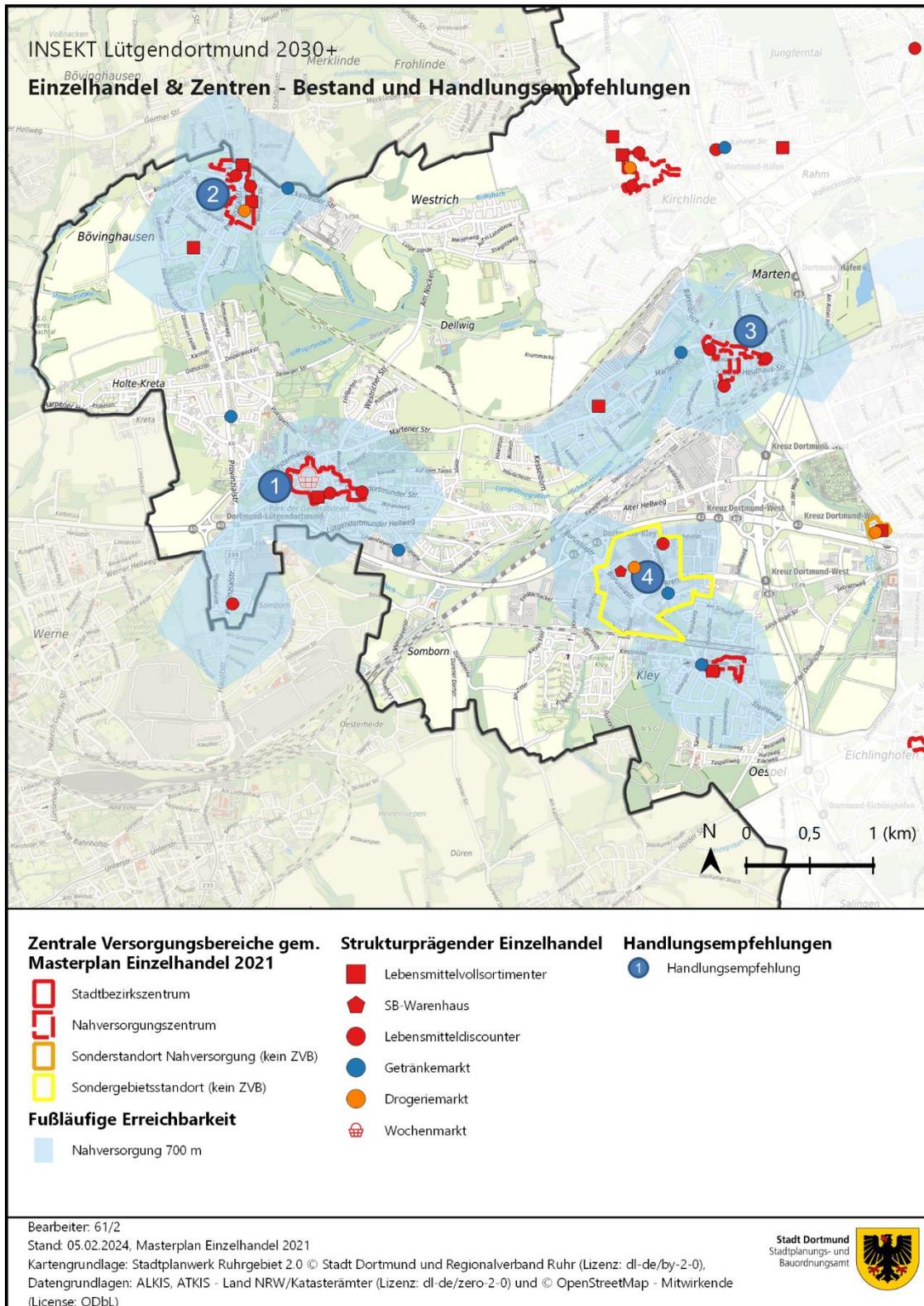
Weitere Einzelhandelsansiedlungen mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten sind daher im Indupark konsequent auszuschließen. Als einer der drei Sondergebietsstandorte im Stadtgebiet dient er der Unterbringung großflächiger Einzelhandelsbetriebe mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten und ist gemäß dieser Zielsetzung zu entwickeln. Von einer räumlichen Ausdehnung ist dabei abzusehen. Bestehende Bebauungspläne und Baugenehmigungen beschränken allerdings die Handlungsmöglichkeiten der Stadtplanung.

²⁴ vgl. Stadt Dortmund, 2023: Masterplan Einzelhandel 2021, S. 353 - 355

²⁵ vgl. Stadt Dortmund, 2023: Masterplan Einzelhandel 2021, S. 356 - 359

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Zentren werden ihrer Versorgungsaufgabe weitgehend gerecht. ▪ Alle Zentren beinhalten einen kleinteiligen gewachsenen Bereich, bieten aber auch Raum für großflächige Handelsnutzungen. ▪ Sondergebietsstandort Indupark als wohnortnahes Angebot im langfristigen Bedarfsbereich 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ leerstehende Kaufhaus-Immobilie und schwächelnder Besitz mit kleinteiligen Handelsnutzungen im gewachsenen Bereich des Stadtbezirkszentrums ▪ starker Rückgang von Handelsnutzungen sowie vorhandene Trading-Down-Tendenzen im NVZ Marten ▪ fehlende Vernetzung der gewachsenen und neuen Zentrumsteile im NVZ Bövinghausen ▪ Nahversorgungsdefizite in Westrich, Holte, Deipenbeck, Lütgendortmund-Ost und Kley ▪ Erhalt des Quartiersmittelpunkts in Kley ▪ Eindämmung nah- und zentrenrelevanter Sortimente im Indupark im Lichte bestehender Baurechte

Abbildung 19: Bestand und Handlungsempfehlungen Einzelhandel Lütgendortmund



Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- Erarbeitung Projekt „Zukunftsfähige Zentren“ für die zentralen Versorgungsbereiche (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurzfristig)
- Außerhalb der Zentren: Fokus auf integrierte Nahversorgungsstandorte (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- Schließung von Versorgungslücken ohne Beeinträchtigung der Zentrenstruktur (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)

Spezifisch:

- 1 Stadtbezirkszentrum: Unterstützung der Reaktivierung der Kaufhaus-Immobilie mit Handels- und Komplementärnutzungen als Anker für weitere positive Entwicklung (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) in Abhängigkeit von Investitionsinteresse)

- 2 Nahversorgungszentrum Bövinghausen: Verbesserung der Wege- und Funktionsvernetzung zwischen gewachsenem Bereich und neuen Magnetbetrieben (Prüfung grundsätzliche Realisierbarkeit: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61))

- 3 Nahversorgungszentrum Marten: städtebauliche Aufwertung, insb. In der Meile/ Knotenpunkt mit Martener Straße (Quartierskoordination Marten/ Zukunftskonzept Marten 2025; kurz- bis langfristig)

- 4 Indupark: restriktiver Umgang mit Anträgen im nahversorgungs- und zentrenrelevanten Spektrum nach Maßgabe des Baurechts (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)

4.3.3 Freiraum & Stadtklima

Grün- und Freiräume erfüllen unterschiedliche Funktionen im städtischen Gefüge, die es zu schützen, zu erhalten und zu fördern gilt; als nicht abschließende Aufzählung: die am Menschen ausgerichtete Gesundheitsförderung mit Freizeit und Erholung, der Naturschutz und die Landwirtschaft, der Klimaschutz und die Klimaanpassung, die Umweltgerechtigkeit und die Ökosystemleistungen. Fruchtbarer Boden, Trinkwasserverfügbarkeit, Schutz vor Naturgefahren und Erholungsleistungen der Natur sind fundamentale Grundlagen unserer Lebensqualität.

Der für die Bevölkerung zur Freizeit- und Erholungsnutzung verfügbare Freiraum besteht nicht nur aus den klassischen Grün- und Parkanlagen, sondern auch aus Kleingärten und Friedhöfen, Spielplätzen und Schulhöfen, Wäldern und Feldwegen, Betriebswegen an Flüssen und Kanälen und weiteren Flächen, die für die Öffentlichkeit zugänglich und nutzbar sind. Unter Betrachtung ökologischer und stadtklimatischer Aspekte leisten die Grünzüge und Grünverbindungen, die Acker- und Waldflächen, aber auch die Schutzpflanzungen an Autobahnen und die Dach- und Fassadenbegrünungen an Gebäuden einen wichtigen Beitrag zum stadtklimatischen Ausgleich im Siedlungsbereich.

Bei einem stetig steigenden Nutzungsdruck auf die bestehenden Grün- und Freiräume und den sich immer deutlicher abzeichnenden Folgen des Klimawandels verfolgt die Freiraumplanung das primäre Ziel, auch in Zukunft eine ausreichende Versorgung mit attraktiven Angeboten für die Naherholung und die Sicherung und Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität zu gewährleisten sowie stadtklimatisch und für den Naturschutz bedeutsame Grün- und Freiräume sowohl im Siedlungszusammenhang als auch im Außenbereich zu erhalten und zu stärken.

Über das in Kapitel 3.2.1 erläuterte radial-konzentrische Freiraummodell zur Vernetzung von innerstädtischen Freiflächen und landschaftsbezogenen Freiraum hinaus sollten zukünftig weitere strategische Ansätze für mehr urbanes Grün in den Fokus der Stadtentwicklungsplanung rücken. Dabei geht es um die ganzheitliche Betrachtung des Grünangebotes und dessen Funktionen in der Stadt: u.a. Attraktivität des Stadtbildes, Nutzbarmachung für die Menschen in der Stadt, Beitrag zur Klimaanpassung, Förderung der Biodiversität. Mit Blick auf die stadtklimatischen Funktionen des Grüns in der Stadt bietet der Masterplan integrierte Klimaanpassung²⁶ bereits eine Vielzahl an Handlungsempfehlungen und Maßnahmen. Für die räumliche Planung werden Darstellungs- und Festsetzungsmöglichkeiten in Bauleitplänen aufgeführt, die in der Dortmunder Stadtplanung bereits Anwendung finden (z.B. Vorhaltung von Frei- und Frischluftflächen, Luftleitbahnen, Dachbegrünung). Zusätzlich könnten als Satzung beschlossene Kennzahlen, z. B. Grünfläche in m² pro Einwohner*in ein Baustein sein. Idealerweise sind die Zentren zukünftig attraktiv, grün und klimaangepasst, z. B. mit durch Bäumen beschattete Plätze. Die Quartiere sind kühlend begrünt und durchlüftet, haben Pocket Parks und als „Wohnungserweiterung“ dienende Straßen mit Aufenthaltsqualität. Der landschaftsbezogene Freiraum ist für die Menschen im Stadtbezirk über Grünverbindungen und fahrradfreundliche Straßen gut erreichbar und erfüllt seine Funktion als Ausgleichsraum für den Natur- und Klimaschutz.

Status quo im Stadtbezirk Lütgendortmund

Der Stadtgrünplan²⁷ beschreibt im Jahr 2004 das Grünflächenangebot in Lütgendortmund hinsichtlich Größe und Qualität der Flächen als vielfältig, die Bandbreite geht von naturnahen Anlagen und Anlagen ohne Nutzungsqualitäten bis zu großflächigen Parkanlagen, teilweise mit breitem Nutzungsangebot.

Als besondere Anlagen aufgrund ihres historischen Hintergrundes der Entstehung sind der Volksgarten Lütgendortmund und der Volksgarten Bövinghausen zu nennen, aber auch die Parkanlage um Haus Dellwig. Viele kleinere Anlagen stellen lineare Grünverbindungen im Wohnumfeld oder am Siedlungsrand dar (siehe Abbildung 20).

²⁶ Stadt Dortmund, 2021, [Masterplan integrierte Klimafolgenanpassung | dortmund.de](https://www.dortmund.de/masterplan-integrierte-klimafolgenanpassung) (zugegriffen am 10.04.2024)

²⁷ Stadt Dortmund (Auftraggeberin), grünplan - Büro für Landschaftsplanung: StadtgrünPlan Stadtbezirk Lütgendortmund 2004

Abbildung 20: Volksgarten Lütgendortmund, Grünzug Marten



(Quelle: Alcantara, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Ein hoher Freiraumbedarf mit einem entsprechend hohen Handlungsbedarf besteht in Lütgendortmund, Marten und Bövinghausen, gefolgt von Kley, wobei aber gerade Bövinghausen einen guten Zugang zum landschaftsbezogenen Freiraum hat. Dieser besteht vor allem aus einem hohen Waldanteil.

Im Stadtbezirk Lütgendortmund verfügen viele statistische Bezirke über hohe Anteile an Friedhöfen, Sportplätzen und Kleingartendaueranlagen. Die Bedarfsdeckung mit Kleingartendaueranlagen von 60,3 % (Stand 31.12.2000) liegt gesamtstädtisch im unteren Mittelfeld²⁸. Zehn Kleingartenanlagen bestehen, die Errichtung einer weiteren Anlage ist angedacht. Hier soll das Flächennutzungsplanpotenzial „Auf der Kiste“ entwickelt werden. Der Realisierungszeitpunkt ist noch unbestimmt.

Der Stadtbezirk Lütgendortmund ist stark durch die A 45 und die B 235 von Nord nach Süd sowie die A 40 und die Eisenbahnlinie von Ost nach West zergliedert. Diese großen Verkehrsbänder bilden starke Barrieren im Freiraum.

Das radial-konzentrische Freiraummodell ist in der Realität nur bedingt ablesbar. Noch recht deutlich abzulesen ist der äußere Umring in der Nord-Süd-Verbindung von Westrich über das Dellwiger Bachtal und die sich anschließenden landwirtschaftlichen Flächen bis Germania und dann entlang der Stadtgrenze von Somborn nach Oespel. Die Radiale hingegen liegt über dem Siedlungsbereich und dem Gewerbegebiet Germania und Teilen des statistischen Unterbezirks Marten. Als Freiraum sind dort nur die linearen Strukturen des offengelegten Gewässersystems von Schmechtingbach und Roßbach zu finden. Erst ab der Stadtbezirksgrenze zu Huckarde, die von der A 45 gebildet wird, sind Freiraumstrukturen im Sinne des Freiraummodells mit dem nördlichen Teil des Revierparks Wischlingen vorhanden. In dieser Beschreibung zeigt sich deutlich, dass es sich um ein Modell handelt. Als Schlussfolgerung ist daraus zu ziehen, dass gerade in den bebauten Bereichen, die vom Freiraummodell überlagert werden, die noch vorhandenen Grünstrukturen und -verbindungen zu erhalten, zu stärken und auszubauen sind. In diesem Zusammenhang ist geplant, eine neue Wegeverbindung entlang des Roßbachs von der Straße Bärenbruch über das Betriebsgelände des Pumpwerks Oespeler Bach bis zur Altenrathstraße herzustellen. Diese Aufwertung steht im Zusammenhang mit dem Abriss des Dükers Bärenbruch in Verbindung mit dem Neubau der Brücke Bärenbruch (siehe Kapitel 4.3.7 Technische Infrastruktur).

Es ist davon auszugehen, dass die Summe des innerstädtischen wie auch des landschaftsbezogenen Freiraums gesamtstädtisch betrachtet nach wie vor auf einem relativ hohen Niveau liegt. Um jedoch die Gesamteinschätzung von 2004 zu bestätigen ist eine aktuelle Erfassung

²⁸ Stadt Dortmund 2004: Flächennutzungsplan 2004, Erläuterungsbericht, S. 168

des Grünflächenangebotes folgerichtig und für eine objektive Beurteilung notwendig. Daraus abgeleitete Handlungsmaßnahmen sind gesamtstädtisch und strategisch zu erarbeiten. Aufgrund einer aktiven Bürger*innenschaft und zahlreicher Tätigkeiten der Verwaltung sind die Problemlagen im Stadtbezirk in weiten Teilen gut dokumentiert. Einzig für die Umsetzung ist ein langer Atem erforderlich. Dieses betrifft z. B. die Überflutungsproblematik bei Starkregen in Marten, ebenso die Aufwertung des Ortskerns, speziell „In der Meile“. Aufgrund fehlender Flächen in diesen verdichteten wie auch stark belasteten Bereichen sind Anpassungen und Umbauten nur über innovative Multifunktionalität von Flächen und Freiräumen zu erreichen.

Der landschaftsbezogene Freiraum umgibt die Siedlungsstrukturen des Stadtbezirkes. Diese Bereiche sind aus Naturschutzsicht, für Freizeit und Erholung, und immer wichtiger werdend aus Sicht des Klimawandels wertvoll, erhaltens- und schützenswert. Eine besondere Herausforderung sind die mit dem Freiraum widerstreitenden Interessen hinsichtlich Siedlungsausweitung. Hier ist zum Schutz des Freiraums insbesondere auf Nachverdichtung im Sinne von doppelter Innenentwicklung zu setzen. Aber auch die Akzeptanz ist notwendig, dass ursprünglich vorgesehene Flächen nicht mehr entwickelt werden können.

Eine weitere Herausforderung im Stadtbezirk ist die Auflösung von Engstellen im Freiraumsystem. So bildet die B 235 mit ihrer begleitenden Bebauung eine Barriere zwischen dem Oberen Ölbachtal und dem Dellwiger Bachtal. Eine weitere Barriere ist die Bahnlinie, die von Germania aus, den Zugang ins Dellwiger Bachtal erschwert. Weitere Barrieren ergeben sich durch den Verlauf von Holtestraße und Werner Hellweg sowie durch die A 40.

Es ist einerseits der Biotopverbund zu fördern, andererseits die Erreichbarkeit des landschaftsbezogenen Freiraums zu Fuß oder mit dem Rad auszubauen. Dazu beteiligt sich die Stadt Dortmund aktiv an einem im Jahr 2022 begonnenen Pilotprojekt zum Grünzug E. Das „Pilotprojekt Grünzug E – auf dem Weg zur grünsten Industrieregion Europas“ ist ein Gemeinschaftsprojekt zwischen dem RVR und der Stadt Bochum sowie den vom Grünzug E berührten weiteren Anliegerkommunen Herne, Castrop-Rauxel, Dortmund, Witten und Hattingen. Das als Blaupause dienende Konzept wertet die grün-blaue Infrastruktur für die Menschen in ihrer Qualität auf, vernetzt die Grünräume, steigert die Biodiversität und sichert den Klima-, Landschafts- und Artenschutz. Die Stadt Dortmund speist zwei Projekte in das Gesamtkonzept ein, zum einen die Besucherlenkung und Wegeführung im Naturschutzgebiet Ölbachtal, zum anderen das Planfeststellungsverfahren „Ökologischer Umbau des Harpener Baches und des Bövinghauser Baches im Bereich der Stadtgebiete von Dortmund, Bochum und Castrop-Rauxel“.

Der Landschaftsplan (2020)²⁹ erstreckt sich mit seinem Geltungsbereich im Wesentlichen auf den baulichen Außenbereich im Sinne des Bauplanungsrechtes (§ 35 BauGB). Er übernimmt die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege, indem er den Freiraum vor ungeordneten Eingriffen schützen und durch ökologisch wirksame Maßnahmen verbessern soll. Dies geschieht durch ein Netzwerk von Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen.

Der Geltungsbereich des Landschaftsplanes zieht sich verzweigt bis an die bebauten Bereiche heran und beinhaltet die Volksgärten Lütgendortmund und Bövinghausen, aber auch Friedhöfe und Kleingärten in Randlagen zum Freiraum. Zum Teil sind die linearen Strukturen der A 45 und der A 40, sowie die Schienenwege, wenn sie den Freiraum durchschneiden in den Geltungsbereich aufgenommen.

Die Landschafts- und Naturschutzgebiete umfassen im Wesentlichen die landwirtschaftlichen Flächen und Waldflächen des Stadtbezirks Lütgendortmund und gehen meist über die Stadtbezirksgrenzen hinaus, im Westen schließen sich geschützte Bereiche der Stadt Bochum an,

²⁹ Stadt Dortmund, Umweltamt: Landschaftsplan 2020

nach Norden Freiraumbereiche von Castrop-Rauxel (L-19 Bövinghausen, L-20 Dellwig-Westrich, L-21 Marten-Rahm-Wischlingen, L-25 Vöhde, L-26 Somborn-Kley sowie L-27 In der Meile-Im Weißen Feld-Oespel; N-19 Ölbachtal, N-20 Dellwiger Bachtal, N-21 Hallerey sowie N-22 Dorneywald).

Die Landschaftsschutzgebiete dienen dem Erhalt der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und der Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, hier insbesondere als Refugialraum sowie als Ergänzungsraum und Pufferzone für das angrenzende Naturschutzgebiet, zum Schutz unzerschnittener verkehrsarmer Räume und zum Erhalt von ruhigen Landschaftsteilen aber auch wegen seiner Bedeutung für die Erholung.

Die Naturschutzgebiete dienen dem Schutz der Flora und Fauna mit je nach ihrer Ausprägung verschiedenen primären Schutzziele. Es handelt sich um Lebensräume der regelmäßig im Gebiet vorkommenden und gemäß § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) geschützten Brut-, Gast-, Rast- und Zugvögel, von Lebensstätten und -gemeinschaften von gefährdeten und seltenen wildlebenden Tierarten und wildwachsenden Pflanzenarten und -gesellschaften. Aber auch die Seltenheit und besondere Eigenart von Landschaftsstrukturen stehen im Vordergrund. Ein häufiger Schutzzweck ist der Schutz eines unzerschnittenen verkehrsarmen Raumes, ruhiger Landschaftsteile und der Schutz des Klimas.

Auf Regionalplan-Ebene sind die zusammenhängenden, den Außenbereich umfassenden Flächen trotz der Zerschneidungen durch die Autobahnen und Bahnstrecken weitgehend als regionale Grünzüge dargestellt.

Im Biotopverbundsystem³⁰ lagern die Flächen der Stufe 1 (herausragende Bedeutung) im Wesentlichen auf den Naturschutzgebieten, die Stufe 2 (besondere Bedeutung), sind häufig Flächen aus dem Geltungsbereich des Landschaftsplanes, die nicht als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt sind. Diese Fläche sind oftmals Engstellen im Grünverbund und lineare Vegetationsstrukturen. Das untermauert die Forderung aus dem Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (2021), dass ein kleinräumiger, klimatisch wirksamer Biotopverbundplan für den Innenbereich als Ergänzung zum Außenbereich zu erarbeiten ist³¹. Damit soll das Ziel verfolgt werden, im Innenbereich die ökologische sowie stadtklimatische Wertigkeit und Wirksamkeit kleinräumiger Grün- und Freiflächenstrukturen durch die Erfassung und Weiterentwicklung einer Biotopverbundstruktur zu erhalten und zu erhöhen.

Klimaanalyse

Die Klimaanalyse (2019)³² zeigt auf, dass die verschiedenen über den Stadtbezirk verteilten größeren zusammenhängenden Freiflächen als regional bedeutsame klimatische Ausgleichsräume dienen (siehe Abbildung 21). Während autochthoner³³ Wetterlagen können bedeutsame Kaltluftvolumenströme entstehen, die aufgrund ihrer Reliefeigenschaften ein Vordringen der Luftmassen in die Siedlungsbereiche z. B. nach Oespel, Kley und Marten ermöglichen. Auch auf den Gewerbeflächen, z. B. des Induparks, macht sich das Vordringen kühler Luftmassen positiv bemerkbar.

Andere Bereiche, wie die großen landwirtschaftlichen Flächen westlich von Bövinghausen entfalten ihre positive klimatische Wirkung vor allem während allochthoner³⁴ Wetterlagen und transportieren bei Wind aus westlichen Richtungen Frischluft in die bebauten Bereiche.

³⁰ LANUV 2017: Fachbeitrag des Naturschutzes und der Landschaftspflege für die Planungsregion des Regionalverbandes Ruhr (RVR)

³¹ Stadt Dortmund, Umweltamt (Auftraggeberin): Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (MiKaDo) 2021: S. 207

³² Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Regionalverband Ruhr, Referat Geoinformation und Raumbeobachtung, Team Klimaschutz und Klimaanpassung, 2019: Klimaanalyse Stadt Dortmund)

³³ Eine autochthone Wetterlage ist eine durch lokale und regionale Einflüsse bestimmte Wetterlage.

³⁴ Allochthone Wetterlagen sind „fremdbürtige“, durch großräumige Luftströmungen bestimmte Witterungen.

Um die klimatische Ausgleichsfunktion der Freiflächen zu erhalten, sollten diese weitestgehend von Bebauung freigehalten werden. Von besonderer Bedeutung ist dies beispielsweise im nördlichen Lütgendortmund (am Ortsrand von Westrich) sowie am Ostrand des Geländes der ehemaligen Zeche Zollern. Aber auch die Freiflächen an der Grenze zu Hombruch, bzw. zur Innenstadt-West und zwischen Somborn und Kley besitzen wichtige Funktionen für die Kalt- und Frischluftzufuhr in die angrenzenden Siedlungsräume. Entsprechend der Planungshinweiskarte sind klimatische Baugrenzen festzusetzen und westlich von Bövinghausen anzustreben.

Die lokal bedeutsamen Park- und Grünanlagen sowie Friedhöfe entwickeln eine klimatische Fernwirkung oder wirken als lokale Klimaoasen. Diese wie auch die Flächen der Grünvernetzung sollten unbedingt erhalten und möglichst vergrößert werden. Hierfür können auch private Gärten oder Teile des Gewerbegebietes Germania einbezogen werden.

Die größeren Waldflächen des Stadtbezirks bilden optimale Rückzugs- und Regenerationsorte an heißen Tagen. Außerdem tragen sie zur Kaltluftproduktion bei und übernehmen eine wichtige Filterfunktion. Die Waldflächen sind zu erhalten und schützen.

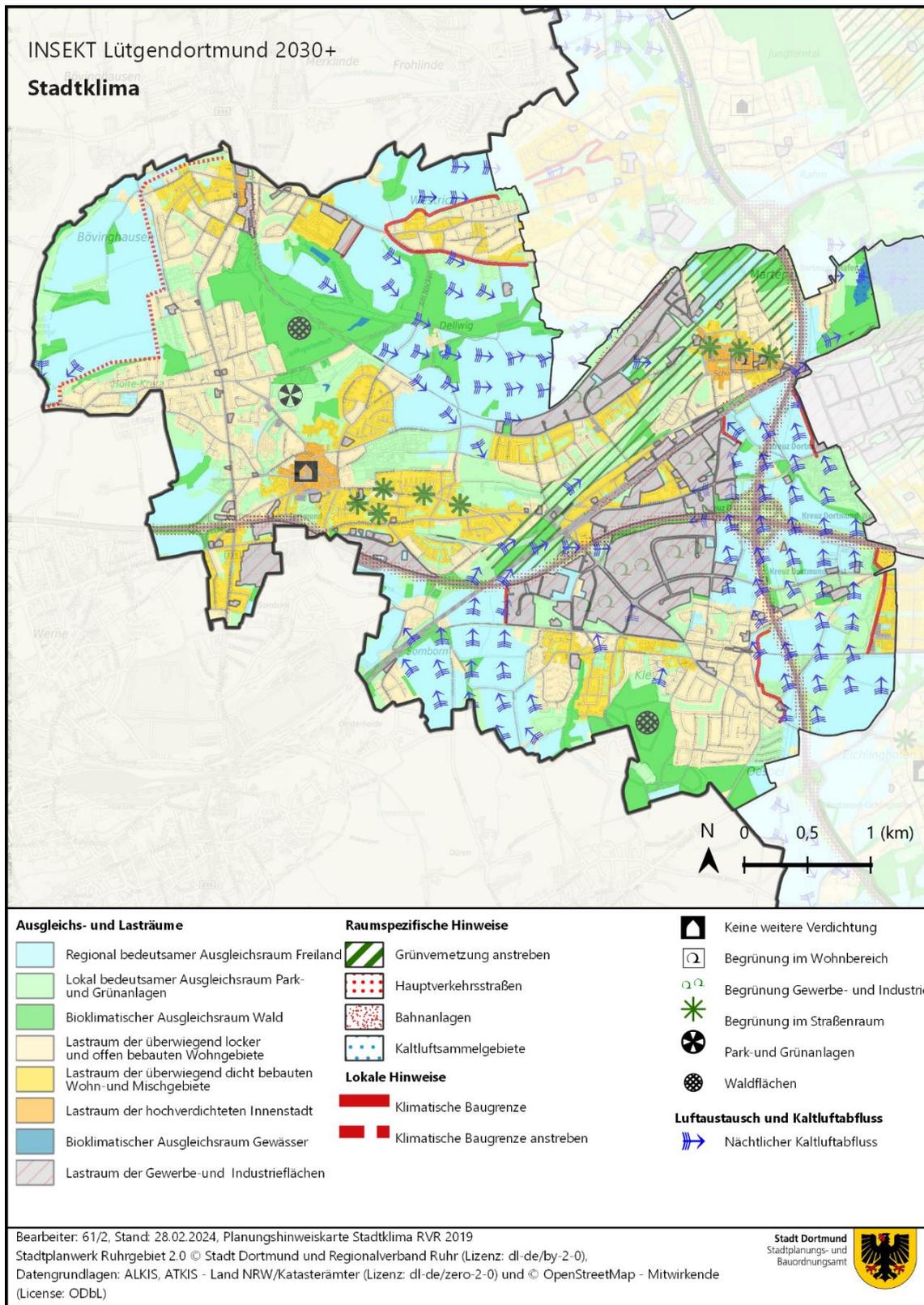
Neben den aufgelockerte Siedlungsstrukturen mit Einfamilien-, Doppel- oder kleineren Mehrfamilienhäusern finden sich auch einige Siedlungsbereiche, die dem Lastraum der überwiegend dicht bebauten Wohn- und Mischgebiete angehören und durch eine entsprechend höhere Bebauungsdichte charakterisiert werden, wie der Norden von Bövinghausen mit seinen bis zu sechsgeschossigen Mehrfamilienhäusern sowie der zentrale Bereich des Stadtteils Lütgendortmund. Das Umfeld der S-Bahnstation Dortmund-Lütgendortmund ist durch einen sehr hohen Versiegelungsgrad gekennzeichnet, der städtische Wärmeinseleffekt ist dort sehr ausgeprägt. Eine Erhöhung des Grünflächenanteils durch kleinräumige Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen, wie z. B. die Entsiegelung und Baumpflanzung zur Schaffung von Schattenzonen auf Schulhöfen sowie auf Parkplatzflächen ist anzustreben und Anbindungen an klimatische Ausgleichsräume, wie z. B. den Park der Generationen zu schaffen.

Die Entkernung und Begrünung von hochversiegelten Innenhöfen sowie der Einsatz von Dach- und Fassadenbegrünungen stellen weitere Maßnahmen zur Verbesserung der lokalklimatischen Verhältnisse dar, ebenso (Straßen-) Baumpflanzungen, die durch Verschattungs- und Verdunstungseffekte lokale Klimaverbesserungen im Straßenraum erzielen.

Die Gewerbegebiete, wie Indupark, Steinhammer Straße, Alter Hellweg und Kley wie auch z. B. Flaspöte, Germania oder Lütgendortmund-Ost weisen einen sehr hohen Versiegelungsgrad, kaum Vegetationsbestände sowie teilweise erhöhte Emissionen von Luftschadstoffen, Abwärme und Lärm auf. Bio- und Immissionsklimatisch hat dies langanhaltende, nächtliche Überwärmungen und Belastungen durch Hitzestress und Schwüle am Tage sowie erhöhte Immissionen von Luftschadstoffen und Lärm zur Folge. Daher sollten in den Gewerbegebieten Maßnahmen zur Entsiegelung, Begrünung und Erhöhung des Anteils großkroniger Bäume auf Lager- und Parkplatzflächen ergriffen werden. Dach- und Fassadenbegrünungen können ein weiteres Instrument zur Erhöhung des Grünflächenanteils darstellen, ebenso Immissionsschutzpflanzungen. Auf die Ansiedlung weiterer bodennaher Emittenten ist zu verzichten.

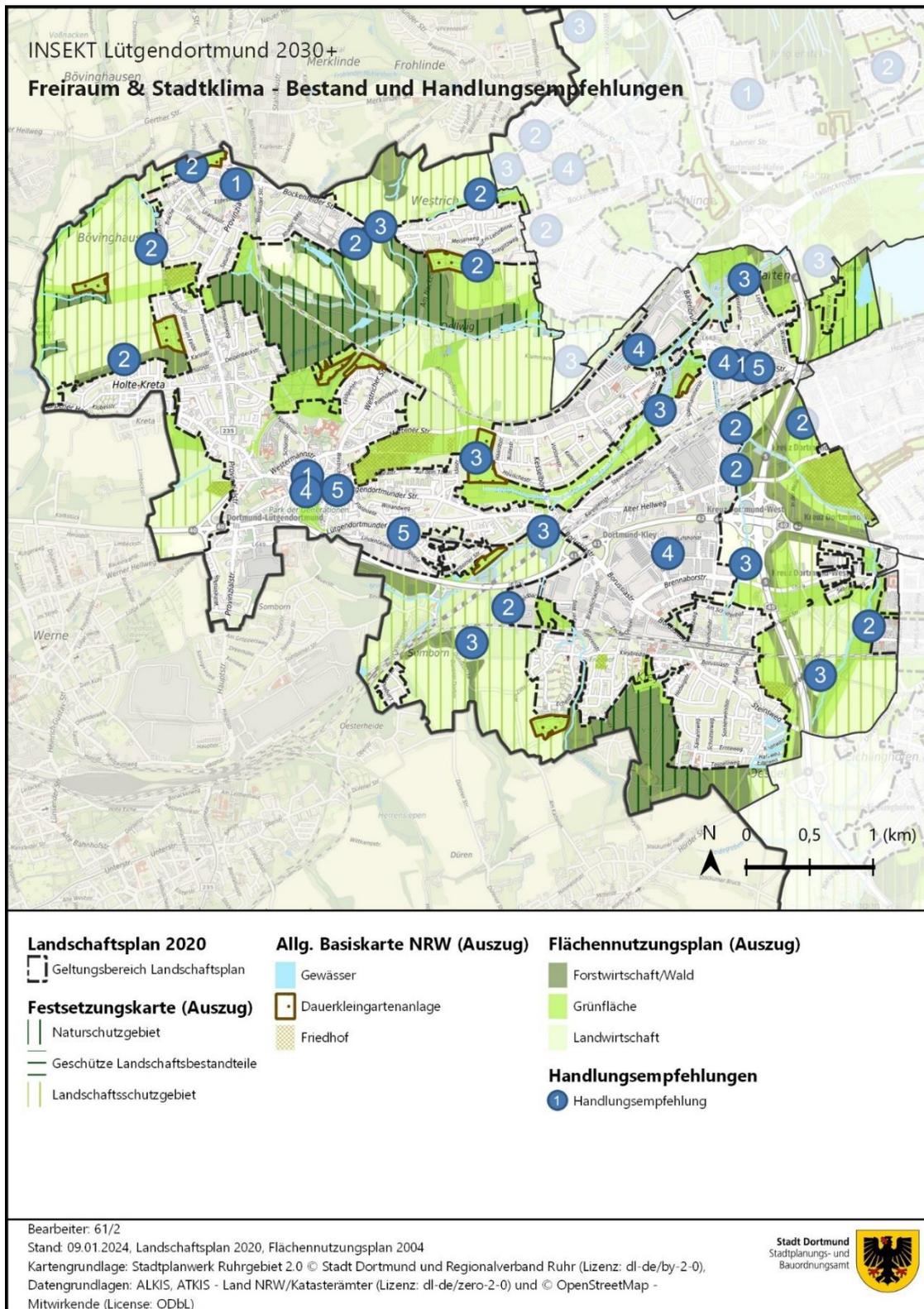
Die Gewerbegebiete Germania und Steinhammer Straße grenzen an eine Grünvernetzung an und sollten in diesen Verbund einbezogen werden.

Abbildung 21: Klimaanalysekarte der Stadt Dortmund



Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ vielfältiges Grünflächenangebot hinsichtlich Größe und Qualität ▪ ausgedehnter landschaftsbezogener Freiraum mit guter Eignung für die Erholungsnutzung und Naturschutzqualitäten, auch im Übergang zu den angrenzenden Kommunen ▪ große Waldgebiete ▪ weitgehend ausgeglichene klimatische Verhältnisse in den Wohnsiedlungen ▪ große klimatische Ausgleichsräume 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhalt des landschaftsbezogenen Freiraums zur Erholungsnutzung und Sicherung als klimatische Ausgleichsräume ▪ Schutz der aus Sicht des Naturschutzes sensiblen Bereiche ▪ Freiraumschutz vs. Siedlungserweiterungen ▪ Steuerung der Freiraumnutzung für erneuerbare Energien ▪ Erhöhte Immissionen von Luftschadstoffen und Lärm im Nahbereich der Autobahnen ▪ Barrieren in der Erreichbarkeit des landschaftsbezogenen Freiraums durch lineare Verkehrsstrukturen

Abbildung 22: Bestand und Handlungsempfehlungen Freiraum & Stadtklima Lütgendortmund



Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- Bestandserhebung des urbanen Grünflächenangebotes und Erarbeitung von Strategien zur Versorgung und Verbesserung des Grüns in der Stadt (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Grünflächenamt (FB 63), Umweltamt (FB 60); kurz- bis mittelfristig)
 - mittelfristige Erarbeitung eines kleinräumigen, klimatisch wirksamen Biotopverbundplans für den Innenbereich (Umweltamt (FB 60), Grünflächenamt (FB 63))
 - maßvolle bauliche Nachverdichtung als doppelte Innenentwicklung statt Freiraumbanspruchung (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
 - Siedlungsränder von riegelartiger Bebauung freihalten, um den Zufluss von Kaltluft nicht zu stören (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
 - Strategie für Freiflächen-Solaranlagen sowohl in den baurechtlich privilegierten Bereichen entlang von Autobahnen und Schienenwegen als auch für die Steuerung auf den nicht privilegierten Flächen im Außenbereich (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60); mittelfristig)
- ③ Schutz der Grünzüge und Grünverbindungen zwischen den Siedlungsbereichen, besonders entlang des Schmechtingbaches sowie Erhalt und Ausbau der bestehenden Grünvernetzungen zwischen Somborn und Marten, ggf. unter Einbeziehung von Privatgrün (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
 - ④ Entsiegelung und Durchgrünung in den stark verdichteten Bereichen, wie dem Zentrum von Lütgendortmund und den Gewerbegebieten (Germania, Indupark u.a.), Anbindung durch Vegetationsstrukturen (z. B. Straßenbäume) an klimatische Ausgleichsräume (z. B. Anbindung des Zentrums Lütgendortmund an den Park der Generationen, Anbindung der Gewerbegebiete Germania und Steinhammerstraße an die Grünverbindungen) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66), Eigenbetrieb Stadtentwässerung (EB 70), Grünflächenamt (FB 63), Umweltamt (FB 60); laufend nach zu erarbeitenden kurz-/ mittel- bis langfristigen Konzepten)
 - ⑤ Erhöhung des Anteils an Straßenbäumen, z. B. entlang der Lütgendortmunder Straße, Martener Straße, Fließpoete und auf Parkplätzen (Tiefbauamt (FB 66), Grünflächenamt (FB 63); langfristig)

Spezifisch:

- ① keine bauliche Nachverdichtung in den schon stark verdichteten und klimatisch belasteten Bereichen, in Teilen von Marten, Lütgendortmund und Bövinghausen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- ② Einhaltung der in der Klimaanalyse aufgezeigten klimatischen Baugrenzen, z. B. am Siedlungsrand von Westrich, am Westrand von Bövinghausen, am Siedlungsrand zwischen Oespel und der A 45, nordöstlich des Autobahnkreuz Dortmund-West u. a. (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)

4.3.4 Lärmschutz

Als „Umgebungs­lärm“ werden belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien bezeichnet, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden. In der EU-Umgebungs­lärmrichtlinie wird zwischen Umgebungs­lärm an Straßen, an Schienenwegen, durch Industrie und Gewerbe sowie an Flugplätzen unterschieden. Die Stadt Dortmund verfolgt mit einem Lärmaktionsplan das Ziel, insbesondere in den Bereichen Maßnahmen zur Lärm­minderung zu entwickeln und umzusetzen, in denen aufgrund sehr hoher Lärm­belastungen der Bevölkerung vordringlicher Handlungsbedarf besteht. Der aktuelle Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2014 entfaltet eine interne Bindungswirkung für Behörden und muss bei Fachplanungen berücksichtigt werden³⁵.

Ein wichtiger Bestandteil der Lärmaktionsplanung ist die Ausweisung von „Ruhigen Gebieten“. Dabei ist ihre Definition nicht einheitlich geregelt. In Dortmund bilden bisher Lärm­belastung und Mindestgröße die wesentliche Grundlage der Definition. Generell gibt es ein breites Spektrum an Maß­nahmenvorschlägen wie aktiver Schallschutz (z. B. Lärmschutzwände), passiver Schallschutz (z. B. Förderprogramme für Fenster), Erneuerung von Straßen (z. B. „Flüsterasphalt“), Schienen oder Fahrzeugen (z. B. Busflotte) sowie Tempolimits.

