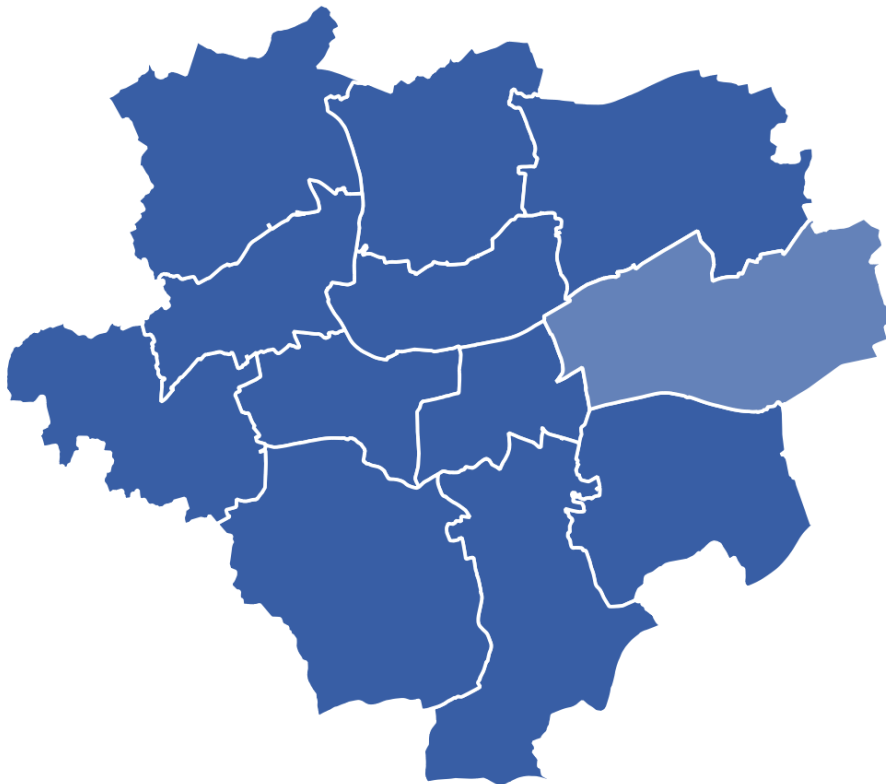


Integriertes Stadtbezirkentwicklungskonzept



Brackel 2030+



Berichte zur Stadtentwicklung
Band 9

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt



Impressum

Herausgeber:

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Juni 2021

Stefan Thabe (verantwortlich)

Burgwall 14, 44122 Dortmund

Telefon: 0231 - 50-0

stadtplanungsamt@dortmund.de

www.stadtplanungsamt.dortmund.de

Projektbetreuung:

Matthias Drop

Manja Laske

Kerstin Furkert

Julia Karla

Eckhard Kneisel

Titelbild:

Schriftzug: Karina Wambach

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

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)

1	ZUSAMMENFASSUNG – für eilige Leser*innen	1
2	INSEKT 2030+	7
3	GRUNDLAGEN.....	10
3.1	Ziele und Leitbilder der Stadtentwicklung	10
3.2	Regionalplan	13
3.3	Flächennutzungsplan	15
3.4	Rahmenpläne.....	17
3.5	Planfeststellungsverfahren.....	17
3.6	Bebauungspläne	18
3.7	Stadterneuerung	19
3.8	Quartiersentwicklung und -analysen.....	20
4	BESTANDSANALYSE	23
4.1	Stadtbezirksprofil Brackel	23
4.1.1	Historie der Siedlungsflächenentwicklung	24
4.1.2	Raumnutzung und Siedlungsstruktur	31
4.1.3	Bevölkerung und Sozialstruktur	36
4.2	Fachplanungen	43
4.2.1	Einzelhandel	43
4.2.2	Freiraum	50
4.2.3	Lärm.....	56
4.2.4	Mobilität	59
4.2.5	Stadtklima	68
4.2.6	Soziale Infrastruktur.....	73
4.2.7	Technische Infrastruktur	88
4.2.8	Wirtschaftsflächen	93
4.2.9	Wohnbauflächenentwicklung.....	105
5	BRACKEL 2030+	114
5.1	Wesentliche Aussagen zum Stadtbezirk Brackel	114
5.2	Handlungsempfehlungen für den Stadtbezirk Brackel.....	117
5.3	Stadtbezirksthemen für den Stadtbezirk Brackel.....	125
5.3.1	Areal „Wambeler Rennbahn“	125
5.3.2	Areal „Asseln-Süd“	127
5.3.3	Doppelte Innenentwicklung	129
5.3.4	Freiflächen „Wambel / Brackel“	131
5.3.5	Gewerbegebiete „Wambel-Nord / -West“ und „Brackel-Süd“	133

5.3.6	Grünzug „Halde Schleswig & Brackeler Feld“	135
5.3.7	Hellwegachse.....	137
5.3.8	Landesstraße L663n.....	139
5.3.9	Nachfragegerechte Wohnbaulandbereitstellung	141
5.3.10	Wirtschaftsfläche „Buddenacker“	143
6	VISUALISIERUNG	145
6.1	Raummodell	146
6.1.1	Siedlungsstruktur	146
6.1.2	Zentren.....	148
6.1.3	Freiraumstruktur.....	149
6.2	Stadtbezirksentwicklungsplan (STEP)	150
6.3	Stadtteilsteckbriefe	152
6.3.1	Wambel.....	152
6.3.2	Brackel	155
6.3.3	Asseln	159
6.3.4	Wickede	163
7	AUSBLICK.....	167
	ANHANG	I
Anhang 1	Quellenverzeichnis	I
Anhang 2	Abbildungsverzeichnis.....	IV
Anhang 3	Abkürzungsverzeichnis	VII
Anhang 4	Legende Regionalplan Ruhr.....	IX
Anhang 5	Legende Flächennutzungsplan 2004	X
Anhang 6	Denkmalliste	XII
Anhang 7	Ergebnisdokumentation Online-Beteiligung	XV
Anhang 8	Projekttabelle.....	XXVII

1 ZUSAMMENFASSUNG – für eilige Leser*innen

Das Integrierte Stadtbezirkentwicklungskonzept (INSEKT) Brackel 2030+ ist ein informelles Planwerk der Stadtentwicklung. In einem verwaltungsinternen Prozess werden mit Blick auf die Fachplanungen Einzelhandel, Freiraum, Lärm, Mobilität, Stadtklima, soziale und technische Infrastruktur, Wirtschaft und Wohnen Qualitäten und Handlungsbedarfe diskutiert. Themen und Räume, die aufgrund ihrer Komplexität und ihres Wirkungsgrades für die Entwicklung von Brackel besondere Bedeutung haben, werden als „Stadtbezirksthemen“ herausgearbeitet.

Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse stützt sich auf das Stadtbezirksprofil (historische Siedlungsflächenentwicklung, Raumnutzung und Siedlungsstruktur, Bevölkerungs- und Sozialstruktur) sowie die Fachplanungen.

Stadtbezirksprofil

Die Nutzungsstruktur im Stadtbezirk Brackel ist relativ klar zu erkennen. Flächen gemischter Nutzung konzentrieren sich überwiegend entlang des Hellwegs, sodass sich Industrie-, Gewerbe- und Wohnflächen sowie Freiräume in ihrer Funktion deutlich abgrenzen lassen. Die beiden westlich gelegenen Stadtteile Wambel und Brackel sind fast vollständig zusammengewachsen. Die Stadtteile Asseln und Wickede im Osten hingegen weisen klare Siedlungsränder auf und sind von ausgedehnten Feldfluren umgeben.

Der Stadtbezirk ist zudem durch eine aufgelockerte Bebauung, also geringe Dichte, geprägt. Rund zwei Drittel der Wohngebäude sind Ein- und Zweifamilienhäuser. Lediglich entlang der Hellwegachse zeigen sich in Teilen eine erhöhte städtebauliche Dichte und Nutzungsdurchmischung. Durch die historische Entwicklung und die damit verbundenen, individuellen Ergänzungen im Laufe der Jahrzehnte ist entlang des gesamten Hellwegs eine gewachsene Mischung unterschiedlichster Baustile und Höhen ohne städtebauliche Orientierung entstanden. Zum Teil zeigen sich entlang des Straßenverlaufes noch Spuren der Vergangenheit als Handelsweg in Form von historischen Gebäudestrukturen auf, die es zu erhalten gilt. Die historischen Strukturen der ursprünglichen Hellwegdörfer „Wambel“, „Brackel“, „Asseln“ und „Wickede“ sind ebenfalls noch zu erkennen und tragen zur Identifikation der Bewohner*innen mit ihrem Wohnstandort bei.

Aufgrund der hohen Bautätigkeit ist die Bevölkerungszahl im Stadtbezirk in den letzten Jahren gestiegen. Trotz einem steigenden Anteil an Kindern unter 18 Jahren zeigt sich ein fortlaufender Anstieg der Hochbetagten und der damit einhergehende demografische Wandel. Insbesondere in der Funktursiedlung und im Westheck wird sich in den nächsten Jahren ein Generationenwechsel abzeichnen. Die Sozialdaten fallen im Stadtbezirk Brackel durchweg positiver als im Vergleich zur Gesamtstadt aus. Zudem zeigt die Entwicklung seit 2013 eine steigende Beschäftigungsquote und sinkende Arbeitslosigkeit auf.

Fachplanungen

Die Zentren „Wambel“, „Brackel“, „Asseln“ und „Wickede“ sichern eine flächendeckende und fußläufig erreichbare Versorgung im Stadtbezirk. Die hohe Verkehrsbelastung reduziert jedoch die Aufenthaltsqualität und Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr. Um die Zentren als Versorgungs- und Identifikationsorte zu stärken, gilt es, die Nutzungsdurchmischung und Angebotsvielfalt zu erhalten, sowie die Aufenthaltsqualität durch weniger Autos, eine stärkere Durchgrünung und Aufwertung des öffentlichen Raumes zu steigern.

Mit dem engmaschigen Straßen- und Schienennetz gehen auch die verkehrsbedingte Verlärmung in den umliegenden Siedlungsbereichen und eine damit verringerte Wohnqualität in Teilräumen

einher. Demnach wird die Hauptaufgabe der Mobilitätsplanung in den nächsten Jahren das Vortreiben der Mobilitätswende im gesamten Stadtbezirk sein. Dies umfasst im Wesentlichen die Umgestaltung der Hellwegachse mit einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegführung, den Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes für sichere und attraktive Wegeverbindungen und die Optimierung des ÖPNV-Angebotes.

Der Stadtbezirk Brackel verfügt im Westen überwiegend über siedlungsbezogenen und im Osten über landschaftsbezogenen Freiraum. Dabei kann der landschaftsbezogene Freiraum ein geringes Angebot an öffentlichen Grün- und Erholungsflächen im Siedlungsbereich teilweise kompensieren. Zum Schutz des landschaftsbezogenen Freiraumes stehen die Sicherung von Siedlungsrändern zu Lasten einer Siedlungsflächenenerweiterung sowie die Qualifizierung des Wegenetzes im Vordergrund. Aber auch der Erhalt bestehender Grünstrukturen im Siedlungszusammenhang sowie deren Vernetzung sind von großer Bedeutung, um die Lebensqualität langfristig zu sichern. Insbesondere beim Wohnungsneubau muss die „Doppelte Innenentwicklung“ Flächenreserven im Bestand baulich sinnvoll nutzen, gleichzeitig aber auch urbanes Grün entwickeln, vernetzen und qualitativ aufwerten. Dabei liegt die Herausforderung häufig in einer rentablen baulichen Entwicklung.

Insbesondere der landschaftsbezogene Freiraum stellt bedeutsame stadtklimatische Ausgleichsräume dar, die mit benachbarten unversiegelten Arealen der Stadtbezirke Scharnhorst und Aplerbeck verbunden sind. Dennoch zeigen sich in den dichter bebauten Bereichen von Wambel und vereinzelt auch in Brackel oder Asseln überhitzte Bereiche. Die höchsten stadtklimatischen Belastungen sind in den Stadtteilzentren sowie in großen Gewerbe- und Industriegebieten festzustellen.

Durch den Zuzug junger Familien steigt der Anteil der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren im Stadtbezirk stark an. Der damit verbundene Bedarf an zusätzlichen Betreuungs- und Bildungseinrichtungen sowie Spielflächen wurde bisher gedeckt. Hervorzugeben ist dabei die gut ausgebaute Schullandschaft und die räumliche Verteilung der Schulstandorte über alle Stadtteile. Die größte Herausforderung im Stadtbezirk zeigt sich in der Flächenverfügbarkeit zur Schaffung von zusätzlichen Betreuungs-, Bildungs-, Freizeit- und Pflegeangeboten, um zukünftigen Nachsteuerungsbedarfen insbesondere im Zusammenhang mit der Erschließung von Neubaugebieten nachzukommen.

Die Beliebtheit des Stadtbezirkes als Wohnstandort wird auch durch die hohe Dynamik bei der Inanspruchnahme von Wohnbaupotenzialen deutlich. Raumstrukturell bedeutsam war in den letzten Jahren die Realisierung des Neubaugebietes „Hohenbuschei“. Darüber hinaus verfügt Brackel für die zukünftige Wohnbauflächenentwicklung über eine umfangreiche Baulandreserve unter anderem im Außenbereich. Dabei stellen die bedarfsgerechte und schrittweise Entwicklung der Flächen, der sparsame Umgang mit dem Freiraum und die Sicherung von Siedlungsrändern eine Herausforderung dar. Grundsätzlich ist gemäß dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ einer Entwicklung der Flächenpotenziale im Innenbereich Vorrang einzuräumen.

Brackel hat mit rund 12,0 % aller Wirtschaftsflächen nach dem Stadtbezirk Innenstadt-Nord (21,94 %) und Innenstadt-West (13,17 %) den höchsten Flächenanteil an Gewerbebestandsgebieten in Dortmund. Es gibt zwei Schwerpunkte gewerblich-industrieller Nutzung im Nord-Westen und im Südosten des Stadtbezirkes. Weitere kleine Gebiete sind über den Stadtbezirk verteilt, wobei das Gewerbegebiet „Asseln-West“ die Siedlungsflächen der beiden Stadtteile Brackel und Asseln zusammenführt und eine klare Barriere im Freiraum darstellt. Es lassen sich kaum Leerstände verzeichnen, fortlaufende Investitionen zeugen von einer Standorttreue der ansässigen Unternehmen. Vereinzelt zeigen sich Herausforderungen im Hinblick auf städtebauliche Erneuerungsbedarfe, Klimaanpassung und das Einsickern gebietsfremder Nutzungen, die es in der zukünftigen Entwicklung der Bestandsgebiete zu berücksichtigen gilt.

Stadtbezirksthemen

Prinzip der Integrierten Stadtbezirkentwicklungskonzepte (INSEKT) ist es, als eine Art Trichter den „Status quo“ sowie Chancen, Herausforderungen und Handlungsempfehlungen so zuzuspitzen, dass sich letztlich „Leitplanken“ für die Entwicklung des Stadtbezirkes in den nächsten Jahren ergeben. Die sog. „Stadtbezirksthemen“ verdienen aufgrund ihrer Komplexität und ihres Wirkungsgrades ein besonderes Augenmerk der Stadtentwicklungsplanung. Mit dem Ziel, Qualitäten zu steigern, Perspektiven zu entwickeln und neuen Nutzungen Raum zu geben entfalten sie eine Bedeutung innerhalb des Stadtbezirkes und teilweise darüber hinaus.

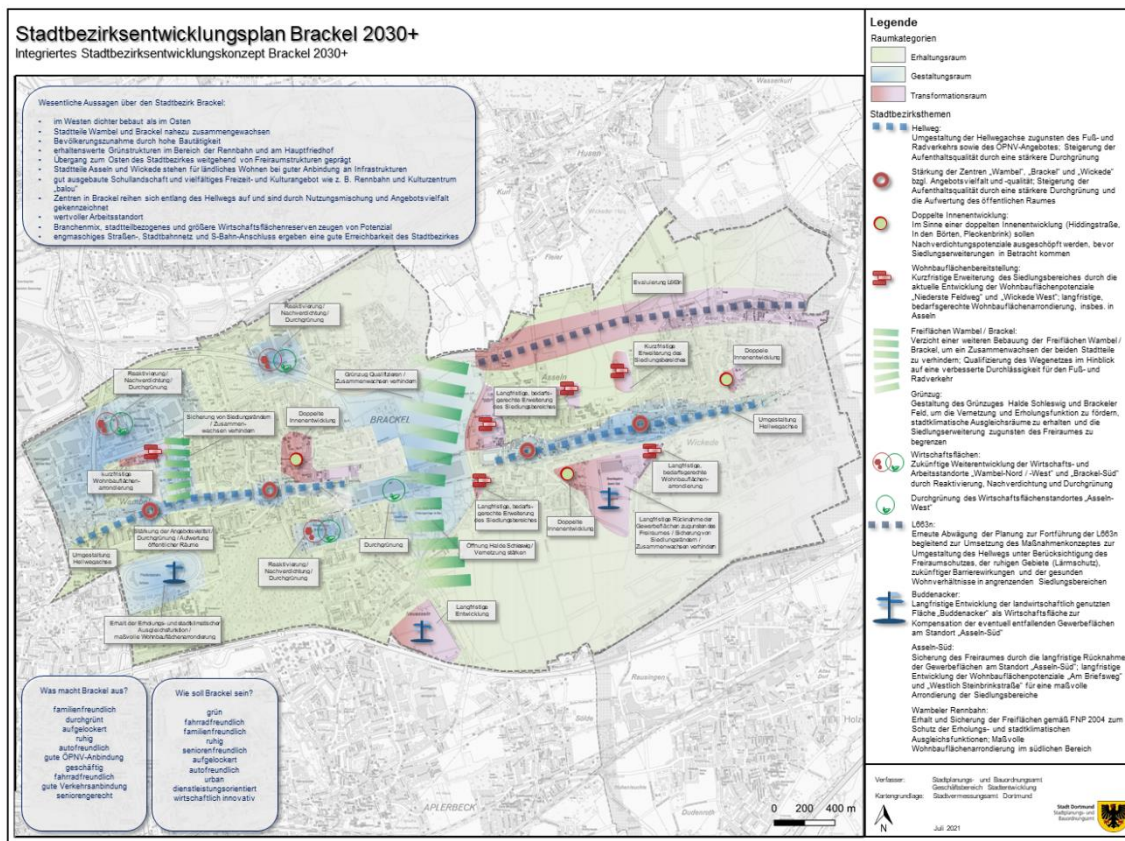


Abbildung 1: Stadtbezirkentwicklungsplan (STEP) Brackel 2030+ (s. Kapitel 6.2)
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Die Stadtbezirksthemen für Brackel zeigen die wesentlichen „Leitplanken“ für die Entwicklung des Stadtbezirkes in den nächsten Jahren auf. Im Fokus steht dabei unter anderem die Umgestaltung der **Hellwegachse**, die durch den Ausbau einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegführung sowie die Optimierung des ÖPNV-Angebotes einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende leistet. Im Vordergrund steht dabei das Ziel, durch die Neuaufteilung des Straßenraumes und eine Neuordnung des Parkens, die Querbarkeit und die Qualitäten für den Fuß- und Radverkehr insbesondere in den Zentren „Wambel“, „Brackel“, „Asseln“ und „Wickede“ zu verbessern. Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege gilt es, die Nutzungsdurchmischung und Angebotsvielfalt zu erhalten. Eine Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie eine Stärkung der Durchgrünung können zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und stadtklimatischen Entlastung in den Zentren führen. Die derzeit ruhende Planung zur Fortführung der **Landesstraße L663n** im Norden des Stadtbezirkes soll begleitend zur Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes zur Umgestaltung der Hellwegachse einer erneuten Abwägung unterzogen werden.

Um der in Dortmund bestehenden starken Nachfrage nach Wohnbauland gerecht zu werden, müssen auch die umfangreichen Baulandpotenziale im Stadtbezirk Brackel aktiviert werden, soweit

dies mit einer nachhaltigen Stadtentwicklung vereinbar ist. So sehen aktuelle Planungen eine Entwicklung der Flächenpotenziale „Hiddingstraße“, „In den Börtlen“ und „Pleckenbrink“ im Sinne einer **Doppelten Innenentwicklung** vor. Sie berücksichtigt die Bedarfe an Grün- und Gemeinbedarfsflächen und trägt zu einer positiven Entwicklung des gesamten Wohnumfeldes bei. Eine besondere Bedeutung erhält dabei die Verzahnung mit den umliegenden Siedlungsbereichen, die Berücksichtigung der historischen Strukturen und das Erzielen einer erhöhten städtebaulichen Dichte in zentralen Lagen. Darüber hinaus sollen auch Wohnbauflächenpotenziale im Außenbereich langfristig genutzt werden. Dabei ist eine schrittweise und **bedarfsgerechte Wohnbaulandbereitstellung** vorgesehen, um Flächenüberhänge zu vermeiden und um sparsam mit dem Freiraum umzugehen. Um dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ gerecht zu werden, wird die Siedlungserweiterung des Freiraumes nur verfolgt, wenn die Nachfrage nach Wohnraum dauerhaft hoch bleibt und verfügbare Flächen im Innenbereich diese nicht decken können.

Eine weitere Aufgabe der Stadtbezirksentwicklung stellt die Sicherung von Siedlungsrändern dar, um das Zusammenwachsen der Stadtteile in Brackel zu verhindern und den Freiraum zu schützen. Somit soll von einer weiteren Bebauung der **Freiflächen zwischen den beiden Stadtteilen Wambel und Brackel** abgesehen werden, um die Erholungs- und stadtklimatischen Funktionen zu erhalten. Darüber hinaus kann die Qualifizierung des Wegenetzes zu einer verbesserten Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr und Anbindung an umliegende Freiräume führen. Auch die Freiraumsicherung zwischen den beiden Stadtteilen Brackel und Asseln trägt zum Schutz der Erholungs- und stadtklimatischen Ausgleichsfunktionen sowie zur Durchgängigkeit des Landschaftsraumes vom Stadtbezirk Aplerbeck im Süden bis zum Stadtbezirk Scharnhorst im Norden bei. Zudem kann durch eine perspektivische Öffnung der bereits seit langer Zeit rekultivierten Halde Schleswig als öffentlich zugängliche Erholungsfläche sowie der Qualifizierung des Fuß- und Radwegenetzes im Freiraum Brackeler Feld der Erholungswert des gesamten **Grünzuges „Halde Schleswig & Brackeler Feld“** gesteigert werden. Die zukünftige Entwicklung des Arbeits- und Wirtschaftsstandortes „Asseln-West“ zu einem nachhaltigen und durchgrünerten Gewerbegebiet verbessert die Eingliederung in den Siedlungszusammenhang sowie das Landschaftsbild.

Der Erhalt und die Sicherung der Freiflächen auf dem Areal der **Wambeler Rennbahn** gemäß Flächennutzungsplan 2004 tragen zum Schutz des Freiraumes als Bestandteil der Grünvernetzung im Stadtbezirk bei. Der Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) sorgt für eine gute Erreichbarkeit der Erholungsflächen auch für den angrenzenden Stadtbezirk Innenstadt-Ost. Um der steigenden Nachfrage nach Wohnraum gerecht zu werden, sehen aktuelle Planungen eine maßvolle Wohnbauflächenarrondierung im südlichen Bereich des Areals vor.

Am Standort „**Asseln-Süd**“ soll von einer weiteren gewerbliche Entwicklung abgesehen und eine langfristige Rücknahme der Gewerbeflächen zugunsten des Freiraumes angestrebt werden. Das Zusammenwachsen der Stadtteile Asseln und Wickede wird so verhindert und eine Durchgängigkeit des Freiraumes hergestellt. Eine langfristige Entwicklung der Wohnbaupotenziale „Am Briefsweg“ und „Westlich Steinbrinkstraße“ kann zu einer maßvollen und geordneten Arrondierung der westlich und östliche gelegenen Siedlungsbereiche führen.

Um auch zukünftig attraktive Wirtschafts- und Arbeitsstandorte im Stadtbezirk bereitzustellen soll die Weiterentwicklung der **Gewerbegebiete „Wambel-Nord / -West“ und „Brackel-Süd“** durch eine städtebauliche Erneuerung und eine Reaktivierung der unter- und mindergenutzten Wirtschaftsflächen erfolgen. Dabei ist eine stärkere Durchgrünung der Bestandsgebiete zu forcieren, um eine stadtklimatische Entlastung in verdichteten und hochversiegelten Bereichen zu erreichen. Anzustreben ist eine langfristige Entwicklung der landwirtschaftlich genutzten Fläche „Buddenaeker“ gemäß Flächennutzungsplan 2004 zur Kompensation der oben beschriebenen Nutzungsänderung am Standort „Asseln-Süd“.

„Online-Beteiligung“ – Stimmungsbild aus dem Stadtbezirk

Im Zuge einer Online-Beteiligung wurden die Bewohner*innen im Stadtbezirk Brackel sowie alle Interessierten dazu aufgerufen, sich über die Ergebnisse des INSEKT zu informieren sowie ein Stimmungsbild abzugeben. Inhaltlich lag der Fokus auf der Vorstellung der oben zusammengefassten „Stadtbezirksthemen“ sowie deren Zielformulierung, zu denen die Teilnehmer*innen ihre Bewertung abgeben konnten. Zudem konnten die drei wichtigsten Stadtbezirksthemen für die zukünftige Entwicklung von Brackel gewählt werden. Insgesamt sind 352 Teilnahmen eingegangen.

Insbesondere das Ziel, bestehende Freiräume zu sichern und aufzuwerten, um Erholungs- und stadtklimatische Ausgleichsfunktionen zu erhalten und das weitere Zusammenwachsen der Stadtteile in Brackel zu verhindern, erhält einen hohen Zuspruch. Auch dem Aspekt, eine Durchgrünung der Gewerbegebiete im Stadtbezirk zu forcieren, wurde von den meisten Teilnehmer*innen zugestimmt. Ebenfalls hat das Ziel, die Verkehrswende z. B. durch den Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes und die Umgestaltung des Hellwegs voranzutreiben einen hohen Anteil an Zustimmungen erhalten. Eine weniger positive Rückmeldung hat sich zu den Themen der Siedlungsflächenerweiterung im Außenbereich sowie den bestehenden Planungen zur weiteren Innenentwicklung im Stadtbezirk ergeben. Der langfristigen Entwicklung der Wirtschaftsfläche Buddenacker wird zu einem größeren Anteil nicht zugestimmt. Auch gegenüber der erneuten Abwägung bestehender Planungen zur Fortführung des L663n zeigt sich ein gespaltenes Stimmungsbild der Teilnehmer*innen, die der Zielformulierung zustimmen aber auch nicht zustimmen.

Dennoch wurde das Stadtbezirksthema „Landesstraße L663n“ von knapp einem Viertel der Teilnehmer*innen als wichtigstes Thema für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes Brackel bewertet. Das Mittelfeld bilden die Themen „Hellwegachse“, „Grünzug Halde Schleswig & Brackeler Feld“, „Freiflächen Wambel / Brackel“ und „Areal Wambeler Rennbahn“, die zwischen 13,00 und knapp 18,00 % der Stimmen erhalten haben. Die Themen „Areal Asseln-Süd“, „Wirtschaftsfläche Buddenacker“, „Gewerbegebiete „Wambel-Nord / -West“ und „Brackel-Süd“, „Doppelte Innenentwicklung“ und „Nachfragegerechte Wohnbaulandbereitstellung“ erhalten hingegen weniger als 6,00 % der Stimmen (s. Abbildung 2).

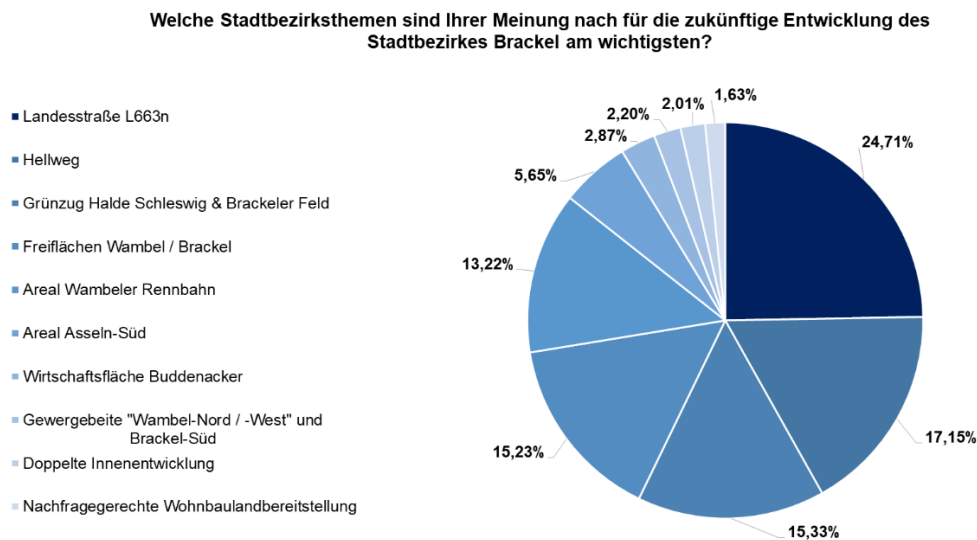


Abbildung 2: Auswertung Online-Beteiligung – „Welche Stadtbezirksthemen sind Ihrer Meinung nach für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes am wichtigsten?“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Ausblick

Die größte Herausforderung und Chance für den Stadtbezirk Brackel ist die Umgestaltung der durch den gesamten Stadtbezirk verlaufenden Hellwegachse mit einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegführung, um das hohe motorisierte Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Lärm- und Schadstoffauswirkungen insbesondere in den Zentren und auf umliegende Siedlungsbereiche zu verringern. Zudem unterstützt die begleitende Evaluierung der Wirkung der Umbaumaßnahmen am Hellweg die Entscheidungsfindung zum Weiterbau der L663n, welche große Auswirkungen auf den Schutz des nördlich gelegenen Freiraumes und der Wohnqualität in angrenzenden Siedlungsbereichen haben würde.

Darüber hinaus muss aufgrund einer starken Nachfrage nach Wohnraum in Dortmund das umfangreiche Baulandpotenzial im Stadtbezirk Brackel aktiviert werden. Dabei ist eine schrittweise und bedarfsgerechte Wohnbaulandbereitstellung vorgesehen, um Flächenüberhänge zu vermeiden und um sparsam mit dem Freiraum umzugehen. Um dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ gerecht zu werden, wird die Siedlungserweiterung des Freiraumes nur verfolgt, wenn die Nachfrage nach Wohnraum dauerhaft hoch bleibt und verfügbare Flächen im Innenbereich diese nicht decken können. Das umfangreiche Wohnbauflächenpotenzial im Außenbereich soll langfristig genutzt werden.

Im Hinblick auf die Deckung der durch den Wohnungsneubau entstehenden Bedarfe der Sozialen Infrastruktur zeigt sich die größte Herausforderung im Stadtbezirk in der Flächenverfügbarkeit zur Schaffung von zusätzlichen Betreuungs-, Bildungs-, Freizeit- und Pflegeangeboten. Der voranschreitende demografische Wandel verlangt zudem nach generationengerechten Angeboten.

Eine weitere wesentliche Herausforderung ist die Sicherung von Siedlungsrändern, um das Zusammenwachsen der Stadtteile Wambel, Brackel, Asseln und Wickede zu verhindern und den Freiraum sowie seine stadtklimatischen Ausgleichsfunktionen zu schützen. Dabei trägt die Qualifizierung des Wegnetzes zur Steigerung der Erholungsfunktion und Vernetzung umliegender Freiräume mit bei. Insbesondere die Öffnung der bereits seit langer Zeit rekultivierten Halde Schleswig kann das nutzbare Freiraumangebot in Brackel erweitern. Aber auch der Erhalt bestehender Grünstrukturen im Siedlungszusammenhang sowie die Berücksichtigung einer „Doppelten Innenwicklung“ bei Neubauvorhaben sind von großer Bedeutung, um die Lebensqualität in Brackel langfristig zu sichern.

Um auch zukünftig attraktive Wirtschafts- und Arbeitsstandorte im Stadtbezirk bereitzustellen sind die Gewerbegebiete „Wambel-Nord / -West“ und „Brackel-Süd“ durch eine städtebauliche Erneuerung, Reaktivierung und stärkere Durchgrünung weiterzuentwickeln. Die perspektivische Entwicklung landwirtschaftlich genutzten Fläche „Budenacker“ als Wirtschaftsfläche schafft neue Gewerbe- und Industrieflächen im Stadtbezirk und kann als Kompensation der eventuell wegfallenden Gewerbeflächen am Standort „Asseln-Süd“ dienen.



Abbildung 3: Auswertung Online-Beteiligung – „Wie soll Brackel sein?“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Die Vision der Bewohnerschaft zur zukünftigen Entwicklung von Brackel spiegelt den Wunsch nach einem nachhaltigen Stadtbezirk mit einer hohen Lebensqualität wider (s. Abbildung 3). Der Wunsch findet in aktuellen Planungen sowie den Zielvorstellungen für die zukünftige Entwicklung stets Berücksichtigung mit dem Ziel, Brackel nachhaltig zu gestalten und die Lebensqualität auch in Zukunft zu erhalten und zu stärken.

2 INSEKT 2030+

Integrierte Stadtbezirksentwicklungskonzepte (INSEKT) sind informelle Planwerke der Stadtentwicklung, die maßstäblich zwischen der gesamtstädtischen Flächennutzungsplanung und den Bebauungsplänen stehen. Sie dienen dazu, fachlich übergreifend mittel- bis langfristige Zielvorstellungen für die räumliche Entwicklung der Stadtbezirke zu entwickeln. Jeder der zwölf Stadtbezirke in Dortmund hat in seiner Ausdehnung und Einwohner*innenzahl die Größe und Funktion einer Mittelstadt. Um Stadtbezirke dieser Größe an aktuelle und künftige Bedarfe anzupassen, haben sich INSEKT bewährt und gewinnen zunehmend an Bedeutung, da sie die Belange der Stadtentwicklung im Zusammenhang betrachten und bei schnellerer Veränderung von Rahmenbedingungen und Anforderungen eine nachhaltige Stadtentwicklungsplanung ermöglichen.

Das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund hat die INSEKT für alle zwölf Stadtbezirke erstmals im Jahr 2004 im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des gesamtstädtischen Flächennutzungsplanes (FNP) erstellt und im Jahr 2009 fortgeschrieben. Die Inhalte geben einen fachlich umfassenden Überblick über den „Status quo“. Die bestehenden lokalen Besonderheiten, Funktionen und Aufgaben der einzelnen Stadtbezirke wurden hervorgehoben und Projekte und Maßnahmen erfasst.

Zuletzt fand in den Jahren 2013 und 2018 eine Aktualisierung der in den INSEKT 2009 dargestellten Projekte und Maßnahmen statt. Im Zuge dieser Aktualisierung besuchte der Verwaltungsvorstand die zwölf Bezirksvertretungen, um sich vor Ort über die Entwicklungen in den Stadtbezirken auszutauschen. Die Berichte wurden dabei nicht in Gänze fortgeschrieben.

Neukonzeption INSEKT 2030+

Am 22.03.2018 wurde die Erarbeitung einer Neukonzeption sowie die Fortschreibung der INSEKT für alle zwölf Stadtbezirke der Stadt Dortmund vom Rat beschlossen. Die Neukonzeption mit dem Titel INSEKT 2030+ wurde im ersten Halbjahr 2018 mit der Devise „Blick nach vorn“ erarbeitet, weil die Planungsperspektive 10-15 Jahre beträgt. Über eine Darstellung des „Status quo“ im Stadtbezirk hinaus wird eine Analyse folgender Fachplanungen vorgenommen: Einzelhandel, Freiraum, Lärm, Mobilität, Stadtklima, soziale Infrastruktur, technische Infrastruktur, Wirtschaftsflächen und Wohnbauflächenentwicklung. Es werden Handlungsempfehlungen zur zukünftigen räumlichen Entwicklung des Stadtbezirkes formuliert. Im Jahr 2019 wurde die Neukonzeption erstmals bei der Erarbeitung des INSEKT Aplerbeck 2030+ erprobt und im Juni 2020 abgeschlossen.

Aufbau des Berichtes

Der Aufbau des Berichtes besteht aus insgesamt vier Hauptkapiteln – Grundlagen, Bestandsanalyse, Brackel 2030+ und Visualisierung – die aufeinander aufbauen und miteinander in Bezug gesetzt werden (s. Abbildung 4).

Zu den **Grundlagen** im INSEKT zählen inhaltliche und bindende Rahmenbedingungen der Stadtplanung und Stadtentwicklung. Zunächst werden allgemeine Ziele und Leitbilder erläutert, welche im Sinne einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Stadtentwicklung zu berücksichtigen sind. Anschließend wird der Blick auf Dortmund gerichtet und formelle Planwerke (z. B. Regional-, Flächennutzungs-, Bebauungsplan) sowie informelle Planungsinstrumente (z. B. Quartiersanalysen, Rahmenpläne) dargestellt, welche die Rahmenbedingungen für die räumliche Flächenentwicklung im Stadtbezirk Brackel aufzeigen.

Die **Bestandsanalyse** besteht aus dem Stadtbezirksprofil und der Analyse verschiedener Fachplanungen. Neben der reinen Bestandsaufnahme und Darstellung von fachspezifischen Zielen und Leitvorstellungen erfolgt eine Bewertung von dem Bestand und den Entwicklungsmöglichkeiten in

Form von Qualitäten und Herausforderungen. Das Stadtbezirksprofil gibt einen Überblick zur Historie des Stadtbezirkes und ordnet die Grundzüge von Siedlungsstruktur und Raumnutzung ein. Zudem werden statistische Eckpunkte aufgezeigt, um Entwicklungstendenzen und Eigenheiten im Hinblick auf die Bevölkerungsstruktur und -entwicklung abzubilden.

Das Oberkapitel **Brackel 2030+** setzt sich zusammen aus den wesentlichen Aussagen zum Stadtbezirk in Form einer Zusammenfassung der Ergebnisse der Bestandsanalyse. Fachspezifische Handlungsempfehlungen und die wesentlichen Themen für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes (Stadtbezirksthemen) werden identifiziert und beschrieben.

Die **Visualisierung** besteht aus den drei Bausteinen „Raummodell“, „Stadtbezirksentwicklungsplan“ und „Stadtteilsteckbriefe“. Das Raummodell bildet in Grundzügen die Entwicklungsvorstellungen für die Siedlungs-, Zentren- und Freiraumstruktur ab. Der Stadtbezirksentwicklungsplan (STEP) visualisiert die Stadtbezirksthemen und grenzt diese räumlich im Stadtbezirk ab. Durch die Unterscheidung der Stadtbezirksthemen in Raumkategorien (Erhaltungs- / Gestaltungs- / Transformationsraum) wird deutlich, wo im Stadtbezirk aufgrund der verschiedenen Ausgangssituationen erheblicher, geringer oder kein Handlungsbedarf besteht und ob strukturelle, moderate oder geringe Veränderungen zu erwarten sind. Die Stadtteilsteckbriefe geben einen zusammenfassenden Überblick für die zukünftigen Entwicklungen in den Stadtteilen Wambel, Brackel, Asseln und Wickede.



Abbildung 4: Aufbau des Berichtes

Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Prozess und Beteiligung

Im Erarbeitungsprozess des INSEKT wird eine umfassende Beteiligung innerhalb der Stadtverwaltung (Innenkommunikation) sowie der Politik und Öffentlichkeit (Außenkommunikation) durchgeführt (s. Abbildung 5). Dem Geschäftsbereich Stadtentwicklung des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes obliegt die Projektkoordination des INSEKT. In der Erarbeitung der fachspezifischen Bestandsaufnahme und Bewertung sind neben dem Geschäftsbereich Stadtentwicklung vornehmlich die Abteilungen Städtebau und Mobilitätsplanung des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes beteiligt. Sich ergebende Abstimmungserfordernisse und Handlungsbedarfe werden unter Beteiligung aller Abteilungen in einem Workshop fachübergreifend diskutiert. Weiterhin wird eine Online-Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt, bei der die Bewohner*innen im Stadtbezirk sowie alle Interessierten dazu aufgerufen werden, sich über die Ergebnisse des INSEKT zu informieren sowie ein Stimmungsbild abzugeben.

Workshops „INSEKT 2030+“

Im Prozess „INSEKT 2030+“ liegt der Schwerpunkt auf der Durchführung von Workshops zur Erarbeitung der Inhalte. Die erste Erarbeitungsphase erstreckt sich über zwei aufeinanderfolgende Workshoptage (Workshop Teil 1 / Workshop Teil 2), in denen die Qualitäten und Handlungsbedarfe im Stadtbezirk mit Blick auf die Anforderungen der verschiedenen Fachplanungen fachübergreifend diskutiert werden. Ein dritter Workshoptag dient dazu, die visualisierten und aufbereiteten Ergebnisse der ersten Erarbeitungsphase zu schärfen und final abzustimmen.

Online-Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Zuge einer Online-Beteiligung werden die Bewohner*innen im Stadtbezirk Brackel sowie alle Interessierten dazu aufgerufen, sich über die Ergebnisse des INSEKT zu informieren sowie ein Stimmungsbild abzugeben. Inhaltlich liegt der Fokus auf der Vorstellung der wesentlichen Themen für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes (Stadtbezirksthemen) sowie deren Zielformulierung, zu denen die Teilnehmer*innen ihre Bewertung abgeben können. Die Abfrage erfolgt in einem „Feedbackformular“, welches für 14 Tage online abrufbar ist. Die Ergebnisse der Beteiligung fließen in die abschließende Erarbeitung des INSEKT ein.



Abbildung 5: Beteiligungsformate INSEKT

Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

3 GRUNDLAGEN

Zu den **Grundlagen** im INSEKT zählen inhaltliche und bindende Rahmenbedingungen der Stadtplanung und Stadtentwicklung. Zunächst werden allgemeine Ziele und Leitbilder erläutert, welche im Sinne einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Stadtentwicklung zu berücksichtigen sind. Anschließend wird der Blick auf Dortmund gerichtet und formelle Planwerke (z. B. Regional-, Flächennutzungs-, Bebauungsplan) sowie informelle Planungsinstrumente (z. B. Quartiersanalysen, Rahmenpläne) dargestellt, welche die Rahmenbedingungen für die räumliche Flächenentwicklung im Stadtbezirk Brackel aufzeigen (s. Abbildung 6).



Abbildung 6: Aufbau des Kapitels Grundlagen

Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

3.1 Ziele und Leitbilder der Stadtentwicklung

Was macht eine lebenswerte Stadt aus? An welchen Kriterien orientiert sich die Stadtentwicklungsplanung? Welchem Wandel ist dabei die räumliche Planung ausgesetzt und welche Ziele werden für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung verfolgt? Mit diesen Fragen beschäftigt sich die räumliche Planung seit Beginn des Städtebaus. Eine bewusste Auseinandersetzung mit der Entwicklung der Stadt findet in der Geschichte der Stadtplanung hingegen erst mit der Beschreibung übergreifender Vorstellungen der städtebaulichen Entwicklung in Form von sog. räumlichen Leitbildern statt. Eindeutige Definitionen bzw. scharfe Abgrenzung für den Begriff des Leitbildes existieren nicht. In der Vergangenheit des Städtebaus ist ein „Auf und Ab“ zum Gebrauch des Leitbild-Begriffes zu beobachten. Seit den 1990er Jahren trat ein Wiederaufleben ein. Dies ist im Zusammenhang mit der Debatte um Nachhaltigkeit, Globalisierung und dem Einsetzen weiterer Megatrends darauf zurückzuführen, dass ein erhöhter Orientierungsbedarf für die räumliche Planung vor dem Hintergrund komplexer Anforderungen besteht¹.

Innerhalb eines Leitbildes subsumieren sich städtebauliche Ziele, die sich gegenseitig stützen. So werden Leitbilder über die Zuordnung von Zielvorstellungen und Handlungsansätzen konkretisiert und wirksam. Sie unterscheiden sich hinsichtlich Adressat und Planungsebene, für die sie definiert werden. Ebenso sind sie weiter zu entwickeln, da sich fortlaufend Rahmenbedingungen ändern. Hier seien exemplarisch der demografische Wandel, die Energiewende oder die Digitalisierung genannt².

Aufgrund des starken Wachstums der Städte ist die nachhaltige Stadtentwicklungspolitik sowohl auf europäischer als auch auf Ebene des Bundes mehr denn je im Fokus. Hintergrund dabei ist das Anliegen, soziale, ökologische und ökonomische Lebensgrundlagen für zukünftige Generatio-

¹ Jessen (2018)

² Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland, verabschiedet von der Ministerkonferenz für Raumordnung am 9. März 2016 (2016)

nen zu schaffen und zu bewahren, um Ungleichheiten im Zugang zu städtischen Lebensbedingungen möglichst zu vermeiden. Dies setzt einen verantwortungsvollen Umgang mit vorhandenen Ressourcen z. B. durch den Umweltschutz sowie die Bekämpfung sozialer Ungleichheiten voraus.

Rahmengebend steht die „Leipzig-Charta“ für eine solche europäische, integrierte Stadtentwicklungspolitik. Daneben bedient sich die Planung weiterer räumlicher Leitbilder, die zwar ihren Ursprung in der Forschung zu Funktionalität und räumlichen Zusammenhängen innerhalb des Stadtgefüges haben, aber auch Teil der Nachhaltigkeitsdiskussion sind. Darüber hinaus sind Leitbilder einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Planung gesetzlich normiert worden.

Leitbilder und Zielelemente unterliegen einer fortwährenden kritischen Diskussion. Es gibt für alle städtebaulichen Orientierungen ein Für und Wider, Konflikte und Grenzen. Dabei soll nicht die Entscheidung für ein Leitbild im Vordergrund stehen, vielmehr geht es um ein Auseinandersetzen mit den Anforderungen und Rahmenbedingungen, mit denen die räumliche Planung konfrontiert wird. Aus den unterschiedlichen, zunächst theoretischen Modellen der Stadtentwicklung werden umsetzungs- und erfolgsorientiert Zielvorstellungen projektbezogen formuliert. So greift die Dortmunder Stadtentwicklung bei Planungs- und Entscheidungsprozessen auf solche übergeordneten Leitvorstellungen zurück, um Einzelplanungen in einen Zusammenhang zu bringen, nachvollziehbar zu machen und eine Strategie zu begründen.

Eine Auswahl der Leitbilder einschließlich der inbegriffenen Stadtentwicklungsziele wird nachfolgend vorgestellt, da diese maßgeblich Einzug in die räumliche und städtebauliche Entwicklungsplanung der Stadt Dortmund nehmen. Dabei sind ihre einzelnen Zielvorstellungen nicht losgelöst voneinander zu betrachten. Sie gehen aufgrund der inhaltlichen Zusammenhänge oftmals ineinander über und / oder stehen in Wechselwirkungen zueinander:

Stadt der kurzen Wege

Die Stadtplanung orientierte sich bis in die 1990er Jahre hinein am Leitbild der autogerechten Stadt. Die Folgen waren Zersiedelung, Nutzungstrennung und damit große Flächeninanspruchnahmen. In den 1990er Jahren war vornehmlich die „Agenda 21“ der Anstoß, sich auch in der räumlichen Planung an umweltverträglichen und ressourcenschonenden Maßgaben zu orientieren. Die „Agenda 21“ wurde als ein Maßnahmenpaket beschlossen, welches Leitlinien für das 21. Jahrhundert, vor allem zur nachhaltigen Entwicklung setzt. Mit der Entwicklungsvorstellung von nachhaltiger Entwicklung sollen durch eine veränderte Wirtschafts-, Umwelt- und Entwicklungspolitik die Bedürfnisse der heutigen Generation befriedigt werden, ohne die Chancen künftiger Generationen zu beeinträchtigen.

Die Stadt der kurzen Wege zeichnet sich durch eine kompakte Siedlungsgestaltung und Funktionsmischung aus. Das heißt, es soll eine wohnungsnah Ausstattung mit Angeboten aus den Bereichen Versorgung, Dienstleistung, Freizeit und Erholung sowie mit Arbeitsstätten und Bildungseinrichtungen erfolgen. Die verbesserte Erreichbarkeit soll dazu beitragen, den Flächenverbrauch und den Verkehrsaufwand (Verkehrsvermeidung, verträgliche Abwicklung) zu verringern. Gleichzeitig soll ein ökonomischer Vorteil in der besseren Ausnutzung vorhandener Infrastruktur liegen. Es geht also bei dem Leitbild der Stadt der kurzen Wege um Nachverdichtung durch sparsame Flächeninanspruchnahme und die Wiedernutzungsbarkeit von Flächen, um den Flächenfraß zu reduzieren, Siedlungsränder klar zu begrenzen und um damit verkehrserzeugende Zersiedelung zu vermeiden³.

³ Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege, Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie (2011)

Leipzig-Charta 2020

Im Jahr 2007 wurde die Leipzig-Charta von 27 in Europa zuständigen Ministerien für Stadtentwicklungspolitik verabschiedet. Es handelt sich um das Bekenntnis zur nachhaltigen europäischen Stadt. Zwei Schlüsselprinzipien wurden auf europäischer Ebene formuliert, die die nationalen politischen Entscheidungsträger anwenden sollen: erstens die vermehrte Anwendung von Ansätzen einer integrierten Stadtentwicklungspolitik und zweitens das besondere Augenmerk auf benachteiligte Stadtteile im Kontext der Gesamtstadt⁴.

Die neue Leipzig-Charta 2020 ist die Weiterentwicklung im Sinne einer gemeinwohlorientierten, nachhaltigen und integrierten Stadtentwicklung. Sie formuliert drei Zieldimensionen für die Entwicklung widerstandsfähiger Städte, um soziale, ökologische und ökonomische Herausforderungen bewältigen zu können.

Die gerechte Stadt: Jede*r hat gleichberechtigten Zugang zu Dienstleistungen der Daseinsvorsorge (Bildung, Soziales, Gesundheit, Kultur). Dabei werden Stadtquartiere so entwickelt, dass alle Menschen unabhängig von Alter und Geschlecht, von ihrer Herkunft, ob sie behindert sind oder nicht Wohnraum und Arbeit finden. Durch gemischte Stadtteile wird Segregation verhindert.

Die produktive Stadt: Es werden Voraussetzungen für attraktive, wettbewerbsfähige und innovative Wirtschaftsstandorte geschaffen. Dabei werden die urbane Produktion gefördert, nutzungs-gemischte Quartiere unterstützt und Nahversorgung gewährleistet. Besonders die Zentren erfahren eine multifunktionale Gestaltung, um sie attraktiv und anpassungsfähig zu entwickeln. Das Thema Digitalisierung wird als Querschnittsthema in der Stadtentwicklung berücksichtigt.

Die grüne Stadt: Treibhausgasemissionen werden durch eine klimaneutrale Energieversorgung, die Nutzung erneuerbarer Energien und CO₂-neutrale Gebäude reduziert. Die Gestaltung und Vernetzung von grünen und blauen Infrastrukturen tragen zur Abmilderung von Extremwetterereignissen und zur Schaffung eines gesunden Lebensumfeldes bei. Weiterhin werden effiziente, klimaneutrale, sichere Mobilitäts- und Verkehrssysteme gefördert. Auch die Begünstigung der Nutzungsmischung in Quartieren führt zu einer Reduktion des Verkehrsaufkommens und der Mobilitätsbedarfe⁵.

Kompakte Stadt

Das Leitbild der kompakten Stadt wird im Zusammenhang mit Elementen der Stadt der kurzen Wege gesehen. Denn es bestehen städtebauliche Ziele, die nicht losgelöst voneinander betrachtet werden können. Eine Nutzungsmischung im Sinne der kurzen Wege ist ohne eine entsprechende Dichte nicht funktionsfähig. Und städtebauliche Dichte wiederum würde ohne Mischung zu einseitigen Strukturen führen und an Vielfalt einbüßen.

Im Wesentlichen lassen sich vier Kernziele aus dem Leitbild der kompakten Stadt heraus formulieren: hohe Baudichte und Nutzungsmischung, belebte öffentliche Räume und ökologische Aufwertung.

Eine hohe Baudichte soll die Abkehr von der ungesteuerten, zerstreuten Siedlungsflächenentwicklung befördern. Dabei ist das Maß der Dichte abhängig von der Charakteristik der jeweiligen Lage zu wählen. Es macht einen Unterschied, ob Planungen für Haupt- oder Nebenzentren, für Stadtkern oder Peripherie bestehen. Dazu müssen Funktions- und Nutzungsmischung einfließen, um Monostrukturen zu vermeiden, Verkehrsaufwände zu reduzieren und die vorhandene Infrastruktur

⁴ Zehn Jahre Leipzig-Charta, Die Bedeutung integrierter Stadtentwicklung in Europa (2017)

⁵ NEUE LEIPZIG CHARTA, Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl, verabschiedet beim Informellen Ministertreffen Stadtentwicklung am 30. November 2020 (2020)

bestmöglich auszunutzen. Dazu gehört auch die Gestaltung öffentlicher Räume durch belebte Erdgeschossbereiche, attraktive Straßenräume und Plätze. Für Aufenthaltsqualität und gesunde Wohnumfeldbedingungen sorgt die Ausstattung mit „Grün“: z. B. Freiflächen, Straßenraumbegrünung, Orientierung zu Freizeit⁶.

Innen- vor Außenentwicklung

In der fachplanerischen Diskussion besteht darüber Einigkeit, dass der Innenentwicklung eine Schlüsselrolle für eine nachhaltige Stadtentwicklung zukommt. So ist dieses Leitbild in die Gesetzgebung eingeflossen. In § 1 Absatz 5 des Baugesetzbuches (BauGB)⁷ wird klar formuliert, dass „die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen“ soll. Es geht darum, den Flächenverbrauch einzudämmen, indem Nachverdichtung erfolgt, Flächen recycelt und mobilisiert werden. Weitgehend wird auf die Ausweisung neuer Bauflächen verzichtet und ein größeres Augenmerk auf den Bestand gelegt. Die Nutzung bereits erschlossener und integrierter Standorte trägt maßgeblich zur sparsamen Siedlungsflächenentwicklung bei⁸.

Doppelte Innenentwicklung

Das oben beschriebene Prinzip „Innen- vor Außenentwicklung“ ist als Leitbild der Stadtentwicklung und zentrale städtebauliche Strategie anerkannt und weit verbreitet. Die Schließung von Baulücken und eine Erhöhung der städtebaulichen Dichte innerhalb bestehender Siedlungsbereiche tragen einerseits zu kurzen Wegen und dem Schutz des Außenbereiches bei. Andererseits werden innerstädtische Freiflächenanteile reduziert und die stadtklimatischen Einflussfaktoren hinsichtlich der Hitzeentwicklung und Belüftung verschlechtert. Das Leitbild „Doppelte Innenentwicklung“ verfolgt demnach das Ziel, Flächenreserven im Bestand baulich sinnvoll zu nutzen, gleichzeitig aber auch urbanes Grün zu entwickeln, zu vernetzen und qualitativ aufzuwerten. Dabei liegt die Herausforderung häufig in einer rentablen baulichen Entwicklung⁹.

- Die vorgestellten Leitbilder spiegeln sich in den Zielen der im INSEKT Brackel 2030+ betrachteten Fachplanungen Einzelhandel, Freiraum, Lärm, Mobilität, Stadtklima, soziale Infrastruktur, technische Infrastruktur, Wirtschaft und Wohnen wider und werden in fachbezogenen Handlungsstrategien und Konzepten näher konkretisiert (s. Kapitel 4.2). Aufgrund der inhaltlichen Zusammenhänge stehen die Leitbilder und Ziele in Wechselwirkung zueinander, sind gleichermaßen von Bedeutung, um eine nachhaltige Entwicklung zu gewährleisten und finden somit Einzug in die Zielvorstellung zur zukünftigen Entwicklung des Stadtbezirkes (s. Kapitel 5.3).

3.2 Regionalplan

Der Regionalplan legt die regionalen Ziele der Raumordnung für die Entwicklung der Region und für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Plangebiet fest. Wesentliche Grundlage für den Regionalplan ist der Landesentwicklungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)¹⁰. Für Dortmund ist als Regionalplan der Gebietsentwicklungsplan (GEP) Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt für den Oberbereich Dortmund – westlicher Teil – seit August 2004 rechtsgültig. Bisher erfolgten vier Änderungen auf Dortmunder Stadtgebiet. Die regionalplanerische

⁶ Jessen (2018)

⁷ Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017

⁸ Innenentwicklungspotenziale in Deutschland, Ergebnisse einer bundesweiten Umfrage und Möglichkeiten einer automatisierten Abschätzung (2013)

⁹ Kühnau; Böhme (2018)

¹⁰ Verordnung über den Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) vom 15. Dezember 2016

Zuständigkeit liegt seit dem 21.10.2009 nicht mehr bei der Bezirksregierung Arnsberg sondern beim Regionalverband Ruhr (RVR).

Als Nachfolger des rechtsgültigen Regionalplanes (GEP) erfolgt zurzeit die erste Aufstellung des Regionalplanes Ruhr (RPR). Dieser hat die Zusammenführung der vier Gebietsentwicklungspläne der bis dato zuständigen Bezirksregierungen zu einem Gesamtplanwerk für das Ruhrgebiet zum Ziel. Darin werden perspektivische Entwicklungen in Form von Zielen und Grundsätzen der Raumordnung festgelegt. Ziele der Raumordnung sind verbindliche Vorgaben in Form von textlichen oder zeichnerischen Festlegungen. Grundsätze der Raumordnung werden als Vorgaben für die nachfolgenden Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen verstanden (s. Abbildung 7).

Die Verbandsversammlung des RVR hat am 06.07.2018 beschlossen, den Regionalplan Ruhr (RPR) zu erarbeiten und die Öffentlichkeit sowie die in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen zu beteiligen. Für das Stadtgebiet Dortmund fließen im sog. Gegenstromprinzip Aussagen aus dem Flächennutzungsplan 2004 (s. Kapitel 3.3) und aktuelle Planvorhaben der Stadt in die Aufstellung des Regionalplanes ein. Im Gegenzug setzt der Regionalplan Ruhr als übergeordnete Planungsebene den Rahmen für die perspektivische Entwicklung in Dortmund.

Die Stadt Dortmund hat in der vom Rat am 28.03.2019 beschlossenen Stellungnahme ihre Anregungen zum ersten Regionalplanentwurf formuliert und in verschiedenen Erörterungsterminen mit dem RVR eingebracht¹¹. Es wird voraussichtlich 2021 eine zweite förmliche Beteiligung durchgeführt. Wann der Aufstellungsbeschluss erwirkt werden kann, ist zeitlich derzeit nicht absehbar.

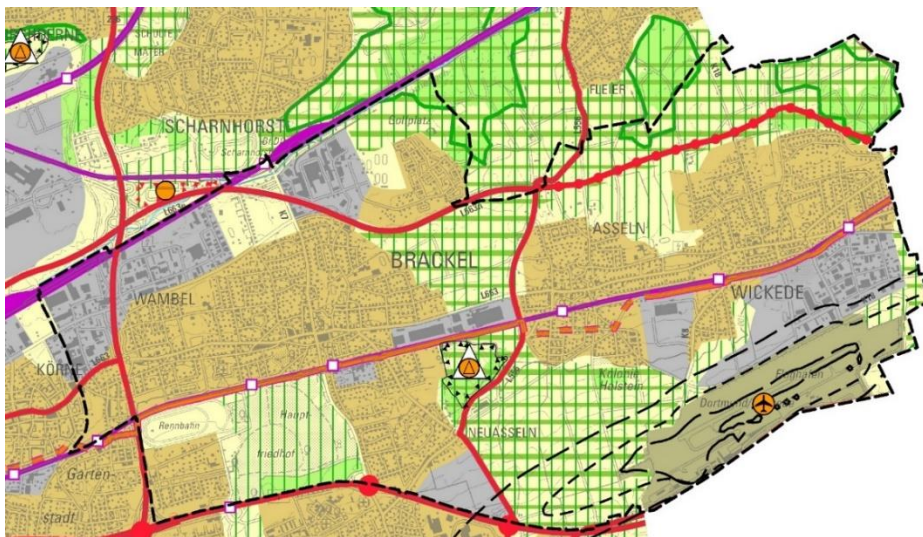


Abbildung 7: Ausschnitt Entwurf Neuaufstellung des Regionalplan Ruhr (RPR) vom 06.07.2018 (Legende s. Anhang 4); Quelle: eigene Darstellung nach Regionalverband Ruhr (RVR)

- Im Stadtbezirk Brackel sind die einzelnen Ortsteile, die sich am Hellweg entlang aufreihen, durch die als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) festgelegten Flächen, die durch Freiflächen durchbrochen sind, gut ablesbar. Die Freiräume dienen als Frischluftschneisen für die Ortsteile. Auch der Hauptfriedhof hat eine große Bedeutung für die Freiraumausstattung im Stadtbezirk. Gewerbliche Nutzungen sind entlang des Hellwegs und im nordwestlichen Bereich des Stadtbezirkes im Verlauf der Bahntrasse festgelegt. Südöstlich ist der Flughafen Dortmund angesiedelt.

¹¹ vgl. Stellungnahme der Stadt Dortmund zum ersten Entwurf des Regionalplanes Ruhr (2018)

3.3 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt für das gesamte Dortmunder Stadtgebiet in Grundzügen dar, welche Flächen in den nächsten ca. 15-20 Jahren von unterschiedlichen Nutzungen wie z. B. Wohnen, Gewerbe, Grünflächen oder Landwirtschaft in Anspruch genommen bzw. bewahrt werden sollen. Auch Einrichtungen für den Gemeinbedarf, Hauptverkehrswege und Einrichtungen für die Ver- und Entsorgung sind Teil des Planes. Es sind einerseits bestehende und andererseits beabsichtigte städtebauliche Entwicklungen wie Baugebiete und Infrastrukturprojekte fachübergreifend in einem Planwerk zusammengefasst. Damit gibt der Flächennutzungsplan die mittel- bis langfristige räumliche Entwicklung der Stadt vor. Seine Inhalte richten sich nach den Vorschriften des § 5 des Baugesetzbuches (BauGB)¹².

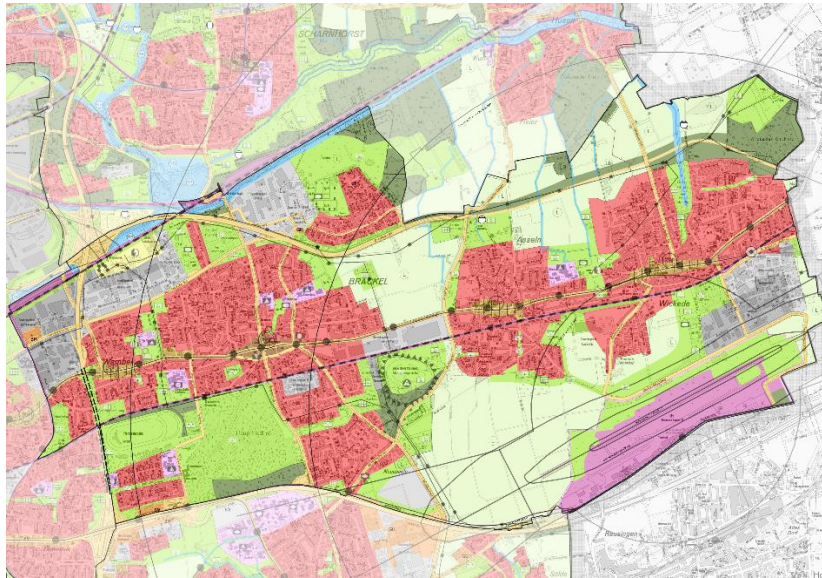


Abbildung 8: Ausschnitt Flächennutzungsplan Brackel 2004 (Legende s. Anhang 5)
Quelle: eigene Darstellung nach Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Da der Flächennutzungsplan die beabsichtigten Nutzungen in Grundzügen und nicht für einzelne Grundstücke darstellt, wird er im BauGB als vorbereitender Bauleitplan bezeichnet. Er entfaltet keine unmittelbare, rechtliche Wirkung gegenüber den Bürger*innen, sondern enthält verbindliche Vorgaben für Behörden. Diese werden beispielsweise bei der Aufstellung von Bebauungsplänen, die aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind, dann gegenüber jedermann verbindlich. Für Änderungen des Flächennutzungsplanes werden formelle Verfahren unter Beteiligung der Öffentlichkeit und berührter Behörden sowie politischem Beschluss durchgeführt.

Der aktuelle Flächennutzungsplan (FNP) wurde am 31.12.2004 bekannt gemacht und damit rechtskräftig. Seitdem sind insgesamt 39 Verfahren zur Änderung des FNP 2004 abgeschlossen worden, davon 16 im vereinfachten Verfahren gemäß § 13a BauGB¹³ (Stand November 2020). Im Stadtbezirk Brackel befinden sich aktuell zwei Änderungen des Flächennutzungsplanes im Verfahren, seit der Bekanntmachung wurden insgesamt vier Änderungen abgeschlossen. Die hier aufgeführten Änderungsverfahren wurden i. S. d. § 8 Abs. 3 BauGB¹⁴ im Parallelverfahren zeitgleich mit einem Bebauungsplanverfahren durchgeführt.

¹² Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017

¹³ Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017

¹⁴ s. o.

Verfahrenstitel / Projekttitle	Bezirk	FNP Nr.	B-Plan	Status/ Bekanntmachung
Autozentrum nördlich Stadtkrone-Ost	Wambel	1	Br 197	rechtswirksam 30.06.2006
Hohenbuschei	Brackel	5	Br 203	rechtswirksam 25.09.2009
Fußballpark Borussia	Brackel	6	Br 217	rechtswirksam 14.09.2007
Erweiterung des Fußballparks Borussia	Brackel	Weitere FNP-Änderung (87) wird derzeit angestoßen		
Wohnpark Rennbahn	Wambel	35 / 61	Br 220	Verfahren ruht
Buddenacker	Brackel	43	Br 193n	Verfahren ruht
Einkaufszentrum Funkturm	Brackel	45	Br 224	rechtswirksam (Berichtigung)

- Die erste FNP-Änderung umfasst eine Änderung eines Sondergebietes an der B1. Planinhalt ist die Änderung der Zweckbestimmung dieses Sondergebietes von „Büro und Verwaltung“ in „Autohäuser“.
 - Im Bereich „Hohenbuschei“ wurden durch eine Konkretisierung der Planungen dieses Entwicklungsgebietes, die zur Aufstellung des FNP 2004 noch nicht bekannt waren, zwei FNP-Änderungen notwendig. Zum einen änderte sich die Darstellung eines Sondergebietes für Sport und Freizeit in eine Wohnbaufläche, zum anderen wurde eine Fläche für Sportanlagen des BVB Borussia Dortmund bereitgestellt. Hier wird aktuell eine weitere Änderung angestoßen, um die Sportanlage und das Sportzentrum zu erweitern.
 - Die rechtswirksame Änderung am Funkturm sorgt für eine Verbesserung der Nahversorgung im Stadtbezirk. Es erfolgte im Wege der Berichtigung die Änderung der Darstellung einer Wohnbaufläche in ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Handel“.
 - Eine weitere FNP-Änderung befindet sich im Verfahren, sie soll der Deckung von Wohnraumbedarf („Wohnpark Rennbahn“) im Stadtbezirk dienen. Dazu muss die Änderung der Darstellung von einer öffentlichen Grünfläche in Wohnen erfolgen.
 - Ein Verfahren („Buddenacker“) wurde aufgrund von Bodengrundhemmnissen zurückgestellt. Beabsichtigt ist die Neustrukturierung des geplanten Gewerbegebietes für sowohl gewerbliche als auch industriell zu nutzende Bereiche.
- Für den Stadtbezirk Brackel wurden seit dem Jahr 2004 vier Änderungsverfahren erarbeitet. An dieser verhältnismäßig geringen Anzahl lässt sich ablesen, dass die im Stadtbezirk erfolgten Entwicklungen den zeichnerischen Darstellungen, die bei der Aufstellung des FNP 2004 erarbeitet wurden, weitgehend entsprechen. Zusammenfassend zeigt sich, dass die durchgeführten Änderungsverfahren erforderlich waren, um die Realisierung konkreter Planungsabsichten zu ermöglichen (Parallelverfahren). Änderungen im Rahmen einer vorbereitenden Planung infolge grundsätzlich veränderter langfristiger Entwicklungsvorstellungen und Steuerungserfordernissen ergaben sich bis heute nicht.

3.4 Rahmenpläne

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 jedoch beauftragt werden, bei der rechtsverbindlichen Planung die Vorgaben der Rahmenplanung zu berücksichtigen und soweit möglich umzusetzen.

Die „Städtebauliche Rahmenplanung B1“ wurde im Jahr 2003 beschlossen¹⁵. Sie ist städtebauliches Leitbild und Handlungsrahmen für Planungen und Maßnahmen sowie Grundlage für nachfolgende Bebauungspläne. Für den Verlauf der B1 im Dortmunder Stadtgebiet wurden Abschnitte mit Leitthemen gebildet, wovon drei im Stadtbezirk Brackel liegen. Dabei bildet die B1 die südliche Grenze zum Stadtbezirk Aplerbeck. Für den Abschnitt „Stadtkrone-Ost“ zwischen B236 und Hauptfriedhof“ sollte das Vorhaben Stadtkrone-Ost zur Definition des östlichen Eingangs in die bebaute Stadt dienen. Mit der Entwicklung eines korrespondierenden Bereiches an der nördlichen Straßenseite ist durch die Entwicklung der Autohäuser die Stadtplanung den Leitvorstellungen weitestgehend gerecht geworden. Ein weiterer Abschnitt ist das „Grüne Stadttor“ zwischen Stadtkrone-Ost und Marsbruchstraße mit dem Leitthema parkähnlicher Grünflächen. Im Stadtbezirk Brackel erfüllt diese Funktion der Baumbestand des Hauptfriedhofes. In dem Abschnitt „Östlicher Außenbereich“ zwischen Marsbruchstraße und Stadtgrenze Holzwickede soll die Wahrnehmbarkeit und Präsenz wichtiger Randnutzungen gefördert und die Anbindung dieser Bereiche an die Innenstadt verbessert werden.

- Die städtebauliche Rahmenplanung B1 ist trotz des langen Zeitraumes noch gültig und bei angrenzenden Entwicklungen wie z. B. die Entwicklung der Wirtschaftsfläche „Buddenacker“ (s. Kapitel 5.3.10) zu berücksichtigen.

3.5 Planfeststellungsverfahren

Für die Planung von sog. „raumbedeutsamen Vorhaben“ wie Straßen, Schienen- oder Leitungstrassen, die erheblichen Raum beanspruchen oder Gebiete in ihrer Funktion und Entwicklung beeinflussen, werden Planfeststellungsverfahren nach den Verwaltungsverfahrensgesetzen des Bundes bzw. der Länder (VwVfG)¹⁶ und nach einer Vielzahl von Fachplanungsgesetzen durchgeführt. Bei der Planerstellung wird die Öffentlichkeit beteiligt. Ein Planfeststellungsbeschluss ist komplex, wird i. d. R. durch Fachbehörden festgestellt und kann gegenüber der Planungshoheit der Gemeinde privilegiert sein.

- Planfeststellungsverfahren sind im Stadtbezirk Brackel vor allem für die Durchführung von Vorhaben aus den Bereichen Mobilität und technische Infrastruktur von Bedeutung (s. Kapitel 4.2.4; 4.2.7).

¹⁵ vgl. Städtebauliche Rahmenplanung B1 (2003)

¹⁶ Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003

3.6 Bebauungspläne

Die baurechtlichen Vorgaben im Baugesetzbuch (BauGB)¹⁷ sind eine wesentliche Voraussetzung für die Projekte der Stadtplanung. Bei der städtebaulichen Entwicklung wird grundsätzlich zwischen Innenbereich und Außenbereich unterschieden.

Innenbereich & Außenbereich

Als Innenbereich wird der im Zusammenhang bebaute Ortsteil bezeichnet (§ 34 BauGB). Nach Prüfung des Einzelfalls können hier Bauprojekte ohne Bebauungsplan genehmigt werden. Dabei geht es vor allem um die Schließung von Baulücken.

Im sog. Außenbereich (§ 35 BauGB) ist das Bauen nur für privilegierte Nutzungen wie der Landwirtschaft unter strengen Bedingungen möglich. Für die Ergänzung des Siedlungsrandes – die sog. Arrondierung – oder die Entwicklung von Wohngebieten im Außenbereich ist ein Bebauungsplan erforderlich.

- Im Innenbereich ermöglicht die Beurteilung von Bauvorhaben gemäß § 34 BauGB ein schnelles Planen von Maßnahmen zur Innenentwicklung und Nachverdichtung im Stadtbezirk Brackel. Dabei stehen die bauliche (Nach-)Verdichtung von Siedlungsbereichen und der Erhalt urbanen Grüns als Erholungs- und klimatische Ausgleichsräume im Spannungsfeld. Die Betrachtung des Außenbereiches gemäß § 35 BauGB dient vor allem dem Schutz des Freiraumes.

Bebauungsplan

Bebauungspläne werden aufgestellt, um die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke im Sinne einer geordneten, städtebaulichen Entwicklung vorzubereiten und zu leiten (§ 1 BauGB). Sie sind aus dem Flächennutzungsplan 2004 zu entwickeln. Wenn dieser für ein Gebiet z. B. Wohnbaufläche darstellt, muss die Hauptnutzung im Bebauungsplan als Wohngebiet festgesetzt werden. Die zahlreichen Festsetzungsmöglichkeiten werden durch die Inhaltsangabe in § 9 BauGB¹⁸ geregelt. In Verbindung mit der Baunutzungsverordnung (BauNVO)¹⁹ werden Regelungen zur Nutzungsart (z. B. Wohngebiet, Gewerbegebiet) und dem Maß der baulichen Nutzung (z. B. überbaubare Grundstücksfläche oder Gebäudehöhen) getroffen.

¹⁷ Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017

¹⁸ s. o.

¹⁹ Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017

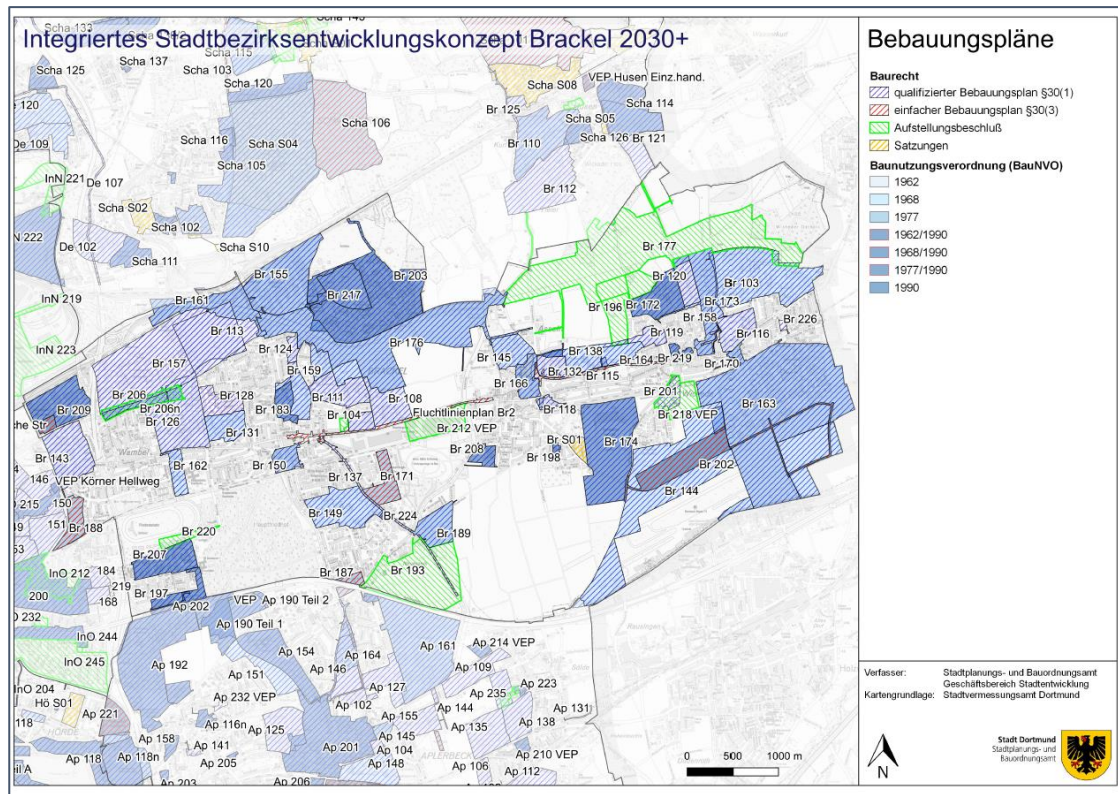


Abbildung 9: Übersicht der Bebauungspläne und Satzungen im Stadtbezirk Brackel
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Der Bebauungsplan wird vom Rat der Stadt Dortmund als Satzung beschlossen und enthält Festsetzungen, die für jedermann rechtsverbindlich sind. Ein Bebauungsplan kann nur im Rahmen eines rechtlich vorgegebenen Verfahrens aufgestellt, geändert, ergänzt und aufgehoben werden. Ein Bebauungsplanverfahren erfordert umfangreiche Prüfungen und Abstimmungen. Dabei ist i. d. R. auch die Beteiligung der Öffentlichkeit verpflichtend vorgesehen und erwünscht. Um das Ziel der Planung zu erreichen, sind häufig zahlreiche Restriktionen zu überwinden. Aufgrund der Komplexität der Abstimmungserfordernisse und der politischen Beschlussgänge dauert ein solches Verfahren i. d. R. zwei Jahre.

- Im Zuge eines Bebauungsplanes werden alle Anforderungen, Restriktionen sowie sich aufzeigende Bedarfe im Zuge eines Bauvorhabens abschließend geprüft und gegeneinander abgewogen.

3.7 Stadterneuerung

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. Klassische Handlungsfelder der Stadterneuerung sind:

- Städtebauliche Aufwertung
- Sicherung innenstadtnahen Wohnens, Inwertsetzung von Immobilien
- Ausbau von Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten

- Aufbau von sozialer und kultureller Infrastruktur, Integration
 - Unterstützung des bürgerschaftlichen Engagements und Imageförderung
 - Stärkung lokaler Ökonomie
- Im Stadtbezirk Brackel war und ist derzeit kein Stadterneuerungsgebiet ausgewiesen.

3.8 Quartiersentwicklung und -analysen

Um negativen Entwicklungen in Stadtquartieren entgegenzuwirken und frühzeitig deren Ursachen sowie mögliche Handlungsoptionen herauszuarbeiten ist es erforderlich, bestimmte Quartiere kleinräumig zu untersuchen. Die sog. Quartiersanalysen werden vom Amt für Stadterneuerung (StA 67) der Stadt Dortmund durchgeführt. Sie stellen ein informelles Instrument dar, welches vom Rat beschlossen wird. Die Auswahl für kleinräumige Untersuchungsgebiete ergibt sich insbesondere aus den Ergebnissen eines kleinräumigen Monitorings (ein Indikatorensystem auf Ebene der statistischen Unterbezirke) und aus der Auswertung wohnungswirtschaftlich relevanter Sozialdaten aus dem Sozialstrukturatlas der Stadt Dortmund.

LEG-Siedlung Wickede

Im Jahr 2010 wurde in der LEG-Siedlung Wickede eine Quartiersanalyse durchgeführt²⁰. Das Untersuchungsgebiet ist Teil der statistischen Unterbezirke (UBZ) Wickeder Feld und Dollersweg und befindet sich im Nordosten von Wickede im Stadtbezirk Brackel (s. Abbildung 10). Außerdem zählt das Quartier zu einem der dreizehn im Rahmen des Aktionsplanes Soziale Stadt ermittelten Aktionsräume²¹.



Abbildung 10: Einordnung LEG-Siedlung Wickede im Stadtbezirk Brackel
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

²⁰ vgl. Kurz- und Abschlussbericht, Kleinräumige Quartiersanalyse „LEG-Siedlung Wickede“ (2011)

²¹ Im Zuge des Aktionsplanes Soziale Stadt Dortmund wurden durch entsprechende Analyse- und Auswertungsverfahren dreizehn benachteiligte Sozialräume (Aktionsräume) identifiziert, in denen gegenüber dem Stadtdurchschnitt wesentlich größere soziale Problemlagen deutlich wurden. In diesen Räumen konzentriert die Stadt Dortmund Angebote zur Förderung von Kindern, Stärkung von Eltern sowie die Unterstützung eines guten Zusammenlebens.

Die Siedlung wurde zwischen 1958 und 1965 errichtet und umfasst insgesamt 102 Wohngebäude mit 1.410 Wohnungen, welche sich alle im Eigentum der Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) Wohnen NRW GmbH befinden. Es handelt sich um eine für die Zeit typische Zeilenbauweise mit großem Abstandsgrün. Zu dem Bestand zählt ebenfalls ein Einkaufszentrum an der Meylantstraße. Angrenzend befinden sich zudem ein evangelisches Gemeindehaus sowie ein evangelischer Kindergarten.

Das kleinräumige Monitoring hat auf Ebene der statistischen Unterbezirke (UBZ) Wickeder Feld und Dollersweg im Vergleich zur Gesamtstadt auffällige Werte in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung und Leerstandsquoten gezeigt, welche es näher zu untersuchen galt. So wies das Quartier einen massiven Bevölkerungsrückgang in den Jahren 2004-2009 (-13,0 %; Gesamtstadt: 2,0 %) auf. Die strukturelle Leerstandsquote lag mit 6,8 % im Quartier deutlich über dem gesamtstädtischen Durchschnitt von 3,6 % (Stand 31.12.2009). Auf Grundlage einer „Stärken / Schwächen – Chancen / Risiken - Matrix“ wurden Handlungsoptionen entwickelt, welche den im Untersuchungsgebiet tätigen Akteur*innen zur Vorbereitung von zielgerichteten Entscheidungen dienen, um den negativen Entwicklungen im Quartier entgegenzuwirken:

- Erstellung eines kurz- bis mittelfristigen Modernisierungskonzeptes, um die langfristige Zukunftsperspektive der Siedlung zu sichern (energetische Sanierung, barrierefreier Ausbau),
- Aufwertung der öffentlichen Grün- und Spielflächen,
- Niederschwellige Nachbarschaftshilfe aufbauen,
- Umsetzung und Fortführung der Aktionsraumprojekte,
- Image durch positive Presse verbessern,
- Wiederbelebung des Einzelhandels / Bekämpfung von Leerständen im Einkaufszentrum.

Die Umsetzung der aufgezeigten Handlungsoptionen sowie Veränderungen der Bevölkerungsstruktur wurden bereits in einem Evaluationsbericht (2018) beleuchtet. Im Zeitraum von 2009-2016 ist für die LEG-Siedlung ein Bevölkerungszuwachs von 5,0 % festzustellen. Im gleichen Zeitraum ist der Anteil der Ausländer im Quartier deutlich gestiegen (+15,1 %). Dies steht im Zusammenhang mit dem Zuzug von Menschen aus Krisengebieten. Die Stadt Dortmund hat 63 Wohnungen zur Unterbringung von Flüchtlingen angemietet. Die Leerstandsquote ist demnach deutlich gesunken (2009: 6,8 % / 2016: 1,1 %).

In Bezug auf den Wohnungsbestand, das Wohnumfeld und die Nahversorgungssituation hat das Quartier eine positive Entwicklung erfahren. So wurde eine Vielzahl der Wohngebäude aufgewertet. 24 Wohnungen konnten mit Fördermitteln des Landes NRW aufwendig barrierefrei hergerichtet und energetisch saniert werden. Das Wohnumfeld wurde mit neuen Spielgeräten ausgestattet. Angrenzend an das Einkaufszentrum gibt es seit Dezember 2016 einen neuen Nahversorgungsstandort, welcher aus dem Quartier fußläufig zu erreichen ist. Zudem haben sich eine Vielzahl an sozialen Einrichtungen (Seniorenbüro Brackel, AWO Begegnungszentrum, Jugendtreff „Time Out“) in den Ladenzeilen des Einkaufszentrums angesiedelt, wodurch die Leerstände stark zurückgegangen sind. Das nunmehr „Soziale Zentrum“ bietet einen Anlaufpunkt für alle Altersgruppen im Quartier. Ebenfalls wurden verschiedene Aktivitäten zur Förderung von Kindern, Senior*innen und Alleinerziehenden in Form von Aktionsraumprojekten durchgeführt.

- Die LEG-Siedlung Wickede hat sich in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung und Leerstandsquoten positiv entwickelt und umfangreiche Aufwertungen im Wohnungsbestand, Wohnumfeld und Einkaufszentrum erfahren. Die Schwerpunkte des Aktionsraumes Soziale Stadt haben sich dadurch aber nur geringfügig gewandelt. Noch jetzt besteht die Notwendigkeit eines hohen Engagements zivilgesellschaftlicher Akteur*innen. Zudem zeigen sich nach wie vor Herausforderungen in Bezug auf die Stabilisierung des LEG-Einkaufszentrums, das weiterhin von Leerständen und einer geringen Aufenthaltsqualität bedroht ist. Aufgrund der Aufgabe des evangelischen Gemeindezentrums fällt zudem eine wichtige soziale Anlaufstelle für die

Bewohner*innen im Quartier weg. Demnach bedarf das Quartier weiterhin einer besonderen Beachtung im Zusammenhang des Aktionsraumes Soziale Stadt sowie in den Fachplanungen Zentren, Einzelhandel und soziale Infrastruktur.

4 BESTANDSANALYSE

Die **Bestandsanalyse** besteht aus dem Stadtbezirksprofil und der Analyse verschiedener Fachplanungen. Neben der reinen Bestandsaufnahme und Darstellung von fachspezifischen Zielen und Leitvorstellungen erfolgt eine Bewertung von Bestand und Entwicklungsmöglichkeiten in Form von Qualitäten und Herausforderungen. Das Stadtbezirksprofil gibt einen Überblick zur Historie des Stadtbezirkes und ordnet die Grundzüge von Siedlungsstruktur und Raumnutzung ein. Zudem werden statistische Eckpunkte aufgezeigt, um Entwicklungstendenzen und Eigenheiten im Hinblick auf die Bevölkerungsstruktur und -entwicklung abzubilden. Anschließend werden die Fachplanungen Einzelhandel, Freiraum, Lärm, Mobilität, Stadtklima, soziale und technische Infrastruktur sowie Wohnen und Wirtschaft betrachtet (s. Abbildung 11).

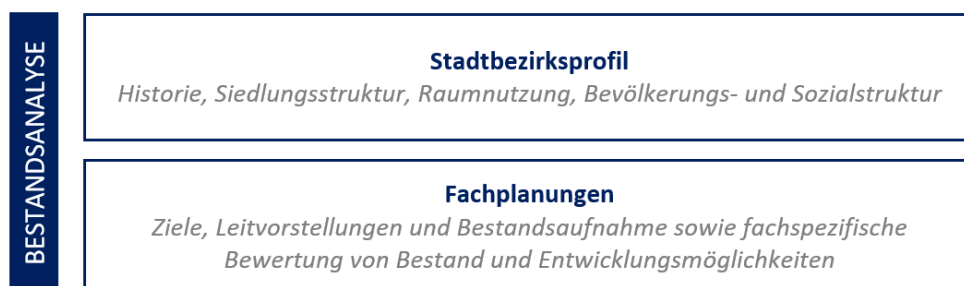


Abbildung 11: Aufbau des Kapitels Bestandsanalyse

Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

4.1 Stadtbezirksprofil Brackel

Der Stadtbezirk Brackel hat 56.199 Einwohner*innen (EW) und befindet sich im Osten des Dortmunder Stadtgebietes (s. Abbildung 12). Sowohl von der Fläche (30,77 km²; 3.077 ha) als auch von der Bevölkerungszahl gehört Brackel zu den „großen“ Stadtbezirken in Dortmund. Die auch als „Hellwegdörfer“ benannten Stadtteile Wambel, Brackel, Asseln und Wickede erstrecken sich im Osten und Südosten bis an die Stadtgrenzen zum Kreis Unna sowie der Gemeinde Holzwickede und schließen im Westen an die Stadtbezirke Innenstadt-Ost und Innenstadt-Nord an. Die entlang der Hellwegachse gewachsenen Ortsteile bilden einen Übergang von den hoch verdichteten Innenstadtbezirken zum Stadtumland. Während in den statistischen Bezirken Wambel und Brackel die Siedlungs- und Gewerbeflächen noch einen erheblichen Anteil der Bezirksfläche einnehmen, weisen Asseln und Wickede kompakte Siedlungskerne auf, die von landwirtschaftlichen Flächen umgeben sind. Im Folgenden wird ein Überblick über die historische Entwicklung, die Siedlungsstruktur und Raumnutzung sowie Bevölkerungs- und Sozialstruktur im Stadtbezirk gegeben.

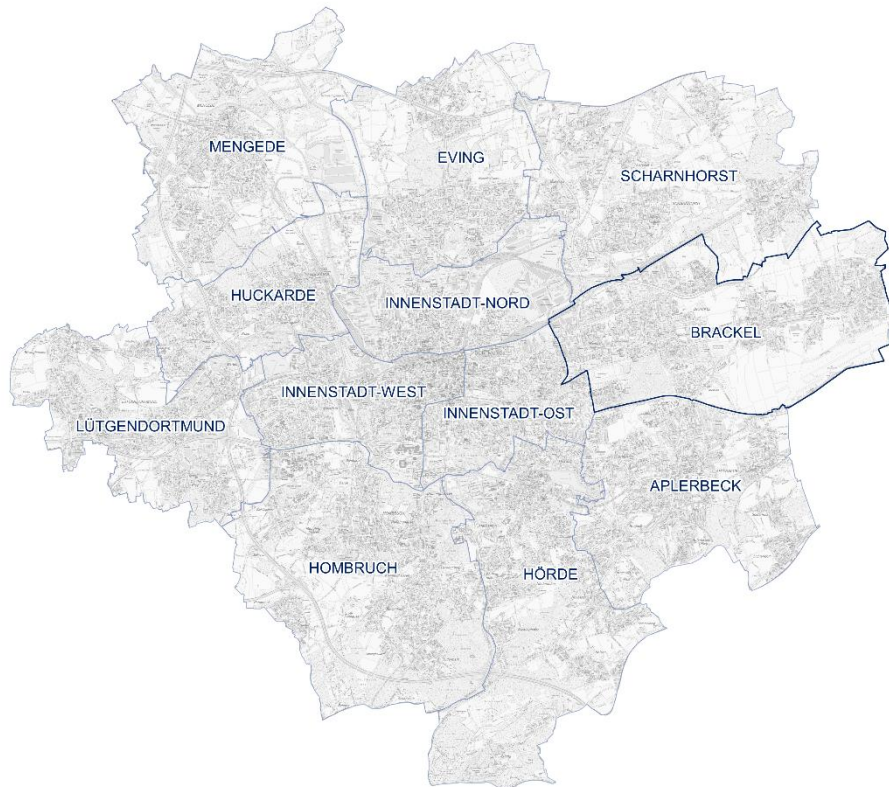


Abbildung 12: Lage des Stadtbezirkes Brackel im Dortmunder Stadtgebiet
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

4.1.1 Historie der Siedlungsflächenentwicklung

„Die Art, wie wir das Kulturerbe heute nutzen, pflegen und schützen wird entscheidend sein für die zukünftige Entwicklung einer gebauten Umwelt von hoher Qualität.“²²

Welche Bedeutung hat das baukulturelle und archäologische Erbe für die Menschen in Dortmund und die zukünftige Entwicklung der Stadt?

Historische Bauten und Stadtbilder leisten einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität einer Stadt. Sie sind Aushängeschilder und stehen für Identifikation. Bewohner*innen und Besucher*innen fühlen sich von ihnen gleichermaßen angezogen und es ist oftmals der einfachste historische Hausbestand, der ausschlaggebend für die Stadtqualität ist. Insgesamt verfügt historischer Baubestand über kulturelle, ökologische und ökonomische Werte, die oftmals unterschätzt werden. Darüber hinaus prägen sie im Stadtbild den von anderen Städten unterscheidbaren Raum und stiften Identität.

Dortmund besitzt ein umfangreiches bauhistorisches und archäologisches Erbe. Es ist Zeugnis der Geschichte der Stadt und bietet große Entwicklungsmöglichkeiten hin zu einer attraktiven und facettenreichen Großstadt, die den Wandel von der Montanindustrie zu einem zukunftsfähigen Wirtschafts- und Kulturzentrum vollzogen hat und dabei stolz auf ihre Wurzeln ist, sie bewahrt und präsentiert. Damit verbunden ist eine Steigerung der Lebensqualität und nicht zuletzt eine Stärkung des Standorts Dortmund im Wettbewerb um Unternehmen und qualifizierte Arbeitskräfte. Um die-

²² Die europäischen Kulturminister*innen in der Davos Deklaration 2018

ses Potential zu aktivieren, wird es immer wichtiger, die Besonderheiten und Qualitäten der Altbauten und Altbauquartiere als Standortfaktoren und Imagebilder herauszuarbeiten und die Aufenthaltsqualitäten des öffentlichen Raumes zu stärken.

Was macht die Denkmalbehörde?

Die Untere Denkmalbehörde hat die Aufgabe und den gesetzlichen Auftrag Dortmunds historische Zeugnisse wie z. B. Bau- und Gartendenkmäler, historische Ensembles und archäologische Stätten zu erhalten, zu pflegen, zu dokumentieren und zu erforschen. Sie trägt zu einer sinnvollen und zeitgemäßen Nutzung der Denkmäler bei und setzt sich dafür ein, dass sie bei öffentlichen Planungen angemessen berücksichtigt werden. Gemeinsam mit den Denkmaleigentümer* innen arbeitet die Denkmalbehörde daran, dass bedeutende Spuren unserer Kulturgeschichte wie Bauwerke oder Siedlungen nicht unerkannt verloren gehen. So können Menschen auch zukünftig Geschichte in ihrem Alltag erleben und die Aufenthaltsqualität in historischen Stadtquartieren genießen.

Die behördlichen Zuständigkeiten in der Denkmalpflege in Nordrhein-Westfalen regelt das Denkmalschutzgesetz des Landes Nordrhein Westfalen (DSchG NW)²³. Die mit dem Vollzug des Denkmalschutzgesetzes betrauten Denkmalbehörden stehen in einem hierarchisch geordneten Verhältnis zueinander. Jede Gemeinde in Nordrhein-Westfalen ist Untere Denkmalbehörde für ihr Gemeindegebiet (§ 21 DSchG NW). 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.

Städtebauliche Entwicklung von Dortmund

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 sog. 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.

²³ Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (DSchG NW) vom 11. März 1980

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 qualitätsvolle 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 Jungferntal.

Städtebauliche Entwicklung des Stadtbezirkes Brackel

Innerhalb der Stadtstruktur Dortmunds liegen zahlreiche Dörfer aus der vorindustriellen Zeit, die ehemals landwirtschaftlich genutzt waren. Ihre Selbständigkeit 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.

Dazu gehören auch die sog. Hellwegdörfer Körne, Wambel, Brackel, Asseln und Wickede, die bis auf Körne im heutigen Stadtbezirk Brackel liegen. Die Geschichte lässt sich anhand schriftlicher Quellen bis in das Jahr 880 / 884 zurückverfolgen, als Wambel und Asseln erstmals urkundlich genannt wurden. Jüngere archäologische Grabungen haben in Asseln und Wickede Siedlungsspuren nachgewiesen, die bis 4500 vor Christus zurückreichen und der jungsteinzeitlichen Rössener Kultur zugeschrieben werden.

Diese lange Geschichte spiegelt sich auch in der Denkmallandschaft wider, die von Bodendenkmälern, mittelalterlichen Kirchen, alten Bauernhäusern, Wohnhäusern des ausgehenden 19. Jahrhunderts über denkmalgeschützte Arbeitersiedlungen bis hin zum Hauptfriedhof reicht. Insgesamt sind 54 Denkmäler in der Denkmalliste der Stadt Dortmund eingetragen (Stand Mai 2021; s. Anhang 6). Dazu kommen zahlreiche potentielle Denkmäler, erhaltenswerte Bauten und historische Stadtbe- reiche von der Zeit der Industrialisierung bis hin zu Siedlungen der Nachkriegsmoderne (s. Abbildung 13).

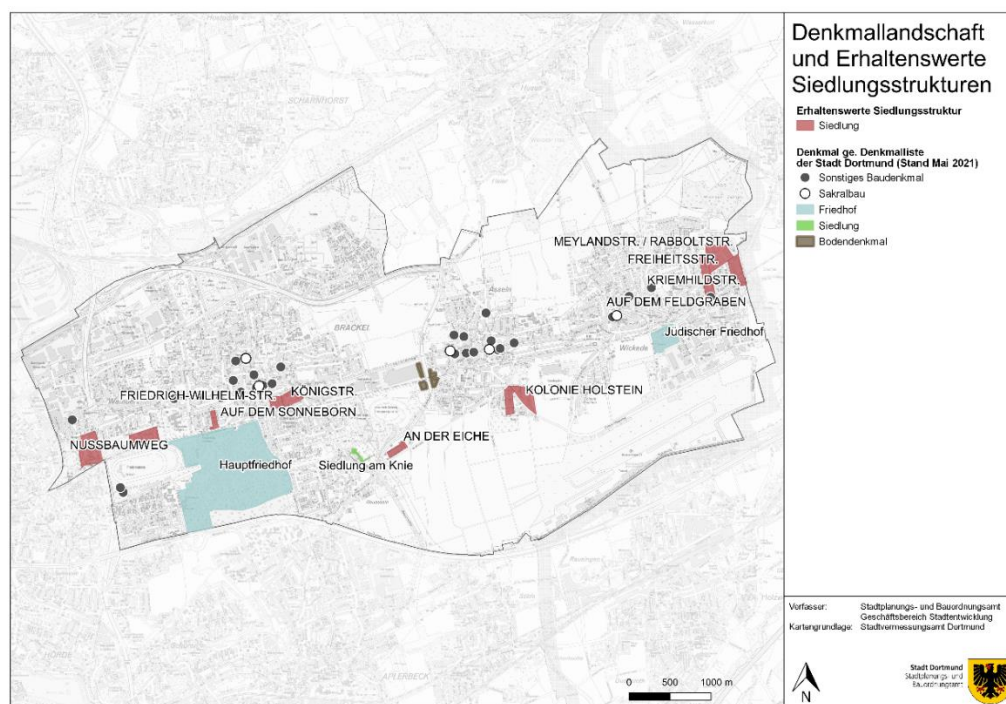


Abbildung 13: Denkmallandschaft und Erhaltenswerte Siedlungsstrukturen im Stadtbezirk Brackel
 Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Der Hellweg

Die Geschichte des Hellwegs reicht in die Zeit der Vor- und Frühgeschichte zurück. Als Handelsweg stellte er über viele Jahrhunderte eine wichtige West-Ost-Verbindung zwischen Rhein und Weser dar. Östlich des Dortmunder Stadtkerns reihten sich die Dörfer entlang des Hellwegs rhythmisch im Abstand weniger Kilometer linear auf. In den Orten hatte der Hellweg den Charakter der zentralen Dorfstraße, umgeben von lockerer Bebauung. Zwischen den Dörfern war er eine Landstraße mit Ausblick in die Felder. Im Zuge der Industrialisierung ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die Ortskerne zunehmend verdichtet. Die neuen Baukörper wendeten sich erstmals einheitlich der Straße zu, bildeten Straßenfassaden aus und fassten den Hellweg räumlich. Zu den alten Kirchen kamen jetzt weitere Funktionen der Gemeinschaft wie Schulen, Gaststätten und vermehrt Handel. An den Ortsausgängen entstanden am Hellweg repräsentative Villen.

Diesen Charakter als Landstraße und zentrale Dorfstraße mit Zentrumsfunktion und malerischen Ortsbildern verlor der Hellweg in den Dörfern ab den 1950er Jahren schrittweise. Einerseits durch eine unharmonische Straßenrandbebauung. Sie ist die Folge einer unregulierten Nachverdichtung, die bis in die Gegenwart fortschreitet: ein Nebeneinander unterschiedlicher Bautypologien und Architektursprachen ohne Vereinheitlichung des Ortsbildes durch städtebauliche und architektonische Gestaltungsprinzipien, die typische sog. Ruhrgebietsmischung (s. Abbildung 14).



Abbildung 14: Der Hellweg in Brackel. Die historische Handelsstraße wird heute durch eine äußerst unharmonische Bebauung geprägt.; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Andererseits wurde der öffentliche Straßenraum in den letzten Jahrzehnten unter dem Primat des motorisierten Individualverkehrs geordnet. Bürgersteige wurden auf ein Minimum reduziert. Als Ort

des öffentlichen Stadtlebens, der Begegnung und Kommunikation hat der Hellweg erheblich an Bedeutung verloren mit deutlichen Auswirkungen auf das Stadtbild und die Lebensqualität in den Hellwegdörfern.

In Zukunft sollte der Hellweg nicht nur als Straßenzug erhalten bleiben, sondern in seinem historischen Bestand wieder stärker erlebbar werden. Die Aufenthaltsqualität und Zentrumsfunktion im Kern der historischen Hellwegdörfer sollten deutlich verbessert werden. Dies gilt in Zeiten des zunehmenden Online-Handels umso mehr, da der öffentliche Stadtraum über seine Funktion als Einkaufszone hinaus zu einem Ort der kommerzunabhängigen Begegnung und Kommunikation der Stadtgesellschaft werden muss. Dies ist nur über eine stärkere Ausgewogenheit zwischen motorisiertem und öffentlichem Verkehr mit den Fußgängern möglich – unabhängig von einer Verlängerung der L663n.

Die Hellwegdörfer Wambel, Brackel, Asseln und Wickede

Die Hellwegdörfer Wambel, Brackel, Asseln und Wickede entwickelten sich als sog. Haufendörfer rund um den Hellweg. Dabei handelt es sich um Dörfer mit ungeplanten Wachstumsprozessen, deren Höfe in ihrer Größe stark variieren und ungeordnet in der Landschaft liegen. Von den alten Hofgebäuden haben sich im Stadtbezirk Brackel einige erhalten. Die ältesten Bauten stammen aus dem 18. Jahrhundert und wurden in Fachwerkbauweise errichtet. Ältester Profanbau ist der Hof am Pleckenbrink 22, der um 1750 errichtet wurde. Noch älter sind die mittelalterlichen Kirchen am Wickeder Hellweg 80 und am Brackeler Hellweg 140. Auch Teile der Asselner Lutherkirche stammen aus dem Mittelalter. Baudenkmäler jüngeren Datums gehen auf die Zeit der Industrialisierung zurück, als am Rande der alten Dörfer Wohnhäuser und großbürgerliche Villen entstanden. In Brackel ist in dieser Zeit ein kleines Villenviertel entstanden (s. Abbildung 15). Die Bebauung an der Cäcilienstraße, der Friedrich-Wilhelm-Straße und der Schimmelstraße ist mehrheitlich erhalten geblieben und heute ein schützenswerter historischer Stadtbereich. Überformungen sollten zukünftig zurückgebaut und der Alleecharakter der Straßen wiederhergestellt werden.



Abbildung 15: Cäcilienstraße in Brackel. Trotz starker Veränderungen ist das Villenviertel rund um die Friedrich-Wilhelm-Straße auch heute noch gut ablesbar; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

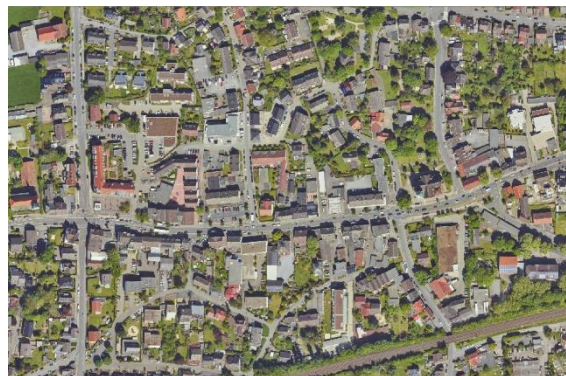


Abbildung 16: Das Hellwegdorf Asseln. Der Stadtgrundriss ist unregelmäßig und geht auf das über Jahrhunderte gewachsene Wegenetz zurück; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Im Kern der alten Dörfer brachten das unregelmäßige Wegenetz und die ländliche Bebauung ursprünglich ein äußerst malerisches Ortsbild hervor. Während das ungeordnete Wachstum in der Stadtstruktur bis heute gut ablesbar ist (s. Abbildung 16), ist das einst pittoreske Antlitz weitestgehend verloren. Grund hierfür ist der oben beschriebene Prozess einer unregulierten Nachverdichtung. Während die bauliche Verdichtung der Ortskerne und -ränder in der Zeit der Industrialisierung überwiegend noch den städtebaulichen und architektonischen Konventionen jener Zeit unterlag, wurde das Ortsbild ab den 1950er Jahren zunehmend uneinheitlicher. Da sich dieser Prozess in

nahezu allen historischen Dorflagen in Dortmund bis heute vollzieht, sollte geprüft werden, inwiefern die Entwicklung eines städtebaulichen Leitbildes für Dortmunds historische Dorflagen langfristig zu einer harmonischeren Entwicklung der alten Ortskerne beitragen kann.

Siedlungen

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurde auch für den heutigen Stadtbezirk Brackel die Industrialisierung prägend. Die Zeche Vereinigte Norm in Wickede nahm ihren Betrieb bereits 1846 auf. Am Gurdunplatz entstand dann in den 1870er Jahren die erste Siedlung für die Arbeiter der Zeche.

Viele traditionelle Siedlungen haben durch individuelle Umbau- und Sanierungsmaßnahmen und trotz einheitlicher Bautypologien ihren Ensemblecharakter in den letzten Jahrzehnten teilweise oder sehr weitgehend eingebüßt. Das gilt auch für die Siedlung am Nußbaumweg in Wambel, die baulich und städtebaulich zu den ambitioniertesten Siedlungen in Dortmund gehört. Ebenfalls stark überformt, aber dennoch erhaltenswert, sind die Siedlungen in der Königstraße, Holzwickeder Straße, die Siedlung auf dem Sonnenborn sowie die Siedlung an den Rühlen.

Einerseits sind die baulichen Veränderungen der einzelnen Siedlungshäuser teilweise sehr stark und die Eigentümerstrukturen der privatisierten Siedlungen so kleinteilig, dass eine Wiederherstellung der historischen Siedlungsbilder nur mit großem Aufwand realisierbar erscheint. Andererseits besitzen viele Siedlungen eine beachtliche städtebauliche Qualität und sind fester Bestandteil der Dortmunder Stadtidentität und Wohnkultur. Zuletzt hatte es mit dem Interkommunalen Handlungskonzept Siedlungskultur in Quartieren des Ruhrgebietes eine städteübergreifende Initiative mit dem Ziel gegeben, dass siedlungskulturelle Erbe und Möglichkeiten seines Erhaltes verstärkt in den Blick zu nehmen. Sie ist bisher jedoch ohne größeren praktischen Nutzen geblieben. Der Erhalt traditioneller Arbeiterkolonien, auch der privatisierten und überformten Siedlungen, sollte zukünftig weiter verfolgt werden.

Bis heute weniger stark überformt sind die Kolonie Holstein, deren historisches Bild mit einer Gestaltungssatzung gesichert ist, und die Siedlung an der Eiche. Denkmalgeschützt ist in Brackel nur die Siedlung am Knie.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden am Rande der historischen Hellwegdörfer weitere Siedlungen errichtet, jetzt im Duktus der Nachkriegszeit: Zeilenbauweise, Punkthochhäuser, halböffentliches Stadtgrün und Bauwirtschaftsfunktionalismus prägen diese Stadtbereiche. Dabei gibt es in Brackel zwei Siedlungen der Nachkriegsmoderne, die über den Massenwohnungsbau hinaus auch durch bauliche und städtebauliche Qualität gekennzeichnet sind.

Die drei- bis fünfgeschossigen Mietshäuser in der Siedlung an der Rabboltstraße und der Maylantstraße zeigen mit symmetrischen Baukörpern, Betonung der Mitte und gekonnten Proportionen typische Relikte der traditionellen europäischen Architektur in der 1950er Jahre-Nachkriegsmoderne. Hinzu kommt die betonte Leichtigkeit der 1950er Jahre-Architektur, die eine explizite Abkehr von der Schwere der 1930er und 1940er Jahre war. Diese prägt auch die Reihenhauszeilen in der Siedlung rund um die Pappelstraße. Die Wohnhochhäuser dieser Siedlung zeigen ein auf ganzer Breite geöffnetes, oberstes Geschoss – ein Motiv, das auf die Fernwirkung der Bauten abzielt.

Hauptfriedhof und Wambeler Rennbahn

Ebenfalls im heutigen Stadtbezirk Brackel liegen die Wambeler Rennbahn und der Hauptfriedhof, die denkmalgeschützt sind. Beide Anlagen entstanden im Stadterweiterungsprozess vom Dortmund-Stadtkern nach außen und haben wenig Bezug zu den Hellwegdörfern.

Der Hauptfriedhof wurde ab 1905 geplant und zwischen 1920 und '26 realisiert (s. Abbildung 17). Die Anlage besteht aus einem Ensemble mit Trauerhallen, Verwaltungs- und Wohngebäuden, Arkadengang, Krematorium, Urnenturm und einer weitläufigen und anspruchsvoll gestalteten Gartenanlage mit integrierten Gräberfeldern. Stilistisch weist die Anlage Merkmale der Gartenkunst der Renaissance, des Barock und des englischen Landschaftsgartens auf. Das Gebäudeensemble entstand im Duktus des Expressionismus. Die Verwendung lokaler Baustoffe wie Ruhrsandstein ist typisch für die bauliche Gestaltung Dortmunds unter Stadtbaurat Hans Strobel.



Abbildung 17: Der Dortmunder Hauptfriedhof ist das einzige erhaltende Großprojekt aus der Zeit des Stadtbaurates Hans Strobel. Es ist ein architektonisches gartenkünstlerisches Gesamtkunstwerk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Während der Volkspark südlich des Rheinlanddamms nach dem Krieg durch den Bau der Messehallen weitgehend verloren ging, ist der Hauptfriedhof die größte erhaltene Anlage Strobels, die mit ihren Dimensionen und der qualitätvollen künstlerischen Gestaltung vom Selbstverständnis Dortmunds in den 1920er Jahren als neue Großstadt zeugt.

Die Wambeler Rennbahn wurde 1913 eröffnet. Denkmalgeschützt sind die Gebäudegruppe aus drei Zuschauertribünen mit klassischer Fassadengliederung und mehrere Wett pavillons in Fachwerkbauweise. Ihre städtebauliche Bedeutung verlor die Rennbahn durch den Bau der B236, mit dem die repräsentative Allee verloren ging, welche die Rennbahn an die ehemalige Prachtstraße Westfalendamms anschloss.

Qualitäten und Herausforderungen

Zusammenfassend lassen sich die Qualitäten und Herausforderungen aus Sicht der historischen Siedlungsflächenentwicklung im Stadtbezirk Brackel wie folgt beschreiben:

Qualitäten	Herausforderungen
+ Historische Strukturen des Hellwegs und der Hellwegdörfer	! Flächendeckende Überformung der historischen Architektur
+ Vereinzelte Denkmäler aus der vorindustriellen, landwirtschaftlich geprägten Zeit der Dörfer	! Unharmonische Bebauung entlang des Hellwegs und in den historischen Hellwegdörfern seit den 1950er Jahren und bis in die Gegenwart
+ Qualitätsvolle Siedlungsbereiche aus der Zeit der Industrialisierung und der Nachkriegsmoderne	! Funktion des Hellwegs als Hochleistungsstraße mit wenig Aufenthaltsqualität
+ Hauptfriedhof als großstädtische Friedhofs- und Grünanlage mit Naherholungsfunktion	! Fehlender flächendeckender Denkmalpflegeplan (Steuerungsinstrument)

4.1.2 Raumnutzung und Siedlungsstruktur

Ziel der Analyse der Siedlungsstruktur und Raumnutzung ist, die städtebauliche Charakteristik und Nutzungszusammensetzung des Stadtbezirkes zu verstehen und Grundlagen für das konzeptionelle Raummodell (s. Kapitel 6.1) zu erheben.

Raumnutzung

Die Nutzung des Raumes ist ein bedeutsamer Aspekt, um die Charakteristik des Stadtbezirkes einschätzen zu können. Einen guten, allgemeinen Überblick über die aktuelle Nutzung gibt das Amtliche Liegenschaftskataster (ALKIS), aus dem auch die Statistik der Flächennutzung abgeleitet wird. Es lässt sich ablesen, welche Siedlungsbereiche überwiegend durch Wohnnutzungen, Industrie- und Gewerbe, gemischte Nutzungen (z. B. Wohn- und Geschäftshäuser) oder durch besondere Prägungen (z. B. Schulen, Krankenhäuser) gekennzeichnet sind. Das ALKIS stellt auch für den Freiraum Funktionen wie Sport-, Freizeit- und Erholungsnutzungen, Friedhöfe bis hin zu Wald und Landwirtschaft dar. Lineare Infrastrukturen wie Schienen, Hauptverkehrsstraßen sowie Hochspannungsleitungen und Kanäle dienen hauptsächlich als Verkehrsträger oder erfüllen technische Funktionen beispielsweise als Stromtrassen oder für die Entwässerung.

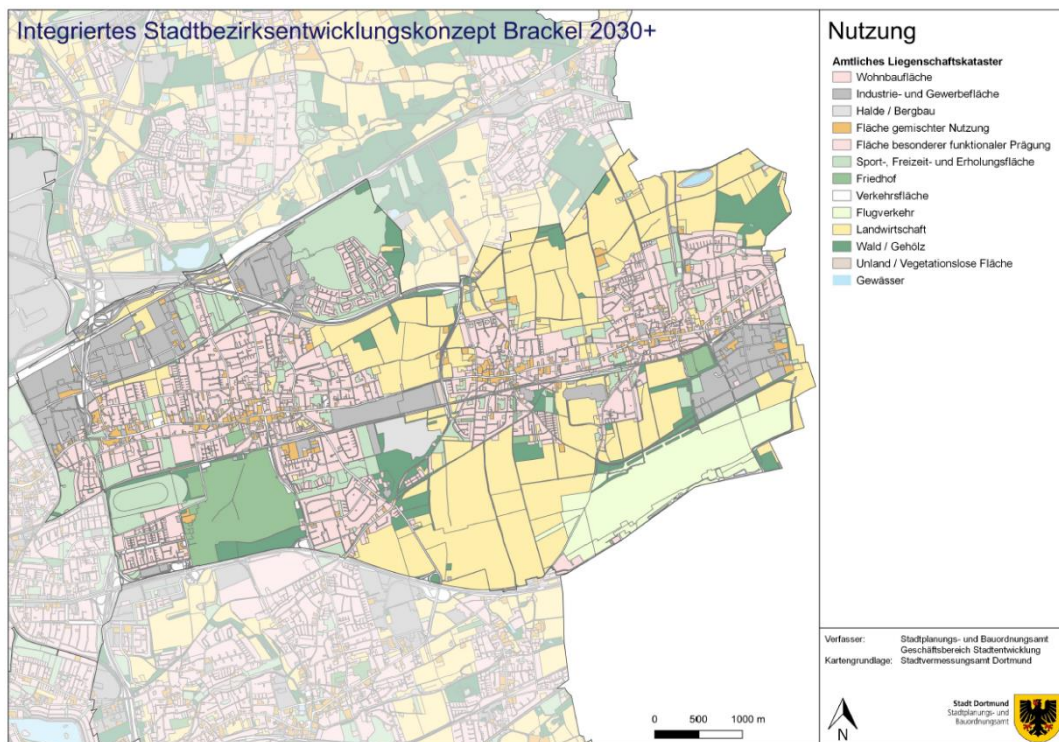


Abbildung 18: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS); Raumnutzung im Stadtbezirk Brackel; Quelle: Stadt Dortmund, Vermessungs- und Katasteramt

Die Nutzungsstruktur im Stadtbezirk Brackel ist relativ klar zu erkennen. Flächen gemischter Nutzung konzentrieren sich überwiegend entlang des Hellwegs, sodass sich Industrie-, Gewerbe- und Wohnflächen sowie Freiräume in ihrer Funktion deutlich abgrenzen lassen.

Im Westen des Stadtbezirkes ist der Siedlungsflächenanteil mit dem Band von Industrie- und Gewerbeflächen im Norden und den Wohnbauflächen in Wambel und Brackel deutlich höher als im östlichen Stadtbezirk. Der Freiraum besteht überwiegend aus Sport-, Freizeit und Erholungsflächen. Dabei fallen insbesondere die Wambeler Rennbahn und der Golfplatz mit dem Trainingsgelände des BVB im „Hohenbuschei“ ins Gewicht. Der Hauptfriedhof prägt den südlichen Bereich zwischen der Wambeler Rennbahn und Funkturnsiedlung. Im Osten des Stadtbezirkes hingegen ist

der Freiraum überwiegend landwirtschaftlich geprägt. Während insbesondere in Wickede der Norden überwiegend durch Wohnbauflächen geprägt ist, dominieren im Südosten an der Grenze zu Holzwickede mit dem Dortmunder Flughafen und den Industrie- und Gewerbeflächen die wirtschaftlichen Nutzungen. Dabei wirkt der Flughafen durch den hohen Grünflächenanteil jedoch nicht wie eine klassische Gewerbefläche.

Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur ist neben der Raumnutzung die wichtigste Komponente, um die städtebauliche Charakteristik des Stadtbezirkes zu ermitteln. Sie bestimmt sich aus dem Zusammenspiel von städtebaulicher Dichte, Bauweise und der Abgrenzung zum Freiraum durch Siedlungsränder.

Stark verkürzt geht es hinsichtlich der städtebaulichen Dichte in der Stadtplanung darum, wie viel Fläche eines Grundstücks bebaut werden darf und wie hoch die Anzahl der Geschosse ist bzw. die maximale Höhe der Gebäude festgesetzt wird (§16ff BauNVO)²⁴. Somit ist eine besonders hohe städtebauliche Dichte vorhanden, wenn Grundstücke in urbanen Gebieten bis zu 80,0 % in geschlossener Struktur mit entsprechender Höhe gebaut werden. Einfamilienhäuser mit Gärten haben eine sehr niedrige städtebauliche Dichte.

Die Bauweise bestimmt ergänzend, ob in einer offenen Struktur z. B. Einzelhäuser oder eine zusammenhängende, geschlossene Blockstruktur entstehen sollen oder bestehen. Da einerseits Reihenhäuser in einer zum Teil geschlossenen Bauweise und Großwohnsiedlungen z. B. mit Hochhäusern in einer offenen Bauweise erstellt werden, ist eine klare Abgrenzung bei der Analyse der Siedlungsstruktur nicht einfach. Zudem gibt es historisch gewachsene Bereiche, in denen sich über Jahrzehnte eine heterogene, städtebauliche Mischung entwickelt hat. Darüber hinaus können Baukomplexe wie Krankenhäuser und Schulzentren wie regelrechte „Ausreißer“ wirken. Industrie- und Gewerbegebiete haben – je nach Anforderung – eine eigene Charakteristik.

Bei der Beschreibung der Siedlungsstruktur stehen auch Siedlungsränder im Fokus, weil diese den Siedlungsbereich vom Freiraum und ggf. Stadtteile voneinander abgrenzen. Klare Siedlungsränder verhindern ein stetiges Ausweiten des Siedlungsbereiches durch Arrondierungen. Dies ist vor allem in Bereichen von Bedeutung, wo ökologisch bzw. stadtklimatisch wertvoller Freiraum vorhanden ist oder verbliebene „Grünfugen“ Siedlungsbereiche voneinander trennen. Letzteres hat eine hohe Bedeutung für die Erholungsmöglichkeiten im Wohnumfeld, die Durchgängigkeit von Freizeitwegeverbindungen, die stadtklimatische Ausgleichsfunktion und den Biotopverbund. Ein Zusammenwachsen von Siedlungsbereichen sollte aus diesem Grund durch klare Abgrenzung der Siedlungsränder verhindert werden.

Die folgende Einteilung soll die überschlägige Einschätzung städtebaulicher Strukturen im Stadtbezirk ermöglichen. Es geht dabei nicht um die Betrachtung von einzelnen Straßenzügen, sondern um eine ungefähre Einteilung von zusammenhängenden Siedlungsbereichen. Es werden folgende Kategorien gebildet:

- geschlossene Siedlungsstruktur: überwiegend zusammenhängende Bebauung; Blockstruktur; straßenbegleitende Bebauung; einheitliche Gebäudehöhen; klar abgrenzbare Siedlungsränder
- aufgelockerte Siedlungsstruktur: überwiegend offene Bauweise; Einfamilienhäuser, Doppelhaushälften, Reihenhäuser; Bungalows mit einheitlichen Gebäudehöhen; ggf. Großwohnsiedlungen mit großzügigen Abständen
- heterogene Siedlungsstruktur / „Ausreißer“: geschlossene bzw. offene Bauweise; historisch gewachsen; Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser mit unterschiedlichen Gebäudehöhen; solitäre Gebäudekomplexe / Hochhäuser; keine klaren Siedlungsränder

²⁴ Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017

- industriell / gewerbliche Siedlungsstruktur: individuelle Baukörperanordnung; überwiegend offene Bauweise; häufig historisch gewachsen; unterschiedliche Gebäudehöhen; ggf. solitäre Hochhäuser; keine klaren Siedlungsränder

Die Siedlungsstruktur im Stadtbezirk Brackel ist überwiegend durch eine aufgelockerte Bebauung geprägt. Rund zwei Drittel der Wohngebäude sind Ein- und Zweifamilienhäuser – etwa ein Drittel Mehrfamilienhäuser. Die Gebäudehöhen bewegen sich überwiegend im Bereich zwischen drei bis 15 Meter²⁵. Auch solitäre Hochhäuser finden sich im gesamten Stadtbezirk als Teil von zahlreichen Großwohnsiedlungen. Die Abstände zwischen den Gebäuden sorgen jedoch für eine moderate, städtebauliche Dichte. Auffällig ist die geringe städtebauliche Dichte in jüngeren Wohngebieten wie z. B. „Wohnpark Stadtgärtnerei“ und „Hohenbuschei“. In Wambel sind vereinzelte Ansätze einer geschlossenen Blockstruktur zu erkennen. Hier macht sich die Nähe zur Innenstadt bemerkbar. Als hohe Gebäudekomplexe fallen neben dem Knappschafts-Krankenhaus das „Dreier-Hochhaus“ und die Büro- und Logistikgebäude im Gewerbegebiet „Asseln-West“ auf. Die gewerbliche Siedlungsstruktur im Nordwesten und Südosten des Stadtbezirkes hebt sich deutlich von den Wohngebieten ab. Eine Ausnahme bildet das Gewerbegebiet „Brackel-Süd“, das durch seine zum Teil heterogene Bebauung im Siedlungszusammenhang auffällt (s. Abbildung 19).

Entlang des gesamten Hellwegs ist die städtebauliche Struktur sehr heterogen. In den Zentren „Wambel“, „Brackel“, „Asseln“ und „Wickede“ finden sich Abschnitte mit geschlossener Bebauung, die jedoch durch Baulücken, Grundstückszugänge oder räumlichen Versatz unterbrochen sind. Auch die Höhe der Gebäude weist auf eine gewisse Urbanität hin. Durch die historische Entwicklung und die damit verbundene, individuelle Ergänzungen im Laufe der Jahrzehnte ist entlang des gesamten Hellwegs eine durchwachsene Mischung unterschiedlichster Baustile und Höhen ohne städtebauliche Orientierung entstanden. Der Hellweg selbst gibt dabei als Hauptverkehrsstraße die grobe Richtung vor (s. Abbildung 19).

Die Siedlungsbereiche grenzen sich im Stadtbezirk Brackel überwiegend klar zum Freiraum ab. Es gibt wenige, überwiegend historisch bedingte Ausreißer wie z. B. die Siedlung „Am Westheck“ im Norden von Brackel oder „An der Eiche“ südlich der Halde Schleswig. Lediglich die Ortsränder von Asseln lassen sich nicht immer klar abgrenzen. Auch im Süden von Wickede sind im Bereich der Steinbrinkstraße städtebauliche „Ausreißer“ vorhanden. Besonders markant ist hier das Gewerbegebiet „Asseln-Süd“, dessen einziger, markanter Baukörper ohne Siedlungszusammenhang im Freiraum liegt. Auch das Gewerbegebiet „Asseln-West“ würde nach heutigem Maßstab nicht mehr an diesem Standort entstehen. Entlang des Hellwegs ist ein historisches „Siedlungsband“ entstanden, das die Hellwegdörfer Wambel und Brackel sowie Asseln und Wickede miteinander verbindet – die Stadteile sind jedoch noch nicht vollständig zusammengewachsen (s. Abbildung 19).

²⁵ 1 Vollgeschoss entspricht etwa einer Höhe von 3 Metern

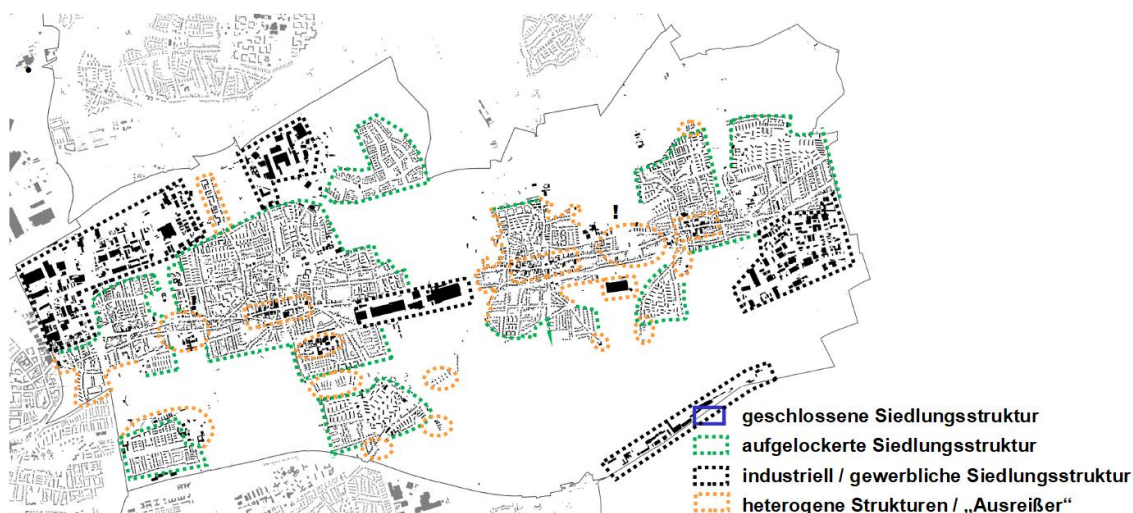


Abbildung 19: Amtliche Basiskarte (ABK) NRW, Siedlungsstruktur im Stadtbezirk Brackel
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Vermessungs- und Katasteramt

Zentren

Zentren sind Begegnungsräume und Identifikationsorte. Sie sind für den Stadtbezirk von hoher Bedeutung, da in ihnen viele unterschiedliche Nutzungsansprüche zusammenkommen. Sie dienen der Versorgung mit Waren, Dienstleistungen und mit Infrastrukturen der Daseinsvorsorge (z. B. öffentliche Einrichtungen, Bildungs- und Kultureinrichtungen) für alle Bevölkerungsgruppen. Durch die Ausgestaltung der Zentren identifiziert sich die Bevölkerung mit ihren wohnortnahen Zentren. Voraussetzung dafür ist eine attraktive Nutzungsmischung und enge Verzahnung zwischen den Wohnstandorten im Sinne einer guten Erreichbarkeit. Vor allem die Gestaltung des öffentlichen Raumes trägt zur Aufenthaltsqualität und Belebung der Zentren bei, wodurch Urbanität entsteht und Identität gestärkt wird.

Die meisten der Dortmunder Zentren sind aus alten Ortskernen entstanden, so auch die in Brackel entlang des Hellwegs gelegenen Zentren „Wambel“, „Brackel“, „Asseln“ und „Wickede“. Aufgrund des umfangreichen Angebotes an öffentlichen Einrichtungen (u. a. Bezirksverwaltungsstelle, Sozialbüro, Stadtteilbibliothek) und Einzelhandelsbetrieben der verschiedenen Bedarfsstufen nimmt Brackel die Funktion als Stadtbezirkszentrum ein und deckt damit auch Funktionen der als Nahversorgungszentrum klassifizierten Zentren „Wambel“, „Asseln“ und „Wickede“ mit ab (s. Kapitel 4.2.1).

Infrastruktur

Lineare Infrastrukturen wie Schienen, Hauptverkehrsstraßen sowie Hochspannungsleitungen und Kanäle prägen den Raum. Einerseits dienen sie als Verkehrswege häufig dem Transport und der Fortbewegung. Andererseits können sie Barrierewirkungen entfalten oder das Landschaftsbild beeinträchtigen.

Im Stadtbezirk Brackel kennzeichnen neben dem Hellweg weitere von Ost nach West verlaufende, lineare Infrastrukturen den Stadtbezirk. Sie binden Dortmund bzw. das Ruhrgebiet an den Osten und weiterführende Hauptverkehrswege wie die A1 an. Im Norden bildet die überregionale Schienentrasse eine räumliche Barriere zum Stadtbezirk Scharnhorst. Hier fließt parallel die Körne im offenen Kanal. Eine Vielzahl von kleineren Gewässern fließt zudem im Nord-Süd-Verlauf, darunter der Heimbach in Wickede oder der Asselner Graben in Asseln. Im nördlichen Landschaftsraum verlaufen zahlreiche Hochspannungsleitungen – eine quert den Siedlungsraum im Norden von Wickede. Die S-Bahn-Linie S4 (Dortmund-Unna) bildet eine Zäsur zwischen dem Norden und dem

Süden des Stadtbezirkes, denn der Hellweg mit den Zentren als auch ein Großteil der Wohnbauflächen befinden sich nördlich dieser „Grenze“, an der zahlreiche Wegeverbindungen zusammenlaufen. Letzteres gilt auch für die L663n, deren Verlängerung im Osten des Stadtbezirkes geplant ist. Im Süden sind mit der A40 und dem Dortmunder Flughafen räumliche Grenzen gesetzt.

Qualitäten und Herausforderungen

Zusammenfassend lassen sich die Qualitäten und Herausforderungen aus Sicht der Raumnutzung und Siedlungsstruktur im Stadtbezirk Brackel wie folgt beschreiben:

Qualitäten	Herausforderungen
+ Nutzungsmischung am Hellweg	! Fehlende, städtebauliche Orientierung entlang des Hellwegs
+ Gewerbliche Schwerpunkte im Norden	! Zusammenwachsen der Stadtteile Wambel und Brackel sowie Asseln und Wickede
+ Heterogene, städtebauliche Dichte mit Innenentwicklungspotenzialen	! Arrondierung intakter Siedlungsränder
+ Überwiegend klare Siedlungsränder	! Tendenz geringer, städtebaulicher Dichte bei aktuellen Vorhaben
	! Barrierewirkungen großräumiger Hauptverkehrswege

4.1.3 Bevölkerung und Sozialstruktur

Der Stadtbezirk Brackel setzt sich aus den vier statistischen Bezirken Wambel, Brackel, Asseln und Wickede zusammen, die in 20 Unterbezirke gegliedert sind (s. Abbildung 20):

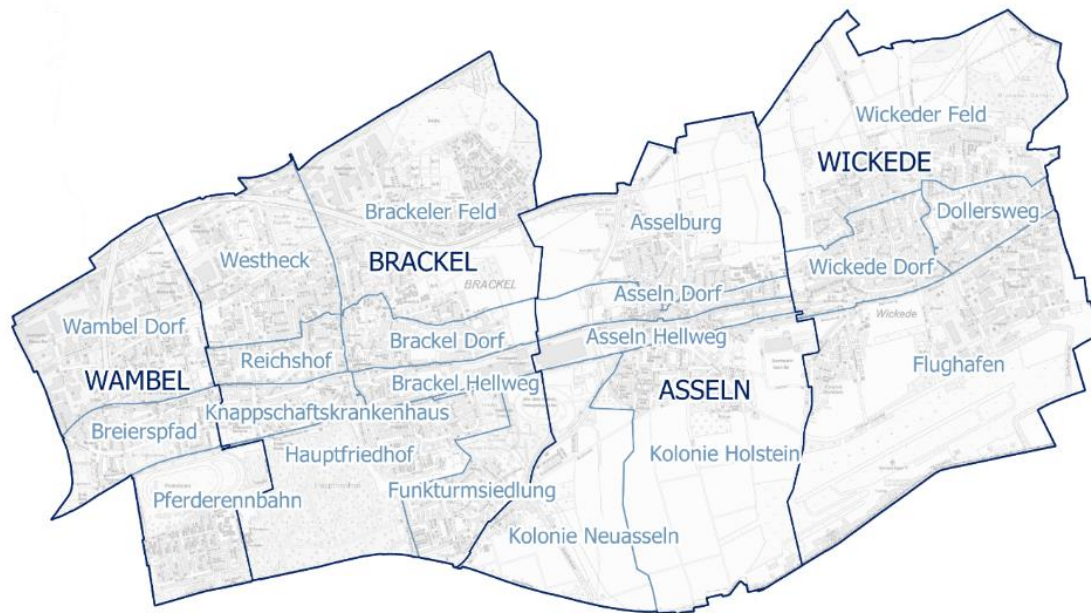


Abbildung 20: Lage der statistischen Bezirke und Unterbezirke im Stadtbezirk Brackel
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

*Dichte der Einwohner*innen*

Durchschnittlich wohnen in Dortmund pro Hektar Siedlungsfläche 75,3 Menschen. Mit 68,6 EW/ha²⁶ ist die Wohndichte in Brackel vergleichbar mit Scharnhorst, Lütgendortmund und Mengede und liegt unter dem städtischen Durchschnitt (s. Abbildung 21). Dies lässt sich auf den hohen Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern (32,4 %) zurückführen, der deutlich über dem Gesamtschnitt (Gesamtstadt 23,5 %) liegt. Bezogen auf die Ebene der statistischen Unterbezirke (UBZ) weisen der UBZ Reichshof (110,6 EW/ha), Brackel Dorf (72,2 EW/ha), Brackel Hellweg (74,6 EW/ha), Pferderennbahn (75,0 EW/ha), Wickeder Feld (83,6 EW/ha) und Wickede Dorf (74,4 EW/ha) eine überdurchschnittliche Dichte der Einwohner*innen auf (Stand 31.12.2019).

- Die Dichte der Einwohner*innen in Brackel liegt bei 68,6 EW/ha und somit unter dem Dortmunder Durchschnitt. Dies lässt sich auf den hohen Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern (32,4 %) zurückführen, der deutlich über dem Gesamtschnitt (Gesamtstadt 23,5 %) liegt.

²⁶ Einwohner*innen (Hauptwohnbevölkerung) je Hektar Siedlungsfläche (EW/ha)

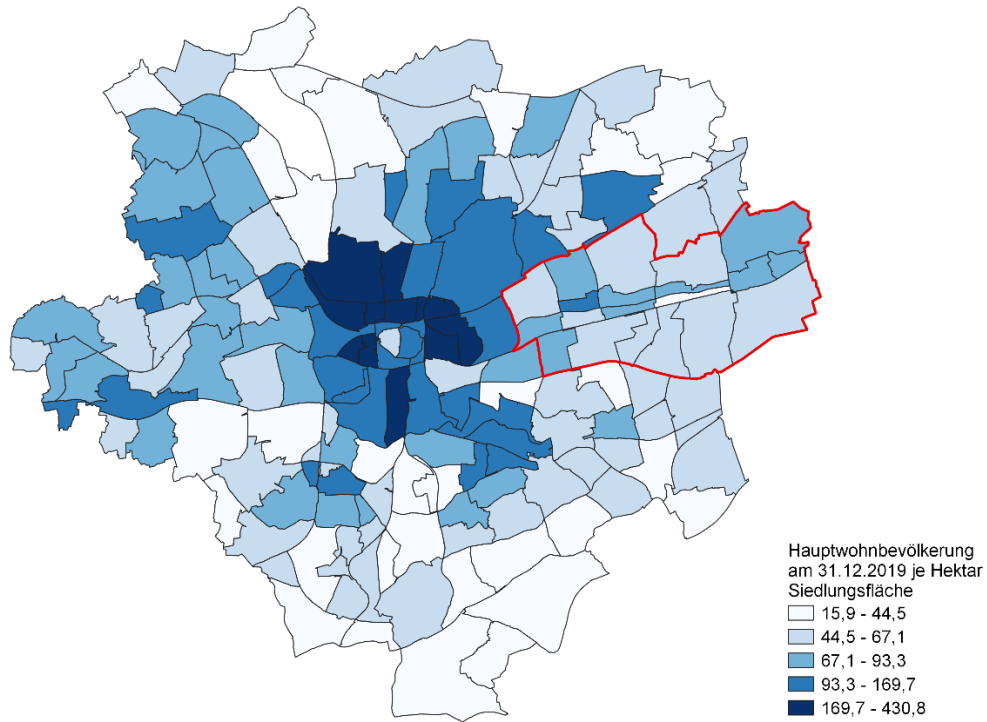


Abbildung 21: Hauptwohnbevölkerung je Hektar Siedlungsfläche in Dortmund
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik

Bevölkerung

Am 31.12.2019 waren insgesamt 603.609 Personen mit ihrem ersten Wohnsitz in Dortmund gemeldet. Mit einer Bevölkerungszahl von 56.199 Einwohner*innen (EW) gehört der Stadtbezirk Brackel neben Hombruch sowie der Innenstadt-Nord und -Ost zu den bevölkerungsreichsten Stadtbezirken. Insgesamt leben im Stadtbezirk 9,3 % der Dortmunder Bürger*innen (Stand 31.12.2019).

Unter den statistischen Bezirken führt Brackel die Rangliste der Einwohner*innenzahlen mit 24.396 Bewohner*innen deutlich an. Der Bezirk Wambel verfügt über 15.159 Einwohner*innen. In Wickede (8.847 EW) und Asseln (7.797 EW) wohnen weniger als die Hälfte der im Bezirk Brackel lebenden Menschen.

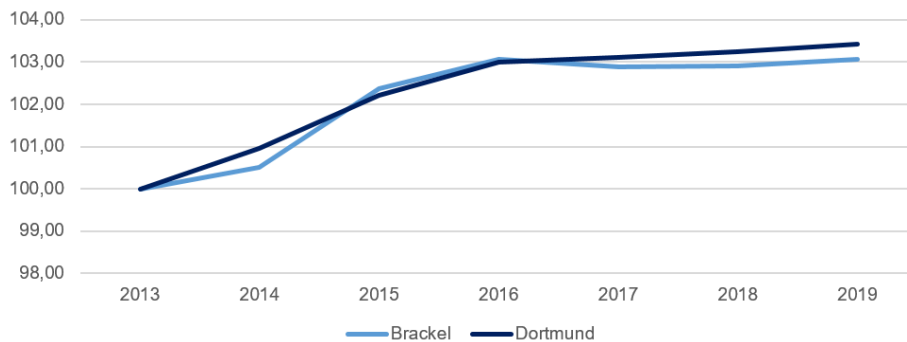


Abbildung 22: Bevölkerungsentwicklung 2013-2019 im Stadtbezirk Brackel
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik

Mit lediglich einer Ausnahme im Jahr 2017 verzeichnet Brackel seit 2013 eine positive Bevölkerungsentwicklung (s. Abbildung 22). Mit einem Plus von 3,1 % zwischen 2013 und 2019 reicht der Bevölkerungszuwachs trotz einer deutlich negativen Bilanz zwischen Geburten- und Sterbefällen

von -31,2 %²⁷ (2013-2019) an die Größenordnung der gesamtstädtischen Entwicklung von 3,4 % heran. Vor allem im Jahr 2015 ist ein deutlicher Anstieg von 1,8 % zu erkennen, welcher auf die Entwicklung des Baugebietes „Hohenbuschei“ zurückgeführt werden kann. Demnach stützt sich das Bevölkerungswachstum in Brackel auf Wanderungsgewinne. In den Jahren 2013 bis 2019 sind 3.412 mehr Personen zugezogen als weggezogen²⁸. So übersteigt die Zahl der Zuzüge die der Fortzüge um 9,4 %²⁹.

Natürliche Bevölkerungsentwicklung								
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2013-2019
Einwohner	54.525	54.807	55.818	56.190	56.094	56.110	56.199	1.674 3,1 % ↗
Geburtenzahl	424	445	449	435	502	476	470	→
Sterbefälle	715	625	655	636	655	664	700	→
Saldo Geburten-Sterbefälle	-291	-180	-206	-201	-153	-188	-230	→
Wanderungsbewegung 2013-2019								
	Zuzug		Wegzug		Saldo			
Wanderungsbewegung insgesamt	39.639		36.227		3.412			
Binnenwanderung	26.564		23.766		2.798			
Außenwanderung	13.075		12.461		614			

Auf der Ebene der statistischen Bezirke verzeichnet Brackel aufgrund des Neubaugebietes „Hohenbuschei“ den höchsten Bevölkerungszuwachs von 7,5 %. Unter den restlichen Bezirken ist ausschließlich die Bevölkerung in Asseln in den Jahren 2013 bis 2019 ebenfalls minimal gewachsen (+1,5 %). Die beiden Bezirke Wambel (-0,6 %) und Wickede (-0,7 %) verzeichnen einen leichten Bevölkerungsrückgang. Der Einfluss des in den letzten Jahren bezogenen Baugebietes wird ebenfalls auf der Ebene der statistischen Unterbezirke (UBZ) deutlich. Der UBZ „Brackeler Feld“ verzeichnet mit dem neuen Wohngebiet einen Zuwachs von mehr als ein Drittel (+37,2 %). So übersteigt die Zahl der Zuzüge die der Fortzüge um mehr als 50,0 % (+56,2 %). Ebenso war die Geburtenzahl in den Jahren doppelt so hoch wie die der Sterbefälle. Den höchsten Verlust weist dagegen der UBZ Pferderennbahn mit -6,7 % auf. In Verbindung mit einem hohen Anteil 18- bis unter 30-jähriger dürfte das auf Auszüge erwachsener Kinder aus den Elternhäusern zurückzuführen sein, welche durch Zuzüge nicht ausgeglichen werden (Stand 31.12.2019).

²⁷ Abweichung der Zahl der Geburten von der Zahl der Sterbefälle 2013 bis 2019 in Prozent

²⁸ Berücksichtigt sind sowohl Binnenwanderung als auch Außenwanderung

²⁹ Abweichung der Zuzugszahlen von den Fortzugszahlen in der Summe der Jahre 2013 bis 2019 in Prozent

- Mit einem Plus von 3,1 % zwischen 2013 und 2019 reicht der Bevölkerungszuwachs in Brackel an die Größenordnung der gesamtstädtischen Entwicklung von 3,4 % heran. Dies lässt sich auf die Entwicklung des Baugebietes „Hohenbuschei“ zurückführen. Seit 2011 sind hier bereits mehr als 1.000 neue Wohneinheiten (WE) entstanden. Der Einfluss des Neubaugebietes spiegelt sich ebenfalls auf der Ebene des Bezirkes Brackel (+7,5 %) und des UBZ Brackeler Feld (+37,2 %) wider. Demnach stützt sich das Bevölkerungswachstum im Stadtbezirk Brackel trotz einer negativen Bilanz zwischen Geburten- und Sterbefällen (-31,2 %) auf Wanderungsgewinne. So übersteigt die Zahl der Zuzüge die der Fortzüge um 9,4 % (2013-2019).

Altersstruktur

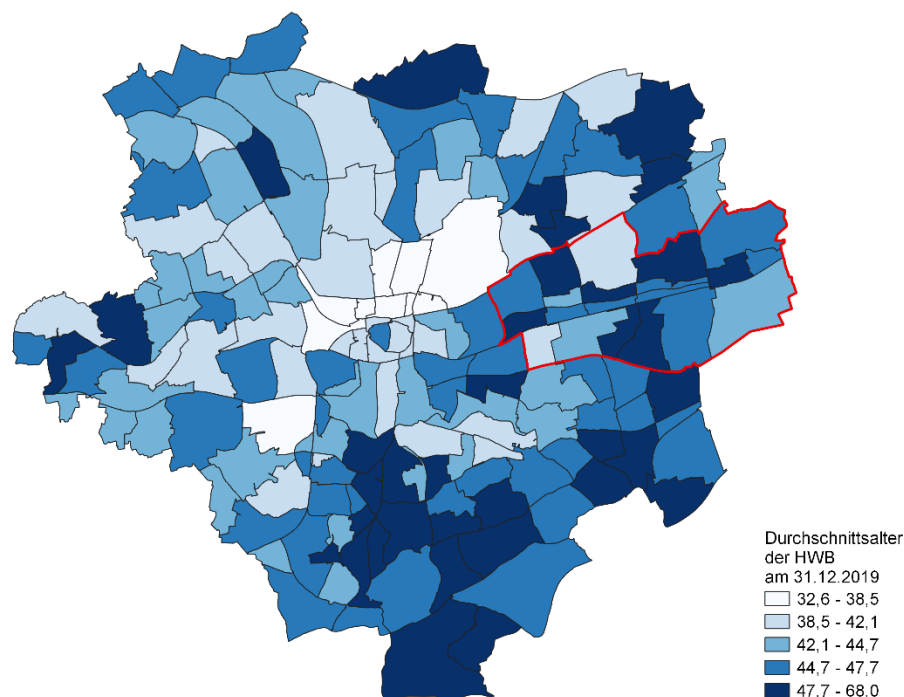


Abbildung 23: Durchschnittsalter der Hauptwohnbevölkerung (HWB) in Dortmund am 31.12.2019
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik

Das Durchschnittsalter der Dortmunder Bevölkerung liegt bei 43,4 Jahren und ist in den letzten Jahren leicht gesunken. Wobei in den südöstlichen Stadtbezirken Aplerbeck, Brackel, Hombruch und Hörde das durchschnittliche Alter höher ist als in den nordwestlichen Stadtbezirken und der Innenstadt (s. Abbildung 23). Somit hat die Bevölkerung in Brackel mit 45,9 Jahren nach Aplerbeck das höchste Durchschnittsalter aller Dortmunder Stadtbezirke. Auf Ebene der statistischen Bezirke ist die Bevölkerung im Bezirk Asseln (47,4 Jahre) im Schnitt am ältesten. Die statistischen Bezirke Wickede (45,9 Jahre), Brackel (45,5 Jahre) und Wambel (45,4 Jahre) liegen mit ihrem Durchschnittsalter knapp unter 46 Jahren dicht beieinander (Stand 31.12.2019).

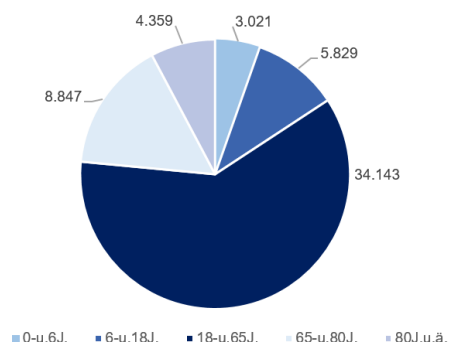


Abbildung 24: Hauptwohnbevölkerung nach Altersklasse (Stand 31.12.2019); Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik

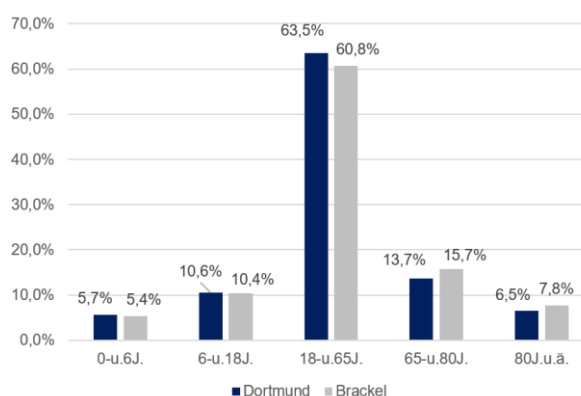


Abbildung 25: Altersstruktur im Vergleich zur Gesamtstadt (Stand 31.12.2019); Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik

Ein knappes Viertel aller Einwohner*innen Brackels ist 65 Jahre alt oder älter (13.206 EW) (s. Abbildung 24). Demnach ist mit Blick auf die Gesamtstadt die Gruppe der 65-jährigen und älteren Bewohner*innen überrepräsentiert, wohingegen alle anderen Altersgruppen unterrepräsentiert sind (s. Abbildung 25). Der Anteil der jüngeren Bevölkerungsgruppen von 18 Jahren und jünger liegt unter dem Durchschnitt der Gesamtstadt.

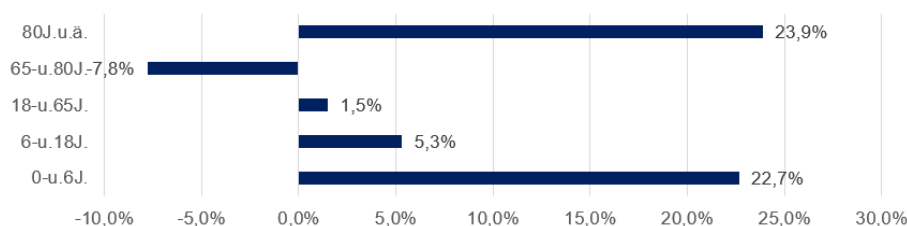


Abbildung 26: Entwicklung der Altersstruktur 2013-2019 in Brackel
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik

Trotz einer deutlichen Zunahme der Kinder von null bis sechs Jahren (+22,7 %), ist das Durchschnittsalter im Stadtbezirk in den Jahren 2013 bis 2019 nur geringfügig gesunken (-0,2 %). Dies ist mit einer ebenfalls starken Zunahme von 23,9 % an Bewohner*innen älter als 80 Jahre zu erklären, welche die fortschreitende Alterung im Stadtbezirk belegt (s. Abbildung 26).

Die „jüngsten“ statistischen Unterbezirke (UBZ) in Brackel sind diejenigen mit hohen Neubauanteilen, nämlich Brackeler Feld und Pferderennbahn, wo das Durchschnittsalter jeweils nur knapp über 40 Jahren liegt. Hier, wie auch in den UBZ Reichshof und Hauptfriedhof, sind rund 20,0 % der Bevölkerung jünger als 18 Jahre alt. Demgegenüber stehen die UBZ Asselburg und Kolonie Neuaseln, wo dieser Anteil nur halb so hoch ist, aber deutlich mehr als die Hälfte der Einwohner*innen über 50 Jahre alt ist und auch das Durchschnittsalter über 50 Jahre liegt (s. Abbildung 27).

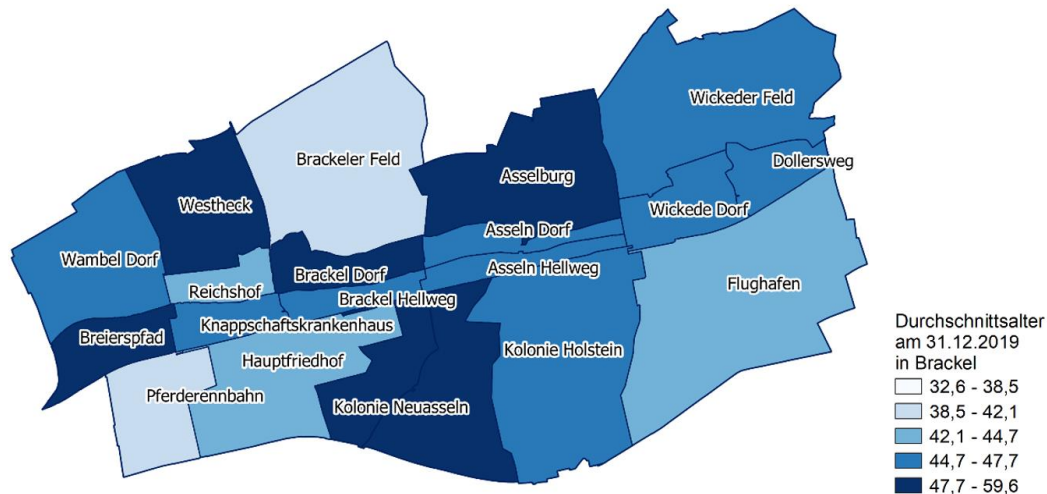


Abbildung 27: Durchschnittsalter im Stadtbezirk Brackel am 31.12.2019
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik

- Die Bevölkerung in Brackel hat mit 45,9 Jahren nach Aplerbeck das höchste Durchschnittsalter aller Dortmunder Stadtbezirke. Durch die Realisierung von Neubauprojekten wie z. B. „Hohenbuschei“ zeigen sich in dem Bezirk Brackel bzw. UBZ Brackeler Feld ein geringes Durchschnittsalter sowie ein hoher Anteil der unter 6-jährigen (9,9 %). Auch im UBZ Pferderennbahn liegen das Durchschnittsalter bei nur knapp über 40 Jahren und der Anteil der jüngeren Bevölkerung unter 18 Jahren bei rund 20,0 %. Dennoch ist die Gruppe der 65-jährigen und älteren Bewohner*innen im Vergleich zur Gesamtstadt überpräsentiert. Der Anteil der jüngeren Bevölkerungsgruppen von 18 Jahren und jünger liegt stets unter dem Durchschnitt der Gesamtstadt. Die Zunahme an Bewohner*innen älter als 80 Jahre (23,9 %) verdeutlicht die fortschreitende Alterung im Stadtbezirk.

Sozialstruktur

Die Beschäftigtenquote ist mit 61,7 % höher als in allen anderen Stadtbezirken, die Arbeitslosenquote (7,8 %) dagegen nur in Aplerbeck und Hombruch niedriger. In der Entwicklung seit 2013 reichen der Anstieg der Beschäftigtenquote um 5,7 Prozentpunkte und der Rückgang der Arbeitslosigkeit um 2,2 Prozentpunkte nicht ganz an die Gesamtstadtwerte von +6,0 Prozentpunkte (Beschäftigung) bzw. -2,5 Prozentpunkte (Arbeitslosigkeit) heran. Der Transferleistungsbezug ist mit 11,7 % im Niveau unterdurchschnittlich (Dortmund 16,6 %).

In den statistischen Unterbezirken Reichshof und Wickeder Feld übersteigt die Transferleistungsquote die 20 %-Marke, hier ist auch die Arbeitslosigkeit mit 11,6 % (Reichshof) und 12,2 % (Wickeder Feld) am höchsten und die Beschäftigungsquote mit je knapp 55,0 % am niedrigsten. Das andere Extrem bilden die UBZ Kolonie Holstein, Brackeler Feld und Pferderennbahn, in denen nur zwischen 3,0 % und 4,0 % der Bewohner*innen von Transferleistungen abhängig sind. Die Arbeitslosenquote ist im Vergleich zu 2013 in allen UBZ zurückgegangen, bei der Transferleistungsquote gibt es Rückgänge bis zu zwei Prozentpunkte (Funkturmsiedlung / Kolonie Neuasseln).

- Die Sozialdaten fallen im Stadtbezirk Brackel durchweg positiver als im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt aus. Zudem zeigt die Entwicklung seit 2013 eine steigende Beschäftigungsquote und sinkende Arbeitslosigkeit auf. Lediglich in den UBZ Reichshof und Wickeder Feld übersteigt die Transferleistungsquote die 20 %-Marke, hier ist auch die Arbeitslosigkeit am höchsten und die Beschäftigungsquote am niedrigsten.

Qualitäten und Herausforderungen

Zusammenfassend lassen sich die Qualitäten und Herausforderungen aus Sicht der Bevölkerungs- und Sozialstruktur im Stadtbezirk Brackel wie folgt beschreiben:

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> + Positive Bevölkerungsentwicklung + Die Sozialdaten fallen im Stadtbezirk Brackel durchweg positiver als im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt aus + Recht homogener Stadtbezirk ohne übermäßig extreme Ausprägungen in den Ortsteilen 	<ul style="list-style-type: none"> ! Zunehmende Alterung des Stadtbezirkes bei gleichzeitigem Anstieg der null bis 6-jährigen ! Erhöhter Anteil an Kindern unter 18 Jahren in UBZ Brackeler Feld, Pferderennbahn, Reichshof und Hauptfriedhof ! Erhöhter Anteil an Hochbetagten im UBZ Westheck und Funkturmsiedlung ! Hohe Transferleistungsquote und Arbeitslosigkeit im UBZ Wickedder Feld und Reichshof

4.2 Fachplanungen

Mit Blick auf die flächenbezogene Stadtbezirksentwicklung rücken in diesem Kapitel vor allem die planenden und bauenden Fachressorts Einzelhandel, Freiraum, Lärm, Mobilität, Stadtklima, soziale und technische Infrastruktur sowie Wohnen und Wirtschaft in den Fokus.

Einleitend wird in jedem Kapitel die Bedeutung der jeweiligen Fachplanung für die Stadtentwicklung in Dortmund aufgezeigt. Darunter fällt insbesondere die Nennung maßgeblicher, fachspezifischer Konzepte und Masterpläne.

Daraufhin erfolgen eine Analyse des Bestandes im Stadtbezirk Brackel, eine ortsspezifische Einordnung der übergeordneten Ziele aus Konzepten und Masterplänen sowie die Identifizierung der lokalen Entwicklungsmöglichkeiten.

Die fachspezifische Bewertung des Bestandes sowie der Ziele und Entwicklungsmöglichkeiten in den einzelnen Ressorts erfolgt durch die Benennung von Qualitäten und Herausforderungen.

4.2.1 Einzelhandel

Der Einzelhandel hat für die Stadtentwicklung eine besondere Bedeutung: Die Anzahl der Läden, die Verkaufsflächen und das angebotene Sortiment haben großen Einfluss auf die Zentralität und damit auf die Bedeutung und Funktion eines Zentrums (s. Kapitel 4.1.2). Die anhaltenden Konzentrationsprozesse und der Trend zu immer größeren Verkaufsflächen stellen dabei eine besondere Herausforderung für die Nahversorgungsstruktur dar. Bildlich beschrieben werden die Knoten des Nahversorgungsnetzes zwar dicker, die Maschen und damit die Wege jedoch weiter – dies widerspricht dem Ziel der wohnungsnahen Grundversorgung.

Um allen Bevölkerungsgruppen eine wohnungsnaher Grundversorgung zu gewährleisten und Verkehr zu vermeiden, ist das Hauptziel der Einzelhandelssteuerung daher der Erhalt und die Entwicklung von so genannten zentralen Versorgungsbereichen. Ergänzend tritt ein Netz an integrierten Einzelstandorten hinzu, um eine möglichst flächendeckende Grundversorgung zu erreichen.