Ziel der Stadt Dortmund ist es, bei der Neuaufstellung des nächsten Lärmaktionsplanes stärker als bisher Entwicklungsziele und – im Rahmen des Möglichen – Schutzmaßnahmen festzulegen.

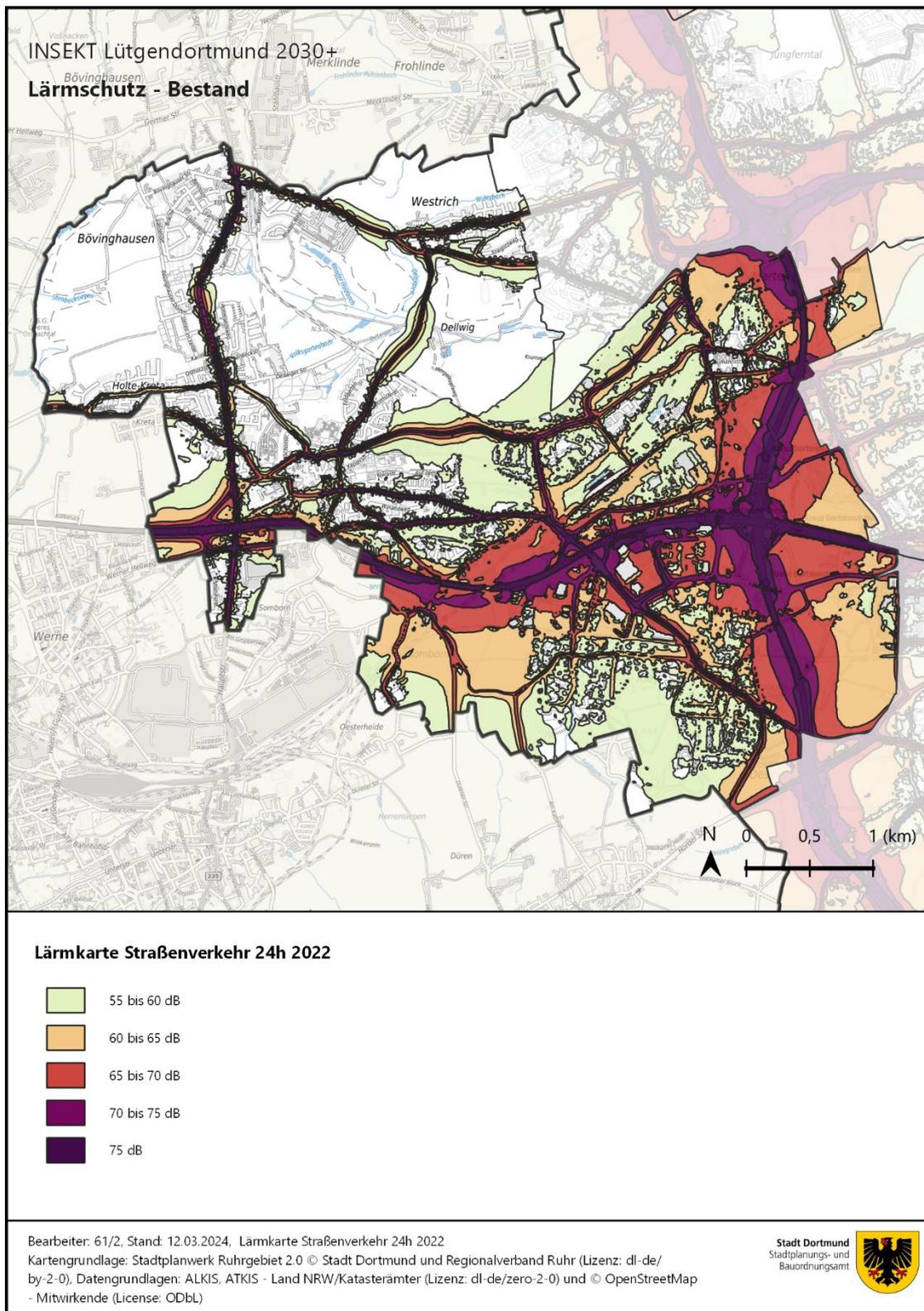
Status quo im Stadtbezirk Lütgendortmund

Die Lärmsituation in Lütgendortmund ist vor allem durch den Straßenverkehr geprägt. In Ost-West-Richtung verläuft die B 1/ A 40 durch den Stadtbezirk, welche Belastungen im Bereich Lütgendortmund, Kley und Oespel hervorruft. Entlang der östlichen Grenze verläuft die vier­spurige A 45, die in Oespel und Marten zu hören ist.

Auch im Inneren des Stadtbezirks verlaufen einige Magistralen, die Lärmauswirkungen haben. Hierzu gehören einerseits die Martener Straße andererseits auch der Lütgendortmunder Hellweg und die abzweigende Borussiastraße und der Steinsweg, als wichtige Ost-West-Verbindungen. In Nord-Süd-Richtung sind die Achsen Provinzialstraße und Westricher Straße zu­vor­derst zu nennen (siehe Abbildung 23).

³⁵ Stadt Dortmund, 2014: Lärmaktionsplan, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 07.05.2015 (DS-Nr. 14090-14)

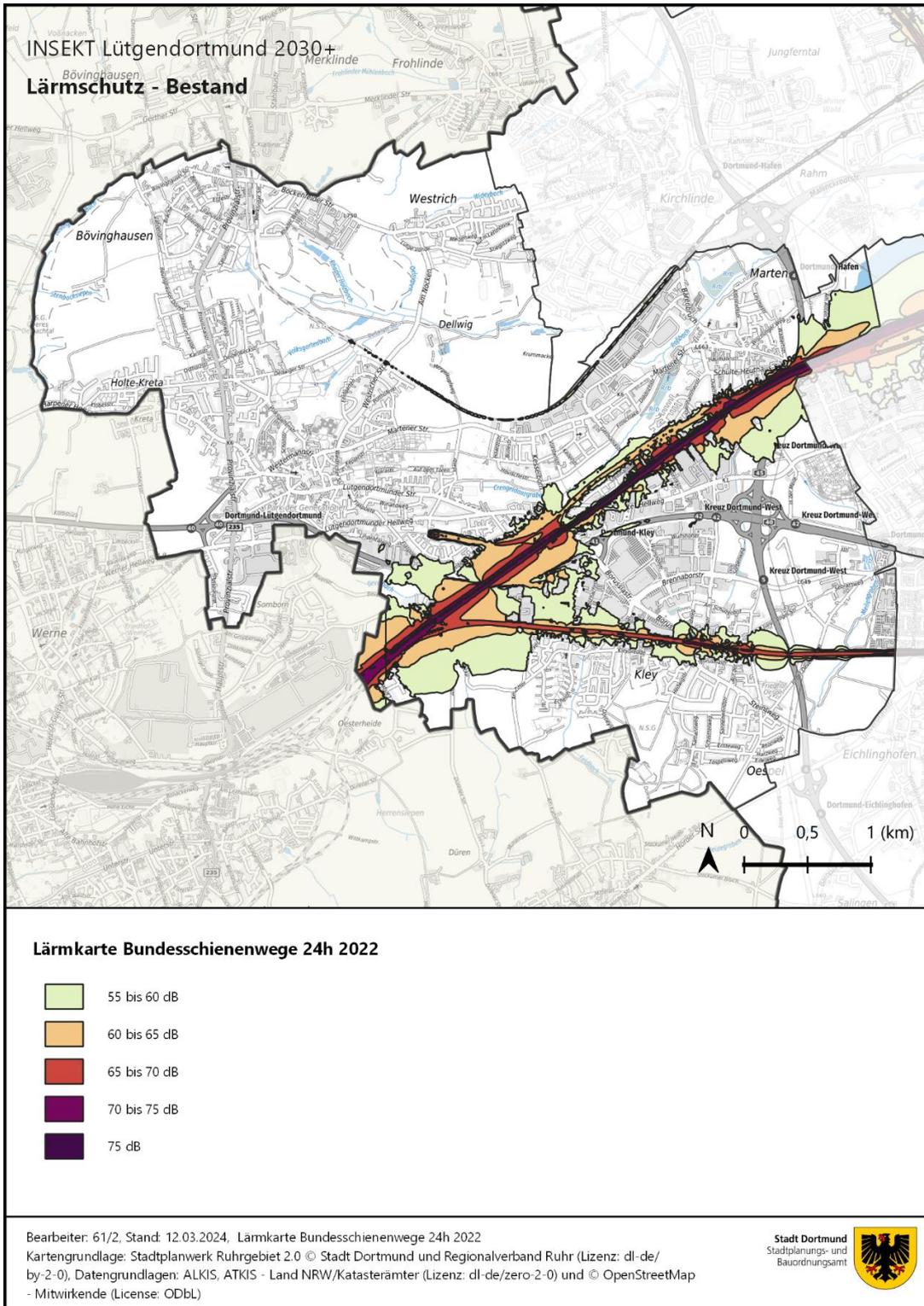
Abbildung 23: Straßenverkehrslärm in Lütgendortmund



Lärmauswirkungen von zwei Bahntrassen spielen in Lütgendortmund eine Rolle (siehe Abbildung 24). Die stärksten Beeinträchtigungen ruft die Fernverkehrsstrecke der Deutschen Bahn hervor, die den Stadtteil von Nord-Ost nach Süd-West durchquert. Die Trassen der S1 und S4 wirken sich durch die geringe Taktung nur minimal aus. Durch den Verlauf der Trasse der RB

43 überwiegend abseits des Siedlungsraums ergeben sich keine bedeutenden Lärmauswirkungen auf Wohnsiedlungen.

Abbildung 24: Schienenverkehrslärm in Lütgendortmund



Auch wenn von den großen Verkehrsstrassen im Stadtbezirk Lütgendortmund Lärm ausgeht, sind diese Auswirkungen im gesamtstädtischen Vergleich nicht so groß, dass Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen ergriffen werden müssten.

Ruhige Gebiete, aus deren Festsetzung sich ggf. Restriktionen ergeben könnten, sind im Stadtbezirk Lütgendortmund nicht gegeben.

Aktuell wird der Lärmaktionsplan fortgeschrieben. Daher werden an dieser Stelle keine für das INSEKT relevanten Qualitäten und Herausforderungen bzw. Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung benannt. Die vermutlich Ende des Jahres 2024 vorliegenden Ergebnisse werden eine Rückschau erlauben. Ggf. wird auch eine Ausweisung und Qualifizierung von ruhigen Gebieten erfolgen³⁶.

4.3.5 Mobilität

Durch Klimakrise und Digitalisierung, autonome Fahrzeuge und zusätzliche Mobilitätsangebote steht der Verkehrssektor vor starken Umbrüchen, die unter dem Begriff der „Verkehrswende“ gebündelt werden. Neben den „klassischen“ Infrastrukturprojekten (z.B. Neugestaltung von Straßen) gewinnen auch weitere Handlungsfelder wie Mobilitätsmanagement und digitale Vernetzung zunehmend an Bedeutung. Das Potenzial für die Umsteuerung des Verkehrs in Richtung eines stadtverträglichen, nachhaltigen und ressourcenschonenden Systems ist groß, es auszuschöpfen ist aber nicht selbstverständlich. Aufgrund vielfältiger Herausforderungen und Wechselwirkungen sind Steuerung und Rahmensetzung durch die öffentliche Hand notwendig.

Der Masterplan Mobilität 2030 legt die strategischen Grundsätze und Leitlinien der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030 fest. Er behandelt alle Verkehrsarten (Fußverkehr, Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel (ÖPNV), motorisierten Individualverkehr (MIV), Wirtschaftsverkehr) und Querschnittsthemen (Verkehrssicherheit, Mobilitätsmanagement, Elektromobilität, Umweltauswirkungen, neue Mobilitätsformen). Mit Ratsbeschluss vom 22.03.2018 hat die Stadt Dortmund die erste Stufe des Masterplanes Mobilität 2030, das Leitbild und das Zielkonzept beschlossen. Nach und nach werden die Teilkonzepte erarbeitet, fertiggestellt und bereits vom Rat beschlossen sind die Teilkonzepte „Mobilitätsmaßnahmen zur Luftreinhaltung“ und „Elektromobilitätskonzept“, „Fußverkehr & Barrierefreiheit“, „Radverkehr & Verkehrssicherheit“ sowie „Öffentlicher Raum & Ruhender Verkehr“. Das Teilkonzept „Dortmund & die Region: Nach innen und außen vernetzte Stadt“ wird zurzeit erarbeitet und soll Ende 2025 dem Rat zum Beschluss vorgelegt werden. Die weiteren Teilkonzepte „Mobilitätsmanagement“, „Wirtschaftsverkehr“ und „Neue Mobilitätsformen & Digitalisierung & Multimodalität“ sollen im Anschluss erarbeitet werden.

Status quo im Stadtbezirk Lütgendortmund

Der die Verkehrsmittelwahl abbildende sogenannte Modal Split (siehe Abbildung 25) zeigt auf, welchen Anteil der Wege im Stadtbezirk mit welchen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird.

Der Stadtbezirk Lütgendortmund ist zusammen mit Hörde der Stadtbezirk mit den geringsten Anteilen des Fußverkehrs (8,9 %) an allen Wegen³⁷. Zudem liegt der Anteil des Umweltverbundes (Fußverkehr, Fahrradverkehr, ÖV) mit 35,9 % deutlich unter dem stadtweiten Durchschnitt von 47,7 %. Der Stadtbezirk besteht aus relativ weit auseinanderliegenden Ortsteilen

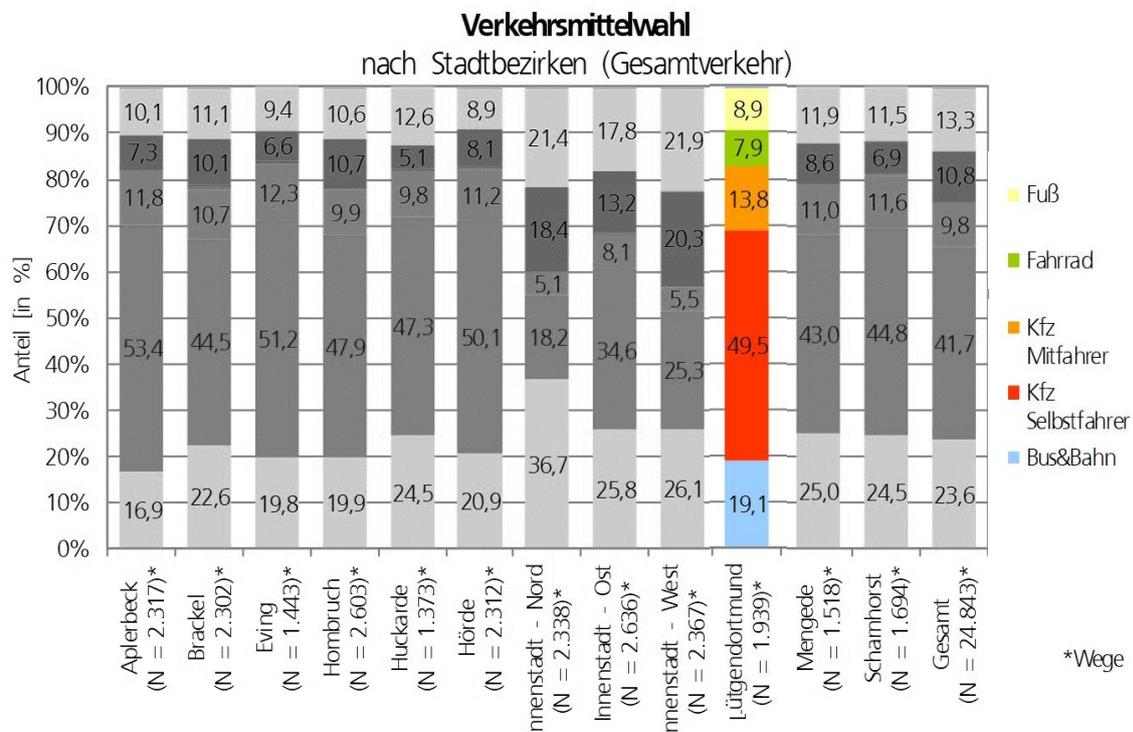
³⁶ vgl. Stadt Dortmund: <https://www.dortmund.de/themen/umwelt-nachhaltigkeit-und-klimaschutz/laerm-und-laermminderung/umgebungslaerm/laermaktionsplanung/> (zugegriffen am 10.04.2024)

³⁷ Der Fußwegeanteil ist gegenüber der vorherigen Befragung aus dem Jahr 2013 erheblich eingebrochen und liegt deutlich unter dem Ergebnis der bundesweiten Befragung „Mobilität in Deutschland“. Dies hat methodische Gründe. Für die Gesamtstadt ist der Modal Split angepasst worden. Dies ging für die einzelnen Stadtbezirke nicht. Siehe hierzu: Stadt Dortmund (2020): Dortmunder Mobilitätsbefragung 2019, S. 22f.

sowie bedeutsamen Freiräumen und Wäldern. Dies kann ein Grund für den überdurchschnittlichen Anteil des Kfz-Verkehrs an den Wegen sein.

Im Stadtbezirk Lütgendortmund liegt der autoorientierte Indupark, der über die Stadtbezirks- und Stadtgrenzen hinaus eine Bedeutung hat und für eine starke Verkehrserzeugung sorgt.

Abbildung 25: Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken



(Quelle: Dortmunder Mobilitätsbefragung 2019, eigene Darstellung)

Öffentlicher Personennahverkehr

Der Stadtbezirk Lütgendortmund weist zwei S-Bahn-Linien auf. Einerseits die vom Dortmunder Hauptbahnhof kommende S-Bahn-Linien S 1 (Dortmund–Düsseldorf) und andererseits die über das Dortmund-Stadthaus verkehrende S 4 (Unna–Dortmund–Lütgendortmund). Die S 1 weist Haltepunkte in Oespel sowie Kley auf. Die S 4 weist Haltepunkte in Marten-Süd, Germania, Somborn und Lütgendortmund auf.

Des Weiteren führt die Strecke der Emschertalbahn durch den Stadtbezirk. Es besteht eine stündliche Verbindung mit der RB 43 zum Dortmund-Hauptbahnhof und nach Wanne-Eickel/Dorsten. Im Stadtbezirk befinden sich die Haltepunkte Dortmund-Marten, Dortmund-Lütgendortmund Nord und Dortmund Bövinghausen. Im Rahmen des Zielnetz 2040 des VRR ist eine Untersuchung zu einer leistungsfähigen S-Bahn mit einem 15 Minuten Takt angestrebt.

Der Stadtbezirk Lütgendortmund ist mit seinem Ortsteil Marten an das Straßenbahnnetz mit der Linie U 44 Marten-Westfalenhütte im 10-Minuten-Takt angebunden. Darüber hinaus besteht ein dichtes Busliniennetz im Stadtbezirk Lütgendortmund mit den Linien 440 von Germania nach Aplerbeck, 462 (Huckarde-Barop), 465 (Huckarde-Oespel), 466 (Dorstfeld-Marten), 470 (Mengede-Oespel), 480 (Marten-Castrop-Rauxel Ickern), die in den Hauptverkehrszeiten alle im 20 Minuten-Takt befahren werden. Sie werden durch die Linie 463 ergänzt, die im 60

Minuten-Takt überwiegend Erschließungsfunktionen wahrnimmt. Des Weiteren verkehren im Stadtbezirk drei Nacht-Express-Linien der DSW21.

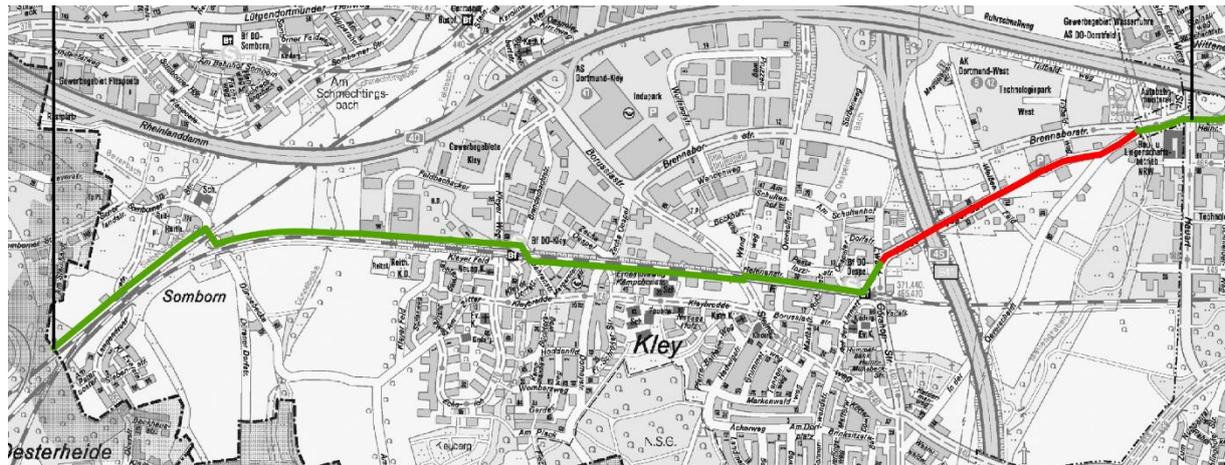
Über die Stadtgrenzen hinaus verkehren die Linien der BoGeStra 336, 369 und 370 auf das Bochumer Stadtgebiet und die Linie der VER 371 nach Witten in einem 30 Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit. Die Linie 378 verkehrt in der Hauptverkehrszeit alle 15 Minuten zwischen Dortmund Lütgendortmund S und Bochum Ruhr Universität und fährt alle 30 Minuten über Lütgendortmund nach Castrop-Rauxel. Mit der Haltestelle Lütgendortmund S verfügt der Stadtbezirk über einen zentralen Verknüpfungspunkt zwischen S-Bahn und Bus auch über die Stadtgrenze hinaus. Von den im Stadtbezirk Lütgendortmund vorhandenen 168 Bushaltestellen sind 34 barrierefrei und zwölf bedingt barrierefrei. Das weitere Vorgehen zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen ist im Fachbeitrag „Barrierefreie Bushaltestellen“ mit der Drucksache Nr.: 17473-20 beschrieben. Der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnhaltestellen ist im Fachbeitrag „Barrierefreie Stadtbahnhaltestellen“ mit der Drucksache Nr.: 22296-21 dargestellt. Von den im Stadtbezirk Lütgendortmund vorhandenen zwei Stadtbahnhaltestellen sind beide barrierefrei ausgebaut. Das aktuell in Arbeit befindliche Konzept zu Mobilstationen soll eine noch bessere Verknüpfung der unterschiedlichsten Verkehrsarten ermöglichen. Neben der Installation von verschiedenen Ausstattungsmerkmalen, soll besonders B&R in Form von gesicherten Sammelabstellanlagen für Fahrräder gefördert werden.

Radverkehr

Im Hinblick auf den Radverkehr ist das entsprechende Teilkonzept mit der Radverkehrsstrategie des Masterplans Mobilität 2030 maßgeblich. Durch das neu entwickelte Radzielnetz in Dortmund sollen möglichst allen Menschen sichere, komfortable und zusammenhängende Radverkehrsverbindungen angeboten werden. Das Netz verbindet die wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs untereinander. Die Netzplanung geht auf die unterschiedlichen Anforderungen von Alltags- und Freizeitradfahrer*innen ein, so dass die künftige Radverkehrsinfrastruktur aus Velorouten und Radschnellweg RS1, einem Alltagsnetz, das in Haupt- und Nebenrouten gliedert ist und einem Freizeitnetz besteht.

Der RS1 und die Velorouten sind künftig die wichtigsten Verbindungen zwischen den Stadtteilen und knüpfen an die regionalen Radrouten zu den Nachbargemeinden an. Auf den Velorouten und dem RS1 erhält der Radverkehr in der Regel die höchste Priorität bei der Zuweisung von Flächen und der Bevorrechtigung an Kreuzungen. Die Trassenführung erfolgt so, dass möglichst geringe Berührungen mit stärker vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen erfolgen. Auf der Fläche Lütgendortmunds verläuft der RS1 (siehe Abbildung 26) über drei Teilstücke auf rund 4,7 km. Hierbei liegt die Baulastträgerschaft beim Land (grün) und bei der Stadt Dortmund (rot).

Abbildung 26: Aktuelle Vorzugstrasse des RS1 in Lütgendortmund



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

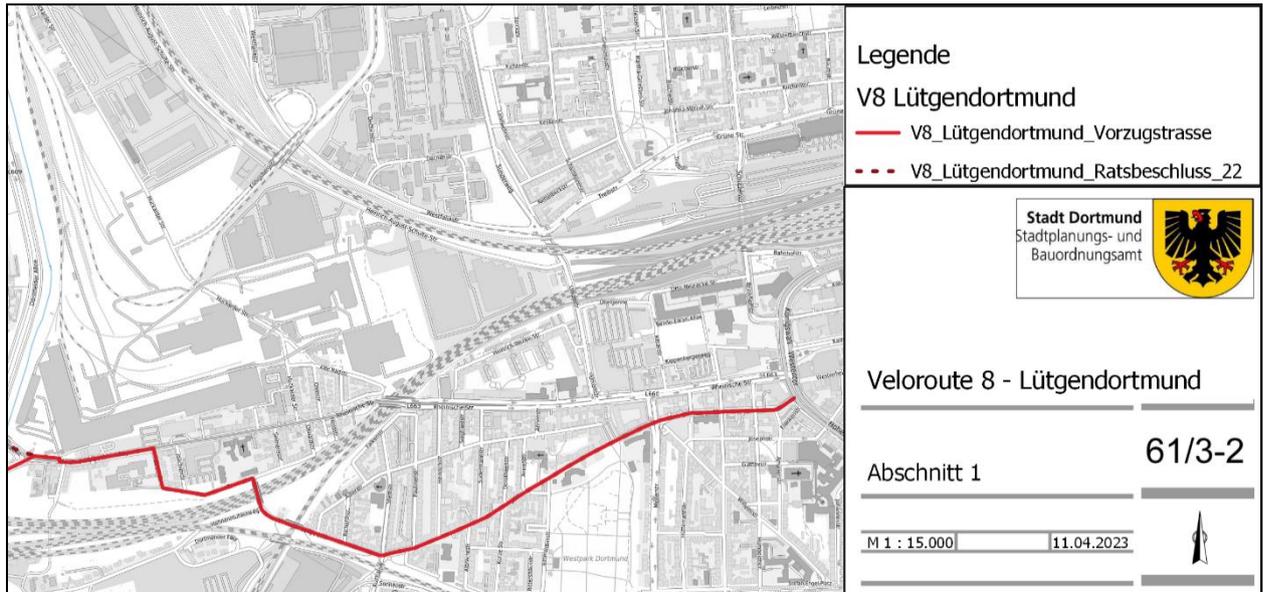
Die im Jahr 2017 durch den Rat der Stadt Dortmund beschlossene Trasse des RS1 beginnt an der östlichen Grenze Lütgendortmunds am Knotenpunkt Hauer/ Brennbaborstraße und führt in Richtung Westen weiter über den Sebrathweg und die Julius-Vogel-Straße zum S-Bahn Haltepunkt Dortmund-Oespel. Anschließend soll der RS1 sowohl unterhalb der aufgeständerten S-Bahntrasse der Linie 1 als auch entlang der Böschung des Bahndamms bis zum Tönnishof geführt werden. Über den Tönnishof und weiterhin parallel zur S-Bahnlinie soll der Rad-schnellweg weiter in Richtung Westen trassiert werden. Abschließend soll nach einer kurzen Führung über die Dünnebecke der RS1 nördlich der Bahntrasse an die Bochumer Teilstücke anschließen.

In den weiteren Planungsschritten werden zunächst noch unterschiedliche Varianten der Trassierung des RS1 in Lütgendortmund untersucht, so dass es noch zu Änderungen im Trassenverlauf kommen kann. Erst nach Abschluss der Vorplanungen wird die Linie durch das Land NRW final bestimmt.

Die Veloroute 8 – Lütgendortmund verbindet die Innenstadt und dessen künftigen Radwall in nahezu direkter Linie über eine Länge von 9,92 km mit dem Stadtbezirk Lütgendortmund (Umwegfaktor 1,1). Bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 20 km/h ist von einer reinen Fahrzeit von ca. 29 Minuten auszugehen. In einem Radius von 300 m um die Trasse leben insgesamt 28.338 Menschen.

Die Veloroute 8 – Lütgendortmund beginnt am Hohen Wall. Von dort führt der erste Abschnitt über die Lange Straße, Zur Vielfalt, Ottostraße und Rheinische Straße bis kurz vor die Em-scherbrücke (siehe Abbildung 27).

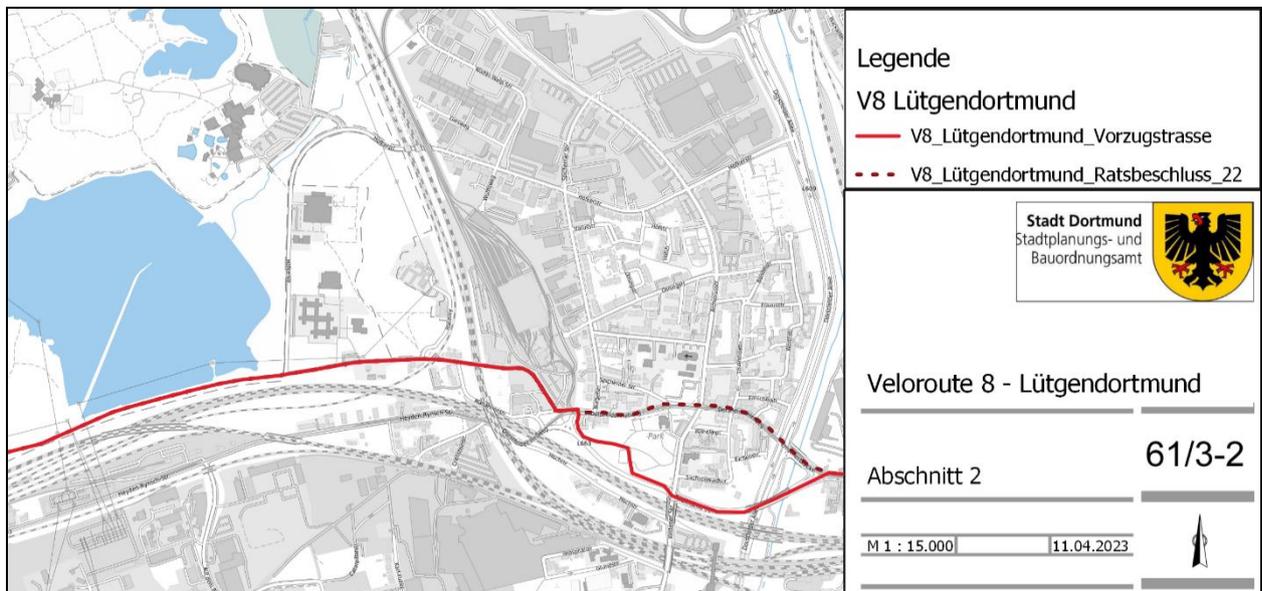
Abbildung 27: Veloroute Lütgendortmund – Abschnitt 1



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Ausgehend vom Abzweig Richtung Emscherbrücke verläuft die Veloroute entlang der Rheinischen Straße bis zum Knotenpunkt Wittener Straße/ Rheinische Straße, bevor diese durch den Schulte-Witten-Park bis zum Dorstfelder Hellweg führt. Von dort führt die Veloroute über die Hallerey am südlichen Rand des Revierparks Wischlingen bis zur Stadtbezirksgrenze Innenstadt-West/ Lütgendortmund (siehe Abbildung 28). Die ursprüngliche Führung durch das Dorstfelder Zentrum wird aufgrund des sehr begrenzten Platzes und der dort verlegten Stadtbahngleise nicht weiterverfolgt.

Abbildung 28: Veloroute Lütgendortmund – Abschnitt 2

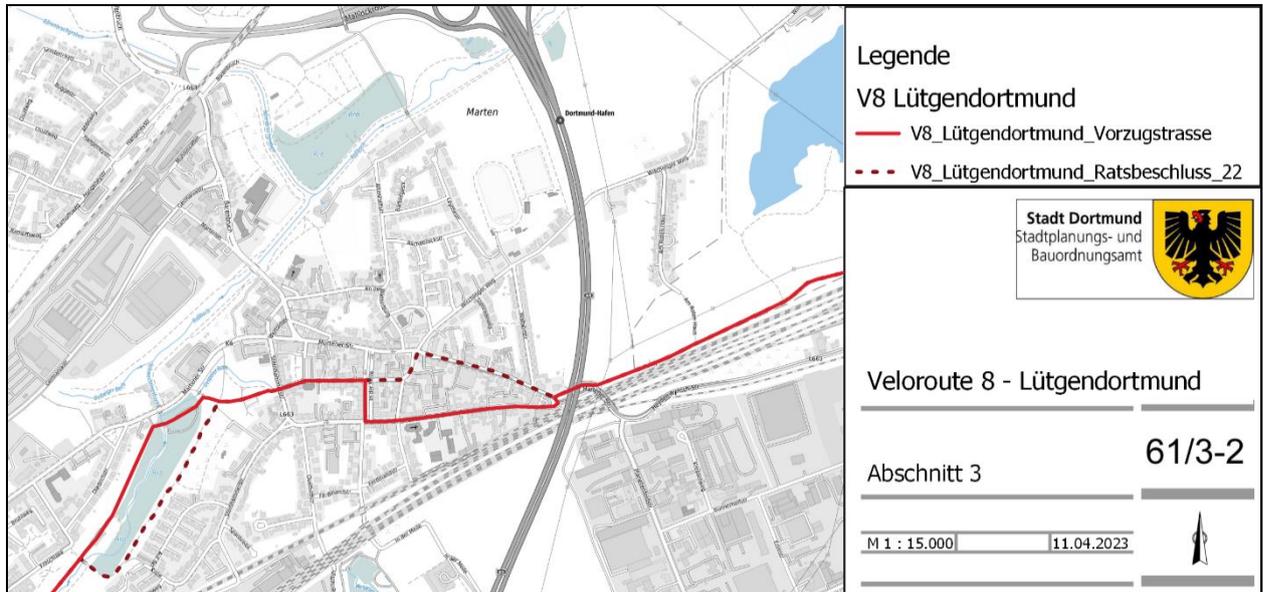


(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Von der Stadtbezirksgrenze Lütgendortmund führt die Veloroute ein letztes Stück über die Hallerey bis zur Martener Straße. Von dort führt die Veloroute über die Schulte-Heuthaus-Straße, In der Meile und Haumannstraße in den Steinhammer-Park. Im Anschluss an den

Steinhammer-Park soll die Veloroute möglichst auf der nördlichen Seite des Regenrückhaltebeckens verlaufen (siehe Abbildung 29).

Abbildung 29: Veloroute Lütgendortmund – Abschnitt 3

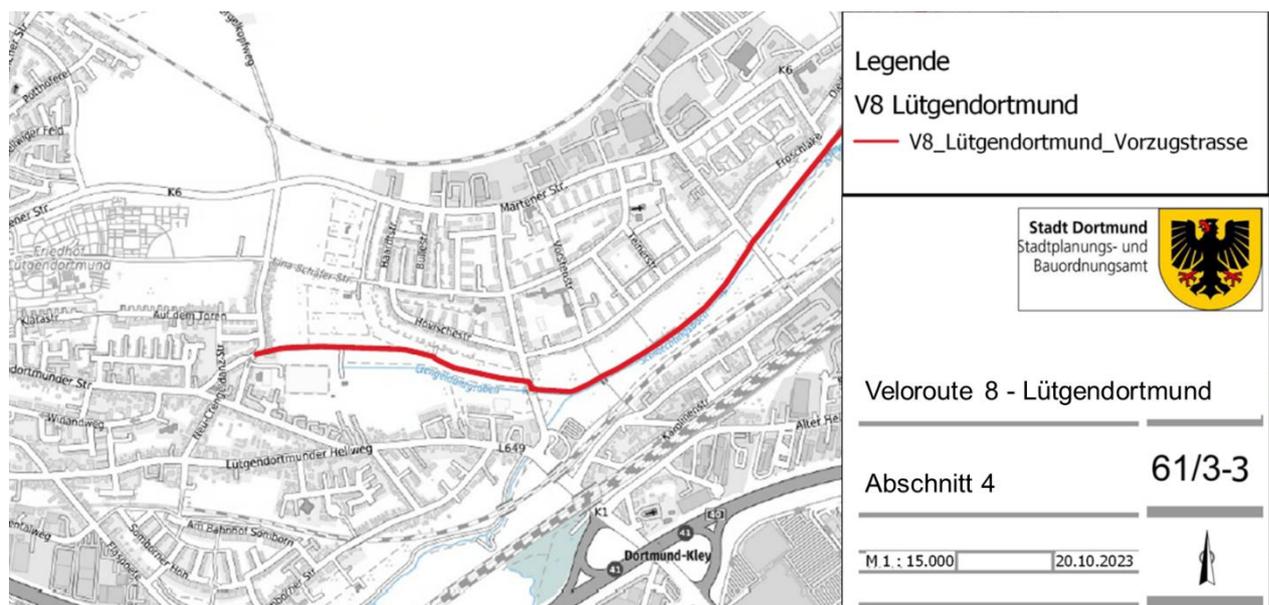


(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Die ursprüngliche Führung über die Martener Straße wird aufgrund des sehr begrenzten Platzes und der dort verlegten Stadtbahngleise nicht weiterverfolgt. Im Bereich des Regenrückhaltebeckens wird die nördliche Variante aufgrund des bereits vorhandenen und den Standards entsprechenden Brückenbauwerks priorisiert.

Der letzte Abschnitt führt entlang des Schmechtingsbaches und Crengeldanzgrabens bis zur Idastraße (siehe Abbildung 30).

Abbildung 30: Veloroute Lütgendortmund – Abschnitt 4

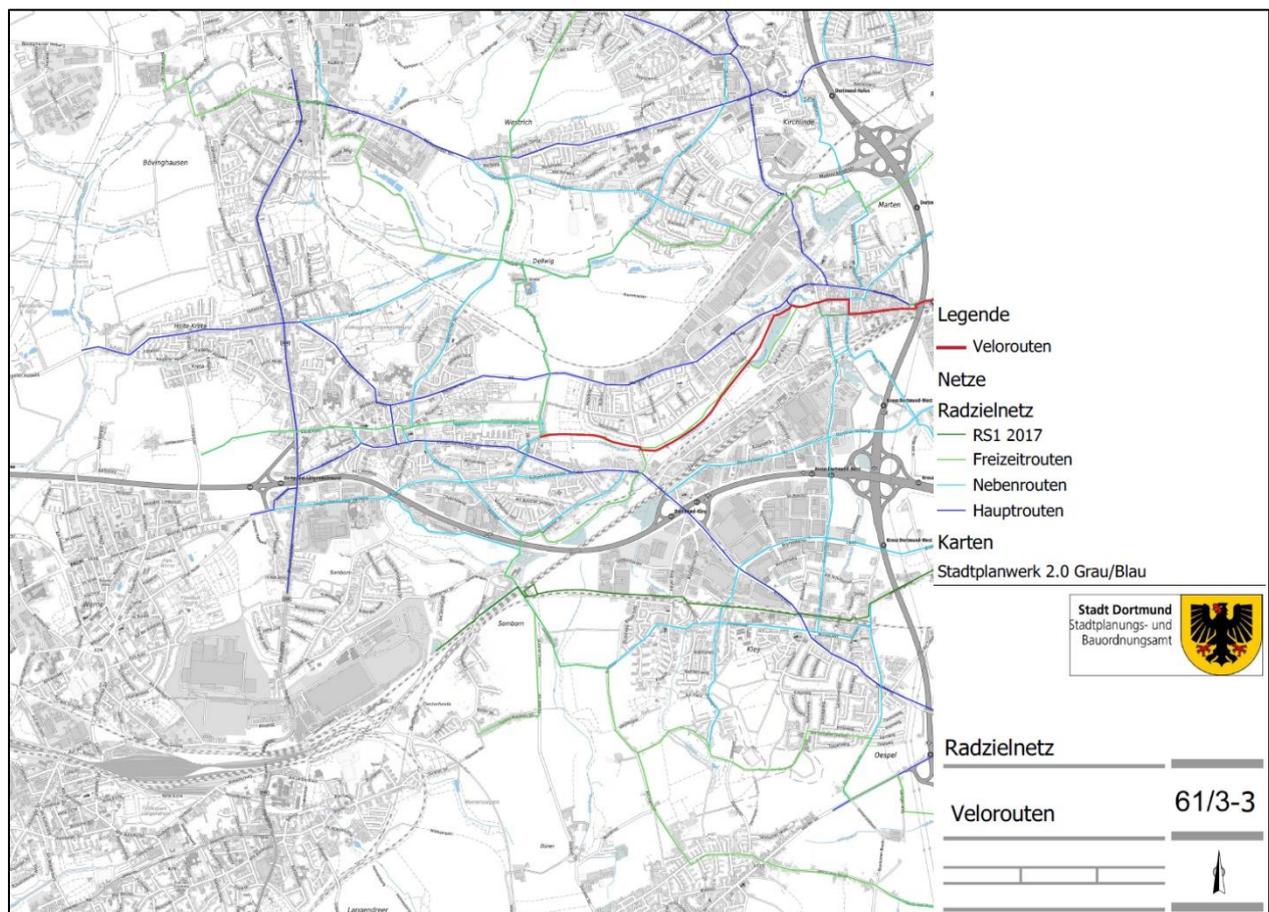


(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Zusammen mit den Haupt-, Neben- und Freizeitrouten, die teilweise ausbaufähig sind, ergibt sich ein engmaschiges Netz.