Einzelhandel in Dortmund

Die Prüfung und Bewertung von Ansiedlungen, Verlagerungen sowie Erweiterungen von Einzelhandelsvorhaben unterliegt in Dortmund aufwändigen Kriterien und Verfahren. Neben zahlreichen baurechtlichen Vorschriften und dem Landesentwicklungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)³⁰ sind insbesondere der Masterplan Einzelhandel als vom Rat beschlossenes, städtebauliches Entwicklungskonzept, der Konsultationskreis Einzelhandel sowie das Regionale Einzelhandelskonzept (REHK) zu nennen³¹.

Masterplan Einzelhandel

Der Masterplan Einzelhandel aus dem Jahr 2013 ist das zentrale städtebauliche Entwicklungskonzept zur Steuerung und Genehmigung von Einzelhandelsansiedlungen. Darin werden die zentralen Versorgungsbereiche nach ihren unterschiedlichen Versorgungsfunktionen in die schützenswerten Zentrentypen „City“, „Stadtbezirkszentrum“ und „Nahversorgungszentrum“ eingeteilt und deren Merkmale definiert. In einer Sortimentsliste ist festgelegt, welche Warengruppen für die Funktion dieser Zentren relevant sind.

³⁰ Verordnung über den Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) vom 15. Dezember 2016

³¹ vgl. Masterplan Einzelhandel (2013)

Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Kernsortimenten sollen vorrangig innerhalb der zentralen Versorgungsbereiche angesiedelt werden, um diese in ihrer Funktion zu stärken. Andererseits gibt es Sonderstandorte und Sondergebietsstandorte des großflächigen Einzelhandels. Hier sollen sich Einzelhandelsbetriebe mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten ansiedeln. Wenn dort aufgrund von Fehlentwicklungen der Vergangenheit zentrenrelevante Sortimente wie Lebensmittel verkauft werden, stehen diese in direkter Konkurrenz zu den zentralen Versorgungsbereichen – der Gesetzgeber spricht hier von schädlichen Auswirkungen auf Versorgungsbereiche (u. a. § 34 Abs. 3 BauGB)³². Diese sollen daher auf ihren „Ist-Zustand“ begrenzt und wo es möglich ist, mittel- bis langfristig zugunsten nicht-zentrenrelevanter Sortimente reduziert werden.

Kaufkraft und Zentralität

Die Kaufkraft ist ein Indikator, die anhand des verfügbaren Einkommens privater Haushalte die potenzielle Möglichkeit zum Konsum abbildet. Wird die Kaufkraft ins Verhältnis zum örtlichen Einzelhandelsumsatz gesetzt, können rechnerische Aussagen über die Zentralität des Stadtbezirkes getroffen werden. Ein Wert von 1 bedeutet, dass der Einzelhandelsumsatz genauso groß ist wie das lokal vorhandene Kaufkraftpotenzial, während Abweichungen über den Basiswert auf eine Leistungsstärke bzw. Abweichungen unterhalb des Basiswertes auf Strukturschwächen des Einzelhandels hinweisen können. Um zwischen verschiedenen Sortimenten zu differenzieren, erfolgt eine Einteilung in sog. Bedarfsstufen von kurz- (z. B. Lebensmittel, Drogerieartikel) über mittel- (z. B. Bekleidung, Spielwaren) bis langfristig (z. B. Möbel, Haushaltsgeräte).

Die Zentralität der Gesamtstadt lag bei der Fortschreibung des zurzeit geltenden Masterplanes Einzelhandel (Erhebungszeitpunkt Februar – März 2011) über alle Bedarfsstufen hinweg bei 1 und weist auf ein ausgeglichenes Umsatz-Kaufkraft-Verhältnis hin. Die Zentralität von 1,7 im Segment des überwiegend mittelfristigen Bedarfes spiegelt hingegen die oberzentrale Funktion Dortmunds wider (s. Abbildung 28).

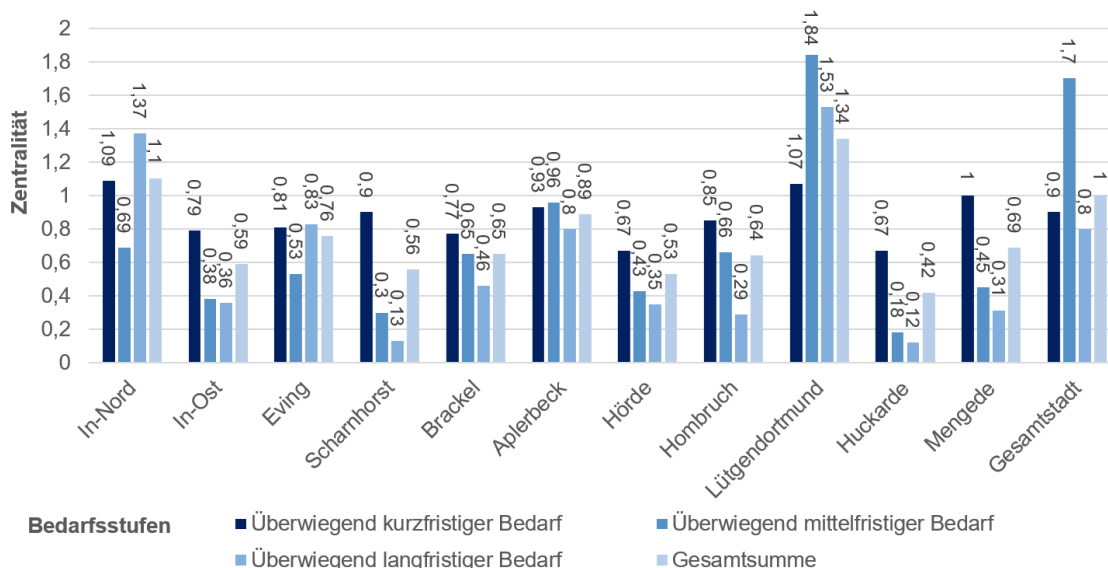


Abbildung 28: Zentralität nach Stadtbezirken ohne Innenstadt-West³³
 Quelle: eigene Darstellung nach Masterplan Einzelhandel (2013)

³² Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung von 3. November 2017

³³ Da der Stadtbezirk Innenstadt-West aufgrund des zentralen Versorgungsbereiches City nicht mit den anderen Bezirken vergleichbar ist.

Einzelhandel im Stadtbezirk Brackel

Der Stadtbezirk Brackel verfügt entlang der Hellwegachse über ein Stadtbezirkszentrum und drei Nahversorgungszentren („Wambel“, „Asseln“ und „Wickede“). Ergänzt werden diese Zentren durch kleinere Nahversorgungsstandorte nördlich und südlich des Hellwegs, die keinen Status als Zentrum haben.

Einzelhandelsrelevante Kaufkraft

Die einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer für den Stadtbezirk Brackel liegt mit einem Wert von 95,8 sowohl leicht unter dem gesamtstädtischen Wert von 96,6 als auch unter dem bundesdeutschen Indexwert von 100,0.

Die Einzelhandelszentralität von 0,65 zeigt, dass der Brackeler Einzelhandel imstande ist, per Saldo etwa zwei Drittel der lokalen Kaufkraft zu binden. Dies entspricht im Vergleich zu den übrigen Stadtbezirken außerhalb der Innenstadtbezirke einem durchschnittlichen Wert.

Stadtbezirkszentrum „Brackel“

Das Stadtbezirkszentrum „Brackel“ erstreckt sich in einer bandartigen Struktur (rund 900 Meter Länge) entlang des Brackeler Hellwegs zwischen dem Breierspfad und der Holzwickeder Straße. Die gewachsenen Einzelhandelslagen wurden mit der Zeit durch große bzw. großflächige Betriebe, wie z. B. Lebensmittelanbieter, ergänzt. Vor allem im zentralen Abschnitt ergibt sich dadurch ein abwechslungsreiches und lebendiges Gesamtbild. Das Angebotsniveau ist eher einfach sowie preis- und discountorientiert. Insbesondere im westlichen Randbereich finden sich zum Teil strukturelle Leerstände. Trotzdem macht das Zentrum insgesamt aufgrund des positiven Betriebsformmixes und der vorhandenen Filialisten einen dynamischen Eindruck.



Abbildung 29: Stadtbezirkszentrum „Brackel“
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Das Zentrum „Brackel“ ist ein funktionsfähiges, gewachsenes, belebtes Zentrum, welches vor allem durch die bandartige Struktur und eine hohe Verkehrsbelastung geprägt wird. Es wird seiner zugewiesenen Versorgungsaufgabe als Stadtbezirkszentrum mit einem vielfältigen Angebotsmix und ergänzenden Dienstleistungen und Gastronomie weitgehend gerecht. Die Ausstrahlungskraft des Stadtbezirkszentrums wird jedoch nicht zuletzt durch – vor allem auch im Bereich der Grundversorgung – gut aufgestellte Nahversorgungszentren im Stadtbezirk Brackel beeinflusst.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist die Aufenthaltsqualität in weiten Bereichen eingeschränkt. Freundlich wirkt die Mitte des Stadtbezirkszentrums, die durch historische Gebäude, die an die dörfliche Vergangenheit erinnern, markiert wird.

Nahversorgungszentrum „Wambel“

Das Nahversorgungszentrum „Wambel“ erstreckt sich entlang des Wambeler Hellwegs zwischen dem Nussbaumweg und der Dorfstraße auf einer Länge von rund 450 Meter. Mit einem marktgängigen Vollsortimenter und weiteren ergänzenden Handelsbetrieben, kann es die Grundversorgungsaufgaben eines Nahversorgungszentrums wahrnehmen. Der Angebotsstandard ist einfach und discountorientiert. Bezogen auf den öffentlichen Raum fallen insbesondere die hohe Verkehrsbelastung und die damit einhergehende geringe Aufenthaltsqualität auf. Darüber hinaus fehlt ein städtebaulicher Mittelpunkt.



Abbildung 30: Nahversorgungszentrum „Wambel“
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Insgesamt ist festzuhalten, dass das Zentrum „Wambel“ seine zugewiesene Versorgungsaufgabe als Nahversorgungszentrum erfüllt. Insbesondere im Hinblick auf die Grundversorgung wird es dieser gerecht. Das Zentrum ist einfach und funktional aufgestellt. Neben dem Einzelhandelsangebot runden Dienstleister und Gastronomie die Nutzungsmischung ab.

Nahversorgungszentrum „Asseln“

Das entlang des Asselner Hellwegs entstandene gewachsene Zentrum erstreckt sich über rund 700 Meter und übernimmt im Wesentlichen die Grundversorgung des Stadtteils Asseln. Mit zwei Lebensmittelmärkten, einem Drogeriemarkt und weiteren ergänzenden Einzelhändlern wird diese trotz eines deutlich preisorientierten Angebotsstandards vollständig wahrgenommen. Mit dem Hof-Schulte-Platz besteht die Möglichkeit zum Aufenthalt und zur Begegnung, wenn auch durch die Verkehrsbelastung in eher eingeschränkter Qualität.



Abbildung 31: Nahversorgungszentrum „Asseln“
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Insgesamt ist festzuhalten, dass das Zentrum „Asseln“ seine zugewiesene Versorgungsaufgabe als Nahversorgungszentrum erfüllt. Insbesondere im Hinblick auf die Grundversorgung wird es dieser gerecht. Neben dem Einzelhandelsangebot sorgt ein vielfältiger Mix von Dienstleister*innen (u. a. Banken, Friseur*innen, Ärzt*innen, Versicherungsmakler*innen, Fahrschule, Sonnenstudio, Fitnessstudio) und Gastronomie für eine gemischte Nutzungsstruktur.

Nahversorgungszentrum „Wickede“

Das Nahversorgungszentrum „Wickede“ erstreckt sich bandartig auf einer Länge von 800 Meter entlang des Wickeder Hellwegs. Im zentralen Abschnitt prägen hohe Nutzungsdichten und größere Märkte ein lebendiges Einzelhandelsbild, das zu den Rändern hin jedoch deutlich ausdünn. Darüber hinaus liegt in der Eichwaldstraße ein kombinierter Lebensmittelstandort. Es kann damit seine Versorgungsaufgaben für den statistischen Bezirk erfüllen. Das Angebotsniveau ist insgesamt einfach, zum Teil discountorientiert. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und des einfachen Ausbaustandards im öffentlichen Raum ist die Aufenthaltsqualität eingeschränkt. Die Ortsmitte wird durch einen Platz an der Blitzstraße und eine Kirche markiert.



Abbildung 32: Nahversorgungszentrum „Wickede“
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Insgesamt ist festzuhalten, dass das Zentrum „Wickede“ im Hinblick auf die Verkaufsflächenausstattung das größte Zentrum mit der zugewiesenen Versorgungsaufgabe eines Nahversorgungszentrums ist. Diese erfüllt es sowohl im Hinblick auf das Einzelhandelsangebot als auch ergänzende Nutzungen (Dienstleistungen und Gastronomie) gut.

Nahversorgungsstandorte

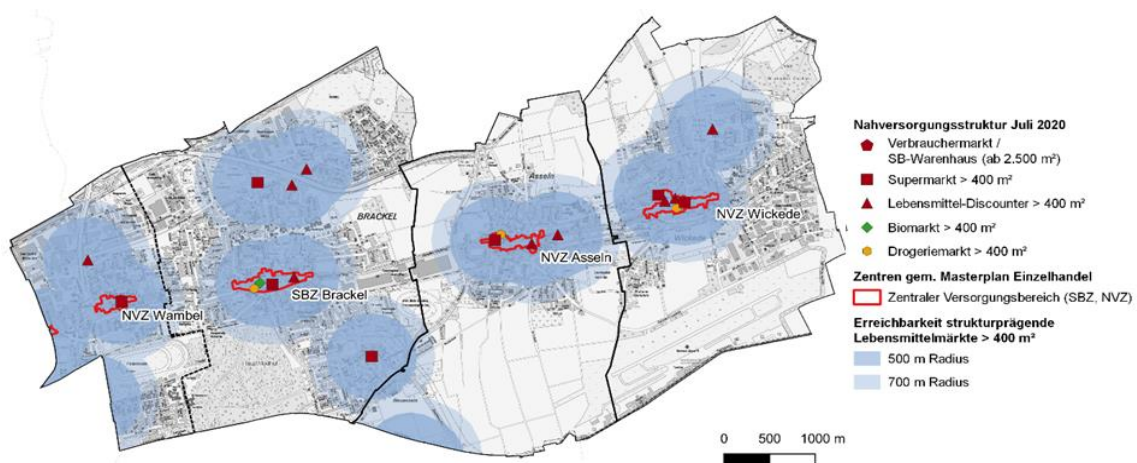


Abbildung 33: Nahversorgungsstruktur im Stadtbezirk Brackel
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Weitgehend ist eine gute fußläufige Erreichbarkeit der Lebensmittelmärkte in den Zentren gegeben. Im Sinne der Stadt der kurzen Wege und um eine wohnungsnahe Grundversorgung auch für weniger mobile Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten (Erreichbarkeit eines Lebensmittelmarktes > 400 m² Verkaufsfläche innerhalb von 500 Meter Luftlinie), kommt neben dem Zentrumschutz auch dem Schutz der Nahversorgungsstruktur eine besondere Bedeutung zu. Hierzu sind ergänzend zu den zentralen Versorgungsbereichen wohnsiedlungsräumlich integrierte Nahversorgungsstandorte unabdingbar. Beispielhaft zu nennen sind Standorte wie an der Flughafenstraße bzw. an der Oesterstraße (Rewe, Aldi, Netto) oder an der Rauschenbuschstraße (Netto).

Durch die Eröffnung des Lebensmittelvollsortimenters in der Funkturmsiedlung 2013 sowie die Verlagerung des Lebensmitteldiscounters Netto vom Dollersweg zur Rauschenbuschstraße (Großwohnsiedlung Meylantviertel) 2016 konnten in den vergangenen Jahren Lücken im Nahversorgungsnetz geschlossen werden.

Räumliche Defizite ergeben sich vor allem in Siedlungsrandbereichen. Beispielhaft zu nennen ist hier der Bereich zwischen Dollersweg und Altwickeder Hellweg in Wickede, der bisher durch den Ende Juni 2020 geschlossenen Rewe-Markt am Wickeder Hellweg versorgt wurde.

Auf Regionalplanungs- und Landesplanungsebene wird als Anhaltspunkt für die Nahversorgung ein Radius von 700 bis 1.000 Meter (zehnminütiger Fußweg) angewandt. Wird ein 700 Meter Radius zu Grunde gelegt, vergrößern sich die als versorgt zu bezeichnende Bereiche in Dortmund entsprechend. Für den Stadtbezirk Brackel ergeben sich dadurch allerdings nur geringfügige Änderungen in den Randbereichen (s. Abbildung 33).

Qualitäten und Herausforderungen

Zusammenfassend lassen sich die Qualitäten und Herausforderungen aus Sicht der Fachplanung „Einzelhandel“ im Stadtbezirk Brackel wie folgt beschreiben:

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> + Fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen ist weitgehend gegeben + Zentren werden ihrer Versorgungsaufgabe mit einem breiten, wenn auch eher discountorientierten, Angebot in den verschiedenen Bedarfsstufen gerecht + Gute Erreichbarkeit der Zentren, insbesondere mit dem ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> ! Hellweg stellt eine starke Barriere innerhalb der Zentren dar und sorgt durch hohe Verkehrsbelastung und geringen Raum für Fußgänger an vielen Stellen für geringe Aufenthaltsqualität



Abbildung 34: Einzelhandel im Stadtbezirk Brackel
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

4.2.2 Freiraum

Der Freiraum im urbanen Raum als zu schützendes hohes Gut steht in Konkurrenz zur Siedlungsentwicklung mit Wohnen und Gewerbe. Freiraum erfüllt unterschiedliche Funktionen im städtischen Gefüge, die es zu schützen, zu erhalten und zu fördern gilt. Als Schlagworte einer nicht abschließenden Auflistung sind hier die am Menschen ausgerichtete Gesundheitsförderung mit Freizeit und Erholung zu nennen, der Naturschutz und die Landwirtschaft, der Klimaschutz und die Klimaanpassung, die Umweltgerechtigkeit und die Ökosystemleistungen. Fruchtbarer Boden, Trinkwasserverfügbarkeit, Schutz vor Naturgefahren, Erholungsleistungen der Natur und manches mehr sind fundamentale Grundlagen unserer Lebensqualität.

Somit ist die Vernetzung von innerstädtischen Freiflächen (Innenbereich) und landschaftsbezogenem Freiraum (Außenbereich) ein bedeutender Baustein in der Stadtentwicklung. Das Radial-Konzentrische Freiraummodell als Leitbild der Dortmunder Freiraumentwicklung als Pendant zum Siedlungsstrukturmodell zeigt abstrahiert, was der StadtgrünPlan und der Landschaftsplan konkretisiert.

Radial-Konzentrisches Freiraummodell

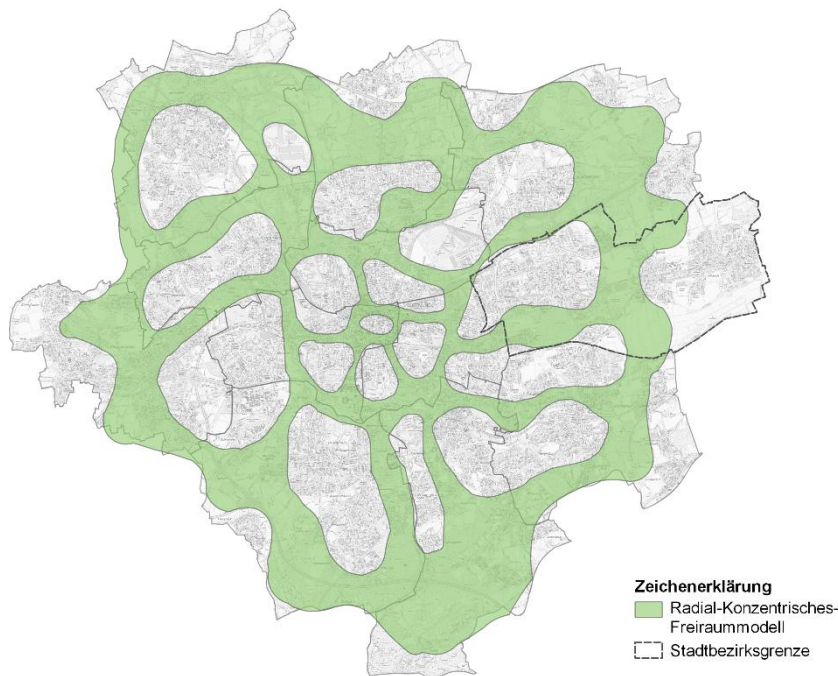


Abbildung 35: Radial-Konzentrisches Freiraummodell (1998)
Quelle: eigene Darstellung nach Neumayer, Hufnagel und Kieslich (1998)

Die Vernetzung des Freiraumsystems wird seit 1998 bis heute durch das Radial-Konzentrische Freiraummodell gesichert und fortentwickelt (s. Abbildung 35). Das räumliche Leitbild führt konzentrische und radiale Freiraumelemente zusammen. Es besteht im Wesentlichen aus land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen, Parks und anderen Erholungsflächen sowie Grünverbindungen zwischen Ortsteilen, um Siedlungsränder zu gliedern und nicht zuletzt funktionale Freizeitwegeverbindungen sicherzustellen. Aus der Überlagerung des Stadtgebietes mit einem inneren, mittleren und äußeren „Grünring“ sowie den von der Stadtmitte in Richtung Stadtgrenze ausgehenden radialen Grünverbindungen wird eine vernetzte Freiraumentwicklung angestrebt, die sowohl den Anforderungen an gesunde und sozialverträgliche Lebensverhältnisse entspricht als auch die nachhaltige Entwicklung ökologischer Potenziale und Ressourcen sicherstellt.

Freiraum in Dortmund

Um eine bedarfsorientierte Versorgung aller Bürger*innen und Gäste Dortmunds mit Freizeit- und Erholungsangeboten gewährleisten zu können, werden öffentliche Grün- und Parkanlagen der Stadt Dortmund erhalten und entwickelt. Die Nutzungsansprüche des Menschen stehen dabei im Vordergrund. Diese Fachaufgabe wird im Grünflächenamt wahrgenommen, das Planungsinstrument ist der StadtgrünPlan.

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 Feldwege, Betriebswege an Flüssen und Kanälen und weiteren Flächen, die für die Öffentlichkeit zugänglich oder nutzbar sind. Aus verschiedenen Indikatoren, wie das Verhältnis von gesamtstädtischer Flächengröße und Bevölkerungszahl sowie dem Anteil der Siedlungs- und Infrastrukturfäche im Verhältnis zum Freiraum, lässt sich der Bestand und Bedarf eines Stadtbezirkes, bezogen auf das Verhältnis zur Gesamtstadt analysieren.

Dem gegenüber steht die Landschaftsplanung als das Planungsinstrumentarium des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Sie soll dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes als Lebensgrundlage des Menschen zu erhalten oder wiederherzustellen. Hierzu sind auf der kommunalen Ebene Landschaftspläne aufzustellen (§ 11 BNatSchG)³⁴ und vom Rat der Stadt als Satzung zu beschließen.

Schnittstellen zwischen der städtischen Planung zur Freiraumversorgung und der Landschaftsplanung, die ihren Ursprung in den Fachplanungen haben und Nutzungsgewährungen oder aber auch Restriktionen bzw. Nutzungsversagungen auf den Flächen bewirken, ergeben sich beispielsweise durch Wander- und Radwegeverbindungen im Außenbereich, durch die Festsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aber auch durch Festlegungen von regionalen Grünzügen und des Biotopverbundsystems.

Zahlreiche Grundlagen, wie z. B. die Umweltqualitätsziele³⁵, der Umweltplan³⁶ sowie der Masterplan Emscher Landschaftspark³⁷, sind für die Freiraumentwicklung der Stadt Dortmund relevant. Im Folgenden findet eine Konzentration auf die Inhalte des StadtgrünPlanes und des Landschaftsplanes der Stadt Dortmund statt.

Freiraum im Stadtbezirk Brackel

Das Radial-Konzentrische Freiraummodell spiegelt die Freiraumstruktur eines Stadtbezirkes wider. Dieses Modell als Leitbild der Freiraumentwicklung ist in Brackel gut ablesbar, da sich die dicht bebauten Bereiche, entstanden aus den alten Hellwegdörfern Wambel und Brackel, die jedoch baulich miteinander verschmolzen sind, Asseln und Wickede, entlang des Hellwegs aufreihen und vom landschaftsbezogenen, vor allem landwirtschaftlich geprägtem Freiraum umgeben sind.

Nach dem Radial-Konzentrischem Freiraummodell verläuft der äußere Ring zwischen Brackel und Asseln in Nord-Süd-Richtung, grenzt im Norden an Scharnhorst und im Süden an Sölde im Stadtbezirk Aplerbeck. Eine konzentrische Grünverbindung verläuft von West nach Ost, beginnend mit der Wambeler Rennbahn an der Grenze zum Stadtbezirk Innenstadt-Ost, über den Hauptfriedhof bis zur Halde Schleswig. Dort verschmilzt die Grünverbindung mit dem äußeren Ring.

Nicht erfasst sind in diesem Modell die offenen Landschaftsräume nördlich von Asseln und Wickede bis zum „Wickeder Ostholz“ an der Stadtgrenze zu Unna-Massen, sowie die Nord-Süd-

³⁴ Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege – Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009

³⁵ vgl. Umweltqualitätsziele zur Freiraumentwicklung in Dortmund (1998)

³⁶ vgl. Umweltplan Dortmund (2002)

³⁷ vgl. Masterplan Emscher Landschaftspark (2010)

Grünverbindung zwischen Asseln und Wickede, die jedoch durch eine bauliche Barriere am Asselner Hellweg unterbrochen ist und im Süden an den Flughafen angrenzt.

StadtgrünPlan

Im Jahr 2004 wurde der StadtgrünPlan mit Teilplänen für jeden der zwölf Stadtbezirke erstellt. Darin wurde das Angebot an Grünflächen und Freiräumen differenziert nach Qualität, Zustand und Entwicklungsperspektiven ermittelt und der jeweiligen Nachfrage gegenübergestellt. Ziel war und ist es, die aktuelle Versorgung der zwölf Stadtbezirke mit öffentlichen Grünanlagen sowie die Versorgungssituation unter Einbeziehung des landschaftsbezogenen Freiraumes zu erfassen und Leitlinien zur künftigen Bedarfsdeckung in den Stadtbezirken zu definieren.

Nach den zusammenfassenden Aussagen des StadtgrünPlanes ist das Grünflächenangebot auf die stärker verdichteten westlichen Bezirke Wambel und Brackel konzentriert, also auf Bezirke, in denen die Siedlungs- und Gewerbeflächen einen erheblichen Anteil an der statistischen Bezirksfläche einnehmen. Es handelt sich bei den Grünflächen meist um kleinflächige Anlagen, die hinsichtlich Nutzungseignung und -qualität unzureichend und einseitig ausgerichtet sind. Oft befinden sich diese entlang von Verkehrswegen, wodurch die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt ist. In Kombination mit den zahlreichen Dauerkleingartenanlagen bilden die meist linearen Grünanlagen Durchgangsräume, die ein Spazieren "im Grünen" entlang einer Achse Wambeler Hellweg / Wambeler Rennbahn / Hauptfriedhof / Halde Zeche Schleswig meist durchgängig ermöglichen. Besonders prägend ist der großflächige Hauptfriedhof, der aber nicht alle Nutzeransprüche an eine Grünanlage erfüllt und somit nur bedingt zur Grünflächenversorgung beitragen kann³⁸.

Der landschaftsbezogene, weitgehend landwirtschaftlich genutzte Freiraum ist vor allem in den östlichen Bezirken Asseln und Wickede, die noch kompakte Siedlungskerne aufweisen, schnell erreichbar und kann ein mangelhaftes Grünflächenangebot teilweise kompensieren. Waldflächen sind in allen Bezirken selten, lediglich dem Waldgebiet „Wickeder Ostholz“ nordöstlich in Wickede ist bedingt eine Erholungseignung beizumessen. Auch außerhalb des Stadtbezirkes Brackel grenzen keine bedeutsamen Grünflächen oder Freiraumangebote unmittelbar an den Stadtbezirk an, die eine bezirks- und stadtteilübergreifende Versorgungsfunktion für die wohnungsnaher Erholung übernehmen könnten. Negativ auf die Freiraumnutzung wirken sich zusätzlich die markanten Verkehrswege mit starker Barrierewirkung aus, wie die im Norden Brackels verlaufende L663n und die südlich angrenzende B1, auch die im Zentrum des Stadtteils verlaufende Hellwegachse und Hannoverische Straße besitzen aufgrund der hohen Verkehrsdichte eine erkennbare Trennfunktion³⁹.

Somit fasst der StadtgrünPlan zusammen, dass in allen statistischen Bezirken ein mittleres Angebot an Grünflächen und Freiraum besteht. Das aber bedeutet nicht, dass bei allen Parametern ein mittleres Angebot vorhanden ist, sondern dass z. B. Defizite im statistischen Bezirk Asseln in den Bereichen Siedlungsbezogenes Grün und Waldflächenanteil durch ein hohes Verhältnis von Freiraum zu Siedlungsflächen und Infrastruktur sowie durch ein hohes Freiraumpotenzial nach Umweltqualitätszielen (UQZ) kompensiert werden können. In der Summe aller Wertkriterien herrscht somit ein ausgeglichenes Grünflächen- und Freiraumangebot in allen statistischen Bezirken. Es wird aber auch deutlich, dass sowohl das siedlungsbezogene Grün wie auch der landschaftsbezogene Freiraum zur Versorgung beitragen können⁴⁰.

³⁸ vgl. StadtgrünPlan (2004) – Stadtbezirk Brackel

³⁹ s. o.

⁴⁰ s. o.

Landschaftsplan

Der Landschaftsplan in Dortmund ist neu aufgestellt und im Jahr 2020 als Satzung beschlossen worden. Er erstreckt sich mit seinem Geltungsbereich im Wesentlichen auf den baulichen Außenbereich im Sinne des Bauplanungsrechtes (§ 35 BauGB)⁴¹. 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.

In Brackel erstreckt sich der Geltungsbereich des Landschaftsplanes vor allem auf den landwirtschaftlich genutzten Außenbereich. Dieser ist weitgehend als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt. Das einzige Waldgebiet „Wickeder Ostholz“ ist als Naturschutzgebiet festgesetzt, die Naturschutzgebiete (NSG) „Wickeder Holz“ und „Buschei“ ragen in den Stadtbezirk hinein. Der weit größer gefasste Geltungsbereich des Landschaftsplanes nimmt Grünstrukturen mit auf, wie die Wambeler Rennbahn und den Hauptfriedhof, aber auch einige Kleingartenanlagen und öffentliche Grünanlagen⁴².

Biotopverbundsystem

Das vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) erstellte Biotopverbundsystem umfasst die schutzwürdigen Biotope des Biotopkatasters und geht darüber hinaus, indem wichtige Verbindungskorridore und Biotopvernetzungen berücksichtigt werden.

Im Stadtbezirk Brackel umfasst das Biotopverbundsystem mit Stufe 1 - Kernflächen mit herausragender Bedeutung - das Naturschutzgebiet (NSG) „Wickeder Ostholz“ sowie in den Stadtbezirk räumliche Flächen der NSG „Wickeder Holz“ und „Buschei“.

Die Stufe 2 – Flächen mit besonderer Bedeutung – wird im Wesentlichen vom Hauptfriedhof, der Halde Schleswig sowie verschiedenen Einzelflächen im Wickeder Feld bestimmt.

Ausgleichs- und Ersatzflächen

Im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, die in den §§ 13 ff. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)⁴³ und §§ 30 ff. Landesnaturschutzgesetz NRW (LNatSchG NRW)⁴⁴ definiert ist, werden Flächen ausgewiesen, die der Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft dienen.

Die Stadt Dortmund hat alle in Bebauungsplänen und Planfeststellungen festgesetzten Kompensationsflächen in einem Ausgleichs- und Ersatzflächenkataster (A+E-Kataster) zusammengeführt, um eine in den Plänen vorgegebene Entwicklung und Pflege der Flächen sicherzustellen und um Doppelbelegungen zu vermeiden. Fast alle Flächen befinden sich im räumlichen Geltungsbereich des Landschaftsplanes und stehen überwiegend unter Landschaftsschutz. Ausgleichs- und Ersatzflächen stellen eine wesentliche ökologische Bereicherung der Landschaft dar. Hierbei ist aber zu beachten, dass Natur und Landschaft dafür an anderer Stelle eine Verschlechterung erfahren haben, die dann im Rahmen der Eingriffsregelung kompensiert werden musste. Somit lassen sich Kompensationsflächen nicht als zusätzliche Verbesserung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes sowie des Landschaftsbildes sehen, da für sie andernorts bereits naturnahe Frei-

⁴¹ Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017

⁴² vgl. Landschaftsplan Dortmund (2020)

⁴³ Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege – Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009

⁴⁴ Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz – LNatSchG NRW) vom 21. Juli 2000

raumbereiche zugunsten von umweltbelastenden Nutzungen aufgegeben wurden. Gleichwohl entwickeln sich die Flächen oft zu schutzwürdigen Biotopen und werden zu Bestandteilen des städtischen Biotopverbundes.

Das Ausgleichs- und Ersatzkataster weist einzelne, über den Stadtbezirk verteilte Kompensationsflächen aus. Die großen zusammenhängenden Flächen befinden sich jedoch im nördlichen Flughafenfeld.

Qualitäten und Herausforderungen

Zusammenfassend lassen sich die Qualitäten und Herausforderungen aus Sicht der Fachplanung „Freiraum“ im Stadtbezirk Brackel wie folgt beschreiben:

Qualitäten	Herausforderungen
+ Landschaftsbezogener Freiraum, aus den Siedlungsbereichen weitgehend gut zu erreichen	! Verdichtete Siedlungsbereiche entlang des Hellwegs
+ Unterschiedlich ausgeprägte, aber in allen statistischen Bezirken akzeptable Freiraumversorgung	! Hoher Entwicklungsdruck durch Siedlungswachstum und Gewerbe auf den Schutz des landschaftsbezogenen Freiraumes
+ Neue Grünanlage Halde Schleswig (noch nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt)	! Hohes Verkehrsaufkommen auf den Stadtbezirk zerschneidenden Magistralen
+ Hohe Anzahl von öffentlichen Grünanlagen mit spezifischen Nutzungen (Kleingärtenanlagen, Hauptfriedhof) und privaten Grünflächen mit spezifischen Nutzungen (Golfplatz)	! Projektierte Verlängerung der L663n
	! Belastung durch Gewerbegebiete und Flughafen

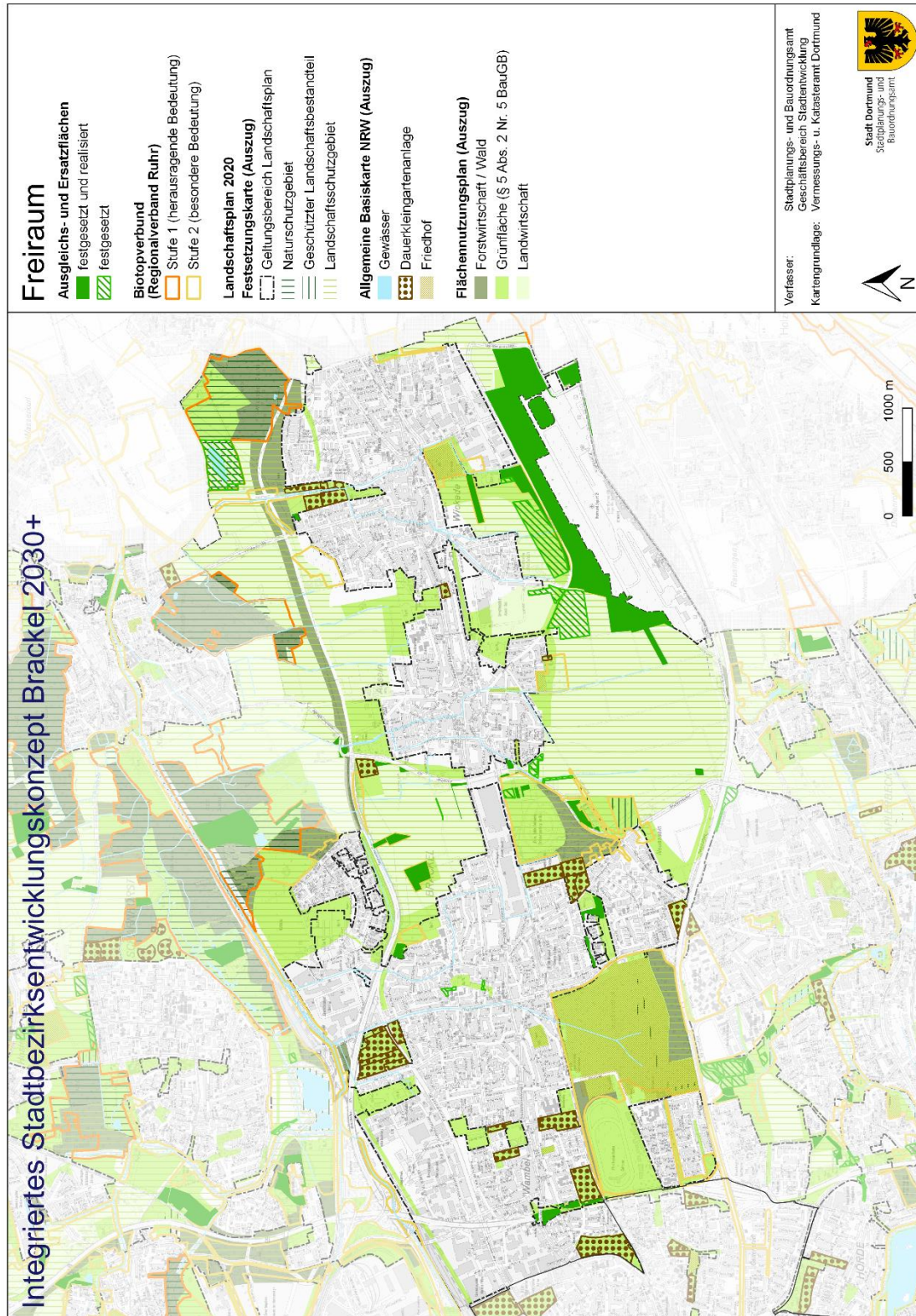


Abbildung 36: Freiraum im Stadtbezirk Brackel
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

4.2.3 Lärm

Als „Umgebungs­lärm“ werden belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien bezeichnet, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden. In EU-Umgebungs­lärmrichtlinie⁴⁵ wird zwischen folgenden Lärmarten unterschieden:

- Umgebungs­lärm an Straßen
- Umgebungs­lärm an Schienenwegen
- Umgebungs­lärm durch Industrie und Gewerbe
- Umgebungs­lärm an Flugplätzen

Lärm in Dortmund

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 werden. Derzeit wird der Lärmaktionsplan im Hinblick auf seine Gültigkeit überprüft⁴⁶.

Für die Lärm­belastungsschwerpunkte wurden für das gesamte Stadtgebiet die Lärmquellen Straßen­lärm, Schienen­lärm (Eisen- und Straßenbahn), Flug­lärm sowie Industrie- und Gewerbelärm zusammenfassend betrachtet und die Anzahl betroffener Einwohner*innen errechnet, die nachts einem Lärmpegel über dem Schwellenwert ausgesetzt sind. Es gibt ein breites Spektrum an Maß­nahme­vorschlägen wie aktiver Schallschutz (z. B. Lärmschutzwände), passiver Schallschutz (z. B. Förderprogramme für Fenster), Erneuerung von Straßen bzw. Schienen (z. B. „Flüsterasphalt“, neue Weichen), Geschwindigkeitsreduzierungen (z. B. Tempo 30), Fahrzeuge (z. B. Busflotte, Elektromobilität) und viele mehr.

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. Ziel der Stadt Dortmund ist es, die Festlegung der Ruhigen Gebiete zu überarbeiten und darauf aufbauend stärker als bisher Entwicklungsziele und – im Rahmen des Möglichen – Schutzmaßnahmen festzulegen, die spätestens bei der Neu­aufstellung des nächsten Lärmaktionsplanes wirksam werden sollen. Bei der Festlegung der Gebiete und der Entwicklung sollen u. a. die tatsächliche Gebietsnutzung, die öffentliche Meinung, die Erreichbarkeit mit umweltfreundlichen Transportmitteln sowie Synergieeffekte zu anderen Um­weltplanungen, wie z. B. Naturschutz, Klimaschutz und Klimafolgenanpassung, einbezogen werden.

Lärm im Stadtbezirk Brackel

Mit den prägenden Verkehrsachsen geht auch die verkehrsbedingte Ver­lärmung im Stadtbezirk Brackel einher. Durch die Brackeler Straße und die Hannöversche Straße sind die nordwestlichen Bereiche von Brackel durch Verkehrslärm belastet. Der Brackeler Hellweg durchschneidet den Stadtteil in Ost-West-Richtung und beeinträchtigt durch Verkehrslärm (Straße und Schiene) die angrenzende Bebauung. Die im Süden verlaufende B1 (A40) führt insbesondere in den Bezirken Wambel und Brackel zu einer Belastung durch Straßenverkehrslärm.

⁴⁵ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungs­lärm

⁴⁶ vgl. Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund (2014)

In der Gesamtbetrachtung der Lärmquellen sind im Lärmaktionsplan vor allem entlang folgender Hauptverkehrsstraßen hohe Belastungen der Einwohner*innen auszumachen, wobei an mehreren dieser Straßenabschnitte bereits lärmarter Asphalt verlegt wurde:

- Wickeder Hellweg (62-157)
- Asselner Hellweg (94-203) und Asselner Hellweg – Wickeder Hellweg (58)
- Brackeler Hellweg (116-254)

Auch im Umfeld der Schienenwege des Bundes sind signifikante Lärmbelastungen zu verzeichnen. Dies betrifft vor allem die nördlichen Bereiche von Wambel und Brackel, in dem die Fern- und Regionalverkehrsstrecken zwischen „Dortmund Hauptbahnhof“ und „Kamen“ verlaufen. Vergleichsweise gering belastet ist die zentral durch den Stadtbezirk verlaufende Regionalbahnverbindung nach Unna.

Der Flughafen von Dortmund liegt im Südwesten des Stadtbezirkes. Eine Lärmbelastung ist insbesondere im Süden der Bezirke Asseln und Wickede zu verzeichnen.

Lärm, der durch Anlagen von Gewerbe und Industrie verursacht wird, wird hinreichend durch die sechste allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz – Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm)⁴⁷ – und ggf. ergänzende Auflagen aus Bebauungsplänen und Betriebserlaubnissen geregelt. Im Norden des Stadtbezirkes liegen die ruhigen Gebiete „Brackeler Feld“, „Buschei / Asselner Graben“ und „Wickeder Ostholz / Pleckenbrink“.

Qualitäten und Herausforderungen

Zusammenfassend lassen sich die Qualitäten und Herausforderungen aus Sicht der Fachplanung „Lärm“ im Stadtbezirk Brackel wie folgt beschreiben:

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> + Ruhige Gebiete + Lockere Bebauungsstruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ! Ruhige Gebiete schützen ! Hauptverkehrsachsen, Schienenverkehr und Flughafen erzeugen erhebliche Lärmimmissionen

⁴⁷ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) vom 26. August 1998

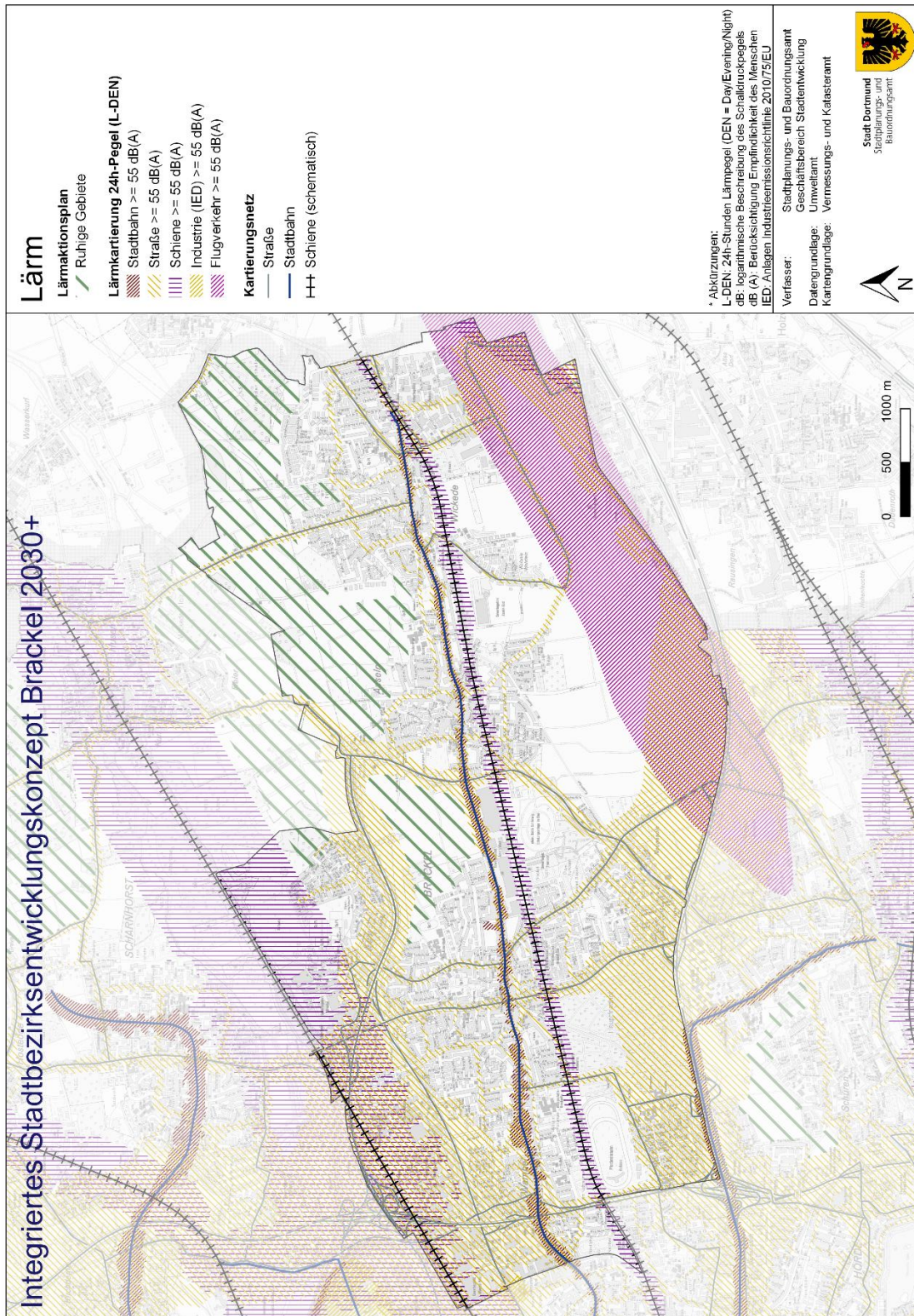


Abbildung 37: Lärm im Stadtbezirk Brackel
 Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

4.2.4 Mobilität

Der Verkehrssektor steht vor starken Umbrüchen. Klimakrise und die Diskussion über die Verkehrswende haben traditionelle Wertemuster deutlich verschoben. Die Digitalisierung, Elektromobilität, OnDemand-Verkehre⁴⁸, autonomes Fahren sowie zusätzliche Mobilitätsangebote wie E-Scooter und Carsharing aber auch verändertes Verkehrsverhalten und das deutliche Anwachsen von Home-Office aufgrund der Coronakrise werden das Verkehrsgeschehen in den kommenden Jahren gravierend verändern. Das Potenzial für die Umsteuerung des Verkehrs in Richtung eines stadtverträglichen, nachhaltigen und ressourcenschonenden Systems ist groß, es auszuschöpfen ist aber nicht selbstverständlich. Die direkte und zuverlässige Information über Staus und das Anbieten von Alternativrouten ist nur zielführend, wenn die Ersatzstrecken nicht andere über Gebühr belasten. Elektroautos sind nur dann ein Beitrag zur CO₂-Reduzierung, wenn der Strom bei der Fahrzeugherstellung und für den Betrieb des Autos vollständig regenerativ erzeugt wird. Der Austausch aller fossil betriebenen Kraftfahrzeuge (Kfz) durch Elektroautos löst zudem nicht das Flächenproblem in der Stadt. OnDemand-Verkehre führen zu einem direkten und nachfragegerechteren Angebot, reduzieren aber auch die Präsenz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und führen zu einer Verteuerung. Autonomes Fahren kann Staus und Unfälle reduzieren und zu einer weniger flächenintensiven Verkehrsinfrastruktur, aber auch zu mehr Individualverkehr und zu einer Kannibalisierung des ÖPNV beitragen. Steuerung und Rahmensetzung durch die öffentliche Hand sind demnach notwendig.

Zwar werden im Bereich der Mobilität weiterhin Infrastrukturprojekte, Neugestaltung von Straßen und Wegen, Haltestellen usw. ein bestimmender Faktor bleiben. Weitere Handlungsfelder wie Mobilitätsmanagement, digitale Vernetzung und Steuerung von Mobilitätsketten, Sharing-Modelle und angepasste Kommunikationsstrategien gewinnen jedoch zunehmend an Bedeutung.

Mobilität in Dortmund

Trotz steigender Motorisierung ist der Anteil aller zurückgelegter Wege mit dem Kfz in Dortmund seit Ende der 80er Jahre von 53,0 % (1988) auf 48,7 % im Jahr 2019 zurückgegangen. In den letzten Jahren ist im Hauptstraßennetz partiell wieder eine Zunahme des Kfz-Verkehrs zu beobachten. Dies ist insbesondere der guten Konjunktur in der Vor-Coronazeit zuzuschreiben, die die Motorisierung antreibt und mehr Pendlerverkehre erzeugt. Dennoch sind auch andere Entwicklungen spürbar: Die Fahrgastzahlen im ÖPNV sind über zwei Jahrzehnte kontinuierlich gestiegen und halten sich im Jahr 2019 auf hohem Niveau.

Weiterhin ist zu erkennen, dass 50,0 % aller Wege in Dortmund kürzer als fünf Kilometer und 73,0 % kürzer als zehn Kilometer sind. Dies sind Entfernungen, die sehr gut mit dem Rad bzw. dem Elektrofahrrad zurückgelegt werden können. Dieses Potential gilt es, durch eine umfassende Förderstrategie, die nicht nur Infrastrukturmaßnahmen umfasst, auszuschöpfen.

Masterplan Mobilität

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

⁴⁸ OnDemand-Verkehr ist ein individuell abrufbares Fahrzeug (Kleinbus oder Taxi), das per APP oder telefonisch geordert werden kann. Der Fahrgast nennt seinen Standort und sein gewünschtes Ziel. Unterwegs können durch Routenänderung weitere Fahrgäste ein- und auch aussteigen. Für OnDemand-Verkehre sind Zuschläge zu zahlen.

Stufe des Masterplanes Mobilität 2030, das Leitbild und das Zielkonzept beschlossen⁴⁹. Die erste Stufe beschreibt acht Zielfelder, die in den nächsten Jahren in Form von Teilkonzepten konkretisiert und bis zur Maßnahmenebene ausgearbeitet werden sollen (s. Abbildung 39).



Abbildung 38: Acht gleichwertige Zielfelder des Masterplanes Mobilität 2030

Quelle: Abschluss 1. Stufe Masterplan Mobilität 2030, Planersocietät

Fertiggestellt sind bereits die Teilkonzepte „Luftreinhaltung“ und „Elektromobilität“, die Teilkonzepte „Fußverkehr & Barrierefreiheit“, „Radverkehr & Verkehrssicherheit“ und „Ruhender Verkehr & öffentlicher Raum“ sind beauftragt. Die verbleibenden Zielfelder werden sukzessive danach bearbeitet.

Mobilitätsverhalten in Dortmund

Das Mobilitätsverhalten in Dortmund wird durch repräsentative Haushaltsbefragungen ermittelt. Für Dortmund liegen Erhebungen aus den Jahren 1988, 1998, 2005, 2013 und 2019 vor. Im Durchschnitt legte 2019 jede*r Dortmunder*in täglich knapp drei Wege zurück, rund 16,2 % der Bürger*innen verließen das Haus nicht. Etwas weniger als die Hälfte der täglichen Wege (48,7 %) wurden mit dem Auto zurückgelegt, in den Außenbezirken mehr als in den zentralen Bereichen. Gesamtstädtisch hat der ÖPNV einen Anteil von 21,7 %, der Fußverkehr 19,2 % und der Radverkehr 10,1 % (Stand 2019)⁵⁰.

Das weitaus größte Verlagerungspotenzial hin zu einem nachhaltigen Verkehrssystem liegt im Radverkehr. Vor allem in Bezug auf die Einhaltung der Grenzwerte des Luftreinhalteplanes Ruhrgebiet – Teilplan Ost zum Stickstoffdioxidausstoß (NO₂) kann die Förderung des Radverkehrs einen wichtigen Beitrag leisten. So ist es das Ziel, den gesamtstädtischen Anteil des Radverkehrs bis 2030 auf 20 % zu steigern⁵¹.

Öffentlicher Raum / Fußwege

Die Verkehrswege sind ebenso wie Plätze und Parks als Teil des öffentlichen Raumes, als Wohnumfeld und Lebensraum der Bevölkerung zu verstehen. Eine hohe Qualität im öffentlichen Raum schafft Belebung, Kommunikation, Aktivitäten und Urbanität. Monofunktional auf den Kfz-Verkehr

⁴⁹ vgl. Masterplan Mobilität 2030, Abschluss 1. Stufe, Zielkonzept (2018)

⁵⁰ vgl. Modal-Split-Erhebung – Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Dortmund (2019)

⁵¹ vgl. Klage der Deutschen Umwelthilfe zum Luftreinhalteplan Ruhrgebiet -Teilplan Ost (2020)

ausgerichtete Straßen mit hoher Trennwirkung haben niedrige Aufenthalts- und städtebauliche Qualitäten zur Folge.

Ziel ist es, lebendige und multifunktionale Straßen- und Platzräume zu schaffen bzw. wiederherzustellen. Die Bedeutung der Straßen und Plätze für die Stadtgestalt und als Lebensraum muss mit ihren verkehrlichen Funktionen in Einklang gebracht werden.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der aktuelle Nahverkehrsplan (NVP) wurde am 15.05.2014 vom Rat der Stadt Dortmund beschlossen⁵². Er definiert und sichert das Leistungsangebot im ÖPNV. Er liefert die planerische Grundlage für den Erhalt und die Finanzierung des ÖPNV, ist Voraussetzung für die Konzessionierung von Linienverkehren und schafft die Grundlage für die Beauftragung der Verkehrsunternehmen. Zudem gibt er Perspektiven für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Dortmund und stärkt damit die Potenziale nachhaltiger Mobilität.

Der NVP wird alle fünf Jahre bzw. bei Bedarf fortgeschrieben. Unterhalb dieser Ebene ist es Aufgabe der Stadt als Aufgabenträger des ÖPNV sowie der Dortmunder Stadtwerke (DSW21) als Betreiber, das Angebot ständig an geänderte Rahmenbedingungen anzupassen. Aktuell werden das Busliniennetz auf Schwachstellen und Optimierungsmöglichkeiten untersucht sowie Anpassungen an Fahrplänen des Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vorgenommen. So sollen z. B. erste Erfahrungen mit sog. OnDemand-Verkehren gesammelt werden.

Im Infrastrukturbereich ist die große Aufgabe der nächsten Jahre, den ÖPNV barrierefrei auszubauen, um allen Menschen mit Mobilitätseinschränkungen den möglichst eigenständigen Zugang zu ermöglichen. Stadtweit sind 104 der 125 Stadtbahnhaltestellen (83,0 %) bereits barrierefrei. Von den 1.879 Haltepositionen des Busnetzes sind bislang 494 (26,0 %) barrierefrei. Die verbliebenden werden in den nächsten Jahren sukzessive umgebaut. Ein erstes Bushaltestellenprogramm ist in der Umsetzung, weitere sind in Vorbereitung⁵³. Die Verwaltung und die DSW21 haben sämtliche Haltestellen kategorisiert und erarbeiten zurzeit Prioritätenlisten als Grundlage für Förderanträge.

Radverkehr

Dortmund hat in den letzten 20 Jahren erhebliche Anstrengungen in die Entwicklung des Radverkehrs gesteckt. Mit zurzeit 670 Kilometern ist eine beachtliche Kilometerleistung erreicht. Während im Freizeitverkehr mittlerweile bis zu 15,0 % der Wege mit dem Rad zurückgelegt werden, liegt der Anteil des Rades bei den Alltagswegen bei rund 10,0 %. In vielen Bereichen entspricht die Radinfrastruktur nicht den Qualitätsansprüchen der umstiegsbereiten Autofahrer*innen. Viele Radwege werden als unsicher angesehen. Die Aufgabe der nächsten Dekade ist daher, die Qualität der Radwege zu steigern: Sie müssen breiter und baulich zum Kfz-Verkehr gesichert werden.

Im Rahmen des Teilkonzeptes „Radverkehr & Verkehrssicherheit“ wird das bestehende Netz einer umfassenden Prüfung unterzogen und hierarchisch gegliedert. Jeder Stadtbezirk wird künftig mit je einer Hauptroute mit dem Stadtzentrum und den benachbarten Stadtbezirken verbunden. Die Hauptrouten werden künftig andere Ausbaustandards als Neben- und Freizeitrouten erhalten. Der Radschnellweg Ruhr (RS1) ist Beispiel für die künftig höchste Kategorie von Radwegen: 4 Meter breit, weitgehend bevorrechtigt, asphaltiert und steigungsarm. Mit dem Regionalen Radwegenetz (Beschluss der Verbandsversammlung des RVR vom 28.06.2019) sind die Routen zur Verknüpfung der Städte untereinander festgelegt worden. Sie sind auch Hauptrouten auf lokaler Ebene.

⁵² vgl. Nahverkehrsplan Dortmund 2013 (2014)

⁵³ vgl. Bushaltestellenprogramm 2016-2017 (2015)

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der motorisierte Individualverkehr trägt die Hauptlast des Verkehrs und beansprucht einen überproportional großen Anteil des öffentlichen Raumes. Das öffentliche Straßennetz ist nach Leistungsfähigkeit und Funktion gegliedert. Für Bundesautobahnen und die freien Strecken der Bundes- und Landesstraßen sind der Bund und das Land NRW zuständig, für die Ortsdurchfahrten und alle nachgeordneten Straßen liegt die Zuständigkeit bei der Stadt Dortmund. Hauptverkehrsstraßen und Straßen mit Verbindungsfunktion bilden das sog. „Vorbehaltsnetz“ – i. d. R. sind dies die Tempo-50-Straßen. Hier werden die Kfz-Verkehre gebündelt. Dieses Netz ist die Grundlage für die gute Erreichbarkeit in der Stadt. Ziel ist der Abbau verbleibender Schwachstellen des Netzes und die bessere städtebauliche Integration in den bebauten Bereichen.

Ruhender Verkehr / Park and Ride (P+R) / Bike and Ride (B+R)

Der ruhende Verkehr stellt eine der größten Herausforderungen der Stadtentwicklung dar. Jedes Kfz beansprucht ein Mehrfaches seiner Abmessung für das Abstellen: einen Stellplatz am Wohnort, am Arbeitsplatz, an Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen. Ein Großteil des Flächenanspruches realisiert sich im öffentlichen Raum. Der weiter zunehmende Kfz-Besitz verschärft die Flächenprobleme insbesondere in den Innenstadtbezirken. Park and Ride (P+R) und Bike and Ride (B+R) dienen dazu, den knappen Parkraum in den zentralen Bereichen zu schonen und Kfz-Verkehre zu vermeiden. Das derzeit gültige P+R- und B+R-Konzept stammt aus dem Jahr 2006⁵⁴. Es ist noch nicht vollständig umgesetzt und wird zurzeit fortgeschrieben. Aufgrund der Flächenknappheit im Dortmunder Stadtgebiet lag und liegt der Fokus stärker bei der Schaffung von B+R-Anlagen: Auf der Fläche eines Pkw können sieben bzw. 14 (bei Doppelstockparken) Räder abgestellt werden. Die Kosten von B+R-Anlagen sind zudem erheblich geringer. Das B+R-Angebot wird ergänzt durch das Fahrradverleihsystem metropolradruhr. Zurzeit gibt es 87 Stationen in Dortmund. Es soll sukzessive ausgebaut und auch auf die Außenstadtbezirke ausgedehnt werden.

Die Stellplatzsatzung vom 1. März 2019 regelt den Stellplatzbedarf nach neuem Baurecht. Neben dem Abstellraum für Pkw ist auch der Bedarf an Fahrradabstellplätzen geregelt. Unter gewissen Voraussetzungen (guter ÖPNV-Anbindung, mehr Fahrradabstellplätze, innovatives Mobilitätskonzept) kann der Pkw-Stellplatzbedarf vom Bauvorhaben reduziert werden.

Wirtschaftsverkehr

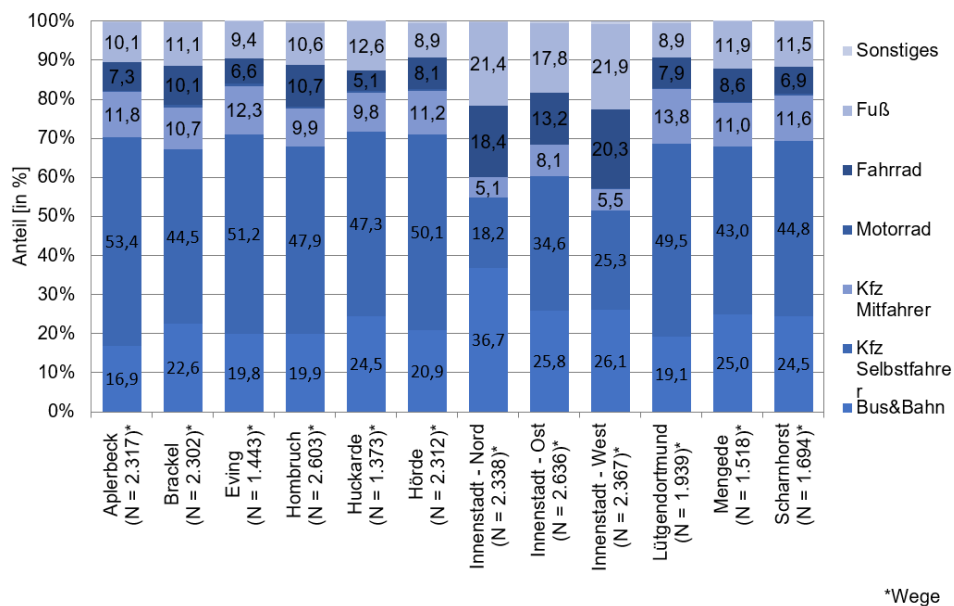
Dortmund ist ein bedeutender Logistik-, Hafen- und Wirtschaftsstandort für die Region. Bundesweit nimmt die Transportleistung im Güterverkehr bis zum Jahr 2030 noch weiter zu (+39 % im Straßengüterverkehr). Die Zunahmen des Lkw-Verkehrs finden zwar in erster Linie auf den Autobahnen statt, aber auch die Stadt Dortmund als Quelle und Ziel der Lkw-Fahrten muss die Auswirkungen bewältigen. Durch den elektronischen Handel und den Internethandel sind weitere erhebliche Zunahmen bei den Kurier-, Express- und Paket-Dienst-Verkehren (KEP-Dienste), die auch die innerstädtischen Quartiere tangieren, zu erwarten.

Der Lkw-Stadtplan⁵⁵ stellt Routen zur Bündelung von Schwerlastverkehren dar, berücksichtigt Einschränkungen an Hauptverkehrsstraßen (z. B. Durchfahrtshöhen), sichert die Andienung von Wirtschaftsflächen (z. B. Logistikverkehre) und berücksichtigt die Bedürfnisse der Bevölkerung (z. B. Entlastungszonen).

⁵⁴ vgl. Konzept für Abstellmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zum Parken und Reisen: Park and Ride – (P+R) und Bike and Ride (B+R) – Konzept (2006)

⁵⁵ vgl. Lkw-Stadtplan (2014)

Mobilität im Stadtbezirk Brackel



*Wege

Abbildung 39: Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken (Gesamtverkehr)

Quelle: eigene Darstellung nach Modal-Split-Erhebung – Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Dortmund (2019)

Der Kfz-Anteil liegt in Brackel mit 55,2 % (2019) deutlich über dem stadtweiten Durchschnitt. Bus und Bahn werden mit 22,6 % etwas weniger als der stadtweite Durchschnitt genutzt. Der Fußverkehr ist mit 11,1 % sehr gering. Die Radverkehrsnutzung mit einem Anteil von 10,1 % liegt gleichauf mit dem gesamtstädtischen Durchschnitt. Der Motorisierungsgrad liegt dagegen mit 1,3 Pkw je Haushalt deutlich über den Gesamtdurchschnitt der Stadt Dortmund (s. Abbildung 38)⁵⁶.

Die ÖV-Erreichbarkeit des Stadtbezirkes ist insgesamt gut. Die Gehzeit zur nächsten Bushaltestelle beträgt wie in allen Stadtbezirken im Schnitt vier bis fünf Minuten. Mit 14 Minuten ist die Erreichbarkeit der S-Bahn und des Nahverkehrs kürzer als in der Gesamtstadt mit knapp 17 Minuten. Noch deutlich besser schneidet die Erreichbarkeit der Stadtbahnhaltepunkte ab: Gesamtstädtisch liegt der Wert bei knapp 15 Minuten, in Brackel bei rund sechs Minuten⁵⁷.

Öffentlicher Raum / Fußwege

Bezüglich der öffentlichen Räume und der Fußgängerfreundlichkeit weist der Stadtbezirk ein heterogenes Bild auf. In manchen Wohngebieten werden die öffentlichen Räume aufgrund des hohen Parkdrucks stark beeinträchtigt. Entlang der Hauptverkehrsstraßen ist das Parken weitgehend geordnet. Defizite treten hier eher punktuell auf.

Künftige Aufgabe ist hier, diese Räume städtebaulich aufzuwerten. Durch Neuaufteilung des Straßenraumes soll die Aufenthaltsqualität erhöht, die Querbarkeit der Hauptverkehrsstraßen verbessert und durch eine Neuordnung des Parkens die Qualitäten für Fußgänger erhöht werden.

Insbesondere in den Ortszentren ist zurzeit eine geringe Fußgänger- und Aufenthaltsqualität vorzufinden. Hier ist mit entsprechenden Maßnahmen die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen und für gesicherte Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen zu sorgen. Zur Erhöhung der Sicherheit ist in vielen Bereichen auch das Parken neu zu ordnen. Besonderer

⁵⁶ vgl. Modal-Split-Erhebung – Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Dortmund (2019)

⁵⁷ s. o.

Handlungsbedarf ist in den Zentren „Brackel“ und „Wickede“ gegeben. In Brackel sollen im Jahr 2021 und in Wickede ab Ende des Jahres 2022 die Planungsarbeiten aufgenommen werden.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Vom Stadtzentrum kommend binden die S-Bahn-Linie S4 mit einem 15-Minuten- und 30-Minuten-Takt sowie die Stadtbahnlinie U43 überwiegend im 10-Minuten-Takt den Stadtbezirk an die Innenstadt an. Am nördlichen Rand des Stadtbezirkes Brackel erschließt auch der Haltepunkt „Dortmund-Scharnhorst“ diesen Stadtbezirk. Die dort verkehrenden Linien RE3 (stündlich) und RE1 (zweistündlich) werden im Laufe der nächsten Zeit zu RRX-Linien und mit den neuen RRX-Fahrzeugen ausgestattet. Dem Regionalverkehr kommt somit hier auch eine innerstädtische Erschließungsfunktion zu.

Wichtigste Ausbaumaßnahme für den ÖPNV im Stadtbezirk Brackel ist der zweigleisige Ausbau des Asselner Hellwegs und des Wickeder Hellwegs. Er vermindert Unfallgefahren, erhöht die Pünktlichkeit der Stadtbahn und ist Voraussetzung für etwaige Taktverdichtungen, die derzeit im Zusammenhang mit der Verkehrswende diskutiert werden. Der barrierefreie Umbau von Stadtbahnhaltestellen der U43 im Zuge der Hellwegachse ist derzeit in Planung.

Die Buslinien 420, 424, 425, 427, 436, 439 und R51 stellen Erschließungen und Verbindungen vor allem in Nord-Süd-Richtung her. Sie sind mit den Schienenverkehren an Punkten in Brackel, Asseln und Wickede verknüpft. Seit Umstellung des S-Bahn-Taktes besteht eine verbesserte fahrplanmäßige Verknüpfung zwischen der Linie S4 und der Buslinie 439 in Asseln, sodass Reisezeiten nach Kurl / Husen verkürzt werden konnten.

Des Weiteren werden Wohngebiete im Stadtbezirk von den Buslinien 422 und 428 erschlossen, von denen letztere speziell auf die Linie S4 abgestimmt ist.

Von den 196 Bushaltestellen im Stadtbezirk sind derzeit 33 barrierefrei. Weitere 18 Haltestellen sind aktuell in einem Ausbauprogramm des Tiefbauamtes eingeplant.

Im Rahmen einer Überarbeitung des Busverkehrsnetzes werden die Verbindungen im Stadtbezirk überprüft. Die vorliegenden Beschlüsse zu Angebotsveränderungen werden in die Prüfung einbezogen. Das Busliniennetz wird von der DSW21 und im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes turnusmäßig und bei konkretem Bedarf fortentwickelt und angepasst. Hier sind zurzeit keine gravierenden Änderungen vorgesehen.

Radverkehr

Der Stadtbezirk Brackel bietet gute Voraussetzungen, dass insbesondere die innerbezirklichen Verkehre vermehrt mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Die Topographie ist eben und der Großteil der Brackeler*innen wohnt nicht weiter als zwei Kilometer vom nächstgelegenen Stadtteilzentrum entfernt. Dennoch wird derzeit nur jeder zehnte Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Ein wesentlicher Grund ist, dass mit der Markierung von Radfahr- und Schutzstreifen das Sicherheitsbedürfnis von potentiellen Radfahrer*innen nicht ausreichend bedient wird. Dieses Argument wird von den Dortmunder*innen am häufigsten als Hinderungsgrund für das Radfahren genannt.

Netzlücken im Hauptstraßennetz finden sich in verschiedenen Abschnitten des Hellwegs, der Wickeder Straße und der Asselner Straße. Zentrale Aufgabe in der nächsten Dekade wird es daher sein, die verbliebenen Netzlücken zu schließen, vor allem aber die Qualität des vorhandenen Angebotes zu verbessern. Hierzu wird im Rahmen des zurzeit in Arbeit befindlichen Teilkonzeptes „Radverkehr & Verkehrssicherheit“ des Masterplanes Mobilität 2030 das vorhandene Netz grundlegend überarbeitet und künftig hierarchisiert. Es werden Haupt-, Neben- und Freizeitroutes mit jeweils spezifischen Ausbaustandards definiert. Hauptrouten für den Radverkehr werden direkt geführt und erhalten größere Breiten. Ein erster Schritt zur Festlegung von Vorrangrouten ist mit dem

Regionalen Radverkehrsnetz des Regionalverbandes Ruhr (RVR) bereits getan. Eine regionale Route des Stadtbezirkes Brackel verbindet den Hoesch-Hafenbahn-Weg mit Kurl und Husen und führt weiter in Richtung Kamen.

Das bedeutendste Radverkehrsprojekt für den Stadtbezirk ist der Radschnellweg Ruhr (RS1). Von den rund 24 Kilometern auf Dortmunder Stadtgebiet entfallen 8,5 Kilometer auf den Stadtbezirk Brackel. Er verläuft in Ost-West-Richtung vorwiegend entlang der S-Bahn-Linie S4. Der RS1 bietet zukünftig eine hervorragende Möglichkeit für das Radfahren innerhalb des Stadtbezirkes, insbesondere für Fahrten in die Innenstadt und die westlichen Stadtbezirke aber auch nach Unna im Osten. Er wird zudem direkt verknüpft mit dem Hoesch-Hafen-Weg und erschließt so viele weitere Stadtbereiche.

Darüber hinaus sind folgende Projekte derzeit in der planerischen Vorbereitung:

- Ausbau Hoesch-Hafenbahn-Weg mit einem 1. Bauabschnitt vom Phoenix-See bis zur Paderborner Straße im Jahr 2021
- Ausbau Hoesch-Hafenbahn-Weg mit einem 2. Bauabschnitt von Paderborner Straße bis Brackeler Straße
- Ausbau Radweg entlang der B1 / A40 (Hauptfriedhof)

Über die bereits in Planung befindlichen Maßnahmen hinaus sollen weitere Netzlücken geschlossen und Nebenstrecken für den Radverkehr ertüchtigt werden. Die Anbindung an den Radschnellweg Ruhr (RS1) ist für den gesamten Stadtbezirk zu optimieren, da dieser zukünftig eine wichtige Ost-West-Radwegeachse bildet. Auf den Stadtbezirk Brackel entfallen derzeit drei metropolrad-ruhr-Stationen. Die Anzahl soll in den nächsten Jahren deutlich erhöht werden.

Ausbaubedarf gibt es ebenfalls hinsichtlich sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten. Hierzu sind noch die spezifischen Bedarfe zu klären und Umsetzungskonzepte zu erarbeiten.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Straßennetz im Stadtbezirk Brackel ist weitestgehend geschlossen und ausreichend leistungsfähig. Einzige Netzlücke ist das fehlende Teilstück der L663n zwischen Asselner Straße und Unna. Gemäß Ratsbeschluss vom 11.02.2021 wird die Weiterplanung der L663n für die laufende Ratsperiode ausgesetzt⁵⁸. Ersatzweise soll ein Maßnahmenkonzept entwickelt werden, das kurz- und mittelfristig zu Entlastungen des Hellwegs führt. Coronabedingte Verkehrsmaßnahmen und die erkennbar zunehmende Bereitschaft zur Bewältigung der Klimakrise auch restriktive Maßnahmen in Kauf zu nehmen, sind gute Ausgangsbedingungen für Verbesserungsmaßnahmen im Bestand. Im Jahr 2022 sollen sowohl ein Maßnahmenkonzept als auch die konkrete Ingenieursplanung für den Umbau des östlichen Hellwegs in Auftrag gegeben werden. Die derzeit ruhende Planung zur Fortführung der L663n soll begleitend zur Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes einer erneuten Abwägung unterzogen werden.

Demnach ist der Umbau der Hellwegachse das Hauptprojekt für den Stadtbezirk Brackel in den nächsten Jahren. Bis auf das bereits umgebaute Teilstück in Asseln weist der Hellweg durchweg erhebliche städtebauliche und funktionale Mängel auf. Dies gilt in besonderem Maße für das Zentrum von Brackel zwischen Oberdorf- und Flughafenstraße. Hier gilt es, durch eine angemessene Querschnittsgestaltung die Zentrumsfunktion zu stärken und gleichzeitig die verkehrlichen Ansprüche weiterhin zu gewährleisten. Beherrschendes Thema in den restlichen Abschnitten ist die Herstellung der Barrierefreiheit und die Zweigleisigkeit der Stadtbahn, die Anlage zeitgemäßer Radverkehrsanlagen sowie verbesserte Querungsmöglichkeiten.

⁵⁸ vgl. Moratorium L663n / OWIIIa (2021)

Der Umbau der Hellwegachse erfolgt in Etappen. Der nächste Planungsabschnitt ist der Wambeler Hellweg und der Brackeler Hellweg (von Nußbaumweg bis Flughafenstraße). Mit den Planungsarbeiten wird im Jahr 2021 begonnen. Die Planungsarbeiten für den Wickeder Hellweg sollen Ende des Jahres 2022 aufgenommen werden.

Das Nebenstraßennetz im Stadtbezirk ist überwiegend in Tempo 30-Zonen eingebunden. Hier gibt es nur punktuell Handlungsbedarf.

Ruhender Verkehr / Park and Ride (P+R) / Bike and Ride (B+R)

In vereinzelt Wohngebieten gibt es erhöhten Parkdruck. Dies zeigt sich in einem zum Teil sehr ungeordneten Parken und illegal abgestellten Fahrzeugen wie z. B. auf der Fahrbahn vor Bäumen und auf Geh- und Radwegen. Dadurch gibt es immer wieder gefährliche Situationen für Fußgänger*innen sowie Radfahrer*innen.

Im Stadtbezirk gibt es derzeit fünf Park+Ride-Anlagen mit zusammen 665 Stellplätzen. Bike+Ride-Anlagen sind aktuell dreizehn im Stadtbezirk vorhanden mit zusammen 204 Abstellmöglichkeiten.

In den zentralen Abschnitten des Hellwegs (Stadtteilzentren) ist das Parken neu zu ordnen und perspektivisch zu bewirtschaften. Konzepte hierzu sind noch auszuarbeiten. Die noch nicht realisierten P+R-Plätze sind auszubauen, ggf. ergeben sich aus der bis im Jahr 2022 vorgesehenen Fortschreibung des Konzeptes zusätzliche Bedarfe. Gleiches gilt für B+R-Plätze.

Um die ÖV-Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern zu verbessern hat der Verkehrsverband Rhein-Ruhr (VRR) durch eine*n Gutachter*in erste Überlegungen für ein Konzept von Mobilstationen untersuchen lassen. Auf Dortmund entfallen hiernach 52 Stationen. Konkret sollen ÖPNV, Park+ Ride, Bike+Ride, sowie Car-Sharing systematisch miteinander verbunden und vermarktet werden. Im Stadtbezirk Brackel wurde das zunächst für die Haltestellen „Brackel Kirche“, „Brackel S“ und „Wickede“ untersucht. An den Grenzen zu den Nachbarbezirken kommen zudem der DB-Haltestpunkt „Scharnhorst“ und die Stadtbahnhaltestelle der U47 am Hauptfriedhof hinzu. Das VRR-Konzept ist Grundlage für die Überarbeitung des P+R- und B+R-Konzeptes. Mitte 2022 soll das neue Konzept in die Gremien eingebracht und auf dieser Basis Förderanträge gestellt werden.