Das Radwegenetz für den Alltagsverkehr wurde in den vergangenen Jahren fortlaufend durch Markierungen, bauliche Anpassungen und Verbesserungen der vorhandenen Infrastruktur erweitert. Im Rahmen der Entwicklung des neuen Radzielnetzes wurde das bestehende Geflecht aus Haupt- und Nebenrouten erweitert und vervollständigt. Die Hauptrouten dienen der direkten Erschließung der Hauptquell- und Zielpunkte des Radverkehrs, die Nebenrouten schaffen innerhalb des Stadtbezirks eine feinmaschigere Erschließung, um alle definierten Ziele erreichen zu können (siehe Abbildung 31).

Abbildung 31: Radzielnetz, Ausschnitt Lütgendortmund



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Stand Oktober 2023, Kartengrundlage Stadtplanwerk RVR)

Das Netz für den Freizeitradverkehr im Stadtbezirk ist gut entwickelt und ein Bestandteil regionaler Radwege. Im Stadtbezirk Lütgendortmund sind diese Wege der

- Emscher Park Radweg,
- Regionale Radweg R 10
- Regionale Radweg R 31

Die „Internationale Gartenausstellung Metropole Ruhr 2027“ (IGA 2027) soll zwischen April und Oktober 2027 unter dem Motto „Wie wollen wir morgen leben?“ in mehreren Teilnehmerstädten durchgeführt werden. Der zentrale Veranstaltungsort des „Zukunftsgartens“ in Dortmund liegt räumlich im Stadtteil Huckarde.

Für den Radverkehr liegt der Fokus auf der Erschließung der Ausstellungsflächen der IGA. Die Anbindung der Zeche Zollern an den „Zukunftsgarten“ soll über die Emscher-Promenade erfolgen. Dafür soll die Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Bärenbruch/ Hangeneystraße verbessert werden.

Kfz-Verkehr

Der Stadtbezirk ist über die A 45 mit der Anschlussstelle Dortmund-Hafen und die A 40/ B 1 mit den Anschlussstellen Dortmund-Lütgendortmund und Dortmund-Kley gut an das Fernstraßennetz angebunden. Gleichzeitig ist die A 40/ B 1 auch die Hauptverbindung in die Dortmund-Innenstadt und zu den Nachbarstädten. Mit der OWIIIa von Kirchlinde/ Marten bis zum Hafen (Mallinckrodtstraße) besteht für den Ortsteil Marten eine zusätzliche direkte Anbindung an die Innenstadt. Im westlichen Teil des Stadtbezirks verläuft die B 235 von Castrop-Rauxel nach Bochum (Provinzialstraße) und verbindet somit das Stadtbezirkszentrum direkt mit den Nachbargemeinden.

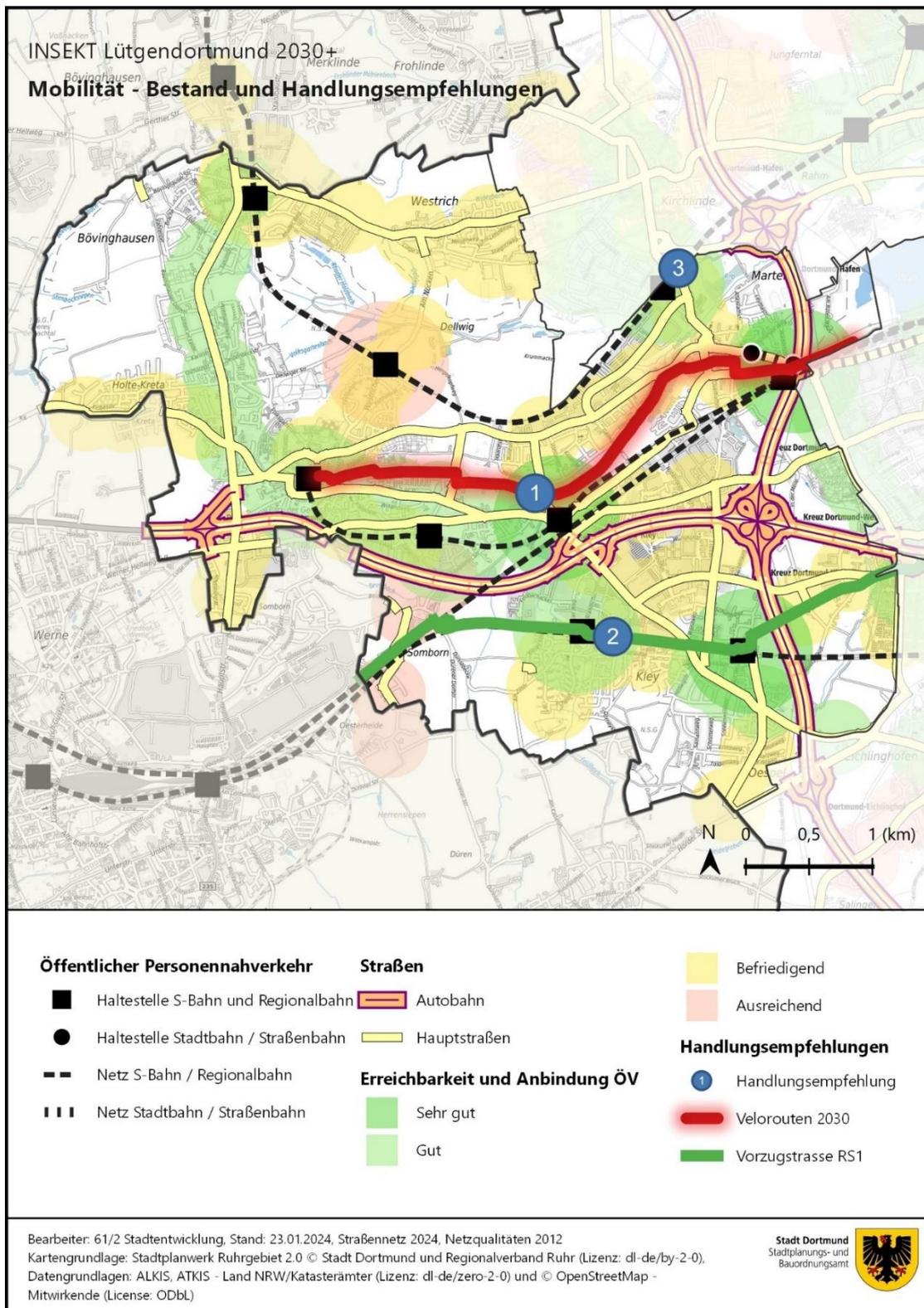
Das Hauptstraßennetz ist grundsätzlich leistungsfähig. Zu Spitzenstunden weisen einige Hauptstraßen wie z. B. im Bereich des Induparks eine hohe Auslastung auf.

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit ist ein Ausbau des Netzes zugunsten des Kfz-Verkehrs weder möglich noch zielführend. Es wird viel mehr angestrebt die hohe Auslastung zu senken, indem die Attraktivität des Umweltverbundes (Fußverkehr, Fahrradverkehr, ÖV) gestärkt wird und somit eine Verlagerung vom Kfz-Verkehr zum Umweltverbund entsteht.

So wird zurzeit die Provinzialstraße im dritten Bauabschnitt umgebaut. Hier steht vor allem die Verkehrssicherheit sowie die Anlage durchgängiger Radwege im Vordergrund.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ insgesamt leistungsfähiges Straßennetz ▪ überwiegend gute Flächenabdeckung des ÖPNV ▪ gutes Freizeitnetz, teilweise gutes Alltagsnetz für den Radverkehr ▪ gute regionale Erreichbarkeit des Stadtbezirks durch ÖPNV/ SPNV 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite bei der Barrierefreiheit der Bushaltestellen ▪ Sanierung Oberflächenbeschaffenheit Fuß- und Radnetz

Abbildung 32: Bestand und Handlungsempfehlungen Mobilität Lütgendortmund



Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- Aus-/ Umbau Radverkehrskonzept entsprechend der Radverkehrsstrategie (Radzielnetz) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66); fortlaufend)
- Verbesserung der subjektiven & objektiven Verkehrssicherheit (insbesondere Fuß- und Radverkehr) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66); fortlaufend)
- barrierefreier Umbau der Bushaltstellen (Tiefbauamt (FB 66); mittelfristig)
- Ausbau B+R (gesicherte Anlagen) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Dez. 7; kurzfristig)

Spezifisch:

- 1 Umsetzung Veloroute 8 (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66); mittelfristig)
- 2 Bau Radschnellweg Ruhr – RS 1 (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66), langfristig)
- 3 Verbesserung Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Bärenbruch/ Hangeneystraße sowie unter der Bahnbrücke Bärenbruch (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66); kurzfristig)

4.3.6 Soziale Infrastruktur

Die Bezeichnung „Soziale Infrastruktur“ fasst staatliche und private Einrichtungen zusammen, die im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge für Bildung, Fürsorge, Kultur etc. bereitgestellt werden. Die Bevölkerungsentwicklung (z.B. Demografischer Wandel), gesellschaftliche Transformationsprozesse (z.B. Digitalisierung) und gesetzliche Änderungen (z.B. Rechtsanspruch auf Kinderbetreuung) sind maßgebliche Ausgangspunkte und Einflussfaktoren für die Bedarfe sozialer Infrastrukturen. Sie erfordern eine fortwährende Anpassung der – meist von der Stadt Dortmund – vorgehaltenen Angebote und eine enge Verzahnung der jeweiligen Fachplanungen untereinander.

Vorrangiges Ziel der Stadtentwicklungsplanung ist es, eine bedarfsgerechte und räumlich ausgewogene Versorgung zu ermöglichen. Um flexibel auf Veränderungen reagieren zu können, ist es anzustreben, auch über aktuelle Anforderungen hinaus, genügend Flächenreserven für Erweiterungen und Neubauten planerisch zu sichern. Dies gilt vor allem für zentrale Lagen, in denen eine Vielzahl von Nutzungen um begrenzte Flächenpotenziale konkurrieren.

Im Nachfolgenden wird auf wesentliche Infrastrukturen der Daseinsvorsorge und deren Flächenanforderungen eingegangen. Aufgrund der zentralen Bedeutung für die Zukunftschancen wird die „Bildungslandschaft“ im Stadtbezirk Lütgendortmund in einer Karte gesondert dargestellt.

Status quo im Stadtbezirk Lütgendortmund

Zum Stichtag 01.09.2023 liegen die Versorgungsquoten für das vorschulische Betreuungsangebot in Lütgendortmund für Kinder im Alter unter drei Jahren (U3) bei 34,6 % und für Kinder im Alter von drei bis sechs Jahren (Ü3) bei 87,0 %, jeweils deutlich unter dem städtischen Durchschnitt³⁸. In den letzten fünf Jahren (seit 2018) ist eine Tageseinrichtung für Kinder (TEK) an der Vorstenstraße mit fünf Gruppen neu hinzugekommen. Vier weitere Einrichtungen mit insgesamt 17 Gruppen sind im Bau bzw. in der Projektentwicklung: Westermannstraße 83, Kleybredde 29, Kleyer Weg 90 und Ursulastraße. Auf der Liste der weiteren Planungen bis 2030 befinden sich darüber hinaus die Vorhaben an der Karinstraße und der Oberdelle. Weiter wird ein Standort für eine TEK im Neubaugebiet „Auf dem Toren“ gesichert. Ergänzend soll durch den weiteren Ausbau der Großtagespflegestellen das U3-Angebot kontinuierlich verbessert werden. Prognostisch können damit die Quoten auf 57 % für U3 und auf 121 % für Ü3 im Jahr 2030 ansteigen. Damit wären die Zielquoten erreicht (U3: 50 % Zielquote; Ü3: 90-100 % Zielquote). Sollte das projektierte Angebot der zukünftigen Nachfrage noch nicht gerecht werden, wäre ein weiterer Angebotsausbau erforderlich.

Im Stadtbezirk Lütgendortmund wird in der Bedarfsplanung für Grundschulen (GS) bis zum Schuljahr 2029/ 2030 von einem deutlichen Anstieg von über 300 Schulkindern im Vergleich zum Referenzjahr 2013/ 2014 ausgegangen (plus 13,9 %). Hinzu kommen zusätzliche Raumbedarfe durch den Rechtsanspruch auf Ganztagsbetreuung. Aus Sicht der Schulentwicklungsplanung³⁹ können die aktuellen Mehrbedarfe im Rahmen der Klassenbildung sowie durch eine gleichmäßige Schulkinderverteilung auf die vorhandenen Standorte im Stadtbezirk gedeckt werden. Ggf. könnte eine dauerhafte Zügigkeitserweiterung an der Holte-Grundschule geprüft werden. Für die Marienborn-Grundschule und Mörike-Grundschule ist die Projektentwicklung für bauliche Erneuerungsmaßnahmen geplant. Im Bereich der weiterführenden Schulen hat die Heinrich-Böll-Gesamtschule die maximale Kapazität erreicht. Eine bauliche Erweiterung der Sekundarstufe II ist in Planung. Für die Förderschule an der Froschlake mit dem Förderschwerpunkt emotionale und soziale Entwicklung ist ebenfalls eine Projektentwicklung mit dem Ziel der Zusammenlegung beider Schulstandorte geplant.

Für TEK als auch für Schulen gilt, dass die Erreichbarkeit grundsätzlich gut ist. Ausnahmen stellen lediglich der Ortsteil Holte sowie ein kleinerer Bereich zwischen den Ortszentren Lütgendortmund und Bövinghausen dar, in denen keine fußläufige Erreichbarkeit von TEK und Grundschule innerhalb von 800 m gegeben ist.

Die Versorgung mit Spielflächen in Lütgendortmund liegt oberhalb des städtischen Durchschnitts. In den letzten Jahren ist am Wandweg ein neuer Spielplatz entstanden. Die Spielfläche an der Limbecker Straße wurde 2019 neugestaltet. In den Neubaugebieten „Steinsweg“ und „Auf dem Toren“ werden Standorte für zusätzliche Spielplätze gesichert. Gegenwärtig wird für die Stadt Dortmund die Erarbeitung einer Spielraumleitplanung vorbereitet, welche die Ge-

³⁸ Die Angebotsstrukturen werden im Rahmen der örtlichen Bedarfsplanung von den Fachämtern der Stadt Dortmund geplant und fortlaufend weiterentwickelt. Der aktuell vorliegende Sachstandsbericht beschreibt die strategische Ausbauplanung der Kindertagesbetreuung 2021 – 2025 (DS Nr. 32104-23)

³⁹ Aus der Schulentwicklungsplanung gehen die voraussichtlichen Anpassungsbedarfe an Schulstandorten bzw. Neubaubedarfe von Schulbauten hervor. Betrachtet werden alle öffentlichen Grund-, Haupt- und Realschulen, Gymnasien und Gesamtschulen sowie berufsbildende Schulen und Förderschule. Gegenstand der aktuell vorliegenden Schulentwicklungsplanung ist die Fortschreibung der Prognosezahlen bis zum Schuljahr 2028/ 2029 (Grundschule) bzw. 2029/ 2030 (weiterführende Schulen) durch die Aktualisierung der Schulkinderzahlen im Schuljahr 2021/ 2022 und 2022/ 2023 (DS Nr. 30634-23).

samtheit der Spielmöglichkeiten bewerten und darstellen wird. Der Bedarf an Jugendfreizeiteinrichtungen ist gedeckt. Mit dem „Park der Generationen“ verfügt Lütgendortmund über eine besonders attraktive Aufenthaltsfläche, die viel Potenzial bietet. Der Spielplatz soll neu überplant werden.

Hinsichtlich der Bedarfsentwicklung stellt der Masterplan Sport fest, dass neben Fitness und Kraftsport insbesondere Radfahren und Laufen als Aktivitäten in frei zugänglichen Räumen (z.B. Parks, Landschaftsraum) an Bedeutung gewinnen⁴⁰. Sportgelegenheiten in öffentlichen Grün- und Frei- und Verkehrsflächen sind somit nachgefragt. Hier stellt der Volkspark Lütgendortmund ein wertvolles Potenzial dar, die sportliche Aktivitätsquote im Stadtbezirk zu steigern, die unter dem Dortmunder Durchschnitt liegt. Für die Erweiterung des Raumangebots für Sport an der Marienborn-Grundschule wurde ein vorrangiger Bedarf gesehen. An zwei weiteren Standorten (Holte- und Friedens-Grundschule) wird mittel- bis langfristig eine Angebots-erweiterung für den Schulsport empfohlen.

Als Angebote mit überörtlicher Bedeutung befinden sich in Lütgendortmund eine Geriatrie des Klinikums Westfalen und das Elisabeth-Grüner-Hospiz. Der Bedarf an stationären Pflegeplätzen scheint vor dem Hintergrund eigener Berechnungen sowie der zurückliegenden Erfahrungswerte weitestgehend gedeckt. Der Bestand von Tagespflegeangeboten ist in Lütgendortmund sehr gut, so dass derzeit kein weiterer Bedarf besteht. Die Versorgungsquote bewegt sich im oberen Drittel, auf Platz 2 gesamtstädtisch.

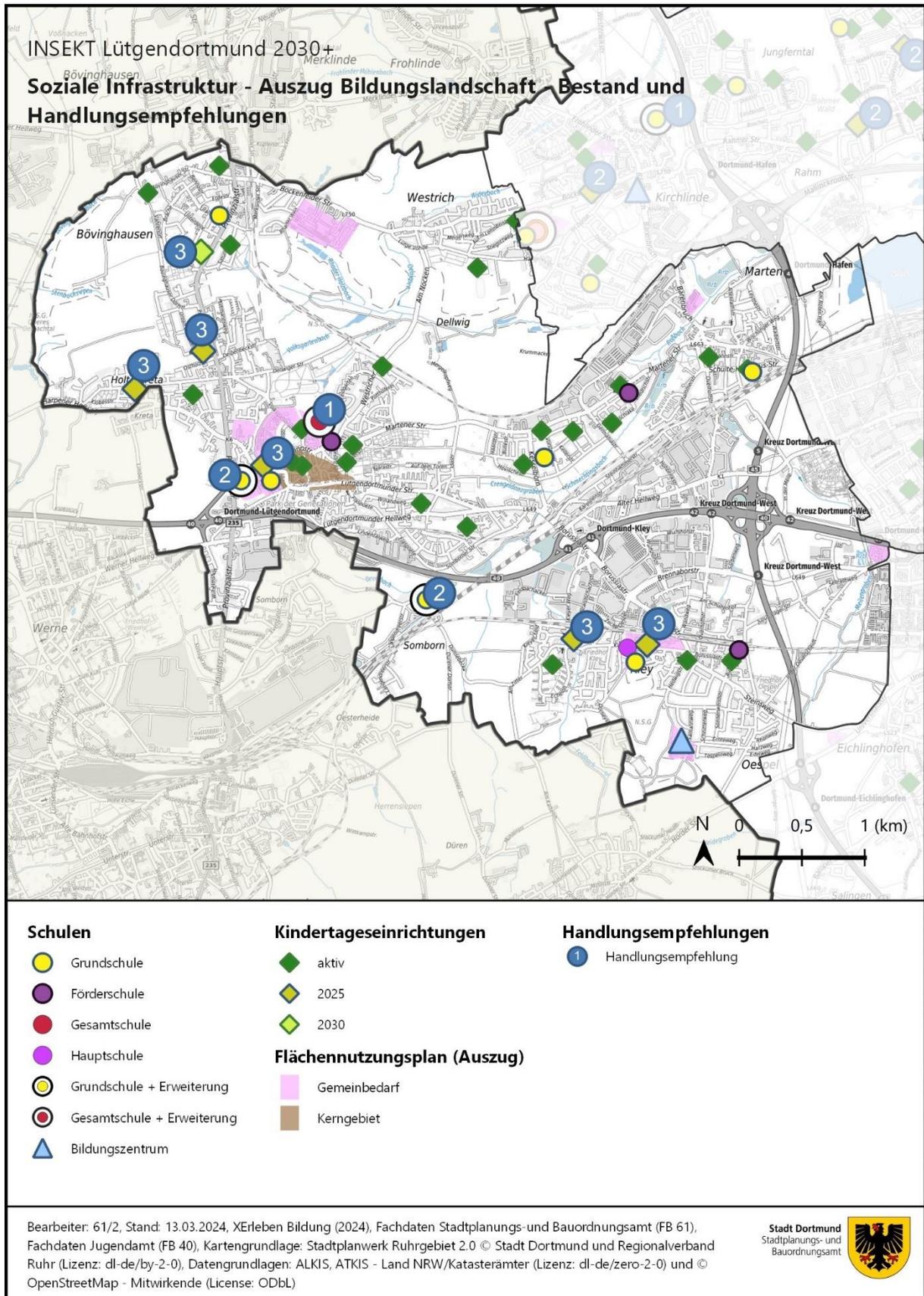
In Lütgendortmund sind drei anbieterverantwortete Pflegewohngemeinschaften mit insgesamt 33 Plätzen angesiedelt, eine weitere steht derzeit mit 12 Plätzen in Planung. Damit liegt Lütgendortmund gemessen an der Altersbevölkerung der über 80-jährigen Bürger*innen im gesamtstädtischen Vergleich leicht unterhalb des Durchschnittswertes.

Die Berufsfeuerwehr unterhält in Marten die Feuer- und Rettungswache 5. Darüber hinaus bestehen zwei Standorte der Freiwilligen Feuerwehr im Stadtbezirk: Der Löschzug 19 (Lütgendortmund) und der Löschzug 18 (Oespel/ Kley). Wachsende Anforderungen erfordern kontinuierlich organisatorische und bauliche Anpassungen an den Standorten. Eine Aktualisierung der Bedarfsplanung befindet sich in Arbeit.

⁴⁰ vgl. Stadt Dortmund, Sport- und Freizeitbetriebe (Hrsg.): 2. Zwischenbericht Masterplan Sport, 03/2023

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundschulbedarfe können an bestehenden Standorten mit Flexibilitätsreserven etc. bis 2028/ 2029 voraussichtlich gedeckt werden ▪ vergleichsweise gute Versorgung mit Spielflächen, Jugendeinrichtungen ▪ bedarfsgerechtes Angebot im Bereich der Pflegeinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau des TEK-Angebots auf Grundlage der bestehenden Projektplanungen erforderlich ▪ erhöhte Anzahl der Kinder in den Grundschulen ▪ hohe Auslastung an den weiterführenden Schulen ▪ Erweiterung des Raumangebots für den Schulsport ▪ weitere qualitative Ausdifferenzierung des Pflege- und Betreuungsangebots für ältere Menschen ▪ Die Anforderungen an den Brandschutz und den Rettungsdienst sowie die Anzahl der Einsätze sind in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen.

Abbildung 33: Bestand und Handlungsempfehlungen Bildungslandschaft Lütgendortmund



Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- vorausschauende Flächensicherung für den Gemeinbedarf, insbesondere an den bestehenden Standorten und in zentralen Lagen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), fortlaufend)

Spezifisch:

- 1 bauliche Erweiterung Heinrich-Böll Gesamtschule (Fachbereich Liegenschaften (FB 23), Immobilienwirtschaft (FB 65), Fachbereich Schule (FB 40); mittelfristig)

- 2 Projektentwicklung für bauliche Erneuerungsmaßnahmen Marienborn-Grundschule und Mörrike-Grundschule geplant. (Fachbereich Liegenschaften (FB 23), Immobilienwirtschaft (FB 65), Fachbereich Schule (FB 40); mittelfristig)

- 3 Angebotserweiterungen TEK (Fachbereich Liegenschaften (FB 23), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Immobilienwirtschaft (FB 65), Jugendamt (FB 51); kurz- bis mittelfristig)

Westermannstr. 83
Kleybredde 28
Ursulastraße 2
Kleyer Weg 90
Karinstraße 8
Oberdelle
Auf dem Toren (Flächensicherung)

4.3.7 Technische Infrastruktur

„Technische Infrastruktur“ als Fachplanung der Stadtentwicklung betrachtet insbesondere die Themenfelder Energie, Wasser, Kommunikation sowie Abfälle bzw. Wertstoffe.

Erneuerbare Energien liegen im überragenden öffentlichen Interesse und sind als vorrangiger Belang zu berücksichtigen⁴¹. Vor dem Hintergrund des Klimawandels sowie des Angriffskrieges von Russland auf die Ukraine findet hinsichtlich der Erzeugung von Strom ein beschleunigter, tiefgreifender Wandel hin zur dezentralen, regenerativen Erzeugung z.B. durch Photovoltaik und Windkraft sowie dessen intensiverer Nutzung z.B. durch Elektromobilität und Wärmepumpen statt. Zugleich gewinnen effiziente Nah- und Fernwärmenetze und damit z.B. die Nutzung von Abwärme und Geothermie als Alternativen zu fossilen Brennstoffen an Bedeutung. Die Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen für Wasser und Abwasser sind aufgrund der Klimafolgenanpassung seit Jahren im Umbau. Daneben hat mit der fortschreitenden Digitalisierung der Ausbau einer modernen Kommunikationsinfrastruktur insb. durch flächendeckenden Glasfaser-Breitbandausbau und 5G-Mobilfunknetze eine zentrale Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit der Städte. Im Bereich der Entsorgungsinfrastruktur vollzieht sich ein Wandel in Richtung Stoffkreislaufwirtschaft.

⁴¹ vgl. § 2 EEG; Erneuerbare-Energien-Gesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Juli 2014 zuletzt geändert am 26. Juli 2023

Ziel der Fachplanung ist die Gewährleistung eines sukzessiven Ausbaus von zukunftsorientierten, technischen Infrastrukturen. Sie sollen zur Krisenfestigkeit der Stadt Dortmund beitragen. Durch Kombination mit verschiedenen Nutzungen soll die Inanspruchnahme von Flächen gering gehalten und eine Integration in das Orts- und Landschaftsbild unterstützt werden.

Status quo im Stadtbezirk Lütgendortmund

Im Kontext der Energiewende nimmt die Bedeutung regenerativer Energieträger zu. Dezentrale Möglichkeiten der Energieerzeugung durch Photovoltaik, Solar- und Geothermie werden nicht nur durch private Haushalte und Unternehmen verstärkt genutzt. Zum Jahresbeginn 2023 wurden durch eine Änderung des Baugesetzbuches Freiflächen-Solaranlagen im Freiraum in einem Korridor von 200 m entlang von Autobahnen und Schienenwegen mit mind. zwei Hauptgleisen allgemein zulässig, wenn keine öffentlichen Belange – z. B. des Umwelt- und Naturschutzrechtes – entgegenstehen und die Erschließung gesichert ist⁴². Ein Bebauungsplan ist in diesem Fall nicht mehr erforderlich, obwohl das Vorhaben im baurechtlichen Außenbereich liegt. Da die Autobahnen A 40 und A 45 sowie die in Frage kommenden Schienenverbindungen insbesondere im Süden und Osten des Stadtbezirks verlaufen, sind dort **theoretische Flächenpotenziale** im Umfang von rd. 385 Hektar vorhanden (siehe Abbildung 35). Aktuell werden im Rahmen einer Geodatenanalyse die theoretischen Flächenpotenziale geprüft. Dabei werden die Bruttoflächen den bestehenden Nutzungen (z. B. Wald, Grünland) und Schutzansprüchen (z. B. Landschafts- und Naturschutzgebiete) gegenübergestellt und bilden anschließend das annähernd **reelle Flächenpotenzial** für Freiflächen-Solaranlagen ab. Im Ergebnis sollen Flächen mit möglichst geringem Konfliktpotenzial sowie Steuerungserfordernisse hinsichtlich unerwünschter Entwicklungen identifiziert werden. Die Dortmunder Stadtentwicklungsplanung verfolgt das Ziel, möglichst vorgeprägte Flächen wie Brachen und Parkplätze sowie Dachflächen für die solare Strahlungsenergie zu nutzen. Auch dahingehend werden Flächen identifiziert, die für eine Entwicklung in Frage kommen könnten.

Gemäß dem „Dortmunder Neubaustandard für klimagerechtes Bauen“⁴³ gilt bei Neubaugebieten i.d.R. die Solardachpflicht. In der Bauordnung für das Land NRW ist die Solardachpflicht seit dem 01.01.2024 ebenfalls zunächst für Nichtwohngebäude verankert, für die ein Bauantrag gestellt wird - ab Januar 2025 gilt dies dann auch für Wohngebäude⁴⁴. Zudem gibt es zahlreiche weitere Regelungen zur Begünstigung des Ausbaus von Solarenergie (z.B. auf Parkplätzen).

Im Süd-Osten des Stadtbezirks befindet sich für Windenergieanlagen die Konzentrationszone „Steinsweg“. Wie bei der Solarenergie wurden die gesetzlichen Grundlagen zu Gunsten der Errichtung und des Repowering von Anlagen zur Gewinnung von Windenergie geändert. Aus diesem Grund wird eine intensiviertere Nutzung der Fläche nicht ausgeschlossen.

Die Stadt Dortmund erstellt aktuell einen Energienutzungsplan (ENP), der maßgebliche Elemente der gesetzlich vorgeschriebenen Wärmeplanung enthält, die bis zum Jahr 2026 von der Kommune erstellt werden muss. Diese wird separat in die kommunale Beschlussfassung gegeben. Das zugehörige Wärmeplanungsgesetz (WPG) ist am 01.01.2024 in Kraft getreten (siehe Gesetz für die Wärmeplanung und zur Dekarbonisierung der Wärmenetze in der Fassung vom 20.12.2023). Anhand von wissenschaftlichen Analysen aller verfügbarer Daten (z.B.

⁴² vgl. § 35 Abs.1 Nr. 8b BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 zuletzt geändert am 28. Juli 2023

⁴³ vgl. Stadt Dortmund, Dortmunder Neubaustandard für klimagerechtes Bauen/ DS-Nr. 25762-22, S. 1

⁴⁴ vgl. § 42a Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.08.2018 zuletzt geändert am 09.02.2024

Verbrauch- und Versorgungslage, leitungsgebundene Versorgungsnetze, potenzielle Wärmequellen etc.) werden alle Potenziale untersucht und basierend auf einem Zielszenario zu einem informellen Planwerk zusammengeführt. Dieses soll aufzeigen, welche Wärmeversorgungsart sich für bestimmte Teilgebiete besonders eignet. Zuletzt werden Versorgungsoptionen für verschiedene Zeithorizonte bis hin zum Zieljahr 2045 formuliert, die Wärmenetzgebiete, Gebiete für dezentrale Wärmeversorgung (z.B. Wärmepumpen) bzw. einer Wärmeversorgung auf Basis erneuerbarer Energien oder unvermeidbarer Abwärme definieren⁴⁵. Im Stadtbezirk sind keine bestehenden Fernwärmenetze bekannt. Grundsätzlich sollen gemäß dem „Dortmunder Neubaustandard für klimagerechtes Bauen“ bei Neubaugebieten auch Nahwärmenetze geprüft werden⁴⁶.

Höchst- bzw. Hochspannungsnetze werden bundesweit an die neuen Herausforderungen der Energiewende angepasst. Bestehende Trassen müssen im Bestand geschützt werden und Ausbaumöglichkeiten erhalten bleiben. Deshalb soll bei der bauplanungsrechtlichen Ausweisung von neuen Baugebieten in Bauleitplänen oder sonstigen Satzungen nach dem Baugesetzbuch, die dem Wohnen dienen oder in denen Anlagen vergleichbarer Sensibilität – insbesondere Schulen, Tageseinrichtungen für Kinder, Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen – zulässig sind, nach Möglichkeit ein Abstand von mindestens 400 m zu rechtlich gesicherten Trassen von Höchstspannungsfreileitungen mit 220 kV oder mehr eingehalten werden⁴⁷. Im Westen des Stadtbezirks verläuft entlang der A45 eine Höchstspannungsleitung mit überregionaler Bedeutung, auf die dieser Grundsatz anzuwenden und im Einzelfall zu prüfen ist. Auch die Mittelspannungsnetze müssen in erheblichem Umfang auf die neuen Anforderungen der dezentralen Einspeisung (z.B. Photovoltaik) und des Verbrauchs (z.B. Wärmepumpen, Elektromobilität) angepasst bzw. vorbereitet werden. Die entsprechenden Anforderungen werden im Rahmen des oben genannten ENP mitbedacht.

Im Themenfeld Wasser sind die durch den Klimawandel zunehmenden Starkregenereignisse grundsätzlich eine große Herausforderung. Zudem rücken der ganzheitliche Wasserkreislauf und das Thema Verdunstung von Wasser durch Begrünung zur Reduzierung von Hitzeinseln weiter in den Fokus. Technische Infrastrukturen können keinen vollumfänglichen Schutz insbesondere vor Oberflächenabflüssen bei Starkregen oder Hochwasser aus Fließgewässern bieten. Als Gemeinschaftsaufgabe der Stadt, Infrastrukturträgern sowie der Grundstückseigentümer*innen wird eine Reduzierung von potenziell entstehenden Schäden angestrebt. Auf Grundlage einer Risikoanalyse wurden bzw. werden Eigentümer*innen gezielt informiert. Grundsätzlich bietet die Stadtentwässerung Dortmund interessierten Grundstückseigentümer*innen eine gezielte Vor-Ort-Beratung zum Thema klimafeste Grundstücksentwässerung an, bei der es auch um Umsetzungsmaßnahmen zum Schutz vor Starkregen geht.

Entlang von größeren Gewässern sind in den Jahren 2013 und 2019 zudem Risiken im Fall eines extremen Hochwassers berechnet worden, das seltener als hundertjährlich auftritt. Im Stadtbezirk Lütgendortmund ist auf Grund der zahlreichen Gewässer auch der Siedlungsbereich insbesondere im Umfeld des Ortskerns von Marten betroffen. Es wurden und werden jedoch umfangreiche Maßnahmen getroffen, um die Risiken weiter einzudämmen.

Die Stadt Dortmund hat im September 2022 das Handlungskonzept zur weiteren Verbesserung der Überflutungs- sowie Hochwasservorsorge und des zugehörigen Krisenmanagements

⁴⁵vgl. Website Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, <https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/gesetzgebungsverfahren/Webs/BMWSB/DE/kommunale-waermeplanung.html> (zugegriffen am 20.09.2023)

⁴⁶ vgl. Stadt Dortmund, Dortmunder Neubaustandard für klimagerechtes Bauen/ DS-Nr. 25762-22, S.2

⁴⁷ vgl. Grundsatz 8.2-3 LEP NRW, Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen in der Fassung 2017, 1. Änderung vom 06.08.2019

beschlossen⁴⁸. Zudem werden „Klimainseln“ als naturnah gestaltete Grünbereiche angelegt, welche Niederschlagswasser zur Versickerung und bei Starkregen zur Rückhaltung aufnehmen können.

Im Rahmen der Klimafolgenanpassung wurden bzw. werden unter anderem durch den naturnahen Umbau von Fließgewässern und der Schaffung von Rückhalteräumen die Infrastrukturen angepasst (siehe Abbildung 34). Im Stadtbezirk Lütgendortmund wurden in den zurückliegenden fünf Jahren zur Verbesserung des Überflutungsschutzes zahlreiche Projekte umgesetzt, u.a. der Bau von Regenrückhaltebecken (Volumen rd. 11.000 m³) am Kleyer Weg sowie an der Martener Straße, die Verbesserung der Vorflutsituation Baptistaweg/ Portmannsweg und der Bau umfangreicher Rückhaltelandschaften am nördlichen Rand des Dorneywaldes. Von 2017 bis 2020 wurden die Gewässer Dellwiger Bach, Roßbach, Bärenbruchgraben, Rahmer Graben und Winkelgraben ökologisch verbessert und das Hochwasserschutzniveau erhöht. Im Zuge dieser Arbeiten wurden neue Retentionsräume im Gewässer, Rückzugsräume für Tiere und Pflanzen sowie öffentliche Wegeverbindungen geschaffen.

Abbildung 34: Regenrückhaltebecken Oespeler Bach; Blick auf A 45/ Höchstspannungsleitung von „In der Meile“



(Quelle: Drop, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Für das Jahr 2024 und folgende sind weitere Projekte geplant, u.a. die Durchlasserneuerung des Eisenbaches im Bereich der Straße Kleyer Feld und die Verbesserung des Überflutungsschutzes in dessen Einzugsgebiet, die Offenlegung und naturnahe Umgestaltung im unteren und oberen Teil des Feldbachs zur Herstellung der Durchgängigkeit in Verbindung mit Überflutungsschutz, eine Umgestaltung des Oespeler Bachs im Oberlauf sowie die Herstellung der Klimainseln Lechlohweg und Potthöferei (siehe Abbildung 35). Zudem werden die Einleitungsmengen in den Harpener Bach durch die Errichtung eines Rückrückhaltebeckens (auf Bochumer Stadtgebiet) auf ein gewässerverträgliches Maß reduziert. Darüber hinaus wurden Studien in Form eines Value Managements an den Überflutungsschwerpunkten im Umfeld der Straße „An der Wasserburg“ und dem „Heinrich-Sondermann-Platz“ sowie aktuell im Bereich Idastraße durchgeführt. Das übergeordnete Projektziel der Value Management-Studien ist es, innovative Maßnahmen zur Überflutungsvorsorge zu erarbeiten, die sich durch hohe Effektivität, eine optimale Organisation und die Nutzung eingeschränkt verfügbarer Zeit und Ressourcen auszeichnen. Verschiedene Maßnahmen insbesondere zur Rückhaltung und Ableitung konnten erarbeitet werden, deren Umsetzung nun unter Federführung der Stadtentwässerung Dortmund zu prüfen und konkretisieren ist. Ab 2024 steht in Marten durch die Emschergenossenschaft/ Lippeverband zudem der Abbruch des Dükers Bärenbruch in Verbindung mit dem Neubau der Brücke Bärenbruch an. Nach Durchführung der Baumaßnahme wird eine neue

⁴⁸ vgl. Stadt Dortmund, Handlungskonzept zur weiteren Verbesserung der Überflutungs- sowie Hochwasservorsorge und des zugehörigen Krisenmanagements/ DS-Nr. 25087-22

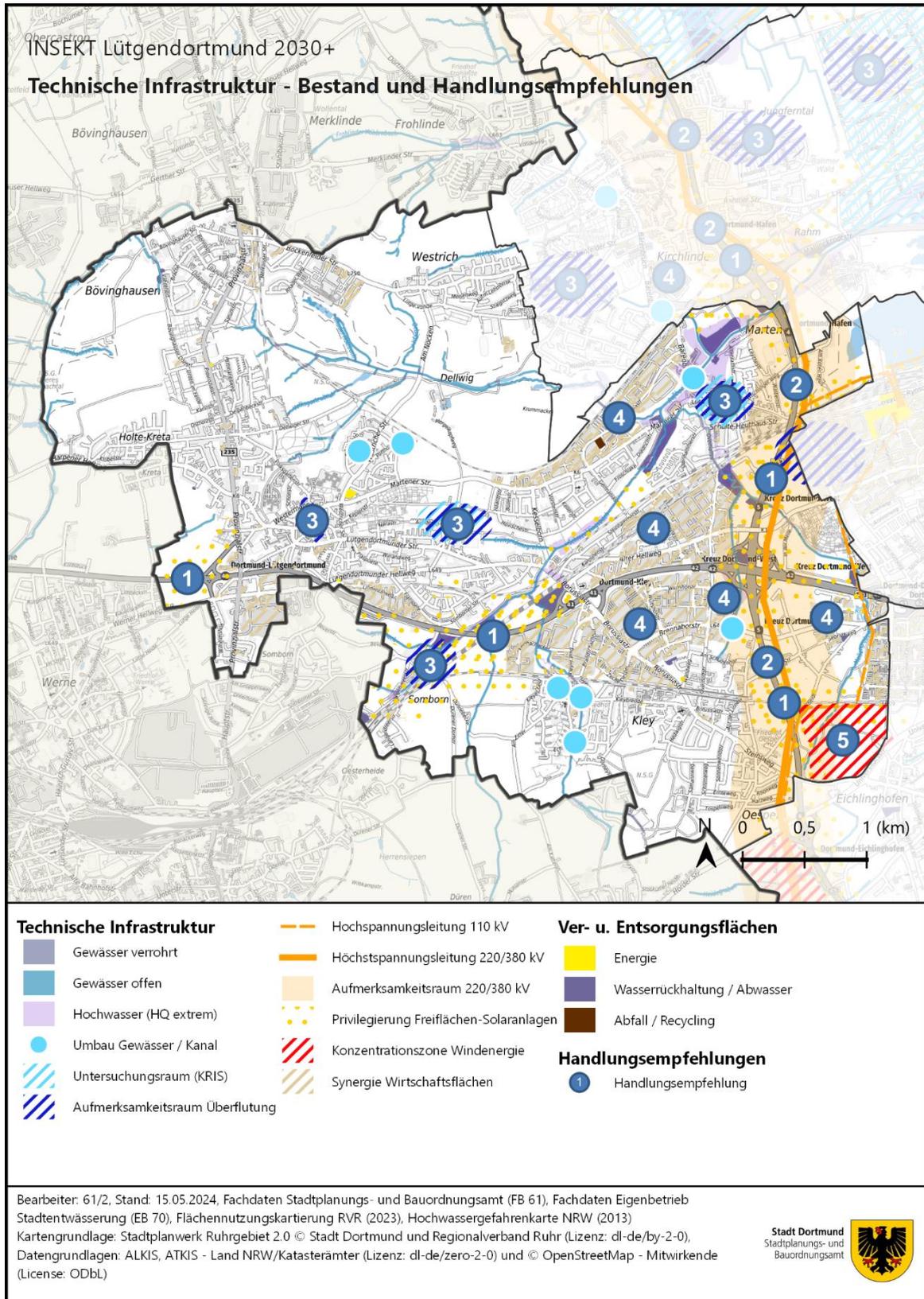
Wegeverbindung entlang des Roßbachs von der Straße Bärenbruch über das Betriebsgelände des Pumpwerks Oespeler Bach bis zur Altenrathstraße hergestellt.