Qualitäten und Herausforderungen

Zusammenfassend lassen sich die Qualitäten und Herausforderungen aus Sicht der Fachplanung „Mobilität“ im Stadtbezirk Brackel wie folgt beschreiben:

Qualitäten	Herausforderungen
+ Überwiegend gute Erreichbarkeit durch den ÖPNV	! Städtebauliche und funktionale Mängel bei der Querschnittsgestaltung des Hellwegs
+ Gute topografische Voraussetzungen und kurze Wege zu den Zentren für den Fuß- und Radverkehr	! Geringe Fußgänger- und Aufenthaltsqualität insbesondere in den Zentren
+ Lineare Radanbindung von der Stadtgrenze Unna bis zur Innenstadt entlang der S-Bahn-Trasse	! Netzlücken und nicht zeitgemäße Standards des Radwegenetzes
+ Ehemalige Hoesch-Hafenbahntrasse an der Stadtbezirksgrenze Innenstadt-Ost als Radwegpotenzial	! Fehlende Abstellmöglichkeiten für Radfahrer*innen im öffentlichen Raum
	! Unzureichende Ordnung des ruhenden Verkehrs
	! Eingleisige Stadtbahn im Bereich Asselner- und Wickeder Hellweg
	! Fehlende Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen

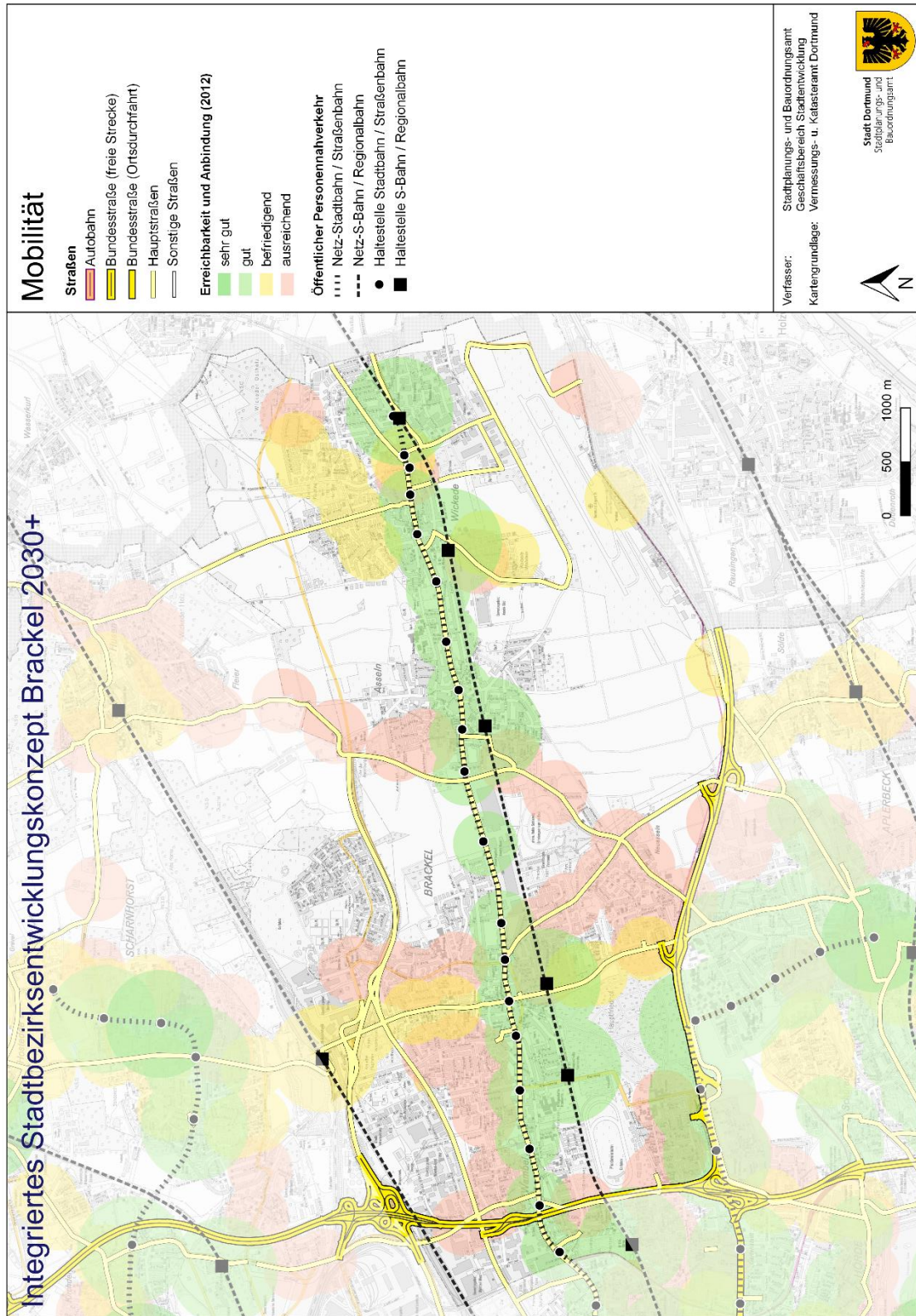


Abbildung 40: Mobilität im Stadtbezirk Brackel
 Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

4.2.5 Stadtklima

Die Städte und Gemeinden sind in besonderem Maße von den Folgen des Klimawandels betroffen. Dieser wirkt sich nicht nur auf die menschliche Gesundheit aus, sondern auf das gesamte Ökosystem. Neben einem Anstieg der mittleren Verhältnisse von Lufttemperatur und Niederschlag kann generell - wie auch für Dortmund - davon ausgegangen werden, dass sich die Häufigkeit und Intensität von Extremwetterereignissen in Zukunft verändern werden. Hierzu zählen u. a. häufigere Sommergewitter mit Starkregen sowie ein vermehrtes Auftreten von Hitzeperioden. Beispielsweise wird sich die Anzahl von Sommertagen (Tageshöchsttemperatur (T_{\max}) > 25 °C) und heißen Tagen (T_{\max} > 30 °C) nahezu verdoppeln.

Stadtklima in Dortmund

Im Jahr 2019 wurde in Zusammenarbeit mit dem Regionalverband Ruhr (RVR) eine Klimaanalyse für die Stadt Dortmund erstellt. Ziel der Untersuchung ist die Analyse und Bewertung der klimatischen Situation innerhalb des Stadtgebietes sowie die Erarbeitung von Planungshinweisen, die vor dem Hintergrund der prognostizierten klimatischen Veränderungen im Laufe des 21. Jahrhunderts eine klimawandelgerechte Stadtentwicklung gewährleisten sollen. Hauptgegenstand der Untersuchung ist die Einteilung des Stadtgebietes in sog. Klimatope (s. Abbildung 41). Als Klimatop wird in der Landschaftsökologie eine Fläche mit einheitlichen geländeklimatischen Eigenschaften bezeichnet⁵⁹.

Darüber hinaus wird im Rahmen der derzeitigen Aufstellung des Masterplanes integrierte Klimaanpassung (MiKaDo)⁶⁰ eine detailliertere Handlungskarte erarbeitet, in der alle Flächen ausgewiesen werden, die momentan oder auf das Zukunftsszenario 2051-2060 bezogen ein Konfliktpotenzial im Hinblick auf den Klimawandel aufweisen. Es werden Gebiete und Bereiche identifiziert, die eine besondere Sensitivität gegenüber den Folgen des Klimawandels aufweisen. Das sind Gebiete, in denen aufgrund der sozialen, ökonomischen und naturräumlichen Rahmenbedingungen vor Ort besondere Probleme durch die klimatischen Veränderungen zu erwarten sind. Neben Belastungsgebieten unter den Aspekten Hitze, Extremniederschläge und Sturm werden in der Handlungskarte auch die Restriktionsflächen der Frischluftschneisen und Luftleitbahnen sowie die aus klimatischer Sicht schutzwürdigen Grünflächen und Freiräume ausgewiesen. Die Handlungskarte wird ebenso prioritäre Maßnahmen zur Klimaanpassung darstellen. Sie bietet zukünftig eine detailliertere Ergänzung zur bestehenden Stadtklimaanalyse des RVR.

⁵⁹ vgl. Klimaanalyse Dortmund (2019)

⁶⁰ vgl. Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (MiKaDo) (2019)

Klimatope

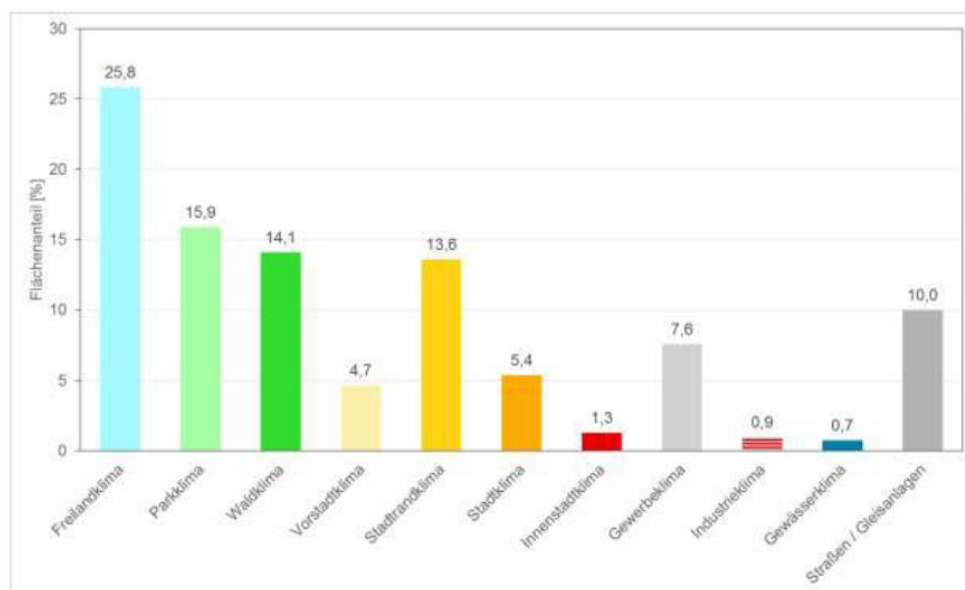


Abbildung 41: Flächenanteile der Klimatope und Verkehrstrassen im Stadtgebiet von Dortmund
Quelle: Klimaanalyse Dortmund (2019)

Stadtklima im Stadtbezirk Brackel

Obwohl der Stadtbezirk deutlich mehr als 50.000 Einwohner*innen aufweist, finden sich ausgedehnte Freiflächen, die als regional bedeutsame Ausgleichsräume fungieren und mit benachbarten unversiegelten Arealen anderer Bezirke und Städte verbunden sind. Die größten zusammenhängenden Acker- und Wiesenflächen befinden sich nördlich und südlich der Ortsteile Asseln und Wickede. Neben den landwirtschaftlich genutzten Freiflächen stellen weite Teile des Flughafengeländes sowie der Hauptfriedhof, das Areal der Wambeler Rennbahn oder der Golfplatz wichtige Ausgleichsräume dar. Brackel verfügt über verhältnismäßig kleine Waldflächen. Nichtsdestotrotz haben diese eine wichtige Freizeit- und Erholungsfunktion, da der Schattenwurf der Bäume sowie die Verdunstungskühlung die bioklimatische Belastung mindern.

Das Bezirksgebiet von Brackel liegt im Bereich des Dortmunder Rückens, weshalb das Gelände nach Norden hin abfällt. Die Hangneigung führt dazu, dass sich die über den Freiflächen gebildete Kaltluft in Bewegung setzen kann und Kaltluftvolumenströme von überwiegend hoher Bedeutung entstehen. Die Kaltluftdynamik ist ausreichend, um tief in die bebauten Gebiete vorzudringen und den Hitzestress während autochthoner Wetterlagen zu verringern. Während allochthoner Wetterlagen begünstigen der hohe Freiflächenanteil und die damit verbundene geringe Rauigkeit die Durchlüftung der Siedlungsbereiche.

Weite Teile der verschiedenen Brackeler Ortsteile sind durch eine aufgelockerte Bauweise geprägt und der Anteil von Ein- und Zweifamilienhäusern ist vergleichsweise hoch. Hierbei sind sowohl Neubaugebiete wie beispielsweise südlich des Golfplatzes auf „Hohenbuschei“ anzutreffen, aber auch ältere Siedlungen mit dörflichem Charakter. Diese meist gut durchgrünten Bereiche sind i. d. R. dem Lastraum der überwiegend locker und offen bebauten Wohngebiete zuzuordnen. Dies gilt auch für die Gebäuderiegel und Hochhäuser der Funkturnsiedlung, die von den weitläufigen Grünanlagen und dem geringen Versiegelungsgrad zwischen den einzelnen Gebäudeblöcken profitieren. Die vorteilhafte Bebauungsstruktur und die Nähe zu klimatischen Ausgleichsräumen äußern sich in zum Teil nur geringen Änderungen der Klimatelemente gegenüber dem Umland und sorgen für eine insgesamt nur geringe Ausprägung des Wärmeinseleffektes.

Lasträume der überwiegend dicht bebauten Wohn- und Mischgebiete sind vor allem in den dichter bebauten Bereichen von Wambel, vereinzelt aber auch in Brackel oder Asseln, wo beispielsweise der Gebäudekomplex des Immanuel-Kant-Gymnasiums zu dieser Siedlungsklasse gehört, zu finden. Die höchsten stadtklimatischen Belastungen sind in den Stadtteilzentren von Wambel, Brackel und Wickede zu erwarten, die daher dem Lastraum der hochverdichteten Innenstadt zugeordnet werden. Durch einen hohen Versiegelungsgrad und eine geringe Anzahl an Grünflächen und schattenspendenden Bäumen kann es zu extremen thermischen Belastungen kommen. Ein typisches Beispiel hierfür ist der Bereich zwischen Brackeler Hellweg, Oberdorfstraße und Hörder Straße im Zentrum von Brackel.

Besonders hervorzuheben sind Grünanbindungen, die eine Frischluftzufuhr tief in bebaute Bereiche ermöglichen, wie es z. B. in Wickede der Fall ist. Ausgehend von der Straße „Heimbachort“ führt hier eine Schneise über den Kleingartenverein „Fritz Henßler“ in südliche Richtung und ermöglicht bei nördlichen Windrichtungen eine Frischluftzufuhr in Richtung Ortskern. Auf der anderen Seite der S-Bahn-Trasse sind die Freiflächen zwischen Langschedestraße und der Straße „Fränkischer Friedhof“, die Kalt- und Frischluftzufuhr bewirken.

In Brackel sind verschiedene, teils große Gewerbegebiete mit unterschiedlichen Nutzungsstrukturen (Kfz-Dienstleistungen, Großhandel, Druckerei, Logistik etc.) angesiedelt. Diese großen Areale (wie z. B. die Gewerbegebiete „Wambel-Nord / -West“ oder „Wickede-Süd“) werden von verschiedenen kleineren Gewerbeflächen ergänzt, welche häufig von Wohnsiedlungen umgeben sind. Die Lasträume der Gewerbe- und Industrieflächen zeichnen sich i. d. R. durch einen sehr hohen Versiegelungsgrad sowie einen geringen Vegetationsbestand aus und grenzen in Brackel i. d. R. mit geringem Abstand an Wohnbebauung an. Zum Teil, wie etwa im Falle des Gewerbegebietes „Wickede-Süd“ oder dem östlichen Teil des Gewerbegebietes „Asseln-West“, werden die mikroklimatischen Verhältnisse sowie die Belüftungssituation lokal durch die relative Nähe zu größeren Ausgleichsräumen und den nächtlichen Zufluss signifikanter Kaltluftmassen begünstigt.

Mit der Brackeler Straße, der B236 und dem Westfalendamm verlaufen drei sehr stark befahrene Straßen innerhalb der Bezirksgrenzen, die insbesondere dort, wo die Trassen in der Nähe der Wohnbebauung verlaufen, zu Luftschadstoff- und Lärmbelastungen führen.

Qualitäten und Herausforderungen

Zusammenfassend lassen sich die Qualitäten und Herausforderungen aus Sicht der Fachplanung „Stadtklima“ im Stadtbezirk Brackel wie folgt beschreiben:

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> + Landschaftsbezogener Freiraum um Asseln und Wickede (nach Radial-Konzentrischem Freiraummodell) + Kaltluftvolumenströme durch das nach Norden abfallende Gelände (Dortmunder Rücken) + Große zusammenhängende Flächen als klimatische Ausgleichsräume (landwirtschaftlich genutzte Flächen, Hauptfriedhof, Wambeler Rennbahn, Golfplatz, Flughafen) + In Teilen aufgelockerte Bauweisen mit Anschluss an den Freiraum (sowohl Neubaugebiete als auch alte Siedlungen) 	<ul style="list-style-type: none"> ! Hoher baulicher Entwicklungsdruck, Schutz von Siedlungsändern ! Verschiedenartige Wohnstrukturen in den statistischen Bezirken mit quantitativ sehr unterschiedlichen Grünstrukturen ! Gewerbegebiete mit hohem Versiegelungsgrad und geringem Vegetationsbestand ! Ost-West-Magistrale (Hellweg) mit ungünstigem Innenstadtklima in den Zentren ! Projektierte Verlängerung der L663n ! Förderung des nächtlichen Kaltluftabflusses mit Strömung in die bebauten Siedlungsbereiche ! Förderung der Luftleitbahnen (Luftaustausch) ! Geringer Waldanteil

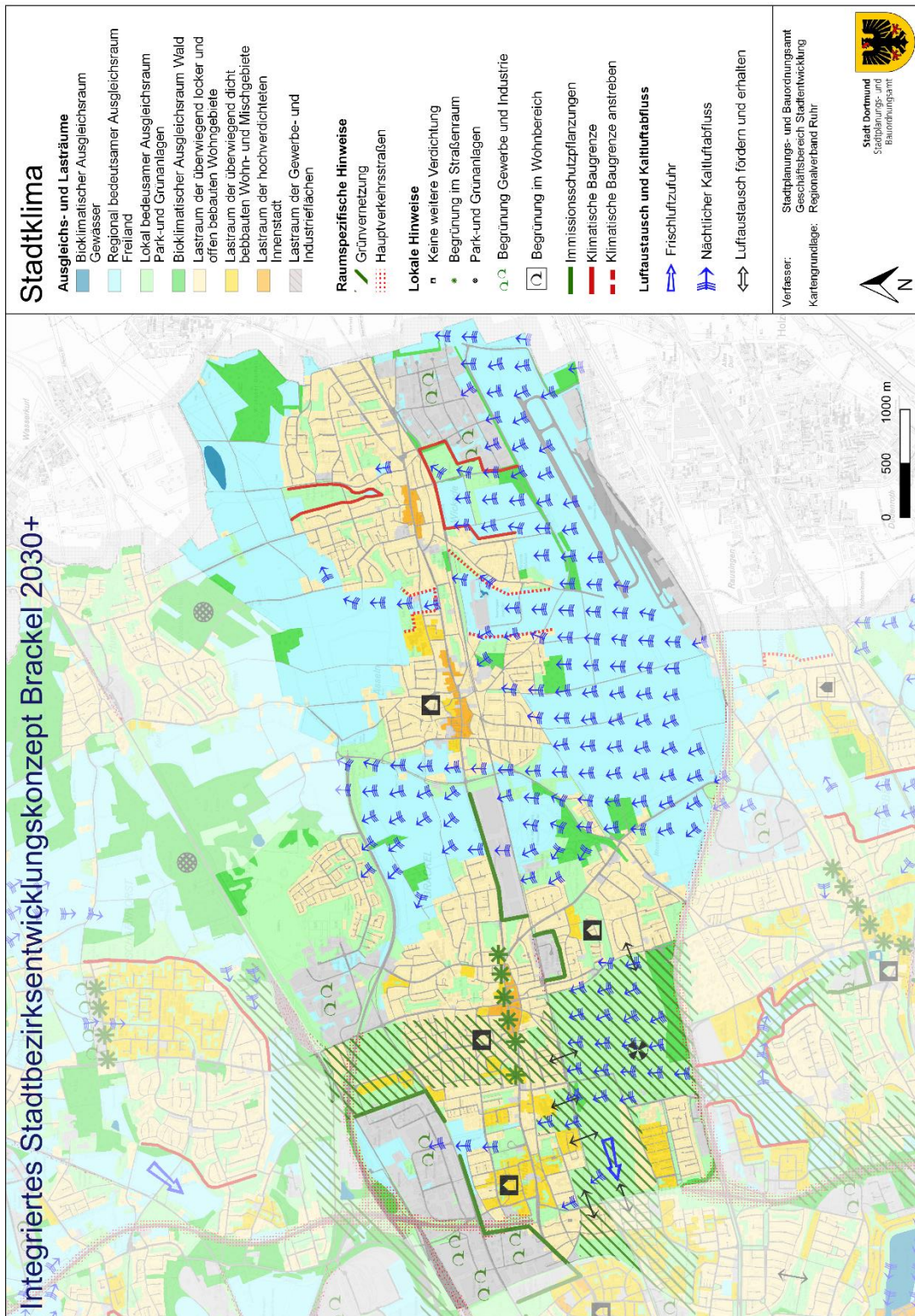


Abbildung 42: Stadtklima im Stadtbezirk Brackel
 Quelle: Regionalverband Ruhr (RVR); Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Stadt Dortmund

4.2.6 Soziale Infrastruktur

Die Bezeichnung „Soziale Infrastruktur“ fasst Einrichtungen zusammen, die im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge aber auch durch private Träger für Bildung, Fürsorge und Kultur bereitgestellt werden. Man unterscheidet zwischen übergeordneten Gemeinbedarfseinrichtungen (z. B. Hochschulen und Krankenhäusern), Einrichtungen des wohnungsbezogenen Gemeinbedarfes (Tageseinrichtungen für Kinder (TEK), Grundschulen, Spielplätze, Jugendfreizeiteinrichtungen) sowie Einrichtungen mit besonderer Zweckbestimmung (z. B. Messegelände).

Das wesentliche Oberziel der sozialen Infrastrukturplanung aus stadtentwicklungsplanerischer Sicht ist der Erhalt der Funktionsfähigkeit, Krisenresilienz und Widerstandsfähigkeit eines Siedlungsbereiches bzw. eines Stadtbezirkes. Wesentliche Grundlagen dafür – im Sinne der Schaffung gleichberechtigter Teilhabechancen für alle Bevölkerungsgruppen – sind:

- die möglichst wohnortnahe Versorgung aller Altersgruppen oder zumindest Sicherstellung einer sehr guten Erreichbarkeit,
- die Schaffung von Nutzungsmischung und Synergien,
- die Vorhaltung qualitativ hochwertiger Angebote,
- durch Flächenvorhaltungen Versorgungslücken vorbeugen und beseitigen.

Demografische Veränderungen, aber auch gesellschaftliche Transformationsprozesse sind maßgebliche Ausgangspunkte für die Bedarfe sozialer Infrastrukturen, sie erfordern eine enge Verzahnung der sektoralen Planungen untereinander und in vielen Bereichen eine Anpassung der vorgehaltenen Kapazitäten:

- Wohnbauflächenentwicklungen bedingen durch die Generierung zusätzlicher Einwohner*innen Handlungsbedarfe, die frühzeitig mit den Bedarfsplanungen (insbesondere TEK, Spielflächen, Schule) abgestimmt werden müssen,
- eine steigende Anzahl älterer Menschen erhöht den Bedarf an Pflegeheimen etc.,
- durch steigende Erwerbsbeteiligung von Frauen erhöht sich der Bedarf an Betreuungsangeboten (TEK, Ganztagschulen),
- stetig steigende Schüler*innenzahlen erfordern die Anpassung der Bildungsinfrastruktur über alle Schulformen hinweg.

Soziale Infrastruktur in Dortmund und im Stadtbezirk Brackel

Die Anzahl der Einwohner*innen ist seit einigen Jahren in Dortmund wieder steigend, dabei verzeichnen seit 2013 insbesondere die Zahl der Kinder im Alter von null bis unter sechs Jahren sowie die Personengruppe der über 80-jährigen einen starken Zuwachs. Brackel ist innerhalb Dortmunds mit einem durchschnittlichen Alter von 45,9 Jahren der zweitälteste Stadtbezirk. Trotz einer deutlichen Zunahme der Kinder bis sechs Jahren um rund 24,0 % ist das Durchschnittsalter seit 2013 stagniert, was auf einen gleichzeitig fast ebenso starken Anstieg der über 80-jährigen zurückzuführen ist (s. Kapitel 4.1.3). Dies sind vor dem Hintergrund der Bereitstellung von Angeboten für die jeweiligen Zielgruppen wichtige Indikatoren: Der anstehende Generationenwechsel muss berücksichtigt, Angebote für Hochbetagte müssen angepasst und neue Infrastrukturen beispielsweise für Kinder und Jugendliche geplant sowie die Sicherheit der gesamten Bevölkerung gewährleistet werden.

Folgende Teilbereiche der sozialen Infrastruktur werden daher im Rahmen des Integrierten Stadtbezirksentwicklungskonzeptes Brackel beleuchtet:

- Tageseinrichtungen für Kinder (TEK)
- Schulen
- Angebote für Kinder und Jugendliche: Spielflächen und Jugendfreizeiteinrichtungen
- Sportliche Einrichtungen
- Demografiefestigkeit: Angebote für ältere Menschen, Pflegeangebote
- relevante Einrichtungen des Gesundheitswesens
- kulturelles Angebot

Für jedes Themenfeld erfolgt eine Bestandsaufnahme⁶¹ sowie eine Übersicht über die jüngeren und geplanten größeren⁶² Projekte. Hinweise zu erforderlichen Planungen werden im weiteren Verlauf des INSEKT gegeben.

Tageseinrichtungen für Kinder (TEK)

Die Angebotsstrukturen der Tageseinrichtungen für Kinder (TEK) werden im Rahmen der örtlichen Bedarfsplanung von den Fachämtern geplant und jährlich weiterentwickelt. Die Kindertagespflege (vor allem für Kinder unter drei Jahren) ergänzt dieses Angebot als familienähnliche Betreuungsform. Gemäß § 24 Absatz 2 SGB VIII Kinder- und Jugendhilfe haben Kinder ab dem vollendeten ersten Lebensjahr ein Anrecht auf Betreuung und Förderung in einer Kindertagesstätte oder der Tagespflege, Kinder über drei Jahren haben bis zum Schuleintritt uneingeschränkter Anspruch auf Förderung in einer Kindertagesstätte. Per Ratsbeschluss vom 17.05.2018 liegen die Zielversorgungsquoten für Dortmund im Bereich U3 bei 41,0 % und im Bereich Ü3 bei 100,0 %.⁶³ Im Hinblick auf die U3-Quote werden jedoch laufend Verbesserungen angestrebt – mittels neu angestrebten Beschlusses soll daher künftig eine gesamtstädtische Zielversorgungsquote von 50,0 % gelten.⁶⁴

Bei der Bedarfsermittlung und Planung neuer Einrichtungen wird auch auf die räumliche Verteilung der Einrichtungen geachtet. Gemäß dem Grundsatz „kurze Beine – kurze Wege“ sollte ein Orientierungswert von rund 800 Meter fußläufige Erreichbarkeit bis zur nächsten TEK eingehalten werden. Die Standorte sollten möglichst nicht in Gewerbegebieten liegen, mindestens 100 Meter Abstand zu Hochspannungsleitungen und Mobilfunkanlagen haben sowie Gewässer im Umkreis von 100 Metern und Senken meiden.

Die Stadt Dortmund verfügt zum 31.12.2020 über 315 TEK. Die gesamtstädtische Versorgungsquote an Ü3-Plätzen inklusive der heilpädagogischen Betreuungsplätze liegt bei 93,2 % bei einem Planungsziel von 100,0 %. Die U3-Versorgung liegt bei 35,0 % bei einem Planungsziel von 41,0 %⁶⁵.

⁶¹ Abweichend von der grundsätzlichen Regelung zum INSEKT (Verwendung des Stichtages 31.12.2019) kommen im folgenden Fachkapitel im Rahmen der Möglichkeiten, aufgrund der hohen Dynamik und der besonderen thematischen Relevanz, aktuellere Sachstände zur Anwendung.

⁶² Berücksichtigt werden insbesondere Neubauvorhaben, die durch die Neuschaffung von Angeboten für die einzelnen Zielgruppen wesentliche Veränderungen in der Versorgungsstruktur bewirken. So werden z. B. Umstrukturierungsmaßnahmen oder kleinere Erweiterungsmaßnahmen (beispielsweise Erhöhung der Gruppigkeit in TEK um eine Gruppe oder Erhöhung der Zugänglichkeit der Grundschulen um einen Zug) nicht dargestellt, da ihnen keine „Raumbedeutsamkeit“ zugesprochen wird.

⁶³ Kinderbetreuungsquote (2018)

⁶⁴ Strategische Ausbauplanung Kindertagesbetreuung 2012-2025 (2021)

⁶⁵ Angebotsstrukturen der Dortmunder Tageseinrichtungen für Kinder (TEK) nach dem Kinderbildungsgesetz (KiBiz) zum 01.08.2021 und Plätze in der Kindertagespflege (KT) (2021)

Brackel verfügt über 29 TEK, die recht gleichmäßig über die Stadtteile verteilt, hier jedoch häufig in räumlicher Nähe zueinander verortet sind. Die nachfolgende Grafik stellt die Versorgungsquoten zum 31.12.2020 in der Gesamtstadt und im Stadtbezirk vergleichend mit der beschlossenen Zielversorgungsquote gegenüber. Brackel ist dementsprechend im Bereich der Betreuung von Kindern im Alter von unter drei Jahren sowohl im Hinblick auf die Zielquote als auch im Vergleich mit dem gesamtstädtischen Durchschnitt recht gut ausgestattet, die Betreuungsmöglichkeiten der Bevölkerungsgruppe der über drei Jahre alten Kinder scheint hingegen in quantitativer Hinsicht Defizite aufzuweisen⁶⁶.

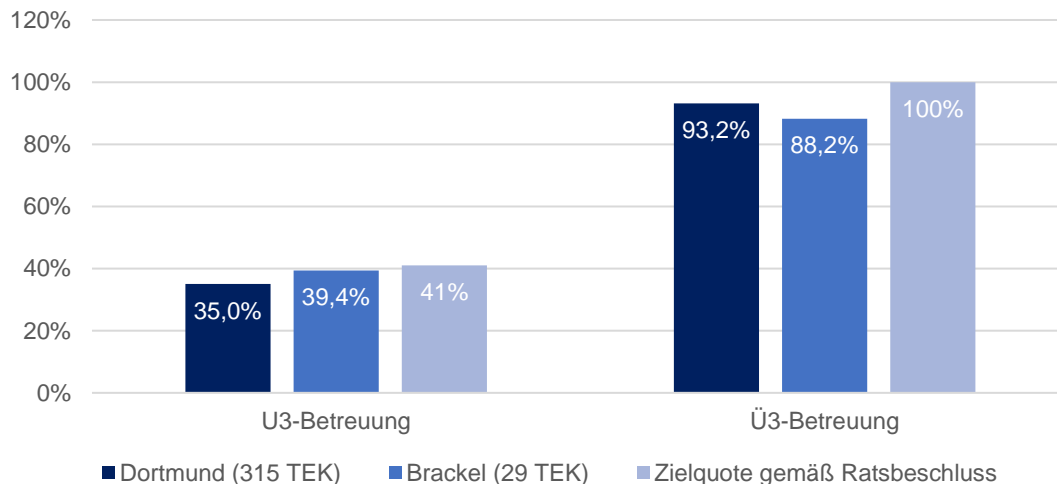


Abbildung 43: Versorgungsquoten in Dortmund und Brackel⁶⁷

Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

In den vergangenen fünf Jahren wurden in Brackel drei neue Tageseinrichtungen für Kinder (TEK) mit insgesamt 14 Gruppen in Betrieb genommen, darüber hinaus sind an drei Standorten (Asselner Hellweg, Ebbinghausstraße, Molnerweg) bauliche Erweiterungen umgesetzt worden. Bis 2025 sind weitere Vorhaben projektiert, die jedoch teilweise vom Planrechtstatus diverser Bebauungspläne sowie von Planungen privater Investoren abhängig sind. Bislang sind bis 2023 im Stadtbezirk zwei weitere TEK projektiert, durch diese Maßnahmen kommen voraussichtlich insgesamt elf Gruppen mit 190 Plätzen (55 U3-, 135 Ü3-Plätze) hinzu. Die Versorgungsquoten werden sich dadurch laut Hochrechnung positiv auf 42,7 % im U3- und mit 103,1 % sogar auf ein Überangebot im Ü3-Bereich entwickeln⁶⁸.

Mit Blick auf die räumliche Verteilung der TEK scheint unter der Anwendung eines fußläufigen Einzugsbereiches von 800 Metern eine gute Gebietsabdeckung gegeben zu sein (s. Abbildung 46). Diese Übersicht bietet jedoch keine Differenzierung nach angebotener Gruppigkeit und entsprechend versorgter Kinderzahl, darüber hinaus wurden weder die bauliche Dichte noch die Bevölkerungsdichte mit dem angebotenen Platzkontingent verschnitten.

Schulen

Mit steigenden Einwohner*innenzahlen wird die Erweiterung bzw. Neuplanung von Schulstandorten für die Stadtentwicklung wieder zum aktuellen Thema. Für die Schulentwicklungsplanung ist die Veränderung der Schüler*innenzahlen unter Berücksichtigung der aktuellen Raumsituation an

⁶⁶ Angebotsstrukturen der Dortmunder Tageseinrichtungen für Kinder (TEK) nach dem Kinderbildungsgesetz (KiBiz) zum 01.08.2021 und Plätze in der Kindertagespflege (KT) (2021)

⁶⁷ s. o.

⁶⁸ s. o.

den bestehenden Schulstandorten das zentrale Kriterium. Betrachtet werden alle öffentlichen Grund-, Haupt- und Realschulen, Gymnasien und Gesamtschulen sowie berufsbildende Schulen und Förderschulen. Als Basiswerk für die Schulentwicklungsplanung wurde 2014 der „Zweite kommunale Bildungsbericht für Dortmund vorgelegt. Der Bildungsbericht wurde in der Folgezeit jährlich um anlassbezogene Einzelberichte zur Schulentwicklungsplanung ergänzt. Aktuell liegt der 4. Zwischenbericht zur Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung für die Jahre 2018 bis 2023 vor. Aus ihm gehen die voraussichtlichen Anpassungsbedarfe an Schulstandorten bzw. Neubaubedarfe von Schulbauten hervor. So dient er als Basis für das am 08.11.2019 vom Rat der Stadt Dortmund beschlossene Schulbauprogramm, das die bis zum Jahr 2025 erforderlichen Kapazitätsanpassungen in Maßnahmenpakete fasst und priorisiert. Die Planung von Kapazitätsanpassungen und die Erforderlichkeit von Neustandorten übernimmt federführend das Schulverwaltungsamt der Stadt Dortmund (StA 40). Leitvorstellung bei der Schulstandortentwicklung ist die altersgerechte Zumutbarkeit von Schulwegen: Im Grundschulbereich steht die Sicherstellung einer wohnortnahen Versorgungsstruktur (rund 800 Meter fußläufige Entfernung) im Fokus.

Der Stadtbezirk Brackel verfügt über insgesamt acht öffentliche Grundschulen, die auf sieben Standorte verteilt sind. Die Versorgungssituation im Stadtbezirk wird als insgesamt gut bewertet.

Öffentliche Grundschulen	An ... Standorten	Von Rat beschlossenen Zügigkeit	Bisherige Maßnahmen	Geplante Projekte
8	7	2019/20: 21 Ab dem Schuljahr 2021/22: 23	Kleine Maßnahmen: Reichshof-GS: Aufstellen mobiler Raumeinheiten für die OGS; Erich-Kästner-GS: Erweiterung um zwei Züge	Keine

In der Sekundarstufe I und II zeigt sich der Bestand an Schulen im Stadtbezirk folgendermaßen:

Weiterführende Schulen	An ... Standorten	Bewertung Versorgungsfunktion
4 (1 Gymnasium; 1 Realschule; 2 Gesamtschulen)	3	Gut; es bestehen lediglich kleinere Nachsteuerungserfordernisse (s. folgende Tabelle)

Folgende Projekte an weiterführenden Schulen sind zum Schuljahresbeginn 2021/2022 vorgesehen⁶⁹:

Standort	Status Quo	Ziel
(1) Europa Gesamtschule	4 Züge	Erweiterung um zwei Schulzüge in der Sekundarstufe I in Modulbauweise; Anbau für die Sekundarstufe II folgt zu einem späteren Zeitpunkt; Aktuell: Bau eines Forums und von Betreuungsräumen
(2) Immanuel-Kant-Gymnasium	5 Züge	Erweiterung auf sechs Züge in Modulbauweise in Sekundarstufe I und später in der Sekundarstufe II; Bedarf für eine zusätzliche Sporthalle

⁶⁹ vgl. Schulentwicklungsplanung 2018 bis 2023 – 3. Zwischenbericht für die Weiterführenden Schulen (2019)

Zudem ist aktuell übergangsweise ein Standort der Max-Wittmann-Schule (Förderschule mit Schwerpunkt „Geistige Entwicklung“ (GG)) im Stadtbezirk verortet (Dollersweg 18, Wickede). Unterrichtet werden hier aktuell die Sekundarstufen (u. a. als Berufspraxisstufe). Der eigentliche Standort an der Oberevinger Straße 155 in Eving wird voraussichtlich noch bis zum Schuljahr 2023 / 24 umfangreich saniert. Das Gebäude am Dollersweg soll künftig hinsichtlich einer dauerhaften Nutzung durch eine weitere Förderschule GG geprüft werden, da sich der Bedarf entsprechend abzeichnet⁷⁰.

Darüber hinaus ist die schulische Versorgung der Schüler*innen derzeit sichergestellt. Allerdings wird die Wiedereinführung von G9 ab dem Schuljahr 2023/24 Kapazitätsanpassungen an allen Gymnasien im Stadtgebiet aufgrund zwischenzeitlich veränderter Raumanforderungen durch „gestiegene gesetzliche Anforderungen im pädagogischen Bereich [...] (Inklusion, Integration)“ erfordern. Die konkreten Anpassungsmaßnahmen sollen möglichst bedarfsgerecht an den bestehenden Schulstandorten umgesetzt werden⁷¹.

In Bezug auf die räumliche Verteilung der Grundschulen und der Anwendung des Grundsatzes „kurze Beine – kurze Wege“ sind die Standorte „Hohenbuschei“ und in den Randbereichen von Wickede sowie der europäischen Siedlung südlich der Wambeler Rennbahn weniger gut fußläufig zu erreichen. In den dichter besiedelten Bereichen im Stadtteil Brackel überschneiden sich die Einzugsbereiche, in Asseln und Wickede erzeugt die räumliche Verteilung der Standorte eine gute Gebietsabdeckung (s. Abbildung 46).

Angebote für Kinder und Jugendliche

Kinder und Jugendliche sind auf Spiel-, Erlebnis- und Aufenthaltsbereiche in ihrem Wohnumfeld angewiesen. Darunter zählen qualitätsvolle Spielflächen mit hohem Aufforderungscharakter als Grundbedingung für eine kindgemäße und gesunde Entwicklung. Es sollen Orte geschaffen werden, an denen Kinder und Jugendliche sich treffen, ihre Freizeit gestalten und sich weiterbilden können.

Spielflächen

Der Spielflächenbedarf hängt von der Lage und Größe der Gemeinde, der Einwohner*innenstruktur und der Bebauungsstruktur ab. Als Planungsgrundlage für Spielflächen dienen folgende Instrumente:

- der Runderlass „Bauleitplanung – Hinweise für die Planung von Spielflächen“ des Landes NRW vom 31.07.1974,
- DIN 18034: Norm für Planung, Bau und Betrieb von Spielplätzen und Freiräumen zum Spielen,
- der Mustererlass der ARGE BAU, Ziffer 4 von 1987,
- der Qualitätszielektatalog, der im Rahmen der Spielleitplanung der Stadt Dortmund⁷² entwickelt wurde und als dessen Grundlage dienen soll.

Die Erarbeitung der Spielleitplanung unter der Maßgabe einer differenzierten Beteiligung von Kindern und Jugendlichen wurde am 14.02.2008 vom Rat der Stadt Dortmund als Instrument zur kinder- und familienfreundlichen Gestaltung der Stadt beschlossen⁷³. Im Sommer 2011 wurde der

⁷⁰ vgl. Schulentwicklungsplanung 2018 bis 2023 – 5. Zwischenbericht für den Bereich Förderschulen (2019)

⁷¹ vgl. Schulentwicklungsplanung 2018 bis 2023 – 4. Zwischenbericht für Grundschulen, insbesondere in den Stadtbezirken Hörde, Innenstadt-Nord und Innenstadt-Ost, Gymnasien und Gesamtschulen (2019)

⁷² Dortmund, die Stadt mit Lebensqualität für Familien und Kinder (ohne Jahr)

⁷³ Spielleitplanung Dortmund (2008)

Spielleitplan Brackel den politischen Gremien zur Kenntnis vorgelegt und die Maßnahmenumsetzung den zuständigen Fachbereichen übertragen⁷⁴.

Darüber hinaus ist für die lokale Spielflächenversorgung eine flächendeckende Spielflächenversorgungsplanung dienlich, in Dortmund wurde diese auf gesamtstädtischer Ebene zuletzt parallel zur Aufstellung des Flächennutzungsplanes (FNP) 1985 erstellt und bedarf mittlerweile einer Aktualisierung. Derzeit werden Anforderungen zur Bedarfsdeckung z. B. bei der Ausweisung von neuen Wohnbauflächen und der Realisierung von Großbauprojekten einzelfallbezogen berechnet. Es gilt ein Verschlechterungsverbot, das zugrunde legt, dass sich die Angebotssituation an Spielflächen für Kinder und Jugendliche durch geplante Neubauvorhaben nicht verschlechtern darf. Die jeweilige Bedarfsplanung übernimmt federführend das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund (StA 61) in enger Abstimmung mit dem Jugendamt (StA 51). Individuell geplant und gestaltet, decken die Spielflächen die unterschiedlichen Bedürfnisse und Interessen der jeweiligen Zielgruppe ab und sind je nach Lage und Nutzungszweck unterschiedlich groß dimensioniert.

Folgende Spielplatzkategorien und prozentuale Flächenzuteilungen werden dabei in der Planung angewendet:

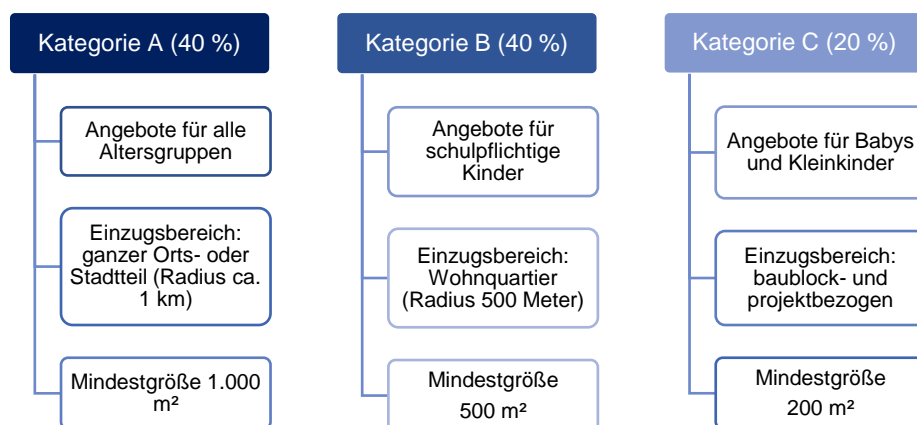


Abbildung 44: Spielplatzkategorien und prozentuale Flächenzuteilung
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Zur Bemessung erforderlicher Spielplatzflächen gibt der Runderlass des Landes NRW als Richtwert für die Spielflächenbedarfsplanung 2,4 bis 4,0 m² Spielfläche pro Einwohner*in vor. In der Gesamtstadt und im Stadtbezirk gestaltet sich die Bestandssituation demnach folgendermaßen⁷⁵:

	Anzahl öff. Spielflächen ⁷⁶	Bestand in m ²	Versorgungsquote in Spielfläche / EW ⁷⁷	Bewertung
Dortmund	358	767.907	1,27	Verbesserungswürdig
Stadtbezirk	28	54.032	0,95	Großer Verbesserungsbedarf

⁷⁴ Spielleitplanung für den Stadtbezirk Brackel (2011)

⁷⁵ Spielplatzdatenbank, Stadt Dortmund (Stand 31.12.2020)

⁷⁶ inkl. der Fun- und Trendsportarten

⁷⁷ Die dargestellte Quote bezieht keine Spielflächen mit ein, die beispielsweise durch Wohnungsbaugesellschaften oder private Investoren objektbezogen realisiert und ggf. nachhaltig gepflegt und instandgehalten werden. Die kommunale Bedarfsplanung hat den Bestand dieser privaten Spielflächen nicht erfasst und kontrolliert zuständigkeithalber weder deren Fortbestand noch deren Qualität.

Zusätzlich zu der positiven Quote des Stadtbezirkes profitieren vor allem die Stadtteile Asseln und Wickede von ihrem landschaftlich geprägten Umfeld, sodass ein guter Besitz an Flächen vorzufinden ist, der gemäß Runderlass des Landes NRW eine vergleichsweise geringe rechnerische Versorgungsquote rechtfertigen würden.

In den vergangenen fünf Jahren sind vier Spielplätze mit insgesamt 5.331 m² Spielfläche der Kategorien A, B und C neu gebaut worden – alle Maßnahmen sind dem Neubaugebiet „Hohenbuschei“ (Br 203) zuzuordnen:

Standort	Kategorie	Größe	Realisierung
Henrich-Czerkus-Allee	B / C	2.535 m ²	2015
Theodor-Blank-Allee	B / C	890 m ²	2015
Hohenbuschei-Allee	A / B	792 m ²	2015
Adi-Preißler-Allee	A (Bolzplatz)	1.114 m ²	2019

Eine Besonderheit im Stadtbezirk Brackel – die Mountainbike-Strecke „Fränkischer Friedhof“ mit besonderer freizeithlicher Attraktivität musste 2019 aufgegeben werden. Für die pädagogische Betreuung des Geländes konnten bislang keine geeigneten Kooperationspartner*innen gefunden werden. Aktuell ist eine weitere Spielfläche projektiert (Sendstraße, Wickede) bzw. im Rahmen größerer Wohnbauflächenentwicklungen im Aufstellungsprozess.

Die räumliche Verteilung und jeweilige Erreichbarkeit der Spielflächen in Brackel sind in der abschließenden Karte (s. Abbildung 46) dargestellt. Unter Hinzunahme der noch zu entwickelnden Spielflächen in den Neubaugebieten ergibt sich zunächst auf den ersten Blick eine sehr gute räumliche Gebietsabdeckung.

Jugendfreizeiteinrichtungen

Zusätzliche Angebote für Kinder und Jugendliche bietet die offene Kinder- und Jugendförderung in allen zwölf Stadtbezirken der Stadt Dortmund. Insgesamt werden zum 31.12.2019 über 75 Jugendfreizeiteinrichtungen betrieben (31 Einrichtungen in städtischer und 44 in freier Trägerschaft)⁷⁸.

Das Kinder- und Jugendfördergesetz (als 3. AG-KJHG NRW) verpflichtet die Gemeinden seit dem Jahr 2004 jeweils für die Wahlperiode der Gebietskörperschaft einen Kinder- und Jugendförderplan zu erstellen. Mit der Einführung dieses Gesetzes soll die Kinder- und Jugendarbeit innerhalb der Jugendhilfe gesichert werden, indem die Ziele und die finanzielle Basis der offenen Kinder- und Jugendarbeit beschrieben und durch den Ausschuss für Kinder, Jugend und Familie verabschiedet werden. Dabei sind insbesondere die regelmäßige Aktualisierung und bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Angebotsstrukturen von hoher Relevanz. In Dortmund wird aktuell der Kinder- und Jugendförderplan 2015-2021 für die nächste Wahlperiode fortgeschrieben. Aus der Analyse, die vom Jugendamt der Stadt Dortmund gemeinsam mit den anerkannten freien Trägern der Kinder- und Jugendförderung vorgenommen wird, werden Anforderungen, Handlungsbedarfe und zukünftige Schwerpunkte an und für die Kinder- und Jugendförderung in Dortmund und den einzelnen Bezirken abgeleitet.

⁷⁸ vgl. Geschäftsbericht des Jugendamtes 2019 (2020)

Den Bestand an Jugendfreizeiteinrichtungen in Brackel zeigt die folgende Tabelle:

Jugendfreizeit-einrichtungen	Trägerschaft
8	2 in kommunaler, 6 in freier Trägerschaft

Im Zuge der Fortschreibung des Kinder- und Jugendförderplanes für die Jahre 2021-2025 ist zu prüfen, welche Bedarfe in der Angebotsstruktur für Kinder und Jugendliche, besonders in den lokalen Aktionsräumen, gedeckt werden können.⁷⁹ Bereits jetzt zeichnen sich jedoch Nachsteuerungsbedarfe in einigen Versorgungsbereichen ab:

Statistischer Bezirk	Status quo
Asseln	2015: Schließung des Kindertreffs des Kinder- und Jugendförderwerkes e. V. aufgrund fehlenden Brandschutzes; seitdem: Angebot der ev. lutherischen Gemeinde Dortmund-Asseln im „Keller ohne Namen“ (KoN) für Kinder von 6-13 Jahren zusätzlich zum Jugendbereich
Brackel	2019: Aufgabe der Mountainbike Strecke; fehlende Kooperationspartner für die pädagogische Betreuung des Geländes
Wickede	Aufgabe Sportplatz Eichwaldstraße: fehlender Raum für Sport- und Bewegungsangebote für Kinder- und Jugendarbeit 2016: Umzug der Einrichtung „Open!“ der ev. Kirchengemeinde Dortmund-Wickede in das Gemeindehaus am Wickeder Hellweg (direkte Nachbarschaft zur städtischen Jugendfreizeitstätte Wickede)

Sportliche Einrichtungen

Auch sportliche Einrichtungen und Flächen wie Turnhallen, Schwimmbäder, Sportanlagen und Sportplätze sind wesentlicher Teil der sozialen Infrastruktur. Zielsetzung ist, für alle Zielgruppen (Kinder, Jugendliche, Männer, Frauen, Menschen mit Migrationshintergrund, Senior*innen, Familien und Menschen mit Handicap) ein bedarfsgerechtes Sportangebot und entsprechende Sporträume zu sichern und zu entwickeln.

Am 13.12.2018 hat der Rat der Stadt Dortmund die Aufstellung des Masterplanes Sport (Sportentwicklungsplanung) für die Stadt Dortmund beschlossen⁸⁰. Er soll die Grundlagen für eine zukunftsorientierte Sportpolitik in Dortmund liefern. Teile des Masterplanes sind sowohl eine Bestandsaufnahme zum aktuellen Stand der Sportinfrastruktur als auch die Generierung von Handlungsempfehlungen und Visionen unter Berücksichtigung der Freiraum-, Stadt-, Jugend- und Schulentwicklungsplanung für die nächsten 15 bis 20 Jahre. Der erste Zwischenbericht zum Masterplan Sport wurde dem Rat der Stadt Dortmund im Juli 2020 zur Kenntnisnahme vorgelegt⁸¹, die erste Phase des Masterplanes wurde im Mai 2020 abgeschlossen. Der zweite Zwischenbericht befindet sich aktuell in der Erarbeitung.

Als ein Teilstück des Masterplanes wurde eine Sportverhaltensstudie erarbeitet, die stadtentwicklungsplanerisch relevante Ergebnisse für einzelne Stadtbezirke liefert. Für den Stadtbezirk Brackel ist keine gesonderte Auswertung erfolgt, daher wird auf die Ergebnisse für den übergeordneten „Planungsraum 4“ (Aplerbeck, Brackel, Hörde und Hombruch) zurückgegriffen:

⁷⁹ vgl. Geschäftsbericht des Jugendamtes 2019 (2020)

⁸⁰ vgl. Beschluss zur Erarbeitung des Masterplanes Sport (Sportentwicklung) für die Stadt Dortmund (2018)

⁸¹ vgl. Masterplan Sport (Sportentwicklungsplanung) für die Stadt Dortmund, erster Zwischenbericht (2020)

Der Fokus der sportlichen Aktivitäten im Stadtbezirk liegt auf Sportarten wie Radfahren, Fitness, Kraftsport und Spazierengehen in frei zugänglichen Räumen sowie Joggen und Laufen.	In der Bevölkerung besteht ein großer Wunsch nach sicheren Radwegen, beleuchteten Joggingwegen und Parkanlagen mit Fitnessgeräten, um das sportliche Interesse umsetzen zu können.	Die Befragten sehen Prioritäten kommunaler Investitionen: Den Bau weiterer Radwege, die Modernisierung der städtischen Sporthallen, den Ausbau wohnortnaher Spiel- und Sportgelegenheiten sowie die Modernisierung städtischer Sportplätze.
--	--	---

Abbildung 45: Ergebnisse aus der Sportverhaltensstudie für den „Planungsraum 4“ (Aplerbeck, Brackel, Hörde und Hombruch); Quelle: Masterplan Sport (Sportentwicklungsplanung) für die Stadt Dortmund, erster Zwischenbericht (2020)

Aktuell wird zudem unter externer Begleitung ein Sportstättenkataster mit Angaben zum Zustand, zur Ausstattung mit Sportnutzflächen sowie zu eventuellen Erweiterungsflächen erarbeitet.

Folgende Projekte haben die Gebietsabdeckung mit Sporthallen im Stadtbezirk in den vergangenen fünf Jahren bereits ergänzt bzw. sind aktuell noch geplant. Perspektivisch besteht Bedarf für eine neue Sporthalle am Standort des Immanuel-Kant-Gymnasiums. Sowohl die konkrete Planung als auch ein voraussichtlicher Realisierungshorizont stehen jedoch noch aus. Weitere Bedarfe sind aktuell nicht festzustellen.

Standort	Status quo	Ziel
Immanuel-Kant-Gymnasium	3-fach-Sporthalle und Außensportanlage	Neubau einer Turnhalle - Baubeginn: 03/2014 - Fertigstellung: 12/2016 Abriss der alten Halle: noch nicht erfolgt aufgrund der Reaktivierung als Ausweichhalle für den außerschulischen Sportbetrieb Umgestaltung der Sportplatzanlage
Geschwister-Scholl-Gesamtschule	2 Turnhallen	Neubau von zwei Turnhallen - Baubeginn: 3. Quartal 2019 - Fertigstellung: 3. Quartal 2020 Abriss der beiden alten Hallen bislang nicht erfolgt (geplant war 4. Quartal 2020)
Max-Wittmann-Schule (Förderschule GG) / Bach- und Josef-Grundschule	Außensportanlage	Aufgabe der Außensportanlage zugunsten einer wohnbaulichen Entwicklung

Demografiefestigkeit – Angebote für ältere Menschen und Pflegeangebote

Der Anteil der älteren Menschen nimmt zu. Diese Entwicklung wird auch die Stadtgesellschaft in Dortmund weiter verändern (s. Kapitel 4.1.3). Insbesondere die Anpassung und Schaffung seniorengerechter Infrastrukturen im Wohnumfeld stellt eine Herausforderung dar.

Seniorenbüros und Begegnungsstätten

Zu den vorhandenen Angeboten für ältere Menschen zählen u. a. Seniorenbüros und Begegnungszentren. Die Stadt Dortmund hat vor etwa zwölf Jahren als zunächst einzige Großstadt in Deutschland mit den Seniorenbüros spezifische Anlaufstellen in Wohnortnähe für alle Belange älterer Menschen und ihrer Angehörigen sowie für Fachkräfte und Interessierte geschaffen – einige Städte

haben mittlerweile nachgezogen. In jedem der zwölf Dortmunder Stadtbezirke wurde ein hauptamtlich geführtes Seniorenbüro in gemeinsamer Trägerschaft mit den Verbänden der freien Wohlfahrtspflege eingerichtet. Das zentrale Leitbild der Dortmunder Seniorenbüros lautet: Solange wie möglich selbstständig im Alter leben. Sie verzeichnen eine konstant hohe, zum Teil deutlich gestiegene Zahl an Hilfe- und Beratungssuchen und leisten somit einen wichtigen Beitrag für eine altersgerechte Stadt. Die vier Säulen ihrer Arbeit sind Beratung, Information, organisierte Einzelfallhilfe, Freiwilligenarbeit und Netzwerkarbeit. Die Dortmunder Seniorenbüros sind täglich für eine trägerneutrale und kostenfreie Beratung geöffnet, bei Bedarf erfolgt diese auch zu Hause.

Zudem gibt es in Dortmund sieben überörtlich bedeutsame städtische Begegnungszentren als öffentliche und soziale Einrichtungen für Menschen ab 50 Jahren, die ein zeitgemäßes, abwechslungsreiches Programm anbieten. Im Stadtbezirk Brackel ist kein Begegnungszentrum verortet, die nächstgelegenen befinden sich in Scharnhorst, Aplerbeck oder in der Innenstadt-Ost (Wilhelm-Hansmann-Haus).

Das Angebot wird durch ca. 150 Begegnungseinrichtungen für Senior*innen verdichtet, die durch Wohlfahrtsverbände und Kirchengemeinden betrieben werden. Hiervon sind insgesamt 14 Einrichtungen im Stadtbezirk Brackel verortet.

Außerdem wurde auf Grundlage eines Ratsbeschlusses im Jahr 2020 das zusätzliche Instrument „Begegnung vor Ort“ geschaffen, das der offenen Seniorenarbeit zuzuordnen ist und an die bestehenden Strukturen in den zwölf Stadtbezirken mit entsprechender Bedarfsermittlung sowie qualitativer Weiterentwicklung der Angebotsstruktur anknüpfen soll.

Stationäre Pflegeangebote, Tagespflegeangebote, Ambulante Dienste

Die Inanspruchnahme von pflegerischen Einrichtungen und Diensten hat sich aufgrund eines vielfältigen Wohn- und Pflegeangebotes für pflegebedürftige Menschen in den vergangenen Jahren verändert. Der Rat der Stadt Dortmund hat am 04.09.2018 eine bezirksorientierte Erarbeitung des kommunalen Pflegemarktmonitorings unter Berücksichtigung aller Wohn- und Pflegeformen sowie zielgruppenspezifischen Angebote beschlossen (kleinräumiges Pflegemarktmonitoring auf Ebene der Stadtbezirke). Alle zwei Jahre wird ein Bericht über die auf dieser Grundlage umgesetzten Maßnahmen vorgelegt – der erste ist aktuell fertiggestellt worden.

Den Bestand an stationären Pflegeangeboten in Dortmund und im Stadtbezirk stellt die folgende Tabelle dar⁸²:

Bezugsraum	Stationäre Einrichtungen	Pflegeplätze (Stand 09.2020)	Versorgungssituation
Dortmund	61	5.709	gemäß Prognose können bis zum Jahr 2030 weitere Plätze generiert werden
Brackel	4	339	räumlich konzentrieren sich die Einrichtungen im Stadtbezirk überwiegend auf die Nähe des Brackeler Hellwegs zwischen Wambel und Brackel. In Asseln ist bislang keine stationäre Pflegeeinrichtung vorhanden. Ein Bedarf für weitere stationäre Pflegeplätze scheint vor dem Hintergrund eigener Berechnungen nicht gegeben.

Planungen für zusätzliche stationäre Pflegeeinrichtungen bestehen im Stadtbezirk aktuell nicht. Das pflegerische Angebot wird durch die folgenden Tagespflegeeinrichtungen verdichtet:

Bezugsraum	Tagespflegeeinrichtungen	Plätze (Stand 09.2020)
Dortmund	27	443
Brackel	2	32

Weitere Tagespflegeeinrichtungen nicht in Planung. Insgesamt ist die Auslastung von Tagespflegeplätzen wegen der unregelmäßigen Frequentierung schwer kalkulierbar. Es zeigt sich eine stetig steigende Nutzung der Tagespflegeeinrichtungen insbesondere vor dem Hintergrund veränderter Rahmenbedingungen durch die SGB XI-Reformen. Es liegen derzeit keine Hinweise auf eine Unterversorgung vor.

Neben den genannten Einrichtungen sind im Stadtbezirk Brackel insgesamt acht ambulante Pflegedienste angesiedelt, die den Betroffenen einen möglichst langen Verbleib im angestammten Zuhause ermöglichen. Ein Dienst ermöglicht neben seinem Regelangebot zudem qualifizierte Palliativpflege und ambulante psychiatrische Krankenpflege. Die entsprechenden Spezialisierungen sind den Tabellen und Karten des kleinräumigen Pflegemarktmonitorings 2020 zu entnehmen⁸³.

Brackel verfügt aktuell über keine Pflegewohngemeinschaft und ist mit dieser Angebotsform daher bisher unterversorgt. Es bestehen jedoch Planungen für vier Einrichtungen mit insgesamt 38 Plätzen.

Durch die zwölf Seniorenbüros, die Pflegestützpunkte, Begegnungszentren und Ergebnisse des Projektes „Demografiewerkstatt Kommunen“ stehen den Dortmunder Senior*innen durchweg bekannte und vielfältige Angebote zur Verfügung. Die Personalkapazität der Seniorenbüros wurde auf der Grundlage eines Ratsbeschlusses im Jahr 2020 aufgestockt, um die quartiersnahe und bürger*innenbeteiligende Arbeit noch mehr zu intensivieren. Ziel ist es, insgesamt einen Imagewechsel der Senior*innenarbeit anzustreben, um auch in Zukunft ein attraktives Angebot anbieten zu können, soziokulturelle Teilhabe sicherzustellen, mehr Menschen für ein Ehrenamt begeistern

⁸² vgl. Kleinräumiges Pflegemarktmonitoring Stadt Dortmund (2021)

⁸³ s. o.

zu können, die Quartiersorientierung zu stärken, neue Zielgruppen anzusprechen, die trägerübergreifende Zusammenarbeit zu stärken und ein modernes Ehrenamt zu fördern⁸⁴.

„Altersgerechte Stadt im Lichte des demografischen Wandels“

Die bisher aufgeführten infrastrukturellen Einrichtungen in einer Stadt sind elementar, um den älter werdenden Bewohner*innen eine Perspektive für ein möglichst langfristiges und selbstständiges Wohnen im Alter unter der Voraussetzung des Erhalts sozialer Kontakte zu ermöglichen. In vielerlei Hinsicht besteht heutzutage mit Blick auf den steigenden Bevölkerungsanteil in der relevanten Lebensphase nach wie vor ein infrastruktureller Anpassungsbedarf hinsichtlich der bisherigen Angebots- und Versorgungsstruktur, die die Teilhabechancen der älteren Menschen beeinflusst. Aus diesem Grund hat der Rat der Stadt Dortmund die Verwaltung am 10.11.2015 beauftragt, ein quartiersbezogenes Konzept für eine Demografiestrategie mit dem Schwerpunkt „Alter“ zu erarbeiten⁸⁵. Kernziel war, die Wohn- und Lebensbedingungen sowie Versorgungsangebote kleinräumig für einen langen Verbleib im Quartier zu gestalten. Beispielhaft wurden vier Referenzquartiere ausgewählt, deren strukturelle Situation und Handlungsempfehlungen sich auf eine Vielzahl von Quartieren in Dortmund übertragen lassen. Im Rahmen des INSEKT ist eine Analyse in der dezidierten Form nicht leistbar und mit Blick auf die gewünschte Raumbedeutsamkeit von ausgewählten Themen nicht erforderlich. Dennoch kann über die bisherige, vorangestellte Untersuchung hinaus eine Aufstellung der relevanten Infrastrukturen erfolgen, um den Versuch einer Bewertung zu unternehmen, inwiefern eine gute oder verbesserungswürdige Versorgungsstruktur vorhanden ist.

In der Stadtentwicklung, Mobilitätsplanung, Bauleitplanung und in Baugenehmigungsverfahren ist durch bestimmte Aktivitäten, Projekte und Instrumente sowie auch gesetzliche Vorgaben das Thema „Demografiefestigkeit“ fest verankert und Bestandteil der Planungsstrategien. Die u. a. für die altersgerechte Stadt wesentlichen Handlungsfelder „Wohnen im Alter“, „öffentlicher Raum“, „Mobilität“ und „Nahversorgung“ werden bereits in anderen Fachkapiteln des vorliegenden INSEKT dezidiert behandelt, der integrierten Abstimmung unterzogen und in die zukünftigen Zielvorstellungen für den Stadtbezirk integriert.

Relevante Einrichtungen des Gesundheitswesens

Klinische Versorgung

Eine wesentliche Infrastruktureinrichtung des Gesundheitswesens im Stadtbezirk Brackel ist das Knappschaftskrankenhaus, das insgesamt 17 Fachkliniken und 18 Fachzentren unter einem Dach vereint. Spezialisierungen liegen u. a. in den Bereichen Krebsbehandlung, Behandlung von Herzleiden sowie Schilddrüsen- und Wirbelsäulenleiden. Ergänzend dazu ist im Stadtteil Brackel ein gerontopsychiatrisches Zentrum der LWL-Tageskliniken angesiedelt, das auf Forschungszwecke hinsichtlich des Alterns ausgerichtet ist. Ergänzend bestehen beispielsweise im benachbarten Stadtbezirk Scharnhorst geriatrische Pflege- und Rehabilitationsangebote (St. Elisabeth Krankenhaus sowie in der angeschlossenen geriatrischen Tagesklinik).

Rettungswesen

Grundlage für die Standortplanung des Rettungswesens ist der Rettungsdienstbedarfsplan der Stadt Dortmund aus dem Jahr 2018⁸⁶. Planungsgrundlage sind die folgenden in ihm verankerten Schutzziele: „in mindestens 90 % aller Fälle [wird] der Einsatzort innerhalb der Hilfsfrist von acht

⁸⁴ vgl. Kleinräumiges Pflegemarktmonitoring Stadt Dortmund (2021)

⁸⁵ vgl. Altersgerechte Stadt im Lichte des demografischen Wandels (2018)

⁸⁶ vgl. Fortschreibung des Rettungsdienstbedarfsplanes (2018)

Minuten durch ein geeignetes Rettungsmittel erreicht“ und dass „ein Notarzt den Einsatzort planerisch nach spätestens 13 Minuten erreicht“⁸⁷.

Die demografischen Veränderungen und sonstigen Transformationsprozesse der vergangenen Jahre haben folglich auch auf diesen Fachbereich immense Auswirkungen, da die Fallzahlen im Rettungsdienst deutlich ansteigen (u. a. durch zunehmende Alterung, Ausdünnung und Konzentration von Arzt- und Krankenhausleistungen in den Städten, die Anhebung von Qualitätsstandards in Medizin und Hygiene, extreme Wetterlagen und sonstige akute Bedrohungslagen (z. B. Terroranschläge, Epidemien)). Infolgedessen sind Anpassungen in der Rettungsdienststruktur unerlässlich und erfordern teilweise auch erhöhten Raumbedarf im Siedlungsbereich.

Grundlage für eine Weiterentwicklung des Rettungswesens sind die regelmäßig zu erstellenden Bedarfspläne. Diese wiederum richten sich überwiegend nach dem Erreichungsgrad der Hilfsfristen für den Rettungsdienst.

Die Hilfsfristen hängen maßgeblich von der Stadtentwicklung ab. Als Beispiel sind da zu nennen:

- Fallzahlen in den einzelnen Stadtbezirken,
- Bevölkerungsdichte und demografische Entwicklung der Bevölkerung,
- Verkehrsinfrastruktur (z. B. Auswirkungen von Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Straßen),
- Krankenhauslandschaft,
- ärztlicher Notfall-Dienst.

Hinsichtlich der Einrichtungen des Rettungswesens werden anlassbezogene Standortsuchen in einem individuell zugeschnittenen Suchraum gemäß der Erreichung der genannten Schutzziele durchgeführt.

Im Stadtbezirk Brackel befinden sich sowohl die Feuer- und Rettungswache „3-Neuasseln“ als auch die Freiwillige Feuerwehr „Asseln“. Der Rettungsdienst wird durch drei Rettungswachen sichergestellt – „Rettungswache 13“ (Knappschaftskrankenhaus), „Rettungswache 23“ (Briefsweg) sowie „Rettungswache 27“ (Flughafen). Aufgrund des oben genannten Rettungsdienstbedarfsplanes ist mittelfristig ein weiterer Ausbau des Rettungsdienstes im Ausrückbereich der „Feuerwache 3“ notwendig. Als weitere Maßnahme soll an der „Feuerwache 3“ ein zusätzlicher Rettungswagen (RTW) stationiert werden. Außerdem soll dort ein weiterer RTW als sog. „taktische Reserve“ für Großschadensereignisse einsatzbereit vorgehalten werden. Hierzu wird durch den Fachbereich Liegenschaften und das Amt für Feuerwehr und Rettungsdienst der Stadt Dortmund derzeit eine Machbarkeitsstudie zur Erweiterung der „Feuerwache 3“ erarbeitet. Eine Verdichtung der Standorte innerhalb des Stadtbezirkes ist aktuell nicht geplant.

Angesichts der genannten auf die Hilfsfristen einflussnehmenden Faktoren ist es heute sehr schwer einzuschätzen, wie sich das Rettungswesen im Stadtbezirk zukünftig entwickeln wird. Letztendlich folgt das Rettungswesen der Stadtentwicklung.

Kulturelles Angebot

Zentral im Ortsteil Brackel befindet sich das „Kulturzentrum balou e. V.“ mit zahlreichen Angeboten für Jung und Alt. Mittlerweile befinden dort ebenfalls die Volkshochschule und eine Bibliothek sowie die Bezirksverwaltungsstelle „Brackel“. Somit erfüllt das „balou“ eine zentrale Rolle hinsichtlich kultureller Angebote und sozialer Teilhabechancen der älteren Bevölkerung. Speziell für diese Zielgruppe wird neben Sport und Bewegung auch für ein Angebot zur Unterstützung im Umgang mit digitalen Medien geworben.

⁸⁷ vgl. Fortschreibung des Rettungsdienstbedarfsplanes (2018)

Ein weiteres besonderes freizeitkulturelles und imagewirksames Angebot im Stadtbezirk Brackel ist die Wambeler Rennbahn mit der integrierten Golfanlage. Neben Pferderennen für unterschiedliche Zielgruppen (exklusive Renntage oder Familienrenntage) finden hier regelmäßig Flohmärkte statt. Zudem bietet die ansässige Gastronomie einen Treffpunkt für alle Bevölkerungsgruppen.

Qualitäten und Herausforderungen

Zusammenfassend lassen sich die Qualitäten und Herausforderungen der Fachplanung „Soziale Infrastruktur“ im Stadtbezirk Brackel wie folgt beschreiben:

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> + Zugang zu Frei- und Naherholungsflächen + Bisher erfolgte Nachverdichtungen der Tageseinrichtungen für Kinder (TEK) sowie Spielflächen für Kinder und Jugendliche an relevanten Standorten → gute räumliche Verteilung + Gute Verteilung der Grund- und weiterführenden Schulen in den Ortsteilen + Stadt- und S-Bahn erschließen ganz Brackel bzw. bieten Anbindung an Unna und die Dortmunder Innenstadt + Hellwegschiene als Versorgungsschwer- und Anknüpfungspunkt für weitere Infrastrukturen (frequenzhaltende Strukturen → Synergieeffekte) + Guter Besatz an Angeboten für Senior*innen und ambulant pflegebedürftige Menschen 	<ul style="list-style-type: none"> ! Ausdehnung des Stadtbezirkes mit unterschiedlich dichter Besiedelung → vielfältige Herausforderungen; erfordert strategisch gute Verteilung ! Teilweise stark alternde UBZ (beispielsweise im Norden von Asseln) neben UBZ mit sehr junger Bevölkerung ! Zerteilung der Sozialräume durch Hellwegschiene und S-Bahn-Strecke → Unterbrechung der fußläufigen Erreichbarkeit; eingeschränktes Verflechtungspotenzial ! Außer in Wambel und Wickede kaum größere Flächenpotenziale in Planung; Konzentration F-Plan-Potenziale in Asseln ! Insellage „Hohenbuschei“ ! Gewerbegebiet „Asseln-West“ als deutliche Zäsur zwischen Brackel und Asseln ! Nachsteuerungsbedarf an stationären Pflegeangeboten und Sportanlagen (gedeckt / ungedeckt) ! Teilweise Nachsteuerungsbedarf an Spielflächen (B / insbesondere A)

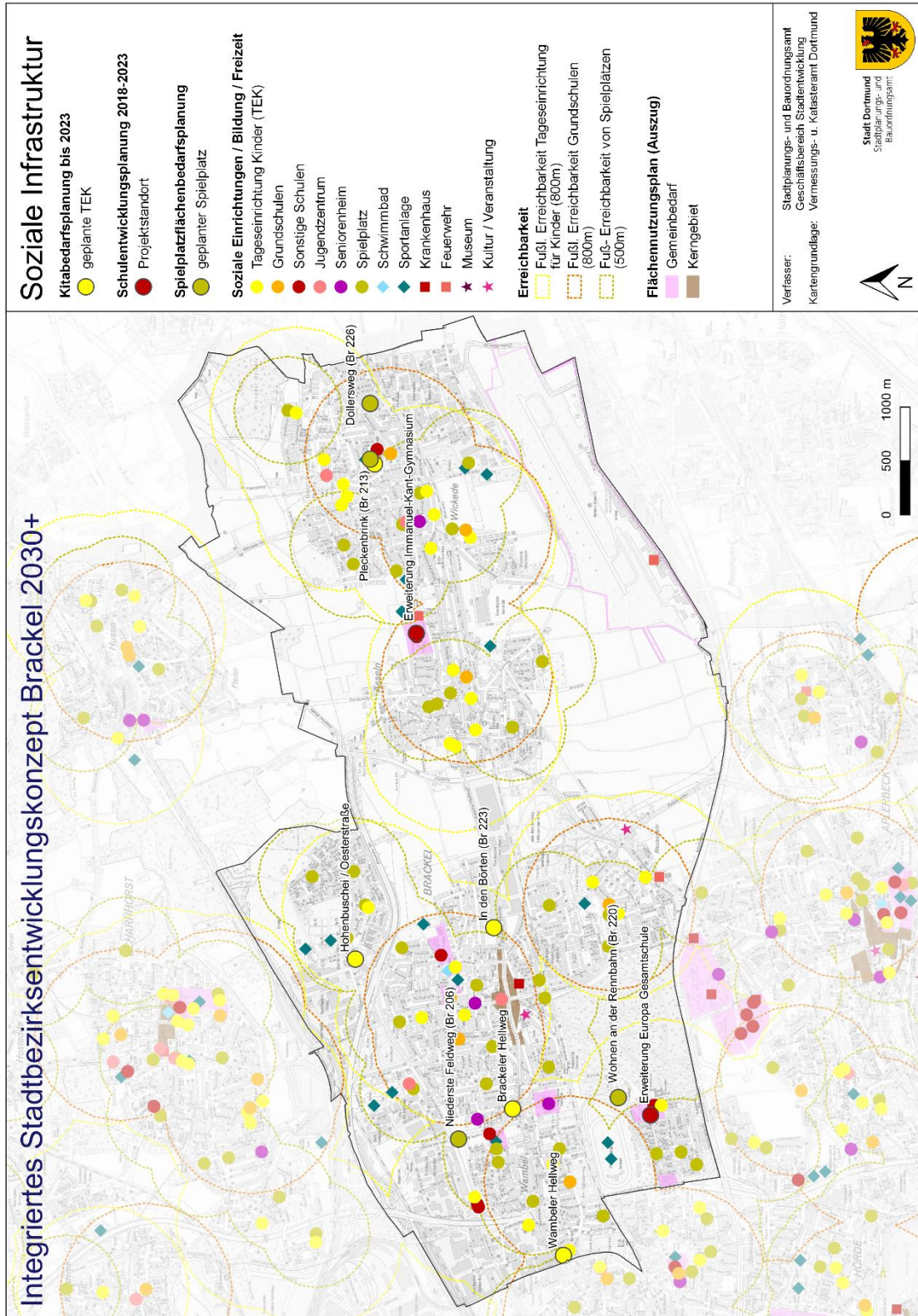


Abbildung 46: Soziale Infrastruktur im Stadtbezirk Brackel
 Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

4.2.7 Technische Infrastruktur

Die „Technische Infrastruktur“ unterliegt in Zeiten der Digitalisierung und der Erderwärmung einem starken Anpassungs- und Erneuerungsdruck. In diesem Zusammenhang wird auch die „Resilienz“ – kurz Krisenfestigkeit – der Städte diskutiert, die ein hohes Maß an Flexibilität und intelligenter Steuerung verlangt. Hinsichtlich der Energieversorgung findet ein tiefgreifender Wandel hin zur dezentralen regenerativen Erzeugung von Energie und deren effizienter Nutzung statt. Daneben besitzt der Ausbau einer modernen Kommunikationsinfrastruktur eine zentrale Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit der Städte. Auch die Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen für Wasser sind nicht zuletzt aufgrund zunehmender Starkregenereignisse seit Jahren im Umbau. Im Bereich der Entsorgungsinfrastruktur vollzieht sich ein Wandel in Richtung Stoffkreislaufwirtschaft.

Technische Infrastruktur in Dortmund

Die nachfolgenden Ausführungen zur technischen Infrastruktur beziehen sich auf die Inhalte des „Teilplanes technische Ver- und Entsorgung“ zum Flächennutzungsplan (FNP) 2004. Dort sind die Grundstrukturen der Hauptleitungen und Flächen / Standorte für die Bereiche Energie, Kommunikation, und Wasser dargestellt; nicht eingezeichnet sind die feinteiligen Versorgungsnetze, die meist im Straßenraum unterirdisch untergebracht sind.

Energie

Im Kontext der Energiewende wurden in den letzten Jahren in Dortmund bereits mehrere konventionelle Kraftwerke stillgelegt. Zum Ausbau der Windenergie sind seit 1998 drei Konzentrationszonen im FNP 2004 dargestellt, auf denen mittlerweile zahlreiche Windräder Strom erzeugen. Zuletzt wurde geprüft, ob in Dortmund weitere Flächen für eine Windenergienutzung zur Verfügung gestellt werden könnten. Als Ergebnis resultierte, dass aufgrund eines geringen Flächenangebotes der Windenergieausbau nur noch sehr eingeschränkt möglich wäre. Aus diesem Grund fasste der Rat der Stadt am 23.05.2019 den Beschluss, die Einleitung eines Änderungsverfahrens des Flächennutzungsplanes 2004 zu unterlassen⁸⁸.

Zum Ausbau der Solarenergie steht die Errichtung von Photovoltaikanlagen auf und an vorhandenen baulichen Anlagen im Vordergrund. Die Stadt Dortmund hat als Kooperationspartner des Regionalverbandes Ruhr (RVR) dazu ein Solardachkataster aufgestellt, welches online zugänglich ist. Ergänzend hierzu steht derzeit eine stadtweite Erhebung von Potenzialflächen für die Errichtung von Freiflächen-Photovoltaikanlagen an. Auch die Geothermie stellt eine potenzielle regenerative Energiequelle dar.

Die Stromverteilung erfolgt über ein hierarchisch aufgebautes Leitungsnetz in Verbindung mit Umspannanlagen. Für den überregionalen Transport dienen Höchstspannungsfreileitungen (380 / 220 kV). Die regionale Vernetzung übernehmen 110 kV-Hochspannungsleitungen. Die örtliche Versorgung erfolgt dann über unterirdische Leitungstrassen. Der Ausbau von neuen Höchstspannungsfreileitungstrassen auf dem Dortmunder Stadtgebiet ist in der bundesweiten Netzentwicklungsplanung nicht vorgesehen.

In Fernwärmenetzen wird zentral und effizient erzeugte Energie über isolierte Leitungsnetze zu Verbrauchern geleitet, die Wärme benötigen. Diese sind vor allem in der Dortmunder Innenstadt vorzufinden. Ein immer deutlicher werdender Sanierungsbedarf der größtenteils in den 1950er Jahren entstandenen Leitungen gab Anstoß dazu, dass bestehende Dampfnetz durch ein modernes Heißwassernetz mit geringeren Wärmeverlusten zu ersetzen. Das so in der Innenstadt entste-

⁸⁸ vgl. Konzentrationszonen für Windenergieanlagen im Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund (2019)

hende neue Versorgungsnetz soll im Anschluss mit dem bestehenden Heißwassernetz in der Dortmunder Nordstadt und einer neu entstehenden Leitungsanbindung nach Lindenhorst verbunden werden.