Der aktuell laufende geförderte Breitbandausbau des Glasfasernetzes in Dortmund wird in den kommenden Jahren einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, die Versorgungssituation weiter zu verbessern und z.B. Schulen gezielt an ein leistungsfähiges Netz anzuschließen. Zahlreiche private Unternehmen treiben ebenfalls den Ausbau des Glasfasernetzes voran. Der Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes ist ebenfalls im vollen Gange. Von Seiten der Dortmunder Stadtentwicklungsplanung wird eine Bündelung der technischen Infrastrukturen an Standorten bzw. auf Dachflächen befürwortet, um eine Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes so gering wie möglich zu halten.

Hinsichtlich der Ver- und Entsorgungsflächen sind die Schnittstellen zu den Wirtschaftsflächen besonders wichtig. Wegen der ähnlichen Flächenansprüche durch emittierende Nutzungen (z.B. Wertstoffhöfe, Recyclingbetriebe, Heizkraftwerke) und erweiterter Anforderungen an die Kreislaufwirtschaft sollten Flächenreserven in Gewerbe- und Industriegebieten zugleich für Einrichtungen der Ver- und Entsorgung vorgehalten werden. Auch hinsichtlich der Energieeffizienz und -produktion, Wärmeplanung und Stoffkreisläufe bestehen potenzielle Synergien. Im Gewerbegebiet Germania ist der EDG Recyclinghof ansässig.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächenpotenziale für Freiflächen-Solaranlagen entlang von Autobahnen und mehrgleisigen Schienenwegen ▪ Bündelung technischer Infrastruktur im Nord-Süd-Korridor entlang der A 45/ Hochspannungsleitungen ▪ weiterer Ausbau der bereits umfangreichen Maßnahmen des Hochwasser- und Überflutungsschutzes 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Interessenkonflikte der Freiflächen-Solaranlagen mit Naturschutz und Naherholung ▪ Räumliche Schwerpunkte für erhöhtes Risiko im Fall von Starkregenereignissen ▪ Wirtschaftsflächenbestand mit z.T. historisch gewachsenem Bestand und vielfältigen Ansprüchen an Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen

Abbildung 35: Bestand und Handlungsempfehlungen Technische Infrastruktur Lütgendortmund



Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- weiterer Ausbau des Glasfaser- und Mobilfunknetzes unter Berücksichtigung des Orts- und Landschaftsbildes (Wirtschaftsförderung (80/ WF); fortlaufend).

Spezifisch:

- 1 Identifizierung der Flächenpotenziale für Freiflächen-Solaranlagen in vorbelasteten Räumen u.a. unter Berücksichtigung von Natur- und Landschaftsschutz (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60); kurzfristig)
- 2 Berücksichtigung von Flächenanforderungen der technischen Infrastruktur insb. im Bereich des „technischen Korridors“ der A 45 (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- 3 Verminderung und Berücksichtigung von Überflutungsrisiken durch Starkregen insbesondere in Bereichen, die besondere Aufmerksamkeit voraussetzen (Stadtentwässerung (EB 70), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- 4 Nutzung von Potenzialen der Wirtschaftsflächen bezüglich Energieeffizienz und -produktion, Wärmeplanung und Stoffkreisläufen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF), Umweltamt (FB 60), Private; fortlaufend)
- 5 Prüfung einer intensivierten Nutzung der Konzentrationszone für Windenergieanlagen (Private, fortlaufend)

4.3.8 Wirtschaftsflächen

Als Wirtschaftsflächen werden die Flächen bezeichnet, die planungsrechtlich als Industrie- bzw. Gewerbegebiete eingestuft sind. Darüber hinaus werden Sondergebietsflächen mit einer wirtschaftsbezogenen Zweckbestimmung berücksichtigt. Hierzu zählen insbesondere Flächen für Technologieunternehmen, wissenschaftliche Einrichtungen sowie Büro- und Verwaltungsstandorte.

Nach wie vor ist die Wirtschaftsflächenpolitik eines der wichtigsten Instrumente kommunaler Wirtschaftsförderungsaktivität. Maßgebliches Ziel der Dortmunder Wirtschaftsflächenentwicklung ist es, ein quantitativ und qualitativ gutes Angebot an Wirtschaftsflächen für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen vorzuhalten und vorhandene Wirtschaftsflächen zu sichern, um eine positive ökonomische Entwicklung der Stadt zu unterstützen und vorhandene Arbeitsplätze zu sichern bzw. neue schaffen zu können. Als Vision der Fachplanung sind die Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk nachhaltig und klimaresilient gestaltet, werden über erneuerbare Energien versorgt und bieten Raum für Urbane Produktion und neue Nutzungskonzepte.

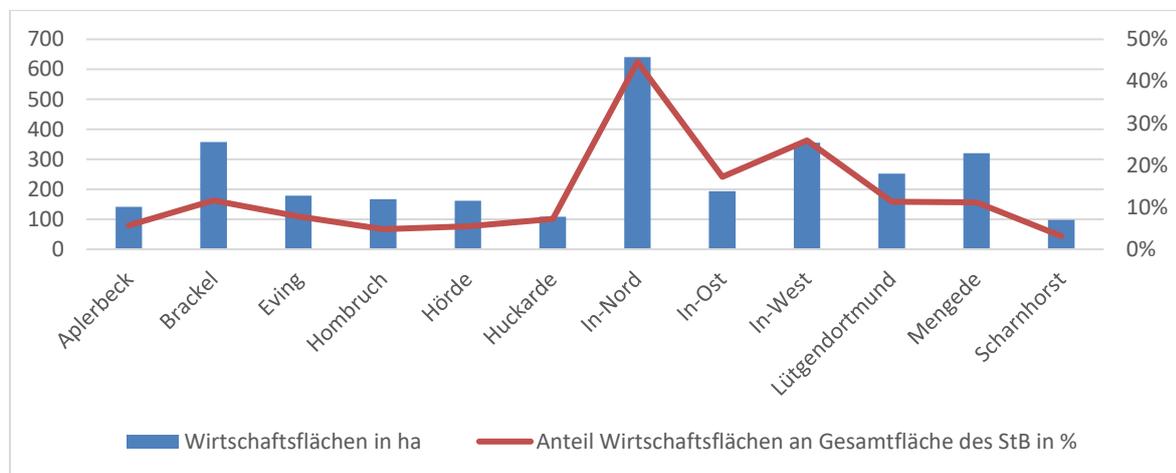
Als wesentlicher Analyse-Baustein für ein neues Wirtschaftsflächenkonzept erfolgt derzeit die Erarbeitung eines Wirtschaftsflächenatlas durch den Geschäftsbereich Stadtentwicklung des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes, der einen breiten Überblick über Charakteristik bzw. Prägung, Entwicklung und räumliche Verteilung der Wirtschaftsflächen in Dortmund geben

soll. Mit dem Wirtschaftsflächenatlas wird zudem das Ziel verfolgt, Standorttypen zu definieren und zu verorten (z.B. Logistik, Technologie), um später Unternehmensansiedlungen entsprechend konzeptioneller Standorttypik steuern zu können.

Status quo im Stadtbezirk Lütgendortmund

Lütgendortmund ist unter den äußeren Stadtbezirken der Stadtbezirk mit dem größten Anteil von Wirtschaftsflächen an der Gesamtfläche (siehe Abbildung 36). Grund hierfür sind große zusammenhängende Wirtschaftsflächen wie Indupark und Technologiepark einerseits und ein hoher Anteil an kleineren, historisch gewachsenen Gewerbegebieten entlang von Bahntrassen bzw. auf alten Zechengeländen andererseits. Weiterhin befinden sich mit der Sondergebietsfläche am Sorbenweg, der Erweiterungsfläche des Technologieparks Im Weißen Feld und dem Gewerbegebiet Werner Hellweg einige der großen Entwicklungsflächen Dortmunds im Stadtbezirk.

Abbildung 36: Wirtschaftsflächenbestand nach Stadtbezirken



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, auf Grundlage von ruhrAGIS - eigene Auswertung vom 03.05.2021)

Die Wirtschaftsflächen des Stadtbezirks Lütgendortmund befinden sich in der Regel unmittelbar nördlich oder südlich der Hauptverkehrsachse der B 1 und sind verkehrstechnisch gut erschlossen.

Den wichtigsten Wirtschaftsstandort stellt der **Technologiepark** in unmittelbarer Nähe zur Technischen Universität Dortmund, der Fachhochschule Dortmund und weiteren wissenschaftlichen Instituten dar (siehe Abbildung 37). Die hier ansässigen Betriebe sind überwiegend den IT- und Biomedizin-, Logistik- und Mikrosystemtechnikbranchen zuzuordnen und bieten eine hohe Wertschöpfung am Standort. Zur Deckung des mittel- bis langfristigen Bedarfs in diesem Nutzungssegment, wurde bereits zu Beginn der 2000er Jahre die Erweiterungsfläche Technologiepark West planungsrechtlich gesichert. Die Potenzialflächen haben in den vergangenen zehn Jahren eine hohe Nachfrage erfahren und sind mittlerweile weitgehend projektiert oder bebaut. Der Bedarf nach weiteren Entwicklungsflächen in Technologieparknähe ist hoch, so dass derzeit erste Untersuchungen zur Baurechtschaffung für die westlich angrenzende Fläche ‚Im Weißen Feld‘ laufen. Bereits heute bekannte Schwierigkeiten bei der Entwicklung betreffen hohe Aufwendungen für die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzflächen sowie mögliche Bodengrundhemmnisse. Das städtebaulich geschlossene Erscheinungsbild des ursprünglichen Technologieparks setzt sich in seiner Erweiterung trotz einer seit 2008

rechtskräftigen Gestaltungssatzung bislang nicht fort. Die seither entstandene Bebauung spricht keine einheitliche Gestaltungssprache und weicht z.T. von der ursprünglich geplanten städtebaulichen Konzeption ab. Im fortlaufenden Entwicklungsprozess sollte ein einheitliches Erscheinungsbild als Markenzeichen des Technologieparks wieder weiter forciert werden.

Abbildung 37: Technologiepark West; Büroquartier Sebrathweg



(Quelle: Lassen, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Den flächenmäßig bedeutsamsten Wirtschaftsstandort bildet der **Indupark**, wengleich sich hier vor allem großflächige Einzelhandelsbetriebe angesiedelt haben, die aufgrund anderer Ertragsstrukturen in der Lage sind, höhere Bodenpreise zu zahlen als klassische Gewerbebetriebe und so das Flächenangebot für gewerbliche Anbieter weiter verringern. Eine weitere Ausweitung der großflächigen Handelsnutzung am Standort Indupark sollte daher vermieden werden. Dies gilt insbesondere für die rd. 5 ha große Entwicklungsfläche am Sorbenweg, für die es nach dem Beschluss des Rates, zunächst nur eine von zwei geplanten Möbelhausentwicklungen in Dortmund zu unterstützen, derzeit keine klare Entwicklungsperspektive gibt. Vor dem Hintergrund des knappen Angebots an Wirtschaftsflächen sollte hier eine gewerbliche Entwicklung forciert werden (siehe Kapitel 5.3 Stadtbezirksentwicklungsplan).

Eine weiteres attraktives gewerbliches Entwicklungsareal stellt die am **Werner Hellweg** zwischen der A 40 im Norden und der Anschlussstelle Dortmund-Lütgendortmund im Osten gelegene Fläche dar. Zur Planrechtschaffung hat die Stadt das Bebauungsplanverfahren Lü 172 -Gewerbegebiet nördlich Werner Hellweg- im Jahr 2010 eingeleitet. Zwischenzeitlich ruhte das Dortmunder Planverfahren, da Raumanforderungen für Erschließungsmaßnahmen durch die Entwicklung der Bochumer Opel-Flächen hier nicht auszuschließen waren. Da die Stadt Bochum eine Erschließung über das Werner Feld, die sich auch unmittelbar auf das geplante Dortmunder Gewerbegebiet ausgewirkt hätte, nicht weiterverfolgt, ist es vorgesehen das Planverfahren Lü 172 wieder aufnehmen. Vorab ist jedoch zu klären, welche Art der gewerblichen Nutzung angestrebt wird (siehe Kapitel 5.3 Stadtbezirksentwicklungsplan). Eine Nutzung der Fläche durch Logistik bzw. Großgaragen wird bereits zum jetzigen Zeitpunkt ausgeschlossen.

Darüber hinaus befinden sich im Stadtbezirk Lütgendortmund weitere Wirtschaftsflächen, die insbesondere in den 1960er und 1970er Jahren entwickelt wurden: **Alter Hellweg, Flaspote, Germania, Kley, Lütgendortmund-Ost** sowie **Steinhammerstraße** (siehe Abbildung 38). Diese Gewerbegebiete weisen nur noch wenige Flächenreserven oder Verdichtungspotenziale auf und machen einen insgesamt stabilen Eindruck. Entwicklungen vollziehen sich überwiegend im Bestand und sind durch Erweiterungen und Verlagerungen von Betriebsstätten sowie Neubautätigkeiten auf zuvor aus der Nutzung gefallen Flächen geprägt. Die Branchenvielfalt der in diesen Gebieten ansässigen Betriebe ist groß. Teilweise befinden sich hier auch gebietsfremde Nutzungen wie Einzelhandel, Freizeit- oder Vergnügungsstätten. Insbe-

sondere die Gewerbegebiete Alter Hellweg und Lütgendortmund-Ost sind stark von Wohnnutzungen geprägt. Vor dem Hintergrund der zunehmend schwierigen Verfügbarkeit von Gewerbeflächen in Dortmund, sollte eine Ausweitung gebietsfremder Nutzungen vermieden werden.

Abbildung 38: Alter Hellweg, Lütgendortmund-Ost, Flaspöete



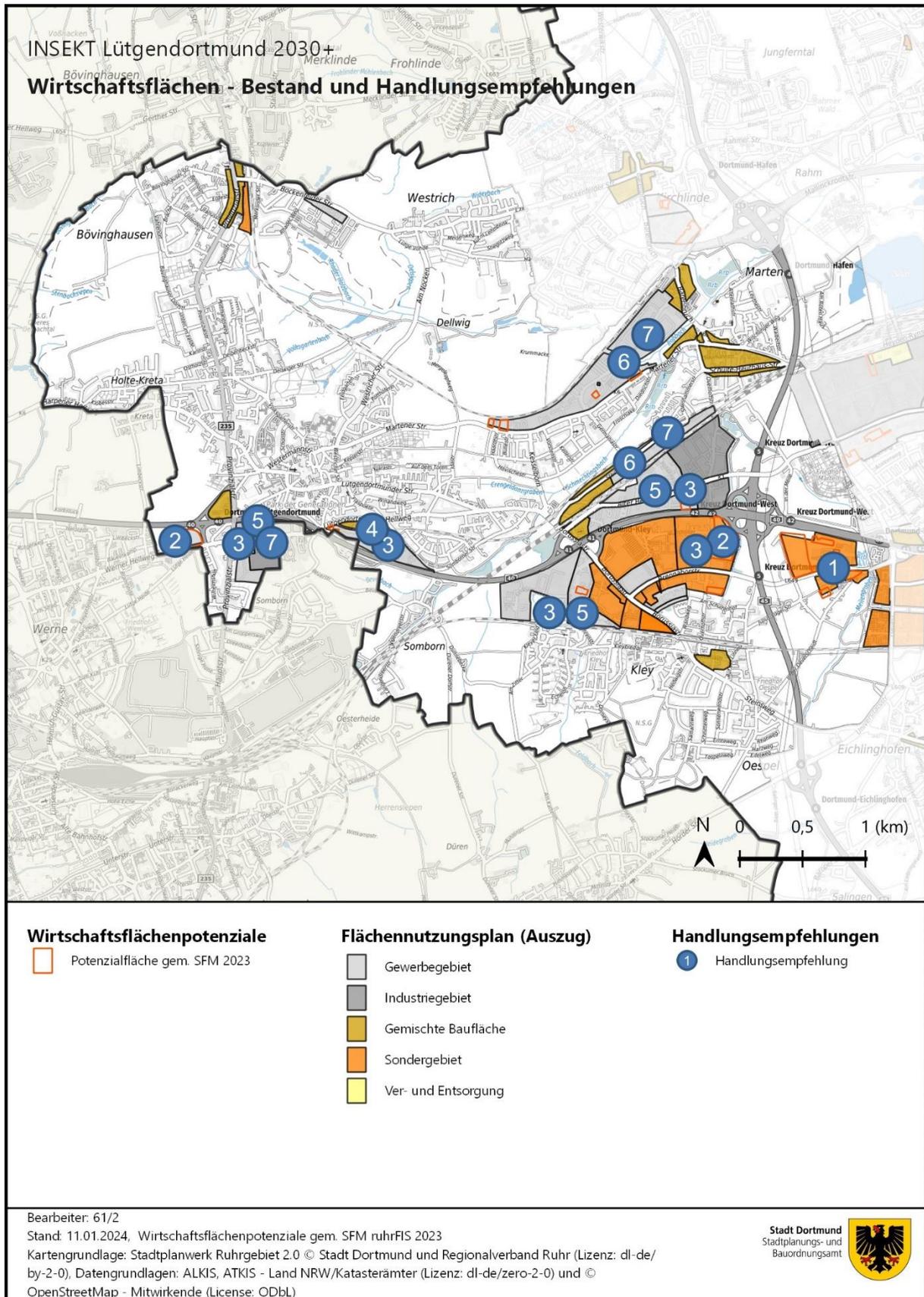
(Quelle: Lassen, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Im Gewerbegebiet Lütgendortmund-Ost bestimmen die prägnanten Gebäude der ehemaligen Ritterbrauerei am Lütgendortmunder Hellweg das Ortsbild. Der Standort wird inzwischen durch einen Getränkegroßhandel genutzt und ist teilweise durch eine extensive Flächennutzung in Form von offener Lagerhaltung geprägt. Perspektivisch ist eine intensivere gewerbliche Nutzung der Flächen anzustreben. Das Gewerbegebiet wirkt insgesamt in die Jahre gekommen und weist teilräumlich Erneuerungsbedarfe auf.

Im Norden des Stadtbezirks Lütgendortmund befindet sich das **Gewerbegebiet Zeche Zollern**. Der Standort ist durch die heute als Industriemuseum genutzte Zeche Zollern geprägt und zeichnet sich durch eine exponierte Höhenlage und den umgebenden Landschaftsraum aus. Der gewerblich genutzte Anteil ist klein und im Wesentlichen durch einen Stahlhandel sowie Garten- und Landschaftsbaubetriebe geprägt. Darüber hinaus finden sich vor Ort kleinere Betriebe aus den Bereichen Dienstleistung, verarbeitendes Gewerbe und Handel.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ vielfältiger Branchenmix ▪ Wirtschaftsflächen i.d.R. verkehrstechnisch gut erreichbar ▪ dynamische Entwicklung des Technologieparks mit potenziellen Erweiterungsflächen ▪ Technologiepark als attraktiver Standort für wissens- und technologieorientierte Unternehmen sowie universitäre Ausgründungen ▪ Sorbenweg und Werner Hellweg als attraktive Gewerbeflächenpotenziale 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Spannungsfeld „Nutzungsvielfalt vs. Immissionsschutz“ durch integrierte Lagen ▪ z.T. „Einsickern“ gebietsfremder Nutzungen in GE-Kulisse ▪ Flächenkonkurrenz Gewerbeflächen und großflächiger Einzelhandel (Indupark u. Sorbenweg) ▪ potenzielle Entwicklungshemmnisse der Technologieparkerweiterung „Im Weißen Feld“

Abbildung 39: Bestand und Handlungsempfehlungen Wirtschaftsflächen Lütgendortmund



Allgemein:

- Sicherung, Qualifizierung und Weiterentwicklung bestehender Wirtschaftsflächen (u.a. Kommunalverwaltung, Politik, Institutionen; fortlaufend)
- konsequente Wiederbelebung aus der Nutzung gefallener Gewerbeimmobilien (u.a. Kommunalverwaltung, Politik, Institutionen; fortlaufend)
- keine Ausweisung zusätzlicher Gewerbe- und Industriegebiete im Freiraum über die im FNP dargestellten Flächen hinaus (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)

Spezifisch:

- 1 städtebaulichen Leitgedanken bei Weiterentwicklung des Technologieparks West forcieren und bei Bauleitplanung „Im Weißen Feld“ fortführen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Sondervermögen Technologiezentrum; mittelfristig)
- 2 Gewerbliche Entwicklung forcieren („Sorbenweg“, „Werner Hellweg“) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF); langfristig (Sorbenweg), mittelfristig (Werner Hellweg))

- 3 Weiteres Einsickern von gebietsfremden Nutzungen in Gewerbeflächen verhindern, ggf. Planrecht anpassen (GE Alter Hellweg, Indupark, GE Flaspoete, GE Kley, GE Lütgendortmund-Ost) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Wirtschaftsförderung (80/ WF); fortlaufend)
- 4 Sicherung von Kapazitäten & Vorhalten von Flächen für bürobezogene + dienstleistungsorientierte Profile in MI, MU, SO (Flaspoete) (Wirtschaftsförderung (80/ WF), fortlaufend)
- 5 Gewerbegebietsmanagement/ Standortinitiative anschieben (GE Alter Hellweg, GE Kley, GE Lütgendortmund-Ost) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Stadterneuerung (FB 67); Wirtschaftsförderung (80/ WF); mittel- bis langfristig)
- 6 Konzepte für Nutzungsmischungen in gestapelter Bauweise entwickeln – bspw. Lager, Handwerk, Büro (GE Germania, GE Steinhammerstraße) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); mittel- bis langfristig)
- 7 Modellprojekt zur Nachverdichtung im Bestand initiieren (GE Lütgendortmund-Ost, GE Germania, GE Steinhammerstraße) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF); mittel- bis langfristig)

4.3.9 Wohnen

Wohngebiete prägen in entscheidender Weise die Struktur und Gestalt der Stadt. Dichte und Ausdehnung der Wohnsiedlungen bestimmen die Verteilung der Einwohner*innen in der Stadt und damit die örtliche Nachfrage nach Infrastruktur. Die Wohnbauflächenentwicklung befasst sich mit der Weiterentwicklung des Siedlungsraumes und der Ausgestaltung des Wohnbauflächenangebots. Ziel ist dabei die Bereitstellung eines guten Angebotsmixes für alle Bevölkerungsgruppen bei Wahrung des Stadtbezirkscharakters und erfolgreicher Bewältigung des Generationenwechsels. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung gilt die Zielsetzung, den Bestand nachfragegerecht und qualitativ anzuupassen und die Weiterentwicklung des Siedlungsraumes verträglich auf die siedlungsstrukturellen, klimatischen und ökonomischen Anforderungen abzustimmen. In der dynamischen Entwicklung einer Stadt sind prozessbegleitende Instrumentarien, wie eine systematische und kontinuierliche Raum- und Marktbeobachtung, hilfreich, um frühzeitig Trendverschiebungen und neue Nutzungsanforderungen zu erkennen.

Derzeitige Treiber und Trends sind:

- die anhaltend (hohe) Nachfrage, insbesondere nach bezahlbarem Wohnraum und nach Wohneigentum,
- schwierig kalkulierbare Entwicklungen der wohnungswirtschaftlichen Investitionen für die kommenden Jahre,
- die Zunahme der Nachfragegruppe der Älteren (barrierefreies Wohnen),
- die weiterhin hohe Nachfrage aus der Zielgruppe der Familien, insbesondere auch von größeren Familienhaushalten,
- die anhaltend hohe Nachfrage nach Angeboten für studentisches Wohnen insbesondere im bezahlbaren Segment,
- die weitere Ausdifferenzierung der Nachfrage nach Qualität, Größe und Preis,
- Anforderungen aus den Bereichen Klimaschutz, Energieeffizienz und Mobilität
- Segregationsprozesse – unterschiedliche Milieus prägen unterschiedliche Quartiere,
- der Bedeutungsgewinn der Kombination von Wohnen und Arbeiten durch die zunehmende Digitalisierung und Veränderung der Raumerfordernisse,
- nicht kalkulierbare Auswirkungen von Fluchtmigration.

Infolge einer stetigen Bevölkerungs- und insbesondere Haushaltszunahme seit 2010 und der damit verbundenen steigenden Nachfrage nach Wohnraum zeigt sich der Dortmunder Wohnungsmarkt derzeit insbesondere im unteren und mittleren Preissegment angespannt. In dieser Situation gewinnt die Ausweisung von Wohnbauland wieder verstärkt an Bedeutung. Die Stadt Dortmund startete daher 2016 die Mobilisierungsoffensive „Wohnungsbau“. Der Rat verständigte sich in diesem Zusammenhang auf Handlungsstrategien für die zukünftige Wohnbauflächenentwicklung⁴⁹. Zentrales Ziel ist es, ein Wohnungsangebot zu gewährleisten, das allen Haushalten ermöglicht, eine nach Lage, Größe, Ausstattung und Preis angemessene Wohnung in einem qualitativ möglichst hochwertigen Umfeld zu finden. Um dieses Ziel zu erreichen, stellt die planerische Bereitstellung eines vielfältigen Baulandangebotes, das hinsichtlich Qualitäts- und Quantitätskriterien priorisiert und zielgruppenorientiert entwickelt wird, einen wesentlichen Baustein dar. Eine höhere Verdichtung in den zukünftigen Baugebieten und ein ausgewogenes Mischungsverhältnis zwischen Mehr- und Einfamilienhausbau sorgt für ein breites Wohnungsangebot für alle Zielgruppen und schützt gleichzeitig die kostbare Ressource Boden. Zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum besteht eine verpflichtende Quotenregelung für den geförderten Mietwohnungsbau bei der Entwicklung neuer Wohnbauflächen⁵⁰.

Das 2022 beschlossene „Kommunale Wohnkonzept Dortmund 2021“⁵¹: stellt den zukünftigen Orientierungs- und Handlungsrahmen für die Dortmunder Wohnungspolitik dar. Die wohnungspolitische Agenda (Sachstandsbericht DS-Nr. 30877-33⁵²) greift in alle zuständigen

⁴⁹ https://www.dortmund.de/dortmund/projekte/rathaus/verwaltung/stadtplanungs-und-bauordnungsamt/downloads/be-richt_wohnbauflaechenentwicklung_dortmund.pdf (zugegriffen am 29.01.2024)

⁵⁰ Für Bebauungspläne mit Aufstellungsbeschluss bis zum 17.12.2021 einschl.: 25 % der geplanten Wohneinheiten (DS-Nr. 11409-13-E2);

Aufstellungsbeschluss nach dem 17.12.2021: 30 % der geplanten Bruttogrundfläche Wohnen (DS-Nr. 21690-21)

⁵¹ [Kommunales Wohnkonzept Dortmund | dortmund.de](https://www.dortmund.de/dortmund/projekte/rathaus/verwaltung/amt-fuer-wohnen/downloads/kommunales-wohnenkonzept-dortmund/) (zugegriffen am 29.01.2024)

⁵² <https://www.dortmund.de/dortmund/projekte/rathaus/verwaltung/amt-fuer-wohnen/downloads/kommunales-wohnenkonzept-dortmund/umsetzung-der-wohnungspolitischen-agenda.pdf> (zugegriffen am 29.01.2024)

Handlungsebenen der Verwaltung ein. Im Geschäftsbereich Stadtentwicklung des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes, im Speziellen im Ressort der Wohnbauflächenentwicklung, das sich mit der Weiterentwicklung des Siedlungsraumes und der Ausgestaltung des Wohnbauflächenangebotes beschäftigt, betrifft dies die Weiterentwicklung des „Wohnbauflächenmonitorings“. Dies dient der Überprüfung der Entwicklungsdynamik sowie der Quantifizierung und Qualifizierung des Flächenangebotes. Weitere Handlungsfelder sind insbesondere folgende:

- Wohnbauflächenrevision
 - Aktuell wird durch die Dortmunder Stadtentwicklungsplanung eine Wohnbauflächenrevision erarbeitet, d.h. eine Überprüfung aller bislang nicht in Anspruch genommenen Baulandpotenziale des Flächennutzungsplanes von 2004 hinsichtlich aktueller Entwicklungseinschätzungen, sowie Prüfung neuer Flächen als mögliche Ergänzungsoptionen. Ziel ist eine Entwicklungspriorisierung der Wohnbauflächenreserven für eine mittelfristige, verlässliche und nachhaltige Baulandbereitstellung. Zum anderen wird deutlich, welche Wohnbauflächenpotenziale sich aufgrund gewandelter z. B. planungsrechtlicher oder stadtklimatischer Anforderungen nicht mehr für eine wohnbauliche Entwicklung eignen.

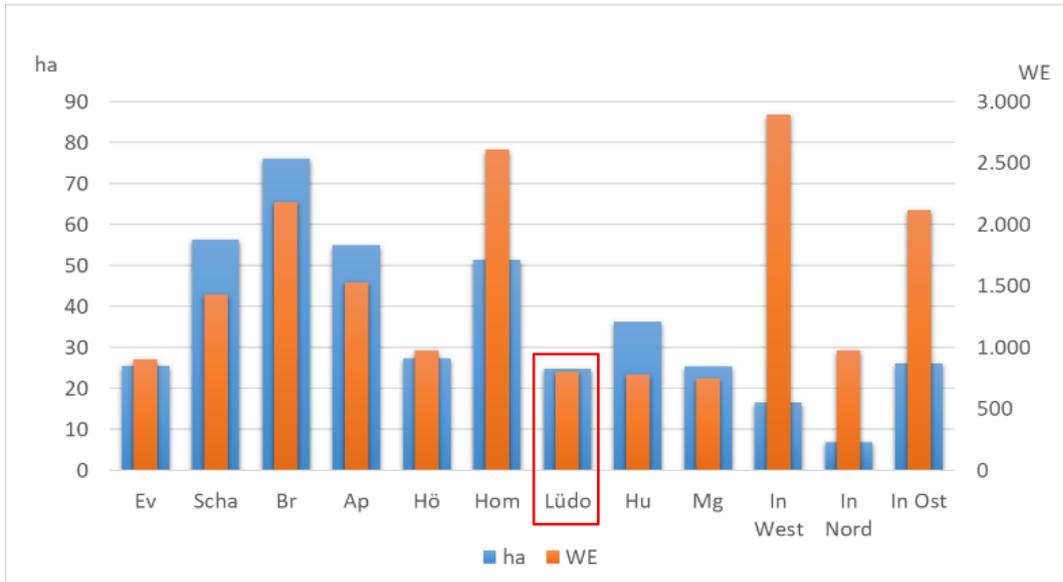
- Baulückenkataster
 - Ein weiteres Handlungsfeld ist die aktuell durch die Dortmunder Stadtentwicklungsplanung systematische Erfassung und Bewertung von Baulücken für den Wohnungsbau auf dem gesamten Stadtgebiet analog zu der im Jahr 2021 erfolgten Modelluntersuchung im Stadtbezirk Huckarde. Die Implementierung des zukünftigen Baulückenkatasters in bestehende Monitoringsysteme ist ab 2025 vorgesehen.

Zusammenfassend werden die Ergebnisse der Baulückenerhebung und der Wohnbauflächenrevision grundlegende Bausteine bei der Erarbeitung einer gesamtstädtische Innenentwicklungsstrategie darstellen. Investitionen in den Wohnungsbau bieten die Chance, über das konkrete Vorhaben hinaus das städtebauliche Erscheinungsbild der Stadt aufzuwerten und einen positiven Beitrag zur Bewältigung zentraler Zukunftsaufgaben (Klimaschutz, Verkehrswende und Demografischer Wandel) zu leisten. Die Erfüllung dieser Aufgabe ist integraler Bestandteil einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung, um die Weichen für eine nachhaltige Nutzung der Ressource Boden sowohl für Wohnen, als auch für Gewerbe, Gemeinbedarf und Freiflächen zu stellen (siehe auch DS-Nr. 30727-23).

Status quo im Stadtbezirk Lütgendortmund

Lütgendortmund verfügt über ein Wohnbauflächenpotenzial von 22,3 ha, 9,4 ha unterhalb des gesamtstädtischen Durchschnitts (31,7 ha; siehe Abbildung 40).

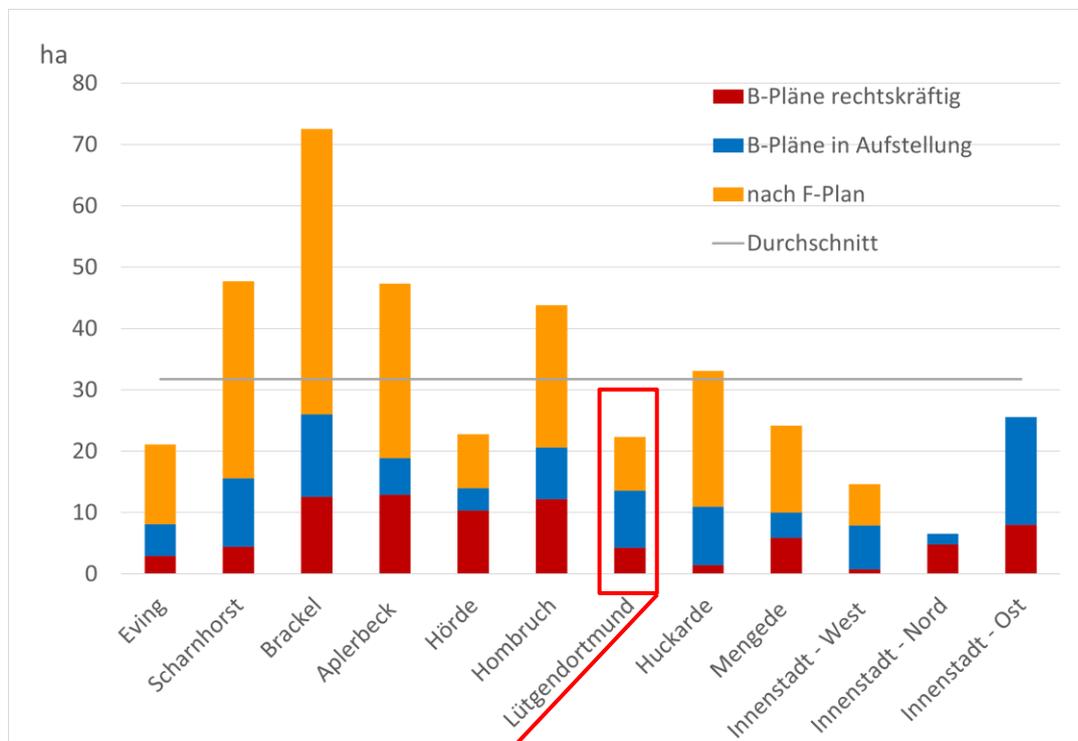
Abbildung 40: Wohnbauflächenpotenziale nach Fläche und potenzieller Anzahl an Wohneinheiten (inkl. Einzelgrundstücke nach § 34 BauGB)



(Quelle: eigene Auswertung nach Wohnbauflächenmonitoring, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Stand: 31.12.2022))

Die planungsrechtliche Zuordnung der Wohnbauflächenpotenziale ist ausgewogen zwischen der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung aufgeteilt. Der Anteil der rechtskräftigen Potenzialflächen fällt eher gering aus (siehe Abbildung 41).

Abbildung 41: Wohnbauflächenpotenziale nach Stadtbezirken (ohne Einzelgrundstücke nach § 34 BauGB)



(Quelle: eigene Auswertung nach Wohnbauflächenmonitoring, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Stand: 31.12.2022))

Im Stadtbezirk wurde in den letzten Jahren sowohl durch Planrechtschaffung als auch durch vermehrte Umstrukturierung und Nachverdichtung im Bestand kontinuierlich neuer Wohnraum geschaffen. Als Beispiele können die Errichtung von Geschosswohnungsbau auf dem ehem. Sportplatz Holtestraße/ Klobbestraße, die Nachverdichtung durch die Nachnutzung von Grabeland (Kaubomstraße) sowie der Abriss und Neubau von Wohnbebauung an der Provinzialstraße genannt werden. Die eher kleinräumigen Angebote beinhalteten dabei sowohl Wohnungen im Mehrfamilienhaus als auch das Einfamilienhaus. Die Umstrukturierungen des Siedlungsbestandes dienen nicht nur der Schaffung von neuem Wohnraum, sondern auch der Aufwertung und Attraktivitätssteigerung des Wohnumfeldes, da in erster Linie abgängige Gebäude mit einem hohen Sanierungsstau durch neue Gebäudestrukturen ersetzt bzw. ergänzt wurden.

Die Struktur des Siedlungsraumes im Stadtbezirk Lütgendortmund ist sehr heterogen, ebenso wie der prägende Gebäudebestand für den Wohnungsbau. Die kleinräumige und siedlungsergänzende Wohnbauflächenentwicklung der letzten Jahre kann, durch das weiterhin ausgewogene Verhältnis der städtebaulichen Dichte, für den Wohnungsneubau fortgeführt werden.

Zur Vermeidung von Angebotsengpässen oder Flächenüberhängen in der stadtbezirksbezogenen Wohnbauflächenentwicklung ist die Betrachtung der Leerstands- und Mietpreisentwicklung wichtiger Indikator für die Marktlage im Hinblick auf Angebot und Nachfrage.

Das Mietpreisniveau im Stadtbezirk Lütgendortmund ist im gesamtstädtischen Vergleich leicht unterdurchschnittlich. Die mittlere Angebotsmiete in Lütgendortmund beträgt 7,35 €/m² nettokalt, während sie gesamtstädtisch bei 8,09 €/m² nettokalt liegt⁵³. Die mittleren Angebotsmieten in den Unterbezirken Lütgendortmunds bewegen sich überwiegend im unteren Preissegment. Lediglich im statistischen Unterbezirk Westrich (9,31 €/m²) zeigten sich zuletzt deutlich höhere Angebotsmieten bei gleichzeitig sehr geringem strukturellen Leerstand (0,5 %). Aufgrund der geringen Anzahl an Inseraten ist das Mietniveau allerdings voraussichtlich leicht verzerrt. In den Vorjahren zeigten sich dort ein dem restlichen Stadtbezirk vergleichbares unterdurchschnittliches Mietniveau. Für den statistischen Unterbezirk Oespel stellte die Wohnungsmarktbeobachtung zuletzt einen starken Anstieg der bisher noch moderaten Angebotsmieten fest (vgl. Wohnungsmarktbericht 2023⁵⁴, Seite 64).

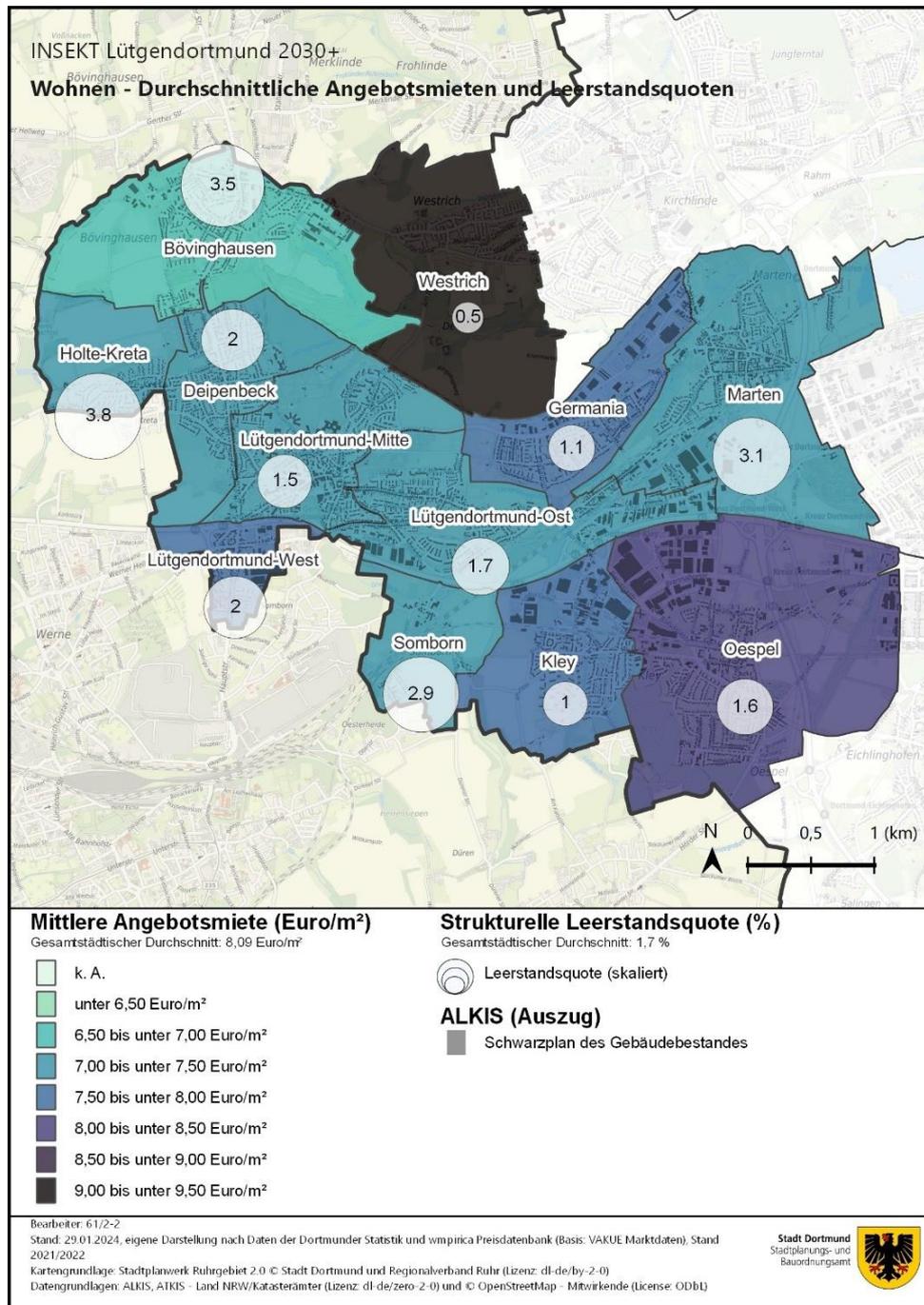
Der strukturelle Wohnungsleerstand⁵⁵ liegt im Stadtbezirk Lütgendortmund mit 2,0 % leicht über dem gesamtstädtischen Leerstand (1,7 %). Gegenüber der Gesamtstadt überdurchschnittliche Leerstände sind vor allem in den Unterbezirken Holte-Kreta (3,8 %), Bövinghausen (3,5 %) und Marten (3,1 %) zu finden. Allerdings ist dieses Niveau mit Blick auf die Funktionsfähigkeit des Wohnungsmarktes nicht als zu hoch einzuordnen und bildet eine notwendige und ausreichende Fluktuationsreserve. Die Unterbezirke mit einer strukturellen Leerstandsquote von 2 % und weniger (u. a. Kley, Germania, Lütgendortmund-Mitte) verfügen hingegen über einen sehr geringen Leerstand, der keine ausreichende Reserve für Umzüge vorhält (siehe Abbildung 42).

⁵³ Inserate aus 2021 und 2022, Quelle: empirica-Preisdatenbank (Basis: VALUE-Marktdaten).

⁵⁴ <https://www.dortmund.de/suche/?query=wohnungsmarktbericht> (zugriffen am 28.03.2024)

⁵⁵ Leerstand länger als sechs Monate

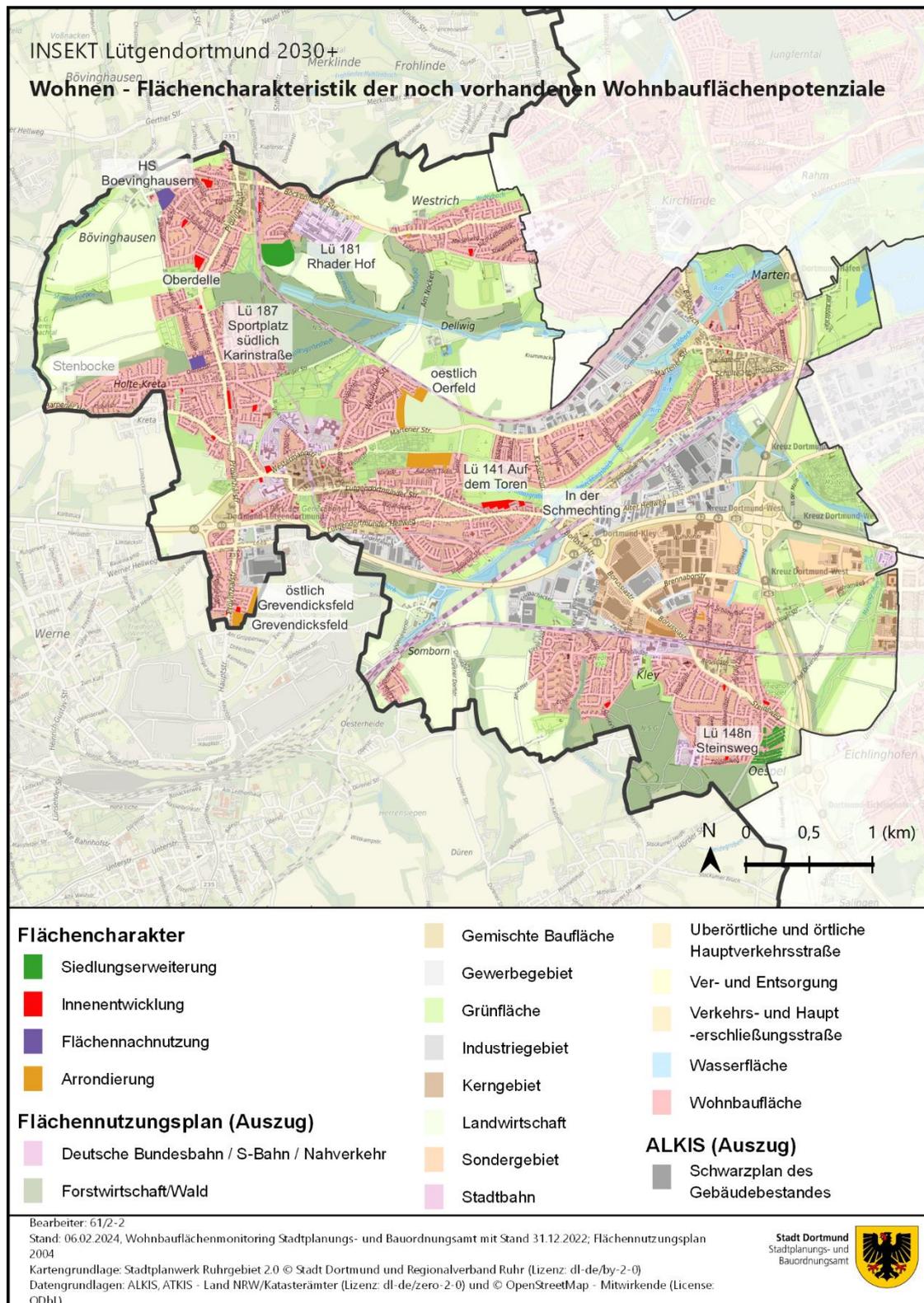
Abbildung 42: Durchschnittliche Angebotsmieten und Leerstandsquoten in den statistischen Bezirken



Die Siedlungsentwicklung des Stadtbezirkes ist in vielen Bereichen abgeschlossen und viele Potenzialflächen des Flächennutzungsplans sind bereits erfolgreich entwickelt und bebaut worden. Der aktuelle Entwicklungsschwerpunkt des Stadtbezirkes ist in zentraler Lage des Stadtbezirkszentrums zu finden: die Fläche „Auf dem Toren“ (Lü 141). Dort sollen in gemischter Baustruktur 200 Wohneinheiten den Siedlungsraum ergänzen. Da sich die Fläche im Eigentum der Stadt Dortmund befindet, wird hier auch die Dortmunder Stadtentwicklungsgesellschaft an der Entwicklung beteiligt sein.

Ein weiterer Entwicklungsschwerpunkt für den Einfamilienhausbau (ca. 100 Wohneinheiten) ist durch die Fläche Steinsweg (Lü 148n) in Oespel gesichert. Vor einer Realisierung des Baugebiets ist der Ausgang eines Normenkontrollverfahrens abzuwarten.

Abbildung 43: Flächencharakteristik der noch vorhandenen Wohnbauflächenpotenziale



Weitere kleinteiligere Entwicklungen werden zukünftig in Innenbereichen und auf vorgezogenen Flächen erfolgen. Hier sind speziell die Entwicklungen „Hauptschule Bövinghausen“ (ca. 70 Wohneinheiten, Lü 120), die Sportplatznachnutzung „Sportplatz südl. Karinstraße“ (ca. 36 Wohneinheiten, Lü 187) und die Innenentwicklung an der „Oberdelle“ (ca. 34 Wohneinheiten,

Lü 189) zu nennen (siehe Abbildung 43). Neben diesen Flächen wird eher mittelfristig die Errichtung von Geschosswohnungsbau im Bereich der Straße Stenbocke vorgesehen.

Im Flächennutzungsplan dargestellte Wohnbauflächen, deren Entwicklung bislang noch nicht angestoßen ist, werden zurzeit durch den Geschäftsbereich Stadtentwicklungsplanung des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes im Rahmen der Wohnbauflächenrevision auf ihre grundsätzliche Entwicklungsfähigkeit überprüft. Dabei werden unterschiedliche Restriktionen wie z.B. Bodengrundhemmnisse, Erschließungsproblematik oder Verlärmung analysiert, aber auch Gunstfaktoren wie z.B. Lage im Siedlungszusammenhang oder vorhandene Infrastruktureinrichtungen herausgestellt. So lässt sich eine Priorisierung der Wohnbauflächenpotenziale hinsichtlich ihrer zeitlichen Entwicklungsperspektive anhand von drei Kategorien ableiten. Da es sich um die planungsrechtliche Ebene des Flächennutzungsplanes handelt, ist mindestens von einem mittelfristigen Zeithorizont auszugehen, da für die Realisierung von Wohnungsbau zunächst noch die Aufstellung eines Bebauungsplanes erfolgen muss, dessen Erarbeitung i.d.R. zwei Jahre oder auch mehr in Anspruch nimmt:

- Flächenpool für Flächen mit hoher Eignung für mittelfristige Entwicklungen
- Flächen für langfristige Entwicklungen und Nachrückreserve für den Flächenpool
- Flächen für nachrangige Entwicklungen oder ggf. für andere Nutzungen

Diese Dreistufigkeit kann folgendermaßen auf die Potenzialflächen im Stadtbezirk Lütgendortmund angewandt werden:

„Flächenpool“: Flächen mit hoher Eignung für mittelfristige Entwicklungen:

- Nachnutzung „Hauptschule Bövinghausen“ (Lü 120): Es sollen ca. 70 Wohneinheiten in gemischter Baustruktur entstehen.
- Bövinghauser Straße: Dabei handelt es sich um eine Innenentwicklung mit ca. 15 Wohneinheiten.
- Stenbocke: Diese Fläche wird als Arrondierung eingestuft.

Potenzialflächen für langfristige Entwicklungen und ggf. Nachrückreserve für den „Flächenpool“:

- Grevendicksfeld/ östlich Grevendicksfeld: Als Arrondierung des Siedlungsraumes ist diese Fläche nicht gut in vorhandene Versorgungsstrukturen integriert. Sie liegt im Ergebnis der Flächenrevision in der mittleren Eignungskategorie für langfristige Entwicklungen und dient als „stille Reserve“ (ca. 55 Wohneinheiten).
- In der Schmechting: Sie liegt im Ergebnis der Wohnbauflächenrevision in der mittleren Eignungskategorie für langfristige Entwicklungen und dient als Nachrückreserve für den „Flächenpool“ (ca. 30 Wohneinheiten). Zum aktuellen Zeitpunkt ist eine Erschließung der Fläche schwierig.

Potenzialflächen für nachrangige Entwicklung oder ggf. für andere Nutzungen:

- Östlich Oerfeld: Im Rahmen der Restriktionsanalyse zur Wohnbauflächenrevision liegt die Fläche in der mäßigen Eignungskategorie für nachrangig zu entwickelnde Flächen, die ggf. auch für andere Nutzungen vorgehalten werden können (ca. 48 Wohneinheiten).

Unter anderem führen die siedlungsräumliche Randlage und diverse Bodengrundhemmnisse zu dieser mäßigen Bewertung. Diese Einschätzung ist zu verifizieren und bei einer Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zu berücksichtigen.

- Rhader Hof: Im Rahmen der Restriktionsanalyse zur Wohnbauflächenrevision ist die Fläche mit besonders harten Restriktionen belegt, die eine bauliche Entwicklung dieser Fläche sehr erschweren. Hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsaspekte (Biotopverbundflächen mit herausragender Bedeutung) ist die Ausgangslage für eine rechtssichere bauleitplanerische Umsetzung stark eingeschränkt (ca. 50 Wohneinheiten). Diese Einschätzung ist zu verifizieren und bei einer Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zu berücksichtigen.

Weitere Entwicklungseinschätzungen sind mithilfe abgestimmter Ergebnisse der Wohnbauflächenrevision zu verifizieren und als Grundlage für eine ggf. erforderliche Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zu sehen. Eine Änderung der planungsrechtlichen Situation dieser Flächen ist nur durch ein formelles Bauleitplanverfahren möglich.

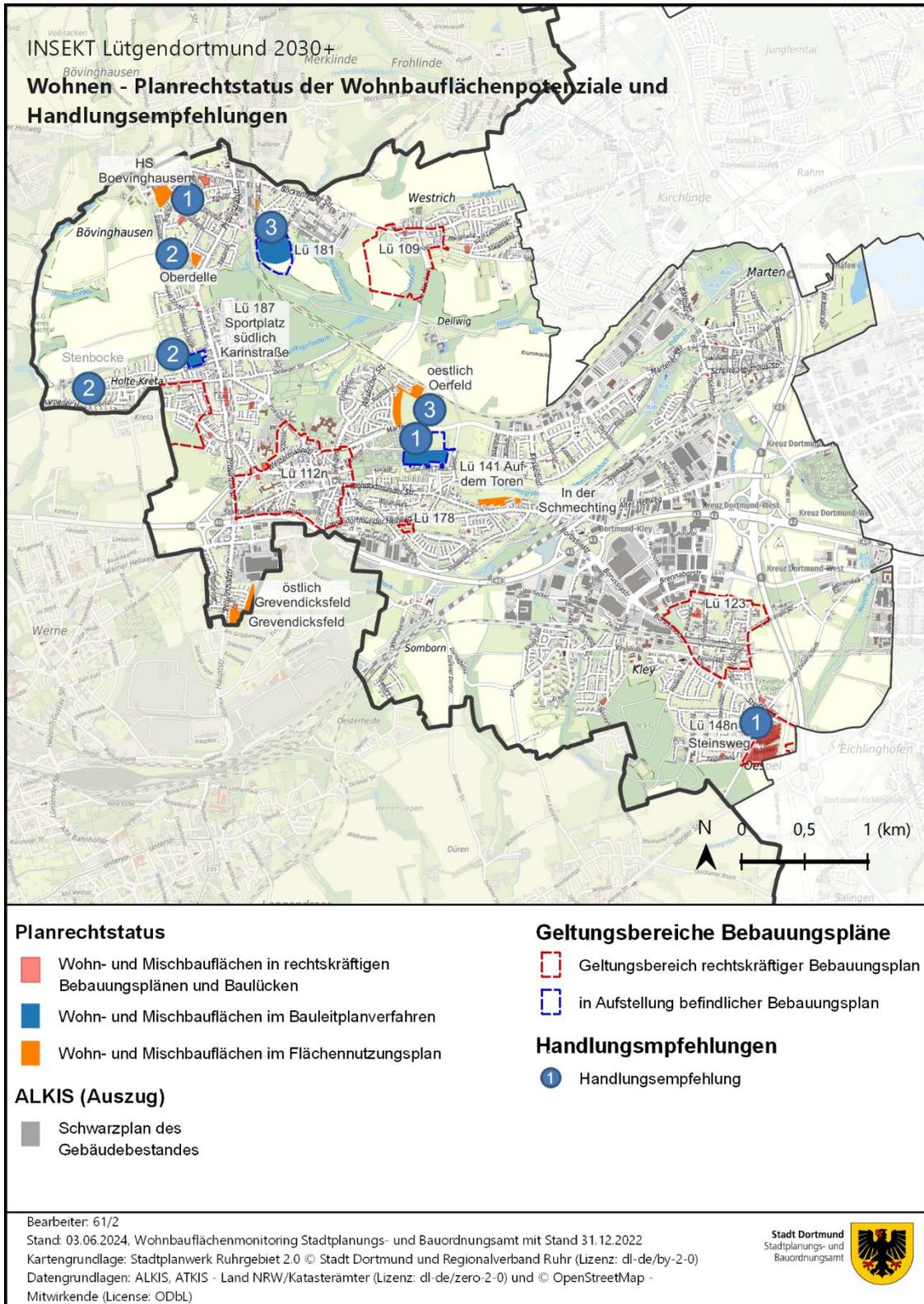
Tabelle 5: Zusammenfassende Darstellung der Wohnbauflächenpotenziale nach Entwicklungspriorität

Aktuelle, kurzfristige Flächenentwicklung	FNP-Potenziale		
	Flächenpool, mittelfristig	Nachrücker für den Flächenpool, langfristig	Nachrangige oder für andere Nutzungen besser geeignete Flächen
<p>Auf dem Toren, Lü 141</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arrondierung, 200 WE, gemischte Baustruktur, TEK 	<p>Hauptschule Bövinghausen, Änderung Lü 120</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nachnutzung, 70 WE, gemischte Baustruktur 	<p>Grevendicksfeld/östlich Grevendicksfeld</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arrondierung, ca. 55 WE, nicht gut in vorhandene Versorgungsstrukturen integriert, „stille“ Reserve 	<p>Östlich Oerfeld</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arrondierung, siedlungsräumliche Randlage, ca. 48 WE, Bodengrundhemmnisse, im Rahmen einer ggf. Neuaufstellung FNP überprüfen, andere Nutzungsmöglichkeit erörtern
<p>Steinsweg, Lü 148n</p> <ul style="list-style-type: none"> - Innenentwicklung, 100 WE, Einfamilienhausbau 	<p>Bövinghauser Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Innenentwicklung, 15 WE 	<p>In der Schmechting</p> <ul style="list-style-type: none"> - Innentwicklung, ca. 30 WE, Erschließungsproblematik 	<p>Rhader Hof</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siedlungserweiterung, ca. 50 WE, harte Restriktionen (insbes. Umweltverträglichkeitsaspekte wie Biotopverbundflächen), im Rahmen einer ggf. Neuaufstellung FNP überprüfen
<p>Sportplatz südl. Karinstraße, Lü 187</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nachnutzung, 36 WE, Doppelhaushälften und Reihenhäuser 	<p>Stenbocke</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arrondierung, voraussichtlich Geschosswohnungsbau 		
<p>Oberdelle, Lü 189</p> <ul style="list-style-type: none"> - Innenentwicklung, Mehrfamilienhäuser, 34 WE, TEK 			

(Quelle: eigene Darstellung)

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ relativ stabile Bevölkerungsentwicklung - somit ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Wohnraum ihr Niveau beibehalten wird ▪ hauptsächlich kleinteilige Flächenentwicklung und damit infrastrukturell gut eingebunden ▪ vergleichsweise erschwingliche Baulandpreise und Mietangebote ▪ gute Angebotsmischung bezogen auf Lage und Bebauungsstruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Veräußerung von Wohnungsbeständen (z. B. Marten – möglicher Verkauf von 44 WE durch die LEG) ▪ eher kleinräumige Entwicklungsflächen für die mittel- bis langfristige Wohnbauflächenentwicklung, das heißt, es müssen viele kleinere Projekte umgesetzt werden, um Wohnraum zu schaffen. ▪ möglicherweise Reserveflächenverluste durch gewandelte Anforderungen an Wohnbauflächen (Überprüfung in zurzeit laufender Wohnbauflächenrevision) ▪ Ausgleich möglicher Reserveflächenverluste durch Entwicklungen im Bestand (Innenentwicklung, Nachverdichtung, Modernisierungen) ▪ Normenkontrollklage gegen Bebauungsplan LÜ 148n

Abbildung 44: Wohnbauflächenentwicklung in Lütgendortmund – Planrechtstatus und Handlungsempfehlungen



Allgemein:

- Die im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächenpotenziale auf Realisierbarkeit und Eignung für eine zukünftige Wohnnutzung überprüfen (zurzeit laufende Wohnbauflächenrevision). Bei Wegfall von Potenzialflächen Kompensationserfordernisse/ -möglichkeiten prüfen, um der anhaltenden Nachfrage nach Wohnraum entsprechen zu können (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurzfristig).
- Erarbeitung und Umsetzung einer Strategie für die Mobilisierung von Baulücken (insb. Eigentümeransprache und -information) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Erarbeitung des Katasters kurzfristig abgeschlossen; Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Liegenschaftsamt (FB 23) Umsetzungsstrategie mittelfristig).
- Überprüfen des Wohnungsbestandes hinsichtlich zukünftiger Entwicklungsmöglichkeiten (qualitätsbedingten Leerstand und baualtersbedingte Modernisierungs- und Sanierungserfordernisse beheben, Nachverdichtungsmöglichkeiten nutzen). Wesentliche Bausteine bzgl. Nachverdichtungsmöglichkeiten sind der zurzeit laufende Aufbau eines Baulückenkatasters sowie die Erarbeitung einer Innenentwicklungsstrategie. (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); mittelfristig)

Spezifisch:

- 1 in erster Priorität überwinden von Realisierungshemmnissen bei folgenden Entwicklungsschwerpunkten: „Steinsweg“ (Normenkontrollklage), „Hauptschule Bövinghausen“ (Sperrparzellen zur Sicherung der Erschließung), „Auf dem Toren“ (Artenschutzbelange) (OVG, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Liegenschaftsamt (FB 23); kurz- bis mittelfristig)
- 2 zukünftiger Entwicklungsvorrang für kleinere, gut integrierte Entwicklungsflächen („Oberdelle“, „Sportplatz südlich Karinstraße“ und „Stenbocke“) vor größeren Flächen mit mäßiger siedlungsstruktureller Einbindung (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurz- bis mittelfristig)
- 3 Wohnbauflächenpotenziale, die in Freiraum- und Erholungsflächen sowie Grünverbindungen liegen, auf ihre Entwicklungsfähigkeit hin überprüfen („Rhader Hof“, „Östlich Oerfeld“) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); langfristig)

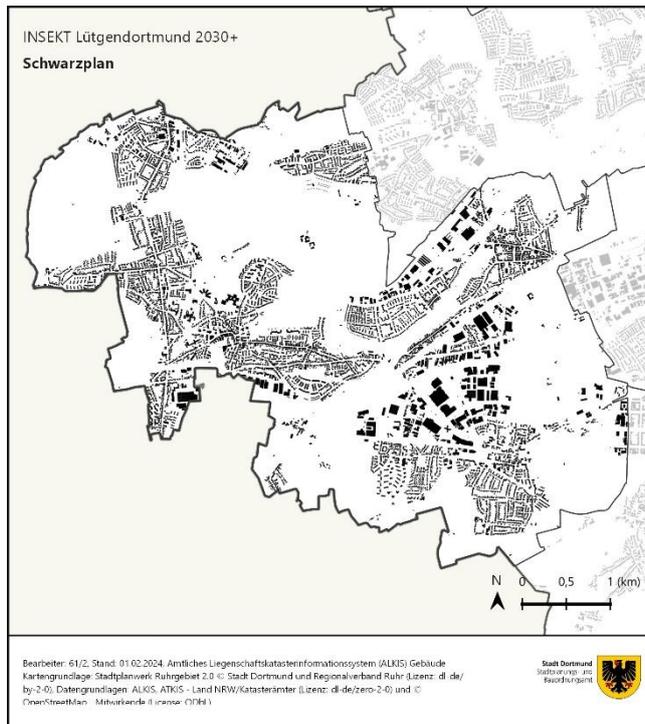
5 Lütgendortmund 2030+

Aufbauend auf den Analyseergebnissen wird nachfolgend der zusammenfassende, integrierte Blick auf Lütgendortmund dargestellt. Es geht darum, die fachbezogenen Aussagen in Beziehung zu einander zu setzen und untereinander mit ihren Einzelaussagen abzuwägen, um so maßgebliche Entwicklungen für Lütgendortmund für die nächsten zehn bis 15 Jahre aufzuzeigen. Dazu werden zunächst die wesentlichen Aussagen zur Charakteristik von Lütgendortmund zusammengefasst. Die Siedlungs-, Freiraum- und Zentrenstruktur wird in einem Raummodell als räumliches Leitbild beschrieben. Konkretisiert werden die groben Entwicklungszüge dann auf Ebene des Stadtbezirkentwicklungsplanes. Dieser zeigt die sich aus der Analyse heraus ergebenden konsensfähigen Handlungsfelder, Ziele und Handlungsempfehlungen für Lütgendortmund auf.

Neben den im Stadtbezirkentwicklungsplan aufgezeigten Zielen und Handlungsempfehlungen (als Ergebnis der integrierten Analyse und Abwägung), behalten die in den Fachkapiteln genannten solitären Handlungsempfehlungen ihre Gültigkeit und sind bei der weiteren Entwicklung des Stadtbezirks zu berücksichtigen.

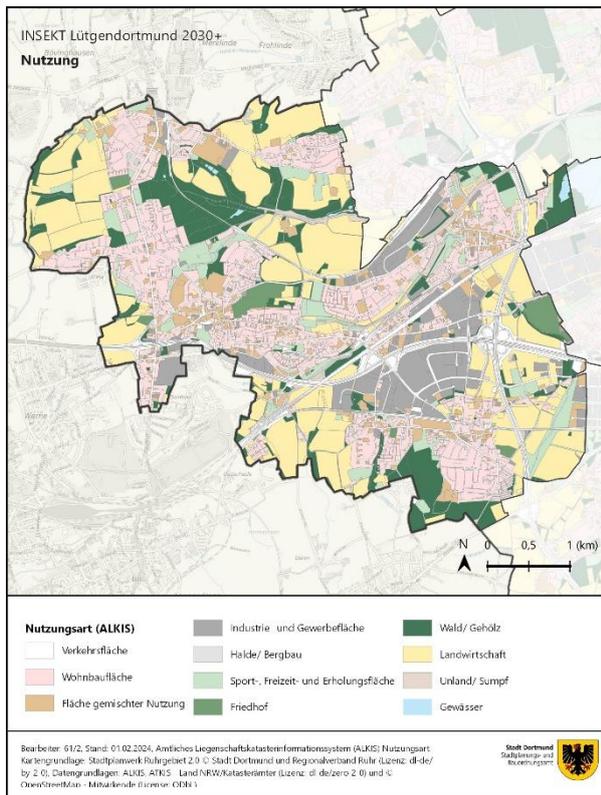
5.1 Wesentliche Aussagen

Siedlungsstruktur



Lütgendortmund ist überwiegend durch eine aufgelockerte Bebauung geprägt. Eine höhere Dichte und Geschossigkeit sind in erster Linie in den Ortskernen Lütgendortmund und Marten sowie entlang der Hauptverkehrsstraßen, wie z. B. Provinzialstraße und Lütgendortmunder Straße zu finden. Die Flächenaufteilung zwischen Wohnen, Gewerbe und Freiraum ist ausgewogen. Es gibt große zusammenhängende Freiraumbereiche, wie z. B. das Dellwiger Bachtal oder die Volksgärten Lütgendortmund und Bövinghausen. Im Zuge der Renaturierung des Roßbachsystems erfolgte eine bedeutende Aufwertung der linearen Grünstrukturen, sowohl bezogen auf den ökologischen Wert als auch auf den Freizeit-/ Erholungswert. Bedeutende Verkehrsachsen zerschneiden z. T. den Siedlungsraum und bilden dadurch Barrieren (A 40, A 45, B 235, Bahnlinien).

Wohnen / Arbeiten / Leben



Der Stadtbezirk Lütgendortmund verfügt über vielfältige Wohnungsbestände – von historischen Zehensiedlungen über Geschosswohnungsbau bis hin zu Einfamilienhausgebieten. Als Wohnbauflächenpotenziale stehen sowohl größere Entwicklungsflächen als auch siedlungsräumlich integrierte Nachverdichtungspotenziale zur Verfügung.

Mit dem Indupark und dem Technologiepark (z. T. im Stadtbezirk Hombruch) liegen zwei weit über den Stadtbezirk hinauswirkende Wirtschaftsflächen in Lütgendortmund. Daneben stehen drei große Wirtschaftsflächenpotenziale zur Verfügung, um auch die perspektivische Nachfrage nach Wirtschaftsflächen decken zu können.

Der Stadtbezirk verfügt überwiegend über eine gute Infrastrukturausstattung, sowohl bezüglich sozialer Infrastruktur wie Tageseinrichtungen für Kinder, Schulen und Spielplätze, als auch was die Anbindung an Bus und Bahn und die Erreichbarkeit von Lebensmittelmärkten angeht.

Um der steigenden Nachfrage nach Kindertagesstätten- und Schulplätzen nachzukommen, sind jedoch Erweiterungs- und Neubaumaßnahmen erforderlich.

Demographie

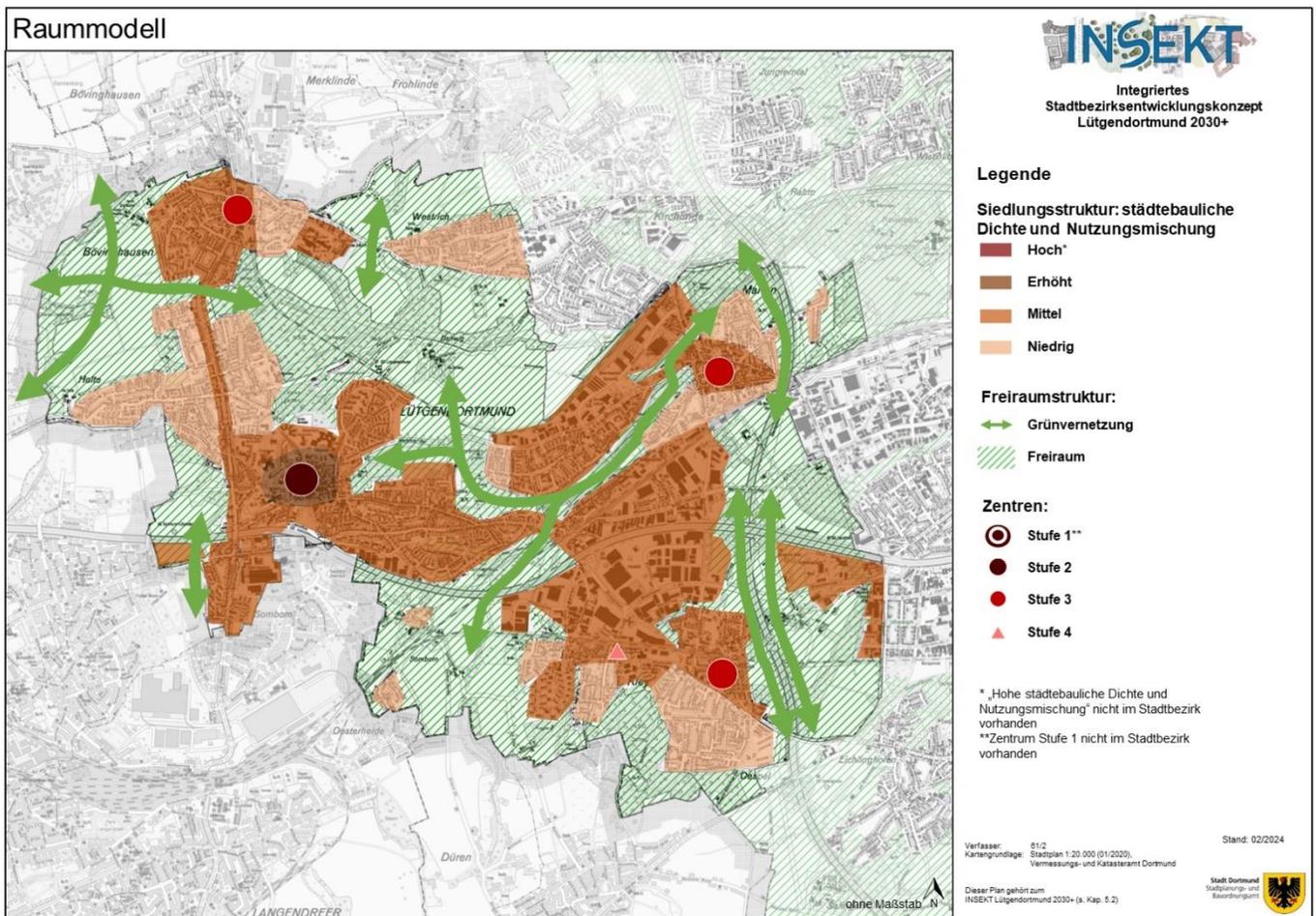
In den letzten Jahren hat es eine Zunahme der Bevölkerungszahl im Stadtbezirk Lütgendortmund gegeben. Diese war jedoch nicht so dynamisch, wie in den übrigen Stadtbezirken. Ansonsten ist Lütgendortmund bezogen auf die Bevölkerungs- und Sozialstruktur ein durchschnittlicher Stadtbezirk. Wesentliche Ausreißer im Vergleich zu gesamtstädtischen Werten sind nicht zu verzeichnen.

5.2 Raummodell

Das Raummodell des INSEKT Lütgendortmund 2030+ greift die im Stadtbezirksprofil Lütgendortmund (siehe Kapitel 4.1) erarbeiteten Inhalte auf und bildet sowohl die angestrebte Siedlungsstruktur und Zentrenentwicklung als auch bedeutsame Freiraumstrukturen und deren Vernetzung für den Stadtbezirk ab. Darüber hinaus wird nicht nur die Freiraumvernetzung innerhalb des Stadtbezirkes dargestellt, sondern auch Anknüpfungspunkte an benachbarte Stadtbezirke bzw. Gemeinden (siehe Abbildung 45).

Das Raummodell wird als abstraktes, räumliches Leitbild verstanden. Es dient als Ideengeber und übergeordnete Orientierung für die räumliche Entwicklung des Stadtbezirkes.

Abbildung 45: Raummodell Lütgendortmund



5.2.1 Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur wird im INSEKT einerseits anhand der städtebaulichen Dichte, andererseits durch die Anteile und Mischung der verschiedenen Nutzungen definiert.

- Hohe städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 1)
- Erhöhte städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 2)
- Mittlere städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 3)
- Niedrige städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 4)

Im Folgenden werden die Leitvorstellungen der Stufen erläutert:

Hohe städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 1)

Eine hohe städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung liegen insbesondere in der Dortmunder City vor, die durch mehrgeschossige Wohn- und Geschäftshäuser in geschlossener Bauweise vorwiegend urban geprägt ist. Im Vordergrund steht der Erhalt der Zentralität und Nutzungsmischung. Entwicklungsmöglichkeiten für öffentliche bzw. kulturelle Einrichtungen sollten genutzt werden. Wegen der hohen Dichte und stadtklimatischen Belastung gilt es, vorhan-

dene Grünflächen zu qualifizieren, wo möglich zu erweitern bzw. durch Grünstrukturen zu ergänzen. Einhergehend mit der Stärkung intermodaler Verkehrsschnittstellen und einem engen Netz durchgängiger, zeitgemäßer Fuß- und Radwegeverbindungen sollte der motorisierte Verkehr weiter zurückgenommen werden.

Erhöhte städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 2)

Bereiche mit erhöhter städtebaulicher Dichte und Nutzungsmischung sind im Vergleich zur urbanen Innenstadt nur teilweise urban geprägt. Sie zeichnen sich durch mehrgeschossige Wohn- und Geschäftshäuser in geschlossener und offener Bauweise aus. In diesen Bereichen wird auch zukünftig eine erhöhte städtebauliche Dichte angestrebt. In Bereichen mit geringerer Dichte soll, wenn möglich, eine „Doppelte Innenentwicklung“ im Sinne einer verträglichen Wohnbau- und Grünflächenentwicklung erfolgen. Der funktionale Zusammenhang mit den Zentren soll weiter gestärkt werden. Durch die Weiterentwicklung von Wirtschaftsflächen sollte insbesondere in zentralen Lagen eine erhöhte Arbeitsplatzdichte einhergehen. Bei Gemeinbedarfsflächen sollen perspektivische Entwicklungsmöglichkeiten für Neubau bzw. Erweiterungen bedacht werden, um flexibel auf Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur reagieren zu können. Die bereits gute Anbindung durch öffentliche Verkehrsmittel ist durch intermodale Schnittstellen zu optimieren. Vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen sollen durchgängige und zeitgemäße Fuß- und Radwegestandards und eine Begrünung hergestellt werden.

Mittlere städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 3)

Bereiche mit mittlerer städtebaulicher Dichte sind heterogen in ihrer Ausprägung. Durch mehrgeschossige Wohnsiedlungen und historische Siedlungsbereiche mit kleinteiliger Bebauung ergibt sich nur in Teilen eine erhöhte städtebauliche Dichte. Der Anteil an Siedlungsbereichen mit geringerer städtebaulicher Dichte resultiert aus Teilbereichen mit Ein- und Zweifamilienhäusern. Wo möglich soll eine der Umgebung angemessene, behutsame Innenentwicklung erfolgen. Der funktionale Bezug zum Stadtbezirkszentrum bzw. den Nebenzentren soll erhalten und gestärkt werden. Es ist die Weiterentwicklung von kleinteiligen Wirtschaftsflächen anzustreben. Trotz der höheren Siedlungs- und Einwohnerdichte ist eine Erschließung durch den Schienenpersonennahverkehr i. d. R. nicht möglich. Deshalb sollen neben den Busanbindungen vor allem Fuß- und Radwegeverbindungen gestärkt werden.

Niedrige städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 4)

Bereiche mit niedriger städtebaulicher Dichte und Nutzungsmischung sind überwiegend durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägt. Nach Möglichkeit sollen vorhandene Baulücken geschlossen werden. Die Nutzungsstruktur wird überwiegend durch Wohnen geprägt. Wirtschaftsflächen sind nur vereinzelt vorhanden. Das Angebot mit sozialer Infrastruktur ist vergleichsweise gering und soll wenn möglich auf die kleinen Zentren oder deren Umfeld gelenkt werden. Die Anbindung durch den ÖPNV erfolgt hauptsächlich durch Busverbindungen, die erhalten und in ihrer Angebotsqualität verbessert werden sollen.

⇒ Der Stadtbezirk Lütgendortmund verfügt im Bereich des Ortszentrums Lütgendortmund über eine erhöhte städtebauliche Dichte. Im weiteren Bereich des statistischen Bereichs Lütgendortmund (Lütgendortmund-West, Lütgendortmund-Ost, Lütgendortmund-Mitte) ist eine mittlere städtebauliche Dichte vorhanden bzw. anzustreben. Ebenfalls sind mittlere städtebauliche Dichten entlang der Provinzialstraße, in großen Teilen von Bövinghausen und in Teilen von Kley und Oespel vorhanden bzw. vorgesehen. Auch sind die gewerblich genutzten Bereiche wie der Indupark und die Gewerbegebiete dieser Kategorie zugeordnet.