Kommunikation

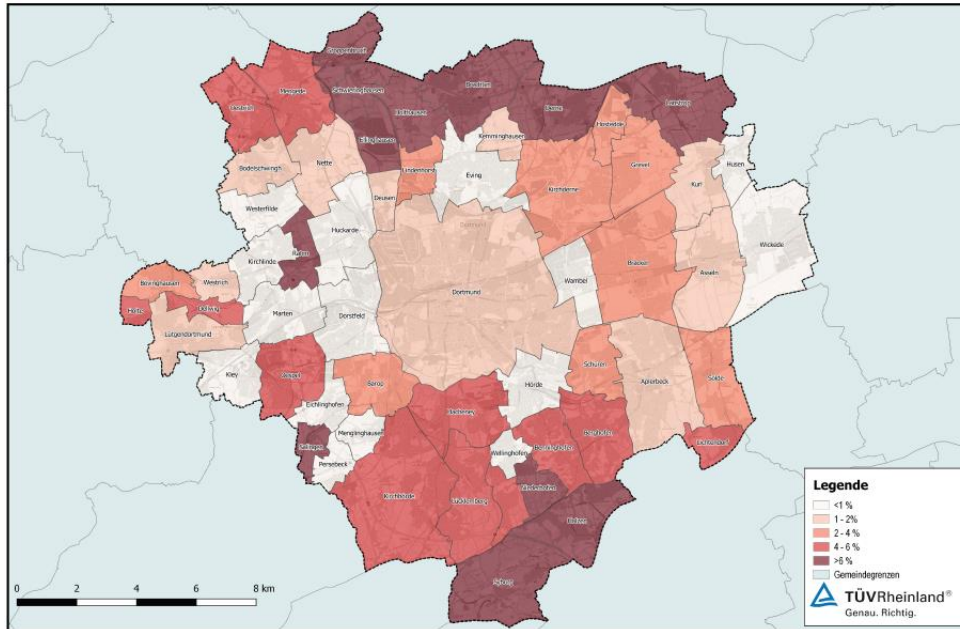


Abbildung 47: prozentualer Anteil unterversorgter Adresspunkte (Breitband)
Quelle: TÜV Rheinland

Mit der bundesweiten Liberalisierung des Telekommunikationsmarktes vor rund 20 Jahren wurde die Versorgung mit zugehörigen Dienstleistungen weitestgehend in die Hände des Marktes gelegt. Damit hat die Kommune nur indirekten Einfluss auf diese Infrastruktur. Unstreitig ist das Ziel, alle Dortmunder Haushalte, Unternehmen und Bildungseinrichtungen an ein schnelles Internet anzubinden.

In Dortmund konzentrieren sich derzeit stark unterversorgte Bereiche (maximale Internetanbindung unter 30 Mbit/s Downloadgeschwindigkeit) insbesondere im äußersten Norden und Süden des Stadtgebietes. Im Rahmen der Breitbandstrategie des Bundes hat die Wirtschaftsförderung Dortmund auf Grundlage eines Markterkundungsverfahrens des Technischen Überwachungsvereins (TÜV) Rheinland einen vorläufigen Förderbescheid für den weiteren Breitbandausbau in Höhe von 19,7 Millionen Euro erhalten. Ziel ist es, hierdurch rund 7.650 Haushalte, über 950 Unternehmen sowie rund 200 Institutionen (Schulen und außerschulische Bildungsstandorte) mit schnellerem Internet zu versorgen.

Neben der kabelgebundenen Infrastruktur hat sich die Mobilfunkinfrastruktur in den letzten 20 Jahren rasant entwickelt. Aktuell steht die nächste technologische Ausbaustufe der fünften Generation (5G) an. Obwohl die Ausbauplanungen der Netzbetreiber noch nicht abgeschlossen sind, ist dennoch davon auszugehen, dass der Bau von zahlreichen zusätzlichen Basisstationen erforderlich wird. Dabei unterliegt der Ausbau der Mobilfunkinfrastruktur sowohl gesetzlichen als auch untergesetzlichen Bestimmungen: So kommen einerseits immissionsschutz- und bauplanungs- bzw. -ordnungsrechtliche Vorgaben zum Tragen, andererseits haben sich die Netzbetreiber im Sinne der Konfliktminimierung und Akzeptanzsteigerung beim Ausbau der Mobilfunkinfrastruktur zu Transparenz- und Dialogmaßnahmen verpflichtet.

Wasser

Die im Juli 2019 beschlossene Starkregengefahrenkarte gibt für das Stadtgebiet Dortmund Auskunft über maximale Wasserstände bei Starkregenereignissen⁸⁹. Erkenntnisse aus der Starkregengefahrenkarte finden in Planungs- und Genehmigungsprozessen Berücksichtigung. Besonders gefährdete Bereiche im Stadtgebiet können unter Berücksichtigung der Schadenspotenziale strukturiert geprüft und bauliche Maßnahmen zur Vorsorge vor Überflutungen gezielt geplant und umgesetzt werden. Einen vollumfänglichen Schutz vor Überflutung kann die Stadtverwaltung technisch und wirtschaftlich alleine nicht gewährleisten. Daher steht immer die Risikominimierung im Fokus. Gemeinsam jedoch können Stadtverwaltung, Grundstückseigentümer, Bürger, Gewerbetreibende und Unternehmen entsprechend ihrer Möglichkeiten dazu beitragen, den Schutz vor den Folgen von Starkregen wesentlich zu erhöhen. Ein stadtweites Abwasserpotenzialkataster befindet sich derzeit in der Erarbeitung.

Bauliche Maßnahmen zur Entwässerung eines Erschließungsgebietes in ausgewiesenen, kritischen Bereichen sollen über einen längeren mehrjährigen Zeitraum geplant und umgesetzt werden – z. B. der Bau von Notwasserwegen, die Schaffung von multifunktionalen Flächen zur Zwischenspeicherung während Starkregenereignissen und Rückhalteanlagen. Zudem kann der Rückbau, Umbau und Offenlegung von Gewässern einen Beitrag zum Hochwasser-, Gewässer- und Naturschutz leisten. Neben diesen Aspekten wirkt sich die Renaturierung positiv auf den stadtklimatischen Ausgleich im direkten Umfeld aus (s. Kapitel 4.2.5).

Technische Infrastruktur im Stadtbezirk Brackel

Im Folgenden wird auf die verschiedenen Aspekte der technischen Infrastruktur im Stadtbezirk Brackel eingegangen.

Energie

Im Stadtbezirk Brackel verlaufen mehrere oberirdische Hoch- (110 kV) und Höchstspannungsleitungen (220-380 kV). Die 380 kV-Leitung erstreckt sich vom Umspannwerk an der Unterste-Wilms-Straße in Richtung Osten entlang der Brackeler Straße, nimmt ihren weiteren Verlauf nördlich von Asseln und Wickede und geht dann in das Kreisgebiet Unna über. Eine 220 kV-Leitung wird von demselben Umspannwerk nach Süden bis zur S-Bahn-Trasse geleitet und verläuft von hier aus entlang des Hauptfriedhofes und vorbei an Neuasseln nach Aplerbeck. Eine 110 kV-Leitung erstreckt sich in nordsüdlicher Richtung durch den Stadtbezirk, darüber hinaus gibt es kleinere Teilverläufe vom genannten Umspannwerk in Richtung City sowie abgehend von der nach Unna führenden 380 kV-Leitung durch Teile von Wickede und Asseln. Aktuelle Absichten zur Erneuerung der Stromtrasse durch den Betreiber sind nicht bekannt. Eine zukünftige Verlegung als Erdkabel wäre städtebaulich grundsätzlich zu begrüßen.

Das Solardachkataster zeigt für den Stadtbezirk Brackel ein hohes Potenzial zur Nutzung der Solarenergie auf und an vorhandenen baulichen Anlagen auf. Eine Vielzahl potenziell geeigneter Flächen zeigt sich vor allem auf den Bestandsgebäuden der Gewerbegebiete („Wambel-West/ -Nord“, „Asseln-West“ und „Wickede-Süd“) sowie auf den Schulgebäuden, dem Knappschaftskrankenhaus und auch den gewerblich genutzten Gebäuden entlang der Hellwegachse. Ein umfangreiches aber nicht flächendeckendes Potenzial zur Errichtung von Solaranlagen zeigt sich ebenfalls im Wohnungsbaubestand.

In Brackel liegt keine der im FNP 2004 dargestellten Konzentrationszonen zur Errichtung von Windenergieanlagen. Aufgrund erheblicher Einschränkung durch die Einhaltung von Abständen zu

⁸⁹ vgl. Starkregengefahrenkarte für Dortmund (2019)

schutzbedürftigen Flächen und Siedlungsbereichen lassen sich keine Flächen zur Windenergienutzung aufzeigen.

Das Dortmunder Fernwärmenetz konzentriert sich neben der Innenstadt nur auf wenige Stadträume. Laut technischem Beiplan des FNP 2004 befindet sich im Stadtbezirk Brackel kein Fernwärmeangebot.

Kommunikation

Der Stadtbezirk Brackel weist insgesamt eine relativ gute Versorgung mit kabelgebundenem, schnellem Internet auf. Durch den vorgesehenen Ausbau wird die Versorgungslage verbessert. Insbesondere Schulen und außerschulische Bildungsstandorte sowie stark unterversorgten Bereiche sollen von dem geplanten Breitbandausbau profitieren und sind im Ausbauplan des Förderprogrammes enthalten. In Brackel wurden gemäß den Angaben im Markterkundungsverfahren und den Vorgaben des Förderprogrammes ca. 1,5 % der bestehenden Adresspunkte als sog. „weiße Flecken“ identifiziert (s. Abbildung 47). Diese Adresspunkte werden im Rahmen des geförderten Ausbaues mit Glasfaser erschlossen. 5,0 % der ansässigen Unternehmen fallen ebenfalls unter die Förderung. Von 13 Schulen können neun über das Förderprogramm einen Glasfaseranschluss bekommen.

Die bestehenden Mobilfunkbasisstationen im Stadtbezirk sind in dem öffentlich zugänglichen Mobilfunkkataster der Stadt Dortmund erfasst. Darüber hinaus hat die Stadt derzeit keine detaillierte Kenntnis über die zukünftigen Ausbauvorhaben der Telekommunikationsbetreiber zum 5G-Netz. Weiterhin geht die Stadt Dortmund davon aus, dass eine Beteiligung bei der Ausbauplanung gemäß der vereinbarten Selbstverpflichtung der Betreiber erfolgt. Ob der nun anstehende Ausbau des 5G-Netzes Auswirkungen auf den „Dortmunder Weg“ hat, der bislang einen Abstand von Mobilfunkstationen von 100 Metern zu sensiblen Einrichtungen (Tageseinrichtungen für Kinder (TEK) und Schulen) vorsieht, kann zum heutigen Planungsstand nicht beurteilt werden. Die Stadt Dortmund sieht sich grundsätzlich weiterhin dem Vorsorgeprinzip verpflichtet.

Wasser

Die Infrastruktur zur Versorgung mit Frischwasser und der Entwässerung in den Stadtteilen ist sehr umfangreich. Sie wird laufend ausgebaut und instandgehalten. Aktuell sind zwei raumbedeutsame bauliche Maßnahmen im Stadtbezirk Brackel in Planung:

Hinterlandentwässerung Wickede und Asseln

Die Gewässer und Gräben südlich von Wickede und Asseln sollen vom Abwassernetz abgekoppelt und über eine – wo möglich – offene, ansonsten verrohrte Trasse dem „Asselner Graben“ bzw. dem „Heimbach“ zugeführt werden. Planungsbeginn wird voraussichtlich 2021 / 2022 sein. Für Planung, Genehmigung und Ausführung wird ein Zeitraum von acht bis zehn Jahre veranschlagt. Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. zwei Millionen Euro. Auf Grundlage der heutigen gültigen Förderprogramme ist eine Bezuschussung zu erwarten.

Offenlegung „Kohlbach“

Geplant ist die teilweise Offenlegung des verrohrten Gewässers im Bereich Husener Eichwaldstraße. Die Maßnahme wurde im Jahr 2020 der Unteren Wasserbehörde mit der Bitte um Planfeststellung vorgelegt. Mit einer baulichen Umsetzung ist vorbehaltlich eines Planfeststellungsbeschlusses ab 2022 / 2023 zu rechnen. Die Maßnahme ist Teil des nordwärts-Projektes „Gewässererlebnisstrecke Kohlbach an der Eichwald-Grund- und Hauptschule in Dortmund-Husen“. Zuwendungen werden erwartet.

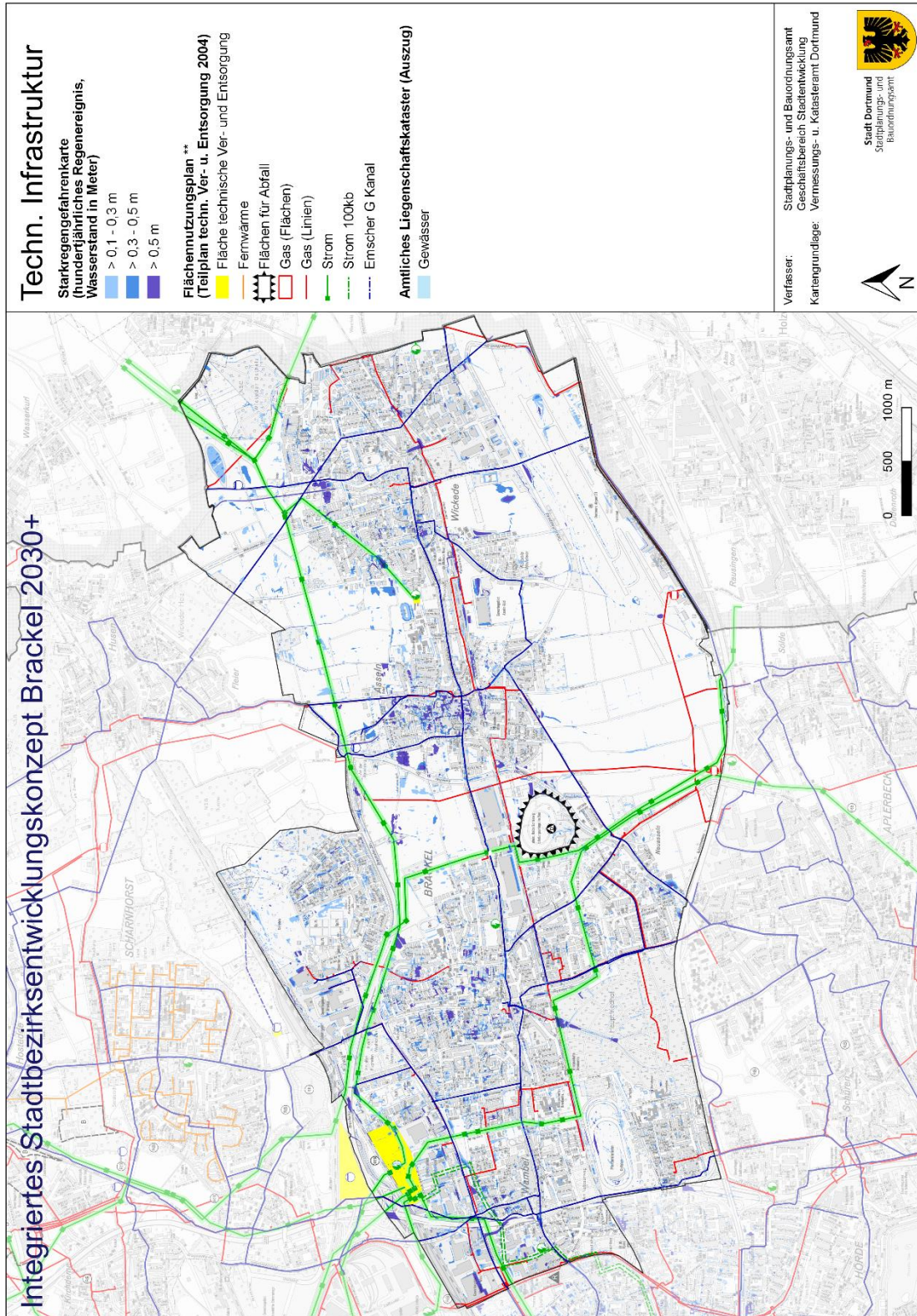


Abbildung 48: Technische Infrastruktur im Stadtbezirk Brackel
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

4.2.8 Wirtschaftsflächen

Als Wirtschaftsflächen werden die Flächen bezeichnet, die planungsrechtlich als Industrie- bzw. Gewerbegebiete eingestuft sind. Darüber hinaus werden Sondergebietsflächen berücksichtigt, für die eine wirtschaftsbezogene Nutzung vorgesehen ist. Hierzu zählen insbesondere Flächen für Technologieunternehmen, für wissenschaftliche Einrichtungen sowie für Büro- und Verwaltungsstandorte.

Nach wie vor ist die Wirtschaftsflächenpolitik eines der wichtigsten Instrumente kommunaler Wirtschaftsförderungsaktivität. Die Bereitstellung eines ausreichenden Angebotes an Flächen für die Erweiterung und Verlagerung, aber auch die Ansiedlung von Betrieben ist und bleibt eine wesentliche Voraussetzung für die Entfaltung der wirtschaftlichen Potenziale. 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.

Neben den Auswirkungen des Strukturwandels und Veränderungen innerhalb der Arbeitswelt (z. B. Tertiärisierung, Digitalisierung, mobiles Arbeiten) stellen insbesondere die Endlichkeit der Ressource Boden und – damit verbunden – das langfristige Erfordernis eines Flächenverbrauches von Netto-Null im Sinne einer Flächenkreislaufwirtschaft eine enorme Herausforderung für die zukünftige Wirtschaftsflächenentwicklung dar.

Wirtschaftsflächenentwicklung in Dortmund

Als Orientierungsrahmen für die Wirtschaftsflächenentwicklung und als Grundlage für die politische Entscheidungsfindung in Dortmund wurden in den letzten Jahren verschiedene Konzepte und Strategiepapiere erarbeitet sowie Datenbanken und Geodaten gepflegt (s. u.). In der Gesamtschau lässt sich herausstellen, dass strategisch eine differenzierte Flächenvorsorge mit folgenden Bausteinen angestrebt wird:

- Potenzialflächenentwicklung
- (Re-)Aktivierung vor- und untergenutzter Grundstücke
- Flächensicherung und Nachverdichtung
- Qualifizierung und Entwicklung des Wirtschaftsflächenbestands
- Bedarfsgerechte Wirtschaftsflächenentwicklung und Ausbildung von Standort-Profilen

Masterplan Wirtschaftsflächen

Der Masterplan Wirtschaftsflächen der Wirtschaftsförderung Dortmund liegt im Zwischenbericht aus dem Jahr 2015 vor. Er beschreibt den damaligen Vermarktungsstand von unbebauten gewerblichen Grundstücken, das verbleibende kurzfristige Flächenangebot sowie die künftigen mittel- bis langfristigen Flächenpotenziale in Dortmund. Darüber hinaus werden die Wirtschaftsflächensituation hinsichtlich ihrer tatsächlichen Nutzung nach Wirtschaftszweigen sowie der Sachstand lokaler und regionaler Flächenentwicklungen dargestellt. In seinem Schwerpunkt liefert der Bericht also eine Analyse und Beschreibung der Flächensituation in Dortmund im Jahr 2015.

Wesentliches Ziel des Masterplanes Wirtschaftsflächen ist es, zukunftsfähige Wirtschaftsstandorte zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen vorzubereiten bzw. zu schaffen. Dazu wird die Entwicklung von Potenzialflächen, die (Re-)Aktivierung von vor- und untergenutzten Grundstücken

(auch über den Abbau von Restriktionen) sowie die kommunale Bestandspflege zur Sicherung und nachhaltigen Entwicklung des Bestandes als Zielvorstellungen formuliert⁹⁰.

Zukünftige Wirtschaftsflächenentwicklung

Gemäß der Ende 2017 vom Rat der Stadt beschlossenen Strategie zur zukünftigen Wirtschaftsflächenentwicklung in Dortmund soll zukünftig zwischen verschiedenen Standortkategorien unterschieden werden, um differenzierten Standortanforderungen gerecht werden und Wirtschaftsflächen bedarfsgerecht entwickeln zu können. Die Standortkategorien werden konzeptionell wie folgt ausgeführt⁹¹:

- Standorte für produzierendes Gewerbe / Industrie: Neuansiedlungen von größeren, produzierenden Betrieben sind in Dortmund eher selten. Die Standorttreue der ansässigen Betriebe ist jedoch als hoch einzuschätzen. Daher ist für diese häufig emittierenden Betriebe ein besonderer Wert auf eine Sicherung der Bestandsflächen durch entsprechende Abstände zu empfindlichen Nutzungen sowie mögliche Erweiterungsflächen zu legen. Gleichwohl ist das Vorhalten von mittleren und größeren Flächen für produzierendes Gewerbe vonnöten.
- Standorte für Logistik: Bei den Standorten für Logistikbetriebe handelt es sich in erster Linie um große, zusammenhängende Flächen mit guter verkehrlicher Anbindung. Verortet werden sollen die Logistikbetriebe auf Alt- bzw. Revitalisierungsflächen. Eine Neuausweisung von Flächen im Freiraum ist nicht vorgesehen, sodass perspektivisch nur noch ein qualitatives Wachstum im Logistik-Sektor möglich sein wird.
- Standorte für stadtteilbezogenes Gewerbe: Kleine (< 2 ha) bis mittlere (< 5 ha) Flächen der Kategorie „stadtteilbezogenes Gewerbe“ werden sowohl von lokal tätigen Handwerkern als auch von kleinen bis mittleren nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben nachgefragt. Die stadtteilbezogene Ausweitung des Angebotes dieser Flächen stellt einen wichtigen Baustein der zukünftigen Wirtschaftsflächenentwicklung dar.
- Standorte für Technologie: Im Flächensegment der Technologiegebiete hält Dortmund ein gutes Angebot an kleinen bis mittleren Flächen vor, welches durch weiteres Nachverdichten und ggf. das „Stapeln“ von Nutzungen noch besser genutzt werden kann. Wichtig für diese Gebiete ist die Stärkung des eigenständigen Profils („Branding“).
- Standorte für dienstleistungsorientierte Arbeitsplätze: Bei den Standorten für dienstleistungsorientierte Arbeitsplätze handelt es sich oftmals um sehr hochwertige und bzw. oder technologieaffine oder „kreative“ Arbeitsplätze, die über eine hohe Wertschöpfung verfügen und bei denen derzeit eine hohe Dynamik zu verzeichnen ist. Diese Betriebe suchen Standorte mit hoher Aufenthaltsqualität, attraktivem urbanen Umfeld mit ergänzenden Angeboten und städtebaulich verdichteten Strukturen.
- Standorte für klassische Büroimmobilien: Das Segment der klassischen Büroimmobilien zielt überwiegend auf repräsentative Standorte in verkehrsgünstiger Lage und mit guter Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel ab. Bei entsprechender Nachfrage und Flächenverfügbarkeit sollen zukünftig auch Standorte in Stadtbezirkszentren zur Entwicklung von Büroimmobilien einbezogen werden.

⁹⁰ vgl. Masterplan Wirtschaftsflächen – Zwischenbericht 2015 (2015)

⁹¹ vgl. zukünftige Wirtschaftsflächenentwicklung in Dortmund (2017)

Eignungsuntersuchung zur Identifizierung neuer Wirtschaftsflächen

Aufgrund von zum Teil erheblichen Entwicklungshemmnissen planerisch gesicherter Wirtschaftsflächenreserven und einer sich mittel- bis langfristig abzeichnenden Verknappung des lokalen Flächenangebotes für wirtschaftliche Nutzungen wurde eine Eignungsuntersuchung zur Identifizierung neuer Wirtschaftsflächen im Freiraum erarbeitet. Diese wurde im März 2021 zum Abschluss gebracht. Ziel der Untersuchung war es, unter Abwägung sämtlicher zu berücksichtigender Aspekte nach möglichst umweltverträglich entwickelbaren sowie konfliktarmen Entwicklungsflächen im Freiraum zu suchen, die eine grundsätzliche Eignung als Wirtschaftsfläche aufweisen. Forciert wurde dabei insbesondere die Suche nach solchen Flächen, die sich aufgrund einer Auswahl zu untersuchender Kriterien zur Ansiedlung größerer Industrie-, Gewerbe- und Technologiebetriebe eignen.

Nach Durchführung aller Untersuchungsschritte und detaillierter fachlicher Prüfung hat sich gezeigt, dass es in Dortmund keine Flächen im Freiraum mehr gibt, die sich zur Ansiedlung größerer Gewerbe- und Industriebetriebe eignen und zeitgleich keinen oder nur geringen und in Abwägungsprozessen überwindbaren umweltrechtlichen Bindungen unterliegen. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die tatsächlichen Entwicklungsoptionen aller betrachteten Flächen kritisch zu beurteilen sind. Flächen im Freiraum sind nur unter Aufgabe wichtiger Freiraumfunktionen und nach harten Abwägungsprozessen entwickelbar.

Wirtschaftsflächen Datenbank

Die Wirtschaftsflächenreserven, für die entweder bereits ein rechtskräftiger Bebauungsplan besteht oder für die im Flächennutzungsplan entsprechende Flächenkategorien dargestellt sind, werden systematisch und kontinuierlich in einer Datenbank erfasst. Die Datenbank ermöglicht eine verbesserte Prognose und Planung und somit eine bedarfsgerechte Wirtschaftsflächenentwicklung.

Zu den in der Wirtschaftsflächen Datenbank erfassten Wirtschaftsflächenreserven zählen:

- Vermarktbarere Flächen: Kurzfristig vermarktbarere Flächen weisen i. d. R. bereits Baurecht auf und sind erschlossen. Für mittel- und langfristig vermarktbarere Flächen sind hingegen noch erhebliche Vorarbeiten (Planungsrecht, Erschließung, ggf. Altlastenaufbereitung) zu leisten.
- Reservierte Flächen: Diese Flächen werden für ernsthaftere Kaufinteressent*innen zurückgehalten und nicht mehr am Markt angeboten.
- Betriebsreserven: Diese Flächen werden für ernsthaftere Kaufinteressent*innen zurückgehalten oder befinden sich zum Teil bereits in Unternehmensbesitz und werden nicht mehr am Markt angeboten.
- Nicht mobilisierte Wirtschaftsflächen: Diese Flächen können aufgrund massiver Mobilisierungshemmnisse (z. B. Eigentumsverhältnisse, unklarer baurechtlicher Gegebenheiten) in absehbarer Zeit voraussichtlich nicht vermarktet werden.

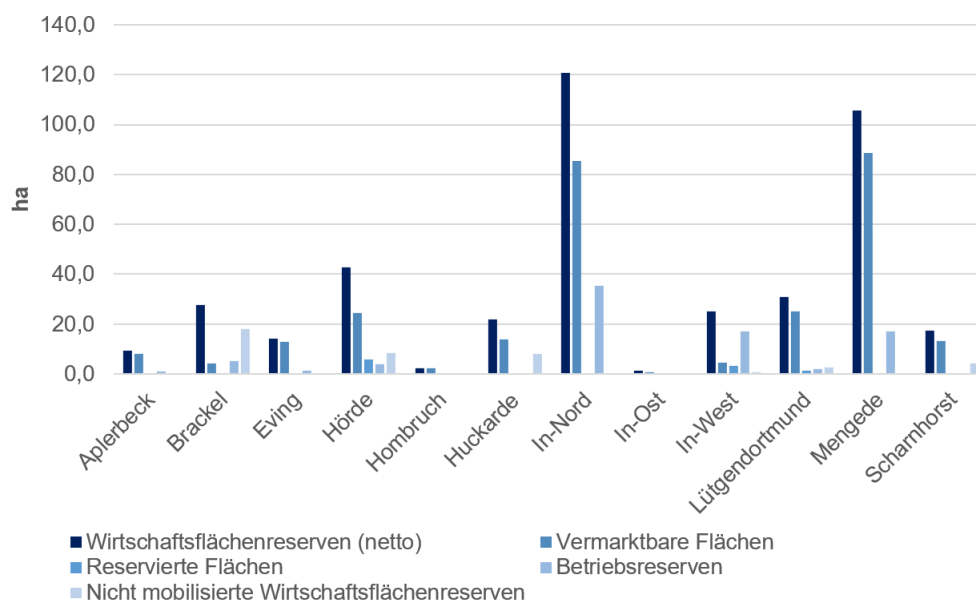


Abbildung 49: Wirtschaftsflächenreserven nach Stadtbezirken

Quelle: eigene Auswertung nach Wirtschaftsflächendatenbank, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Stand 01.01.2017)

Statistisch verfügte die Stadt Dortmund zum Stichtag 01.01.2017 mit rund 283,5 ha über ein auf den ersten Blick komfortables Angebot an vermarktbaren Wirtschaftsflächenreserven. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass aufgrund von vorhandenen Altlasten, integrierten Lagen und bzw. oder schutzwürdigen Qualitäten (z. B. wertvolle Böden, Habitate für seltene Tier- und Pflanzenarten) nicht alle planerisch gesicherten Flächen sukzessive entwickelt und vermarktet werden können.

Wirtschaftsflächenentwicklung im Stadtbezirk Brackel

Im Stadtbezirk Brackel werden rund 320,9 ha Fläche betrieblich genutzt. Dies entspricht etwa 10,4 % der Gesamtfläche des Stadtbezirkes und rund 11,0 % aller Wirtschaftsflächen in Dortmund⁹². Als großflächige Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk Brackel sind insbesondere die gewerblich-industriellen Nutzungen in den Gewerbegebieten „Wambel-Nord /-West“ und „Brackel“ an der Nordgrenze des Stadtbezirkes sowie „Asseln-West“ und „Wickede-Süd“ südlich des Hellwegs zu nennen. Hinzukommt der Flughafen Dortmund mit einer Grundfläche von rund 220,0 ha an der Stadtgrenze zu Holzwickede.

Die Wirtschaftsflächen verteilen sich recht gleichmäßig über den Stadtbezirk und schließen sich an die Siedlungsbereiche bzw. Freiflächen an. Zu den Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk Brackel zählen sowohl ältere Gebiete, die bereits vor dem Krieg zu gewerblichen Zwecken genutzt wurden, als auch Gewerbegebiete, die erst in den 1980er Jahren erschlossen wurden. Als eine der jüngsten Entwicklungsflächen ist die Gewerbefläche „Hohenbuschei“ in unmittelbarer Nähe zum BVB-Fußballpark und dem Royal Saint Barbara Golfplatz hervorzuheben. In den letzten Jahren sind hier hochwertige Bürokomplexe und Praxisflächen entstanden. Weitere Vorhaben befinden sich derzeit im Bau; vereinzelte Gewerbegrundstücke am Standort „Hohenbuschei“ stehen noch zur Vermarktung an.

Dominierende Wirtschaftszweige (WZ) im Stadtbezirk Brackel sind gemessen an der Anzahl der im Gewerbeflächenatlas ruhrAGIS erfassten Betriebe, der Groß- und Einzelhandel einschließlich Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen (156 Betriebe), das verarbeitende Gewerbe (92

⁹² ruhrAGIS Business Metropole Ruhr GmbH (BMR): Abfrage vom 01.05.2021

Betriebe), das Baugewerbe (54 Betriebe) und der Wirtschaftszweig Verkehr und Lagerei (42 Betriebe). Hinsichtlich der absolut belegten Flächengröße je WZ zeigt sich ein ähnliches Bild. Es dominiert das verarbeitende Gewerbe mit rund 81,5 ha vor dem Groß- und Einzelhandel (einschließlich Instandhaltung und Reparatur von Kfz) mit rund 79,7 ha und dem Bereich Verkehr und Lagerei (50,3 ha)⁹³. Die Branchenvielfalt im Stadtbezirk Brackel ist insgesamt als hoch zu bewerten und lässt auf eine gewachsene Wirtschaftsstruktur schließen.

Gewerbegebiet „Wambel“

Die Gewerbe- und Industrieflächen „Wambel-West“ und „Wambel-Nord“ erstrecken sich entlang der Hannöverschen Straße und werden durch die Bundesstraße 236 räumlich voneinander getrennt. Beide Gebiete umfassen zusammen über 100,0 ha Fläche und sind seit Jahrzehnten durch gewerbliche Nutzungen belegt. Das überwiegend als Industriefläche ausgewiesene Gebiet „Wambel-West“ befindet sich westlich der B236. Neben einem großen Logistikdienstleister und einem international tätigen Unternehmen für Maschinen- und Anlagenbau (KHS) haben sich hier insbesondere viele Kfz-Betriebe angesiedelt. Eines der größten Bauvorhaben im Gewerbegebiet „Wambel-West“ war die Errichtung einer neuen Logistikhalle von Rhenus auf einer rund 3,3 ha großen Fläche im Jahr 2017. Die Fläche war vormals teilweise ungenutzt, teilweise wurde eine alte Gewerbehalle abgebrochen. Im Bereich südlich der Hannöverschen Straße hat in den letzten Jahren ein Umbruch stattgefunden. Auf Bestreben des dort ansässigen Unternehmens KHS, einem Hersteller von Abfüll- und Verpackungsanlagen für die Getränke-, Food- und Non-Food-Industrie, wurde ein Teil der Juchostraße entwidmet und von KHS erworben. Dadurch wurde das Unternehmen in die Lage versetzt, den Status eines sog. „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ (AEO) zu erlangen, um zollrechtliche Vereinfachungen in Anspruch nehmen zu können. KHS hat zudem diverse angrenzende Grundstücke gekauft und enorme Beträge zum Bau einer neuen ca. 4.300 m² großen Produktionshalle sowie zur Renovierung einer Bestandshalle investiert.



Abbildung 50: Gewerbegebiet „Wambel-West“

Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Östlich der B236 befindet sich das Gewerbegebiet „Wambel-Nord“. Bei diesem Gebiet handelt es sich um eine gewachsene Wirtschaftsfläche mit einem Mix aus Produktion, Handwerk, Dienstleistungen, Baugewerbe und Handel (vor allem Kfz) sowie einem Recyclinghof der EDG. Expansionsflächen stehen nicht mehr zur Verfügung. Nördlich der Unterste-Wilms-Straße befindet sich ein Umspannwerk des Übertragungsnetzbetreibers Amprion.

⁹³ ruhrAGIS Business Metropole Ruhr GmbH (BMR): Abfrage vom 01.05.2021



Abbildung 51: Gewerbegebiet „Wambel-Nord“
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

In integrierter Lage im Gewerbegebiet „Wambel-West“ befindet sich an der Hannöverschen Straße 56 ein Hellweg-Baumarkt. In beiden Gebieten finden sich vereinzelt Vergnügungstätten (Spielhallen, Erotik-Etablissements).

Gewerbegebiete „Brackel“ und „Hohenbuschei“

Nördlich der Brackeler Straße befinden sich die Gewerbeflächen „Brackel“ und „Hohenbuschei“. Im Gewerbegebiet „Brackel“ sind weite Teile von der Firma Murtfeldt und dem Tochterunternehmen Murdotec belegt. Murtfeldt gehört zu den weltweit führenden Herstellern von technischen Kunststoffen, die insbesondere im Maschinen- und Anlagenbau zum Einsatz kommen und ist seit den 1970er Jahren am Standort „Brackel“ ansässig. Im Jahr 2014 hat Murtfeldt das benachbarte rund 8,0 ha große Grundstück samt 30.000 m² Hallenbestand der im Vorjahr geschlossenen Süßwarenfabrik Van-Netten erworben und anschließend einen Teil der Produktionshallen aufwendig modernisiert. Die Restflächen werden als Betriebsreserven vorgehalten und sollen in den nächsten Jahren sukzessive für weiteren Flächenbedarf der Firma genutzt werden. Neben dem Kunststoffhersteller ist das Gewerbegebiet „Brackel“ insbesondere vom Groß- und Einzelhandel sowie dem verarbeitenden Gewerbe und kleineren Handwerksbetrieben geprägt. Um die Gewerbehallen herum befindet sich zum Teil großflächiges Abstandsgrün.

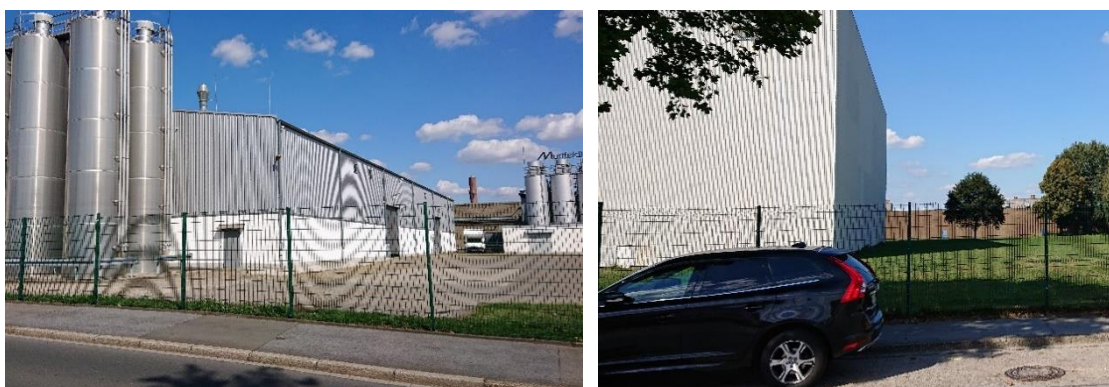


Abbildung 52: Gewerbegebiet „Brackel“
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Unmittelbar östlich vom Gewerbegebiet „Brackel“ gelegen, befindet sich auf dem ehemaligen Flughafen- und Kasernengelände die jüngste Gewerbefläche im Stadtbezirk. Der Standort „Hohenbuschei“ ist in den letzten zehn Jahren sukzessive entwickelt worden und verfügt weiterhin über vereinzelte Reserveflächen (s. u.). Standortprägend sind vor allem die hochwertigen Büro- und Praxisgebäude LEIon, LUXon und das im Bau befindliche, bereits vermietete LUVis. Durch den Bau eines vierten Dienstleistungsstandortes (LUMion) soll das architektonische Quartett am sog.

„Löwenkreisel“ zukünftig komplettiert werden. Die im Zuge des städtebaulichen Wettbewerbs bereits auf 7,2 ha reduzierte Gewerbefläche „Hohenbuschei“ wird sich aufgrund einer beabsichtigten Erweiterung des BVB-Trainingszentrums (u. a. Neubau einer Sporthalle, Erweiterung Nachwuchsleistungszentrum mit Wohnnutzungen) an der Saint-Barbara-Allee weiter verkleinern. An der Saint-Barbara-Allee befindet sich zudem eine Betriebsreserve. Der Straßenzug wirkt städtebaulich wenig gefasst.



Abbildung 53: Gewerbeflächen „Hohenbuschei“
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Gewerbegebiet „Asseln-West“

Entlang des Hellwegs befinden sich im Gewerbegebiet „Asseln-West“ seit Jahrzehnten zwei große Logistikstandorte. Zum einen ist dort der Lebensmitteleinzelhändler REWE mit einem über 75.000 m² großen Zentrallager, einem 18.000 m² großen Fleischwerk und einem Dienstleistungszentrum verortet. Zum anderen betreibt der Nonfood-Händler TEDI dort über einen Logistikdienstleister ein über 50.000 m² großes Zentrallager und seine Geschäftsstelle. Aufgrund einer Stellplatzproblematik und damit verbundener Anwohnerbeschwerden hat TEDI in den Jahren 2019 / 2020 zwei Firmenparkhäuser am Brackeler Hellweg errichtet, welche wegen ihrer Größe und Bauweise jedoch auch Kritik hervorrufen. Das Gewerbegebiet „Asseln-West“ ist beinahe vollständig versiegelt und stellt eine Zäsur im Freiraumgefüge zwischen den Stadtteilen Brackel und Asseln dar. Die großen Logistikhallen entfalten eine massive Wirkung im Raum und wirken wie ein Fremdkörper im umgebenden Landschafts- und Siedlungsraum.

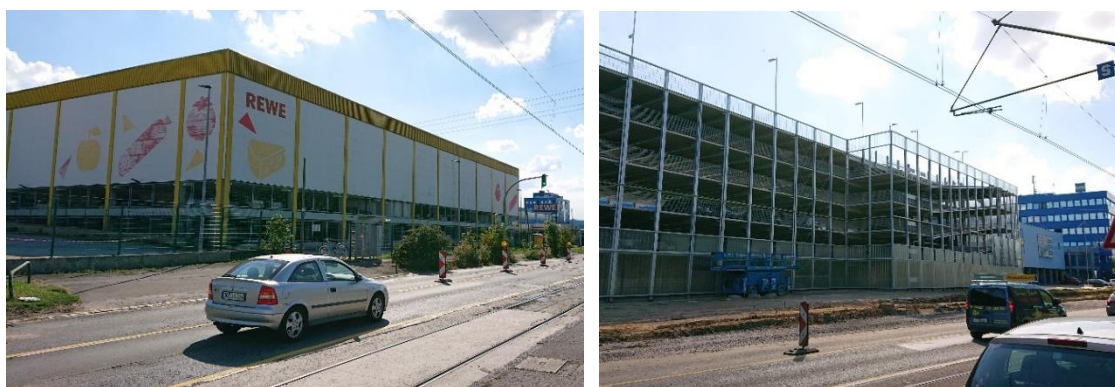


Abbildung 54: Gewerbegebiet „Asseln-West“
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Gewerbegebiet „Wickede-Süd“

Das Gewerbegebiet „Wickede-Süd“ liegt im Osten des Stadtbezirkes nahe der Stadtgrenze zu Unna und zählt mit über 80,0 ha zu den großen Wirtschaftsflächen in Dortmund. Das Gebiet wurde in den 1980er Jahren erschlossen, ist im Norden als Gewerbe- und im Süden als Industriegebiet

ausgewiesen und weist heutzutage nur noch vereinzelte Freiflächen auf, welche von den vor Ort ansässigen Unternehmen als Betriebsreserven vorgehalten werden. Freiwerdende Objekte werden häufig durch im Gewerbegebiet ansässige Unternehmen erworben und für Expansion oder als Investitionsobjekt genutzt. Lediglich eine rund 2.000 m² große städtische Industriegebietsfläche steht noch zur Vermarktung an. Am Standort „Wickede-Süd“ haben sich vor allem Produktionsbetriebe (z. B. Sicherheitsschuhe, Aromastoffe, Automobilelektronik), aber auch Großhandel, Logistik, Dienstleistungen und Handwerksbetriebe niedergelassen. In der Giselherstraße befindet sich das Hauptzollamt als Mittelbehörde des Bundes.



Abbildung 55: Gewerbegebiet „Wickede-Süd“
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Gewerbegebiet „Asseln-Süd“ / „Pohlschröder-Halle“

Der Standort „Asseln-Süd“ liegt in der Grünfuge zwischen den beiden Siedlungsbereichen Asseln und Wickede. Vor Ort befindet sich eine rund 24.000 m² große Halle (vormalig durch die Fa. Pohlschröder genutzt) mit großer Außenfläche zum Be- und Entladen, welche in den letzten Jahrzehnten überwiegend durch Logistikbetriebe genutzt wurde. Derzeit befindet sich ein Unternehmen für Veranstaltungstechnik (Fa. Niclen) im Genehmigungsverfahren für eine langfristige Nutzung. Aufgrund von Verkehrsproblemen wurde eine öffentliche gewidmete Straße (Hugo-Greiling-Straße) seitens der Stadt Dortmund angelegt, über die heute die Zu- und Abfahrt erfolgt. Weitere Betriebe sind trotz vorhandenen Bebauungsplanes vor Ort nicht angesiedelt (s. u.)

Gewerbegebiete „Brackel-Süd“ und „Tremonis“

Das Gewerbegebiet „Brackel-Süd“ liegt im Wesentlichen südlich der S-Bahn-Trasse unmittelbar auf Höhe des Bahnhofes Dortmund-Brackel. In dem relativ kleinen Gebiet (rund 8,0 ha) haben sich Betriebe aus dem produzierenden Gewerbe und Dienstleistungen sowie Handwerker niedergelassen. Über die letzten Jahre ist eine Nachverdichtung durch die Betriebe vor Ort festzustellen. Zwei der ansässigen Unternehmen haben 2019 größere Hallen zur Produktion bzw. Lagerung auf dem eigenen Grundstück errichtet. Das Gewerbegebiet „Brackel-Süd“ ist von Wohnnutzungen umgeben. Nördlich der S-Bahn-Trasse befindet sich am „Unteren Graffweg“ ein weiterer Betrieb. Seit mehr als 100 Jahren werden hier von einem Familienunternehmen Stromschienen für Industrieanwendungen produziert. Der Gewerbebetrieb ist nur durch die Wohnbebauung erreichbar.



Abbildung 56: Gewerbegebiet „Brackel-Süd“
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Ebenfalls südlich der S-Bahn-Trasse, zwischen der Kleingartenanlage „Am Funkturm“ und der Halde Schleswig, liegt der Produktionsstandort der Firma Tremonis. Die Firma ist bereits seit 1907 auf die Verwertung von Brauerei-Nebenprodukten spezialisiert und verarbeitet Bierhefe zu Futtermitteln für die Nutztierhaltung. Der Produktionsbetrieb liegt wie auch die Logistiker im Gebiet „Asseln-West“ im Freiraumgefüge zwischen den Stadtteilen Brackel und Asseln.

Flughafen Dortmund

Der Flughafen Dortmund ist ein regionaler Verkehrsflughafen und befindet sich auf einem rund 220,0 ha großen Areal (davon 135,0 ha Grünfläche) im Südosten des Stadtbezirkes Brackel an der Stadtgrenze zu Holzwickede und Unna. Gemessen an der Passagierzahl ist der Flughafen Dortmund der drittgrößte Verkehrsflughafen in NRW. Im Jahr 2019 wurde mit rund 2,7 Millionen abgefertigten Fluggästen (2018: ca. 2,3 Millionen; 2017: ca. 2,0 Millionen) ein neuer Passagierrekord aufgestellt. Die bestehenden Terminal-Kapazitäten reichen nach Angaben des Flughafens aus, um jährlich ca. 3,5 Millionen Passagiere abzufertigen. Ein Großteil des Flugbetriebes wird von Billigfluggesellschaften durchgeführt. Aufgrund der COVID-19-Pandemie ist der Flugverkehr ab Mitte März 2020 nahezu zum Erliegen gekommen. Die zukünftige Entwicklung ist bislang unklar. Neben dem Passagierverkehr ist auch der Transport von Luftfrachtgütern von Bedeutung. Dieser wird am Dortmunder Flughafen über einen Cargo-Service als Bindeglied zwischen Fluggesellschaften und Logistik-Unternehmen organisiert. Im Jahr 2019 wurden 5.367 Tonnen Luftfracht umgeschlagen – Tendenz rückläufig (2018: 6.457 Tonnen; 2017: 7.382 Tonnen).

Eine wichtige Rolle spielt der Flughafen zudem als Arbeitgeber und Wirtschaftsfaktor. So waren im Jahr 2019 über 1.800 Menschen aus Dortmund und der angrenzenden Region direkt am Flughafen beschäftigt. Eine 2020 veröffentlichte Studie zu regionalwirtschaftlichen Effekten des Flughafens Dortmund belegt ferner seine Bedeutung als Multiplikator. Die Ergebnisse zeigen, dass im Jahr 2018 insgesamt 6.550 Erwerbstätige vom Flughafen Dortmund abhängig waren. 3.665 davon arbeiteten in der Flughafenregion selbst. Durch die Erwerbstätigen wurde eine Bruttowertschöpfung in Höhe von 501,4 Mio. € erwirtschaftet⁹⁴.

Vor dem Hintergrund verschärfter Sicherheitsvorkehrungen für Landungen an Flughäfen in Abhängigkeit gewisser Wetterlagen („nicht trockene Piste“) und um den Anforderungen moderner Flugzeugtypen gerecht zu werden, plant die Flughafen Dortmund GmbH eine Verlängerung der Landebahn. In diesem Zuge ist jedoch kein Ausbau der 2.000 Meter langen Asphaltpiste an sich, sondern eine bessere Ausnutzung der bestehenden Landebahn durch die Verlegung einer Landeschwelle um 300 Meter in Richtung Osten beabsichtigt. Durch die Landeswellenverlegung befürchten An-

⁹⁴ Website dortmund-airport.de, zuletzt aufgerufen am 16.12.2020

wohner*innen tiefere Anflüge und dadurch mehr Fluglärm. Kritisiert wird weiterhin, dass der Flughafen seit Jahren Verluste erwirtschaftet, welche über Subventionen der Dortmunder Stadtwerke (DSW21) ausgeglichen werden müssen. Die Stadtwerke (74 % Anteil) und die Stadt Dortmund (26 % Anteil) sind Gesellschafter der Flughafen Dortmund GmbH⁹⁵.

Mit Beschluss vom 11.02.2021 hat der Rat der Stadt Dortmund einen Antrag beschlossen, nach dem die Verwaltung, im Sinne einer vorausschauenden Politik und um für die unterschiedlichen Zukunftsszenarien gerüstet zu sein, beauftragt wird, mögliche Nachfolgeszenarien für die Wertschöpfung auf der Fläche des Dortmunder Flughafens zu identifizieren. Dabei sollen Fragen einer Nachhaltigkeit von Arbeitsplätzen sowie der Verträglichkeit einer möglichen Nachnutzung mit der umgebenden Nutzung berücksichtigt werden⁹⁶.

Autozentrum B1

Das gegenüber der Stadtkrone-Ost, an der südwestlichen Stadtbezirksgrenze liegende „Sondergebiet Autohäuser“ wurde weiter ausgebaut. Nachdem 2006 / 2007 zunächst ein Autohaus von Toyota / Lexus gebaut wurde, hat das Unternehmen Hülpert im Jahr 2016 auf der westlich angrenzenden Fläche das mit 20.000 m² größte Audi-Zentrum in NRW in Betrieb genommen. Somit sind alle Flächen des Autozentrums bebaut. Aufgrund ihrer Lage unmittelbar an der B1 befinden sich die Autohäuser an einem exponierten Standort.

Wirtschaftsflächenreserven

Im Stadtbezirk Brackel befinden sich mit rund 33,6 ha (ca. 14,1 %) aller in der Gesamtstadt vorhandenen Wirtschaftsflächenreserven (s. Abbildung 49)⁹⁷. Mit Blick auf die tatsächliche Verfügbarkeit der Flächen ist dieser im Vergleich zu anderen Dortmunder Stadtbezirken hohe Anteil an Wirtschaftsflächenreserven aber deutlich zu relativieren. So resultiert dieser hohe Anteil vor allem aus zwei Potenzialflächen (Buddenacker: rund 14,5 ha; Asseln-Süd: rund 16,6 ha), dessen Entwicklungsperspektiven bislang nicht abschließend geklärt sind.

Ein Bebauungsplanverfahren für die Fläche „Buddenacker“ wurde bereits bis zur Behördenbeteiligung durchgeführt. Während der Erarbeitung zeigte sich jedoch, dass Eingriffe insbesondere in wertvolle Schwarzerde-Böden einen hohen Ausgleich erfordern, die die Inanspruchnahme des Buddenackers aus Sicht des Bodenschutzes fragwürdig und finanziell unrentabel machen. Veränderungen des Planungslayouts haben zu keinen echten Alternativlösungen geführt. Da im Rahmen der Eignungsuntersuchung zur Identifizierung neuer Wirtschaftsflächen im Freiraum keine geeigneten Flächen für eine wirtschaftliche Entwicklung im Freiraum gefunden werden konnten, zeitgleich die planerisch bereits gesicherte Potenzialfläche „Buddenacker“ im Untersuchungsschritt der städtebaulichen Analyse aber vergleichsweise positiv beurteilt wurde, ist die Perspektive des Buddenackers mit Hinblick auf die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Dortmund neu zu beurteilen.

Für die Fläche „Asseln-Süd“ existiert der Bebauungsplan Br 174 aus dem Jahr 1992, der für die Fläche ein Gewerbegebiet festsetzt. Aufgrund schwieriger Eigentumsverhältnisse war eine Entwicklung lange nicht möglich. Daher wurde die Fläche in Abstimmung mit der Bezirksregierung Arnsberg im Flächennutzungsplan 2004 als Freifläche dargestellt. Nach grundsätzlicher Verkaufsbereitschaft des Eigentümers, wurde die Verwaltung im Rahmen des Masterplanes Wirtschaftsflächen 2010 beauftragt, die betreffende Fläche als gewerbliche Baufläche vorzubereiten. Um den bestehenden Bebauungsplan umsetzen zu können, ist ein Umlegungsverfahren erforderlich, welches politisch bislang nicht beschlossen wurde. Im Zuge der Untersuchungen zum Buddenacker

⁹⁵ Website dortmund-airport.de, zuletzt aufgerufen am 16.12.2020

⁹⁶ Zukunft Flughafen (2021)

⁹⁷ Nettoreservflächen Gewerbe gemäß ruhrFIS 2020: Stand 01.01.2020

wurde die Fläche „Asseln-Süd“ ebenfalls untersucht. Hinsichtlich des Vorkommens wertvoller Böden und der – die derzeitigen Marktpreise übersteigenden – Entwicklungskosten zeigte sich ein ähnliches Ergebnis. Zudem wird eine Wirtschaftsflächenentwicklung aus städtebaulicher Sicht kritisch gesehen, da eine Bebauung der Grünfuge zwischen den beiden Siedlungsbereichen Asseln und Wickede südlich der S-Bahn-Strecke zu einem mehr oder weniger durchgehenden Siedlungsband führen würde.

Neben den großen, allenfalls langfristig verfügbaren Wirtschaftsflächenreserven existieren am Standort „Hohenbuschel“ noch vereinzelte Reserveflächen (rund 1,5 ha), welche als kurzfristig verfügbar einzustufen sind und zur Vermarktung durch die Entwicklungsgesellschaft anstehen. Daneben steht im Gewerbegebiet „Wickede-Süd“ eine rund 2.000 m² große städtische Industriegebietsfläche noch zur Vermarktung an.

In den Gewerbegebieten „Brackel“ und „Wickede-Süd“ werden zudem kleinteilig viele Flächen als Betriebsreserven vorgehalten (rund 4,6 ha). Es handelt sich um ungenutzte Flächen, die sich im Eigentum bereits ansässiger Betriebe zum Zwecke der eigenen Nutzung befinden. Da diese Flächen dem freien Markt nicht zur Verfügung stehen, werden sie im Rahmen der ruhrFIS-Siedlungsflächenbedarfsberechnung nicht als anrechenbare Reserven kalkuliert.

Qualitäten und Herausforderungen

Zusammenfassend lassen sich die Qualitäten und Herausforderungen aus Sicht der Fachplanung „Wohnbauflächenentwicklung“ im Stadtbezirk Brackel wie folgt beschreiben:

Qualitäten	Herausforderungen
+ Vielfältiger Branchenmix (Krisenresistenz)	! Entwicklungsperspektive der Wirtschaftsflächen Buddenacker und Asseln-Süd nicht abschließend geklärt
+ Großflächige Wirtschaftsflächenreserven (Buddenacker, Asseln-Süd)	! Betriebsreserven als Spekulationsobjekte (Flächenbevorratung)
+ Zahlreiche Betriebsreserven als gute Basis für Betriebserweiterungen der Unternehmen	! Lage des Gewerbegebietes Asseln-West im Freiraum zwischen Brackel und Asseln
+ Standorttreue und Expansion ansässiger Unternehmen	! Spannungsfeld: Nutzungsmischung – Immissionsschutz
	! Verlärmung durch den Betrieb des Flughafens

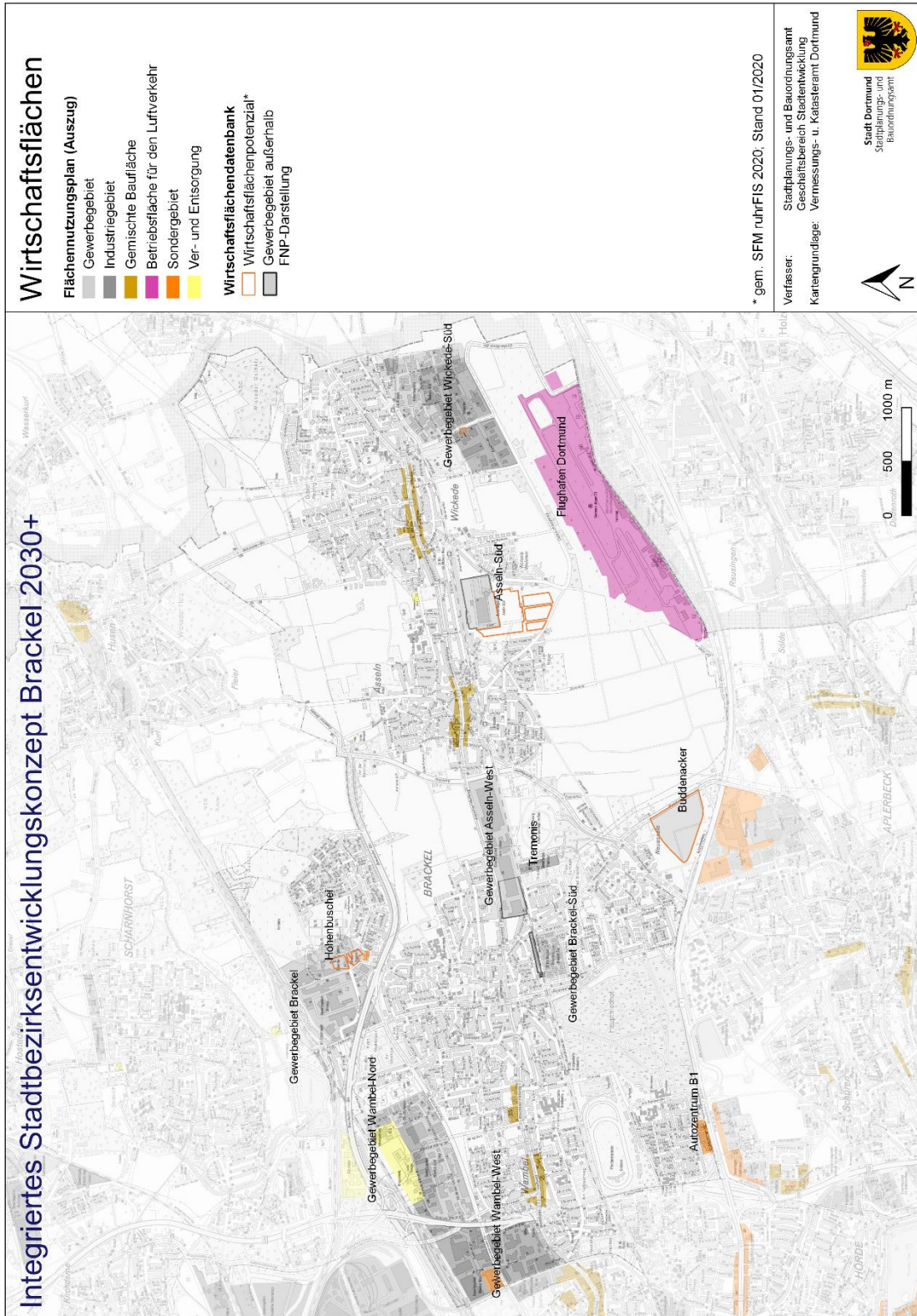


Abbildung 57: Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk Brackel
 Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

4.2.9 Wohnbauflächenentwicklung

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. Dies weist auf die notwendige enge Verzahnung der Wohnungspolitik mit der Mobilitätsplanung sowie die Planung von Schulen, Tageseinrichtungen für Kinder (TEK), Grün-, Sport- und Spielanlagen etc. hin.

Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung gilt die Zielsetzung qualitativ hochwertigen Stadtumbaus zu betreiben 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 Raumbesichtigung hilfreich, um frühzeitig Trendverschiebungen und neue Nutzungsanforderungen zu erkennen.

Derzeitige Treiber und Trends sind:

- Die anhaltende (hohe) Nachfrage, insbesondere nach Wohneigentum,
- die Nachfragegruppe der Älteren nimmt zu (barrierefreies Wohnen),
- weitere Ausdifferenzierung der Nachfrage nach Qualität, Größe und Preis,
- Segregationsprozesse – unterschiedliche Milieus prägen unterschiedliche Quartiere,
- Wohnen und Arbeiten gewinnt durch die zunehmende Digitalisierung an Bedeutung und verändert Raumerfordernisse.

Wohnbauflächenentwicklung in Dortmund

Der Masterplan Wohnen aus dem Jahr 2004 diente als Orientierungsrahmen für die Dortmunder Wohnungspolitik und wurde im Jahr 2009 durch das „Kommunale Wohnkonzept Dortmund“⁹⁸ weiterentwickelt. Im Rahmen der derzeitigen Fortschreibung werden die formulierten Zielsetzungen für eine qualitätsorientierte und bedarfsgerechte Baulandentwicklung in allen Marktsegmenten überprüft und angepasst. Die kontinuierliche „Wohnungsmarktbeobachtung“ der Stadt Dortmund weist seit einiger Zeit auf einen zunehmenden Bedarf an Wohnraum im niedrigen und teilweise auch im mittleren Preissegment hin.

Die Wohnbauflächenentwicklung als sektoraler Schwerpunkt der Stadtentwicklungsplanung beschäftigt sich mit der Weiterentwicklung des Siedlungsraumes und der Ausgestaltung des Wohnbauflächenangebotes. Die Überprüfung der Entwicklungsdynamik sowie die Quantifizierung und Qualifizierung des Flächenangebotes erfolgt über das Instrument „Wohnbauflächenmonitoring“. Die Identifizierung von Transformationsräumen und die Definitionen von Nutzungsanforderungen gehen mit der kontinuierlichen Raumbesichtigung in der Stadtentwicklungsplanung einher. Zur Unterstützung der Steuerung von Entwicklungsprozessen werden Flächen hinsichtlich ihrer Qualitäts- und Quantitätskriterien priorisiert. Eine regelmäßige Überprüfung der Nachfrage hilft bei der bedarfsrechten Ausgestaltung des Wohnbauflächenangebotes. Neben der Wohnbauflächenentwicklung sind als zentrale Handlungsfelder der Wohnraumversorgung die Bereiche „Quartiers- und Bestandsentwicklung“ sowie die „Soziale Stadtentwicklung“ zu nennen⁹⁹.

⁹⁸ vgl. Kommunales Wohnkonzept Dortmund (2009)

⁹⁹ vgl. Nachfrageanalyse zur Situation auf dem Dortmunder Wohnungsmarkt (2018)

Handlungsstrategien zur zukünftigen Wohnbauflächenentwicklung

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.

Vor dem Hintergrund einer stetigen Bevölkerungszunahme seit dem Jahr 2010 und der damit verbundenen steigenden Nachfrage zeigt sich der Dortmunder Wohnungsmarkt derzeit angespannt. In dieser Situation gewinnt die Ausweisung von Wohnbauland wieder zunehmend an Bedeutung. Die Stadt Dortmund startete daher im Jahr 2016 die Mobilisierungsoffensive „Wohnungsbau“. Der Rat verständigte sich in diesem Zusammenhang auf nachfolgende Handlungsstrategien¹⁰⁰:

- Sicherung eines bedarfsgerechten Baulandangebotes
- Erhöhung der Bautätigkeit und der Baudichten
- Innenentwicklung und Stadtumbau
- Fokussierung auf Entwicklungsschwerpunkte
- Flächensicherung für den geförderten Wohnungsbau
- Entwicklungs- und Realisierungsmanagement für Baugebiete
- Flächenaktivierung durch Überwindung von Investitions- und Entwicklungshemmnissen

Angestrebt wird ein Baulandangebot mit hoher Standortvielfalt von urbanen Stadtquartieren in Nähe der City bis hin zu suburbanen Lagen am Ortsrand mit guter Naherholungsqualität, um der differenzierten Nachfrage gerecht zu werden. Dies soll den Vorrang der Innenentwicklung, wie es das Baugesetzbuch (BauGB)¹⁰¹ seit seiner letzten Novellierung ausdrücklich vorsieht, nicht infrage stellen. Die Entwicklung neuer Gebiete auf der „grünen Wiese“ ist nicht zuletzt auch aus stadtwirtschaftlichen Gründen äußerst zurückhaltend zu betreiben, um bestehende öffentliche Einrichtungen und Nahversorgungsstandorte zu erhalten bzw. zu stärken (s. Kapitel 4.2.1; 4.2.6). Zudem reduziert das Prinzip der „kurzen Wege“ das individuelle Verkehrsaufkommen. Eine zentrale Bedeutung kommt in der aktuellen Lage der besseren Ausnutzung von Wohnbauflächen zu. Dies betrifft sowohl eine behutsame Nachverdichtung im Bestand als auch die mittlerweile vollzogene Umkehr des Mengenverhältnisses zwischen den Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern und Geschosswohnungen bei Neubauvorhaben.

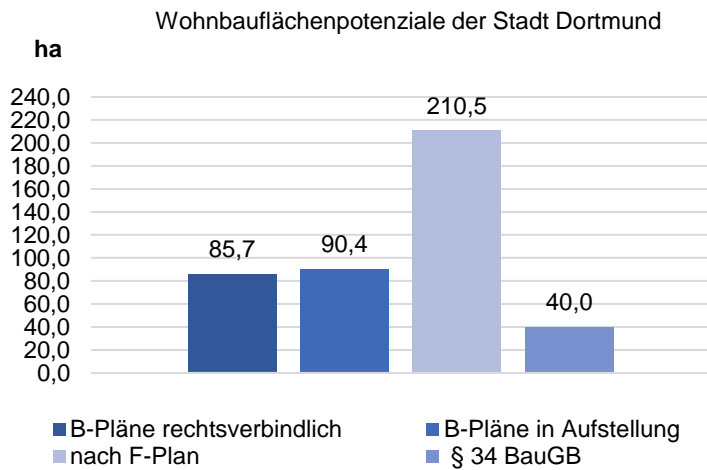
Wohnbauflächenmonitoring

Die Stadt Dortmund verfügt mit insgesamt 426,6 ha Wohnbaufläche über eine umfangreiche Baulandreserve (Stand 31.12.2019). Mit Blick auf die planerische Realisierungsperspektive werden im städtischen Wohnbauflächenmonitoring alle Flächenpotenziale in rechtskräftigen Bebauungsplänen, Baulücken und in fortgeschrittenen Bauleitplanverfahren unterschieden. Darüber hinaus sind die langfristig gesicherten Flächennutzungsplanreserven erfasst. Diese machen eine Größenordnung von ca. 210,0 ha im Stadtgebiet aus. Hierunter fallen jedoch auch einige Flächen mit noch zu klärenden Restriktionen wie Bodengrundhemmnisse (u. a. Altlasten), wirtschaftliche Erschließung oder die eigentumsrechtliche Verfügbarkeit.

¹⁰⁰ vgl. Zukünftige Wohnbauflächenentwicklung in Dortmund – Handlungsstrategie (2016)

¹⁰¹ Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017

Gesamtstädtische Bilanzen mit dem Stand 31.12.2019



FLÄCHE

Nach Planrechtskategorie:

Gesamtfläche: 426,6 ha

Rechtskräftige B-Pläne:

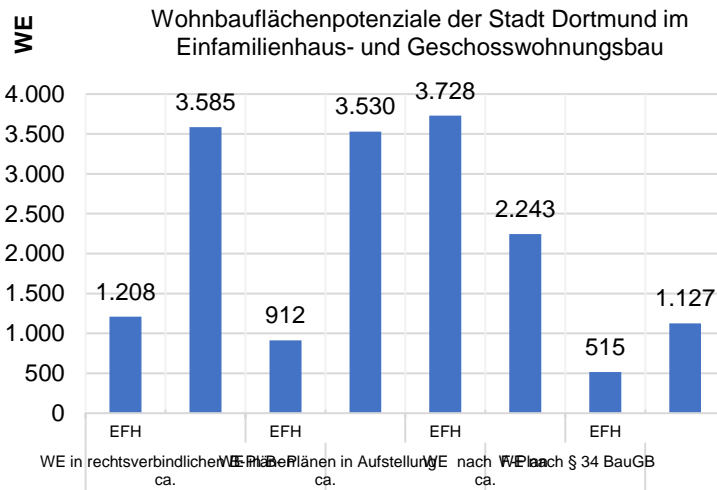
85,7 ha

B-Pläne in Aufstellung:

90,4 ha

FNP-Potenziale: 210,5 ha

Baulücken: 40,0 ha



WOHNEINHEITEN

Nach Planrechtskategorie:

Gesamt WE: 16.848 WE

Rechtskräftige B-Pläne:

4.793 WE

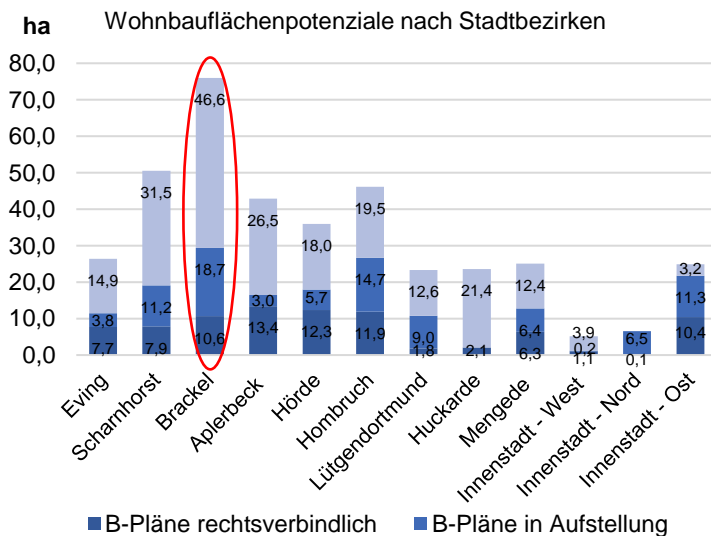
B-Pläne in Aufstellung:

4.442 WE

FNP-Potenziale: 5.971 WE

Baulücken: 1.642 WE

Verteilung der Flächenpotenziale auf die Stadtbezirke

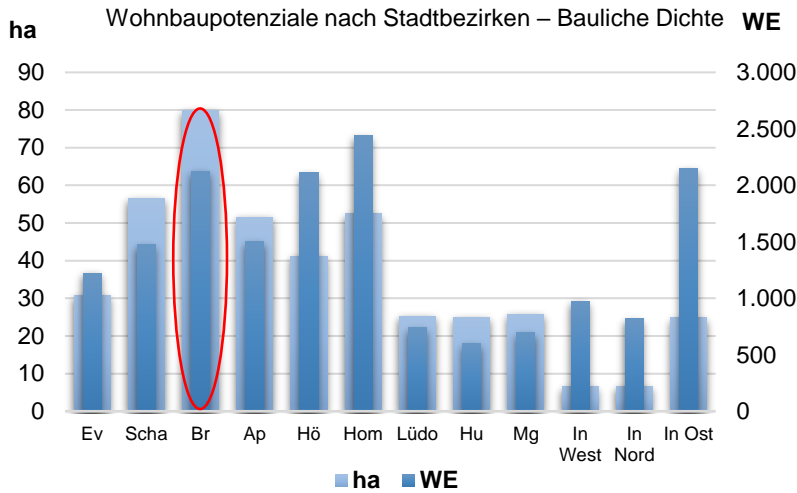


FLÄCHE

Nach Stadtbezirk: Stadtbezirk mit dem größten Flächenpotenzial (**75,9 ha**) im gesamten Stadtgebiet und der größten Flächenreserve im FNP (**46,6 ha**)

Wohnbauflächenentwicklung im Stadtbezirk Brackel

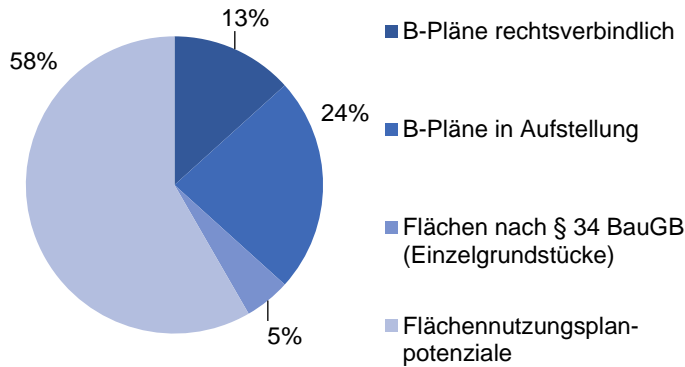
Räumliche Dichte im Stadtbezirk Brackel



BAULICHE DICHTEN

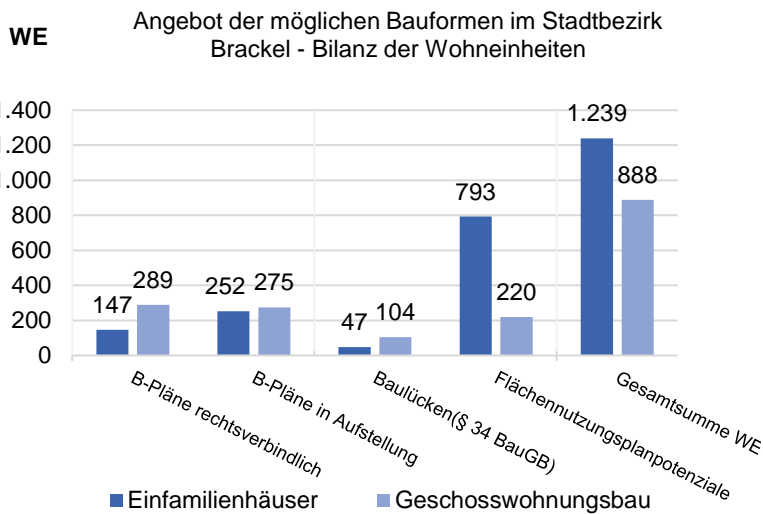
Das große Wohnbauflächenangebot in Brackel ermöglicht eine eher mäßige Dichte, die zum Siedlungsrand abnimmt.

Wohnbauflächenentwicklung im Stadtbezirk Brackel



FLÄCHENANGEBOT IM STADTBEZIRK

Größtes Wohnbauflächenangebot im gesamten Stadtgebiet; Größtes FNP-Potenzial



WOHNEINHEITEN IM STADTBEZIRK

Nach Planrechtskategorie:

Gesamt: 2.127 WE

Rechtskräftige B-Pläne: 436 WE

B-Pläne in Aufstellung: 527 WE

FNP-Potenziale: 1.013 WE

Baulücken: 151 WE

Wohnbauflächenentwicklung der letzten Jahre im Stadtbezirk Brackel

Der Stadtbezirk Brackel besitzt im Vergleich zu den übrigen Stadtbezirken das größte Wohnbauflächenangebot im gesamten Stadtgebiet. Die Siedlungsstruktur ist durch die multifunktionale Erschließungsachse des Hellwegs geprägt. Die Siedlungsstrukturen entwickeln sich ausgehend von dieser Achse in vier Ortsteilen und unterscheiden sich in der siedlungsräumlichen Größe und der infrastrukturellen Ausstattung. Die Baustruktur des Bestandes ist sehr heterogen durch unterschiedliche Zeitepochen geprägt.

Raumstrukturell bedeutsam war in den letzten Jahren die Realisierung des Neubaugebietes „Hohenbuschei“, abgesehen vom Phoenix-See – das größte Baugebiet Dortmunds. Die Siedlungserweiterung fand auf der Konversionsfläche des ehemaligen Napierflughafens statt. Neben dem Entwicklungsschwerpunkt „Hohenbuschei“ gab es weitere kleinere Flächenentwicklungen im Stadtbezirk, die in den letzten Jahren abgeschlossen wurden:

Bebauungsplan	Nr.	Planrecht	Flächen- größe ha	Anzahl der Wohneinheiten			Jahr der Rechts- kraft / Be- ginn der Realisie- rung
				EFH	MFH	Gesamt	
Hohenbuschei	Br 206	Abgeschlossene Flächen- entwicklungen	3,1	0	128	1.000	2009
Kahle Hege	Br 183		1,9	34	28	62	2008
Wohnpark Stadtgärtnerei	Br 226		0,8	25	0	25	2008

Die hohe Entwicklungsdynamik bei der Inanspruchnahme von Wohnbauland, vor allem im eher isoliert gelegenen neuen Quartier „Hohenbuschei“, zeigt die Beliebtheit des Stadtbezirkes als Wohnstandort. Einen Gesamtüberblick der zahlreichen und vielfältigen Bautätigkeit in den letzten zehn Jahren zeigt die nachfolgende Abbildung (s. Abbildung 58). Zwei weitere Neubaugebiete sind kleinere Arrondierungen am Siedlungsrand, die in den letzten Jahren parallel entwickelt wurden. Der Entwicklungsvorrang des großflächigen Neubaugebietes „Hohenbuschei“ mit geringer Konkurrenzentwicklung verhindert größere Flächenüberhänge im Stadtbezirk.

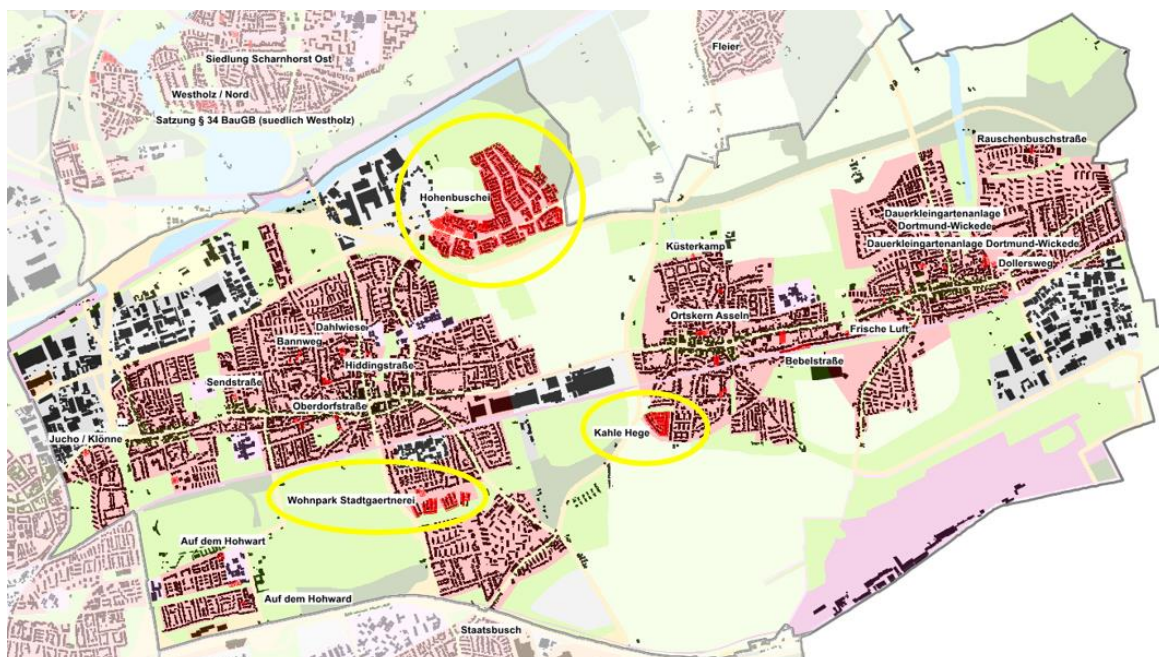


Abbildung 58: Flächeninanspruchnahme der letzten Jahre im Stadtbezirk Brackel
 Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

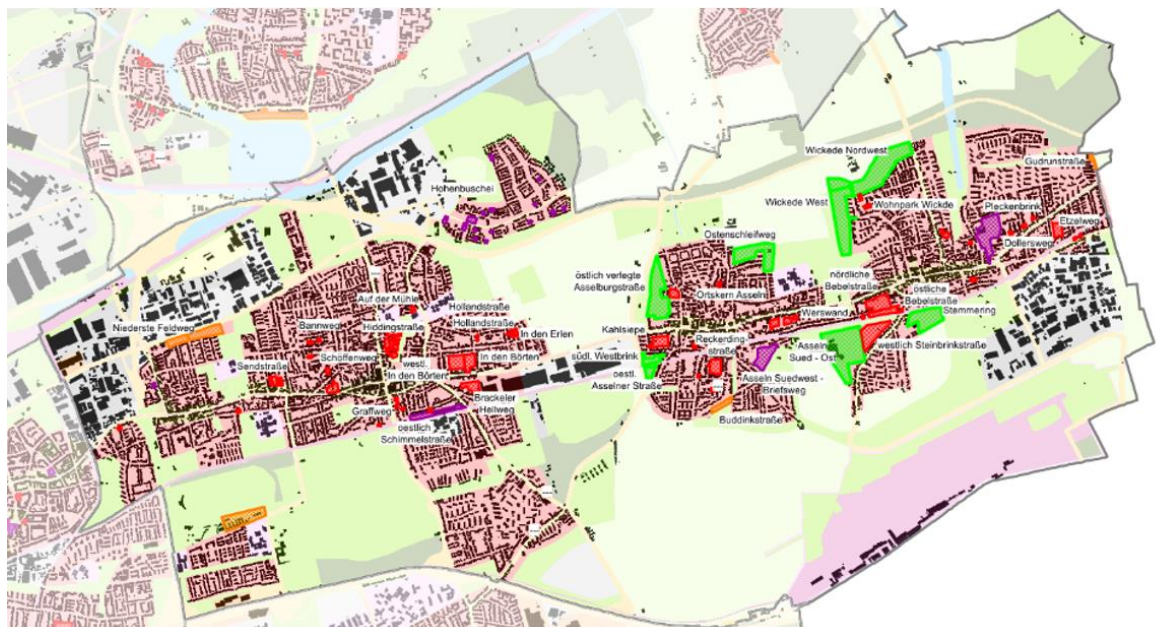
Zukünftige Flächenentwicklung im Stadtbezirk Brackel

Das immer noch große Wohnbauflächenangebot im Stadtbezirk Brackel bedarf auch weiterhin einer koordinierten Steuerung für die zukünftigen Flächenentwicklungen. Erfolgte in den letzten zehn Jahren die Wohnbauflächenentwicklung fokussiert im Stadtteil Brackel, so liegen die zukünftigen Flächen hauptsächlich in den Stadtteilen Wickede und Wambel. Gemessen an „Hohenbuschei“ sind es eher kleinere Entwicklungen. Im Stadtbezirkszentrum Brackel selber sollen kleinere Innenentwicklungen zum Teil auf vorgenutzten Flächen erfolgen.