Die übrigen, überwiegend durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägten Bereiche des Stadtbezirks, werden als Bereiche mit niedriger städtebaulicher Dichte eingeordnet. Eine hohe städtebauliche Dichte und Nutzungsdurchmischung (Stufe 1) ist ausschließlich in der Dortmunder City vorzufinden und im Stadtbezirk Lütgendortmund nicht vertreten. Auch geplante Wirtschafts- oder Wohnbauflächenentwicklungen sind zur Verkörperung der Zielvorstellung im Raummodell aufgenommen und entsprechend der gewünschten Siedlungs-/ Nutzungsstruktur gekennzeichnet (bspw. Wirtschaftsflächenpotenzial Werner Hellweg, Wohnbauflächenpotenzial Auf dem Toren).

5.2.2 Zentren

Der Rat der Stadt Dortmund hat im Jahr 1972 als Grundsatz seiner Stadtentwicklungsplanung das „Multizentrische Modell“ beschlossen, das eine abgestufte Siedlungs- und Versorgungsstruktur festlegt und eine bestmögliche und gleichwertige Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen zum Ziel hat. Dieses wurde 1979 um das Siedlungsschwerpunktmodell ergänzt und 1985 erstmals im Rahmen des Flächennutzungsplanes berücksichtigt.

Ein solches hierarchisch gegliedertes Zentrensystem, bei dem die Zentren der jeweils höheren Stufe die Funktionen der jeweils niedrigeren Stufen mit abdecken und in denen eine Bündelung von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen erfolgt, hat sich bewährt. Dabei sollen neue Siedlungsentwicklungen auf die vorhandene Infrastruktur und Zentrale Orte ausgerichtet werden, um auch weiterhin flächendeckende Mindeststandards an öffentlichen und privaten Einrichtungen sowie Dienstleistungen und deren Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen zu sichern. Im Gegenzug werden vorhandene Zentren gestärkt.

Die im INSEKT definierte Zentrenhierarchie orientiert sich an den Kategorien des Masterplanes Einzelhandel für sog. „zentrale Versorgungsbereiche“, die in ihren Grundzügen ebenfalls auf die oben genannten Modelle zurückgehen. Sie dienen zwar vorrangig zur rechtlichen Steuerung von Einzelhandelsvorhaben, eignen sich aber insofern, als dass bei der Festlegung neben dem Einzelhandelsbesatz auch das Angebot an Dienstleistungen, Gastronomie, sozialer Infrastruktur, öffentlichen Einrichtungen und die städtebaulichen Rahmenbedingungen berücksichtigt werden:

- Stufe 1: Überregionale und gesamtstädtische Bedeutung; vielfältiges und differenziertes Einzelhandelsangebot aller Bedarfsstufen; große Anzahl und Vielfalt der ergänzenden Nutzungen aus den Bereichen Dienstleistungen, Gastronomie und Kultur; besonders hohe städtebauliche Dichte.
- Stufe 2: Bedeutung für den gesamten Stadtbezirk; vollständiges Einzelhandelsangebot im kurzfristigen Bedarfsbereich, weitgehend vollständiges Einzelhandelsangebot im mittel- bzw. langfristigen Bedarfsbereich; breit gefächertes Angebot an Dienstleistungen, Gastronomie sowie kulturellen und öffentliche Einrichtungen; hohe städtebauliche Dichte
- Stufe 3: Bedeutung für den Stadtteil; vollständiges Einzelhandelsangebot im kurzfristigen Bedarfsbereich, i. d. R. eingeschränktes Angebot im mittel- bzw. langfristigen Bedarfsbereich, ergänzendes Dienstleistungsangebot

Bisher nicht erfasst aber nicht weniger bedeutend, sind solche Zentren, die zwar die rechtlichen Anforderungen an einen zentralen Versorgungsbereich nicht erfüllen können, aber dennoch eine wichtige Funktion als Ort der Begegnung und Identifikation für die umliegende

Wohnbevölkerung erfüllen. Im Unterschied zu den zentralen Versorgungsbereichen müssen diese kein vollständiges Einzelhandelsangebot im kurzfristigen Bedarfsbereich aufweisen. Stattdessen können auch andere Ausstattungsmerkmale, insbesondere ein relevantes Angebot an Dienstleistungen, Gastronomie, sozialen, öffentlichen oder kirchlichen Einrichtungen dafür sorgen, dass diese Zentren als Treffpunkt für das Quartier wahrgenommen werden. Die Zentren der Stufe 4 werden im INSEKT 2030+ zunächst im Sinne einer Bestandsermittlung erfasst. Es bestehen derzeit noch keine Konzeption und keine Ziele für die weitere Entwicklung dieser Zentren. Aufgrund des insgesamt geringeren Ausstattungsstandards haben die Zentren dieser Kategorie vor allem eine Bedeutung für das Quartier, in dem sie liegen. Im INSEKT werden diese daher wie folgt eingestuft:

- Stufe 4: Bedeutung für das Quartier und ggf. umliegende Siedlungen; Ausstattung z. B. Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistung, soziale Einrichtungen; Schaffung von Aufenthaltsräumen/ Platzsituationen

Allen Kategorien ist gemein, dass neben den eher funktionalen Kriterien auch städtebauliche Kriterien wie die siedlungsräumliche Lage im Stadtgebiet, die Bebauungsstruktur, eine erkennbare städtebauliche Einheit, die Gestaltung des öffentlichen Raumes und die Aufenthaltsqualität sowie möglicherweise trennende Barrieren berücksichtigt werden sollen.

- Lütgendortmund verfügt über ein Stadtbezirkszentrum (Zentrum Stufe 2) sowie über drei Zentren der Stufe 3 (Nahversorgungszentren gemäß Masterplan Einzelhandel 2021). Letztere liegen in Marten, Bövinghausen und Oespel. Ein Zentrum der Stufe 4 wurde in Kley identifiziert. Auch wenn der Einzelhandelsbesatz zurückgegangen ist und es an einem Magnetbetrieb fehlt, kommt dem Bereich eine städtebauliche Bedeutung als Quartiersmitelpunkt zu. Diese Funktion sollte erhalten bleiben (siehe Kapitel 4.3.2 Einzelhandel & Zentren).

5.2.3 Freiraumstruktur

Eine wichtige konzeptionelle Grundlage für die gesamtstädtische Freiraumentwicklung ist das radial-konzentrische Freiraummodell (siehe Kapitel 3.2.1 Radial-konzentrisches Freiraummodell). Damit wird sowohl eine flächenhafte als auch eine vernetzte Freiraumentwicklung angestrebt, die den Anforderungen an gesunde und sozialverträgliche Lebensverhältnisse entspricht und auch die nachhaltige Entwicklung ökologischer Potenziale und Ressourcen sicherstellen soll. Grünverbindungen können wichtige Freizeitwegenetze aufnehmen.

In dem aktuellen Landschaftsplan sind weitgehende Regelungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft getroffen. Der Geltungsbereich des Landschaftsplanes erstreckt sich auf den Außenbereich im Sinne des Bauplanungsrechts⁵⁶. Durch eine großräumige Grünvernetzung wird das Biotopverbundsystem gestärkt. Die Klimaanalyse⁵⁷ gibt vor dem Hintergrund der prognostizierten klimatischen Veränderungen Planungshinweise, die eine klimawandelgerechte Stadtentwicklung gewährleisten sollen. Die Grünvernetzung ist auch eine wichtige Komponente für Ausgleichsräume und Windfelder. Flächenpotenziale von Freiflächen-Solaranlagen können auf Grund rechtlicher Vorgaben jedoch unter Berücksichtigung von Natur- und Landschaftsschutz in Bereichen der Grünvernetzung liegen.

⁵⁶ vgl. § 7 Abs. 1 Satz 3 Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturenschutzgesetz (LNatSchG NRW) vom 21. Juli 2000

⁵⁷ vgl. Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Regionalverband Ruhr: Klimaanalyse Stadt Dortmund 2019

Im INSEKT werden bedeutsamen Grünvernetzungen im Raummodell dargestellt. Als idealisierte Darstellung überdecken sie räumliche Barrieren wie Schienen und Straßen und verlaufen zum Teil durch den Siedlungsraum. Hier können durch Grünflächen, die Begrünung des Straßenraumes und durchgängige Wegeverbindungen Grünstrukturen erhalten bzw. entwickelt werden. In Räumen mit erhöhter städtebaulicher Dichte und Nutzung sollte im Sinne einer „Doppelten Innenentwicklung“ auch eine qualitative Entwicklung von Grünflächen erfolgen. Dies führt zugleich zu einer stadtklimatischen Entlastung der betroffenen Räume.

⇒ Die Lütgendortmunder Siedlungsbereiche sind durch vergleichsweise weitläufige Freiraumstrukturen umgeben. Ziel ist es, diese zu erhalten und Grünvernetzungen zu stärken. Die Siedlungsentwicklung sollte sich daher vorrangig im Bestand vollziehen (doppelte Innenentwicklung). Wenn Flächen, die bisher im Freiraum liegen, aber bereits für eine wohnbauliche oder gewerbliche Nutzung im Flächennutzungsplan dargestellt sind, entwickelt werden, ist darauf zu achten, dass Grünvernetzungen soweit wie möglich erhalten bleiben. Auch sollte ihre Funktion als klimatische Ausgleichsräume bei der städtebaulichen Konzeption berücksichtigt werden. Dies betrifft insbesondere die Entwicklungsflächen „Im Weißen Feld“, „Sorbenweg“ und „Werner Hellweg“. Es besteht das Ziel, Barrieren, die von Straßen und Schienen ausgehen zu verringern und nicht weiter zu verschärfen, um die Zugänglichkeit und Vernetzung des Freiraums zu wahren bzw. zu verbessern.

5.3 Stadtbezirksentwicklungsplan: Handlungsfelder, Ziele und Handlungsempfehlungen

Die Aussagen der Fachplanungen werden gegeneinander abgewogen und miteinander verschnitten, um integrierte, ganzheitliche Entwicklungsvorstellungen für Lütgendortmund zu formulieren. Die Rückkoppelung mit den Leitlinien der Stadtentwicklungspolitik (siehe Kapitel 3.1 Integrierte Stadtentwicklung – international bis kommunal) erlaubt eine Zuordnung zu einzelnen Handlungsfeldern, die in Lütgendortmund von Bedeutung sind.

Dabei gibt es im Stadtbezirk Lütgendortmund Räume ohne, mit geringem oder erheblichem Handlungsbedarf, in denen schwache über moderate bis enorme Veränderungen zu erwarten sind. Die Bildung von folgenden Raumkategorien erlaubt das flächendeckende Aufzeigen dieser Entwicklungsdynamiken (Farbgebung gilt sowohl für die nachfolgende Tabelle als auch für den Stadtbezirksentwicklungsplan).

Erhaltungsraum (grün)

- stabile bzw. erhaltenswerte Ausgangssituation
- kein Handlungsbedarf
- geringe Veränderungen der Siedlungs- und Nutzungsstruktur möglich

Gestaltungsraum (blau)

- Ausgangssituation mit Optimierungs- bzw. Erneuerungsbedarf
- Handlungsbedarf zur Steigerung der Qualität
- moderate Veränderungen der bestehenden Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Transformationsraum (rot)

- strukturelle Neubewertung der Ausgangssituation
- Handlungsbedarf zur Entwicklung von neuen Nutzungsperspektiven/ Szenarien
- erhebliche Veränderung und Neuausrichtung der Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Transformationsräume

Im Stadtbezirk Lütgendortmund wurden sieben Flächen als Transformationsraum eingestuft. Sie bilden die Flächen, auf denen in der nächsten Zeit die größten Veränderungen im Stadtbezirk anstehen. Dabei handelt es sich entweder um konkrete Planungen/ Bebauungsplanverfahren, deren Umsetzung in den nächsten Jahren zu erwarten ist (z. B. „Auf dem Toren“, „Steinsweg“), oder um Bereiche, in denen Planungsabsichten bestehen, die im Weiteren auszugestalten sind (z. B. „Im Weißen Feld“, Radschnellweg Ruhr). Gemein ist ihnen allen, dass sie aufgrund z. B. ihrer Flächengröße oder der entstehenden neuen Nutzung eine wesentliche Bedeutung für die Entwicklung des Stadtbezirks haben. Konkret handelt es sich um folgende Flächen:

- „Im Weißen Feld“
- „Sorbenweg“
- „Werner Hellweg“
- „Auf dem Toren“
- „Steinsweg“
- „Grendicksfeld/ östlich Grendicksfeld“
- „Radschnellweg Ruhr“

Gestaltungsräume

Im Stadtbezirk Lütgendortmund wurden mehrere Bereiche als Gestaltungsräume eingeordnet. Dies sind zum einen Bereiche, für die ein gewisser Optimierungs- bzw. Erneuerungsbedarf im Bestand zur Steigerung der Qualität gesehen wird. Zum anderen handelt es sich um Bereiche, für die Veränderungen der Siedlungs-/ Nutzungsstruktur vorgesehen sind. Diese Veränderungen sind jedoch kleinteilig und moderat, so dass eine Einstufung als Transformationsraum nicht gerechtfertigt ist. Folgende Bereiche sind als Gestaltungsraum eingestuft:

- Ortskern Lütgendortmund
- Ortskern Marten
- Ortskern Bövinghausen
- „Germania“
- „Alter Hellweg“
- „Indupark“
- „Lütgendortmund-Ost“
- „südlich Karinstraße“
- „Oberdelle“
- „Bövinghauser Straße“
- „Hauptschule Bövinghausen“
- „Stenbocke“

- „In der Schmechting“
- „Auf der Kiste“
- „Veloroute 8“

Erhaltungsraum

Alle übrigen Bereiche des Stadtbezirks Lütgendortmund werden als Erhaltungsraum eingestuft. Das bedeutet, dass sie eine stabile bzw. erhaltenswerte Ausgangssituation und keinen besonderen Handlungsbedarf aufweisen. Geringe Veränderungen der Siedlungs- und Nutzungsstruktur bzw. kleinere Entwicklungsmaßnahmen sind dennoch möglich. Auch Flächenpotenziale von Freiflächen-Solaranlagen können auf Grund rechtlicher Vorgaben – jedoch unter Berücksichtigung von Natur- und Landschaftsschutz – in Erhaltungsräumen liegen. Im Stadtbezirksentwicklungsplan werden entsprechende Hinweise mit Symbolen verortet. Darüber hinaus gelten u.U. fachplanungsbezogene Anregungen, die den Fachkapiteln zu entnehmen sind.

Handlungsfelder

In Kombination der Raumkategorien mit den thematischen Handlungsfeldern ergeben sich für den Stadtbezirk Lütgendortmund folgende Themen und Handlungsempfehlungen. Die Handlungsempfehlungen weisen verschiedene Konkretisierungsgrade auf. So kann es sich entweder um eine konkrete Handlungsempfehlung handeln, deren Umsetzung bereits initiiert bzw. geplant ist. Oder aber es ist eine allgemeine Handlungsempfehlung, deren Umsetzbarkeit, ggf. in Abstimmung mit anderen tangierten Fachbereichen, erst noch zu prüfen ist. Auch werden Handlungsempfehlungen ausgesprochen, die als allgemeine Hinweis für Fachbereiche, Private etc. bei Planungen und Projekten dienen sollen.

Für die Handlungsempfehlungen werden grobe Umsetzungszeiträume angegeben. Dabei ist die Einteilung der Zeithorizonte wie folgt:

- kurzfristig: nächste ca. ein bis vier Jahre
- mittelfristig: nächste ca. fünf bis neun Jahre
- langfristig: zehn Jahre und mehr
- fortlaufend

Handlungsfeld Baukultur und Urbanität

Der Stadtbezirk Lütgendortmund hat eine bis ins Mittelalter zurück verfolgbare Siedlungsentwicklung. Durch die industrielle Revolution veränderte sich das Orts- und Landschaftsbild deutlich. Der Stadtbezirk verfügt daher über historische Gebäudebestände, die jedoch zum Großteil überformt und als historische Architektur nur eingeschränkt erlebbar sind. Auch ist der Stadtbezirk reich an erhaltens- und schützenswerten historischen Stadtbereichen, die ein hohes Entwicklungspotenzial bieten. Zukünftig soll verstärkt auf eine Sicherung denkmalwerter und besonders erhaltenswerter Bausubstanz sowie historischer Stadtbereiche hingewirkt werden. Neben der Aufwertung und damit auch Belebung des Stadtbildes kann dies einen Beitrag zur Identifikation der Bürger*innen mit dem Ort leisten.



Ziel: Historische Siedlungs-/ Gebäudestrukturen ins Blickfeld rücken

Insbesondere die Ortskerne Lütgendortmund, Marten und Oespel besitzen erhaltenswerte Gebäude bzw. historische Stadtbereiche, die bewahrt und zur Aufwertung der Zentren stärker herausgearbeitet werden sollen.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamtstadt	<p>Denkmalpflegeplan erstellen</p> <p>Um die historischen Siedlungsbereiche zu schützen und nicht durch Nachverdichtung ungesteuert zu überformen, soll ein (gesamtstädtischer) Denkmalpflegeplan aufgestellt werden. Dieser beschreibt über eine Bestandsaufnahme detailliert die erhaltenswerte Bausubstanz und definiert Ziele und Maßnahmen zum Schutz und zur Pflege der Baukörper, Blockstrukturen und Ensembles. Dadurch erfolgt eine Akzentuierung der identifikationsstiftenden Bebauung und das historische Erbe wird so gestaltet, dass es dauerhaft geschützt bleibt.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: langfristig</p>
Ortskern Lütgendortmund	<p>Prüfen, ob Gestaltleitplanung aufgegriffen und unter kritischer Betrachtung angewendet werden kann (siehe auch Handlungsfeld Daseinsvorsorge und Lebensqualität)</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: mittelfristig</p>
Ortskern Marten	<p>Qualitäten der historischen Substanz zur Aufwertung des Ortskerns nutzen (siehe auch Handlungsfeld Daseinsvorsorge und Lebensqualität)</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: langfristig</p>
Ortskern Oespel	<p>Handlungsempfehlungen aus Denkmalpflegeplan aufgreifen und anwenden</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: langfristig</p>

Handlungsfeld Daseinsvorsorge und Lebensqualität

Im Stadtbezirk Lütgendortmund sind die Versorgungsquoten im vorschulischen Bereich aktuell unterdurchschnittlich. Durch geplante Neuerrichtungen von Tageseinrichtungen für Kindern wird die Zielquote aber voraussichtlich bis 2030 erreicht.

Im Grundschulbereich werden prognostizierte Mehrbedarfe an Räumlichkeiten, die sich aus der Zunahme der Schüler*innenzahl und dem Rechtsanspruch auf Ganztagsbetreuung ergeben, an den vorhandenen Schulstandorten gedeckt. Die geplanten Wohngebietsentwicklungen z. B. in Bövinghausen und „Auf dem Toren“ sind sowohl in der Schulentwicklungsplanung als auch der TEK-Bedarfsplanung berücksichtigt.

Die Spielflächenversorgung liegt über dem städtischen Durchschnitt. Auch ist der Bedarf an Jugendfreizeiteinrichtungen und an stationären Pflegeplätzen und Tagespflegeangeboten (weitestgehend) gedeckt (siehe Kapitel 4.3.6 Soziale Infrastruktur). Daher liegt der Fokus der weiteren Arbeit auf der Umsetzung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Betreuungs- und Schulangebot auf die Kinder-/ Schüler*innenzahlen angepasst wird. Darüber hinaus ist auf eine vorausschauende Flächensicherung für den Gemeinbedarf, insbesondere an den bestehenden Standorten und in zentralen Lagen, hinzuwirken.

In weiten Teilen des Stadtbezirks ist eine fußläufige Nahversorgung gegeben. In den zentralen Versorgungsbereichen ist der allgemeine Strukturwandel im Einzelhandel spürbar. Vor allem die Nahversorgungszentren Marten und Bövinghausen sind von Mindernutzungen, wie Leerständen und Vergnügungsstätten, betroffen und im Stadtbezirkszentrum beeinträchtigt der Leerstand der ehemaligen Kaufhaus-Immobilie das Ortsbild an zentraler Stelle. Erschwerend hinzu kommt die Konkurrenz durch den Indupark innerhalb des Stadtbezirks und den Ruhrpark in Bochum (siehe Kapitel 4.3.2 Einzelhandel & Zentren).

Mit Blick auf die technischen Infrastrukturen in Lütgendortmund stellt der sukzessive Ausbau zukunftsorientierter Infrastrukturen die Herausforderung für die nächsten Jahre dar. Insbesondere die Verminderung der Überflutungs- und Hochwasserrisiken ist für den Stadtbezirk von hoher Bedeutung. Zudem bedürfen die Potenzialflächen für Freiflächen-Solaranlagen einer näheren Betrachtung (siehe Handlungsfeld Freiraum und Stadtklima).



Ziel: Nachfragegerechte und wohnortnahe Ausstattung mit sozialer Infrastruktur

Um der bestehenden bzw. zum Teil steigenden Nachfrage nach sozialer Infrastruktur entsprechen zu können, sind folgende Maßnahmen zu ergreifen.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamter Stadtbezirk	Dauerhafte Sicherung und Nachnutzung von Flächen für Gemeinbedarf Vor dem Hintergrund des weiter anhaltenden Drucks neue Gewerbe- und Wohnbauflächen zu entwickeln und der immer deutlicher werdenden Flächenknappheit und -konkurrenzen, sollten Gemeinwohlbelange nicht aus dem Blick geraten. Vor allem im Umfeld von TEK,

	<p>Schulen, Sportflächen, Rettungsdienst/ Feuerwehr etc. sollten Flächen für den Gemeinbedarf gesichert werden, um für mögliche Erweiterungen und zukünftige Anforderungen gewappnet zu sein.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: fortlaufend</p>
	<p>Umsetzung der Bedarfsplanung TEK</p> <p>Die aktuell vorliegende Bedarfsplanung⁵⁸ sieht zur Erreichung der stadtweiten Zielquoten (U3: 50 %, Ü3: 90-100 %) die Errichtung bzw. Erweiterung folgender TEKs vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TEK Westermannstraße 83: Projektplanung läuft • TEK Kleybredde 29: Projektplanung läuft • Kleyer Weg 90: Projektplanung läuft • Ursulastraße: Projektplanung läuft • TEK Karinstraße: Angrenzend an die wohnbauliche Entwicklung auf dem ehem. Sportplatz an der Karinstraße ist bis 2030 die Errichtung einer TEK vorgesehen. • TEK Oberdelle: Im Zusammenhang mit der Entwicklung von Wohnbebauung ist der Bau einer TEK bis 2030 geplant. • TEK Auf dem Toren: Bei der Entwicklung des Baugebiets „Auf dem Toren“ wird ebenfalls eine TEK errichtet. <p>Akteur: Fachbereich Liegenschaften (FB 23), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Immobilienwirtschaft (FB 65), Jugendamt (FB 51) Zeithorizont: kurz-/ mittelfristig</p>
	<p>Umsetzung der Schulentwicklungsplanung bis zum Schuljahr 2028/ 2029 (Grundschulen) bzw. 2029/ 2030 (weiterführende Schulen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Erweiterung Heinrich-Böll-Gesamtschule: Eine bauliche Erweiterung der Sekundarstufe II ist in Planung • Förderschule An der Froschlake: Es ist eine Projektentwicklung zur Zusammenlegung beider Schulstandorte geplant. <p>Akteur: Fachbereich Liegenschaften (FB 23), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Immobilienwirtschaft (FB 65), Fachbereich Schule (FB 40)</p>

⁵⁸ Die Angebotsstrukturen werden im Rahmen der örtlichen Bedarfsplanung von den Fachämtern der Stadt Dortmund geplant und fortlaufend weiterentwickelt. Der aktuell vorliegende Sachstandsbericht beschreibt die strategische Ausbauplanung der Kindertagesbetreuung 2021 – 2025 (DS Nr. 32104-23).

	Zeithorizont: kurz-/ mittelfristig
--	---



Ziel: Sicherung attraktiver Zentren

Aufgrund des Strukturwandels im Einzelhandel verliert der Einzelhandel als treibende Kraft in den Zentren an Bedeutung. Nach wie vor sollen die Dichte und Nutzungsmischung in den Zentren erhalten bleiben, um vorhandene Infrastruktureinrichtungen zu sichern und zu nutzen. Es besteht daher die Notwendigkeit – aber auch die Chance – Zentren vielfältiger zu gestalten und ihre Aufenthaltsqualität zu stärken und sie so als zentrale Orte zum Versorgen, zum Aufenthalt, zur Begegnung aber auch zum Wohnen zu sichern.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Zentrale Versorgungsbereiche insgesamt	<p>Erarbeitung Projekt „Zukunftsfähige Zentren“</p> <p>Es soll eine gesamtstädtische systematische Analyse aller zentralen Versorgungsbereiche erfolgen, um einen Überblick über die Ist-Situation zu erlangen und darauf aufbauend konkrete Handlungsempfehlungen zur Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche auszusprechen („Zukunftsfähige Zentren“). Dabei sollen insbesondere folgende Aspekte in den Blick genommen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • baulich-räumliche Struktur • Erreichbarkeit • Öffentlicher Raum und Ausstattung • Nutzungsmischung und Angebotsqualität • Veranstaltungen und Vernetzung <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurzfristig</p>
Ortskern Lütgendortmund	<p>Entwicklung Ortskern Lütgendortmund</p> <p>Der Ortskern Lütgendortmund bildet das „Herzstück“ des Stadtbezirks und es bündeln sich dort unterschiedlichste Funktionen. Aufgrund der Nutzungsvielfalt ist der Bereich auch für weitere Entwicklungen, wie z. B. die wohnbauliche Nachverdichtung, attraktiv. Gleichzeitig bestehen jedoch auch Nutzungskonflikte, gerade vor dem Hintergrund des Klimawandels, die gelöst werden müssen.</p> <p>Eine große Qualität des Ortskerns Lütgendortmund stellt eine Vielzahl an historischen erhaltenswerten Gebäuden dar. Allerdings zeigte sich in der Vergangenheit, dass diese Qualitäten bei städtebaulichen und baulichen Maßnahmen nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Ziel ist es daher, diese Thematik wieder stärker in den Fokus zu rücken und zu prüfen, ob und wie die bestehende Gestaltleitplanung für den Ortskern Lütgendortmund aufgegriffen und unter kritischer Betrachtung</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>angewendet werden kann (siehe Kapitel 4.3.1 Denkmalschutz & Denkmalpflege und Handlungsfeld Denkmalschutz und Denkmalpflege). Auch aus Sicht der Einzelhandelssteuerung sollte bei der Sicherung und dem Ausbau der Versorgungsfunktion der Schwerpunkt insbesondere auf dem gewachsenen Zentrums-kern liegen (Haupteinkaufslage Limbecker Straße, Werner Straße). Ein Impulsgeber hierfür könnte die Revitalisierung der ehem. Kaufhaus-Immobilie sein (siehe Kapitel 4.3.2 Einzelhandel & Zentren), die jedoch aus unterschiedlichen Gründen bisher nicht zum Abschluss gebracht werden konnte. Wenn hierfür wieder ein privates Entwicklungsinteresse gegeben ist, soll das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt beratend und unterstützend tätig werden. Ziel ist die Revitalisierung mit einem Konzept, das geeignet ist, die Nutzungsmischung und die Belebung des Stadtbezirkszentrums im Sinne des Masterplans Einzelhandel 2021 zu fördern.</p> <p>Im Umfeld des Ortskerns Lütgendortmund (Geltungsbereich des Bebauungsplans LÜ 112n) bestehen vereinzelt Baulücken, die sich aufgrund der guten Infrastrukturausstattung für eine wohnbauliche Entwicklung anbieten (siehe Kapitel 4.3.9 Wohnen). Gleichzeitig ist jedoch zu beachten, dass es sich bei dem Bereich des Heinrich-Sondermann-Platzes um einen Aufmerksamkeitsraum für Überflutungsrisiken bei Starkregenereignissen handelt. Daher wird angeregt, zu prüfen, ob Baulücken im Sinne einer Krisenvorsorge für evtl. erforderliche Entlastungsmaßnahmen genutzt werden sollten (siehe Kapitel 4.3.7 Technische Infrastruktur). Auch ist der Ortskern Lütgendortmund aus stadtklimatischer Sicht dem sogenannten „Lastraum der hochverdichteten Innenstadt“ zugeordnet (siehe Kapitel 4.3.3 Freiraum & Stadtklima). Daher sollte aus stadtklimatischer Sicht keine bauliche Nachverdichtung forciert werden. Vielmehr sollten Entsiegelungen und Durchgrünungen in diesem Bereich angestrebt werden. Da neben stadtklimatischen Aspekten jedoch weitere Belange in der Abwägung widerstreitender Interessen eine Rolle spielen, muss beachtet werden, dass die Schaffung von Wohnraum ein wesentliches Ziel der Dortmunder Stadtentwicklung darstellt. Gerade der Ortskern des Stadtbezirks stellt mit seiner guten Infrastrukturausstattung einen hochwertigen Wohnstandort im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ dar. Daher wird aus städtebaulicher Sicht eine Nachverdichtung in diesem Bereich unterstützt. Sie sollte jedoch nach Möglichkeit über Aufstockung und Umstrukturierung erfolgen. Bei der Neuversiegelung von Flächen sollte im Sinne einer „doppelten Innenentwicklung“ die Schaffung von Grün (z. B. Dach-/ Fassadenbegründung; Entsiegelung an anderer Stelle) mitgedacht werden. Auch sollten Maßnahmen der Klimaanpassung im öffentlichen Raum vorgesehen werden. Hier könnte z. B. geprüft werden, ob eine weitere Begrünung auf dem Heinrich-Sondermann-Platz möglich ist. Bei der Erarbeitung einer gesamtstädtischen Innenentwicklungsstrategie (siehe Kapitel 7 Ausblick) stellt der Ortskern Lütgendortmund einen der Bereiche dar, die einer besonderen Betrachtung bedürfen. Darüber hinaus</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>ist zu prüfen, ob Festsetzungen zur Klimafolgenanpassung im Bebauungsplan LÜ 112n (Ortskern Lütgendortmund) ergänzt werden sollten, z. B. Dachbegrünung bei Neubauten.</p> <p>Neben den oben dargestellten Themen, die die Einstufung des Ortskerns Lütgendortmund als Gestaltungsraum begründen, führen auch verschiedene geplante Maßnahmen im Bereich der sozialen Infrastruktur zu dieser Einordnung. So sind sowohl für die Marien-Grundschule als auch für die Heinrich-Böll-Gesamtschule bauliche Erneuerungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen geplant. Auch soll der Spielplatz im „Park der Generationen“ neu gestaltet werden, wodurch die Attraktivität der zentral gelegenen Aufenthaltsfläche weiter gesteigert wird.</p> <p>Akteur: insb. Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: fortlaufende Berücksichtigung der oben genannten Aspekte bei Planungen/ Projekten, insb. bei der Erarbeitung des Projekts „Zukunftsfähige Zentren“ und der Innenentwicklungsstrategie</p>
Ortskern Marten	<p>Entwicklung Ortskern Marten</p> <p>Die Situation im Ortskern Marten stellt sich ähnlich dar wie im Ortskern Lütgendortmund, so dass auch dieser Bereich als Gestaltungsraum eingeordnet wird. Wie im Ortskern Lütgendortmund bestehen im Ortskern Marten besondere Qualitäten durch die historische Baustruktur/ Gebäude. Diese sollten stärker zur Aufwertung des Ortskerns herausgearbeitet werden (siehe Kapitel 4.3.1 Denkmalschutz & Denkmalpflege und Handlungsfeld Denkmalschutz und Denkmalpflege). Dabei sollte ein besonderer Fokus auf den Bereich „In der Meile“/ Knotenpunkt „Martener Straße“ gelegt werden. Dieser Bereich stellt den Kern des Nahversorgungszentrums dar, weist jedoch kaum Einzelhandelsbesatz auf. Es wird angeregt, diesen Bereich, sowohl was die städtebauliche Gestaltung als auch was die Nutzungsstruktur anbelangt, zu stärken (siehe Kapitel 4.3.2 Einzelhandel & Zentren). Durch die Quartierskoordination Marten wurden mit dem „Zukunftskonzept Marten 2025“ konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Situation in Marten mit Akteuren vor Ort erarbeitet. Diese werden sukzessive umgesetzt bzw. sind als Anregung zu verstehen, um positive Entwicklungsprozesse in Gang zu setzen⁵⁹.</p> <p>Ebenfalls wird vor dem Hintergrund des Ziels, Wohnraum zu schaffen, eine Nachverdichtung bzw. Baulückenschließung im Ortskern Marten vorgeschlagen. So gibt es vereinzelte Baulücken im Ortskern Marten (siehe Kapitel 4.3.9 Wohnen). Gleichzeitig ist z. B. mit dem Nahversorgungszentrum Marten und dem Anschluss an S- und Straßenbahn eine gute Lagequalität gegeben. Mit dem Verlauf der geplanten Veloroute 8 durch den Ortskern Marten wird diese weiter erhöht. Allerdings</p>

⁵⁹ vgl. [Quartierskoordination Marten – Dortmund Nordwärts \(dortmund-nordwaerts.de\)](https://www.dortmund-nordwaerts.de) (zugegriffen am 15.02.2024)

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>muss auch hier beachtet werden, dass der Ortskern Marten aus stadtklimatischer Sicht nicht für eine weitere Nachverdichtung empfohlen wird, da er dem „Lastraum der hochverdichteten Innenstadt“ zugeordnet wird (siehe Kapitel 4.3.3 Freiraum & Stadtklima). Des Weiteren sind Überflutungen durch Starkregen sowie mögliche Hochwasserereignisse im Ortskern Marten zu berücksichtigen. Somit ist eine Nachverdichtung nur im Sinne einer doppelten Innenentwicklung und unter besonderer Beachtung von Überflutungsrisiken zu verfolgen. Im Rahmen einer Innenentwicklungsstrategie ist der Ortskern Marten unter Berücksichtigung der hier angerissenen Aspekte näher zu betrachten. Auch ist z.B. zu prüfen, ob Festsetzungen für Dachbegrünungen bei Neubauten im Bebauungsplan LÜ 180 (Ortszentrum Marten) getroffen werden können.</p> <p>Mit dem Umbau des historischen Hofes Korte zu 17 Wohneinheiten und Räumlichkeiten für kulturelle Veranstaltungen⁶⁰ wird ein bedeutender Impuls zur Belebung und Stärkung des Ortskerns Marten gesetzt.</p> <p>Auch ist positiv hervorzuheben, dass es in Marten ein hohes bürgerschaftliches Engagement gibt und bereits Analysen und Projektideen zur Stärkung des Stadtteils, z. B. im Rahmen des Dekadenprojekts „nordwärts“ und dem Zukunftskonzept Marten, entwickelt wurden. Diese sollten bei weitergehenden Maßnahmen, wie der Durchführung des Projekts „Zukunftsfähige Zentren“ berücksichtigt werden.</p> <p>Akteur: insb. Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: fortlaufende Berücksichtigung der oben genannten Aspekte bei Planungen/ Projekten, insb. bei der Erarbeitung des Projekts „Zukunftsfähige Zentren“ und der Innenentwicklungsstrategie</p>
Ortskern Bövinghausen	<p>Entwicklung Ortskern Bövinghausen</p> <p>Im Ortskern Bövinghausen kommen unterschiedliche kleinere Handlungsempfehlungen zusammen, die in der Summe zur Einstufung als Gestaltungsraum führen.</p> <p>Die Provinzialstraße/ Bövinghauser Straße ist ein historischer Straßenzug, der ein wichtiges Zeugnis für die Urbanisierung im Zuge der Industrialisierung ist. Bisher wurde diesen Straßenzügen jedoch wenig Bedeutung beigemessen (siehe Kapitel 4.3.1 Denkmalschutz & Denkmalpflege). In den letzten 20 Jahren wurde das Zentrum östlich der Provinzialstraße erweitert, wo ehemalige Bahn- und Gewerbebrachen für moderne Handelsnutzungen revitalisiert wurden. Allerdings sind die fußläufigen Beziehungen zwischen der Provinzialstraße und den neu entwickelten Bereichen eingeschränkt (siehe Kapitel 4.3.2 Einzelhandel & Zentren). Daher wird angeregt, im Rahmen eines Kurzkonzeptes/ einer Skizze zu prüfen, ob eine Verbesserung des städtebaulichen</p>

⁶⁰ vgl. Presseartikel RuhrNachrichten 05.09.2023 sowie Website Hof Korte: [Wohnen in Dortmund-Marten \(hofkorte-dortmund.de\)](http://Wohnen.in.Dortmund-Marten(hofkorte-dortmund.de)) (zugegriffen am 03.01.2024)

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>Erscheinungsbildes (Begrünung, Möblierung) sowie der Verbindung und Vernetzung zwischen der Provinzialstraße und der rückwärtigen Agglomeration möglich ist.</p> <p>Da Teile des Zentrums stadtklimatisch als belastet eingestuft sind, sollte dem Thema der Entsiegelung und dem Ausbau der Grün-/ Freiflächen eine besondere Bedeutung beigemessen werden.</p> <p>Eine nähere Analyse des Ortskerns Bövinghausen – und sämtlicher anderer Dortmunder zentraler Versorgungsbereiche – wird im Projekt „Zukunftsfähige Zentren“ erfolgen. Die hier gemachten Ausführungen können bei der Erarbeitung des Projekts als erste Anhaltspunkte für weitergehende Einschätzungen dienen.</p> <p>Akteur: insb. Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: fortlaufende Berücksichtigung der oben genannten Aspekte bei Planungen/ Projekten, insb. bei der Erarbeitung des Projekts „Zukunftsfähige Zentren“ und des Kurzkonzepts</p>
Ortskern Oespel	<p>Erhalt des Nahversorgungszentrums Oespel</p> <p>Das kleine Nahversorgungszentrum Oespel steht in einer Konkurrenz-situation mit dem nahe gelegenen Indupark (siehe Kapitel 4.3.2 Einzelhandel & Zentren). Es spielt aber eine wichtige Rolle für die Nahversorgung der Stadtteile Oespel und Kley. Konkrete Handlungsbedarfe bestehen für die Sicherung dieses Zentrums aktuell nicht, sein grundsätzlicher Erhalt ist aber ein wichtiges Ziel. Im Rahmen des Projekts „Zukunftsfähige Zentren“ soll ein genauerer Blick auf die Qualitäten und Handlungsmöglichkeiten geworfen werden.</p> <p>Akteur: insb. Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: fortlaufende Berücksichtigung der oben genannten Aspekte bei Planungen/ Projekten, insb. bei der Erarbeitung des Projekts „Zukunftsfähige Zentren“</p>



Ziel: Verringerung von Überflutungsrisiken durch Starkregen

Die zunehmenden, außergewöhnlichen bis extremen Starkregenereignisse stellen eine besondere Herausforderung im Stadtbezirk Lütgendortmund dar. Diese können bestehende Infrastrukturen wie z. B. Abwasserkanäle – obwohl sie den technischen Regelwerken entsprechen – an ihre Aufnahmegrenzen bringen. Verstärkt wird dies durch topografische Gegebenheiten wie z. B. großflächige Senken. Neben einem hohen Versiegelungsgrad sorgen z. B. fehlende Ableitungs- bzw. Versickerungsmöglichkeiten für ein erhöhtes Überflutungsrisiko.

Handlungsempfehlung

Verortung	Handlungsempfehlung
Idastraße, Ortskern Lütgendortmund, Ortskern Marten, Somborn	<p>Verringerung von Überflutungsrisiken durch Starkregen in Aufmerksamkeitsräumen</p> <p>Insbesondere für Aufmerksamkeitsräume mit einem erhöhten Überflutungsrisiko – die nicht bereits laufenden Projekten wie Value Management oder KRIS zuzuordnen sind – sollen z. B. in Machbarkeitsstudien individuelle Lösungsansätze zur Verringerung der Auswirkungen von außergewöhnlichen bzw. extremen Starkregenereignissen gesucht werden. Zudem sollen Überflutungsrisiken frühzeitig bei der Siedlungsflächenentwicklung bzw. baulichen Maßnahmen berücksichtigt werden. Dies betrifft z. B. die perspektivische Entwicklung der Wohnbaufläche auf dem Toren und insbesondere deren Umfeld (Idastraße).</p> <p>Akteur: Stadtentwässerung (EB 70), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: fortlaufend</p>

Handlungsfeld Freiraum und Stadtklima

Der Stadtbezirk Lütgendortmund verfügt über ein vielfältiges Grünflächenangebot, das zum Teil die Funktion als regional bedeutsamer klimatischer Ausgleichsraum hat.