Bebauungsplan	Nr.	Planrecht	Flächen-größe ha	Anzahl der Wohneinheiten		
				EFH	MFH	Gesamt
Niederste Feldweg	Br 206	Rechtskräftiger Bebauungsplan	2,8	0	128	128
Hiddingstraße	Br 183		1,9	34	28	62
Etzelweg	Br 226		0,8	25	0	25
Pleckenbrink	Br 213		4,2	65	80	145
In den Börtten	Br 223	Bebauungspläne mit Aufstellungsbeschluss	1,1	37	0	37
Wickede West	Br 196		6,3	40	85	125
Wohnen an der Rennbahn	Br 220		3,6	40	110	150

Um die aktuell hohe Nachfrage zu bedienen, können kurz- und mittelfristig rund 20 ha Bauland (siehe Tabelle) mobilisiert werden. Dies geschieht zum einen über bauleitplanerische Verfahren, zum anderen durch ein aktives Baulandmanagement für die Flächen, die geltendes Planrecht beinhalten. Die räumliche Verteilung dieser Flächenentwicklungen ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt (s. Abbildung 59).

Auch längerfristig betrachtet besitzt der Stadtbezirk Brackel noch ein hinreichend großes Wohnbauflächenpotenzial im Flächennutzungsplan. Diese Potenziale liegen vorrangig in den Stadtteilen Asseln und Wickede. Viele Flächen davon befinden sich allerdings im Außenbereich und sind planerisch als Siedlungserweiterungen zu klassifizieren. Um dem Grundsatz der Innen- vor Außenentwicklung gerecht zu werden, ist eine Inanspruchnahme jedoch nur vorstellbar, wenn die Nachfrage dauerhaft hoch bleibt und städtebaulich geeignetere Alternativen nicht zur Verfügung stehen. Mithilfe von Entwicklungsschwerpunkten lassen sich bei einer Veränderung der Nachfrage Flächenüberhänge vermeiden. Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung sollte der Entwicklungsfokus nicht nur auf dem Wohnungsneubau liegen, sondern auch auf die Weiterentwicklung des Bestandes abzielen. Das eingangs formulierte Ziel, Innenentwicklung und Stadtbau zu betreiben, sollte zukünftig immer Vorrang gegenüber der Freirauminanspruchnahme haben.



Zeichenerklärung
Flächencharakter - Raumbezug

■ Flächennachnutzung	■ Aronderung
■ Innenentwicklung	■ Siedlungserweiterung

Abbildung 59: Charakteristik der zukünftigen Flächenentwicklungen im Stadtbezirk Brackel
 Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Qualitäten und Herausforderungen

Zusammenfassend lassen sich die Qualitäten und Herausforderungen aus Sicht der Fachplanung „Wohnbauflächenentwicklung“ im Stadtbezirk Brackel wie folgt beschreiben:

Qualitäten	Herausforderungen
+ Zum Teil sehr gute Infrastrukturausstattung	! Die Herstellung ruhiger und gesunder Wohnverhältnisse entlang des Hellwegs (Verkehrsbelastung, Gewerbelärm) z. B. Gewerbegebiet „Asseln-West“ (Logistik TEDI / REWE)
+ Sehr gute Mobilitätsvoraussetzung (ÖPNV)	! Vermeidung von Flächenüberhängen
+ Gute Angebotsmischung mit ausgeprägter Lagevielfalt – Wohnen im Grünen am Ortsrand und urbaneres Wohnen im Stadtbezirkszentrum	! Viele Entwicklungsflächen liegen im Außenbereich
+ Räumliche Nähe zur City (Wambel)	! Zukünftiger Umgang mit Wohnbauflächenreserven im FNP, die derzeit und perspektivisch gewerblich genutzt werden

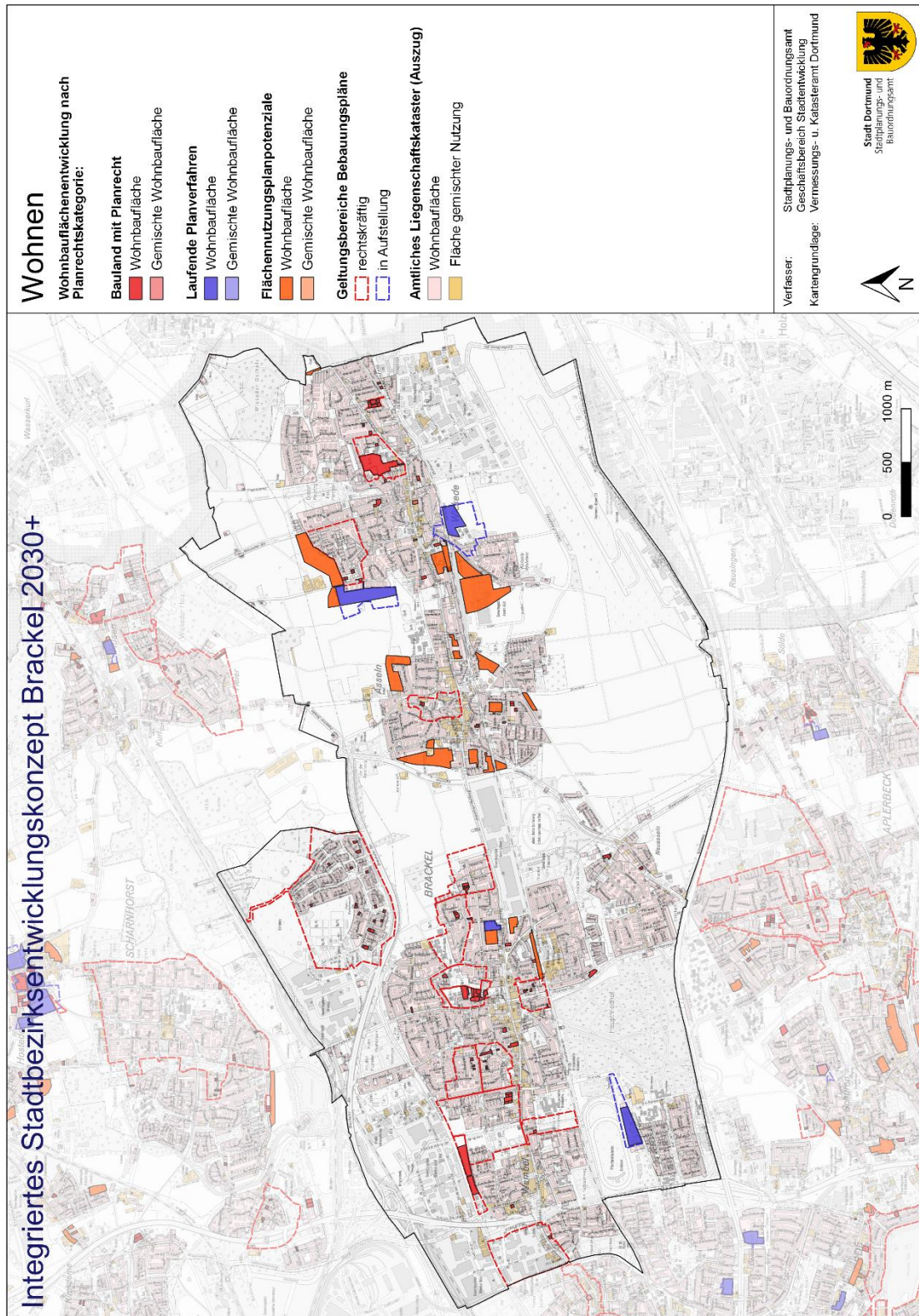


Abbildung 60: Wohnbauflächen im Stadtbezirk Brackel
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

5 BRACKEL 2030+

Das Oberkapitel **Brackel 2030+** setzt sich zusammen aus den wesentlichen Aussagen zum Stadtbezirk in Form einer Zusammenfassung der Ergebnisse der Bestandsanalyse. Fachspezifische Handlungsempfehlungen und die wesentlichen Themen für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes (Stadtbezirksthemen) werden identifiziert und beschrieben (s. Abbildung 61).

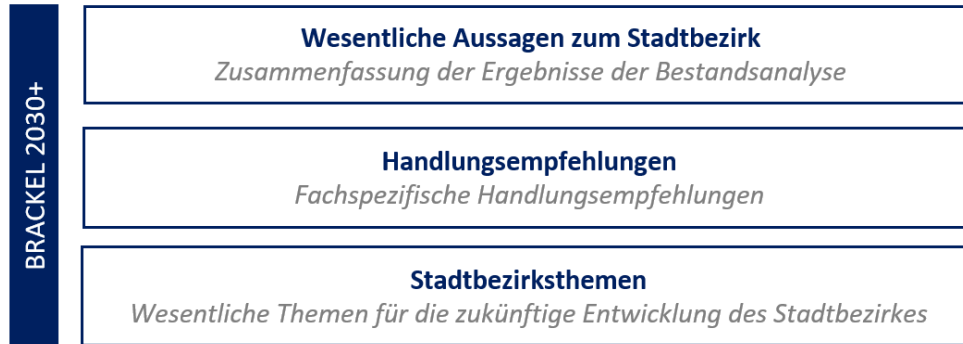


Abbildung 61: Aufbau des Kapitels Brackel 2030+

Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

5.1 Wesentliche Aussagen zum Stadtbezirk Brackel

Der Stadtbezirk Brackel befindet sich im Osten des Dortmunder Stadtgebietes. Die aus den Hellwegdörfern hervorgegangenen Stadtteile „Wambel“, „Brackel“, „Asseln“ und „Wickede“ schließen an die Innenstadt an und bilden den Übergang vom hoch verdichteten Dortmunder Stadtkern zum Umland. Die beiden westlich gelegenen Stadtteile Wambel und Brackel sind fast vollständig zusammengewachsen. Hier sind als historisch wertvolle, erhaltenswerte Grünstrukturen im Siedlungszusammenhang das Areal der Wambeler Rennbahn und der Hauptfriedhof hervorzuheben. Die im Osten liegenden Stadtteile



Asseln und Wickede sind von ausgedehnten Feldfluren umgeben, die wichtige Erholungs- und stadtklimatische Ausgleichsfunktionen für den gesamten Stadtbezirk aufweisen.

Der Stadtbezirk Brackel verfügt über ein vielfältiges Wohnangebot mit einer guten Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in die Dortmunder-City. Dabei stehen die Stadtteile Wambel und Brackel für urbanes Wohnen im Westen und die beiden Stadtteile Asseln und Wickede für ländliches Wohnen im Osten. Die historischen Strukturen der ursprünglichen Hellwegdörfer sind teils noch zu erkennen und tragen zur Identifikation der Bewohner*innen mit ihrem Wohnstandort bei. Zusätzliche

historische Siedlungsstrukturen in Form von Arbeitersiedlungen stellen Zeitzeugen aus der Industrialisierung und Nachkriegsmoderne und heute beliebte Wohnquartiere dar. Mit dem Knappschaftskrankenhaus und dem Dortmunder Flughafen befinden sich stadtweit bedeutsame Einrichtungen im Stadtbezirk. Darüber hinaus verfügt der Stadtbezirk über eine gut ausgebaute Schullandschaft sowie bedeutsame Kultur- und Freizeiteinrichtungen wie die Wambeler Rennbahn, zwei Golfplätze und das Kulturzentrum balou e. V.

Die Beliebtheit des Stadtbezirkes als Wohnstandort wird auch durch die hohe Dynamik bei der Inanspruchnahme von Wohnbaupotenzialen deutlich. In den letzten Jahren ist die Bevölkerung durch

eine hohe Bautätigkeit deutlich gewachsen. Durch den Zuzug junger Familien steigt der Anteil der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren im Stadtbezirk stark an, sodass insbesondere die statistischen Unterbezirke (UBZ) Pferderennbahn, Reichshof und Hauptfriedhof einen hohen Anteil verzeichnen. Eine gleichzeitige Zunahme der Hochbetagten und der damit einhergehende demografische Wandel wird sich auch in Brackel in manchen Bereichen abzeichnen. So wohnt im statistischen Unterbezirk (UBZ) Westheck und Funkturmsiedlung der höchste Anteil an Menschen über 80 Jahren. Somit kommt der Bereitstellung von generationengerechten Angeboten eine besondere Bedeutung zu. Die Sozialdaten fallen im Stadtbezirk durchweg positiver als im Vergleich zur Gesamtstadt aus. Lediglich in den statistischen Unterbezirken (UBZ) Wickeder Feld und Reichshof zeigt sich eine überdurchschnittliche Arbeitslosen- und Transferleistungsquote.

Die Nachfrage nach Wohnraum in Dortmund ist weiterhin hoch. Für die zukünftige Wohnbauflächenentwicklung verfügt Brackel über eine umfangreiche Baulandreserve unter anderem im Außenbereich. Dabei stellen die bedarfsgerechte und schrittweise Entwicklung der Flächen sowie der sparsame Umgang mit dem Freiraum und die Sicherung von Siedlungsrandern eine Herausforderung dar.

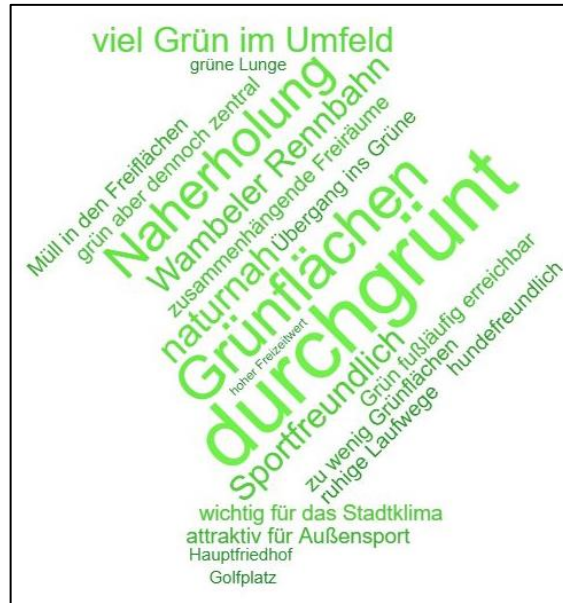


Brackel verfügt über das Stadtbezirkszentrum „Brackel“ und die Nahversorgungszentren „Wambel“, „Asseln“ und „Wickede“, welche sich alle am Hellweg aus den ursprünglichen Hellwegdörfern entwickelt haben. Sie zeichnen sich durch eine hohe Nutzungsmischung und ein vielfältiges Angebot von Waren und Dienstleistungen aus.



Aufgrund ihrer Lage entlang der stark befahrenen Hellwegachse sowie einer geringen Durchgrünung weisen die Zentren jedoch eine geringe Aufenthaltsqualität und Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr auf.

Brackel verfügt über ein engmaschiges und leistungsfähiges Straßennetz. Zusammen mit dem Stadtbahn- und S-Bahn-Anschluss sorgt dies für eine gute Erreichbarkeit des Stadtbezirkes, jedoch auch für hohe Lärm- und Abgasbelastungen. Diese beeinträchtigen das Wohnumfeld sowie die Erholungs- und Naturräume. Lediglich der nördlich gelegene Freiraum weist „ruhige Gebiete“ auf, die es zu schützen gilt. Das Fuß- und Radwegenetz weist an vielen Stellen bauliche Mängel und überholte Standards in der Wegeführung auf. Insbesondere die umliegenden Freiräume verfügen aufgrund fehlender Fuß- und Radwegeverbindungen über eine geringe Durchlässigkeit.



Der Stadtbezirk hat einen hohen Flächenanteil an bestehenden Industrie- und Gewerbegebieten, die durch einen vielfältigen Branchenmix gekennzeichnet sind. Es gibt zwei Schwerpunkte gewerblich-industrieller Nutzung im Nordwesten und im Südosten des Stadtbezirkes. Weitere kleine Gebiete sind über den Stadtbezirk verteilt, wobei das Gewerbegebiet „Asseln-West“ die Siedlungsflächen der beiden Stadtteile Brackel und Asseln zusammenführt und eine klare Barriere im Freiraum darstellt. Der verhältnismäßig hohe Anteil an Wirtschaftsflächenreserven im Vergleich zu den anderen Stadtbezirken der Stadt Dortmund muss mit Blick auf die tatsächlichen Realisierungsoptionen und bislang nicht abschließend geklärten Entwicklungsperspek-

tiven der beiden Wirtschaftsflächen „Buddenacker“ und des Standortes „Asseln-Süd“ als Qualität relativiert werden.¹⁰²

¹⁰² Die in den Wortwolken aufgezeigten Schlagwörter entspringen der Online-Beteiligung der Öffentlichkeit (s. Kapitel 2) zu der Fragestellung „Was macht den Stadtbezirk Brackel aus?“.

5.2 Handlungsempfehlungen für den Stadtbezirk Brackel

Im folgenden Kapitel werden die fachspezifischen Handlungsempfehlungen aufgezeigt, welche sich aus den Qualitäten und Herausforderungen des Stadtbezirksprofils sowie der Fachplanungen Einzelhandel, Freiraum, Lärm, Mobilität, Stadtklima, soziale Infrastruktur, Wirtschaftsflächen und Wohnbauflächenentwicklung ergeben (s. Kapitel 4.1; 4.2). Die Handlungsempfehlungen sind teils übergeordnet, teils räumlich konkret für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes Brackel formuliert. Die am Ende stehende Karte verfolgt den Anspruch, die Handlungsempfehlungen im Stadtbezirk räumlich zu verorten, um die Ballung von Handlungsbedarfen im Raum hervorzuheben (s. Abbildung 62).

Historie der Siedlungsflächenentwicklung

Die lange Entstehungsgeschichte des Stadtbezirkes Brackel spiegelt sich in der Denkmallandschaft und einer Vielzahl historisch erhaltenswerter Siedlungsbereiche aus der Zeit der Industrialisierung und der Nachkriegsmoderne wider. Hervorzuheben ist der Hellweg, welcher als historischer Handelsweg zum Teil noch Spuren der Vergangenheit im Gebäudebestand aufzeigt. Die historischen Strukturen der ursprünglichen Hellwegdörfer „Wambel“, „Brackel“, „Asseln“ und „Wickede“ sind ebenfalls noch zu erkennen und tragen zur Identifikation der Bewohner*innen mit ihrem Wohnstandort bei. Zusätzliche historische Siedlungsstrukturen wie z. B. die Siedlung „Nussbaumweg“, „Königsstraße / Holzwickeder Straße“, „Auf den Rühlen“, „Kolonie Holstein“, „Am Knie“ und „Rabboltstraße / Maylantstraße“ stellen Zeitzeugen aus der Industrialisierung und Nachkriegszeit und heute beliebte Wohnquartiere dar. Der Hauptfriedhof prägt mit seinen historischen Strukturen den Stadtbezirk. Durch die zunehmenden Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen kommt es jedoch fortlaufend zu einer Überformung des historischen Gebäudebestandes (s. Kapitel 4.1.1). Um die erhaltenswerten Strukturen in der zukünftigen Entwicklung des Stadtbezirkes berücksichtigen und von einer zunehmenden Überformung schützen zu können, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- Einbezug des historischen Baukulturerbes in die zukünftige Stadtentwicklung
- Harmonisierung mit dem historischen Ortsbild von zukünftigen Neubauvorhaben innerhalb oder angrenzend an historische Siedlungsbereiche
- Sicherung und Qualifizierung der zusammenhängenden historischen Siedlungsbereiche wie z. B. die Siedlung „Nussbaumweg“, „Königsstraße / Holzwickeder Straße“, „Auf den Rühlen“, „Kolonie Holstein“, „Am Knie“ und „Rabboltstraße / Maylantstraße“ aus der Zeit der Industrialisierung und Nachkriegsmoderne
- Aufwertung des Hellwegs als historischen Handelsweg mit einer einheitlichen Bebauung und erhöhten Aufenthaltsqualität
- Erhalt und Qualifizierung der historischen Strukturen der Hellwegdörfer
- Hauptfriedhof als historische Erholungsfläche erhalten
- Erarbeitung eines stadtweiten flächendeckenden Denkmalpflegeplanes

Siedlungsstruktur und Raumnutzung

Die Nutzungsstruktur im Stadtbezirk Brackel ist relativ klar zu erkennen. Flächen gemischter Nutzung konzentrieren sich überwiegend entlang des Hellwegs, sodass sich Industrie-, Gewerbe- und Wohnflächen sowie Freiräume in ihrer Funktion deutlich abgrenzen lassen. Die beiden westlich gelegenen Stadtteile Wambel und Brackel sind fast vollständig zusammengewachsen. Die Stadtteile Asseln und Wickede im Osten sind von ausgedehnten Feldfluren umgeben und weisen klare Siedlungsränder auf. Lediglich die Gewerbestandorte „Asseln-West“ und „Asseln-Süd“ stehen als städtebauliche „Ausreißer“ im Freiraum zwischen den Stadtteilen Brackel und Asseln sowie Asseln und Wickede und drohen die Siedlungsbereiche zusammenzuführen (s. Kapitel 4.1.2).

Der Stadtbezirk Brackel ist durch eine aufgelockerte Bebauung geprägt. Rund zwei Drittel der Wohngebäude sind Ein- und Zweifamilienhäuser. Lediglich entlang der Hellwegsachse zeigen sich eine in Teilen erhöhte städtebauliche Dichte und Nutzungsdurchmischung. Durch die historische Entwicklung und die damit verbundenen, individuellen Ergänzungen im Laufe der Jahrzehnte ist entlang des gesamten Hellwegs eine durchwachsene Mischung unterschiedlichster Baustile und Höhen ohne städtebauliche Orientierung entstanden. Mit dem Hellweg als Ost-West-Verbindung sowie dem Stadtbahn- und S-Bahn-Anschluss ergibt sich eine gute Erreichbarkeit im Stadtbezirk insbesondere in den Zentren entlang des Hellwegs. Das dichte Straßennetz und die Schienentrasen stellen jedoch auch Barrieren im Stadtbezirk dar, die von einer geringen Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr geprägt sind (s. Kapitel 4.1.3). Um den Charakter der Raumnutzung und Siedlungsstruktur im Stadtbezirk zu erhalten, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- Industrie- und Gewerbestandorte im Nordwesten und Südosten des Stadtbezirkes sichern und Schützen
- Zusammenwachsen der Stadtteile Wambel und Brackel sowie Asseln und Wickede verhindern
- Siedlungsränder klar begrenzen; behutsame Arrondierung in Asseln zulassen
- Nutzungsdurchmischung und städtebauliche Dichte in den Zentren und entlang des Hellwegs erhalten und stärken
- Durchlässigkeit von großräumigen Barrieren insbesondere für den Fuß- und Radverkehr verbessern

Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Seit 2013 zeichnet sich aufgrund einer hohen Bautätigkeit (z. B. „Hohenbuschei“) ein deutliches Bevölkerungswachstum im Stadtbezirk Brackel ab. Das Bevölkerungswachstum bringt einen steigenden Anteil an Kindern und Jugendlichen mit sich. Insbesondere die statistischen Unterbezirke (UBZ) Pferderennbahn, Reichshof und Hauptfriedhof verzeichnen einen hohen Anteil an Kindern unter 18 Jahren. Dennoch nimmt die Gruppe der Hochbetagten weiter zu, was die fortschreitende Alterung und den Bedarf an generationengerechten Angeboten im Stadtbezirk nach sich zieht. Hervorzuheben sind dabei die UBZ Westheck und Funkturmsiedlung (s. Kapitel 4.1.3). Um dem steigenden Bedarf an generationengerechten Angeboten gerecht zu werden, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- Berücksichtigung der Kinder und Jugendlichen (insbesondere im UBZ Pferderennbahn, Reichshof, Hauptfriedhof) bei der Anpassung der sozialen Infrastrukturen (Betreuungs-, Bildungs- und Freizeitangebote)
- Berücksichtigung der Hochbetagten (insbesondere im UBZ Westheck und Funkturmsiedlung) bei der Schaffung von generationengerechten Angeboten, der Nahversorgung, Wohnraumversorgung und Anbindung an den ÖPNV

Einzelhandel

Brackel verfügt über das Stadtbezirkzentrum „Brackel“ und die Nahversorgungszentren „Wambel“, „Asseln“ und „Wickede“, welche sich alle am Hellweg aus den ursprünglichen Hellwegdörfern entwickelt haben. Sie stellen eine Versorgung über den wohnsiedlungsräumlichen Nahbereich hinaus dar. Funktionen wie Wohnen, Einkaufen, Dienstleistungen und Sozialeinrichtungen liegen hier dicht nebeneinander. Ergänzt wird dieses Angebot durch weitere, einzelne Nahversorgungsstandorte in integrierter, d. h. gut erreichbarer Lage innerhalb der Siedlungsstrukturen (s. Kapitel 4.2.1).

Die Zentren zeichnen sich durch die vereinzelt erhaltenen historischen Dorfstrukturen aus, die zur Identität der Zentren als Siedlungsursprung und -mittelpunkt beitragen. Die Erreichbarkeit mit

der Stadtbahn stellt eine zusätzliche Qualität dar. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens verfügen jedoch alle Zentren über eine geringe Aufenthaltsqualität und Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr. Der stark verkehrsbelastete Hellweg wirkt als ausgeprägte Barriere. Zudem wird der nur gering vorhandene Raum in den Seitenbereichen zu einem großen Anteil für den ruhenden Verkehr genutzt. Das bereits ausgeprägte Innenstadtklima führt zu lufthygienischen und bioklimatischen Belastungen (s. Kapitel 4.2.1). Um die Zentren als Versorgungs- und Identifikationsort zu stärken sowie die wohnortnahe Grundversorgung im Stadtbezirk sicherzustellen, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- Sicherung und Stärkung der Zentren
- Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Zentren, Schaffung von öffentlichem Raum für Fußgänger
- Erhalt der integrierten Nahversorgungsstandorte und keine weitere Ansiedlung nicht integrierter Standorte

Freiraum

Der Stadtbezirk Brackel verfügt im Westen überwiegend über siedlungsbezogenen und im Osten über landschaftsbezogenen Freiraum. In Wambel und Brackel sind als historisch wertvolle, erhaltenswerte Grünstrukturen im Siedlungszusammenhang die Wambeler Rennbahn und der Hauptfriedhof hervorzuheben. Vor allem die Kleingartenanlagen haben im Zusammenhang mit Sport- und Freizeittflächen z. B. zwischen den Stadtteilen Wambel und Brackel sowie im nördlichen Bereich „Am Westheck“ eine siedlungsgliedernde Funktion. Die beiden Stadtteile Asseln und Wickede sind von ausgedehnten Feldfluren umgeben. Der landschaftsbezogene, weitgehend landwirtschaftlich genutzte Freiraum verfügt über bedeutsame stadtklimatische Ausgleichsfunktionen und kann ein mangelhaftes Grünflächenangebot im Siedlungsbereich teilweise kompensieren. Der zunehmende Nutzungsdruck kann jedoch zu einer Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes führen und tritt in den Konflikt mit den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Zudem gibt es im landschaftsbezogenen Freiraum nur eine geringe Anzahl an Wegeverbindungen. Großräumige Barrieren wie die Hannöversche Straße, die L663n, die Stadtbahn- und S-Bahn-Trasse sowie die B1 / A40 wirken sich zusätzlich negativ auf die Durchgängigkeit der Wege und die Erholungsfunktion aus (s. Kapitel 4.2.2). Um den siedlungsbezogenen Freiraum und die allgemeine Durchgrünung im Stadtbezirk zu stärken sowie die Erholungs- und stadtklimatischen Funktionen des landschaftsbezogenen Freiraumes zu erhalten, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- Erhalt bestehender Grünflächen im Siedlungsbereich
- Doppelte Innentwicklung beachten
- Bestehende und neu entstehende Grünflächen qualifizieren und multifunktional gestalten
- Stärkung der Durchgrünung insbesondere in den Zentren „Wambel“, „Brackel“, „Asseln“ und „Wickede“
- Durchgrünung der Gewerbegebiete
- Begrünung der Magistralen
- Schutz des landschaftsbezogenen Freiraumes
- Multifunktionale und verträgliche Nutzung des landschaftsbezogenen Freiraumes (Erschließung für den Fuß- und Radverkehr)

Lärm

Mit dem engmaschigen Straßennetz geht auch die verkehrsbedingte Verlärmung im Stadtbezirk Brackel einher. Hervorzuheben sind gemäß Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund insbesondere die Hauptverkehrsachsen Hannöversche Straße, L663n, Hellweg und B1 / A40, die das gesamte

Stadtgebiet durchschneiden. Durch die L663n und die Hannöversche Straße sind die nordwestlichen Bereiche von Brackel durch Verkehrslärm belastet. Die Hellwegachse zieht sich von Osten nach Westen durch den gesamten Stadtbezirk und beeinträchtigt durch die verkehrsbedingte Lärmbelastung vor allem die Wohnqualität in den angrenzenden Siedlungsbereichen sowie die Aufenthaltsqualität in den Zentren „Wambel“, „Brackel“, „Asseln“ und „Wickede“. Die im Süden verlaufende B1 / A40 führt insbesondere in den südlich gelegenen Siedlungsbereichen von Wambel und Brackel zur Verlärmung. Auch im Umfeld der Schienenwege des Bundes nördlich von Wambel und Brackel sind signifikante Lärmbelastungen zu verzeichnen. Vergleichsweise gering belastet ist die zentral durch den Stadtbezirk verlaufende S-Bahn-Verbindung nach Unna. Der Flughafen von Dortmund liegt im Südwesten des Stadtbezirkes und trägt maßgeblich zur Verlärmung des südlichen Bereiches von Asseln und Wickede bei. Neben der Beeinträchtigung der Wohnqualitäten wirken sich die Lärmimmissionen auch auf die ruhigen Gebiete im Norden des Stadtbezirkes und dessen Erholungswert aus. Insbesondere die potenzielle Verlängerung der L663n stellt eine Herausforderung für den Schutz der ruhigen Gebiete dar (s. Kapitel 4.2.3). Um Rahmenbedingungen für eine geringere Lärmentwicklung im Stadtbezirk zu schaffen und die Wohn- und Erholungsqualitäten zu verbessern, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- Verkehrsoptimierung durch Straßen- und Parkraumgestaltung (z. B. Einsatz von lärmarmem Asphalt, Sanierung schadhafter Fahrbahnbeläge)
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV-Angebotes zur langfristigen Verringerung der Verkehre
- Straßenlärm der Hauptverkehrswege L663n, Hannöversche Straße, Hellweg, B1 / A40 besonders beachten
- Gewerbliche Nutzungen entlang der Schienentrassen erhalten

Mobilität

Brackel verfügt über ein engmaschiges und leistungsfähiges Straßennetz. Zusammen mit dem Stadtbahn- und S-Bahn-Anschluss sorgt dies für eine gute Erreichbarkeit, jedoch auch für hohe Lärm- und Abgasbelastungen. Das hohe Verkehrsaufkommen wird insbesondere entlang der von Osten nach Westen verlaufenden Hellwegsachse deutlich, die über weite Strecken städtebauliche und funktionale Mängel bei der Querschnittsgestaltung aufweist. Vor allem in den Zentren „Wambel“, „Brackel“, „Asseln“ und „Wickede“ führt dies zu einer geringen Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr sowie einer geringen Aufenthaltsqualität. Zudem wird der nur gering vorhandene Raum in den Seitenbereichen zu einem großen Anteil für den ruhenden Verkehr genutzt. Trotz der guten Erreichbarkeit durch den ÖPNV und den Radverkehr fahren die meisten Bewohner*innen mit dem Auto in die Zentren. Die Planungen zur Umgestaltung des Hellwegs sind bereits weit fortgeschritten und stehen in der Priorität der Mobilitätsplanung ganz oben (s. Kapitel 4.2.4).

Das Fuß- und Radwegenetz in Brackel weist an vielen Stellen bauliche Mängel und überholte Standards in der Wegeführung auf. Insbesondere die umliegenden Freiräume verfügen aufgrund fehlender Fuß- und Radwegeverbindungen über eine geringe Durchlässigkeit. Dennoch bietet Brackel gute Voraussetzungen, dass die innerbezirklichen Verkehre mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Die Topografie ist eben und der Großteil der Brackeler Bewohner*innen wohnt nicht weiter als zwei Kilometer von den Zentren entfernt. Zudem bieten die bereits weit fortgeschrittenen Planungen zum Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1), Hoesch-Hafenbahn-Wegs und des Radwegs entlang der B1 / A40 eine Chance zur Schaffung von attraktiven Fuß- und Radwegen (s. Kapitel 4.2.4). Um die Mobilität in Brackel langfristig verträglich und nachhaltig zu gestalten, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- Priorisierung der Umgestaltung der Hellwegachse
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten in den Hauptverkehrsstraßen
- Parkraumbewirtschaftung und Neuordnung des ruhenden Verkehrs in den zentralen Lagen
- Verbesserung der Lieferlogistik
- Zweigleisiger Ausbau der Stadtbahn U43 (Asselner und Wickeder Hellweg)
- Barrierefreier Ausbau der Stadtbahnhaltestellen U43
- Ausbau der P+R- und B+R-Standorte
- Aus- / Umbau Radverkehrskonzept entsprechend Teilkonzept Radverkehr des Masterplanes Mobilität
- Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1), Hoesch-Hafenbahn-Wegs und des Radwegs entlang der B1 / A40
- Erneute Abwägung der Planungen zur Fortführung der L663n begleitend zur Umsetzung des Maßnahmenpaketes zur Umgestaltung der Hellwegachse

Stadtklima

Im Stadtbezirk Brackel finden sich ausgedehnte Freiflächen, die als regional bedeutsame Ausgleichsräume fungieren und mit benachbarten unversiegelten Arealen der Stadtbezirke Scharnhorst und Aplerbeck verbunden sind. Die größten zusammenhängenden Acker- und Wiesenflächen befinden sich nördlich und südlich der Ortsteile Asseln und Wickede. Neben den landwirtschaftlich genutzten Freiflächen stellen weite Teile des Flughafengeländes sowie der Hauptfriedhof und das Areal der Wambeler Rennbahn wichtige Ausgleichsräume dar. Dennoch zeigen sich in den dichter bebauten Bereichen von Wambel und vereinzelt auch in Brackel oder Asseln überhitzte Bereiche. Die höchsten stadtklimatischen Belastungen sind in den Stadtteilzentren von Wambel, Brackel, Asseln und Wickede zu erwarten. Durch einen hohen Versiegelungsgrad und eine geringe Anzahl an Grünflächen und schattenspendenden Bäumen kann es zu extremen thermischen Belastungen kommen. Zudem zeichnen sich die großen Gewerbe- und Industrieflächen im Stadtbezirk durch einen hohen Versiegelungsgrad sowie einen geringen Vegetationsbestand aus (s. Kapitel 4.2.5). Um die allgemeine Durchgrünung im Stadtbezirk zu stärken, die stadtklimatischen Belastungen in hoch verdichteten Bereichen zu verringern und die Ausgleichsfunktionen bestehender Freiräume zu erhalten, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- „Doppelte Innenentwicklung“ und Klimaanpassungsmaßnahmen (z. B. Dach- und Fassadenbegrünung) in Neubaugebieten beachten
- Stärkung der Durchgrünung insbesondere in den Zentren „Wambel“, „Brackel“, „Asseln“ und „Wickede“
- Durchgrünung der Gewerbegebiete
- Begrünung der Magistralen
- Schutz des landschaftsbezogenen Freiraumes
- Bauliche Inanspruchnahme der Flächen „Straßenbahnschleife Wambel“, „Buddenacker“, „Asseln-Süd“ prüfen und dem Freiraum Vorrang einräumen

Soziale Infrastruktur

Brackel verfügt über eine gute Infrastrukturausstattung. Zu den bedeutsamen Gemeinbedarfseinrichtungen gehört unter anderem das Knappschafts-Krankenhaus. Darüber hinaus befinden sich bedeutsame Kultur- und Freizeiteinrichtungen wie die Wambeler Rennbahn, zwei Golfplätze und das Kulturzentrum balou e. V. im Stadtbezirk. Der direkte Zugang zum landschaftsbezogenen Freiraum sowie der Hauptfriedhof stellen zudem wichtige Erholungsmöglichkeiten dar (s. Kapitel 4.2.6).

Der mit der steigenden Anzahl der Kinder und Jugendlichen verbundene Bedarf an zusätzlichen Betreuungs- und Bildungseinrichtungen sowie Spielflächen wurde bisher gedeckt. Hervorzuheben

ist dabei die gut ausgebaute Schullandschaft und die räumliche Verteilung der Schulstandorte über alle Stadtteile. Die Hellwegachse und die Zentren Wambel, Brackel, Asseln und Wickede weisen ein dichtes Nebeneinander von Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten auf. Die direkte Anbindung aller Stadtteile an die Regional- und Stadtbahn stellt eine zusätzliche Qualität dar und steigert die Erreichbarkeit sozialer Angebote im Umkreis. Die Hellwegachse sowie die Schienentrasen stellen jedoch auch Barrieren zwischen den Sozialräumen im Stadtbezirk dar. Insgesamt verfügt Brackel ebenfalls über einen guten Besatz an Angeboten für Senior*innen und ambulant Pflegebedürftigen. Lediglich in Asseln zeigt sich ein Bedarf an zusätzlichen stationären Pflegeangeboten. Der demografische Wandel wird sich jedoch insbesondere in den stark alternden Bereichen von Brackel (z. B. UBZ Wickeder Feld, Funkturmsiedlung) zunehmend auswirken. Hier sind generationenrechte Angebote gefragt (s. Kapitel 4.2.6).

Die größte Herausforderung im Stadtbezirk zeigt sich in der Flächenverfügbarkeit zur Schaffung von zusätzlichen Betreuungs-, Bildungs-, Freizeit- und Pflegeangeboten, um zukünftigen Nachsteuerungsbedarfen insbesondere im Zusammenhang mit der Erschließung von Neubaugebieten nachzukommen (s. Kapitel 4.2.6). Um den Stadtbezirk als familien- und seniorenfreundlichen Wohnstandort zu stärken, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- Eigenständige Funktionsfähigkeit der Stadtteile Wambel, Brackel, Asseln und Wickede sicherstellen
- Fußläufige Erreichbarkeit von Spielplätzen, Kindergärten und Grundschulen sicherstellen
- Stark alternde Bereiche beobachten und generationengerechte Angebote schaffen
- Mitdenken von Angeboten für Kinder und Jugendliche im Zusammenhang mit Neubaugebieten; frühzeitige Sicherung von Flächen für den Gemeinbedarf
- Ausbau der Angebote für Senior*innen in Asseln bei einer Entwicklung von Neubauvorhaben berücksichtigen
- Hauptfriedhof als Grün-, Erholungs- und Sportfläche erlebbar machen
- Qualitative Vernetzung der vorhandenen Grünstrukturen für neue Rad- und Sportwege sowie sichere Wegeverbindungen für Kinder

Wirtschaftsflächen

Brackel hat mit rund 12,0 % aller Wirtschaftsflächen nach dem Stadtbezirk Innenstadt-Nord (21,94 %) und Innenstadt-West (13,17 %) den höchsten Flächenanteil an Gewerbebestandsgebieten in Dortmund, die durch einen vielfältigen Branchenmix gekennzeichnet sind. Es gibt zwei Schwerpunkte gewerblich-industrieller Nutzung im Nordwesten und im Südosten des Stadtbezirkes. Weitere kleine Gebiete sind über den Stadtbezirk verteilt, wobei das Gewerbegebiet „Asseln-West“ die Siedlungsflächen der beiden Stadtteile Brackel und Asseln zusammenführt und eine klare Barriere im Freiraum darstellt. In allen Bestandsgebieten lassen sich kaum Leerstände verzeichnen. Fortlaufende Investitionen zeugen von einer Standorttreue der ansässigen Unternehmen. Dennoch zeigen sich an vereinzelt Standorten Herausforderungen in Bezug auf die Klimaanpassung, das Einsickern gebietsfremder Nutzungen (z. B. Einzelhandel, Vergnügungstätten) und Mindernutzung von Flächen. Der verhältnismäßig hohe Anteil an Wirtschaftsflächenreserven im Vergleich zu den anderen Stadtbezirken der Stadt Dortmund muss mit Blick auf die tatsächlichen Realisierungsoptionen und bislang nicht abschließend geklärten Entwicklungsperspektiven der Wirtschaftsfläche „Buddenacker“ und des Standortes „Asseln-Süd“ als Qualität relativiert werden (s. Kapitel 4.2.8). Um auch zukünftig ein quantitativ und qualitativ ausreichendes Angebot an Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk bereitzustellen, ergeben sich aus der Sicht der Wirtschaftsflächenentwicklung folgende Handlungsempfehlungen:

- Erhalt des vielfältigen Branchenmixes
- Qualifizierung und Weiterentwicklung der Gewerbegebiete „Wambel-Nord / -West“, „Brackel-Süd“, und „Asseln-West“
- Qualifizierung der Bestandsgebiete in Bezug auf eine höhere Nutzungsdichte in Form von Nachverdichtung und Erhöhung der Geschossigkeit von Gebäuden, um Mindernutzungen zu vermeiden
- Stärkung der Durchgrünung (z. B. Dach- und Fassadenbegrünung) und partielle Entsiegelung zur stadtklimatischen Entlastung
- Einsickern gebietsfremder Nutzungen durch die Sicherung gewerblich-industrieller Nutzungen (Planrecht) insbesondere im Gewerbegebiet „Wambel-Nord / -West“ verhindern
- Qualifizierung des Gewerbegebietes „Brackel-Süd“ hinsichtlich emissionsarmer, wohnverträglicher Wirtschaftsnutzungen durch die Schaffung von Räumen für urbane Produktion (z. B. Manufakturen und Kleinfabriken)
- Entscheidungsfindung für eine Entwicklungsperspektive der Wirtschaftsfläche „Buddenacker“ und dem Standort „Asseln-Süd“

Wohnbauflächenentwicklung

Der Stadtbezirk Brackel verfügt über ein vielfältiges Wohnangebot. Dabei stehen die Stadtteile Wambel und Brackel für urbanes Wohnen im Westen und die beiden Stadtteile Asseln und Wickede für ländliches Wohnen im Osten. Die bestehende Wohnbebauung ist vor allem durch große Siedlungsbereiche mit einem hohen Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern geprägt. Demnach ergibt sich eine eher mäßige bauliche Dichte, die nach Osten hin weiter abnimmt. Das enge Straßennetz sowie die gute ÖPNV-Anbindung in die Dortmunder Innenstadt stellen eine Qualität für den Wohnstandort dar. Die damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen wirken sich jedoch negativ auf die Wohnqualität in den direkt umliegenden Siedlungsbereichen insbesondere entlang des Hellwegs aus (s. Kapitel 4.2.9).

Raumstrukturell bedeutsam war in den letzten Jahren die Realisierung des Neubaugebietes „Hohenbuschei“. Darüber hinaus verfügt Brackel für die zukünftige Wohnbauflächenentwicklung über eine umfangreiche Baulandreserve unter anderem im Außenbereich. Dabei stellen die bedarfsgerechte und schrittweise Entwicklung der Flächen, der sparsame Umgang mit dem Freiraum und die Sicherung von Siedlungsrändern eine Herausforderung dar. Grundsätzlich ist gemäß dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ einer Entwicklung der Flächenpotenziale im Innenbereich Vorrang einzuräumen (s. Kapitel 4.2.9). Um der anhaltenden Nachfrage nach Wohnraum gerecht zu werden sowie die Wohnqualitäten im Stadtbezirk zu erhalten und zu stärken, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- Verringerung des motorisierten Individualverkehrs auf dem Hellweg zur Steigerung der Wohnqualität und Aufwertung des Wohnungsbestandes
- Schwerpunkte in der Entwicklung der Wohnbauflächenpotenziale im Außenbereich bilden, um Flächenüberhänge zu vermeiden; ggf. Rücknahme von Flächen im Außenbereich
- Darstellung des Flächennutzungsplanes 2004 im Bereich „Asseln-Süd“ zugunsten des Freiraumes und Wohnens folgen
- Bereitstellung eines vielfältigen und bezahlbaren Wohnungsangebotes

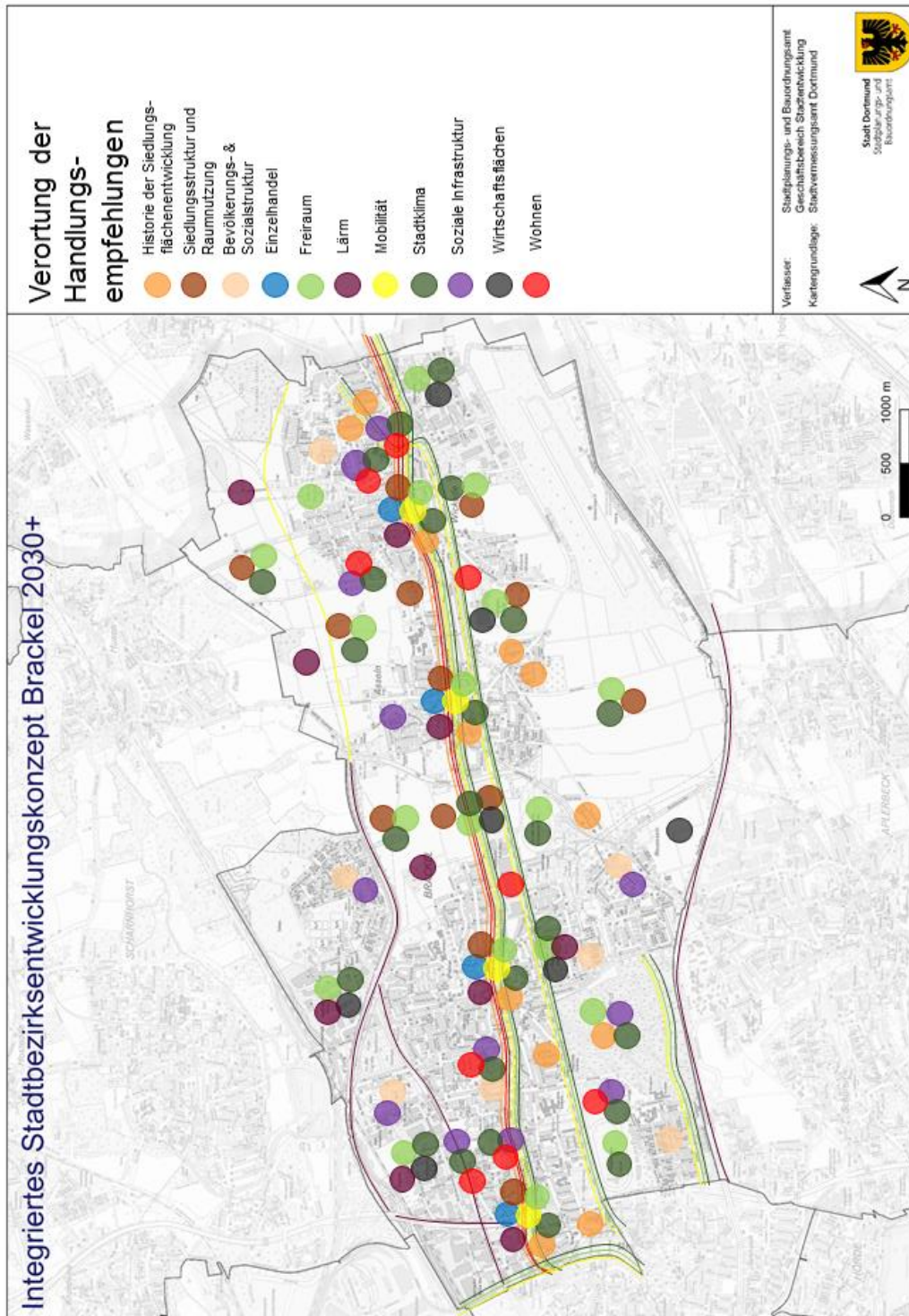


Abbildung 62: Verortung der Handlungsempfehlungen im Stadtbezirk Brackel
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

5.3 Stadtbezirksthemen für den Stadtbezirk Brackel

Prinzip der Integrierten Stadtbezirkentwicklungskonzepte (INSEKT) ist es, als eine Art Trichter den „Status quo“ sowie Chancen, Herausforderungen und Handlungsempfehlungen so zuzuspitzen, dass sich letztlich „Leitplanken“ für die Entwicklung des Stadtbezirkes in den nächsten Jahren ergeben. Die sog. „Stadtbezirksthemen“ verdienen aufgrund ihrer Komplexität und ihres Wirkungsgrades ein besonderes Augenmerk der Stadtentwicklungsplanung. Mit dem Ziel, Qualitäten zu steigern, Perspektiven zu entwickeln und neuen Nutzungen Raum zu geben entfalten sie eine Bedeutung innerhalb des Stadtbezirkes und teilweise darüber hinaus. Im Folgenden Kapitel werden die „Stadtbezirksthemen“ für den Stadtbezirk Brackel sowie deren Zielvorstellung und Handlungsempfehlungen für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes erläutert.

5.3.1 Areal „Wambeler Rennbahn“

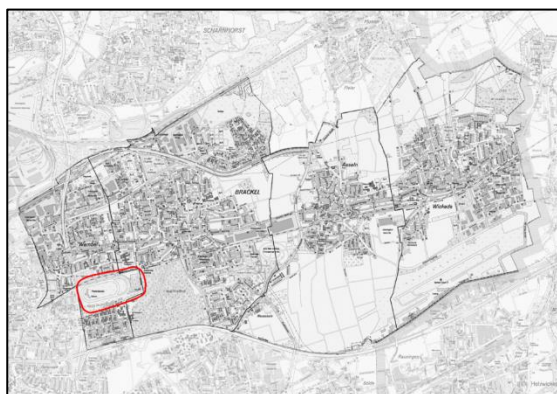


Abbildung 63: Verortung des Areals „Wambeler Rennbahn“ im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund



Abbildung 64: Luftbild des Areals „Wambeler Rennbahn“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Die Rennbahn in Wambel liegt im Westen des Stadtbezirkes Brackel und grenzt an den benachbarten Stadtbezirk Innenstadt-Ost an. Die Pferderennbahn sowie der sich in der Mitte befindende Golfplatz stellen nicht nur für den Stadtbezirk sondern darüber hinaus bedeutsame Freizeitangebote dar. Das Gelände ist bewirtschaftet und nicht öffentlich zugänglich. Im Radial-Konzentrischen Freiraummodell ist das Areal Bestandteil einer übergeordneten Grünvernetzung und im Flächennutzungsplan 2004 als Grünfläche mit der Funktion „Parkanlage“ dargestellt. Im Zusammenhang mit dem Hauptfriedhof besteht bis zur Halde Schleswig im Osten und dem sog. Schürener Feld im Süden eine weitestgehend zusammenhängende Freiraumstruktur. Als lokal bedeutsamer Ausgleichsraum sorgt das Areal der Wambeler Rennbahn für eine stadtklimatische Entlastung des Siedlungsraumes und hat besondere Bedeutung für den Luftaustausch und Kaltluftabfluss.

Eine Vielzahl der bereits 1893 entstandenen Gebäude im südlichen Bereich sowie der Verlauf der Rennbahnstrecke stehen heute unter Denkmalschutz und verleihen dem Standort seinen Charakter. Die Bebauung nimmt nur einen sehr geringen Anteil der gesamten Fläche ein.

Gegenwärtig ruhen die Planungen für eine Wohnbauflächenarrondierung im südöstlichen Bereich am Rennweg. Mit Blick auf die Bevölkerungsstruktur ist der Anteil an Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahre in den statistischen Unterbezirken (UBZ) Pferderennbahn und Hauptfriedhof auffallend hoch. Zukünftig soll der sich in Planung befindliche Radschnellweg Ruhr (RS1) nördlich der Rennbahn entlang der S-Bahn-Trasse verlaufen.

Zielvorstellung

Die bestehenden Freiflächen auf dem Areal der Wambeler Rennbahn sollen zum Schutz der Erholungs- und stadtklimatischen Ausgleichsfunktionen gemäß Flächennutzungsplan 2004 erhalten und gesichert werden. Durch den bevorstehenden Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) trägt das Areal auch zur Verbesserung der Naherholungssituation im angrenzenden Stadtbezirk Innenstadt-Ost bei. Um der steigenden Nachfrage nach Wohnraum gerecht zu werden, sehen aktuelle Planungen eine maßvolle Wohnbauflächenarrondierung im südlichen Bereich des Areals vor.

Handlungsempfehlungen

- Erhalt und Sicherung der Freiflächen auf dem Areal der Wambeler Rennbahn gemäß Flächennutzungsplan 2004 zum Schutz der Erholungs- und stadtklimatischen Ausgleichsfunktionen
- Sicherung des Freiraumes als Bestandteil der Grünvernetzung und Einbindung in das zukünftige Radwegenetz, um eine gute Durchgängigkeit und Erreichbarkeit z. B. über den Radschnellweg Ruhr (RS1) aus der Innenstadt-Ost zu gewährleisten
- Maßvolle Wohnbauflächenarrondierung mit bedarfsgerechten Wohnformen „Am Rennweg“ in flächenschonender Bauweise unter Berücksichtigung der Anforderungen des Denkmalschutzes und des Gemeinbedarfes (insbesondere vor dem Hintergrund des hohen Anteils an Kindern und Jugendlichen in den UBZ Pferderennbahn und Hauptfriedhof)

Ergebnis der Online-Beteiligung**Stimmungsbild**

Insgesamt zeigt sich ein unterschiedliches Stimmungsbild gegenüber den verschiedenen Aspekten der Zielformulierung. So erhält der Aspekt, die Freiflächen der Wambeler Rennbahn gemäß Flächennutzungsplan 2004 zu erhalten, einen hohen Zuspruch. Hier stimmen 72,16 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung eindeutig zu. Der Anbindung des Areals an den Radschnellweg Ruhr (RS1) stimmten ebenfalls 59,09 % eindeutig zu. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas geben 52,27 % „wichtig“ und 24,72 % „eher wichtig“ an, wohingegen knapp 10,00 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. 13,35 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s. Anhang 7).

5.3.2 Areal „Asseln-Süd“

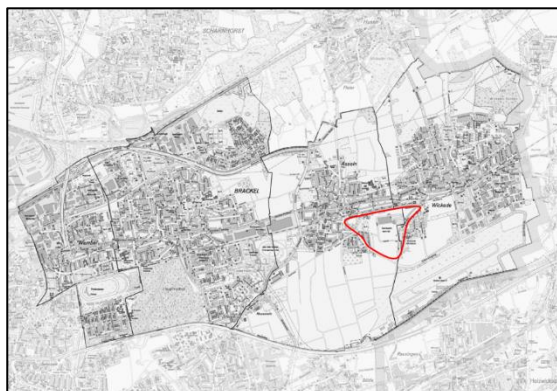


Abbildung 65: Verortung des Areals „Asseln-Süd“ im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund



Abbildung 66: Luftbild des Areals „Asseln-Süd“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Der Flächennutzungsplan 2004 stellt zwischen den Stadtteilen Asseln und Wickede südlich der Regionalbahnschiene den Erhalt des Freiraumes und eine ergänzende Wohnbauflächenentwicklung westlich der Steinbrinkstraße dar. Im Widerspruch dazu liegt für den Standort „Asseln-Süd“ ein rechtskräftiger Bebauungsplan aus dem Jahr 1992 vor (Br 174), der eine gewerbliche Nutzung vorsieht. Diese ist mit dem Bau einer Halle in einem ersten Schritt realisiert worden, die nun als „Ausreißer“ im Landschaftsraum steht. Aufgrund schwieriger Eigentumsverhältnisse ist eine weitere Entwicklung der Gewerbeflächen jedoch nicht möglich. Um den Bebauungsplan umsetzen zu können, ist ein Umlegungsverfahren erforderlich. Hinzu kommt, dass Lärmemissionen durch Lieferverkehre zu Konflikten mit der angrenzenden Wohnbebauung führen können. Eine langfristige Rücknahme des gewerblichen Flächenpotenzials würde der Entwicklung des Standortes „Buddenacker“ eine erhöhte Bedeutung beimessen, um den Bedarf an neuen Wirtschaftsflächen decken zu können.

Der bestehende Freiraum zwischen den Stadtteilen Asseln und Wickede hat eine siedlungsgliedernde und stadtklimatisch wichtige Funktion. Die Fortführung der gewerblichen Flächenentwicklung ist demnach kritisch zu betrachten, da eine Bebauung der Grünfuge zu einem Zusammenwachsen der Stadtteile sowie zu einem Verlust der stadtklimatischen Ausgleichsfunktion führen würde.

Auch bei einer Ausweisung des im Flächennutzungsplan 2004 dargestellten Wohnbauflächenpotenzials „Westlich Steinbrinkstraße“ ist eine Inanspruchnahme des Freiraumes erforderlich und einer Rücknahme des gewerblichen Baurechts erforderlich. Mit Blick auf den Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ ist das westlich gelegene Wohnbauflächenpotenzial in die Überlegungen zur Entwicklung im Bereich „Asseln-Süd“ einzubeziehen. Es liegt im südlichen Asseln auf dem ehemaligen Zechengelände „Holstein“ und weist aufgrund von Altlasten erhebliche Restriktionen für eine Entwicklung auf. Die S-Bahn-Stationen, Zentren und soziale Infrastrukturen sind von beiden Standorten fußläufig erreichbar, sodass auch maßgebliche positive Rahmenbedingungen für eine Wohnbauflächenentwicklung gegeben sind.

Zielvorstellung

Trotz des hohen Bedarfes an Wirtschaftsflächen in Dortmund soll durch den Verzicht auf eine weitere gewerbliche Entwicklung sowie einer langfristigen Rücknahme der Gewerbeflächen am Standort „Asseln-Süd“ der Freiraum zwischen Asseln und Wickede gemäß der Darstellung im Flächennutzungsplan 2004 gesichert werden, um das Zusammenwachsen der Stadtteile zu verhindern und eine Durchgängigkeit des Freiraumes herzustellen. Eine langfristige Entwicklung der Wohnbaupotenziale „Am Briefsweg“ und „Westlich Steinbrinkstraße“ kann zu einer maßvollen und geordneten Arrondierung der westlich und östlich gelegenen Siedlungsbereiche führen.

Handlungsempfehlungen

- Erhalt des Freiraumes und seiner stadtklimatischen Ausgleichsfunktionen gemäß der Darstellung im Flächennutzungsplan 2004, um das Zusammenwachsen der Stadtteile Asseln und Wickede zu verhindern und Siedlungsränder zu sichern
- Rücknahme des Baurechts Gewerbegebiet „Asseln-Süd“ (Br 174)
- Entwicklung der Wohnbauflächenpotenziale „Am Briefsweg“ und „Westlich Steinbrinkstraße“ in fußläufiger Nähe zu den jeweiligen S-Bahn-Stationen und Zentren „Asseln“ bzw. „Wickede“
- Reduzierung des Wohnbauflächenpotenzials „Westlich Steinbrinkstraße“ auf eine maßvolle Arrondierung des Siedlungsbereiches von Wickede, um sparsam mit dem Freiraum umzugehen und Siedlungsränder zu definieren

Ergebnis der Online-Beteiligung**Stimmungsbild**

Insgesamt zeigt sich ein unterschiedliches Stimmungsbild gegenüber den verschiedenen Aspekten der Zielformulierung. Somit stimmen der langfristigen Rücknahme der Gewerbeflächen am Standort „Asseln-Süd“ zugunsten des Freiraumes 17,90 % der Teilnehmer*innen „eher zu“ und 43,75 % „zu“. Jedoch geben 11,08 % an „eher nicht“ und 7,67 % „nicht“ zuzustimmen. Die Entwicklung der Wohnbauflächenpotenziale „Am Briefsweg“ und „Westlich Steinbrinkstraße“ erhält hingegen einen deutlich geringeren Zuspruch. Hier stimmen nur 15,34 % eindeutig „zu“ und 21,02 % „eher zu“. Insgesamt geben knapp 20,00 % der Teilnehmer*innen (19,60 %) an „eher nicht“ bzw. „nicht“ zuzustimmen. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas geben lediglich 20,17 % „wichtig“ und 19,89 % „eher wichtig“ an, wohingegen 17,90 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. Der hohe Anteil von 42,05 % weicht durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s. Anhang 7).

5.3.3 Doppelte Innenentwicklung¹⁰³

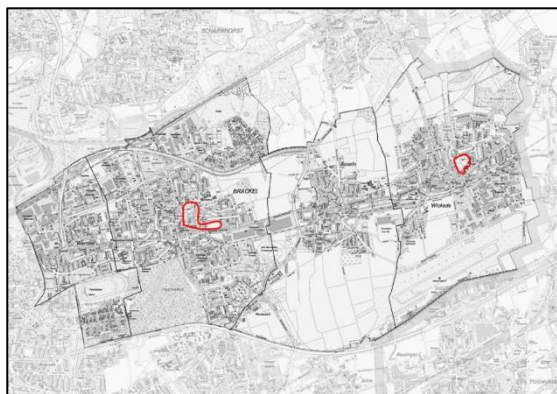


Abbildung 67: Verortung der Innenentwicklungsflächen im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund



Abbildung 68: Ansicht Innenentwicklungsfläche „Pleckenbrink“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Der Stadtbezirk Brackel besitzt im Vergleich zu den übrigen Stadtbezirken das größte Wohnbauflächenpotenzial im gesamten Stadtgebiet insbesondere im Außenbereich. Gemäß dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ gilt es, der Entwicklung von innerörtlichen, siedlungsstrukturell integrierten und bereits erschlossenen Flächen Vorrang einzuräumen und eine zurückhaltende Ausweisung von Wohnbauland auf der „grünen Wiese“ zum Schutz des Freiraumes zu betreiben. Dies verringert im Sinne einer Stadt der kurzen Wege Verkehre und ermöglicht es Menschen mit eingeschränkter Mobilität am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Mit den aktuellen Planungen zur Entwicklung der Flächenpotenziale „Hiddingstraße“ und „In den Börtten“ in Brackel sowie „Pleckenbrink“ nordöstlich des Zentrums von Wickede soll der steigenden Nachfrage nach Wohnraum sowie dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ nachgekommen werden. Diese zeichnen sich durch die Nähe zu den Zentren entlang des Hellwegs sowie den Stationen der Stadt- oder S-Bahn-Linien aus.

Bei der Entwicklung der Flächen erhält die Verzahnung mit den umliegenden Siedlungsbereichen, die Berücksichtigung der historischen Strukturen sowie das Erzielen einer erhöhten städtebaulichen Dichte aufgrund der zentralen Lage eine besondere Bedeutung. Trotz einer niedrigeren Rentabilität und steigendem Wohnungsdruck, ist bei einer Entwicklung der Flächen eine „Doppelte Innenentwicklung“ unabdingbar, um die wohnortnahe Grünflächenversorgung und den stadtklimatischen Ausgleich sicherzustellen.

Die Entwicklung von Wohnbauflächen und die damit steigenden Bevölkerungszahlen führen zudem zu einer erhöhten Nachfrage nach Angeboten der sozialen Infrastruktur wie z. B. Bildungs-, Betreuungs- und Freizeiteinrichtungen. Bereits jetzt lässt sich aufgrund des in den letzten Jahren steigenden Anteils an Kindern unter 18 Jahren eine Unterversorgung hinsichtlich der Angebote für Kinder und Jugendlichen feststellen. Mit Blick auf den steigenden Anteil der Hochbetagten im Stadtbezirk stellt die Bereitstellung von Angeboten für Senior*innen eine zentrale Herausforderung dar. Zudem gilt es, die Bereitstellung eines vielfältigen und bezahlbaren Wohnangebotes für alle Nutzergruppen zu berücksichtigen.

¹⁰³ Das Leitbild „Doppelte Innenentwicklung“ verfolgt das Ziel, Flächenreserven im Bestand baulich sinnvoll zu nutzen, gleichzeitig aber auch urbanes Grün zu entwickeln, zu vernetzen und qualitativ aufzuwerten. Dabei liegt die Herausforderung häufig in einer rentablen baulichen Entwicklung (s. Kapitel 3.1).

Zielvorstellung

Die aktuell in der Planung befindliche Innenentwicklung der Flächenpotenziale „Hiddingstraße“, „In den Bärten“ und „Pleckenbrink“ findet in Sinne einer „Doppelten Innenentwicklung“ statt. Sie berücksichtigt die Bedarfe an Grün- und Gemeinbedarfsflächen und trägt zu einer positiven Entwicklung des gesamten Wohnumfeldes bei. Eine besondere Bedeutung erhält dabei die Verzahnung mit den umliegenden Siedlungsbereichen, die Berücksichtigung der historischen Strukturen und das Erzielen einer erhöhten städtebaulichen Dichte in zentralen Lagen.

Handlungsempfehlungen

- Entwicklung der Flächenpotenziale „Hiddingstraße“, „In den Bärten“ und „Pleckenbrink“, um der steigenden Nachfrage nach Wohnraum und dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ gerecht zu werden
- Sicherstellung einer angemessenen städtebaulichen Dichte sowie der Verzahnung mit bestehenden Siedlungsbereichen und der Bewahrung der historischen Strukturen im Umfeld
- Berücksichtigung einer „Doppelten Innenentwicklung“, um eine wohnortnahe Grünflächenversorgung und den stadtklimatischen Ausgleich sicherzustellen
- Frühzeitige Sicherung von Flächen für den Gemeinbedarf, insbesondere zum Ausbau der Angebote für Kinder und Jugendliche sowie für Senior*innen
- Bereitstellung eines vielfältigen und bezahlbaren Wohnungsangebotes für alle Nutzergruppen

Ergebnis der Online-Beteiligung**Stimmungsbild**

Insgesamt wird der Zielformulierung von mehr als zwei Dritteln der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dennoch geben 11,93 % an, der Zielformulierung „eher nicht“ zuzustimmen“ bzw. „nicht“ zuzustimmen. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas haben 33,52 % der Teilnehmer*innen „wichtig“ und 30,68 % „eher wichtig“ angegeben, wohingegen 7,10 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. 28,69 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s. Anhang 7).

5.3.4 Freiflächen „Wambel / Brackel“

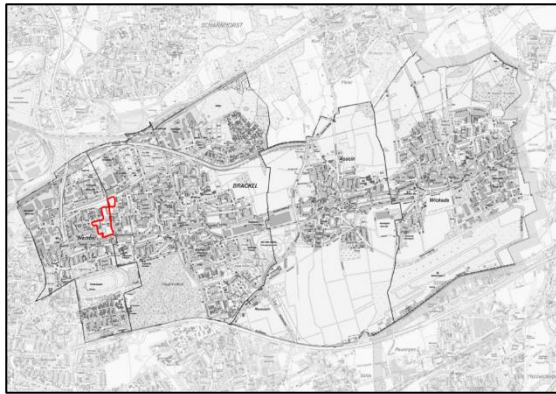


Abbildung 69: Verortung der Freiflächen zwischen Wambel und Brackel im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund



Abbildung 70: Luftbild der Freiflächen zwischen Wambel und Brackel; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

In Wambel und Brackel ist der Anteil der bebauten Siedlungsflächen im Vergleich zum Osten des Stadtbezirkes vergleichsweise hoch. Die im Flächennutzungsplan 2004 dargestellten Freiflächen zwischen den beiden Stadtteilen Wambel und Brackel sind – abgesehen von der begrünten Tunneldecke der B236 – die einzige Unterbrechung des Siedlungsraumes von der Dortmunder Innenstadt bis zum Brackeler Feld. Grund dafür ist u. a. eine nordsüdlich verlaufende Stromtrasse am Siedlungsrand von Brackel. Das Schulgelände der Tremoniaschule in der Mitte der Freiflächen gelegen und als Gemeinbedarfsfläche dargestellt. Gegenwärtig wird der Freiraum zwischen den Stadtteilen durch verschiedene Nutzungen wie Kleingärten, Sportanlagen und einem Fest- bzw. Parkplatz im Süden sowie landwirtschaftlicher Nutzung im Norden geprägt. Die Nutzungseignung der Flächen als öffentliche Grünflächen ist in Ansätzen gegeben, die Ausgestaltung z. B. durch Wegeverbindungen jedoch unzureichend.

Die Freiflächen haben eine stadtklimatische Ausgleichsfunktion und dienen dem nächtlichen Kaltluftabfluss. Es besteht die Gefahr, dass die Stadtteile mittel- bis langfristig als Siedlungsraum „zusammenwachsen“. Im Norden wird der Siedlungsrand in Wambel mit dem laufenden Vorhaben der Wohnbauflächenentwicklung „Niederste Feldweg“ zukünftig neu definiert. Durch eine potenzielle Bebauung der Wambeler Stadtbahnschleife am Hellweg würde sich der Freiflächenanteil verringern.

Zielvorstellung

Das Zusammenwachsen der Stadtteile Wambel und Brackel soll durch den Verzicht einer weiteren Bebauung der Freiflächen zwischen den beiden Stadtteilen und die Sicherung von Siedlungsrändern verhindert werden, um die Erholungs- und stadtklimatischen Funktionen der Flächen zu erhalten. Darüber hinaus kann die Qualifizierung des Wegenetzes zu einer verbesserten Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr und Anbindung an umliegende Freiräume insbesondere für die Bewohner*innen in den angrenzenden Siedlungsbereichen führen.

Handlungsempfehlungen

- Erhalt der Freiflächen zwischen den Stadtteilen Wambel und Brackel gemäß der Darstellung des Flächennutzungsplanes 2004, um ein Zusammenwachsen der Stadtteile Wambel und Brackel zu verhindern und Siedlungsränder zu sichern
- Keine weitere Versiegelung oder Bebauung des Freiraumes, um die stadtklimatische Ausgleichsfunktion nicht einzuschränken
- Herstellung eines Freizeitwegenetzes und Qualifizierung vorhandener Freiräume für multifunktionale Nutzungen
- Im Fall eines Erweiterungsbedarfes des Schulgeländes der Tremoniaschule sollen dieser mit Blick auf die fortbestehende Durchgängigkeit der Freiflächen entwickelt werden

Ergebnis der Online-Beteiligung**Stimmungsbild**

Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von mehr als 80,00 % der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erfährt die Qualifizierung des Wegenetzes besonderen Zuspruch. Hier stimmen mehr als 71,02 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung eindeutig zu. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas geben über die Hälfte der Befragten (57,10 %) „wichtig“ und 23,86 % „eher wichtig“ an, wohingegen lediglich 3,98 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. 15,06 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s. Anhang 7).

5.3.5 Gewerbegebiete „Wambel-Nord / -West“ und „Brackel-Süd“

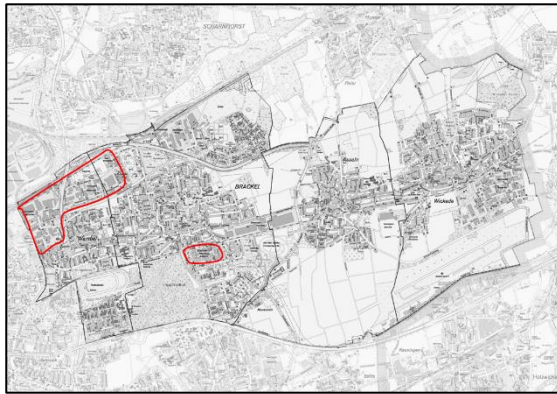


Abbildung 71: Verortung der Gewerbegebiete „Wambel-Nord / -West“ sowie „Brackel-Süd“ im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund



Abbildung 72: Ansicht Parkplatzfläche „Unterste-Wilms-Straße“ im Gewerbegebiet „Wambel-Nord“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Brackel hat mit rund 12,0 % aller Wirtschaftsflächen nach dem Stadtbezirk Innenstadt-Nord (21,94 %) und Innenstadt-West (13,17 %) den höchsten Flächenanteil an Gewerbebestandsgebieten in Dortmund, die durch einen vielfältigen Branchenmix gekennzeichnet sind. Im Norden des Stadtbezirkes befinden sich die historisch gewachsenen und großflächigen Gewerbegebiete „Wambel-Nord“ und „Wambel-West“, die seit Jahrzehnten durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind.

Das Gewerbegebiet „Brackel-Süd“ liegt im Wesentlichen südlich der S-Bahn-Trasse unmittelbar auf Höhe des Bahnhofes „Dortmund-Brackel“. In dem relativ kleinen Gebiet haben sich Betriebe aus dem produzierenden Gewerbe und Dienstleistungen sowie Handwerker niedergelassen.

In allen Bestandsgebieten lassen sich kaum Leerstände verzeichnen. Fortlaufende Investitionen zeugen von einer Standorttreue der ansässigen Unternehmen. Dennoch zeigen sich an vereinzelten Standorten Erneuerungsbedarfe. Insbesondere im Gewerbegebiet „Wambel-Nord / -West“ sickern gebietsfremde Nutzungen wie z. B. Vergnügungsstätten und Einzelhandel zunehmend ein. Darüber hinaus zeigen sich zum Teil Modernisierungsrückstände und Mindernutzungen. Erkennbar sind zudem eine mangelnde Durchgrünung und ein hoher Versiegelungsgrad, der zur Entstehung von stadtklimatischen Belastungen beiträgt.

Aufgrund der integrierten Lage des Gewerbegebietes „Brackel-Süd“ ist dieses überwiegend von Wohnbauflächen umgeben, sodass Konflikte z. B. durch Lärmemissionen nicht auszuschließen sind. Bei zukünftigen Entwicklungen ist darauf zu achten, dass keine Emissionskonflikte entstehen und vorwiegend emissionsarme, wohnverträgliche Wirtschaftsnutzungen z. B. durch die Schaffung von Räumen für urbane Produktion (z. B. Manufakturen und Kleinfabriken) angesiedelt werden. Der Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) bietet die Chance, den Arbeitsstandort an das regionale Radwegenetz anzuschließen.

Zielvorstellung

Die zukünftige Weiterentwicklung der Wirtschafts- und Arbeitsstandorte „Wambel-Nord / -West“ und „Brackel-Süd“ soll durch eine städtebauliche Erneuerung und einen Reaktivierung der unter- und mindergenutzten Wirtschaftsflächen erfolgen. Dabei ist eine Durchgrünung der Bestandsgebiete zu forcieren, um eine Überhitzung in verdichteten und hochversiegelten Bereichen zu vermeiden.

Handlungsempfehlungen

- Stärkung der Durchgrünung (z. B. Dach- und Fassadenbegrünung) und partielle Entsiegelung zur stadtklimatischen Entlastung
- Qualifizierung der Bestandsgebiete in Bezug auf eine höhere Nutzungsdichte in Form von Nachverdichtung und Erhöhung der Geschossigkeit von Gebäuden, um Mindernutzungen zu vermeiden
- Einsickern gebietsfremder Nutzungen durch die Sicherung gewerblich-industrieller Nutzungen (Planrecht) insbesondere im Gewerbegebiet „Wambel-Nord / -West“ verhindern
- Qualifizierung des Gewerbegebietes „Brackel-Süd“ hinsichtlich emissionsarmer, wohnverträglicher Wirtschaftsnutzungen durch die Schaffung von Räumen für urbane Produktion (z. B. Manufakturen und Kleinfabriken)
- Anbindung des Arbeitsstandortes „Brackel-Süd“ an den Radschnellweg Ruhr (RS1)
- Standortmanagement für Unterstützung und Beratung der ansässigen Unternehmen

Ergebnis der Online-Beteiligung**Stimmungsbild**

Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von mehr als zwei Dritteln der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erfährt der Aspekt, eine Durchgrünung der Bestandsgebiete zu forcieren, um eine Überhitzung der verdichteten und hochversiegelten Bereiche zu vermeiden besonderen Zuspruch. Hier stimmen über 70,00 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung durch die Eingabe „ich stimme zu“ eindeutig zu. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas geben 35,80 % der Teilnehmer*innen „wichtig“ und 33,52 % „eher wichtig“ an, wohingegen ausschließlich 3,98 % das Thema als „eher unwichtig“ und 1,14 % „unwichtig“ bewerten. Rund ein Viertel der Teilnehmer*innen (25,57 %) weicht durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s Anhang 7).

5.3.6 Grünzug „Halde Schleswig & Brackeler Feld“

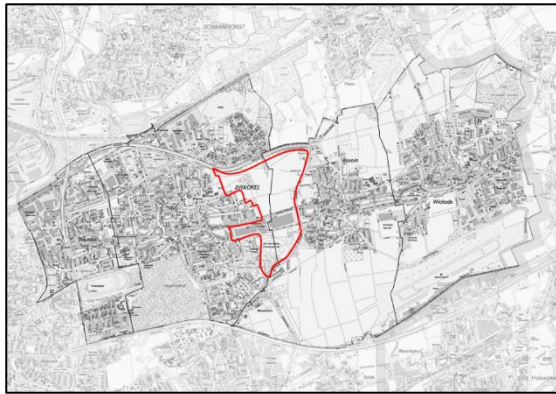


Abbildung 73: Verortung des Grünzuges im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund



Abbildung 74: Blick über das Brackeler Feld bis zur Halde Schleswig; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Das Radial-Konzentrische Freiraummodell stellt zwischen Wambel und Brackel eine übergeordnete Grünvernetzung dar, die das Idealbild eines durchgängigen, landschaftsbezogenen Freiraumes vom Stadtbezirk Aplerbeck im Süden kommend bis zum Stadtbezirk Scharnhorst im Norden verfolgt. Die nördlich des Hellwegs gelegenen, landwirtschaftlich genutzten Flächen des Brackeler Feldes sind ein Bestandteil dieses vernetzten Freiraumsystems zwischen den Stadtteilen Brackel und Asseln. Es handelt sich um einen stadtklimatisch regional bedeutsamen Ausgleichsraum. Das sog. Brackeler Feld ist aufgrund seiner Größe jenseits der angrenzenden Straßen gemäß Lärmaktionsplan als „Ruhiges Gebiet“ klassifiziert. Aufgrund des Gewerbegebietes „Asseln-West“, das wie ein siedlungsstruktureller „Ausreißer“ südlich entlang des Hellwegs im Freiraum liegt, ist der übergeordnete Grünzug unterbrochen. Die Gewerbefläche ist durch Lärm- und Staubemissionen geprägt, sodass es im Siedlungszusammenhang in Brackel zu Konflikten mit der nördlich angrenzenden Wohnbebauung kommt. Auch das östlich an die Halde angrenzende kleine Gewerbegebiet „Tremonia“ weist aufgrund von Geruchsemissionen Konflikte mit der Wohnbebauung auf, ist jedoch stadtklimatisch unauffällig.