Eine aktuelle Herausforderung im Handlungsfeld Freiraum und Stadtklima sind Anpassungen an den Klimawandel. Dabei geht es zum Beispiel um eine stärkere Durchgrünung und Entsiegelung in verdichteten Bereichen oder um die Minderung von Starkregengefahren. Insbesondere in den Ortskernen, aber auch in Gewerbegebieten mit einem hohen Versiegelungsgrad, kommen diese Themen zum Tragen.

Ein weiteres Ziel ist, den Freiraum zu schützen und die Inanspruchnahme des Freiraums für neue Wohn- oder Gewerbeflächen möglichst gering zu halten. Ergänzend geht es darum, die Vernetzung zwischen den Freiräumen zu sichern und nach Möglichkeit zu verbessern, denn durch die durch den Stadtbezirk verlaufenden Autobahnen und Schienenwege ist die Zugänglichkeit zum Freiraum zum Teil eingeschränkt.

Aufgrund der baurechtlichen Privilegierung von Freiflächen-Solaranlagen entlang von Verkehrswegen gewinnt das Thema im Stadtbezirk Lütgendortmund wegen der dort verlaufenden A 40 und A 45 sowie mehrerer Bahngleise an Bedeutung. Es gilt, einen strategischen Umgang hinsichtlich der Förderung erneuerbarer Energien und dem Freiraum- und Landschaftsschutz zu finden.



Ziel: Sicherung und verbesserte Nutzbarkeit des Freiraums für Freizeit und Erholung

Lütgendortmund verfügt über vielfältige und von den Siedlungsbereichen meist gut erreichbare Grün- und Freiräume. Da Sport- und Freizeitmöglichkeiten im Grün- und Freiraum immer mehr an Bedeutung gewinnen, sollen entsprechende Nutzungsmöglichkeiten in einem für die Umwelt verträglichen Rahmen unterstützt und Grünverbindungen ausgebaut werden.

Darüber hinaus soll das Konfliktpotenzial zwischen Freiflächen-Solaranlagen mit Naturschutz und Naherholung möglichst minimiert werden.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamtstadt	<p>Erhebung der Grünversorgung und Erarbeitung von Strategien zur Versorgung und Verbesserung des Grüns in der Stadt</p> <p>Das Grünflächenangebot sollte hinsichtlich Größe und Qualität erhoben werden, um daraus ggf. erforderliche Handlungsbedarfe ableiten zu können. Einfließen sollen diese Erkenntnisse in eine Gesamtstrategie, die das Thema „Grün in der Stadt“ fachressortübergreifend beleuchtet, um die verschiedenen Funktionen des Grün- und Freiflächenangebotes (u.a. Klima, Attraktivität, Nutzbarmachung, Biodiversität) sowie deren Vernetzungen untereinander zu verbessern.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Grünflächenamt (FB 63), Umweltamt (FB 60) Zeithorizont: kurz- bis mittelfristig</p>
Auf der Kiste	<p>Bau Kleingartenanlage; Integration in Grünvernetzung</p> <p>Eine unbebaute Fläche zwischen den Straßen „Auf der Kiste“ und „Germaniastraße“ soll als Kleingartenanlage entwickelt werden (siehe Kapitel 4.3.3 Freiraum & Stadtklima). Der Realisierungszeitpunkt ist noch ungewiss. Der Bereich ist bereits im Flächennutzungsplan 2004 für eine Dauerkleingartenanlage vorgesehen und im Bebauungsplan LÜ 108 festgesetzt. Mit der Entwicklung der Kleingartenanlage würde dem bestehenden Bedarf nach Kleingartenanlagen nachgekommen. Darüber hinaus ergibt sich die Chance, die bestehenden Grünflächen weiter zu vernetzen. Daher sollte bei der Planung auf die Schaffung von Wegeverbindungen Wert gelegt werden und der Bereich so gestaltet werden, dass er auch für die Bevölkerung im Umfeld, die dort keinen Kleingarten besitzen, attraktiv ist.</p> <p>Akteur: Grünflächenamt (FB 63) Zeithorizont: mittel- bis langfristig</p>
Grünzug E	<p>Umsetzung Pilotprojekt Grünzug E</p> <p>Mit dem „Pilotprojekt Grünzug E – auf dem Weg zur grünsten Industrieregion Europas“ wird die blau-grüne Infrastruktur aufgewertet, die Grünräum- und Erholungsräume vernetzt, die Biodiversität gesteigert und der Klima-, Landschafts- und Artenschutz gesteigert (siehe Kapitel 4.3.3 Freiraum & Stadtklima). Konkret wird dazu im Stadtbezirk Lütgendortmund die Besucherlenkung und Wegeführung im Naturschutzgebiet Ölbachtal verbessert. Ebenfalls ist der ökologische Umbau des Harpener Baches und des Bövinghauser Baches vorgesehen.</p> <p>Akteur: Umweltamt (FB 60), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61)</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	Zeithorizont: mittelfristig
	<p data-bbox="386 327 925 360">Strategie für Freiflächen-Solaranlagen</p> <p data-bbox="386 392 1412 694">Vor dem Hintergrund des erforderlichen Ausbaus Erneuerbarer Energien und damit einhergehender, gesetzlicher Vorgaben richtet sich der Fokus auch auf die Inanspruchnahme von Freiraum durch Freiflächen-Solaranlagen. Zugleich verfolgt die Stadt Dortmund den Ansatz, zum Schutz des Freiraumes und der Umwelt Freiflächen-Solaranlagen auf vorgenutzten Flächen zu ermöglichen. Ziel einer Strategie für Freiflächen-Solaranlagen ist es, Ausbaupotenziale sowohl im Siedlungsraum als auch im Freiraum zu identifizieren und deren Entwicklung im Rahmen vorhandener Möglichkeiten zu steuern bzw. zu fördern:</p> <ul data-bbox="438 728 1412 1825" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="438 728 1412 1377">• Auf Grundlage einer gesamtstädtischen Geodatenanalyse für Freiflächen-Solaranlagen wird aktuell eine Bewertung der baurechtlich privilegierten Flächen (§ 35 Abs.1 Nr. 8b BauGB) im Freiraum durchgeführt. Diese theoretischen Flächenpotenziale werden in Gunstflächen, Flächen für die Einzelfallprüfung und Ausschlussflächen eingeteilt. Anhand der Gunstflächen werden voraussichtlich realisierbare Flächenpotenziale identifiziert, die ohne Bauleitplanung entwickelt werden könnten und ein verhältnismäßig geringes Konfliktpotenzial mit dem Umwelt- und Naturschutz bzw. weiteren öffentlichen Belangen haben. Weitere Flächen unterliegen auf Grund einer oder mehrerer bekannter Restriktionen der Einzelfallprüfung – eine Entwicklung der Flächen wird jedoch nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Sowohl Gunstflächen als auch Flächen in der Einzelfallprüfung unterliegen dem Vorbehalt des europarechtlich und in § 44 BNatSchG geregelten Artenschutzes und sind vorhabenbezogen zu prüfen – dies ist im Rahmen der Analyse nicht zu beurteilen. Ausschlussflächen (z. B. Waldflächen, Naturschutzgebiete) sind für den Ausbau von Freiflächen-Solaranlagen ungeeignet. <li data-bbox="438 1411 1412 1713">• In der Stadt Dortmund besteht weiterhin das Ziel, Freiflächen-Solaranlagen möglichst auf vorgenutzten Flächen zu errichten. Dazu zählen insb. Brachen und Deponien, die bereits mit Altlasten belegt oder die versiegelt sind. Zudem ist die Mehrfachnutzung z. B. von Parkplätzen oder Wirtschaftsflächen zu begrüßen, wo i.d.R. Synergien mit vorhandenen Nutzungen bestehen. Dahingehend sollen in einem zweiten Schritt ebenfalls Gunstflächen identifiziert werden, die sich für Freiflächen-Solaranlagen eignen. <li data-bbox="438 1747 1412 1825">• Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Solarnutzung an und auf Gebäuden, die nicht den Freiflächen-Solaranlagen zuzurechnen ist. <p data-bbox="386 1848 1412 2029">Aus der Analyse soll eine Strategie für den Umgang mit Freiflächen-Solaranlagen abgeleitet werden. Es wird eine Entscheidungsgrundlage erarbeitet, ob – über die baurechtlich privilegierten Flächen hinaus – eine Bauleitplanung für zusätzliche Flächeninanspruchnahmen durch Freiflächen-Solaranlagen im Freiraum erforderlich bzw. zielführend ist. Zugleich können Steuerungserfor-</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>dernisse hinsichtlich unerwünschter Entwicklungen identifiziert und verbleibende Steuerungsmöglichkeiten benannt werden. Zudem sollen Aussagen getroffen werden, welche der identifizierten Flächen für eine Entwicklung in Frage kommen könnten.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60) Zeithorizont: kurzfristig</p>



Ziel: Erhaltung von Bereichen mit wertvoller stadtklimatischer Ausgleichsfunktion

Um einen Ausgleich zwischen dem Freiraum-/ Klimaschutz und der Notwendigkeit zur Schaffung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten zu erzielen, sollten Flächenentwicklungen nach Möglichkeit in weniger für den Freiraum- und Klimaschutz wertvollen Bereichen erfolgen.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Westrich; Bövinghausen; Oes- pel u.a.	<p>Sicherung Siedlungsränder</p> <p>Die in der Klimaanalyse aufgezeigten klimatischen Baugrenzen sollten eingehalten werden (siehe Kapitel 4.3.3 Freiraum und Stadtklima).</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: fortlaufend</p>
Westrich	<p>Zur Einhaltung der klimatischen Baugrenze wird empfohlen, den Bebauungsplan Lü 109 zu ändern. Bedarf für Gemeinbedarf/ Tageseinrichtung für Kinder, wie es der Bebauungsplan festsetzt, besteht an dieser Stelle nicht.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: mittel- bis langfristig</p>



Ziel: Durchgrünung und doppelte Innenentwicklung

Nachverdichtungen stellen einen wichtigen Baustein zur Schaffung von Wohnraum dar. Aufgrund der integrierten Lagen verfügen diese Wohnstandorte über einen guten Anschluss an Infrastruktureinrichtungen. Um die Standortqualitäten zu sichern, ist es jedoch auch erforderlich, Grünstrukturen zu erhalten bzw. zu schaffen.

In Bereichen mit hoher stadtklimatischer Belastung sollten Maßnahmen zur Verringerung der Belastungen durchgeführt werden.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Ortskerne Lütgendortmund, Marten	<p>Doppelte Innenentwicklung</p> <p>Bauliche Nachverdichtungen sollten immer mit der Schaffung von Grünstrukturen einhergehen, um einen klimatischen Ausgleich zur Nachverdichtung zu schaffen und eine hohe Wohn- und Lebensqualität zu erhalten (bauliche und grüne Entwicklung).</p> <p>Bei Neubauvorhaben sollten darüber hinaus Klimaanpassungsmaßnahmen, wie z. B. Dach- und Fassadenbegrünung, v.a. in verdichteten Bereichen durchgeführt werden.</p> <p>Akteur: Private (§ 34 BauGB); Unterstützung durch Förderprogramme Zeithorizont: fortlaufend</p>
Ortskerne Lütgendortmund, Marten und Bövinghausen	<p>Prüfung Festsetzung Dachbegrünung in Bebauungsplänen</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: mittelfristig</p>
Zentrum Lütgendortmund, Bövinghausen, GE Germania, Indupark u.a.	<p>Durchgrünung</p> <p>Zur Minderung einer hohen klimatischen Belastung sollte in den verdichteten und hoch versiegelten Bereichen eine stärkere Durchgrünung, z. B. Baumpflanzungen, Anlage von Pocket Parks, Dach- und Fassadenbegrünung, forciert werden.</p> <p>Akteur: Umweltamt (FB 60), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Grünflächenamt (FB 63), Tiefbauamt (FB 66), Private Zeithorizont: fortlaufende Berücksichtigung</p>

Handlungsfeld Mobilität und öffentlicher Raum

Der Verkehrssektor steht vor großen Umbrüchen. Neben „klassischen“ Infrastrukturprojekten gewinnen Handlungsfelder wie Mobilitätsmanagement und digitale Vernetzung an Bedeutung. Ziel ist die Umsteuerung des Verkehrs in Richtung eines stadtverträglichen, nachhaltigen und ressourcenschonenden Systems. Der Fokus im Handlungsfeld „Mobilität und öffentlicher Raum“ liegt daher auf der Förderung des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr). Davon kann auch der öffentliche Raum profitieren, in dem sich z. B. die Aufenthaltsqualität durch weniger Lärm/ Abgase oder durch eine andere Raumaufteilung erhöht.



Ziel: Stärkung des Radverkehrs

Mit dem geplanten RS 1 liegt eine der bedeutendsten Maßnahmen der Dortmunder Verkehrswende im Stadtbezirk Lütgendortmund. Daneben wird die Umsetzung der Veloroute 8, die zwischen Lütgendortmund und der Innenstadt verlaufen wird, das Radverkehrsnetz deutlich verbessern.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Stadtgrenze Bochum bis Stadtbezirksgrenze Lü-InW	Bau Radschnellweg Ruhr (RS 1) Durch den Bau des Radschnellwegs Ruhr (RS 1) erfolgt ein wesentlicher Ausbau der Radinfrastruktur in Dortmund. Der (regionale) Anschluss des Stadtbezirks durch den Radverkehr wird erheblich verbessert. Angrenzende Nutzungen, wie z. B. die potenziellen Erweiterungsflächen des Technologieparks können davon profitieren. Daher sollte bei der Planung des RS 1 auf gute Anschlussmöglichkeiten an die umliegenden Wohn- und Gewerbegebiete geachtet werden. Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66) Zeithorizont: langfristig
Ortskern Lütgendortmund bis Stadtbezirksgrenze Lü-InW	Umsetzung Veloroute 8 Die geplante Veloroute 8 soll den Stadtbezirk Lütgendortmund mit der Innenstadt verbinden. Die Velorouten stellen zukünftig neben dem Radschnellweg Ruhr (RS 1) die wichtigsten Verbindungen zwischen den Stadtteilen dar. Auf den Velorouten und dem RS 1 erhält der Radverkehr in der Regel die höchste Priorität bei der Zuweisung von Flächen und der Bevorrechtigung an Kreuzungen (siehe Kapitel 4.3.5 Mobilität). Damit erfährt der Radverkehr eine bedeutende Stärkung. Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66) Zeithorizont: mittelfristig
Bärenbruch/ Hangeneystraße	Verbesserung Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Bärenbruch/ Hangeneystraße Die Verbesserung der Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Bärenbruch/ Hangeneystraße steht im Zusammenhang mit der Erschließung der Ausstellungsflächen der IGA 2027 für den Radverkehr. So soll die Zeche Zollern (Ausstellungsebene „Unsere Gärten“ im Rahmen der IGA 2027) mit dem Zukunftsgarten in Huckarde über die Emscher-Promenade verbunden werden. Der Streckenverlauf zwischen der Zeche Zollern und dem Zukunftsgarten in Huckarde tangiert die Kreuzung Bärenbruch/ Hangeneystraße, so dass dort die Situation für den Radverkehr verbessert werden soll. Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66)

Verortung	Handlungsempfehlung
	Zeithorizont: kurzfristig

Handlungsfeld Wirtschaft und Arbeit

Maßgebliches Ziel der Dortmunder Wirtschaftsflächenentwicklung ist es, ein quantitativ und qualitativ gutes Angebot an Wirtschaftsflächen für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen vorzuhalten und vorhandene Wirtschaftsflächen zu sichern, um eine positive ökonomische Entwicklung der Stadt zu unterstützen und vorhandene Arbeitsplätze zu sichern bzw. neue schaffen zu können.

Die Qualifizierung von bestehenden Wirtschaftsflächen spielt dabei eine immer größere Rolle. Neben der intensiveren Nutzung der Wirtschaftsflächen sollen die bestehenden Wirtschaftsflächen auch unter stadtklimatischen Aspekten verbessert werden (Begrünung, Entsiegelung; Unterstützung Energiewende: Photovoltaik auf Dächern/ an Fassaden/ auf Parkplatzflächen).

Um darüber hinaus der Nachfrage nach neuen Wirtschaftsflächen gerecht zu werden, soll eine Entwicklung der Erweiterungsfläche des Technologieparks „Im Weißen Feld“, der Sondergebietsfläche am Sorbenweg und des Gewerbegebiets „Werner Hellweg“ erfolgen. In der Abwägung mit anderen Fachbelangen sollte dabei auf folgende Punkte Wert gelegt werden:

- branchenspezifische Ausrichtung der Wirtschaftsflächen
- aufeinander folgende Entwicklung der Wirtschaftsflächen (zuerst „Im Weißen Feld“, danach „Sorbenweg“)
- Berücksichtigung stadtklimatischer Aspekte, um Auswirkungen durch Bebauung möglichst gering zu halten.



Ziel: Profilschärfung und bessere Ausnutzung der bestehenden Wirtschaftsflächen

Um auf der einen Seite der Durchmischung der Wirtschaftsflächen mit Fremdnutzungen und damit einer drohenden, schrittweisen Verdrängung der Gewerbenutzung entgegenzuwirken und um auf der anderen Seite dem Standort angepasste Ansiedlungen zu fördern, ist es Ziel, im Rahmen eines Wirtschaftsflächenatlas die Charakteristik sämtlicher Wirtschaftsflächen herauszuarbeiten und die Profile der bestehenden Gewerbegebiete zu schärfen. Gleichzeitig wird eine effizientere Ausnutzung der bestehenden Gewerbegebiete angestrebt, um die Inanspruchnahme von Freiraum möglichst gering zu halten. Der hier formulierte Anspruch gilt grundsätzlich für sämtliche Gewerbegebiete im Stadtbezirk Lütgendortmund. Zur Steuerung der vorhandenen Ressourcen wird jedoch empfohlen, zunächst folgende Gewerbegebiete in den Blick zu nehmen.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamtstadt	<p>Erarbeitung Wirtschaftsflächenatlas</p> <p>Die Erarbeitung des Wirtschaftsflächenatlas hat zum Ziel, einen Überblick über Charakteristik bzw. Prägung, Entwicklung und räumliche Verteilung der Wirtschaftsflächen in Dortmund zu geben. Der Atlas ist ein wesentlicher Analyse-Baustein für die zukünftige Arbeit im Bereich Wirtschaftsflächenentwicklung und Grundlage für die strategische Leitbildentwicklung. Mit dem Wirtschaftsflächenatlas wird das Ziel verfolgt, Standorttypen zu definieren und zu verorten. Die Analyse von Bewertungsparametern über mehrere Jahre hinweg ermöglicht die Identifizierung von Entwicklungsdynamiken bzw. Veränderungsprozessen, woraus im Weiteren Handlungsräume und Priorisierungen abgeleitet werden.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurzfristig (in Bearbeitung)</p>
Indupark	<p>Indupark aufwerten und gebietsfremde Nutzungen verhindern</p> <p>Die Wirtschaftsfläche „Indupark“ bildet flächenmäßig den bedeutendsten Wirtschaftsstandort im Stadtbezirk Lütgendortmund. Dort sind allerdings überwiegend großflächige Einzelhandelsbetriebe ansässig, die Kund*innen aus einem überörtlichen Einzugsbereich anziehen. Das Flächenangebot für klassische Gewerbebetriebe ist gering und der Standort ist insgesamt in die Jahre gekommen. Eine weitere Ausweitung der großflächigen Handelsnutzung sollte vermieden werden. Auch sollte zum Schutz und zur Stärkung der umliegenden zentralen Versorgungsbereiche die Neuansiedlung von Einzelhandelsbetrieben mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten restriktiv behandelt werden.</p> <p>Insbesondere auf der direkt an den Indupark angrenzenden Entwicklungsfläche „Sorbenweg“ sollte eine gewerbliche Entwicklung (und keine Einzelhandelsansiedlungen) forciert werden. Eine Entwicklung des Sorbenwegs sollte mit einer Aufwertung des Induparks verbunden werden. Eine Aufwertung ist z. B. hinsichtlich stadtklimatischer Aspekte (Entsiegelung und Durchgrünung) und gestalterischer Aspekte den öffentlichen Raum betreffend wünschenswert. In diesem Zusammenhang wäre auch eine Verbesserung insb. der Radinfrastruktur anzustreben. Auch bilden die großen Parkplatz- und Dachflächen ein großes Potenzial für Solaranlagen, dessen Nutzung bei einer Weiterentwicklung des Induparks geprüft werden sollte.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61): Wirtschaftsflächenatlas, Profilschärfung, Prüfung B-Pläne Zeithorizont: kurzfristig; Aufwertung insgesamt: langfristig</p>
GE Germania	<p>Weiterentwicklung der Wirtschaftsfläche „Germania“ mit Fokus auf einer höheren Flächenausnutzung</p> <p>Die Wirtschaftsfläche „Germania“ gehört zu den Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk Lütgendortmund, die insbesondere in den 1960er und 1970er</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>Jahren entwickelt wurden (siehe Kapitel 4.3.8 Wirtschaftsflächen). In der Wirtschaftsfläche „Germania“ liegen nur noch vereinzelt Flächenreserven. Um dennoch der Nachfrage nach Wirtschaftsflächen entsprechen zu können, sollten Konzepte für Nutzungsmischungen in gestapelter Bauweise entwickelt werden bzw. wird angeregt, ein Modellprojekt zur Nachverdichtung zu initiieren.</p> <p>Bei einer näheren Befassung mit der Weiterentwicklung der Wirtschaftsflächen ist neben dem Aspekt, der Nachfrage nach Wirtschaftsflächen gerecht zu werden, ein Augenmerk auf stadtklimatische und energetische Aspekte zu legen. So sollte eine Nachverdichtung nicht zu einer Verschärfung der bereits hohen stadtklimatischen Belastung in diesem Bereich führen. Ziel ist eine möglichst effiziente Nutzung, ohne den Versiegelungsgrad zu erhöhen. Nach Möglichkeit sollte darüber hinaus eine Entsiegelung und Durchgrünung erfolgen (siehe Kapitel 4.3.3 Freiraum & Stadtklima).</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF)</p> <p>Zeithorizont: kurz- bis mittelfristig</p>
GE Alter Hellweg	<p>Stärkung der gewerblichen Nutzung in der Wirtschaftsfläche „Alter Hellweg“</p> <p>Auch die Wirtschaftsfläche „Alter Hellweg“ ist ab den 1960er und 1970er Jahren entstanden. Abgesehen, von einem kleineren Flächenpotenzial ist die Wirtschaftsfläche „Alter Hellweg“ vollständig belegt. Hinzu kommt, dass Fremdnutzungen die gewerblichen Nutzungsmöglichkeiten einschränken und als Flächenkonkurrenz zu werten sind. Daher sollte eine weitere Ausweitung gebietsfremder Nutzungen zum Schutz der Wirtschaftsfläche vermieden werden. Zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes ist darüber hinaus die Initiierung eines Gewerbegebietsmanagements bzw. einer Standortinitiative zu empfehlen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61): Wirtschaftsflächenatlas, Profilschärfung, Prüfung B-Pläne, Zeithorizont: kurzfristig</p> <p>Wirtschaftsförderung (80/ WF); Stadterneuerung (FB 67): Gewerbegebietsmanagement, Zeithorizont: zunächst nur Handlungsempfehlung seitens FB 61, eine Umsetzung wird am ehesten mittel- bis langfristig gesehen</p>
GE Lütgendortmund-Ost	<p>Weiterentwicklung der Wirtschaftsfläche „Lütgendortmund-Ost“ mit Fokus auf einer höheren Flächenausnutzung und Stärkung der gewerblichen Nutzung</p> <p>Die Wirtschaftsfläche „Lütgendortmund-Ost“ ist stark von Fremdnutzungen geprägt. Darüber hinaus ist z. T. nur eine extensive Flächennutzung gegeben. Aus diesen Gründen sollte darauf hingewirkt werden, dass ein weiteres Einsickern von gebietsfremden Nutzungen vermieden wird. Dazu wird die Initiierung eines Gewerbegebietsmanagement bzw. einer Standortinitiative</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>empfohlen, wie es zum Beispiel im Rahmen des ExWost-Forschungsvorhabens „Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten“ im Gewerbe- und Industriegebiet Dorstfeld-West (Stadtbezirk Innenstadt-West) erfolgt ist. Darüber hinaus sollte eine intensivere Flächenausnutzung angestrebt werden. Dazu wird die Durchführung eines Modellprojekts zur Nachverdichtung im Bestand angeregt.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61): Wirtschaftsflächenatlas, Profilschärfung, Prüfung B-Pläne, Zeithorizont: kurzfristig</p> <p>Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61): Modellprojekt Nachverdichtung, Zeithorizont: kurz- bis mittelfristig</p> <p>Wirtschaftsförderung (80/ WF); Stadterneuerung (FB 67): Beratung Eigentümer, Ansiedlungsinteressenten, Zeithorizont: fortlaufend;</p> <p>Gewerbegebietsmanagement; Zeithorizont: zunächst nur Handlungsempfehlung seitens FB 61, eine Umsetzung wird am ehesten mittel- bis langfristig gesehen</p>



Ziel: Wirtschaftsflächenpotenziale aktivieren

Die im Flächennutzungsplan 2004 dargestellten Wirtschaftsflächen „Im Weißen Feld“, „Sorbenweg“ und „Werner Hellweg“ sind auch weiterhin für eine gewerbliche Entwicklung vorgesehen. Ihre Aktivierung soll entsprechend quantitativer Bedarfe und branchenspezifisch erfolgen.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Im Weißen Feld	<p>Entwicklung der Fläche „Im Weißen Feld“ als SO-Tech-Standort in Fortführung des Technologieparks unter Berücksichtigung gestalterischer und stadtklimatischer Anforderungen</p> <p>Der Technologiepark stellt einen der wichtigsten Wirtschaftsstandorte in Dortmund dar. Zu Beginn der 2000er Jahre gesicherte Potenzialflächen zur Erweiterung des Technologieparks sind mittlerweile weitgehend projektiert oder bebaut. Der Bedarf nach weiteren Entwicklungsflächen ist hoch, so dass derzeit erste Untersuchungen zur Baurechtschaffung für die westlich an den Technologiepark angrenzende Fläche „Im Weißen Feld“ laufen (siehe Kapitel 4.3.8 Wirtschaftsflächen). Auch wenn bereits heute Schwierigkeiten bei der Entwicklung der Fläche bekannt sind (hohe Aufwendungen für die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzflächen, Bodengrundhemmnisse) soll aus Sicht der Stadtentwicklungsplanung die Fläche „Im Weißen Feld“ aufgrund</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>der räumlichen Nähe zum Technologiepark prioritär, im Vergleich zur ebenfalls als SO TECH im Flächennutzungsplan dargestellten Fläche „Sorbenweg“, entwickelt werden. Auch liegt die Fläche in der Nähe des südlich projektiert verlaufenden Radschnellwegs Ruhr, so dass eine gute und regionale Erschließung der Fläche durch den Radverkehr gegeben ist.</p> <p>Bei der Entwicklung der Fläche soll das technologische Profil des Technologieparks fortgeführt werden. Da die Stadt Eigentümerin der Fläche ist, ist eine Steuerung der Ansiedlungen über z. B. Vergabekriterien möglich. Neben dem Anspruch an die inhaltliche Ausrichtung bei der Entwicklung der Fläche „Im Weißen Feld“ soll darüber hinaus ein besonderes Augenmerk daraufgelegt werden, dass ein einheitliches Erscheinungsbild als Markenzeichen des Technologieparks wieder weiter forciert wird. Ebenfalls sind stadtklimatischen Belangen Rechnung zu tragen. So bildet die Freifläche aktuell aus stadtklimatischer Sicht einen regional bedeutsamen Ausgleichsraum und ermöglicht einen nächtlichen Kaltluftabfluss. Diese wichtigen stadtklimatischen Funktionen sind bei der Entwicklung des städtebaulichen Konzeptes zu berücksichtigen und nach Möglichkeit soweit es geht zu erhalten.</p> <p>Akteur:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61): Aufstellung Bebauungsplan 2. Sondervermögen Technologiezentrum, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF): Erarbeitung Vergabekriterien <p>Zeithorizont: mittelfristig</p>
Sorbenweg	<p>Branchenspezifische Entwicklung der Fläche „Sorbenweg“ unter Berücksichtigung stadtklimatischer Aspekte und im Zusammenhang mit Weiterentwicklung Indupark</p> <p>Die Fläche Sorbenweg ist ebenfalls im Flächennutzungsplan 2004 als SO TECH dargestellt. An der Zielrichtung einer gewerblichen Entwicklung dieser Fläche soll festgehalten werden. Allerdings ist die Fläche „Sorbenweg“ im Vergleich zur Fläche „Im Weißen Feld“ aus Sicht der Stadtentwicklungsplanung nachrangig zu entwickeln. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Indupark, sind bei einer Entwicklung der Fläche „Sorbenweg“ die Bezüge zum Indupark zu berücksichtigen und eine Entwicklung der Fläche soll mit einer Aufwertung/ Weiterentwicklung des Induparks kombiniert werden. Dadurch wird zum einen ein Beitrag zur Qualität der neuen Gewerbefläche am Sorbenweg geleistet, zum anderen kann auch der Indupark von der Entwicklung profitieren. Eine Ausweitung der Einzelhandelsnutzung des Induparks auf den Sorbenweg soll nicht erfolgen (siehe auch Kapitel 4.3.2 Einzelhandel & Zentren und Kapitel 4.3.8 Wirtschaftsflächen). Auch bei der Fläche Sorbenweg handelt es sich aus stadtklimatischer Sicht um einen regional bedeutsamen Ausgleichsraum und die Freifläche ermöglicht einen nächtlichen Kaltluftabfluss. Diese wichtigen stadtklimatischen Funktionen sind bei der Entwicklung zu berücksichtigen und nach Möglichkeit soweit es geht zu erhalten.</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>Akteur:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF): Abstimmung Zielgruppe 2. Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61): Aufstellung Bebauungsplan 3. Sondervermögen Technologiezentrum, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF): Erarbeitung Vergabekriterien <p>Zeithorizont: langfristig</p>
Werner Hellweg	<p>Branchenspezifische Entwicklung der Fläche „Werner Hellweg“ unter Berücksichtigung stadtklimatischer Aspekte</p> <p>Ein weiteres attraktives Entwicklungsareal ist die am Werner Hellweg zwischen der A 40 im Norden und der Anschlussstelle Dortmund-Lütgendortmund im Osten gelegenen Fläche. Sie ist bereits im Flächennutzungsplan 2004 als Gewerbefläche dargestellt. 2010 wurde ein Bebauungsplanverfahren zur Entwicklung der Fläche eingeleitet (siehe Kapitel 4.3.8 Wirtschaftsflächen). Nachdem das Planverfahren ruhte, ist es vorgesehen, die Planungen zur Entwicklung der Fläche mittelfristig wieder aufzunehmen. Vorab ist jedoch zu klären, welche Art der gewerblichen Entwicklung angestrebt wird. Aus Sicht der Stadtentwicklungsplanung wird eine kleinteiligere Entwicklung präferiert. Damit würde an die angrenzenden kleinteiligen Strukturen auf Bochumer Stadtgebiet angeknüpft. Auch verspricht man sich dadurch eine bessere Qualifizierung und Nutzung der Fläche. Bei den Überlegungen zur Art der gewerblichen Nutzung sollte ebenfalls die gute Erschließung durch die Anschlussstelle der A 40 berücksichtigt werden. Denkbar wären z. B. produzierende, nicht wesentlich störende (Handwerks-)Betriebe mit regionaler Ausrichtung. Eine Nutzung der Fläche durch Einzelhandel und Vergnügungsstätten sowie Logistik bzw. Großgaragen wird bereits zum jetzigen Zeitpunkt ausgeschlossen. Denn zum einen gibt es den Beschluss, im Freiraum keine Flächen für Logistikunternehmen auszuweisen (DS-Nr. 08015-17, Ratsbeschluss vom 15.02.2018), zum anderen sollte das Potenzial dieser attraktiven Entwicklungsfläche für eine wertige und arbeitsplatzintensive Nutzung ausgeschöpft werden. Da die Fläche im städtischen Besitz ist, kann die Ansiedlung der Unternehmen, z. B. mit Hilfe von Vergabekriterien, gesteuert werden.</p> <p>Bei der Flächenentwicklung ist ferner zu beachten, dass die Fläche in einem regional bedeutsamen stadtklimatischen Ausgleichsraum und im Verlauf einer Freiraumfuge zwischen den Städten Dortmund und Bochum liegt. Ziel ist es, neben der Bebauung eine Freiraumfuge zu erhalten.</p> <p>Akteur:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF): Abstimmung Zielgruppe 2. Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61): Aufstellung Bebauungsplan

Verortung	Handlungsempfehlung
	3. Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/WF): Erarbeitung Vergabekriterien Zeithorizont: mittelfristig

Handlungsfeld Wohnen und Leben

Der Stadtbezirk Lütgendortmund verfügt über vielfältige Wohnungsbestände – von historischen Zechensiedlungen über Geschosswohnungsbau bis hin zu Einfamilienhausgebieten. Neuer Wohnraum wurde in den letzten Jahren vorwiegend kleinräumig und siedlungsintegriert geschaffen. Auch weiterhin besteht Bedarf nach neuem Wohnraum. Der Anteil an rechtskräftigen Potenzialflächen an den gesamten Wohnbauflächenpotenzialen ist in Lütgendortmund jedoch vergleichsweise gering. Gleichzeitig haben sich die Anforderungen an Wohnbauflächen gewandelt. Als Beispiele sind die stärkere Berücksichtigung von stadtklimatischen Aspekten und des Freiraumschutzes bei der Bewertung von Flächenpotenzialen, aber auch gewandelte planungsrechtliche Rahmenbedingungen zu nennen. Daher erfolgt aktuell mithilfe einer Wohnbauflächenrevision eine Überprüfung aller bislang nicht in Anspruch genommenen Baulandpotenziale des Flächennutzungsplans von 2004 hinsichtlich aktueller Entwicklungseinschätzungen, sowie die Prüfung neuer Flächen als mögliche Ergänzungsoptionen. Ziel dieser Wohnbauflächenrevision ist, eine Entwicklungspriorisierung der Wohnbauflächenreserven für eine mittelfristige, verlässliche und nachhaltige Baulandbereitstellung vorzunehmen. Zum anderen wird deutlich, welche Wohnbauflächenpotenziale sich aufgrund gewandelter z. B. planungsrechtlicher oder stadtklimatischer Anforderungen nicht mehr für eine wohnbauliche Entwicklung eignen.

Im Hinblick auf Ausprägung von Restriktionen erfolgt eine Priorisierung der Flächen hinsichtlich ihrer Entwicklungsperspektive. Diese gliedert sich in folgende dreistufige Kategorisierung:

- „Flächenpool“ mit Flächen mit hoher Eignung für mittelfristige Entwicklungen
- Potenzialflächen für langfristige Entwicklungen und Nachrückreserve für den „Flächenpool“
- Potenzialflächen für nachrangige Entwicklung oder ggf. für andere Nutzungen.

Gleichzeitig wird der Fokus der wohnbaulichen Entwicklung auf den Innenbereich gelenkt, um durch Nachverdichtungen und Baulückenschließungen Wohnraum zu schaffen, ohne Freiraum in Anspruch zu nehmen. Dabei ist v.a. in bereits verdichteten Bereichen darauf zu achten, dass durch Baumaßnahmen keine Verschärfung der stadtklimatischen Situation eintritt bzw. dass diese ausgeglichen wird (siehe auch Handlungsfeld Freiraum und Stadtklima).



Ziel: Maßvolle Nachverdichtung

Um dem hohen Bedarf an Wohnraum mit dem gleichzeitigen Anspruch an eine gute Umfeldausstattung nachzukommen, stellt eine maßvolle Nachverdichtung in integrierter Lage die beste Lösung dar. Dabei ist v.a. in höher verdichteten Bereichen darauf zu achten, dass mit

einer baulichen Entwicklung auch die Entwicklung von „Grün“ einhergeht (Dach- und Fassadenbegrünung, Entsiegelung etc.), um die Wohn- und Lebensqualität zu sichern (siehe z. B. unten Bauprojekt „Oberdelle“).

Neben kleinteiligen, individuellen Maßnahmen der Nachverdichtung ist es Ziel, sich dem Thema der Innenentwicklung/ Nachverdichtung strategisch zu nähern. Dazu ist die Erarbeitung einer Innenentwicklungsstrategie vorgesehen, um Potenziale für die Schaffung von Wohnraum, aber auch die Ansiedlung von Gewerbe im Innenbereich zu eruieren und Maßnahmen zur Hebung dieser Potenziale aufzuzeigen. Dabei wird darauf Wert gelegt, dass durch eine integrierte Betrachtung Räume identifiziert werden, die sich aufgrund ihrer infrastrukturellen Ausstattung besonders für eine Innenentwicklung/ Nachverdichtung eignen. Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass Räume nicht „überlastet“ werden. Ein Baustein bei der Erarbeitung einer Innenentwicklungsstrategie bildet das zurzeit in Bearbeitung befindliche Baulückenkataster. Darüber hinaus sind die Ergebnisse der Wohnbauflächenrevision zu berücksichtigen. So ist z. B. zu prüfen, ob mögliche Reserveflächenverluste durch Innenentwicklungsmaßnahmen aufgefangen werden können.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamtstadt	<p>Erarbeitung Baulückenkataster</p> <p>Bundes- und landespolitische Vorgaben sehen vor, den Flächenverbrauch zu reduzieren und bis zum Jahr 2050 einen Verbrauch von Netto-Null im Sinne einer Kreislaufwirtschaft zu erreichen (Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie; Klimaschutzplan 2050; Landesentwicklungsplan NRW). Gesetzlich verankert ist eine Baulückenerhebung im § 200 Abs. 3 BauGB „Ein Baulückenkataster erfasst sofort oder in absehbarer Zeit bebaubare Flächen in Karten oder Listen auf der Grundlage eines Lageplans“. Ziel ist es, die vorhandene Infrastruktur besser auszulasten, Freiraum zu schützen und einen Beitrag zur Deckung des Wohnflächenbedarfs zu leisten.</p> <p>Mitte 2019 verständigten sich der AKUSW und die Verwaltung darauf, die Erstellung eines Baulückenkatasters für Dortmund zu prüfen. Huckarde, als Stadtbezirk, der seine siedlungsräumliche Entwicklung weitestgehend abgeschlossen hat und flächenmäßig der kleinste Außenstadtbezirk Dortmunds ist, wurde als Pilotstadtbezirk ausgewählt, um die technisch unterstützte systematisierte Erhebung von Baulücken zu erproben. Die Ergebnisse wurden am 12.05.2021 im AKUSW vorgestellt. Aus den Erfahrungen wurde eine überplanmäßig geführte Stelle für die flächendeckende, gesamtstädtische Erhebung eingerichtet und ab 01.11.2022 besetzt. Die technischen Prozesse des Pilotprojektes wurden optimiert und eine technikgestützte Erhebungsmethode für die Kartierung vor Ort entwickelt.</p> <p>Zu den erhobenen Baulücken zählen sowohl klassische Baulücken (freie Flächen zwischen bestehenden Siedlungsstrukturen) als auch z. B. geringfügig bebaute und fehlgenutzte Flächen sowie leerstehende und abgängige Gebäude. Auf Grundlage der Erhebungsergebnisse können das grundsätzliche</p>

	<p>Potenzial, das sich durch Baulücken ergibt, abgeschätzt und Aktivierungsstrategien entwickelt werden.</p> <p>Nach Abschluss der Erhebung und Auswertung der Baulückenpotenziale, ist eine Implementierung des Katasters in das bestehende Wohnbauflächenmonitoring vorgesehen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurzfristig (in Bearbeitung)</p>
Gesamtstadt	<p>Erarbeitung Innenentwicklungsstrategie</p> <p>Grundsätzliches Ziel der Stadtentwicklung ist, die bauliche Inanspruchnahme von Freiraum im Außenbereich zu reduzieren. Dazu sollen im Innenbereich Nachverdichtungspotenziale für Wohnen, Gewerbe und Gemeinbedarf identifiziert werden. Dabei soll auf bestehende Untersuchungen, wie z. B. das Baulückenkataster, die Wohnbauflächenrevision und den Wirtschaftsflächenatlas Bezug genommen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurzfristig</p>



Ziel: Wohnbauflächen entwickeln

Um die Nachfrage nach Wohnraum decken zu können, sollen im Stadtbezirk Lütgendortmund neben Flächennachnutzungen bzw. Innenentwicklungsmaßnahmen auch größere Wohnbauflächenpotenziale am Siedlungsrand entwickelt werden (Arrondierungen). In der zeitlichen Abfolge wird empfohlen, prioritär die großen Wohnbauflächenpotenziale „Auf dem Toren“ und „Steinsweg“ zu entwickeln. Dadurch kann eine große Anzahl an Wohneinheiten (insgesamt ca. 300) zur Verfügung gestellt werden.