Die S-Bahn-Schiene mit dem zukünftig parallel verlaufenden Radschnellweg Ruhr (RS1) wirkt als großräumige Barriere. Die direkte Anbindung der Wirtschafts- und Arbeitsstandorte an das regionale Radwegenetz stellt jedoch auch eine Qualität dar. Die bereits rekultivierte Halde Schleswig soll zukünftig als zusätzliches Freiraumangebot für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Aufgrund unklarer Eigentumsverhältnisse steht der Zeitpunkt für die Öffnung nicht fest.

Zielvorstellung

Der Verzicht einer weiteren Bebauung der Freiflächen zwischen den beiden Stadtteilen Brackel und Asseln trägt zur Sicherung der Erholungs- und stadtklimatischen Ausgleichsfunktionen sowie zur Durchgängigkeit des Landschaftsraumes vom Stadtbezirk Aplerbeck im Süden bis zum Stadtbezirk Scharnhorst im Norden bei. Darüber hinaus kann durch eine perspektivische Öffnung der bereits seit langer Zeit rekultivierten Halde Schleswig als öffentlich zugängliche Erholungsfläche sowie der Qualifizierung des Fuß- und Radwegenetzes im Freiraum Brackeler Feld der Erholungswert des gesamten Grünzuges gesteigert werden. Die zukünftige Entwicklung des Arbeits- und Wirtschaftsstandortes „Asseln-West“ zu einem nachhaltigen und durchgrünten Gewerbegebiet verbessert die Eingliederung in den Siedlungszusammenhang sowie das Landschaftsbild.

Handlungsempfehlungen

- Verzicht einer weiteren Bebauung der Freiflächen zwischen den beiden Stadtteilen Brackel und Asseln zur Sicherung der Erholungs- und stadtklimatischen Ausgleichsfunktionen sowie einer Durchgängigkeit des Landschaftsraumes vom Stadtbezirk Aplerbeck im Süden bis zum Stadtbezirk Scharnhorst im Norden
- Halde Schleswig durch Nachnutzung als multifunktionale, öffentlich zugängliche Erholungsfläche und verbindendes Element zwischen den Landschaftsräumen mit Blickachsen über das Brackeler Feld im Norden bis hin zur Stadtbezirksgrenze Aplerbeck im Süden nutzen
- Erweiterung des Freizeitwegenetzes unter Einbeziehung des zukünftigen Radschnellwegs Ruhr (RS1), um das Brackeler Feld als ruhiges Gebiet und Landschaftsraum zugänglich zu machen und verträglich zu nutzen sowie großräumige Barrieren wie die S-Bahn-Trasse durchlässiger zu gestalten
- Begrünung der Wirtschaftsfläche „Asseln-West“ zur stadtklimatischen Entlastung und verbesserten Eingliederung in das Landschaftsbild des Grünzuges sowie Verringerung der Nutzungskonflikte mit der umliegenden Wohnbebauung auch hinsichtlich des Gewerbegebietes „Tremonis“

Ergebnis der Online-Beteiligung

Stimmungsbild

Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von der Hälfte der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erfährt die Öffnung der Halde Schleswig als öffentlich zugängliche Erholungsfläche sowie die Qualifizierung des Fuß- und Radwegenetzes im Freiraum Brackeler Feld besonderen Zuspruch. Hier stimmen 80,11 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung eindeutig zu. Dagegen erhält das Ziel, den Arbeits- und Wirtschaftsstandort „Asseln-West“ zu einem nachhaltigen und durchgrünten Gewerbegebiet zu entwickeln einen geringeren Zuspruch von 39,77 %. Zudem geben 9,09 % „ich stimme eher nicht zu“ und 10,23 % „ich stimme nicht zu“ an. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas haben über die Hälfte der Teilnehmer*innen (53,13 %) „wichtig“ und 29,26 % „eher wichtig“ angegeben, wohingegen lediglich 3,12 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. 14,49 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s. Anhang 7).

5.3.7 Hellwegachse

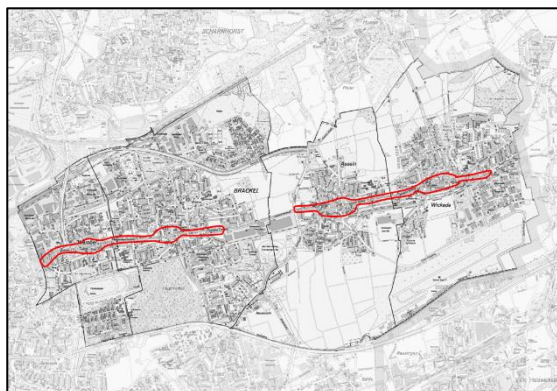


Abbildung 75: Verortung der Hellwegachse im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund



Abbildung 76: Ansicht der Hellwegachse im Bereich Zentrum „Wickede“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Die historische Hellwegachse verläuft durch den gesamten Stadtbezirk und prägt als Magistrale das Stadtbezirkszentrum „Brackel“ und die Nahversorgungszentren „Wambel“, „Asseln“ und „Wickede“. Die Bebauung entlang des Straßenverlaufes ist in weiten Teilen durch eine heterogene Struktur geprägt und über Jahrzehnte durch Nachverdichtung gewachsen. Zum Teil sind die Spuren der Vergangenheit noch am historischen Gebäudebestand zu erkennen.

Es bestehen Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern (Auto-, Fuß-, Radverkehr und ÖPNV). Trotz der potenziell kurzen Wege wählen die Bewohner*innen des Stadtbezirkes überwiegend das Auto, sodass auch parkende Fahrzeuge am Hellweg einen hohen Anteil des öffentlichen Raumes einnehmen. Der Hellweg stellt als Hauptverkehrsstraße insbesondere für Fußgänger*innen eine Barriere dar. Hinsichtlich des Radverkehrs gibt es erhebliche Defizite im Wegenetz in Form von baulichen Mängeln und nicht zeitgemäßer Standards in der Fuß- und Radwegführung. Das ÖPNV-Angebot ist mit der Stadtbahn U43 gut – diese ist jedoch nicht barrierefrei und zum Teil nur eingleisig geführt. Zugleich führt die verkehrsbedingte hohe Belastung mit Lärm- und Schadstoffemissionen zu negativen Auswirkungen auf das Wohnumfeld und mindert die Aufenthaltsqualität sowie die Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr in den Zentren. Die geringe Durchgrünung steigert zudem die stadtklimatische Belastung in den zentralen Lagen. Dennoch zeichnen sich die Zentren durch eine hohe Nutzungsmischung und ein vielfältiges Angebot von Waren und Dienstleistungen aus, sodass sie ihrer Versorgungsaufgabe gerecht werden.

Zielvorstellung

Die in der Planung weit fortgeschrittene Umgestaltung der Hellwegachse leistet durch den Ausbau einer zukunftsweisenden Fuß- und Radwegführung sowie die Optimierung des ÖPNV-Angebotes einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende und trägt durch die langfristige Verringerung des motorisierten Individualverkehrs zur Aufenthaltsqualität in den Zentren bei. Im Sinne der Stadt der kurzen Wege gilt es, die Nutzungsdurchmischung und Angebotsvielfalt in den Zentren „Wambel“, „Brackel“, „Asseln“ und „Wickede“ zu erhalten. Eine Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie eine Stärkung der Durchgrünung können zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und stadtklimatischen Entlastung in den Zentren führen.

Handlungsempfehlungen

- Umgestaltung der Hellwegachse mit einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegführung als wesentlicher Beitrag zur Mobilitätswende
- Aufwertung der Seitenräume entlang des Straßenverlaufes insbesondere im Bereich der Zentren „Wambel“, „Brackel“ und „Wickede“
- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes durch den zweigleisigen Ausbau der U43 auf dem Asselner und Wickeder Hellweg sowie barrierefreier Umbau der Stadtbahnhaltestellen
- Anbindung des Radverkehrsnetzes an den nahegelegenen Radschnellweg Ruhr (RS1)
- Erhalt der Nutzungsmischung und kleinteiligen Einzelhandelsstrukturen in den Zentren „Wambel“, „Brackel“, „Asseln“ und „Wickede“
- Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Zentren durch die Umgestaltung des öffentlichen Raumes zugunsten des Fuß- und Radverkehrs
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten zur Steigerung der Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr
- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und Verbesserung der Lieferlogistik in zentralen Lagen
- Stärkung der Durchgrünung zur stadtklimatischen Entlastung
- Erhalt der städtebaulichen Dichte unter Berücksichtigung der historischen Baustrukturen
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs zur Schaffung von zusätzlichem öffentlichen Raum
- Herstellung einer weitgehend geschlossenen Blockstruktur mit Fassaden- und Dachbegrünungen und Schließung von Baulücken, um angrenzende und rückwärtige Wohnlagen entlang des Hellwegs von Hitze und Lärm zu entlasten

Ergebnis der Online-Beteiligung

Stimmungsbild

Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von über der Hälfte aller Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erfährt die Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie die Stärkung der Durchgrünung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Vermeidung einer Überhitzung in den Zentren besonderen Zuspruch. Hier stimmen rund 75,00 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung durch die Eingabe „ich stimme zu“ eindeutig zu. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas haben 64,20 % der Teilnehmer*innen „wichtig“ und 26,70 % „eher wichtig“ angegeben, wohingegen lediglich 1,42 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerteten. 7,67 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s. Anhang 7).

5.3.8 Landesstraße L663n

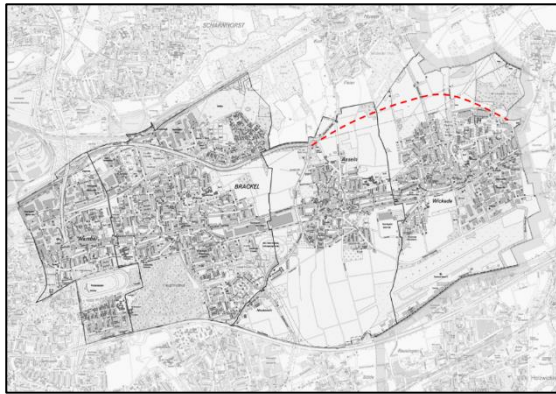


Abbildung 77: Verortung des zukünftigen Verlaufes der L663n im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund



Abbildung 78: Ansicht Freiraum nördlich von Wickede; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Die Verlängerung der Landesstraße L663n (ehem. OWIII a) soll als Ortsumgehung von Asseln und Wickede dienen und den Lückenschluss der übergeordneten Anbindung an die A1 im Stadtgebiet Unna gewährleisten. Das Vorhaben soll außerdem zu einer Reduzierung der Verkehrs- und Lärmbelastung auf dem Hellwegabschnitt in Asseln und Wickede führen.

Der geplante Trassenverlauf der L663n nördlich von Asseln und Wickede ist im Flächennutzungsplan 2004 dargestellt und in den Landschaftsplan übernommen worden. Der Straßenbau führt zu einem erheblichen Eingriff in den Freiraum und stellt zukünftig eine großräumige Barriere dar. Die Trasse durchläuft ein Landschaftsschutzgebiet, das vom Brackeler Feld bis nach Kurl-Fleier reicht und tangiert das Naturschutzgebiet Wickeder Ostholz sowie ein besonders geschütztes Biotop. Zudem werden die ruhigen Gebiete „Wickeder Holz / Asselburg“ sowie „Wickeder Ostholz / Pleckenbrink“ durchschnitten, die bisher nicht wesentlich durch Lärm beeinträchtigt werden. Der Straßenbau rückt insbesondere im Norden von Wickede an den Siedlungsbestand heran, so dass die gesunden Wohnverhältnisse berücksichtigt werden müssen. Es gibt erheblichen Widerstand von Seiten der Naturschutzverbände und Bürgerinitiativen.

Die Weiterplanung der L663n wurde für die laufende Ratsperiode ausgesetzt. Zugleich soll ein Maßnahmenkonzept entwickelt werden, das durch die Umgestaltung der Magistrale zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV-Angebotes kurz- und mittelfristig zur Entlastung des Hellwegs führt und einen Beitrag zur Mobilitätswende leistet. Coronabedingte Verkehrsabnahmen und die erkennbare Bereitschaft zur Bewältigung der Klimakrise auch restriktive Maßnahmen in Kauf zu nehmen sind gute Ausgangsbedingungen für Verbesserungsmaßnahmen im Bestand. Im Jahr 2022 soll sowohl ein Maßnahmenkonzept als auch die konkrete Ingenieursplanung für den Umbau des östlichen Hellwegs in Auftrag gegeben werden. Die derzeit ruhende Planung zur Fortführung der L663n soll begleitend zur Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes einer erneuten Abwägung unterzogen werden.

Zielvorstellung

Die derzeit ruhende Planung zur Fortführung der Landesstraße L663n im Norden des Stadtbezirkes soll begleitend zur Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes zur Umgestaltung der Hellwegachse zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV-Angebotes einer erneuten Abwägung unterzogen werden. Die Maßnahmen werden kurz- und mittelfristig zur Entlastung des Hellwegs führen und tragen positiv zur Mobilitätswende bei. Die begleitende Evaluierung der Wirkung der Maßnahmen unterstützt die Entscheidungsfindung zum Weiterbau der L663n.

Handlungsempfehlungen

- Priorisierung des Umbaus der Hellwegachse zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV-Angebotes als Beitrag zur Mobilitätswende
- Erneute Abwägung der Planungen zur Fortführung der L663n begleitend zur Umsetzung des Maßnahmenpaketes zur Umgestaltung der Hellwegachse unter Berücksichtigung des Schutzes des Freiraumes und des ruhigen Gebietes, zukünftiger Barrierewirkungen sowie der gesunden Wohnverhältnisse im angrenzenden Siedlungsraum

Ergebnis der Online-Beteiligung**Stimmungsbild**

Insgesamt wird der Zielformulierung von der Hälfte aller Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Jedoch geben insgesamt ein Drittel (33,8 %) der Teilnehmer*in an, der Zielformulierung „eher nicht“ oder „nicht“ zuzustimmen. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas haben dennoch 59,66 % der Teilnehmer*innen „wichtig“ und 19,03 % „eher wichtig“ angegeben, wohingegen lediglich 3,69 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. 17,61 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s. Anhang 7).

5.3.9 Nachfragegerechte Wohnbaulandbereitstellung

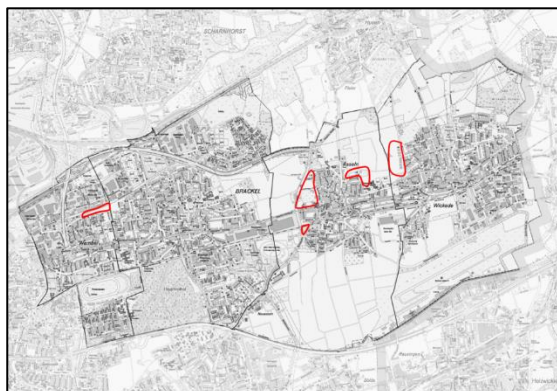


Abbildung 79: Verortung potenzieller Außenentwicklungsflächen im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund



Abbildung 80: Ansicht Außenentwicklungsfläche „Niederste Feldweg“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Für die zukünftige Wohnbauflächenentwicklung verfügt Brackel über eine umfangreiche Baulandreserve unter anderem im Außenbereich. Bereits bestehende Planungen im nördlichen Wambel (Niederste Feldweg) und am westlichen Siedlungsrand von Wickede (Wickede West) sehen eine überwiegende Entwicklung von Wohnbauflächen vor. Viele der im Flächennutzungsplan 2004 dargestellten Potenzialflächen liegen im Osten des Stadtbezirkes. Insbesondere in Asseln kann eine Erweiterung des Siedlungsbereiches durch die Arrondierung der bestehenden Siedlungsränder erfolgen, da die Flächen überwiegend gute Voraussetzungen für eine Anbindung an den ÖPNV, an das Fuß- und Radwegenetz sowie an Nahversorgungs-, Bildungs-, Freizeit- und Sportangebote aufweisen. Die aufgrund der Wohnbauflächenentwicklung steigenden Bevölkerungszahlen führen zu einer erhöhten Nachfrage nach Angeboten der sozialen Infrastruktur insbesondere für Kinder und Jugendliche. In Asseln bietet eine Entwicklung der Flächen die Chance, den bestehenden Bedarf an Angeboten für Senior*innen zu decken. Die Bereitstellung eines vielfältigen und bezahlbaren Wohnungsangebotes stellt ebenfalls eine zentrale Herausforderung dar.

Um dem Grundsatz der Innen- vor Außenentwicklung gerecht zu werden, ist eine Inanspruchnahme von Freiraum jedoch nur vorstellbar, wenn die Nachfrage nach Wohnraum dauerhaft hoch bleibt und verfügbare Flächen im Innenbereich diese nicht decken können. Um Flächenüberhänge durch Parallelentwicklungen in räumlicher Nähe zu vermeiden, ist eine Steuerung der Wohnbauflächenentwicklung im Bereich Asseln und Wickede erforderlich. So kann zudem eine bedarfsgerechte, schrittweise Entwicklung der unterschiedlichen Wohnbauflächenpotenziale über einen längeren Zeitraum erfolgen. Dies soll die Inanspruchnahme von Freiraum soweit wie möglich reduzieren. In Bezug auf das in Asseln und Wickede auftretende Problem der Entwässerung können ggf. Potenziale zur Offenlegung von Gewässern im Zusammenhang mit dem Modellprojekt „Hinterlandentwässerung Brackel“ genutzt werden.

Zielvorstellung

Um der in Dortmund bestehenden starken Nachfrage nach Wohnbauland gerecht zu werden, muss auch der Stadtbezirk Brackel Beiträge leisten. Daher soll das umfangreiche Wohnbauflächenpotenzial im Stadtbezirk Brackel langfristig genutzt werden. Dabei ist eine schrittweise und bedarfsgerechte Entwicklung der Flächen vorgesehen, um Flächenüberhänge zu vermeiden und um sparsam mit dem Freiraum umzugehen. Zunächst sollen die Standorte in Wickede und Wambel einer Bebauung zugeführt werden. Um eine ausgewogene Siedlungsentwicklung zu gewährleisten werden danach die Standorte im Ortsteil Asseln in den Blick genommen. Um dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ gerecht zu werden, wird die Siedlungserweiterung des Freiraumes nur verfolgt, wenn die Nachfrage nach Wohnraum dauerhaft hoch bleibt und verfügbare Flächen im Innenbereich diese nicht decken können. Darüber hinaus gilt es, insbesondere zwischen Asseln und Wickede von einer weiteren Bebauung der Freiflächen abzusehen, um ein Zusammenwachsen der Siedlungsbereiche zu vermeiden sowie Freiraumstrukturen und Grünverbindungen zu erhalten.

Handlungsempfehlungen

- Schrittweise Entwicklung geeigneter Flächen in angemessener städtebaulicher Dichte, um ein lokales Überangebot an Wohnbauflächen zu vermeiden und sparsam mit dem Freiraum umzugehen
- Zusammenwachsen der Siedlungsbereiche insbesondere zwischen Asseln und Wickede vermeiden, um Freiraumstrukturen und Grünverbindungen zu erhalten
- Frühzeitige Sicherung von Flächen für den Gemeinbedarf, insbesondere zum Ausbau der Angebote für Kinder und Jugendliche sowie für Senior*innen
- Bereitstellung eines vielfältigen und bezahlbaren Wohnungsangebotes
- Nutzung von Potenzialen zur Offenlegung von Gewässern im Zusammenhang mit dem Modellprojekt „Hinterlandentwässerung Brackel“ zur Überwindung von Entwässerungsproblemen

Ergebnis der Online-Beteiligung**Stimmungsbild**

Insgesamt zeigt sich ein unterschiedliches Stimmungsbild gegenüber den verschiedenen Aspekten der Zielformulierung. Somit stimmen der schrittweisen und bedarfsgerechten Entwicklung der Wohnbaupotenziale im Außenbereich lediglich knapp die Hälfte der Teilnehmer*innen (51,14 %) „eher zu“ bzw. „zu“. 34,38 % geben an, „eher nicht“ bzw. „nicht“ zuzustimmen. Auch der Aspekt zunächst Standorte in Wickede und Wambel zu entwickeln und danach den Stadtteil Asseln in den Blick zu nehmen, erhält einen eher geringen Zuspruch. Hier geben 15,34 % an, eindeutig zuzustimmen und 24,43 % „eher“ zuzustimmen, wobei insgesamt 39,77 % angeben, „eher nicht“ bzw. „nicht“ zuzustimmen. Dem Aspekt, dass die Siedlungserweiterung zu Lasten des Freiraumes nur erfolgt, wenn die Nachfrage nach Wohnraum dauerhaft hoch bleibt und verfügbare Flächen im Innenbereich diese nicht decken können erfährt einen vergleichsweise hohen Zuspruch. Hier geben über zwei Drittel der Teilnehmer*innen (70,45 %) an, „eher“ zuzustimmen bzw. eindeutig zuzustimmen. Auch dem Aspekt insbesondere zwischen Asseln und Wickede von einer weiteren Bebauung der Freiflächen abzusehen, um ein Zusammenwachsen der beiden Stadtteile zu verhindern sowie Freiraumstrukturen und Grünverbindungen zu erhalten stimmen 56,82 % „zu“ und 15,06 % „eher zu“. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas geben 34,94 % „wichtig“ und 29,83 % „eher wichtig“ an, wohingegen 15,05 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. 20,17 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s. Anhang 7).

5.3.10 Wirtschaftsfläche „Buddenacker“

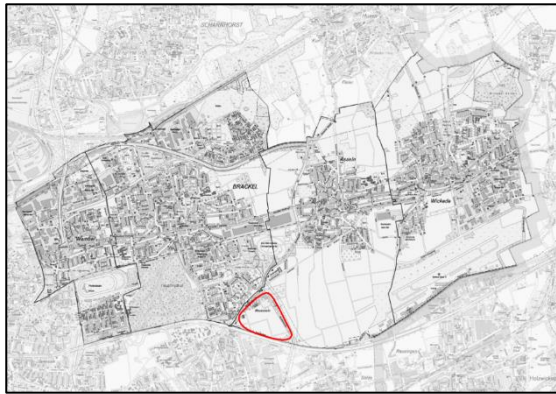


Abbildung 81: Verortung der Wirtschaftsfläche „Buddenacker“ im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund



Abbildung 82: Luftbild der Wirtschaftsfläche „Buddenacker“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Die landwirtschaftlich genutzte Fläche am Buddenacker nördlich der B1 / A40 ist sowohl im Flächennutzungsplan 2004 als auch im Regionalplan für eine gewerbliche Nutzung vorgesehen und stellt im Stadtbezirk Brackel eine der größten Wirtschaftsflächenreserven (14,5 ha) dar. Durch die Entwicklung des geplanten Standortes sollen gemäß Masterplan Wirtschaftsflächen mittelfristig weitere Flächen für Industrie und Gewerbe bereitgestellt werden. Ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Br 192n liegt vor. Aufgrund des umfangreichen Vorhandenseins wertvoller Böden wird jedoch eine Entwicklung der Fläche derzeit als nicht wirtschaftlich beurteilt.

Da im Rahmen der Eignungsuntersuchung zur Identifizierung neuer Wirtschaftsflächen im Freiraum keine geeigneten Flächen für eine wirtschaftliche Entwicklung im Freiraum gefunden werden konnten, zeitgleich die planerisch bereits gesicherte Potenzialfläche „Buddenacker“ im Untersuchungsschritt der städtebaulichen Analyse aufgrund ihrer direkten Anbindung an das überörtliche Straßennetz als vergleichsweise positiv beurteilt wurde, ist die Perspektive des Buddenackers neu zu beurteilen. Die Entwicklung der Fläche kann zudem als Kompensation für die Rücknahme der Gewerbeflächenpotenziale „Asseln-Süd“ dienen.

Zielvorstellung

Auch wenn Brackel bereits über 12,0 % aller Wirtschaftsflächen in Dortmund verfügt, so verfügt der Stadtbezirk mit der Wirtschaftsfläche „Buddenacker“ über ein im gesamtstädtischen Vergleich hochwertiges Flächenpotenzial. Durch die langfristige Entwicklung der landwirtschaftlich genutzten Fläche „Buddenacker“ als Wirtschaftsfläche gemäß Flächennutzungsplan 2004 soll eine Kompensation der eventuell entfallenden Wirtschaftsflächenpotenziale am Standort „As-seln-Süd“ erfolgen. Dabei sind die Entwicklung von städtebaulich kompakten Strukturen und die Vermeidung stadtklimatischer Lasträume zu berücksichtigen.

Handlungsempfehlungen

- Neubewertung der Entwicklungsperspektive der Wirtschaftsfläche „Buddenacker“
- Bebauungsplan Br 192n fortführen
- Entwicklung von städtebaulich kompakten Strukturen und Vermeidung stadtklimatischer Lasträume durch Begrünung

Ergebnis der Online-Beteiligung**Stimmungsbild**

Insgesamt zeigt sich ein unterschiedliches Stimmungsbild gegenüber den verschiedenen Aspekten der Zielformulierung. So erhält der Aspekt einer langfristigen Entwicklung der landwirtschaftlich genutzten Fläche „Buddenacker“ als Wirtschaftsfläche einen eher geringen Zuspruch. Insgesamt geben nur rund ein Viertel (24,42 %) der Teilnehmer*innen an, dem Aspekt „eher zuzustimmen“ bzw. „zustimmen“. Es zeigt sich eine deutliche Mehrheit der Teilnehmer*innen (45,45 %), die „eher nicht zustimmen“ bzw. „nicht zustimmen“. Dem Ziel, die Entwicklung von städtebaulich kompakten Strukturen und die Vermeidung einer Überhitzung zu berücksichtigen stimmen dahingegen 50,85 % der Teilnehmer*innen eindeutig zu. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas geben lediglich 26,42 % „wichtig“ und 25,00 % „eher wichtig“ an, wohingegen knapp 10,00 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. Der hohe Anteil von 38,92 % weicht durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s. Anhang 7).

6 VISUALISIERUNG

Die **Visualisierung** besteht aus den drei Bausteinen „Raummodell“, „Stadtbezirkentwicklungsplan“ und „Stadtteilsteckbriefe“. Das Raummodell bildet in Grundzügen die Entwicklungsvorstellungen für die Siedlungs-, Zentren- und Freiraumstruktur ab. Der Stadtbezirkentwicklungsplan (STEP) visualisiert die Stadtbezirksthemen und grenzt diese räumlich im Stadtbezirk ab. Durch die Unterscheidung der Stadtbezirksthemen in Raumkategorien (Erhaltungs- / Gestaltungs- / Transformationsraum) wird deutlich, wo im Stadtbezirk aufgrund der verschiedenen Ausgangssituationen erheblicher, geringer oder kein Handlungsbedarf besteht und ob strukturelle, moderate oder geringe Veränderungen zu erwarten sind. Die Stadtteilsteckbriefe geben einen zusammenfassenden Überblick für die zukünftigen Entwicklungen in den Stadtteilen Wambel, Brackel, Asseln und Wickede (s. Abbildung 83).

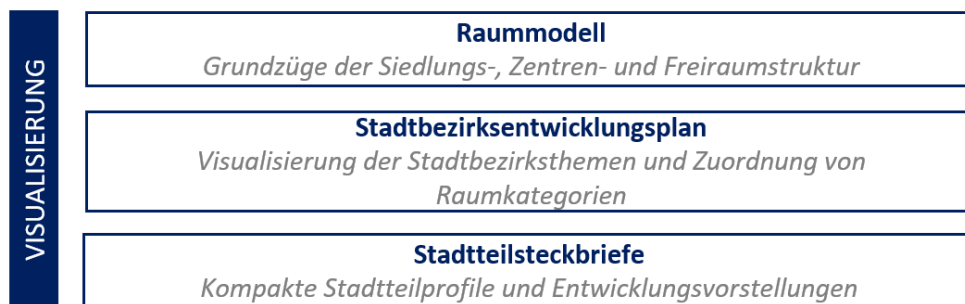


Abbildung 83: Aufbau des Kapitels Visualisierung

Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

6.1 Raummodell

Das Raummodell des INSEKT Brackel 2030+ greift die im Stadtbezirksprofil Brackel (s. 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.

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

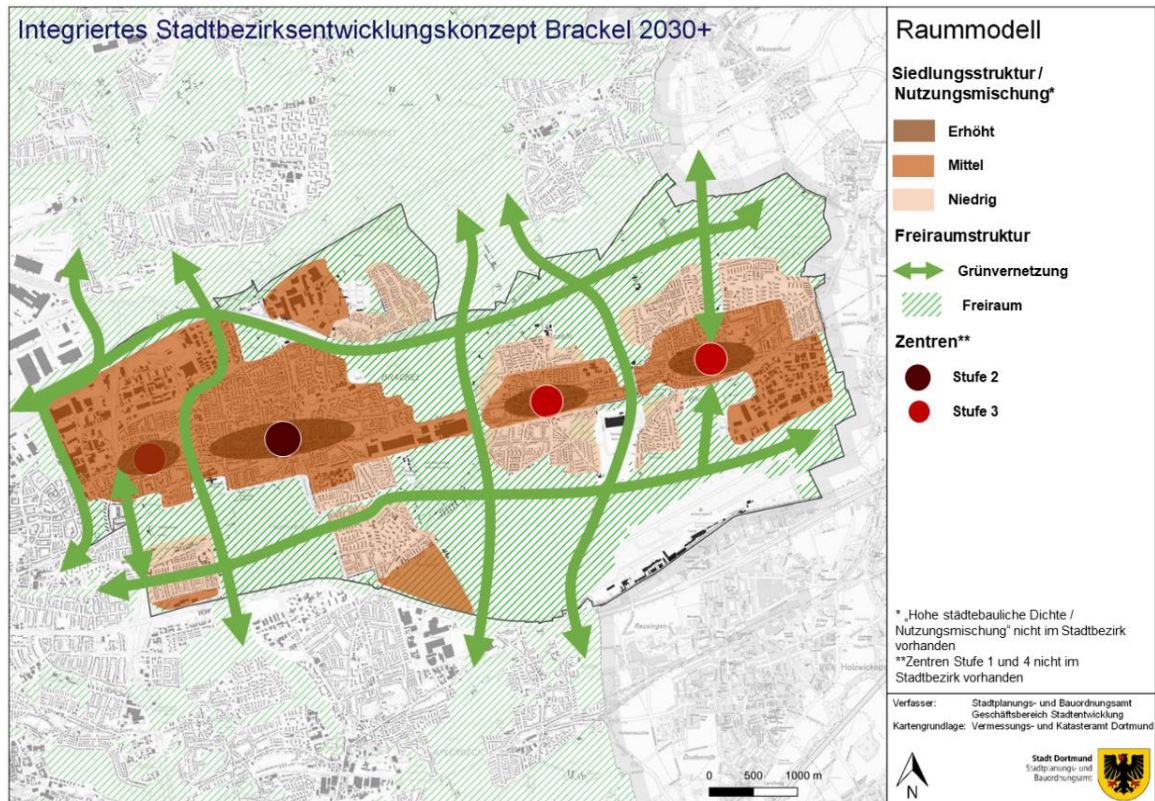


Abbildung 84: Raummodell Brackel

Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

6.1.1 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 liegt 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, vorhandene 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 Westen des Stadtbezirkes Brackel ist aufgrund der Nähe zur Innenstadt durch eine mittlere städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 3) geprägt, die sich entlang des Hellwegs bis in den Süden von Wickede durchzieht. Am Hellweg ist in den Zentren eine erhöhte städtebauliche Dichte (Stufe 2) vorhanden bzw. anzustreben. In den Siedlungsbereichen „Pferdrennbahn“, „Funkturmsiedlung“, „Hohenbuschei“ sowie im Norden und Süden von Asseln, im Norden von Wickede und im Bereich „Kolonie Holstein“ ist eine niedrige, städtebauliche Dichte (Stufe 4) vorgesehen. Eine hohe städtebauliche Dichte und Nutzungsdurchmischung (Stufe 1) ist ausschließlich in der Dortmunder City vorzufinden und im Stadtbezirk nicht vertreten.

6.1.2 Zentren

Der Rat der Stadt Dortmund hat im Jahr 1972 als Grundsatz ihrer 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 öffentlichen 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. 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.

- Der Fokus im Stadtbezirk Brackel liegt auf der Hellwegachse, an der die Zentren erhalten und gestärkt werden sollen. Die Zentren der Stufe 3 in Wambel, Asseln und Wickede sollen das Stadtbezirkszentrum Brackel in seiner Funktion der Stufe 2 ergänzen. Ein Zentrum der Stufe 4 lässt sich im Stadtbezirk nicht verorten.

6.1.3 Freiraumstruktur

Diverse Fachplanungen setzen sich mit der Freiraumstruktur auseinander. Eine wichtige konzeptionelle Grundlage für die gesamtstädtische Freiraumentwicklung ist das Radial-Konzentrische Freiraummodell (s. Kapitel 4.2.2). Damit wird sowohl eine flächenhafte als auch eine vernetzte Freiraumentwicklung angestrebt, die den Anforderungen an gesunde und sozialverträgliche Lebensverhältnisse entsprechen 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 Bauplanungsrechts (§ 7 Abs.1 Satz 3 LNatSchG NRW)¹⁰⁴. Durch eine großräumige Grünvernetzung wird das Biotopverbundsystem gestärkt (s. Kapitel 4.2.2). Die Klimaanalyse¹⁰⁵ gibt vor dem Hintergrund der prognostizierten klimatischen Veränderungen Planungshinweise, die eine klimawandelgerechte Stadtentwicklung gewährleisten sollen (s. Kapitel 4.2.5). Die Grünvernetzung ist auch eine wichtige Komponente für Ausgleichsräume und Windfelder.

Im INSEKT werden folglich als Schnittstelle dieser Fachplanungen die für den Stadtbezirk 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“ (s. Kapitel 5.3.3) auch eine qualitative Entwicklung von Grünflächen erfolgen. Dies führt zugleich zu einer stadtklimatischen Entlastung der betroffenen Räume.

- Die Grünvernetzung im Stadtbezirk Brackel liegt wie ein „Raster“ über dem Stadtbezirk und macht deutlich, an welchen Schnittstellen mit der Siedlungs- und Infrastruktur die Grünflächenentwicklung besonders zu berücksichtigen ist, um ein Zusammenwachsen der Siedlungsbereiche zu verhindern. Dabei ist die Vernetzung von Grünstrukturen in den höher verdichteten Stadtteilen Wambel und Brackel im Osten des Stadtbezirkes von besonderer Bedeutung, um vorhandene Grünstrukturen zu stärken sowie die Erreichbarkeit umliegender Freiräume im westlichen Bereich des Stadtbezirkes zu verbessern. Zudem gilt es, den vorhandenen Freiraum im Westen zu erhalten, um eine Grünvernetzung mit vorhandenen Freiräumen in den angrenzenden Stadtbezirken Aplerbeck und Scharnhorst zu schaffen.

¹⁰⁴ Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturenschutzgesetz – LNatSchG NRW) vom 21. Juli 2000

¹⁰⁵ vgl. Klimaanalyse Dortmund (2019)

6.2 Stadtbezirkentwicklungsplan (STEP)

Der Stadtbezirkentwicklungsplan (STEP) visualisiert die Stadtbezirksthemen (s. Kapitel 5.3) und stellt Perspektiven für die nächsten 10-15 Jahre dar. Er zeigt einen Entwicklungskorridor auf und gibt Orientierung und Anstoß für detailliertere Planungen wie z. B. Rahmenpläne, Bebauungspläne oder städtebauliche Entwicklungskonzepte.

Im Stadtbezirk Brackel gibt es Räume ohne, mit geringem oder erheblichem Handlungsbedarf, in denen geringe oder moderate Veränderungen zu erwarten sind. Dazu werden folgende Raumkategorien unterschieden.

Erhaltungsraum

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

Gestaltungsraum

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

Transformationsraum

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

Erläuterungen zu den Erhaltungsräumen sind in Kapitel 5.3 dargelegt. Weitergehende Informationen zu den Gestaltungs- und Transformationsräumen sind in den Zielvorstellungen und Handlungsempfehlungen der Stadtbezirksthemen ausgeführt. Informationen zu aktuellen Vorhaben und Projekten sind in den Stadtteilsteckbriefen zusammengestellt.

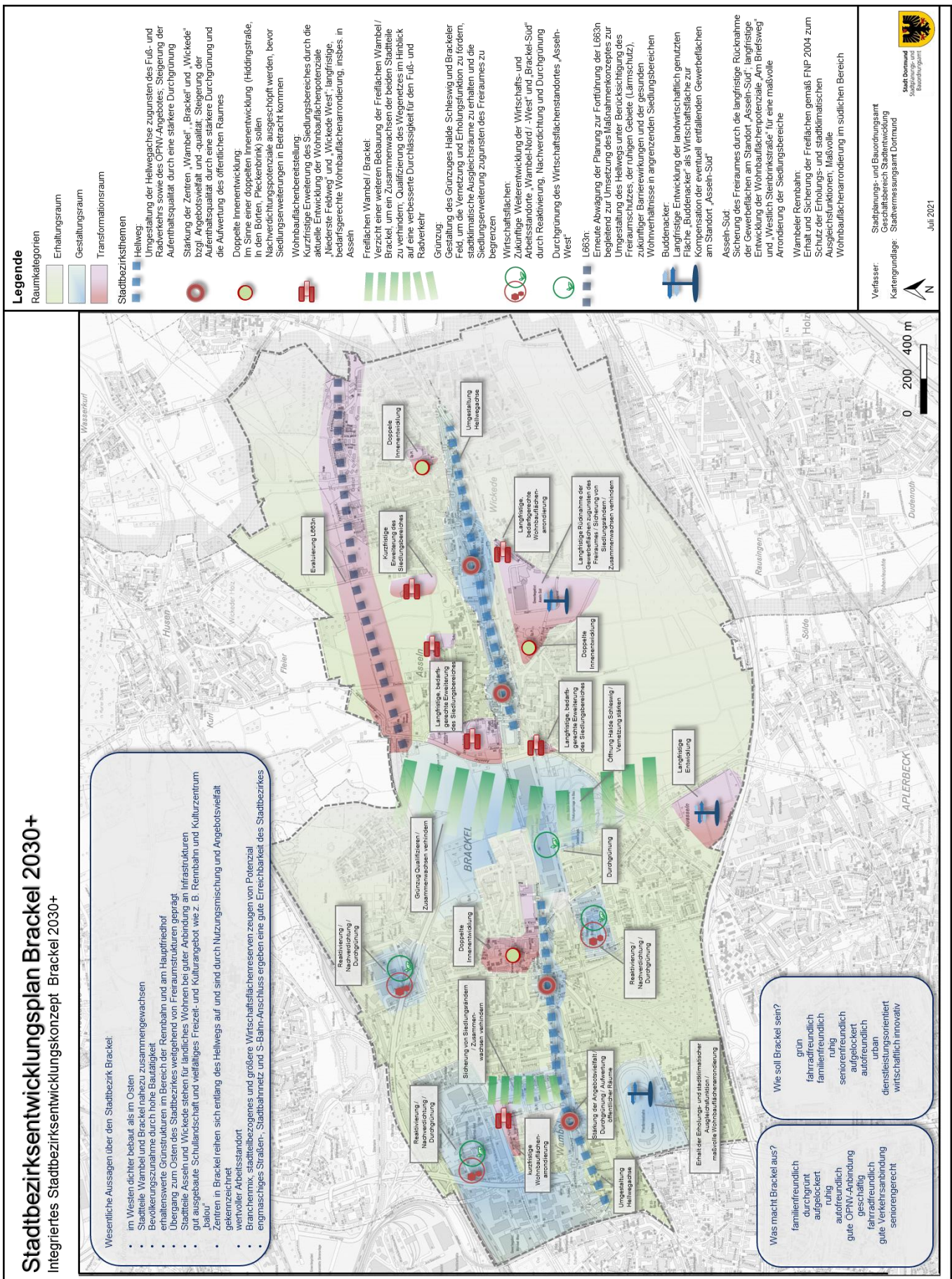


Abbildung 85: Stadtbezirksentwicklungsplan (STEP) Brackel 2030+; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

6.3 Stadtteilsteckbriefe

In Dortmund gibt es keine formelle statistische Stadtteilebene. Angelehnt an die Abgrenzung der statistischen Bezirke leiten sich in Brackel als nächste, kleinere räumliche Einheit die Stadtteile Wambel, Brackel, Asseln und Wickede ab. Die folgenden Stadtteilsteckbriefe dienen der kompakten Übersichtlichkeit und zeigen zunächst die grobe Bevölkerungsentwicklung und -struktur auf der Ebene der statistischen Bezirke auf. Zudem werden alle Stadtbezirksthemen sowie laufende und geplante Projekte zusammengetragen, die die zukünftige Entwicklung des Stadtteils abbilden und sich im Ziel der Stadtteilentwicklung widerspiegeln.

6.3.1 Wambel

Wambel																							
EW	7.797	Altersdurchschnitt	45,4	Anzahl der HH	4.011																		
2013-2019	-0,6 %	EW / ha SF	70,9 %	Wohnfläche / EW (2016)	40,9 m ²																		
<p>Altersstruktur Bezirk Wambel im Vergleich zur Gesamtstadt (31.12.2019)</p> <table border="1"> <caption>Altersstruktur Vergleich Wambel vs Dortmund (31.12.2019)</caption> <thead> <tr> <th>Altersgruppe</th> <th>Wambel (%)</th> <th>Dortmund (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0-u.6J.</td> <td>4,5%</td> <td>5,7%</td> </tr> <tr> <td>6-u.18J.</td> <td>10,6%</td> <td>10,6%</td> </tr> <tr> <td>18-u.65J.</td> <td>65,1%</td> <td>63,5%</td> </tr> <tr> <td>65-u.80J.</td> <td>13,4%</td> <td>13,7%</td> </tr> <tr> <td>80J.u.ä.</td> <td>6,4%</td> <td>6,5%</td> </tr> </tbody> </table>						Altersgruppe	Wambel (%)	Dortmund (%)	0-u.6J.	4,5%	5,7%	6-u.18J.	10,6%	10,6%	18-u.65J.	65,1%	63,5%	65-u.80J.	13,4%	13,7%	80J.u.ä.	6,4%	6,5%
Altersgruppe	Wambel (%)	Dortmund (%)																					
0-u.6J.	4,5%	5,7%																					
6-u.18J.	10,6%	10,6%																					
18-u.65J.	65,1%	63,5%																					
65-u.80J.	13,4%	13,7%																					
80J.u.ä.	6,4%	6,5%																					
<p>Ziel der Stadtteilentwicklung</p> <p>Im Stadtteil Wambel soll die Lebensqualität durch die Umgestaltung der Hellwegachse und die Entwicklung von öffentlich zugänglichen Grün- und Freiflächen zur Erholung und stadtklimatischen Entlastung verbessert werden. Darüber hinaus trägt eine stärkere Durchgrünung der Wirtschafts- und Arbeitsstandorte im Norden des Stadtteils zur weiteren Verbesserung des Stadtklimas bei. Durch die Entwicklung des Neubaugebietes „Niederste Feldweg“ leistet der Stadtteil einen Beitrag zur bedarfsgerechten Wohnbaulandbereitstellung, um der steigenden Nachfrage nach Wohnraum in Dortmund nachzukommen.</p>																							
<p>Stadtteilthemen (s. Kapitel 5.3)</p>																							
<p>Areal „Wambeler Rennbahn“</p> <p>Die bestehenden Freiflächen auf dem Areal der Wambeler Rennbahn sollen zum Schutz der Erholungs- und stadtklimatischen Ausgleichsfunktionen gemäß Flächennutzungsplan 2004 erhalten und gesichert werden. Durch den bevorstehenden Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) trägt das Areal auch zur Verbesserung der Naherholungssituation im angrenzenden Stadtbezirk Innenstadt-Ost bei. Um der steigenden Nachfrage nach Wohnraum gerecht zu werden, sehen aktuelle Planungen eine maßvolle Wohnbauflächenarrondierung im südlichen Bereich des Areals vor.</p>																							

Freiflächen Wambel / Brackel
Das Zusammenwachsen der Stadtteile Wambel und Brackel soll durch den Verzicht einer weiteren Bebauung der Freiflächen zwischen den beiden Stadtteilen und die Sicherung von Siedlungsändern verhindert werden, um die Erholungs- und stadtklimatischen Funktionen der Flächen zu erhalten. Darüber hinaus kann die Qualifizierung des Wegenetzes zu einer verbesserten Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr und Anbindung an umliegende Freiräume insbesondere für die Bewohner*innen in den angrenzenden Siedlungsbereichen führen.
Gewerbegebiet „Wambel-Nord / -West“
Die zukünftige Weiterentwicklung des Wirtschafts- und Arbeitsstandortes „Wambel-Nord / -West“ soll durch städtebauliche Erneuerung und Reaktivierung der unter- und mindergenutzten Wirtschaftsflächen erfolgen. Dabei ist eine Durchgrünung zu forcieren, um eine Überhitzung der verdichteten und hochversiegelten Bereiche des Standortes zu vermeiden.
Hellwegachse
Die in der Planung weit fortgeschrittene Umgestaltung des Abschnittes „Wambeler Hellweg“ leistet durch den Ausbau einer zukunftsweisenden Fuß- und Radwegführung sowie die Optimierung des ÖPNV-Angebotes einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende und trägt durch die langfristige Verringerung des motorisierten Individualverkehrs zur Aufenthaltsqualität im Zentrum „Wambel“ bei. Im Sinne der Stadt der kurzen Wege gilt es, die Nutzungsdurchmischung und Angebotsvielfalt zu erhalten. Eine Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie eine Stärkung der Durchgrünung können zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und stadtklimatischen Entlastung im Zentrum führen.
Nachfragegerechte Wohnbaulandbereitstellung
Um der in Dortmund bestehenden starken Nachfrage nach Wohnbauland gerecht zu werden, muss auch der Stadtbezirk Brackel Beiträge leisten. Daher soll das umfangreiche Wohnbauflächenpotenzial im Stadtbezirk Brackel langfristig genutzt werden. Dabei ist eine schrittweise und bedarfsgerechte Entwicklung der Flächen vorgesehen, um Flächenüberhänge zu vermeiden und um sparsam mit dem Freiraum umzugehen. Zunächst soll unter anderem der Standort „Niederste Feldweg“ in Wambel einer Bebauung zugeführt werden.
Laufende / geplante Projekte (s. Anhang 8)
Mobilität
WAM 1 – Ausbau Hoesch-Hafenbahn-Weg
Durch den Ausbau der ehemaligen Verbindungsbahn zwischen den Stahlstandorten „Westfalenhütte“ und „Phoenix-Ost / Phoenix-West“ soll eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zur besseren Anbindung des Stadtteils Wambel an die südlich und nördlich gelegenen Stadtbezirke bis hin zum „Leezenpat“ in Lünnen entstehen. Auf der Strecke werden hohe Qualitätsstandards umgesetzt, etwa ein weitgehend kreuzungsfreier Verlauf und ausreichend breite Fahrbahnen für jede Richtung.
WAM 2 – Umgestaltung Hellwegachse
Die Umgestaltung des Wambeler Hellwegs soll durch eine angemessene Querschnittsgestaltung den Fuß- und Radverkehr stärken und gleichzeitig die verkehrlichen Ansprüche weiterhin gewährleisten. Insbesondere im Zentrum „Wambel“ soll durch die Neuaufteilung des Straßenraumes die Aufenthaltsqualität erhöht, die Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen verbessert und durch eine Neuordnung des Parkens die Qualitäten für Fußgänger*innen erhöht werden.
WAM 3 – Barrierefreier Ausbau der Stadtbahnhaltestellen U43
Um einen barrierefreien Zugang zu gewährleisten, sollen im Stadtteil Wambel die Haltestellen der Stadtbahn U43 entlang der Hellwegachse angepasst werden.
WAM 4 – Ausbau Radschnellweg Ruhr (RS1)
Durch den Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) soll eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zur besseren Anbindung des Stadtteils Wambel insbesondere in die Dortmunder Innenstadt und die westlichen Stadtbezirke aber auch nach Unna im Osten geschaffen werden. Auf der Strecke werden hohe Qualitätsstandards umgesetzt, etwa ein weitgehend kreuzungsfreier Verlauf, ausreichend breite Fahrbahnen für jede Richtung, Beleuchtung und Winterdienst.

Soziale Infrastruktur

WAM 5 – Neubau TEK „Wambeler Hellweg 5“

Die Tageseinrichtung für Kinder (TEK) soll bis zu sechs Gruppen umfassen und zunächst als Ausweichquartier für die TEK „Oesterstraße 66“ fungieren.

WAM 6 – Neubau TEK „Niederste Feldweg / Hannöversche Straße“ (Br 206)

Am Standort wird ein Wohngebäude mit integrierter TEK geplant. Die TEK soll mit einer Größe von vier Gruppen insgesamt 73 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 20 U3- und 53 Ü3-Plätze.

WAM 7 – Erweiterung Europa-Gesamtschule

Zum Schuljahresbeginn 2021/22 ist die Schaffung zusätzlicher Raumressourcen geplant: eine Erweiterung um zwei Züge in der Sekundarstufe I in Modulbauweise, zu einem späteren Zeitpunkt folgt ein zusätzlicher Anbau für die Sekundarstufe II. Aktuell werden sowohl ein Forum als auch Betreuungsräume baulich umgesetzt.

WAM 8 – Errichtung Spielfläche „Niederweste Feldweg“ (Br 206)

Der Spielflächenbedarf, der von der vorgesehenen Wohnbauflächenentwicklung ausgelöst wird, wird vom umliegenden Bestand aufgefangen. Ein zusätzlicher A/B-Spielplatz wird daher unter der Voraussetzung, dass die erforderlichen C-Spielflächen qualitativ hochwertig ausgestattet werden, nicht geplant.

WAM 9 – Errichtung Spielfläche „Wohnpark an der Rennbahn“ (Br 220)

Die vorgesehene Wohnbauflächenentwicklung löst gemeinsam mit einem bereits bestehenden Spielflächendefizit einen Spielflächenbedarf aus, daher wird im Zusammenhang mit der Wohnbauflächenentwicklung die Umsetzung einer großzügigen Spielfläche anvisiert.

Wohnen

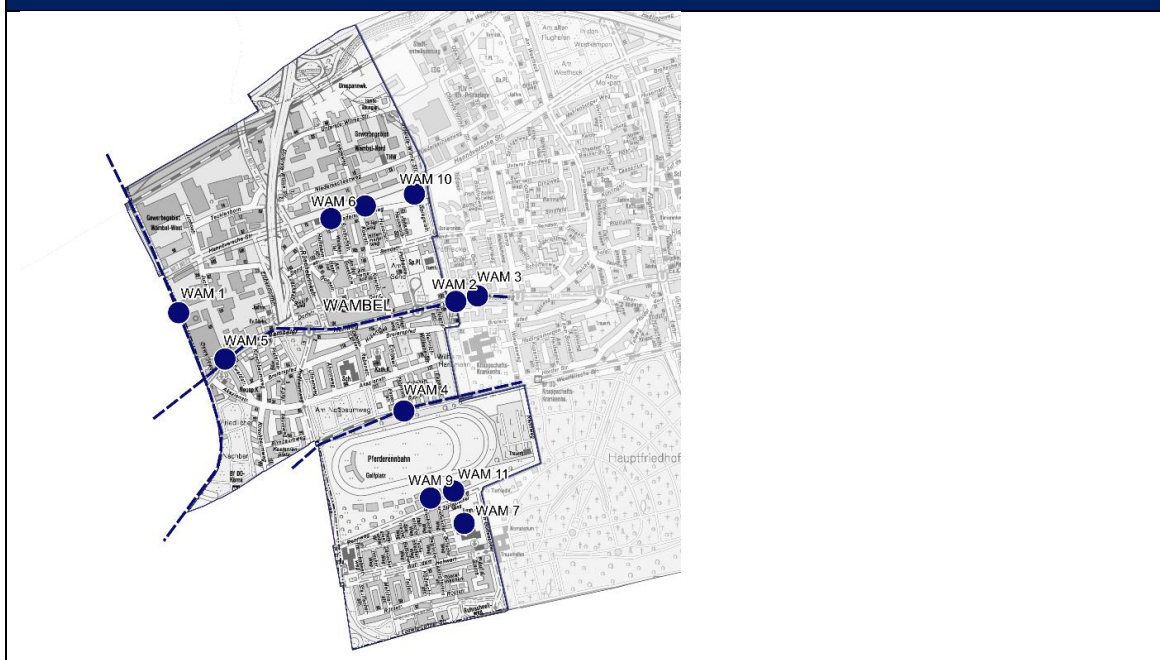
WAM 10 – Neubaugebiet „Niederste Feldweg“ (Br 206)

Die Wohnbaufläche liegt südlich der Hannöverschen Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Br 206 „Niederste Feldweg“. Dort soll auf der Grundlage bestehenden Planrechts öffentlich geförderter Wohnungsbau (128 Wohneinheiten (WE) im Geschosswohnungsbau) entstehen.

WAM 11 – Neubaugebiet „Wohnpark an der Rennbahn“ (Br 220)

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Br 220 „Wohnen an der Rennbahn“ sollen die für die Neuausrichtung eines Teilareals der Rennbahn erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden. In Form einer Arrondierung des Siedlungsbereiches sollen 40 Wohneinheiten (WE) in Einfamilienhäusern und 110 WE im Geschosswohnungsbau entstehen.

Verortung der laufenden / geplanten Projekte



6.3.2 Brackel

Brackel																							
EW 2013-2019	24.396 +7,5%	Altersdurchschnitt EW / ha SF	45,5 70,3 %	Anzahl der HH Wohnfläche / EW (2016)	12.186 41,3 m ²																		
<p>Altersstruktur Bezirk Brackel im Vergleich zur Gesamtstadt (31.12.2019)</p> <table border="1"> <caption>Altersstruktur Brackel vs Dortmund (31.12.2019)</caption> <thead> <tr> <th>Altersgruppe</th> <th>Brackel (%)</th> <th>Dortmund (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0-u.6J.</td> <td>5,8%</td> <td>5,7%</td> </tr> <tr> <td>6-u.18J.</td> <td>11,0%</td> <td>10,6%</td> </tr> <tr> <td>18-u.65J.</td> <td>59,3%</td> <td>63,5%</td> </tr> <tr> <td>65-u.80J.</td> <td>15,7%</td> <td>13,7%</td> </tr> <tr> <td>80J.u.ä.</td> <td>8,2%</td> <td>6,5%</td> </tr> </tbody> </table>						Altersgruppe	Brackel (%)	Dortmund (%)	0-u.6J.	5,8%	5,7%	6-u.18J.	11,0%	10,6%	18-u.65J.	59,3%	63,5%	65-u.80J.	15,7%	13,7%	80J.u.ä.	8,2%	6,5%
Altersgruppe	Brackel (%)	Dortmund (%)																					
0-u.6J.	5,8%	5,7%																					
6-u.18J.	11,0%	10,6%																					
18-u.65J.	59,3%	63,5%																					
65-u.80J.	15,7%	13,7%																					
80J.u.ä.	8,2%	6,5%																					
<p>Ziel der Stadtteilentwicklung</p> <p>Im Stadtteil Brackel soll die Lebensqualität durch die Umgestaltung der Hellwegachse sowie den Erhalt und die Qualifizierung vorhandener Freiflächen zwischen Brackel und Wambel sowie Brackel und Asseln verbessert werden. Dabei gilt es, Siedlungsränder zu Lasten der Siedlungserweiterung zu sichern, um die Erholungs- und stadtklimatischen Funktionen zu erhalten und ein Zusammenwachsen der Stadtteile zu verhindern. Darüber hinaus trägt eine stärkere Durchgrünung des Wirtschafts- und Arbeitsstandortes „Brackel-Süd“ zur Vermeidung einer Überhitzung im Stadtteil bei. Mit der Entwicklung der Flächenpotenziale „Hiddingstraße“ und „In den Börtten“ wird dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ gefolgt und dem steigenden Druck nach Wohnraum in Dortmund nachgekommen.</p>																							
<p>Stadtteilthemen (s. Kapitel 5.3)</p>																							
<p>Doppelte Innenentwicklung</p> <p>Die aktuell in der Planung befindliche Innenentwicklung der Flächenpotenziale „Hiddingstraße“ und „In den Börtten“ findet in Sinne einer „Doppelten Innenentwicklung“ statt. Sie berücksichtigt die Bedarfe an Grün- und Gemeinbedarfsflächen und trägt zu einer positiven Entwicklung des gesamten Wohnumfeldes im Stadtteil Brackel bei. Eine besondere Bedeutung erhält dabei die Verzahnung mit den umliegenden Siedlungsbereichen, die Berücksichtigung der historischen Strukturen und das Erzielen einer erhöhten städtebaulichen Dichte in zentralen Lagen.</p>																							
<p>Freiflächen Wambel / Brackel</p> <p>Das Zusammenwachsen der Stadtteile Wambel und Brackel soll durch den Verzicht einer weiteren Bebauung der Freiflächen zwischen den beiden Stadtteilen und die Sicherung von Siedlungsrändern verhindert werden, um die Erholungs- und stadtklimatischen Funktionen der Flächen zu erhalten. Darüber hinaus kann die Qualifizierung des Wegenetzes zu einer verbesserten Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr und Anbindung an umliegende Freiräume insbesondere für die Bewohner*innen in den angrenzenden Siedlungsbereichen führen.</p>																							
<p>Gewerbegebiet „Brackel-Süd“</p> <p>Die zukünftige Weiterentwicklung des Wirtschafts- und Arbeitsstandortes „Brackel-Süd“ soll durch städtebauliche Erneuerung und Reaktivierung der unter- und minder genutzten Wirtschaftsflächen erfolgen. Dabei ist eine stärkere Durchgrünung des Gebietes zu forcieren, um eine stadtklimatische Entlastung in verdichteten und hochversiegelten Bereichen zu erreichen.</p>																							

Grünzug „Halde Schleswig & Brackeler Feld“
Der Verzicht einer weiteren Bebauung der Freiflächen zwischen den beiden Stadtteilen Brackel und Asseln trägt zur Sicherung der Erholungs- und stadtklimatischen Ausgleichsfunktionen sowie zur Durchgängigkeit des Landschaftsraumes vom Stadtbezirk Aplerbeck im Süden bis zum Stadtbezirk Scharnhorst im Norden bei. Darüber hinaus kann durch eine perspektivische Öffnung der bereits seit langer Zeit rekultivierten Halde Schleswig als öffentlich zugängliche Erholungsfläche sowie der Qualifizierung des Fuß- und Radwegenetzes im Freiraum Brackeler Feld der Erholungswert des gesamten Grünzuges gesteigert werden. Die zukünftige Entwicklung des Arbeits- und Wirtschaftsstandortes „Asseln-West“ zu einem nachhaltigen und durchgrünten Gewerbegebiet verbessert die Eingliederung in den Siedlungszusammenhang sowie das Landschaftsbild.
Hellwegachse
Die in der Planung weit fortgeschrittene Umgestaltung des Abschnittes „Brackeler Hellweg“ leistet durch den Ausbau einer zukunftsweisenden Fuß- und Radwegeführung sowie die Optimierung des ÖPNV-Angebotes einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende und trägt durch die langfristige Verringerung des motorisierten Individualverkehrs zur Aufenthaltsqualität im Zentrum „Brackel“ bei. Im Sinne der Stadt der kurzen Wege gilt es, die Nutzungsdurchmischung und Angebotsvielfalt zu erhalten. Eine Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie eine Stärkung der Durchgrünung können zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und stadtklimatischen Entlastung im Zentrum führen.
Laufende / geplante Projekte (s. Anhang 8)
Freiraum
BRA 1 – Öffnung Halde Schleswig
Ziel ist es, die bereits rekultivierte Halde Schleswig als zusätzliches Freiraumangebot für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen, um den Erholungswert im Stadtteil Brackel zu stärken. Eine Öffnung für die Bevölkerung konnte aufgrund ungeklärter Haftungsfragen und ungeklärter Trägerschaft noch nicht erfolgen.
Mobilität
BRA 2 – Ausbau Radweg entlang der B1 / A40 (Hauptfriedhof)
Das Vorhaben ist eine Ersatzmaßnahme für den durch den Autobahnausbau wegfallenden straßenbegleitenden Rad- und Gehweg parallel zur südlichen Friedhofsmauer. Planungsträger ist die DEGES.
BRA 3 – Umgestaltung Hellwegachse
Die Umgestaltung des Brackeler Hellwegs soll durch eine angemessene Querschnittsgestaltung den Fuß- und Radverkehr stärken und gleichzeitig die verkehrlichen Ansprüche weiterhin gewährleisten. Insbesondere im Zentrum „Brackel“ soll durch die Neuaufteilung des Straßenraumes die Aufenthaltsqualität erhöht, die Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen verbessert und durch eine Neuordnung des Parkens die Qualitäten für Fußgänger*innen erhöht werden.
BRA 4 – Barrierefreier Ausbau der Stadtbahnhaltestellen U43
Um einen barrierefreien Zugang zu gewährleisten, sollen im Stadtteil Brackel die Haltestellen der Stadtbahn U43 entlang der Hellwegachse angepasst werden.
BRA 5 – Ausbau Radschnellweg Ruhr (RS1)
Durch den Ausbau des Radschnellweg Ruhr (RS1) soll eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zur besseren Anbindung des Stadtteils Brackel insbesondere in die Dortmunder Innenstadt und die westlichen Stadtbezirke aber auch nach Unna im Osten geschaffen werden. Auf der Strecke werden hohe Qualitätsstandards umgesetzt, etwa ein weitgehend kreuzungsfreier Verlauf, ausreichend breite Fahrbahnen für jede Richtung, Beleuchtung und Winterdienst.
Soziale Infrastruktur
BRA 6 – Erweiterung TEK „Oesterstraße 66“
Die Tageseinrichtung für Kinder (TEK) der FABIDO soll durch Umbau oder einen Ersatzneubau um zwei Gruppen mit insgesamt 40 Betreuungsplätzen erweitert werden. Geplant sind zehn U3- und 30 Ü3-Plätze.

BRA 7 – Neubau TEK „Hohenbuschei II / Oesterstraße 135“
Die TEK soll mit einer Größe von sechs Gruppen insgesamt 105 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 30 U3- und 75 Ü3-Plätze.
BRA 8 – Neubau TEK „In den Bärten“ (Br 223)
Die TEK soll mit einer Größe von sechs Gruppen insgesamt 105 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 30 U3- und 75 Ü3-Plätze.
BRA 9 – Neubau TEK „Brackeler Hellweg 22“ (Br 126, Blatt 2, Ändr. Nr. 2)
Die TEK soll mit einer Größe von fünf Gruppen insgesamt 85 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 25 U3- und 60 Ü3-Plätze.
Wirtschaftsflächen
BRA 10 – Erweiterung Gewerbegebiet „Hohenbuschei“
Das Gewerbegebiet am Standort „Hohenbuschei“ ist in den letzten Jahren sukzessive entwickelt worden und verfügt weiter über einzelne Reserveflächen, die durch die Entwicklungsgesellschaft vermarktet werden. Die standortprägenden Büro- und Praxisgebäude am „Löwenkreisel“ sollen zukünftig durch ein viertes Dienstleistungsgebäude (LUMion) ergänzt werden.
BRA 11 – Erweiterung BVB-Trainingszentrum am Standort „Hohenbuschei“ (Änderung Nr. 2 des Br 217 und 87. FNP-Änderung)
Zur Erweiterung des BVB-Trainingszentrums (u. a. Neubau einer Sporthalle, Erweiterung Nachwuchsleistungszentrum mit Wohnnutzungen) ist die Änderung Nr. 2 des Br 217 „Fußballpark Borussia“ und die 87. Änderung des Flächennutzungsplanes 2004 beabsichtigt.
BRA 12 – Erweiterung „Alte Schokoladenfabrik“ im Gewerbegebiet „Brackel“
Im Jahr 2014 hat der Kunststoffhersteller Murtfeldt das benachbarte, rund 8 ha große Grundstück samt 30.000 m² Hallenbestand der 2013 geschlossenen Schokoladenfabrik Van-Netten erworben und anschließend einen Teil der Hallen zur Erweiterung eines Tochterunternehmens modernisiert. Weitere Flächen sollen sukzessive für den Flächenbedarf der Firma genutzt werden.
Wohnen
BRA 13 – Neubaugebiet „Hohenbuschei“ (Br 203)
Das Areal umfasst große Teile des ehemaligen Flughafen- und Kasernenstandorts zwischen den Stadtteilen Brackel, Scharnhorst, Asseln und Kurl. Das Plangebiet ist weitgehend realisiert bis auf die Restpotenziale von 57 Wohneinheiten (WE) und wird insgesamt auf eine Summe von ca. 965 WE kommen. Geplant ist die Realisierung von 14 WE in Einfamilienhäusern und 43 WE im Geschosswohnungsbau.
BRA 14 – Neubaugebiet „In den Bärten“ (223)
Ziel der Planung ist, ein Wohnungsbauvorhaben der Innenentwicklung auf dem Areal der ehemaligen Straßenbahnschleife im Ortsteil Brackel zu realisieren. Vorgesehen ist die Errichtung von ca. 37 Mieteinfamilienhäusern, etwa zur Hälfte in Form öffentlich geförderter WE.
BRA 15 – Neubaugebiet „Hiddingstraße“ (Br 183)
Im Stadtbezirkszentrum nördlich der Brackeler Kirche soll Wohnbebauung zur weiteren Innenentwicklung im Stadtteil Brackel entstehen. Geplant ist die Realisierung von 34 WE in Einfamilienhäusern und 28 WE im Geschosswohnungsbau.

Verortung der laufenden / geplanten Projekte



6.3.3 Asseln

Asseln																							
EW 2013-2019	8.847 +1,5 %	Altersdurchschnitt EW / ha SF	47,4 56,8 %	Anzahl der HH Wohnfläche / EW (2016)	4.653 43,4 m ²																		
<p>Altersstruktur Bezirk Asseln im Vergleich zur Gesamtstadt (31.12.2019)</p> <table border="1"> <caption>Altersstruktur Asseln vs Dortmund (31.12.2019)</caption> <thead> <tr> <th>Altersgruppe</th> <th>Asseln (%)</th> <th>Dortmund (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0-u.6J.</td> <td>4,7%</td> <td>5,7%</td> </tr> <tr> <td>6-u.18J.</td> <td>9,0%</td> <td>10,6%</td> </tr> <tr> <td>18-u.65J.</td> <td>61,0%</td> <td>63,5%</td> </tr> <tr> <td>65-u.80J.</td> <td>17,7%</td> <td>13,7%</td> </tr> <tr> <td>80J.u.ä.</td> <td>7,6%</td> <td>6,5%</td> </tr> </tbody> </table>						Altersgruppe	Asseln (%)	Dortmund (%)	0-u.6J.	4,7%	5,7%	6-u.18J.	9,0%	10,6%	18-u.65J.	61,0%	63,5%	65-u.80J.	17,7%	13,7%	80J.u.ä.	7,6%	6,5%
Altersgruppe	Asseln (%)	Dortmund (%)																					
0-u.6J.	4,7%	5,7%																					
6-u.18J.	9,0%	10,6%																					
18-u.65J.	61,0%	63,5%																					
65-u.80J.	17,7%	13,7%																					
80J.u.ä.	7,6%	6,5%																					
Ziel der Stadtteilentwicklung																							
<p>Im Stadtteil Asseln sollen durch die Qualifizierung des Grünzuges „Halde Schleswig & Brackeler Feld“ sowie die langfristige Rücknahme der Gewerbeflächen am Standort „Asseln-Süd“ Freiräume erhalten sowie das Zusammenwachsen von Asseln mit dem Stadtteil Brackel im Westen und Wickede im Osten verhindert werden. Die Umgestaltung des Wambeler, Brackeler und Wickeder Hellwegs zugunsten des Fuß- und Radverkehrs trägt durch eine langfristige Verringerung des motorisierten Individualverkehrs zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Zentrum „Asseln“ bei. Schwerpunkt im Bereich des Asselner Hellwegs stellt der zweigleisige Ausbau der Stadtbahn U43 dar. Die derzeit ruhende Planung zur Fortführung der Landesstraße L663n im Norden von Asseln soll begleitend zur Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes zur Umgestaltung der Hellwegachse einer erneuten Abwägung unterzogen werden. Die schrittweise und bedarfsgerechte Wohnbaulandbereitstellung in Asseln kommt einer ausgewogenen Siedlungsentwicklung im Stadtbezirk Brackel nach. Durch die langfristige Entwicklung der landwirtschaftlich genutzten Fläche „Buddenacker“ als Wirtschaftsfläche werden weitere Gewerbe- und Industrieflächen sowie Arbeitsplätze im Stadtteil bereitgestellt.</p>																							
Stadtteilthemen (s. Kapitel 5.3)																							
Areal „Asseln-Süd“																							
<p>Trotz des hohen Bedarfes an Wirtschaftsflächen in Dortmund soll durch den Verzicht auf eine weitere gewerbliche Entwicklung sowie einer langfristigen Rücknahme der Gewerbeflächen am Standort „Asseln-Süd“ der Freiraum zwischen Asseln und Wickede gemäß der Darstellung im Flächennutzungsplan 2004 gesichert werden, um das Zusammenwachsen der Stadtteile zu verhindern und eine Durchgängigkeit des Freiraumes herzustellen. Eine langfristige Entwicklung des Wohnbaupotenzials „Am Briefsweg“ kann zu einer maßvollen und geordneten Arrondierung der im südlichen Asseln gelegenen Siedlungsbereiche führen.</p>																							

Grünzug „Halde Schleswig & Brackeler Feld“
Der Verzicht einer weiteren Bebauung der Freiflächen zwischen den beiden Stadtteilen Brackel und Asseln trägt zur Sicherung der Erholungs- und stadtklimatischen Ausgleichsfunktionen sowie zur Durchgängigkeit des Landschaftsraumes vom Stadtbezirk Aplerbeck im Süden bis zum Stadtbezirk Scharnhorst im Norden bei. Darüber hinaus kann durch eine perspektivische Öffnung der bereits seit langer Zeit rekultivierten Halde Schleswig als öffentlich zugängliche Erholungsfläche sowie der Qualifizierung des Fuß- und Radwegenetzes im Freiraum Brackeler Feld der Erholungswert des gesamten Grünzuges gesteigert werden. Die zukünftige Entwicklung des Arbeits- und Wirtschaftsstandortes „Asseln-West“ zu einem nachhaltigen und durchgrünten Gewerbegebiet verbessert die Eingliederung in den Siedlungszusammenhang sowie das Landschaftsbild.
Hellwegachse
Die in der Planung weit fortgeschrittene Umgestaltung der Wambeler, Brackeler und Wickeder Hellwegachse leistet durch den Ausbau einer zukunftsweisenden Fuß- und Radwegeführung sowie die Optimierung des ÖPNV-Angebotes einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende und trägt durch die langfristige Verringerung des motorisierten Individualverkehrs zur Aufenthaltsqualität im Zentrum „Asseln“ bei. Im Sinne der Stadt der kurzen Wege gilt es, die Nutzungsdurchmischung und Angebotsvielfalt im Zentrum „Asseln“ zu erhalten. Eine Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie eine Stärkung der Durchgrünung können zudem zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und stadtklimatischen Entlastung im Zentrum führen.
Landesstraße L663n
Die derzeit ruhende Planung zur Fortführung der Landesstraße L663n im Norden von Asseln soll begleitend zur Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes zur Umgestaltung der Hellwegachse zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV-Angebotes einer erneuten Abwägung unterzogen werden. Die Maßnahmen werden kurz- und mittelfristig zur Entlastung des Hellwegs führen und tragen positiv zur Mobilitätswende bei. Die begleitende Evaluierung der Wirkung der Maßnahmen unterstützt die Entscheidungsfindung zum Weiterbau der L663n.
Nachfragegerechte Wohnbaulandbereitstellung
Um der in Dortmund bestehenden starken Nachfrage nach Wohnbauland gerecht zu werden, muss auch der Stadtbezirk Brackel Beiträge leisten. Daher soll das umfangreiche Wohnbauflächenpotenzial im Stadtbezirk Brackel langfristig genutzt werden. Dabei ist eine schrittweise und bedarfsgerechte Entwicklung der Flächen vorgesehen, um Flächenüberhänge zu vermeiden und um sparsam mit dem Freiraum umzugehen. Zunächst sollen die Standorte in Wickede und Wambel einer Bebauung zugeführt werden. Um eine ausgewogene Siedlungsentwicklung zu gewährleisten, werden danach die Standorte im Ortsteil Asseln in den Blick genommen. Um dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ gerecht zu werden, wird die Siedlungserweiterung des Freiraumes nur verfolgt, wenn die Nachfrage nach Wohnraum dauerhaft hoch bleibt und verfügbare Flächen im Innenbereich diese nicht decken können. Darüber hinaus gilt es, insbesondere zwischen Asseln und Wickede von einer weiteren Bebauung der Freiflächen abzusehen, um ein Zusammenwachsen der Siedlungsbereiche zu vermeiden sowie Freiraumstrukturen und Grünverbindungen zu erhalten.
Wirtschaftsfläche Buddenacker
Auch wenn Brackel bereits über 12,0 % aller Wirtschaftsflächen in Dortmund verfügt, so verfügt der Stadtbezirk mit der Wirtschaftsfläche „Buddenacker“ über ein im gesamtstädtischen Vergleich hochwertiges Flächenpotenzial. Durch die langfristige Entwicklung der landwirtschaftlich genutzten Fläche „Buddenacker“ als Wirtschaftsfläche gemäß Flächennutzungsplan 2004 soll eine Kompensation der eventuell entfallenden Wirtschaftsflächenpotenziale am Standort „Asseln-Süd“ erfolgen. Dabei sind die Entwicklung von städtebaulich kompakten Strukturen und die Vermeidung stadtklimatischer Lasträume zu berücksichtigen.

Laufende / geplante Projekte (s. Anhang 8)**Mobilität****AS 1 – Verlängerung der Landesstraße 663n nach Osten**

Die derzeit ruhende Planung zur Fortführung der L663n im Norden des Stadtbezirkes soll nach Abschluss des Maßnahmenkonzeptes zur Umgestaltung der Hellwegachse zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV-Angebotes einer erneuten Abwägung unterzogen werden.

AS 2 – Zweigleisiger Ausbau Asselner Hellweg

Der zweigleisige Ausbau der Stadtbahn U43 auf dem Asselner Hellweg vermindert Unfallgefahren, erhöht die Pünktlichkeit der Stadtbahn und ist Voraussetzung für etwaige Taktverdichtungen, die derzeit im Zusammenhang mit der Verkehrswende diskutiert werden.

AS 3 – Barrierefreier Ausbau der Stadtbahnhaltestellen U43

Um einen barrierefreien Zugang zu gewährleisten, sollen im Stadtteil Asseln die Haltestellen der Stadtbahn U43 entlang der Hellwegachse angepasst werden.

AS 4 – Ausbau Radschnellweg Ruhr (RS1)

Durch den Ausbau des Radschnellweg Ruhr (RS1) soll eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zur besseren Anbindung des Stadtteils Asseln insbesondere in die Dortmunder Innenstadt und die westlichen Stadtbezirke aber auch nach Unna im Osten geschaffen werden. Auf der Strecke werden hohe Qualitätsstandards umgesetzt, etwa ein weitgehend kreuzungsfreier Verlauf, ausreichend breite Fahrbahnen für jede Richtung, Beleuchtung und Winterdienst.

Soziale Infrastruktur**AS 5 – Erweiterung Immanuel-Kant-Gymnasium**

Zum Schuljahresbeginn 2021/22 ist die Schaffung zusätzlicher Raumressourcen in Modulbauweise geplant: zunächst wird die Sekundarstufe I auf sechs Züge erweitert, Anpassungen in der Sekundarstufe II folgen später. Darüber hinaus ergibt sich am Standort der Bedarf für eine zusätzliche Sporthalle.

AS 6 – Umgestaltung Sportanlage Immanuel-Kant-Gymnasium (Br 138 / Br 164)

Das Gymnasium verfügt aktuell über zwei 3-fach-Sporthallen und eine Außensportanlage. Im vierten Quartal 2016 wurde eine der beiden Turnhallen fertiggestellt, der Abriss der alten Halle steht aufgrund der Reaktivierung für außerschulischen Sportbetrieb noch aus. Außerdem soll die Sportplatzanlage umgestaltet werden.

Technische Infrastruktur**AS 7 – Hochwasserschutz**

Umfangreiche Aktivitäten zur weiteren Verbesserung des Hochwasserschutzes in Dortmund, wie die Anlage von Hochwasserrückhaltebecken, werden fortgeführt. Zudem werden zahlreiche Flächen vom Kanalnetz abgekoppelt und größtenteils durch Versickerung dem Grundwasser zugeführt.

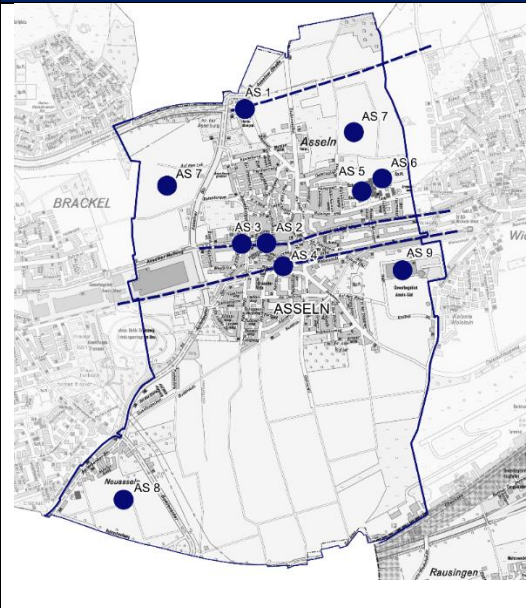
Wirtschaftsflächen**AS 8 – Entwicklung Gewerbegebiet „Buddenacker“**

Da im Rahmen einer Eignungsuntersuchung keine geeigneten Flächen für eine wirtschaftliche Entwicklung im Freiraum gefunden werden konnten, zeitgleich die Potenzialfläche „Buddenacker“ im Untersuchungsschritt der städtebaulichen Analyse aber vergleichsweise positiv beurteilt wurde, soll die Inanspruchnahme des Buddenackers perspektivisch neu beurteilt werden.

AS 9 – Nachnutzung „Pohlschröder-Halle“ am Standort „Asseln-Süd“

Ein Umliegungsverfahren zur Umsetzung des bestehenden Bebauungsplanes Br 174 wurde politisch bislang nicht beschlossen. Eine weitere gewerbliche Flächeninanspruchnahme ist aktuell nicht geplant. Derzeit befindet sich ein Unternehmen für Veranstaltungstechnik im Genehmigungsverfahren für eine langfristige Nutzung der rund 24.000 m² großen sog. „Pohlschröder-Halle“.