Ergänzend dazu können durch Nachverdichtungspotenziale mittel- bis langfristig weitere Wohneinheiten entstehen.

Langfristig ist anhand der demografischen Entwicklung zu prüfen, wie hoch der Bedarf nach weiteren Wohnbauflächen ist. Im Zusammenhang mit den Ergebnissen der Wohnbauflächenrevision und der zu erstellenden Innenentwicklungsstrategie ist zu beurteilen, ob evtl. weitere Wohnbauflächenbedarfe über Innenentwicklungsmaßnahmen gedeckt werden können, um Flächen im Freiraum vor einer Inanspruchnahme zu schützen.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Auf dem Toren	<p>Entwicklung des Wohngebiets „Auf dem Toren“ mit 200 Wohneinheiten und einer Tageseinrichtung für Kinder</p> <p>Auf der Fläche östlich des Bezirksfriedhofs Lütgendortmund ist die Errichtung von 200 Wohneinheiten in einer gemischten Baustruktur geplant. Darüber hinaus soll dort eine Tageseinrichtung für Kinder entstehen. Damit bildet der Bereich den zukünftigen Entwicklungsschwerpunkt zur Schaffung</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>von Wohnraum im Stadtbezirk Lütgendortmund (siehe auch Kapitel 4.3.9 Wohnen).</p> <p>Als Voraussetzung für die Realisierung der Planungen wird zurzeit der Bebauungsplan „Lü 141 – Auf dem Toren“ aufgestellt. Der Satzungsbeschluss soll 2025/ 2026 erzielt werden. Da es sich bei dem Umfeld des Plangebiets um einen Überflutungsschwerpunkt handelt, wurde eine Studie in Form eines Value Managements durchgeführt (siehe Kapitel 4.3.7 Technische Infrastruktur), mit dem Ziel, innovative Maßnahmen zur Überflutungsvorsorge zu erarbeiten. Im Zuge der Entwicklung des Wohngebiets wird durch flankierende Maßnahmen die Situation bezüglich des Überflutungsrisiko im Bereich der Idastraße entschärft.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61): Aufstellung Bebauungsplan Zeithorizont: kurzfristig (in Bearbeitung)</p>
Steinsweg	<p>Entwicklung des Wohngebiets „Steinsweg“ mit ca. 100 Wohneinheiten</p> <p>Neben dem Bereich „Auf dem Toren“ bildet eine Fläche am Steinsweg einen weiteren Entwicklungsschwerpunkt im Stadtbezirk Lütgendortmund zur Errichtung von Wohnbebauung (siehe Kapitel 4.3.9 Wohnen). Vorgesehen ist die Errichtung von 100 Wohneinheiten im Einfamilienhausbau. Bevor die Bebauung realisiert werden kann, ist jedoch ein Normenkontrollverfahren gegen den bereits mit Satzungsbeschluss vorliegenden Bebauungsplan (Lü 148n) abzuschließen.</p> <p>Akteur: Liegenschaftsamt (FB 23) Zeithorizont: Entwicklung abhängig von Normenkontrollverfahren</p>
Östlich Grevendicksfeld, Grevendicksfeld	<p>Perspektivische Entwicklung „östlich Grevendicksfeld“/ „Grevendicksfeld“</p> <p>Bei dem Transformationsraum „östlich Grevendicksfeld/ Grevendicksfeld“ handelt es sich um im Flächennutzungsplan 2004 dargestellte Wohnbauflächenpotenziale (ca. 55 Wohneinheiten). An dem Ziel einer wohnbaulichen Nutzung der Flächen wird festgehalten. Allerdings wird eine Entwicklung erst langfristig/ perspektivisch gesehen und ist im Zusammenhang mit der angrenzenden Zentralen Kommunalen Unterkunft für Geflüchtete zu betrachten.</p> <p>Da sich das Wohnbauflächenpotenzial „östlich Grevendicksfeld“ im Hinterland der Zentralen Kommunalen Unterkunft befindet, besteht eine isolierte Lage mit einer schwierigen Erschließungssituation. Da ein dauerhafter Bedarf für den Betrieb der Zentralen Kommunalen Unterkunft besteht, kann eine Entwicklung des Wohnbauflächenpotenzials nur langfristig/ perspektivisch konkretisiert werden. Ggf. bietet sich bei Erweiterungsbedarfen der Zentralen Kommunalen Unterkunft die Fläche „östlich Grevendicksfeld“ dafür an.</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: langfristig/ perspektivisch</p>
Südlich Karinstraße	<p>Entwicklung Wohngebiet „südlich Karinstraße“</p> <p>Die geplante Entwicklung von Einfamilienhäusern auf der Fläche des ehemaligen Sportplatzes „Im Rauhen Holz“ stellt eines von mehreren kleinteiligen Projekten zur Schaffung von Wohnraum im Stadtbezirk Lütgendortmund dar. Geplant sind 26 Doppelhaushälften sowie zehn Reihenhäuser (siehe Begründung zum Bebauungsplan LÜ 187 – südlich Karinstraße -, Entwurf zur Offenlage März 2022, S. 3). Der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan LÜ 187 – südlich Karinstraße ist am 22.02.2024 erfolgt (DS-Nr.: 32283-23). Direkt angrenzend an die geplante Wohnbebauung ist die Errichtung einer Tageseinrichtung für Kinder an der Karinstraße 8 vorgesehen.</p> <p>Akteur: Private (Vermarktung, Bau) Zeithorizont: kurzfristig</p>
Oberdelle	<p>Entwicklung Wohngebiet „Oberdelle“</p> <p>Im Blockinnenbereich zwischen Provinzialstraße, Neptunstraße und Oberdelle sowie dem Friedhof Bövinghausen soll eine bauliche Nachverdichtung erfolgen. Auf der aktuell als Grabeland genutzten Fläche sollen sowohl Mehrfamilienhäuser als auch eine Tageseinrichtung für Kinder errichtet werden. Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Projekt zu schaffen, wird zurzeit ein Bebauungsplan (LÜ 189 – Oberdelle –) aufgestellt. Der Satzungsbeschluss wird frühestens Ende 2024 erfolgen.</p> <p>Durch diese Innenentwicklungsmaßnahme wird Wohnraum zur Verfügung gestellt, ohne Freiraum im Außenbereich in Anspruch zu nehmen. Um die ökologischen Auswirkungen der baulichen Inanspruchnahme zu minimieren, werden im Bebauungsplan u. a. Festsetzungen zur Dachbegrünung getroffen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurzfristig (in Bearbeitung)</p>
Hauptschule Bövinghausen	<p>Entwicklung Wohngebiet „Hauptschule Bövinghausen“</p> <p>Für den Bereich der ehemaligen Hauptschule Bövinghausen ist eine wohnbauliche Entwicklung mit ca. 70 Wohneinheiten vorgesehen. Dazu ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Das Bebauungsplanverfahren beginnt, sobald die Erschließungssituation geklärt ist.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurzfristig</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
Bövinghauser Straße	<p>Entwicklung Wohngebiet „Bövinghauser Straße“</p> <p>Im Bereich Bövinghauser Straße, Bennostraße, Hegenfeld sollen auf einer Blockinnenbereichsfläche ca. 15 Wohneinheiten entstehen. Zurzeit handelt es sich um eine unbebaute Grünfläche. Ein für die Realisierung der Planung benötigter Bebauungsplan soll mittelfristig aufgestellt werden.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: mittelfristig</p>
Stenbocke	<p>Entwicklung Wohnen „Stenbocke“</p> <p>Der Bereich in Verlängerung der Straße Stenbocke bietet sich für eine wohnbauliche Arrondierung an. In dem im Flächennutzungsplan 2004 als Wohnbaufläche dargestelltem Bereich soll überwiegend Geschosswohnungsbau errichtet werden. Es besteht allerdings ein Planerfordernis.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: mittelfristig</p>
In der Schmechting	<p>Entwicklung Wohngebiet „In der Schmechting“ (ca. 30 Wohneinheiten)</p> <p>Das Wohnbauflächenpotenzial „In der Schmechting“ liegt im Ergebnis der Flächenrevision in der mittleren Eignungskategorie für langfristige Entwicklungen und dient als Nachrückreserve für den Flächenpool. Zum aktuellen Zeitpunkt ist eine Erschließung der Fläche schwierig.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: mittelfristig</p>



Ziel: Wohnbauflächenpotenziale mit Blick auf ihre Entwicklungsperspektive überprüfen

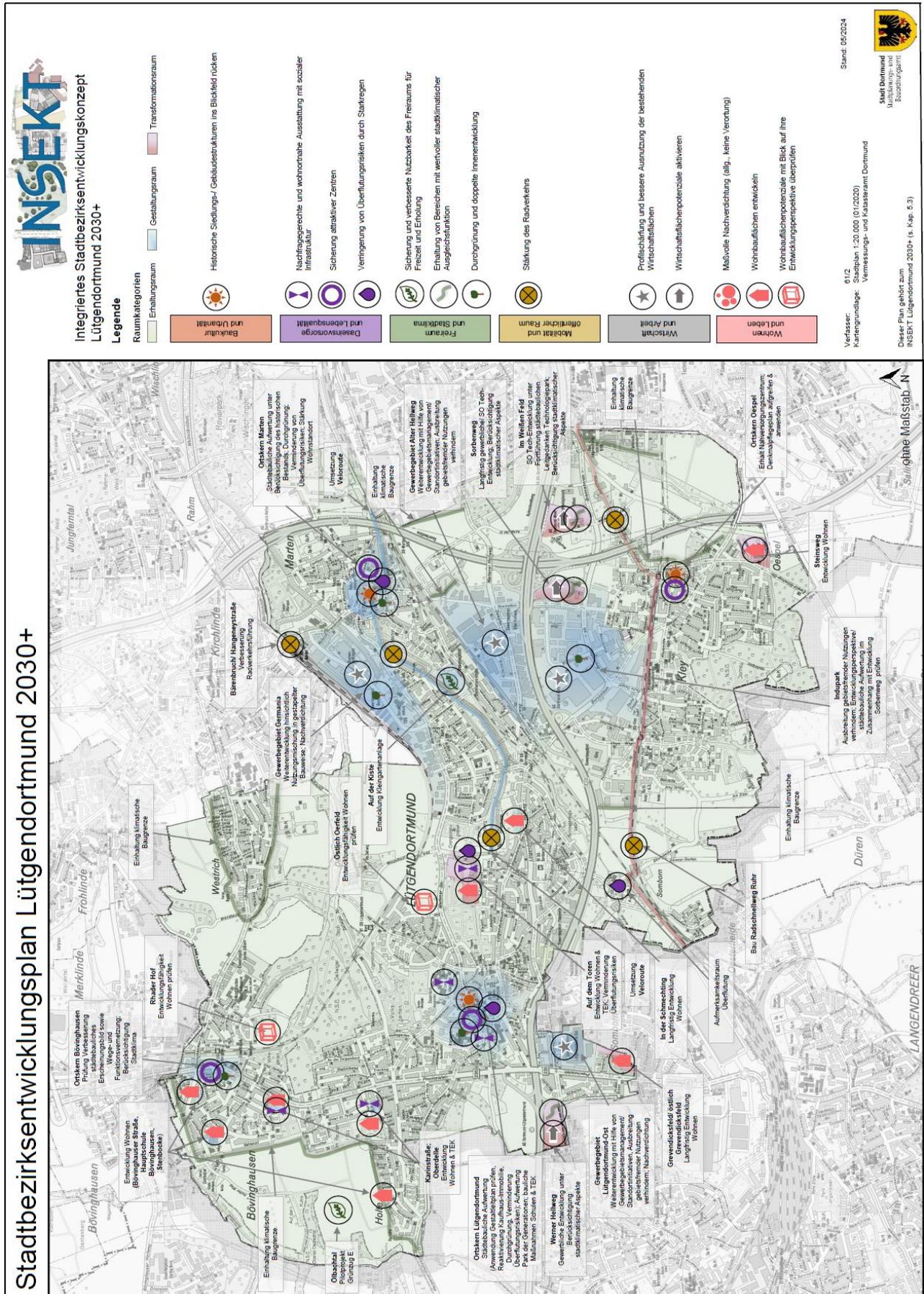
Im Zuge der aktuell in der Bearbeitung befindlichen Wohnbauflächenrevision kann es auf Grundlage der umfangreichen Analyse zu einer Empfehlung zur Rücknahme von im Flächennutzungsplan dargestellter Wohnbauflächen kommen. Insgesamt wurden zum aktuellen Zeitpunkt zwei solcher Flächen im Stadtbezirk Lütgendortmund identifiziert (siehe unten).

Diese Einschätzungen sind im weiteren Verlauf der Wohnbauflächenrevision zu verifizieren und als Merkposten für eine evtl. erforderliche Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zu sehen. Eine Änderung der planungsrechtlichen Situation dieser Flächen ist nur durch ein formelles Bauleitplanverfahren möglich.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamtstadt	<p>Durchführung Wohnbauflächenrevision</p> <p>Mit Hilfe der Wohnbauflächenrevision erfolgt eine Überprüfung aller bislang nicht in Anspruch genommener Baulandpotenziale des Flächennutzungsplans hinsichtlich aktueller Entwicklungseinschätzungen, sowie die Prüfung neuer Flächen als mögliche Ergänzungsoption.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurzfristig (in Bearbeitung)</p>
Rhader Hof	<p>Überprüfung Entwicklungsfähigkeit des Wohnbauflächenpotenzials „Rhader Hof“ (ca. 50 Wohneinheiten)</p> <p>Im Rahmen der Restriktionsanalyse zur Flächenrevision ist die Fläche mit besonders harten Restriktionen belegt, die eine bauliche Entwicklung dieser Fläche sehr erschweren. Hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsaspekte (Biotopverbundflächen mit herausragender Bedeutung) ist die Ausgangslage für eine rechtssichere bauleitplanerische Umsetzung stark eingeschränkt. Diese Einschätzung ist zu verifizieren und bei einer Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zu berücksichtigen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: mittelfristig</p>
Östlich Oerfeld	<p>Überprüfung Entwicklungsfähigkeit des Wohnbauflächenpotenzials „östlich Oerfeld“</p> <p>Im Rahmen der Restriktionsanalyse zur Flächenrevision liegt die Fläche in der mäßigen Eignungskategorie für nachrangig zu entwickelnden Flächen, die ggf. auch für andere Nutzungen vorgehalten werden können. Unter anderem führt die siedlungsräumliche Randlage und diverse Bodengrundhemmnisse zu dieser mäßigen Bewertung. Diese Einschätzung ist zu verifizieren und bei einer Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zu berücksichtigen. Hier gilt neben den bisher genannten Restriktionen auch die Entwicklungsvoraussetzungen im Hinblick auf Klimaschutzbelange der Umweltverträglichkeit (Bodenschutz) genauer zu prüfen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: langfristig</p>

Abbildung 46: Stadtbezirksentwicklungsplan Lütgendortmund 2030+ (groß)



(Quelle: eigene Darstellung)

6 Beteiligungsprozess zu den erarbeiteten Ergebnissen

Die verwaltungsseitig entwickelten Handlungsfelder einschließlich der darin dargelegten Ziele wurden sowohl der Öffentlichkeit (Online-Beteiligung) als auch der Ortspolitik (Gesprächstermin) vorgestellt.

6.1 Online-Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Online-Beteiligung der Öffentlichkeit diente dazu, ein Stimmungsbild zu den formulierten Handlungsfeldern und Zielen einzuholen, um zu gewährleisten, dass für die Entwicklung des Stadtbezirks die richtige Richtung eingeschlagen wird.

Es haben sich 65 Bürger*innen an der Befragung beteiligt. Dies zeigt, dass es sich nicht um eine repräsentative Befragung handelt, sondern vielmehr ausschnittsweise ein Stimmungsbild der Bewohnerschaft vor Ort widerspiegelt wird. 61 der Teilnehmer*innen wohnen im Stadtbezirk Lütgendortmund. Der überwiegende Teil (49) sind zwischen 31 und 65 Jahre alt.

Die Rückmeldungen der Beteiligten zu den einzelnen Zielen der Handlungsfelder zeigt, dass diese Zustimmung finden. So lagen bei allen Zielen die Zustimmungswerte über 50 %. Bei 11 von 13 Zielen gaben jeweils zwischen 69 % und 95 % der Befragten an, mit den Zielsetzungen einverstanden zu sein („stimme zu“/ „stimme grundsätzlich zu“). Lediglich bei dem Ziel „Wohnbauflächen entwickeln“ (Auf dem Toren, Steinsweg) stimmten mit 57 % weniger Teilnehmer*innen zu. Und auch das Ziel „Wohnbauflächenpotenziale mit Blick auf ihre Entwicklungsfähigkeit überprüfen“ (Rhader Hof, östlich Oerfeld) erhielt mit 63 % die zweitniedrigste Zustimmungsrate.

Die Befragung hatte weiterhin zum Ziel, den dringendsten Handlungsbedarf herauszustellen (max. drei Nennungen aus den sechs Handlungsfeldern). Dabei sehen die Befragten die größte Priorität in den Handlungsfeldern „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“ (46 Nennungen), „Mobilität und öffentlicher Raum (36 Nennungen) sowie „Wohnen und Leben“ (31 Nennungen). Auch das Thema „Freiraum und Stadtklima“ wurden von 30 Teilnehmer*innen als bedeutend für die weitere Entwicklung des Stadtbezirks benannt.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Öffentlichkeit den im INSEKT Lütgendortmund 2030+ erarbeiteten Zielen und Handlungsempfehlungen zustimmt.

Insbesondere beim Handlungsfeld „Wohnen und Leben“ zeigt sich, dass auch von der Öffentlichkeit ein großer Handlungsbedarf gesehen wird. Gleichzeitig wird der Umgang mit Wohnbauflächenpotenzialen bzw. deren Entwicklung jedoch kontrovers gesehen.

6.2 Beteiligung der Ortspolitik

Auch der Ortspolitik wurden die erarbeiteten Ergebnisse vorgestellt. Es zeigte sich, dass keine grundsätzlichen Widersprüche bestehen. Die von der Politik getätigten konkreten Anregungen und Hinweise zu einzelnen Flächen dienen als Themenspeicher und werden bei weitergehenden Planungen berücksichtigt.

7 Ausblick

Der Stadtbezirk Lütgendortmund weist eine ausgewogene Mischung zwischen Wohnsiedlungsbereichen, gewerblichen Flächen sowie Frei- Grünflächen auf. Auch besitzt der Stadtbezirk relativ viel Flächenpotenzial für neue Wohn- bzw. Gewerbegebiete (Steinsweg, Auf dem Toren, Im Weißen Feld, Sorbenweg, Werner Hellweg) und damit eine gute Ausgangssituation, um die Nachfrage nach Wohnraum und gewerblichen Flächen decken zu können. Dabei ist jedoch ein besonderes Augenmerk darauf zu legen, dass bei der Entwicklung dieser Flächen stadtklimatischen Aspekten Rechnung getragen wird. So sollten durch die städtebauliche und architektonische Gestaltung die negativen Auswirkungen der Versiegelung möglichst gering gehalten werden (Gebäudestellung, Freihalten von Grünfugen, Dachbegrünung, Photovoltaik, Berücksichtigung von Überflutungsschwerpunkten etc.).

Aufgrund des Ziels, die Flächenneuanspruchnahme möglichst zu minimieren, soll das Thema der Innenentwicklung verstärkt in den Fokus gerückt werden. So soll keine Ausweisung zusätzlicher Gewerbe- und Industrieflächen im Freiraum über die im Flächennutzungsplan dargestellten Flächen hinaus erfolgen. Und bei den im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächenpotenzialen zeichnet sich zum Teil ab, dass sie sich aufgrund von gewandelten Anforderungen ggf. nicht mehr für eine wohnbauliche Entwicklung eignen (Rhader Hof, Östlich Oerfeld).

Bei der Entwicklung einer gesamtstädtischen Innenentwicklungsstrategie sind zum Beispiel folgende Aspekte zu beleuchten:

- Wie können bestehende Gewerbegebiete qualifiziert und effizienter ausgenutzt werden, um – ergänzend zur Neuausweisung von Gewerbegebieten – der Nachfrage nach Wirtschaftsflächen nachkommen zu können?
- Wie können bestehende Hemmnisse zur Aktivierung von im Flächennutzungsplan dargestellten Flächenpotenzialen abgebaut werden?
- Welche Bereiche eignen sich am besten für eine Nachverdichtung? Kriterien bei der Bewertung könnten z. B. die Infrastrukturausstattung und die stadtklimatische Ausgangssituation sein.
- Welche Qualitätsstandards sollten gewährleistet werden? Hierbei ist z. B. auf eine doppelte Innenentwicklung und eine hohe architektonische sowie städtebauliche Qualität hinzuwirken. Auch sollte im Sinne der Stadt der kurzen Wege bzw. vor dem Hintergrund gewandelter Arbeits- und Produktionsformen die Nutzungsvielfalt gefördert werden. Auch wird angeregt bei Nachverdichtungen z. B. Mobilitätskonzepte zu erarbeiten.
- Wie können Eigentümer*innen, Investor*innen und Bürger*innen für das Thema sensibilisiert und in den Prozess eingebunden werden?

Eine weitere wichtige Aufgabe bei der Entwicklung des Stadtbezirks ist es, die Zentren zukunftsfähig aufzustellen. Zum einen geht es darum, dem Strukturwandel im Einzelhandel zu begegnen und die Folgen des Klimawandels, die sich insbesondere in den stärker verdichteten und versiegelten Bereichen bemerkbar machen, abzumildern. Ziel ist es, eine hohe Nutzungsvielfalt und Aufenthaltsqualität zu sichern.

Im Rahmen der Mobilitätswende stellt der Bau des Radschnellwegs Ruhr (RS 1) einen wesentlichen Baustein dar. Durch den geplanten Verlauf quer durch den Stadtbezirk Lütgendortmund kann der Stadtbezirk erheblich vom Radschnellweg Ruhr profitieren. Zum einen unterstützt der Radschnellweg die Förderung des Umstiegs vom PKW auf das Fahrrad. Zum anderen können Synergien mit neuen Flächenentwicklungen, wie die Fläche „Im Weißen Feld“, entstehen.

Das Integrierte Stadtbezirksentwicklungskonzept (INSEKT) Lütgendortmund 2030+ stellt dar, wie sich der Stadtbezirk in den nächsten Jahren entwickeln soll. Es dient als Instrument zur Identifizierung von Chancen und Herausforderungen, zur Ableitung von Handlungsansätzen und zur Verständigung über die Zielvorstellungen für die zukünftige Stadtbezirksentwicklung. Dabei werden für das Ziel der nachhaltigen Stadtentwicklungsplanung die sozialen, ökonomischen und ökologischen Belange im Stadtbezirk im Zusammenhang betrachtet.

Mit dem INSEKT Lütgendortmund 2030+ verfügen die Verwaltung, die Politik sowie die Bewohner*innen im Stadtbezirk über einen Orientierungsrahmen für die räumliche Entwicklung von Lütgendortmund, welcher Anstoß für detailliertere Planungen, wie z. B. Rahmenpläne, Bebauungspläne oder städtebauliche Konzepte geben kann. Dabei ist die stetige Beteiligung der Bewohner*innen vor Ort sowie der Politik von Seiten der Verwaltung unabdingbar, um ggf. Entwicklungsvorstellungen konsensorientiert weiter zu konkretisieren.

Das INSEKT Lütgendortmund 2030+ gibt zudem einen Überblick, ob der Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund in bestimmten Bereichen geändert werden sollte und leistet weiterhin einen Beitrag für eine zukünftig anzustrebende Fortschreibung des Flächennutzungsplans 2004 in den nächsten Jahren. Durch die Festlegung von verschiedenen Raumkategorien und der Beschreibung der darin enthaltenen Erfordernisse sind erste Erkenntnisse über die Art der Nutzung gewonnen. Handelt es sich um Bereiche, die geschützt und erhalten bleiben sollen, ist ein Wechsel in der Art der Bodennutzung demnach zunächst nicht zu unterstellen. Sind dagegen Transformationsräume identifiziert, die eine entsprechend hohe Entwicklungsdynamik mit sich bringen, könnte zukünftig der Flächennutzungsplan in diesen Bereichen geändert werden müssen, um die langfristige Zielvorstellung auch im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung zu manifestieren.

Anhang 1 Quellenangaben

Veröffentlichungen

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL): Integrierte Stadtentwicklung in ARL Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. S. 1063 – 1068. 2018. Hannover

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) – Referat Öffentlichkeitsarbeit (Hrsg.): Klimaschutzplan 2050 – Klimapolitische Ziele und Grundsätze der Bundesregierung. 2016

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS): Integrierte Stadtentwicklung in Stadtregionen. BBSR-Online-Publikation 37/09. 2009. Bonn

Die Bundesregierung (Hrsg.): Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie, Weiterentwicklung 2021,

Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) (Hrsg.): Fachbeitrag des Naturschutzes und der Landschaftspflege für die Planungsregion des Regionalverbands Ruhr (RVR). 2017. Recklinghausen

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Hrsg.): Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund 2004

Stadt Dortmund (Auftraggeberin), grünplan - Büro für Landschaftsplanung: StadtgrünPlan Stadtbezirk Lütgendortmund, 2004

Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Regionalverband Ruhr, Referat Geoinformation und Raumbeobachtung, Team Klimaschutz und Klimaanpassung: Klimaanalyse Stadt Dortmund, 2019

Stadt Dortmund, Umweltamt (Auftraggeberin): Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund MiKaDo - Endversion des Gesamtberichtes, Stand 28.04.2021

Stadt Dortmund: Kommunales Wohnkonzept 2021. Quaestio Forschung und Beratung GmbH. 2021. Bonn

Stadt Dortmund, Sport- und Freizeitbetriebe - Geschäftsbereich Sport (Hrsg.): 2. Zwischenbericht Masterplan Sport, 03/2021

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt: Masterplan Einzelhandel 2021 - Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Dortmund, 2023

Stadt Dortmund (Hrsg.): 9 Ziele – Eine Stadtverwaltungsstrategie, 04/2024

Internetquellen

Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung: [Die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung | BMZ](#) (zugegriffen am 10.05.2024)

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen: [BMWSB - Die Neue Leipzig-Charta \(bund.de\)](#) (zugegriffen am 10.05.2024)

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, [BMWSB - Gesetzgebungsverfahren - Gesetz für die Wärmeplanung und zur Dekarbonisierung der Wärmenetze \(bund.de\)](#) (zugegriffen am 20.09.2023)

Hof Korte: [Wohnen in Dortmund-Marten \(hofkorte-dortmund.de\)](https://www.hofkorte-dortmund.de) (zugegriffen am 03.01.2024)

Stadt Dortmund: Handlungsstrategie Wohnbauflächenentwicklung
https://www.dortmund.de/dortmund/projekte/rathaus/verwaltung/stadtplanungs-und-bauordnungsamt/downloads/bericht_wohnbauflaechenentwicklung_dortmund.pdf (zugegriffen 28.03.2024)

Stadt Dortmund: <https://www.dortmund.de/themen/umwelt-nachhaltigkeit-und-klimaschutz/laerm-und-laermminderung/umgebungslaerm/laermaktionsplanung/> (zugegriffen am 10.04.2024)

Stadt Dortmund: [Was ist der Masterplan Mobilität? | dortmund.de](https://www.dortmund.de/was-ist-der-masterplan-mobilitaet/) (zugegriffen am 04.06.2024)

Stadt Dortmund: [Landschaftsplanung | dortmund.de](https://www.dortmund.de/landschaftsplanung/) (zugegriffen am 04.06.2024)

Stadt Dortmund: „nordwärts“-Online-Karte: https://rathaus.dortmund.de/wps/portal/dortmund/home/dortmund/rathaus/domap/services.domap.de/online_karte!/ut/p/z1/jZFNC8lwDIbv_go97KjJppvDWxEZYiaoOGcvsrE6B9pKVxX_vcWPg-A6c0hCeN43hABttDstHZDoRrfvVFeB8vRaFqkqBU-PkMCWejtn4Tu2HWAYhEsPSRjNHJy7GBAXNk8Aa4Ig0H_0BoCa7WfNC-g3gi7RSDQcx9EiRn_imo-HAts0AxtgARIMGwPs4mA8tjiJ7_YTwrO8XQCXbM8Ik7yL1-KDUuRpZa-GE-up-DpdeN7IQua3IEIV9XJm4S_pQVQKkt8KOJ_WyX01Laddmt1vpPMAXSgE7w!!/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/ (zugegriffen am 08.02.2024)

Stadt Dortmund: [Bevölkerung in Zahlen 2023 \(dortmund.de\)](https://www.dortmund.de/bevölkerung-in-zahlen-2023/) (zugegriffen am 13.05.2024)

Stadt Dortmund: [Bevölkerung in Zahlen 2022 \(dortmund.de\)](https://www.dortmund.de/bevölkerung-in-zahlen-2022/) (zugegriffen 11.07.2023)

Stadt Dortmund, 3/Dez. – Dortmunder Statistik, 07/2021 Tabellenband Bevölkerung dortmunderstatistik 2023, [Jahresberichte - Veröffentlichungen - Statistik - Stadtportrait - Aus unserer Stadt - Leben in Dortmund - Stadtportal dortmund.de](https://www.dortmund.de/jahresberichte-veroeffentlichungen-statistik-stadtportrait-aus-unserer-stadt-leben-in-dortmund-stadtportal-dortmund.de) (zugegriffen am 25.07.2023)

Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik: Vorausberechnung der Dortmunder Hauptwohnbevölkerung (2024): <https://statistikportal.dortmund.de/bevoelkerung/vorausberechnung2023/#annahmen> (zugegriffen am 08.05.2024)

Stadt Dortmund: <https://www.dortmund.de/suche/?query=wohnungsmarktbericht> (zugegriffen am 28.03.2024)

Stadt Dortmund: [Quartierskoordination Marten – Dortmund Nordwärts \(dortmund-nordwaerts.de\)](https://www.dortmund-nordwaerts.de/), zugegriffen am 15.02.2024

Beschlussvorlagen

Barrierefreie Stadtbahnhaltestellen/ DS-Nr. 22296-21, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 14.06.2022

Barrierefreie Bushaltestellen/ DS-Nr. 17473-20, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 18.11.2021

Dortmunder Neubaustandard für klimagerechtes Bauen/ DS-Nr. 25762-22, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 23.03.2023

Entwicklung einer gesamtstädtischen Innenentwicklungsstrategie/ DS-Nr. 30727-23, AKUSW 26.04.2023

Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung bis zum Schuljahr 2028/29 (Grundschulen) bzw. 2029/30 (weiterführende Schulen)/ DS-Nr. 30634-23, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 15.06.2023

Geförderter Wohnungsbau/ DS-Nr. 11409-13-E2 und DS-Nr. 21690-21, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 16.12.2021

Handlungskonzept zur weiteren Verbesserung der Überflutungs- sowie Hochwasservorsorge und des zugehörigen Krisenmanagements/ DS-Nr. 25087-22, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 22.09.2022

nordwärts/ DS-Nr. 14748-15, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 07.05.2015

Lärmaktionsplan/ DS-Nr. 14090-14, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 07.05.2015

Sachstandsbericht über die strategische Ausbauplanung der Kindertagesbetreuung 2021-2025, hier: Zweiter Sachstandsbericht 2023/ DS-Nr. 32104-23; Beschluss des Ausschusses für Kinder, Jugend und Familie vom 06.09.2023

Gesetze, Verordnungen und Satzungen

Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) geändert worden ist

Denkmalschutzgesetz NW in der ab 1. Juni 2022 geltenden Fassung

Erneuerbare-Energien-Gesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Juli 2014 zuletzt geändert am 26. Juli 2023

Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.08.2018 zuletzt geändert am 09.02.2024

Gesetz für die Wärmeplanung und zur Dekarbonisierung der Wärmenetze in der Fassung vom 20.12.2023

Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturenschutzgesetz – LNatSchG NRW) vom 21. Juli 2000

Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen in der Fassung 2017, 1. Änderung vom 06.08.2019

Anhang 2 Abkürzungsverzeichnis

A – Autobahn

AK – Autobahnkreuz

ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung

ASB – Allgemeine Siedlungsbereiche

B - Bundesstraße

BauGB – Baugesetzbuch

BauO – Bauordnung

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung

Bf - Bahnhof

BMWSB – Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen

BNatSchG – Bundesnaturschutzgesetz

BoGeStra – Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft

B&R – Bike and Ride

BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
bzw. - beziehungsweise
CTD – Container Terminal Dortmund
DOGA – Dortmunder Gesellschaft für Abfall
DS-Nr. – Drucksache-Nummer
EDG – Entsorgung Dortmund GmbH
EFH - Einfamilienhaus
ENP – Energienutzungsplan
etc. – et cetera
EW - Einwohner*innen
ff. – fort folgende
FNP – Flächennutzungsplan
GEP – Gebietsentwicklungsplan
GIB – Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen
GWB – Geschosswohnungsbau
ha – Hektar
Hbf - Hauptbahnhof
IBA – Internationale Bauausstellung
i.d.R. – in der Regel
IGA – Internationale Gartenausstellung
INSEKT – Integriertes Stadtbezirkentwicklungs-konzept
Kfz – Kraftfahrzeug
kV – KiloVolt
KV – Kombiniertes Verkehr
LEP - Landesentwicklungsplan
Lkw – Lastkraftwagen
LWL – Landschaftsverband Westfalen-Lippe
m – Meter
NRW – Nordrhein-Westfalen
NVZ – Nahversorgungszentrum
MIV – Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV – öffentlicher Personennahverkehr
RB - Regionalbahn
rd. – rund
RP Ruhr – Regionalplan Ruhr
RS1 – Radschnellweg 1
RVR – Regionalverband Ruhr
SFM – Siedlungsflächenmonitoring
sog. – so genannte
SPNV – Schienenpersonennahverkehr
StA – Stadtamt
TEK – Tageseinrichtung für Kinder
u. a. – unter anderem
VER – Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr
VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
WE – Wohneinheiten
z. B. – zum Beispiel
z. T. – zum Teil
ZVB – zentraler Versorgungsbereich

Anhang 3 Legende Flächennutzungsplan 2004

I. Darstellungen (§ 5 Abs. 2 BauGB)

Bauflächen bzw. Baugebiete (§ 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB)

-  Wohnbaufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO)
-  Dorfgebiet (§ 5 BauNVO)
-  Gemischte Baufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO)
-  Kerngebiet (§ 7 BauNVO)
-  Gewerbegebiet (§ 8 BauNVO)
-  Industriegebiet (§ 9 BauNVO)
-  Sondergebiet, untergliedert nach: (§ 10 und § 11 BauNVO)

 Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung

- AH** Autohaus
- AZ** Ausbildungszentrum Handwerk
- BM** Baumarkt
- BMF** Büro, Museum, Freizeitgewerbe
- BV** Büro- und Verwaltungsgebäude
- CP** Campingplatz
- DLBVV** Dienstleistung, Büro- und Verwaltungsgebäude, Wohnen
- EGW** Einrichtung des Gesundheitswesens
- EKB** Einzelhandel, Kultur und Büro
- F+E** Forschung und Entwicklung
- GB** Gastronomie und Beherbergungsgewerbe
- GC** Gartencenter
- GH** Großflächiger Handel
Großflächiger Handel ohne zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente (siehe nebenstehenden Hinweis) ★
- GK** Großkino
- GM** Großmarkt
- GVZ** Güterverkehrszentrum
- HAFEN** Hafen
- HFS** Hotelfachschule
- MDB** Med. Dienstleistungs- und Beherbergungsgewerbe
- MFZ** Multifunktionales Zentrum
- MVSF** Messen, Veranstaltungen, Sport und Freizeit
- NV** Nahversorgung
- SF** Sport und Freizeit
- SK** Spielkasino
- SH** Sporthotel
- TÜV** Technischer Überwachungsverein
- TECH** Technologiegebiet
- UNI** Universität und unibezogene Einrichtung

Flächen und Einrichtungen für den Gemeinbedarf (§ 5 Abs. 2 Nr. 2 BauGB)

-  Flächen und Einrichtungen für den Gemeinbedarf untergliedert nach:
-  Besondere Einrichtung
-  Bildungseinrichtung
-  Einrichtung des Gesundheitswesens
-  Kirchliche/religiöse Einrichtung
-  Kulturelle Einrichtung
-  Öffentliche Verwaltung
-  Soziale Einrichtungen
-  Sportliche Einrichtung

Flächen für die Hauptverkehrswege (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)

-  Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße/ Verkehrs- und Haupterschließungsstraße
-  Öffentliche Fläche für den ruhenden Verkehr
-  Schienenverkehrsweg
-  Schienenverkehr S-Bahn/Nahverkehr (mit Haltepunkt)
-  Kommunaler Schienenverkehr (mit Haltepunkt) (Stadtbahn/Straßenbahn)
-  Verknüpfungspunkt im Schienenverkehr ÖPNV
-  Dortmund-Ems-Kanal mit Vorbehaltsfläche (§ 5 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO)
-  H- Bahn
-  gepl. Trasse für schienengebundenen Verkehr

Flächen und Hauptleitungen für die technische Ver- und Entsorgung (§ 5 Abs. 2 Nr. 4 BauGB)

-  Flächen für die technische Ver- und Entsorgung
-  Abwasser
-  Elektrizität
-  Fernwärme
-  Gas
-  Wasser
-  Elektrische Hochspannungsfreileitung

Grünflächen (§ 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB)

-  Grünverbindung
-  Grünflächen, untergliedert nach:
-  Dauerkleingartenanlage
-  Freibad
-  Friedhof
-  Parkanlage
-  Grünfläche für die naturnahe Entwicklung
-  Sportfläche
- ZOO** Zoo Dortmund

Flächen für die Landwirtschaft und die Forstwirtschaft (§ 5 Abs. 2 Nr. 9 BauGB)

-  Landwirtschaft
-  Wald

Wasserflächen und Flächen für die Wasserwirtschaft (§ 5 Abs. 2 Nr. 7 BauGB)

-  Wasserflächen, Flächen für die Wasserwirtschaft, sowie Flächen, die im Interesse des Hochwasserschutzes und der Regelung des Wasserabflusses bereitzuhalten sind
-  Regenrückhaltebecken, Hochwasserrückhaltebecken

II. Ergänzende Darstellungen

SSP	Siedlungsschwerpunkt gemäß § 6 Landesentwicklungsprogramm, untergliedert nach:
	1. Stufe (Innenstadt mit City)
	2. Stufe (Stadtbezirkszentrum)
	3. Stufe (Ortsteilzentrum)
	Quartiersversorgungszentrum
	Gebiete für flächenintensive Großvorhaben, Landesentwicklungsplan
	Bereich mit Marktfunktion
	Konzentrationsflächen für Windkraftanlagen

III. Nachrichtlich übernommene oder vermerkte Fachplanungen

(§ 5 Abs. 4 BauGB) nach anderen gesetzlichen Vorschriften

	Flughafen (Planfestgestellter Bereich)
	Betriebsfläche für den Luftverkehr
	Bauschutzbereich
	Lärmschutzzonen 1, 2 und C
	Regionallughafen
	Abfall (Deponie)
	Bereich unter Bergaufsicht
	Recyclinghof
	Festgesetzte Überschwemmungsgebiete
	Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten
	Noch nicht festgesetzte Überschwemmungsgebiete
	Wasserschutzgebiet
	Naturschutzgebiete
	Landschaftsschutzgebiete
	Geschützte Landschaftsbestandteile
	Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken

Rechtsgrundlagen

Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes erfolgt nach den Vorschriften

- des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.08.1997 (BGBl. I, S. 2141, ber. BGBl. 1998 I, S. 137, BGBl. III/FNA 213-1) in der zur Zeit geltenden Fassung.

- der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I, S. 132 BGBl. III/213-1-2) zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von

Wohnbauland vom 22.04.1993 (BGBl. I, S. 466)

- der Planzeichenverordnung (PlanzV) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I, S. 58)

- der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV NRW S. 666, SGV NRW 2023)

★ Ergänzender Hinweis zur textlichen Darstellung SO GH

Von den definierten Einschränkungen gelten folgende Ausnahmen:

1. Sondergebiete Mengeder Straße / Dörwerstraße, Königshalt / Schragmüllerstraße und Aspeystraße:
Sie dienen der Ansiedlung von Lebensmittelmärkten.
2. die drei Sondergebietsstandorte des großflächigen Einzelhandels Aplerbeck - Ost, Bornstraße und Indu - Park:
Sie dienen der Unterbringung großflächiger nicht zentrenrelevanter und nicht nahversorgungsrelevanter Einzelhandelsbetriebe.
An jedem der drei Standorte sind zusätzlich jeweils ein SB-Warenhaus und die zum Zeitpunkt des Feststellungsbeschlusses des F-Planes bereits genehmigten Fachmärkte zulässig.