Verortung der laufenden / geplanten Projekte



6.3.4 Wickede

Wickede																							
EW 2013-2019	15.159 -0,7 %	Altersdurchschnitt EW / ha SF	45,9 73,6 %	Anzahl der HH Wohnfläche / EW (2016)	7.833 39,8 m ²																		
<p>Altersstruktur Bezirk Wickede im Vergleich zur Gesamtstadt (31.12.2019)</p> <table border="1"> <caption>Altersstruktur Vergleich</caption> <thead> <tr> <th>Altersgruppe</th> <th>Wickede (%)</th> <th>Dortmund (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0-u.6J.</td> <td>5,5%</td> <td>5,7%</td> </tr> <tr> <td>6-u.18J.</td> <td>10,1%</td> <td>10,6%</td> </tr> <tr> <td>18-u.65J.</td> <td>60,8%</td> <td>63,5%</td> </tr> <tr> <td>65-u.80J.</td> <td>15,9%</td> <td>13,7%</td> </tr> <tr> <td>80J.u.ä.</td> <td>7,8%</td> <td>6,5%</td> </tr> </tbody> </table>						Altersgruppe	Wickede (%)	Dortmund (%)	0-u.6J.	5,5%	5,7%	6-u.18J.	10,1%	10,6%	18-u.65J.	60,8%	63,5%	65-u.80J.	15,9%	13,7%	80J.u.ä.	7,8%	6,5%
Altersgruppe	Wickede (%)	Dortmund (%)																					
0-u.6J.	5,5%	5,7%																					
6-u.18J.	10,1%	10,6%																					
18-u.65J.	60,8%	63,5%																					
65-u.80J.	15,9%	13,7%																					
80J.u.ä.	7,8%	6,5%																					
Ziel der Stadtteilentwicklung																							
<p>Im Stadtteil Wickede soll die Lebensqualität durch die Umgestaltung der Hellwegachse sowie die langfristige Rücknahme der Gewerbeflächen am Standort „Asseln-Süd“ zugunsten des Freiraumes verbessert werden. Durch die Entwicklung des Neubaugebietes „Wickede-West“ leistet der Stadtteil einen Beitrag zur bedarfsgerechten Wohnbaulandbereitstellung, um der steigenden Nachfrage nach Wohnraum in Dortmund nachzukommen. Dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ wird durch die Entwicklung des Flächenpotenzials „Pleckenbrink“ gefolgt. Die derzeit ruhende Planung zur Fortführung der Landesstraße L663n im Norden des von Wickede soll begleitend zur Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes zur Umgestaltung der Hellwegachse einer erneuten Abwägung unterzogen werden.</p>																							
Stadtteilthemen (s. Kapitel 5.3)																							
Areal „Asseln-Süd“																							
<p>Trotz des hohen Bedarfes an Wirtschaftsflächen in Dortmund soll durch den Verzicht auf eine weitere gewerbliche Entwicklung sowie einer langfristigen Rücknahme der Gewerbeflächen am Standort „Asseln-Süd“ der Freiraum zwischen Asseln und Wickede gemäß der Darstellung im Flächennutzungsplan 2004 gesichert werden, um das Zusammenwachsen der Stadtteile zu verhindern und eine Durchgängigkeit des Freiraumes herzustellen. Eine langfristige Entwicklung des Wohnbaupotenzials „Westlich Steinbrinkstraße“ kann zu einer maßvollen und geordneten Arrondierung der im südlichen Wickede gelegenen Siedlungsbereiche führen.</p>																							
Doppelte Innenentwicklung																							
<p>Die aktuell in der Planung befindliche Innenentwicklung des Flächenpotenzials „Pleckenbrink“ findet in Sinne einer „Doppelten Innenentwicklung“ statt. Sie berücksichtigt die Bedarfe an Grün- und Gemeinbedarfsflächen und trägt zu einer positiven Entwicklung des gesamten Wohnumfeldes im Stadtteil Wickede bei. Eine besondere Bedeutung erhält dabei die Verzahnung mit den umliegenden Siedlungsbereichen, die Berücksichtigung der historischen Strukturen und das Erzielen einer erhöhten städtebaulichen Dichte in zentralen Lagen.</p>																							

Hellwegachse
Die in der Planung weit fortgeschrittene Umgestaltung des Abschnittes „Wickeder Hellweg“ leistet durch den Ausbau einer zukunftsweisenden Fuß- und Radwegführung sowie die Optimierung des ÖPNV-Angebotes einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende und trägt durch die langfristige Verringerung des motorisierten Individualverkehrs zur Aufenthaltsqualität im Zentrum „Wickede“ bei. Im Sinne der Stadt der kurzen Wege gilt es, die Nutzungsdurchmischung und Angebotsvielfalt zu erhalten. Eine Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie eine Stärkung der Durchgrünung können zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und stadtklimatischen Entlastung im Zentrum führen.
Landesstraße L663n
Die derzeit ruhende Planung zur Fortführung der Landesstraße L663n im Norden von Wickede soll begleitend zur Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes zur Umgestaltung der Hellwegachse zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV-Angebotes einer erneuten Abwägung unterzogen werden. Die Maßnahmen werden kurz- und mittelfristig zur Entlastung des Hellwegs führen und tragen positiv zur Mobilitätswende bei. Die begleitende Evaluierung der Wirkung der Maßnahmen unterstützt die Entscheidungsfindung zum Weiterbau der L663n.
Nachfragegerechte Wohnbaulandbereitstellung
Um der in Dortmund bestehenden starken Nachfrage nach Wohnbauland gerecht zu werden, muss auch der Stadtbezirk Brackel Beiträge leisten. Daher soll das umfangreiche Wohnbauflächenpotenzial im Stadtbezirk Brackel langfristig genutzt werden. Dabei ist eine schrittweise und bedarfsgerechte Entwicklung der Flächen vorgesehen, um Flächenüberhänge zu vermeiden und um sparsam mit dem Freiraum umzugehen. Zunächst soll unter anderem der Standort „Wickede-West“ in Wickede einer Bebauung zugeführt werden.
Laufende / geplante Projekte (s. Anhang 8)
Mobilität
WICK 1 – Verlängerung der Landesstraße 663n
Die derzeit ruhende Planung zur Fortführung der L663n im Norden des Stadtbezirkes soll nach Abschluss des Maßnahmenkonzeptes zur Umgestaltung der Hellwegachse zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV-Angebotes einer erneuten Abwägung unterzogen werden.
WICK 2 – Umgestaltung Hellwegachse
Die Umgestaltung des Wickeder Hellwegs soll durch eine angemessene Querschnittsgestaltung den Fuß- und Radverkehr stärken und gleichzeitig die verkehrlichen Ansprüche weiterhin gewährleisten. Insbesondere im Zentrum „Wickede“ soll durch die Neuaufteilung des Straßenraumes die Aufenthaltsqualität erhöht, die Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen verbessert und durch eine Neuordnung des Parkens die Qualitäten für Fußgänger*innen erhöht werden.
WICK 3 – Zweigleisiger Ausbau Wickeder Hellweg
Der zweigleisige Ausbau der Stadtbahn U43 auf dem Wickeder Hellweg vermindert Unfallgefahren, erhöht die Pünktlichkeit der Stadtbahn und ist Voraussetzung für etwaige Taktverdichtungen, die derzeit im Zusammenhang mit der Verkehrswende diskutiert werden.
WICK 4 – Barrierefreier Ausbau der Stadtbahnhaltestellen U43
Um einen barrierefreien Zugang zu gewährleisten, sollen im Stadtteil Wickede die Haltestellen der Stadtbahn U43 entlang der Hellwegachse angepasst werden.
WICK 5 – Radschnellweg Ruhr (RS1)
Durch den Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) soll eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zur besseren Anbindung des Stadtteils Wickede insbesondere in die Dortmunder Innenstadt und die westlichen Stadtbezirke aber auch nach Unna im Osten geschaffen werden. Auf der Strecke werden hohe Qualitätsstandards umgesetzt, etwa ein weitgehend kreuzungsfreier Verlauf, ausreichend breite Fahrbahnen für jede Richtung, Beleuchtung und Winterdienst.

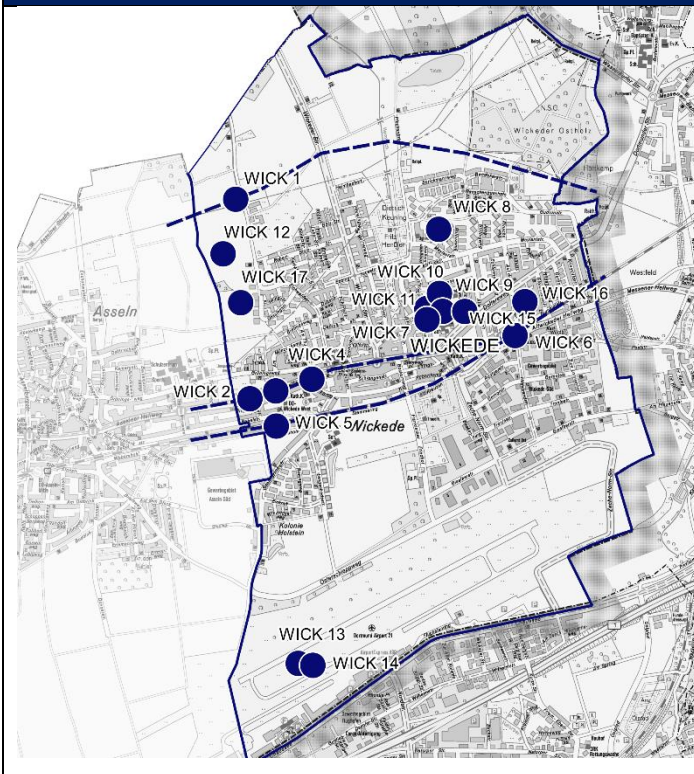
WICK 6 – Ausbau der Park+Ride-Plätze
Ziel ist die Bereitstellung weiterer Park+Ride-Plätze, um den Parkdruck in den Siedlungsbereichen des Stadtteils Wickede zu verringern und den zum Teil sehr ungeordneten und illegal abgestellten ruhenden Verkehr zu ordnen. Dazu ist zunächst der noch nicht realisierte P&R-Platz „Wickede Endstelle“ (Altwickeder Hellweg / Hildebrandstraße) zu realisieren.
Soziale Infrastruktur
WICK 7 – Neubau TEK „Pleckenbrink / Morgenstraße“ (Br 213)
Die Tageseinrichtung für Kinder (TEK) soll mit einer Größe von sechs Gruppen insgesamt 105 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 30 U3- und 75 Ü3-Plätze.
WICK 8 – TEK „Meylantstraße 85“
Das evangelische Gemeindezentrum soll zusätzlich zu evangelischen TEK „Meylantstraße 79“ zu einer sechsstufigen TEK mit insgesamt 105 Betreuungsplätzen umgebaut und aufgestockt werden. Geplant sind 30 U3- und 75 Ü3-Plätze.
WICK 9 – Standortprüfung Förderschule für Geistige Entwicklung (GG) am Dollersweg 18
Am Dollersweg befindet sich aktuell übergangsweise ein Standort der Max-Wittmann-Schule (Förderschule für Geistige Entwicklung (GG)). Nach fertiggestellter Sanierung des eigentlichen Standortes und Leerzug des Gebäudes am Dollersweg, soll der Standort für eine dauerhafte Nutzung durch eine Förderschule GG geprüft werden.
WICK 10 – Aufgabe Außensportanlage am Dollersweg 18 (Br 213)
Die aktuelle von der Max-Wittmann-Schule (Förderschule GG), Joseph- und Bach-Grundschule genutzte Außensportanlage am Dollersweg 18 wird zugunsten einer wohnbaulichen Entwicklung aufgegeben.
WICK 11 – Errichtung Spielfläche „Pleckenbrink“ (Br 213)
Im Bebauungsplan Br 213 ist (auch im Hinblick auf eine Spielflächenunterversorgung im Umfeld) eine Spielfläche von 1.400 m ² festgesetzt. Die Spielfläche dient auch der Versorgung der wohnbaulichen Entwicklung am Etselweg (Br 226).
Technische Infrastruktur
WICK 12 – Hochwasserschutz
Umfangreiche Aktivitäten zur weiteren Verbesserung des Hochwasserschutzes in Dortmund, wie die Anlage von Hochwasserrückhaltebecken, werden fortgeführt. Zudem werden zahlreiche Flächen vom Kanalnetz abgekoppelt und größtenteils durch Versickerung dem Grundwasser zugeführt.
Wirtschaftsflächen
WICK 13 – Landeswellenverlegung Dortmunder Flughafen
Vor dem Hintergrund verschärfter Sicherheitsvorkehrungen für Landungen an Flughäfen in Abhängigkeit gewisser Wetterlagen und um den Anforderungen moderner Flugzeugtypen gerecht werden zu können, plant die Flughafen Dortmund GmbH eine bessere Ausnutzung der bestehenden Landebahn durch die Verlegung einer Landeschwelle um 300 Meter in Richtung Osten.
WICK 14 – Zukunftsszenarien Dortmunder Flughafen
Mit Beschluss vom 11.02.2021 hat der Rat der Stadt einen Antrag beschlossen, nach dem die Verwaltung im Sinne einer vorausschauenden Politik und um für die unterschiedlichen Zukunftsszenarien gerüstet zu sein beauftragt wird, mögliche Nachfolgeszenarien für die Wertschöpfung auf der Fläche des Dortmunder Flughafens zu identifizieren.
Wohnen
WICK 15 – Neubaugebiet „Pleckenbrink“ (Br 213)
Es ist beabsichtigt auf den Freiflächen und der ehem. Sportplatzfläche östlich der Straße „Pleckenbrink“ und südlich der Morgenstraße ein Wohngebiet mit 65 Wohneinheiten (WE) in Einfamilienhäusern und 80 WE im Geschosswohnungsbau zu entwickeln. Der Standort ist hervorragend in den Ortsteil eingebunden und hat sehr gute Mobilitätsvoraussetzungen. Dies begründet auch die guten Voraussetzungen für besondere Wohnformen (Wohnprojekte).

WICK 16 – Neubaugebiet „Etzelweg“ (Br 226)

Der Bebauungsplan Br 226 „Etzelweg“ liefert die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung eines Wohngebietes mit ca. 25 Einzel- und Doppelhäusern sowie Reihen- oder Mehrfamilienhäusern. Das Baugebiet liegt mitten im Siedlungsbereich in fußläufiger Entfernung zu Haltestellen der Stadtbahn sowie S-Bahn und dem Stadtteilzentrum „Wickede“.

WICK 17 – Neubaugebiet „Wickede-West“ (Br 196)

Das Neubaugebiet ist eine Siedlungserweiterung der Ortslage zwischen der geplanten Fortführung der Landesstraße L663n und dem heutigen Siedlungsrand im westlichen Wickede. Geplant sind ca. 40 Wohneinheiten (WE) in Einfamilienhäusern und 85 WE im Geschosswohnungsbau. Trotz der schwerwiegenden Bodengrundhemmnisse (Entwässerung und geschützte Böden) wird das Verfahren nach Prüfung und Bestätigung auf Machbarkeit fortgeführt.

Verortung der laufenden Projekte

7 AUSBLICK

Der Stadtbezirk Brackel ist ein beliebter Wohnstandort in Dortmund mit einem vielfältigen Wohnungs-, Bildungs- und Freizeitangebot. Der sehr hohe Anteil an weitläufigen, zusammenhängen Freiräumen wird von den Bewohner*innen im Stadtbezirk im Zuge der im Erarbeitungsprozess durchgeführten Online-Beteiligung am häufigsten bei der Frage „Was macht den Stadtbezirk aus?“ genannt (s. Abbildung 86).



Abbildung 86: Auswertung Online-Beteiligung – „Was macht Brackel aus?“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Im Prozess INSEKT Brackel 2030+ wurden der „Status quo“ sowie Chancen, Herausforderungen und Handlungsempfehlungen für den Stadtbezirk zugespitzt, sodass sich letztlich „Leitplanken“ für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes in den nächsten Jahren ergeben.

Die größte Herausforderung und Chance für den Stadtbezirk Brackel ist die Umgestaltung der durch den gesamten Stadtbezirk verlaufenden Hellwegachse mit einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegführung, um das hohe motorisierte Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Lärm- und Schadstoffauswirkungen insbesondere in den Zentren und auf umliegende Siedlungsbereiche zu verringern. Zudem unterstützt die begleitende Evaluierung der Wirkung der Umbaumaßnahmen am Hellweg die Entscheidungsfindung zum Weiterbau der L663n, welche große Auswirkungen auf den Schutz des nördlich gelegenen Freiraumes und der Wohnqualität in angrenzenden Siedlungsbereichen haben würde.

Darüber hinaus muss aufgrund einer starken Nachfrage nach Wohnraum in Dortmund das umfangreiche Baulandpotenzial im Stadtbezirk Brackel aktiviert werden. Dabei ist eine schrittweise und bedarfsgerechte Wohnbaulandbereitstellung vorgesehen, um Flächenüberhänge zu vermeiden und um sparsam mit dem Freiraum umzugehen. Um dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ gerecht zu werden, wird die Siedlungserweiterung des Freiraumes nur verfolgt, wenn die Nachfrage nach Wohnraum dauerhaft hoch bleibt und verfügbare Flächen im Innenbereich diese nicht decken können. Das umfangreiche Wohnbauflächenpotenzial im Außenbereich soll langfristig genutzt werden.

Im Hinblick auf die Deckung der durch den Wohnungsneubau entstehenden Bedarfe der Sozialen Infrastruktur zeigt sich die größte Herausforderung im Stadtbezirk in der Flächenverfügbarkeit zur Schaffung von zusätzlichen Betreuungs-, Bildungs-, Freizeit- und Pflegeangeboten. Der voranschreitende demografische Wandel verlangt zudem nach generationengerechten Angeboten.

Eine weitere wesentliche Herausforderung ist die Sicherung von Siedlungsrandern, um das Zusammenwachsen der Stadtteile Wambel, Brackel, Asseln und Wickede zu verhindern und den Freiraum sowie seine stadtklimatischen Ausgleichsfunktionen zu schützen. Dabei trägt die Qualifizierung des Wegnetzes zur Steigerung der Erholungsfunktion und Vernetzung umliegender Freiräume mit bei. Insbesondere die Öffnung der bereits seit langer Zeit rekultivierten Halde Schleswig kann das nutzbare Freiraumangebot in Brackel erweitern. Aber auch der Erhalt bestehender Grünstrukturen im Siedlungszusammenhang sowie die Berücksichtigung einer „Doppelten Innenwicklung“ bei Neubauvorhaben sind von großer Bedeutung, um die Lebensqualität in Brackel langfristig zu sichern.

Um auch zukünftig attraktive Wirtschafts- und Arbeitsstandorte im Stadtbezirk bereitzustellen sind die Gewerbegebiete „Wambel-Nord / -West“ und „Brackel-Süd“ durch eine städtebauliche Erneuerung, Reaktivierung und stärkere Durchgrünung weiterzuentwickeln. Die perspektivische Entwicklung landwirtschaftlich genutzten Fläche „Buddenacker“ als Wirtschaftsfläche schafft neue Gewerbe- und Industrieflächen im Stadtbezirk und kann als Kompensation der eventuell wegfallenden Gewerbeflächen am Standort „Asseln-Süd“ dienen.

Die Vision der Bewohnerschaft zur zukünftigen Entwicklung von Brackel spiegelt den Wunsch nach einem nachhaltigen Stadtbezirk mit einer hohen Lebensqualität wider (s. Abbildung 87). Der Wunsch findet in aktuellen Planungen sowie den Zielvorstellungen für die zukünftige Entwicklung stets Berücksichtigung mit dem Ziel, Brackel nachhaltig zu gestalten und die Lebensqualität auch in Zukunft zu erhalten und zu stärken.



Abbildung 87: Auswertung Online-Beteiligung – „Wie soll Brackel sein?“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Das Integrierte Stadtbezirksentwicklungskonzept (INSEKT) Brackel 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 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 Brackel 2030+ verfügen die Stadtentwicklung in Dortmund, die Politik sowie die Bewohner*innen im Stadtbezirk über einen Orientierungsrahmen für die räumliche Entwicklung von Brackel, 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 Brackel 2030+ bildet zudem die Grundlage zur Fortschreibung des Flächennutzungsplanes 2004 in den nächsten Jahren.

ANHANG

Anhang 1 Quellenverzeichnis

Veröffentlichungen

Dortmund, die Stadt mit Lebensqualität für Familien und Kinder (ohne Jahr): Stadt Dortmund, Jugendamt (Hrsg.)

Innenentwicklungspotenziale in Deutschland. Ergebnisse einer bundesweiten Umfrage und Möglichkeiten einer automatisierten Abschätzung (2013): Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.)

Jessen, Johann (2018): Leitbilder der Stadtentwicklung. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung ISBN 978-3-88838-559-9 (PDF-Version)

Klimaanalyse Dortmund (2019): Regionalverband Ruhr (RVR); Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Hrsg.)

Kühnau, Dr. Christian; Böhme, Christa (2018): Doppelte Innenentwicklung – Perspektiven für das Urbane Grün, Empfehlungen für Kommunen, Bundesamt für Naturschutz (BfN) (Hrsg.)

Kurz- und Abschlussbericht, Kleinräumige Quartiersanalyse „LEG-Siedlung Wickede“ (2011): Stadt Dortmund, Amt für Wohnungswesen (Hrsg.)

Landschaftsplan Dortmund (2020): Stadt Dortmund, Umweltamt (Hrsg.)

Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund (2014): Stadt Dortmund, Umweltamt (Hrsg.)

Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland, verabschiedet von der Ministerkonferenz für Raumordnung am 9. März 2016 (2016): Geschäftsstelle der Ministerkonferenz für Raumordnung im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (MKRO) (Hrsg.)

Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege, Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie (2011): Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Hrsg.)

Lkw-Stadtplan (2014): Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Hrsg.)

Masterplan Einzelhandel (2013): Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Hrsg.)

Masterplan Emscher Landschaftspark (2010): Projekt Ruhr GmbH (Hrsg.)

NEUE LEIPZIG CHARTA. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl verabschiedet beim Informellen Ministertreffen Stadtentwicklung am 30. November 2020 (2020): Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) (Hrsg.)

StadtgrünPlan - Stadtbezirk Brackel (2004): Stadt Dortmund, Grünflächenamt (Hrsg.)

Umweltplan Dortmund (2002): Stadt Dortmund, Umweltamt (Hrsg.)

Umweltqualitätsziele zur Freiraumentwicklung in Dortmund - Eine Arbeitshilfe der Planungs- und Umweltverwaltung (1998): Stadt Dortmund, Umweltamt (Hrsg.)

Zehn Jahre Leipzig-Charta. Die Bedeutung integrierter Stadtentwicklung in Europa (2017): Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.)

Beschlussvorlagen

1. Genehmigung einer Dringlichkeitsentscheidung gemäß § 60 Abs. 1 GO NRW, 2. Klage der Deutschen Umwelthilfe zu Luftreinhalteplan Ruhrgebiet – Teilplan Ost. Hier: Zustimmung zu den Ergebnissen der Vergleichsverhandlungen – Auftrag an die Verwaltung zur Umsetzung (2020): Kenntnisnahme des Rates der Stadt Dortmund vom 26.02.2020, Drucksache-Nr. 16529-20

Altersgerechte Stadt im Lichte des demografischen Wandels (2018): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 13.12.2018, Drucksache-Nr. 11153-18

Angebotsstrukturen der Dortmunder Tageseinrichtungen für Kinder (TEK) nach dem Kinderbildungsgesetz (KiBiz) und Plätze in der Kindertagespflege (KT) zum 01.08.2021 (2021): Beschluss des Ausschusses für Kinder, Jugend und Familie vom 27.01.2021, Drucksache-Nr. 11153-18

Barrierefreier Umbau der Stadtbahnhaltestellen – Konzept und Planungsbeschluss (2016): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 29.09.2016, Drucksache-Nr. 04055-16

Beschluss zur Erarbeitung des Masterplanes Sport (Sportentwicklungsplanung) für die Stadt Dortmund: Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 13.12.2018, Drucksache-Nr. 11874-18

Bushaltestellenprogramm 2016-2017 (2015): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 28.04.2016, Drucksache-Nr. 01871-15

Fortschreibung des Rettungsdienstplanes (2018): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 17.05.2018, Drucksache-Nr. 10207-18

Geschäftsbericht des Jugendamtes 2019 (2020): Kenntnisnahme des Ausschusses für Kinder, Jugend und Familie vom 02.09.2020, Drucksache-Nr. 18385-20

Kinderbetreuungsquote (2018): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 17.05.2018, Drucksache-Nr. 10660-18

Kleinräumiges Pflegemarktmonitoring Stadt Dortmund (2021): Kenntnisnahme des Rates der Stadt Dortmund vom 20.05.2021, Drucksache-Nr. 19869-21

Kommunales Wohnkonzept Dortmund (2009): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 26.03.2009, Drucksache-Nr. 14702-09

Konzentrationszonen für Windenergieanlagen im Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund (2019): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 23.05.2019, Drucksache-Nr. 13471-19

Konzept für Abstellmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zum Parken und Reisen: Park and Ride – (P+R) und Bike and Ride (B+R) – Konzept (2006): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 28.09.2006, Drucksache-Nr. 05800-06

Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (MiKaDo) (2019): Kenntnisnahme des Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen (AUWS) vom 18.09.2019, DS-Nr. 14977-19

Masterplan Mobilität 2030, Abschluss 1. Stufe, Zielkonzept (2018): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 22.03.2018, Drucksache-Nr. 09755-17

Masterplan Sport (Sportentwicklungsplanung) für die Stadt Dortmund, Erster Zwischenbericht (2020): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 27.04.2020, Drucksache-Nr. 16354-19

Masterplan Wirtschaftsflächen – Zwischenbericht 2015 (2015): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 12.11.2015, Drucksache-Nr. 02185-15

Modal-Split-Erhebung – Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Dortmund (2019): Kenntnisnahme des Rates der Stadt Dortmund vom 26.03.2020, Drucksache-Nr. 16308-19

Moratorium L663n / OWIIIa (2021): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 11.02.2021, Drucksache-Nr. 19352-20

Nachfrageanalyse zur Situation auf dem Dortmunder Wohnungsmarkt (2018): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 12.07.2018, Drucksache-Nr. 10799-18

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 (2014): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 15.05.201, Drucksache-Nr. 12283-14

Schulentwicklungsplanung 2018 bis 2023 – 3. Zwischenbericht für die Weiterführenden Schulen (2019): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 25.09.2019, Drucksache-Nr. 14517-19

Schulentwicklungsplanung 2018 bis 2023 – 4. Zwischenbericht für Grundschulen, insbesondere in den Stadtbezirken Hörde, Innenstadt-Nord und Innenstadt-Ost, Gymnasien und Gesamtschulen (2019): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 26.09.2019, Drucksache-Nr. 15069-19

Schulentwicklungsplanung 2018 bis 2023 – 5. Zwischenbericht für den Bereich der Förderschulen (2019): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 13.02.2020, Drucksache-Nr. 15078-19

Sicherung von bezahlbarem Wohnen (2014): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 10.04.2014, Drucksache-Nr. 11396-13-E4

Spielleitplanung Dortmund (2008): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 14. Februar 2008, Drucksache-Nr. 09666-07

Spielleitplanung für den Stadtbezirk Brackel (2011): Kenntnisnahme der Bezirksvertretung Brackel vom 16.06.2011, Drucksache-Nr. 04318-11

Städtebauliche Rahmenplanung B1 (2003): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 09.10.2003, Drucksache-Nr. 04440-03

Starkregen Gefahrenkarte für Dortmund (2019): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 04.07.2019, Drucksache-Nr. 13089-18

Stellungnahme der Stadt Dortmund zum ersten Entwurf des Regionalplanes Ruhr (2018): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 28.03.2019, Drucksache-Nr. 13074-18

Strategische Ausbauplanung Kindertagesbetreuung 2012-2025 (2021): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 25.03.2021, Drucksache-Nr. 19920-21

Zukunft Flughafen (2021): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 11.02.2021, Drucksache-Nr. 19353-20-E1

Zukünftige Wirtschaftsflächenentwicklung in Dortmund (2017): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 16.11.2017, Drucksache-Nr. 08015-17

Zukünftige Wohnbauflächenentwicklung in Dortmund – Handlungsstrategie (2016): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 29.09.2016, Drucksache-Nr. 04710-16

Gesetze, Verordnungen und Satzungen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung der Neufassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Art. 2 G vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1728)

Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 37,86), zuletzt geändert durch Art. 2 G vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057, 1062)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege – Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 5 G vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 440)

Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz – LNatSchG NRW) vom 21. Juli 2000 (GV. NRW. S. 568), zuletzt geändert durch Art. 5 G zur Änd. des Landeswasserrechts vom 4. Mai 2021 (GV. NRW. S. 560)

Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (DSchG NW) vom 11. März 1980 (GV. NRW. S. 226,716), zuletzt geändert durch Art. 5 G vom 15. November 2016 (GV. NRW. S. 934)

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 (ABl. EG Nr. L 189 S. 12)

Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BlmSchG), Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift am 01. Juni 2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)

Verordnung über den Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) vom 15. Dezember 2016, zuletzt geändert durch Verordnung vom 12. Juli 2019 (GV.NRW. S. 442)

Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfg) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Art. 15 Abs. 1 G vom 4. Mai 2021 (BGBl. I S. 882)

Anhang 2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Stadtbezirkentwicklungsplan (STEP) Brackel 2030+ (s. Kapitel 6.2)	3
Abbildung 2: Auswertung Online-Beteiligung – „Welche Stadtbezirksthemen sind Ihrer Meinung nach für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes am wichtigsten?“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	5
Abbildung 3: Auswertung Online-Beteiligung – „Wie soll Brackel sein?“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	6
Abbildung 4: Aufbau des Berichtes Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	8
Abbildung 5: Beteiligungsformate INSEKT Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	9
Abbildung 6: Aufbau des Kapitels Grundlagen Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	10
Abbildung 7: Ausschnitt Entwurf Neuaufstellung des Regionalplan Ruhr (RPR) vom 06.07.2018 (Legende s. Anhang 4); Quelle: eigene Darstellung nach Regionalverband Ruhr (RVR)	14
Abbildung 8: Ausschnitt Flächennutzungsplan Brackel 2004 (Legende s. Anhang 5) Quelle: eigene Darstellung nach Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	15
Abbildung 9: Übersicht der Bebauungspläne und Satzungen im Stadtbezirk Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	19
Abbildung 10: Einordnung LEG-Siedlung Wickede im Stadtbezirk Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	20
Abbildung 11: Aufbau des Kapitels Bestandsanalyse Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	23
Abbildung 12: Lage des Stadtbezirkes Brackel im Dortmunder Stadtgebiet Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	24
Abbildung 13: Denkmallandschaft und Erhaltenswerte Siedlungsstrukturen im Stadtbezirk Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	27
Abbildung 14: Der Hellweg in Brackel. Die historische Handelsstraße wird heute durch eine äußerst unharmonische Bebauung geprägt.; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	27
Abbildung 15: Cäcilienstraße in Brackel. Trotz starker Veränderungen ist das Villenviertel rund um die Friedrich-Wilhelm-Straße auch heute noch gut ablesbar; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	28
Abbildung 16: Das Hellwegdorf Asseln. Der Stadtgrundriss ist unregelmäßig und geht auf das über Jahrhunderte gewachsene Wegenetz zurück; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	28
Abbildung 17: Der Dortmunder Hauptfriedhof ist das einzige erhaltende Großprojekt aus der Zeit des Stadtbaurates Hans Strobel. Es ist ein architektonisches gartenkünstlerisches Gesamtkunstwerk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund	30
Abbildung 18: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS); Raumnutzung im Stadtbezirk Brackel; Quelle: Stadt Dortmund, Vermessungs- und Katasteramt.....	31
Abbildung 19: Amtliche Basiskarte (ABK) NRW, Siedlungsstruktur im Stadtbezirk Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Vermessungs- und Katasteramt.....	34
Abbildung 20: Lage der statistischen Bezirke und Unterbezirke im Stadtbezirk Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	36
Abbildung 21: Hauptwohnbevölkerung je Hektar Siedlungsfläche in Dortmund Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik	37
Abbildung 22: Bevölkerungsentwicklung 2013-2019 im Stadtbezirk Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik.....	37
Abbildung 23: Durchschnittsalter der Hauptwohnbevölkerung (HWB) in Dortmund am 31.12.2019 Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik.....	39
Abbildung 24: Hauptwohnbevölkerung nach Altersklasse (Stand 31.12.2019); Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik	40
Abbildung 25: Altersstruktur im Vergleich zur Gesamtstadt (Stand 31.12.2019); Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik	40
Abbildung 26: Entwicklung der Altersstruktur 2013-2019 in Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik.....	40

Abbildung 27: Durchschnittsalter im Stadtbezirk Brackel am 31.12.2019 Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik	41
Abbildung 28: Zentralität nach Stadtbezirken ohne Innenstadt-West Quelle: eigene Darstellung nach Masterplan Einzelhandel (2013).....	44
Abbildung 29: Stadtbezirkszentrum „Brackel“ Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund	45
Abbildung 30: Nahversorgungszentrum „Wambel“ Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund	46
Abbildung 31: Nahversorgungszentrum „Asseln“ Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	46
Abbildung 32: Nahversorgungszentrum „Wickede“ Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	47
Abbildung 33: Nahversorgungsstruktur im Stadtbezirk Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	47
Abbildung 34: Einzelhandel im Stadtbezirk Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	49
Abbildung 35: Radial-Konzentrisches Freiraummodell (1998) Quelle: eigene Darstellung nach Neumayer, Hufnagel und Kieslich (1998)	50
Abbildung 36: Freiraum im Stadtbezirk Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	55
Abbildung 37: Lärm im Stadtbezirk Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	58
Abbildung 38: Acht gleichwertige Zielfelder des Masterplanes Mobilität 2030 Quelle: Abschluss 1. Stufe Masterplan Mobilität 2030, Planersocietät.....	60
Abbildung 39: Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken (Gesamtverkehr) Quelle: eigene Darstellung nach Modal-Split-Erhebung – Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Dortmund (2019).....	63
Abbildung 40: Mobilität im Stadtbezirk Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	67
Abbildung 41: Flächenanteile der Klimatope und Verkehrstrassen im Stadtgebiet von Dortmund Quelle: Klimaanalyse Dortmund (2019)	69
Abbildung 42: Stadtklima im Stadtbezirk Brackel Quelle: Regionalverband Ruhr (RVR); Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Stadt Dortmund	72
Abbildung 43: Versorgungsquoten in Dortmund und Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	75
Abbildung 44: Spielplatzkategorien und prozentuale Flächenzuteilung Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	78
Abbildung 45: Ergebnisse aus der Sportverhaltensstudie für den „Planungsraum 4“ (Aplerbeck, Brackel, Hörde und Hombruch); Quelle: Masterplan Sport (Sportentwicklungsplanung) für die Stadt Dortmund, erster Zwischenbericht (2020)	81
Abbildung 46: Soziale Infrastruktur im Stadtbezirk Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	87
Abbildung 47: prozentualer Anteil unterversorgter Adresspunkte (Breitband) Quelle: TÜV Rheinland	89
Abbildung 48: Technische Infrastruktur im Stadtbezirk Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	92
Abbildung 49: Wirtschaftsflächenreserven nach Stadtbezirken Quelle: eigene Auswertung nach Wirtschaftsflächendatenbank, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Stand 01.01.2017)	96
Abbildung 50: Gewerbegebiet „Wambel-West“	97
Abbildung 51: Gewerbegebiet „Wambel-Nord“ Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund	98
Abbildung 52: Gewerbegebiet „Brackel“ Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund	98
Abbildung 53: Gewerbeflächen „Hohenbuschel“ Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	99
Abbildung 54: Gewerbegebiet „Asseln-West“	99
Abbildung 55: Gewerbegebiet „Wickede-Süd“ Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund	100
Abbildung 56: Gewerbegebiet „Brackel-Süd“ Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	101
Abbildung 57: Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	104
Abbildung 58: Flächeninanspruchnahme der letzten Jahre im Stadtbezirk Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	110

Abbildung 59: Charakteristik der zukünftigen Flächenentwicklungen im Stadtbezirk Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	111
Abbildung 60: Wohnbauflächen im Stadtbezirk Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	113
Abbildung 61: Aufbau des Kapitels Brackel 2030+ Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	114
Abbildung 62: Verortung der Handlungsempfehlungen im Stadtbezirk Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	124
Abbildung 63: Verortung des Areals „Wambeler Rennbahn“ im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	125
Abbildung 64: Luftbild des Areals „Wambeler Rennbahn“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	125
Abbildung 65: Verortung des Areals „Asseln-Süd“ im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	127
Abbildung 66: Luftbild des Areals „Asseln-Süd“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	127
Abbildung 67: Verortung der Innenentwicklungsflächen im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	129
Abbildung 68: Ansicht Innenentwicklungsfläche „Pleckenbrink“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	129
Abbildung 69: Verortung der Freiflächen zwischen Wambel und Brackel im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	131
Abbildung 70: Luftbild der Freiflächen zwischen Wambel und Brackel; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	131
Abbildung 71: Verortung der Gewerbegebiete „Wambel-Nord / -West“ sowie „Brackel-Süd“ im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	133
Abbildung 72: Ansicht Parkplatzfläche „Unterste-Wilms-Straße“ im Gewerbegebiet „Wambel-Nord“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	133
Abbildung 73: Verortung des Grünzuges im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	135
Abbildung 74: Blick über das Brackeler Feld bis zur Halde Schleswig; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	135
Abbildung 75: Verortung der Hellwegachse im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	137
Abbildung 76: Ansicht der Hellwegachse im Bereich Zentrum „Wickede“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	137
Abbildung 77: Verortung des zukünftigen Verlaufes der L663n im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	139
Abbildung 78: Ansicht Freiraum nördlich von Wickede; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	139
Abbildung 79: Verortung potenzieller Außenentwicklungsflächen im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	141
Abbildung 80: Ansicht Außenentwicklungsfläche „Niederste Feldweg“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	141
Abbildung 81: Verortung der Wirtschaftsfläche „Buddenacker“ im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	143
Abbildung 82: Luftbild der Wirtschaftsfläche „Buddenacker“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	143
Abbildung 83: Aufbau des Kapitels Visualisierung Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	145
Abbildung 84: Raummodell Brackel Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	146
Abbildung 85: Stadtbezirksentwicklungsplan Brackel 2030+; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	151
Abbildung 86: Auswertung Online-Beteiligung – „Was macht Brackel aus?“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	167
Abbildung 87: Auswertung Online-Beteiligung – „Wie soll Brackel sein?“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	168

Anhang 3 Abkürzungsverzeichnis



A+E-Flächen	Ausgleichs- und Ersatzflächen
A1	Autobahn 1
A40	Autobahn 40
ALKIS	Amtliches Liegenschaftskataster
ASB	Allgemeine Siedlungsbereiche
B+R	Bike and Ride
B1	Bundesstraße 1
B236	Bundesstraße 236
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
B-Plan	Bebauungsplan
DEGES	Deutsche Einheit Fernstraßenplanung und -bau GmbH
DSW21	Dortmunder Stadtwerke 21
EFH	Einfamilienhäuser
FNP	Flächennutzungsplan
GEP	Gebietsentwicklungsplan
GIB	Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen
GWB	Geschosswohnungsbau
KEP-Dienste	Kurier-, Express- und Paket-Dienste
Kfz	Kraftfahrzeug
L663n	Landesstraße 663n
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz
LEG	Landesentwicklungsgesellschaft
LEP	Landesentwicklungsplan
LNatSchG	Landesnaturschutzgesetz
LSG	Landschaftsschutzgebiet
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NSG	Naturschutzgebiet
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
Pkw	Personenkraftwagen
RE	Regional-Express
RPR	Regionalplan Ruhr
RRX	Rhein-Ruhr-Express
RS1	Radschnellweg Ruhr
RVR	Regionalverband Ruhr
SF	Siedlungsfläche
SGB	Sozialgesetzbuch
SGB II	Zweites Buch Sozialgesetzbuch
TEK	Tageseinrichtung für Kinder

Tmax	Tageshöchsttemperatur
UBB	Untere Bodenschutzbehörde
UBZ	Unterbezirk
UND	Untere Denkmalbehörde
UQZ	Umweltqualitätsziele
VRR	Verkehrsbund Rhein-Ruhr
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WE	Wohneinheiten
WZ	Wirtschaftszweig





Anhang 4 Legende Regionalplan Ruhr

Legende zum Entwurf der Neuaufstellung des Regionalplanes Ruhr von 06.07.2018 für den Ausschnitt von Brackel gemäß den Festsetzungen des Regionalverbandes Ruhr (s. Kapitel 3.2):

1. Siedlungsraum

-  a) Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB)
-  c) Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)

2. Freiraum

-  a) Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche
-  b) Waldbereiche
-  c) Oberflächengewässer
-  ca) Fließgewässer
- d) Freiraumfunktionen**
-  da) Schutz der Natur
-  db-1) Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung
-  dc) Regionale Grünzüge
-  de) Überschwemmungsbereiche

3. Verkehrsinfrastruktur

a) Straßen unter Angabe der Anschlussstelle

aa) Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr

-  aa-1) Bestand, Bedarfsplanmaßnahmen

ab) Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr

-  ab-1) Bestand, Bedarfsplanmaßnahmen

b) Schienenwege unter Angabe der Haltepunkte und Betriebsflächen

ba) Schienenwege für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr

-  ba-1) Bestand, Bedarfsplanmaßnahmen

bb) Schienenwege für den regionalen und überregionalen Verkehr

-  bb-1) Bestand, Bedarfsplanmaßnahmen

f) Lärmschutzbereich gemäß Fluglärmschutzverordnungen

-  fb) Tagschutzzone 2

Anhang 5 Legende Flächennutzungsplan 2004

Legende zum Flächennutzungsplan 2004 der Stadt Dortmund (s. Kapitel 3.3):

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)
-  Sondergebiete, untergliedert nach:
(§ 10 und § 11 BauNVO)
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung
- AZ** Ausbildungszentrum Handwerk
- BM** Baumarkt
- BMF** Büro, Museum, Freizeitgewerbe
- BV** Büro- und Verwaltungsgebäude
- CP** Campingplatz
- EKB** Einzelhandel, Kultur und Büro
- 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
- 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 Haupteinzelverkehrsstraße
-  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)

-  Grünflächen, untergliedert nach:
-  Grünverbindung
-  Dauerkleingartenanlage
-  Freibad
-  Friedhof
-  Parkanlage
-  Grünfläche für die naturnahe Entwicklung
-  Sportfläche
-  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 (Ortsmittezentrum)
	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
	Regionalflughafen
	Abfall (Deponie)
	Bereich unter Bergaufsicht
	Recyclinghof
	Überschwemmungsgebiet
	Wasserschutzgebiet
	Naturschutzgebiete *
	Landschaftsschutzgebiete *
	Geschützte Landschaftsbestandteile *

* Aktuelle und geplante Schutzgebiete und -objekte (Paralleles Änderungsverfahren der Landschaftspläne)

Anhang 6 Denkmalliste

Die folgende Liste beinhaltet Denkmäler im Stadtbezirk Brackel, die rechtskräftig unter Denkmalschutz stehen (Stand Mai 2021). Die Tabelle stellt ausschließlich einen Auszug der Informationen aus der Denkmalliste der Stadt Dortmund und keine rechtsverbindliche Auskunft dar.

List.-Nr.	Bezeichnung	Straße	Hs.-Nr.	Gebäudetyp: einfache Kategorisierung	Gebäudetyp: genaue Kategorisierung
0002	Siedlung	Am Knie	3,5,7,9,10-20, 22,24,26,28,30, 32	Wohngebäude	Zechenhaus
0002		Neuhammerweg		Transport / Verkehr	Verkehrsfläche
0002	ehem. Pförtnerhaus	Neuhammerweg	15	Wohngebäude	Zechenhaus
0019	Neolithische und metallzeitliche Siedlungskammer Asseln-West	Asselner Hellweg		Wohngebäude	
0035	ev. Pfarrkirche Brackel	Brackeler Hellweg	142	Sakral	Kirche
0189	ev. Luther-Kirche	Asselner Hellweg	118	Sakral	Kirche
0203	Pferderennbahn	Nußbaumweg	200	gestaltete Landschaft	Sportanlage
0220		An den Röhlen	18	Wohngebäude	Zechenhaus
0221		An den Röhlen	20	Wohngebäude	Zechenhaus
0222		An den Röhlen	22	Wohngebäude	Zechenhaus
0223		Brackeler Hellweg	72	Wohngebäude	Wohnhaus
0224		Brackeler Hellweg	179	Wohngebäude	Wohn- und Geschäftshaus
0224		Oberdorfstraße	90	Wohngebäude	Wohn- und Geschäftshaus
0225		Cäcilienstraße	19	Wohngebäude	Wohnhaus
0226		Im Eck	13	Wohngebäude	Wohnhaus
0229	Spenglerei Schoof	Wickeder Straße	22	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude
0230		Asselner Hellweg	93	Wohngebäude	Wohn- und Geschäftshaus
0231		Asselner Hellweg	152	Wohngebäude	Wohn- und Geschäftshaus
0232	ehem. Hof Reckermann	Asselner Hellweg	100	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude

0234	ehem. Hof Sybrecht	Asselner Hellweg	106	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude
0234	Alte Post	Brackeler Hellweg	145	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude
0236		An den Rühlen	1	Wohngebäude	Zechenhaus
0237		An den Rühlen	2	Wohngebäude	Zechenhaus
0238		An den Rühlen	6	Wohngebäude	Zechenhaus
0239		An den Rühlen	16	Wohngebäude	Zechenhaus
0250		Am Hagedorn	13	Wohngebäude	Wohnhaus
0251	Fachwerkhaus	Am Hagedorn	56	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude
0252		Am Hagedorn	58	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude
0281	ev. Pfarrkirche Wickede	Wickeder Hellweg	80	Sakral	Kirche
0301	ehem. Kommende	Brackeler Hellweg	144	Sakral	Kloster
0315		Aplerbecker Straße	499	Wohngebäude	Wohnhaus
0355		Altwickeder Hellweg	202	Transport / Verkehr	Bahnwärterhaus
0381	ehem. Hof Westecker	Flughafenstraße	21	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude
0413	ehem. Kotten Beckhof	Brackeler Hellweg	140	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude
0426	Kriegerdenkmal 1870/71	Wickeder Hellweg	80	Gedenken / Begräbniskultur	Ehrenmal
0559	ehem. Hof Goßlich	Brackeler Hellweg	152	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude
0565	St. Clemens	Flughafenstraße	50	Wohngebäude	Pfarrhaus
0565	St. Clemens	Flughafenstraße	52	Sakral	Kirche
0567		Wambeler Hellweg	35	Wohngebäude	Wohnhaus
0602		Briefsweg	27	Wohngebäude	Wohnhaus
0614	Längsdeelenhaus	Reichshofstraße	40	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude
0648	kath. Kirche St. Joseph	Asselner Hellweg	86	Sakral	Kirche
0693	ehem. Kotten	Reichshofstraße	37	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude
0704	ehem. Kotten	Pleckenbrink	30	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude
0729		Oesterstraße	30	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude
0730		Asselner Hellweg	153	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude

0731		Asselner Hellweg	157	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude
0742		Rüpingstraße	32	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude
0823		Asselner Hellweg	151	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude
0870		Tackenstraße	14	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude
0876		Brackeler Hellweg	17	Wohngebäude	Wohnhaus
0888	Queerdeelenhaus in Fachwerk	Brackeler Hellweg	85	Wohngebäude	Landwirtschaftliches Gebäude
0931		Asselburgstraße	30	Wohngebäude, Wirtschaftsgebäude	Landwirtschaftliches Gebäude
0939	Fachwerkhaus	Oesterstraße	1	Wohngebäude	Wohnhaus
0963	Holzturnhalle	Hörder Straße	29	öffentliche bauliche Anlagen	Gesundheit / Soziales
0992	Jüdischer Friedhof Wickede	Fränkischer Friedhof		Gedenken / Begräbniskultur	
1037	Hauptfriedhof	Am Gottesacker	25	Gedenken / Begräbniskultur	
1052	Kriegerdenkmal um 1872	Asselner Hellweg	118	Gedenken / Begräbniskultur	Ehrenmal
1053	Kriegerdenkmal 1926	Asselner Hellweg	118	Gedenken / Begräbniskultur	Ehrenmal

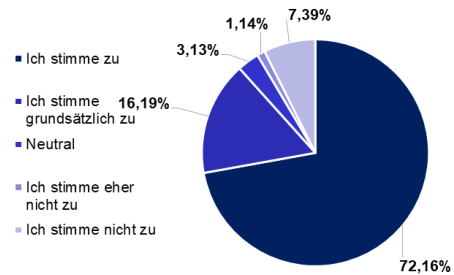
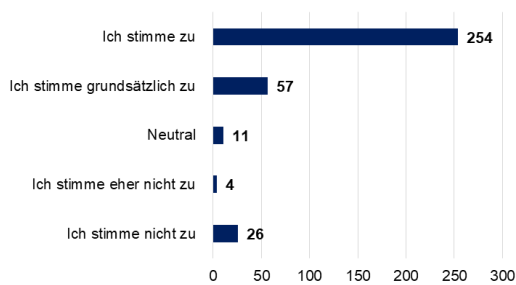
Anhang 7 Ergebnisdokumentation Online-Beteiligung

Im Zuge einer Online-Beteiligung wurden die Bewohner*innen im Stadtbezirk Brackel sowie alle Interessierten dazu aufgerufen, sich über die Ergebnisse des INSEKT zu informieren sowie ein Stimmungsbild abzugeben. Inhaltlich lag der Fokus auf der Vorstellung der wesentlichen Themen für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes (s. Kapitel 5.3) sowie deren Zielformulierung, zu denen die Teilnehmer*innen ihre Bewertung abgeben konnten.

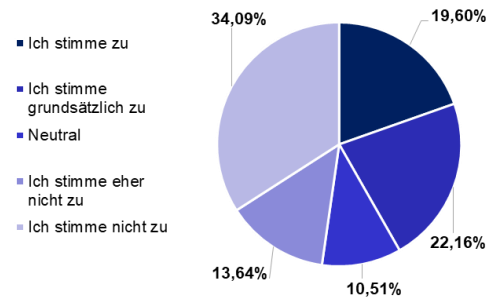
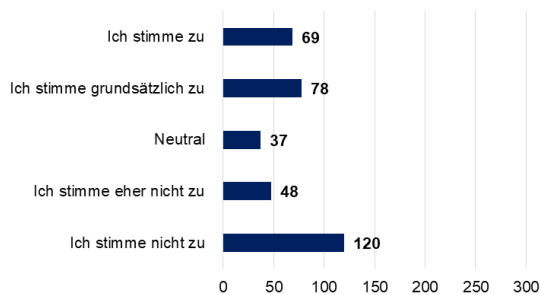
Die folgende Ergebnisdokumentation zeigt die Auswertung der Fragestellung „Stimmen Sie der Zielformulierung zu?“ und „Wie wichtig ist Ihnen das Stadtbezirksthema?“. Dabei wurden die Zielformulierungen der Stadtbezirksthemen in Teilaspekte aufgeteilt, um eine differenzierte Bewertung einholen zu können. Insgesamt sind 352 Teilnahmen eingegangen. Am Ende steht als Zusammenfassung das jeweilige Stimmungsbild, welches sich zu den verschiedenen Stadtbezirksthemen ergeben hat.

Stadtbezirksthema „Areal Wambeler Rennbahn“

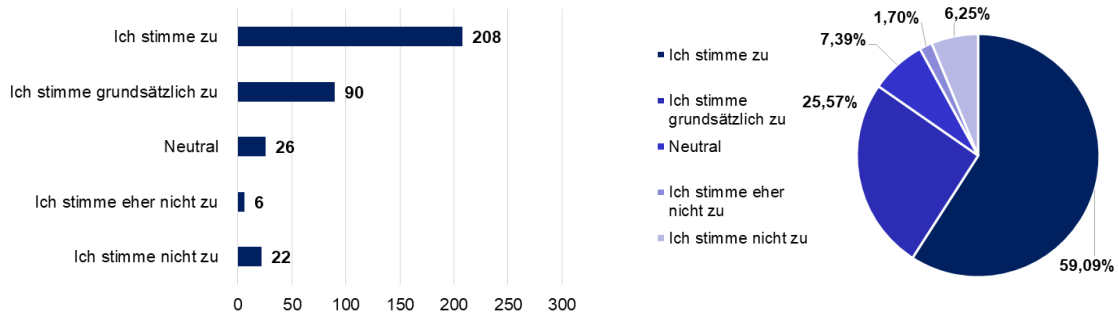
Im Fall einer perspektivischen Nutzungsaufgabe der Wambeler Rennbahn und des Golfplatzes soll bei einer Entwicklung des Areals die Ausgestaltung von öffentlich zugänglichen und durchgrüneten Flächen berücksichtigt werden, um zur Stärkung der Erholungsfunktion und zum Erhalt der stadtklimatischen Eigenschaften beizutragen.



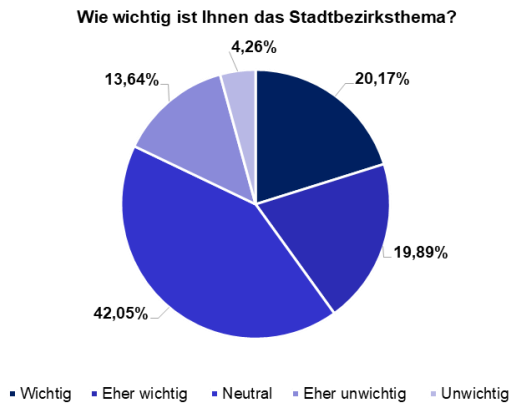
Um der steigenden Nachfrage nach Wohnraum gerecht zu werden, ist eine Bebauung denkbar, bei der die Themen Grün, Denkmalschutz und frühzeitige Sicherung von Flächen für soziale Angebote (z. B. Betreuungs-, Bildungs-, Pflegeangebote) Berücksichtigung finden.



Durch die direkte Anbindung an das Radwegenetz sowie den zukünftigen Radschnellweg Ruhr (RS1) soll der Stadtteilpark auch zur Verbesserung der Naherholungssituation im angrenzenden Stadtbezirk Innenstadt-Ost beitragen.

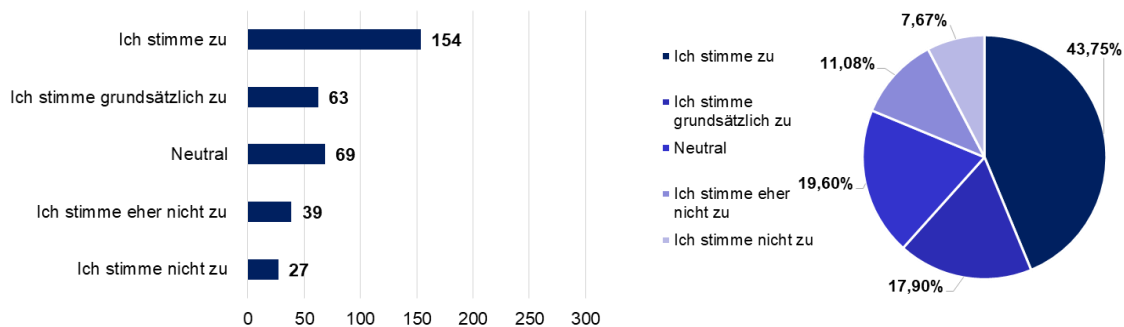


Stimmungsbild: Insgesamt zeigt sich ein unterschiedliches Stimmungsbild gegenüber den verschiedenen Aspekten der Zielformulierung. So erhält der Aspekt, die Freiflächen der Wambeler Rennbahn gemäß Flächennutzungsplan 2004 zu erhalten, einen hohen Zuspruch. Hier stimmen 72,16 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung eindeutig zu. Der Anbindung des Areals an den Radschnellweg Ruhr (RS1) stimmten ebenfalls 59,09 % eindeutig zu. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas geben 52,27 % „wichtig“ und 24,72 % „eher wichtig“ an, wohingegen knapp 10,00 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerteten. 13,35 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.

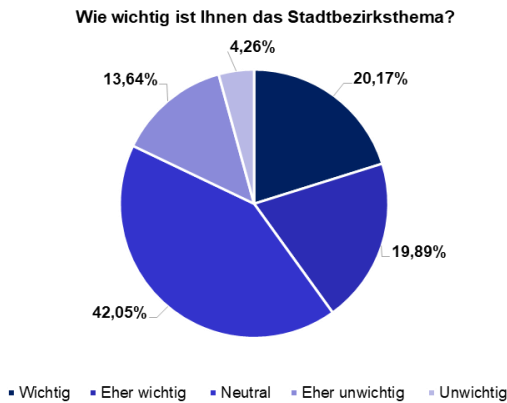


Stadtbezirksthema „Areal Asseln-Süd“

Trotz des hohen Bedarfes an zusätzlichen Wirtschaftsflächen in Dortmund, soll durch den Verzicht auf eine weitere gewerbliche Entwicklung und eine langfristige Rücknahme der Gewerbeflächen am Standort „Asseln-Süd“ der Freiraum zwischen Asseln und Wickede gemäß der Darstellung im Flächennutzungsplan 2004 gesichert werden, um das Zusammenwachsen der Stadtteile Asseln und Wickede zu verhindern.

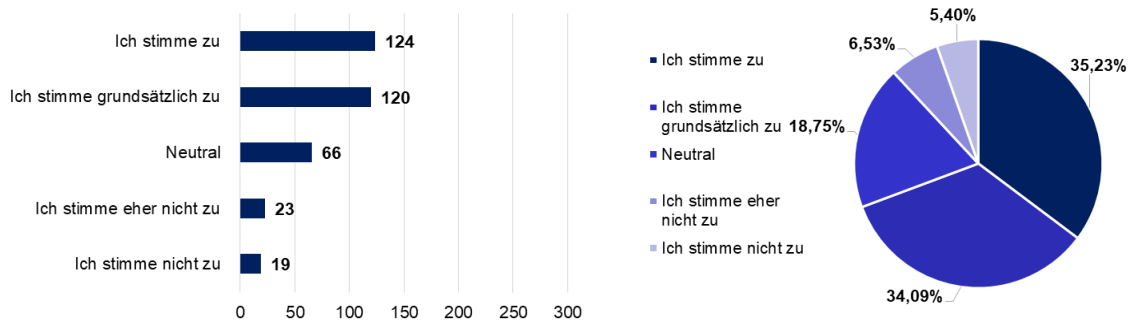


Stimmungsbild: Insgesamt zeigt sich ein unterschiedliches Stimmungsbild gegenüber den verschiedenen Aspekten der Zielformulierung. Somit stimmen der langfristigen Rücknahme der Gewerbeflächen am Standort „Asseln-Süd“ zugunsten des Freiraumes 17,90 % der Teilnehmer*innen „eher zu“ und 43,75 % „zu“. Jedoch geben 11,08 % an „eher nicht“ und 7,67 % „nicht“ zuzustimmen. Die Entwicklung der Wohnbauflächenpotenziale „Am Briefsweg“ und „Westlich Steinbrinkstraße“ erhält hingegen einen deutlich geringeren Zuspruch. Hier stimmen nur 15,34 % eindeutig „zu“ und 21,02 % „eher zu“. Insgesamt geben knapp 20,00 % der Teilnehmer*innen (19,60 %) an „eher nicht“ bzw. „nicht“ zuzustimmen. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas geben lediglich 20,17 % „wichtig“ und 19,89 % „eher wichtig“ an, wohingegen 17,90 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. Der hohe Anteil von 42,05 % weicht durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.

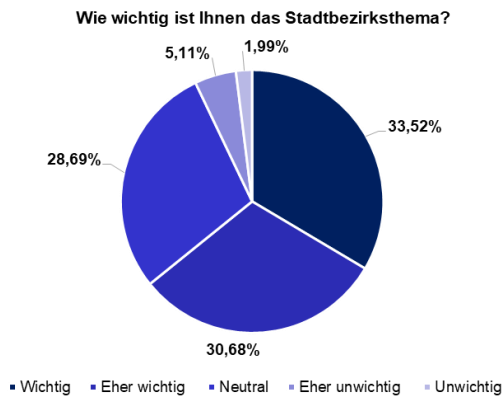


Stadtbezirksthema „Doppelte Innenentwicklung“

Im Sinne einer „Doppelten Innenentwicklung“ soll die Entwicklung der Flächenpotenziale „Hiddingstraße“, „In den Bärten“ und „Pleckenbrink“ unter der Berücksichtigung des Bedarfes an Grünflächen und Flächen für soziale Angebote (z. B. Betreuungs-, Bildungs-, Pflegeangebote), um dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ gerecht zu werden und zu einer positiven Entwicklung des gesamten Wohnumfeldes beizutragen.

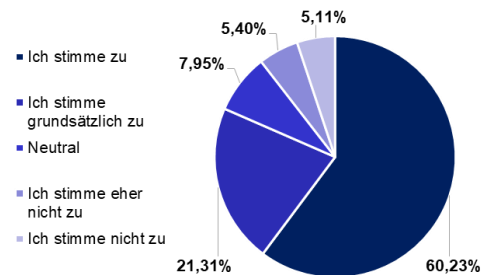
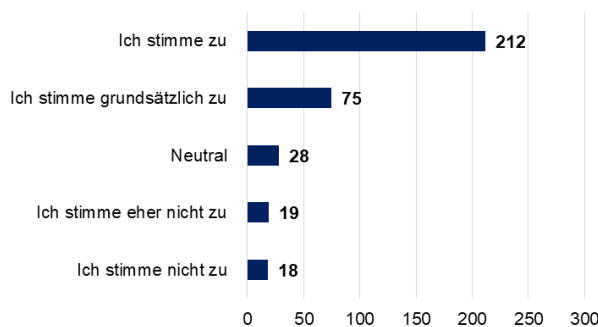


Stimmungsbild: Insgesamt wird der Zielformulierung von mehr als zwei Dritteln der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dennoch geben 11,93 % an, der Zielformulierung „eher nicht“ zuzustimmen bzw. „nicht“ zuzustimmen. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas haben 33,52 % der Teilnehmer*innen „wichtig“ und 30,68 % „eher wichtig“ angegeben, wohingegen 7,10 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. 28,69 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.

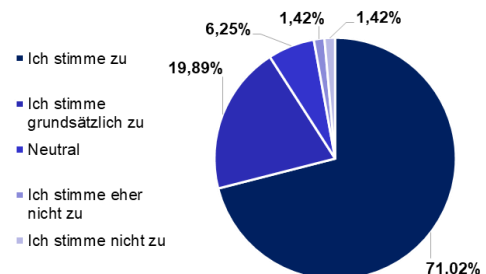
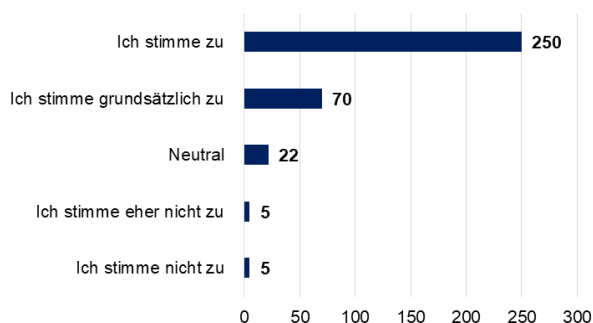


Stadtbezirksthema „Freiflächen Wambel / Brackel“

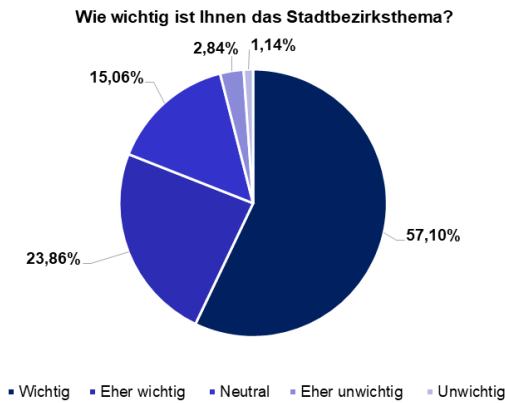
Das Zusammenwachsen der Stadtteile Wambel und Brackel soll verhindert werden, um die Erholungs- und stadtklimatischen Funktionen der zwischen den beiden Stadtteilen befindlichen Freiflächen zu erhalten. Eine Bebauung in diesem Bereich soll wenn, dann lediglich untergeordnet erfolgen.



Durch die Qualifizierung des Wegenetzes soll die Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr sowie die Anbindung an umliegenden Freiräume insbesondere für die Bewohner*innen der angrenzenden Siedlungsbereiche verbessert werden.

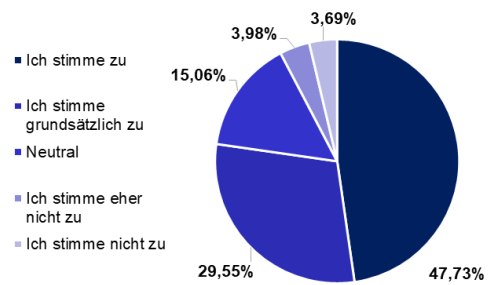
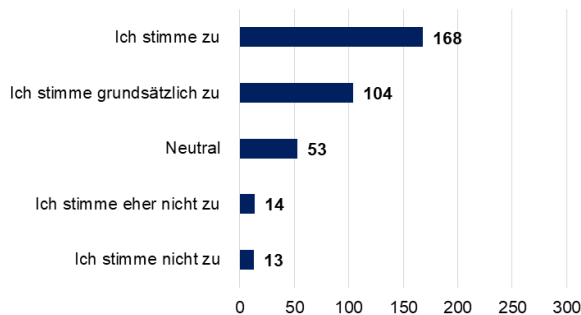


Stimmungsbild: Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von mehr als 80,00 % der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erfährt die Qualifizierung des Wegenetzes besonderen Zuspruch. Hier stimmen mehr als 71,02 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung eindeutig zu. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas geben über die Hälfte der Befragten (57,10 %) „wichtig“ und 23,86 % „eher wichtig“ an, wohingegen lediglich 3,98 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. 15,06 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.

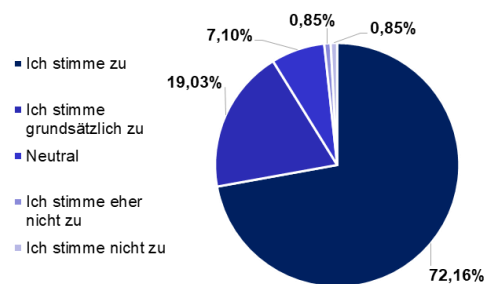
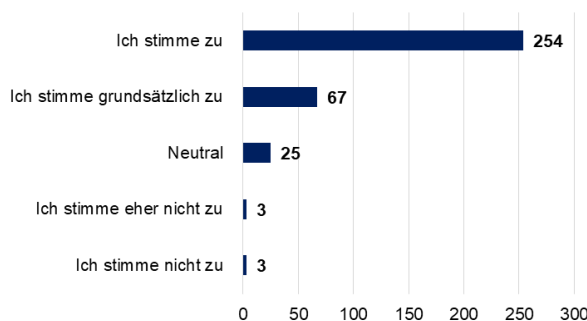


Stadtbezirksthema „Gewerbegebiete Wambel-Nord / -West und Brackel-Süd“

Die Weiterentwicklung der Wirtschafts- und Arbeitsstandorte „Wambel-Nord / -West“ und „Brackel-Süd“ soll durch eine bauliche Erneuerung und Wiedernutzung brachliegender und mindergenutzter Wirtschaftsflächen erfolgen.

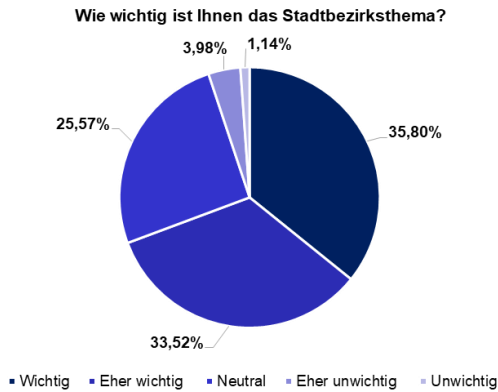


Es ist eine Durchgrünung der Bestandsgebiete zu forcieren, um eine Überhitzung der verdichteten und hochversiegelten Bereiche zu vermeiden.



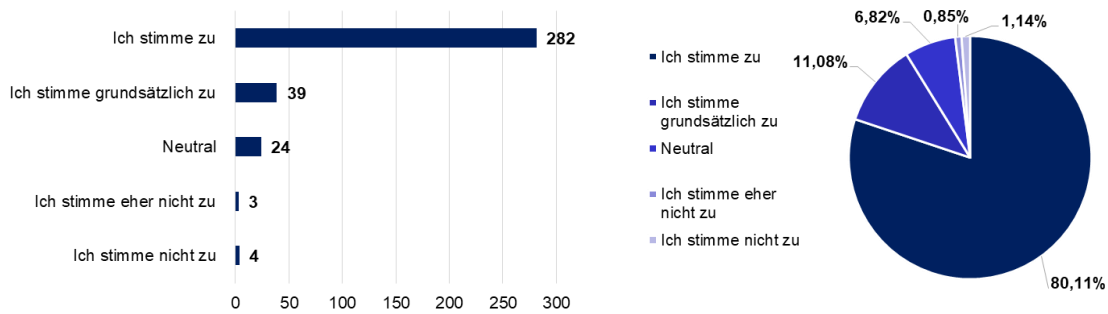
Stimmungsbild: Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von mehr als zwei Dritteln der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erfährt der Aspekt, eine Durchgrünung der Bestandsgebiete zu forcieren, um eine Überhitzung der verdichteten und hochversiegelten Bereiche zu vermeiden besonderen Zuspruch. Hier stimmen über 70,00 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung durch die Eingabe „ich stimme zu“ eindeutig zu. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas geben 35,80 % der Teilnehmer*innen „wichtig“ und 33,52 % „eher wichtig“ an, wohingegen

ausschließlich 3,98 % das Thema als „eher unwichtig“ und 1,14 % „unwichtig“ bewerten. Rund ein Viertel der Teilnehmer*innen (25,57 %) weicht durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.

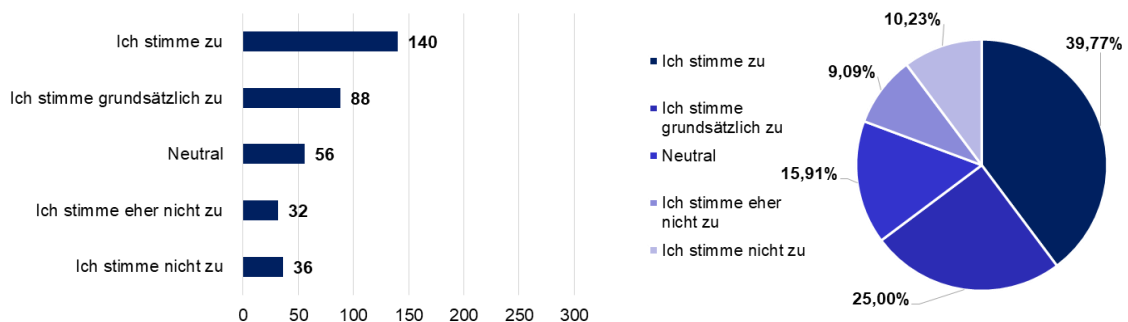


Stadtbezirksthema „Grünzug Halde Schleswig & Brackeler Feld“

Durch die Öffnung der Halde Schleswig als öffentlich zugängliche Erholungsfläche sowie der Qualifizierung des Fuß- und Radwegenetzes im Freiraum Brackeler Feld soll der Erholungswert des Grünzugs gesteigert werden.

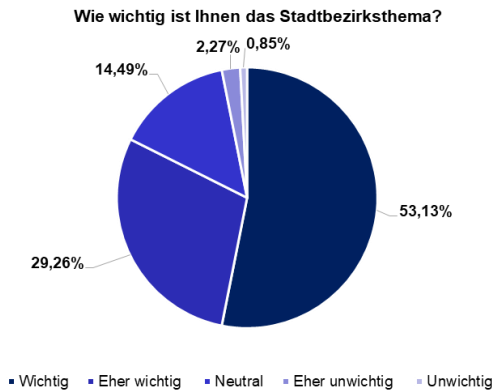


Der Arbeits- und Wirtschaftsstandort „Asseln-West“ soll zu einem nachhaltigen und durchgrünzten Gewerbegebiet entwickelt werden, um die Eingliederung in den Siedlungszusammenhang und das Landschaftsbild zu verbessern.



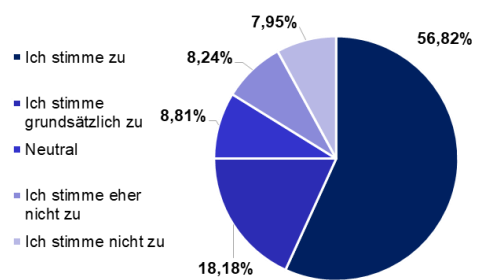
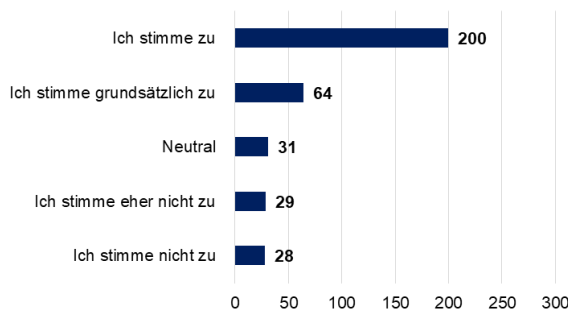
Stimmungsbild: Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von der Hälfte der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erfährt die Öffnung der Halde Schleswig als öffentlich zugängliche Erholungsfläche sowie die Qualifizierung des Fuß- und Radwegenetzes im Freiraum Brackeler Feld besonderen Zuspruch. Hier stimmen 80,11 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung eindeutig zu. Dagegen erhält das Ziel, den Arbeits- und Wirtschaftsstandort „Asseln-West“ zu einem nachhaltigen und durchgrünzten Gewerbegebiet zu entwickeln einen geringeren Zuspruch von 39,77 %. Zudem geben 9,09 % „ich stimme eher nicht zu“ und 10,23 % „ich stimme nicht zu“ an. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas haben über die Hälfte der Teilnehmer*innen (53,13 %) „wichtig“ und 29,26 % „eher wichtig“ angegeben, wohingegen lediglich 3,12 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“

bewerten. 14,49 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.

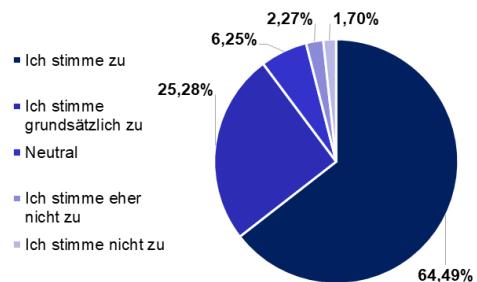
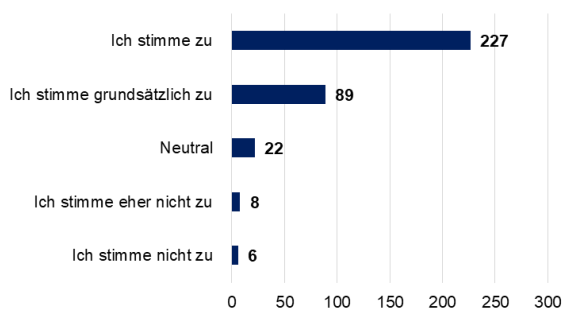


Stadtbezirksthema „Hellwegachse“

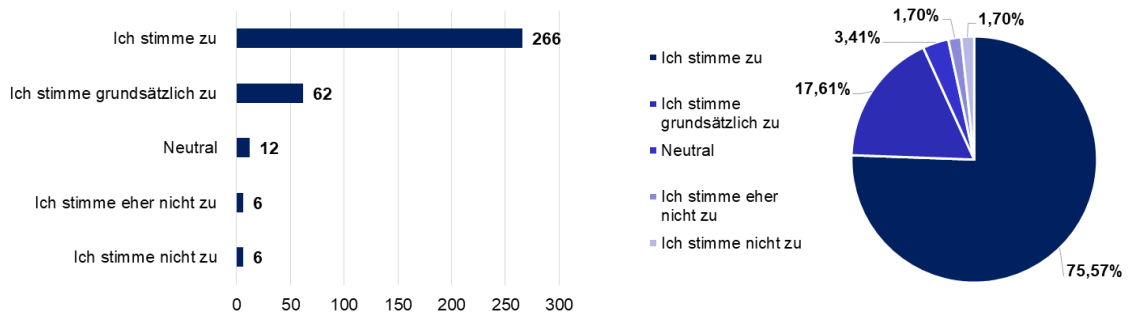
Die Umgestaltung der Hellwegachse leistet durch den Ausbau einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegführung sowie die Optimierung des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende und trägt durch die langfristige Verringerung des Autoverkehrs zur Aufenthaltsqualität in den Zentren bei.



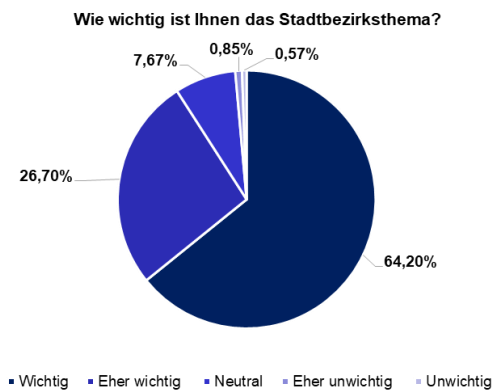
Um Verkehre zu vermeiden und die räumliche Distanz zwischen Wohnen, Nahversorgung, Dienstleistungen, Freizeit und Bildungsorten gering zu halten, gilt es, die Nutzungsdurchmischung und Angebotsvielfalt in den Zentren „Wambel“, „Brackel“, „Asseln“ und „Wickede“ zu erhalten.



Eine Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie eine Stärkung der Durchgrünung führen zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und Vermeidung einer Überhitzung in den Zentren.

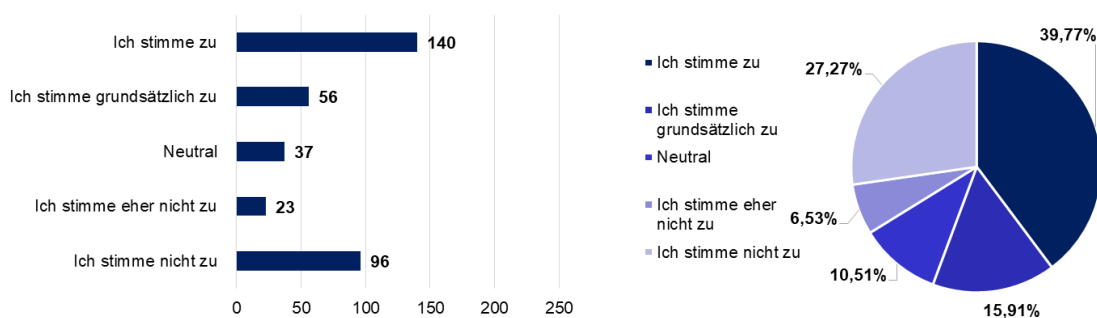


Stimmungsbild: Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von über der Hälfte aller Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erfährt die Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie die Stärkung der Durchgrünung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Vermeidung einer Überhitzung in den Zentren besonderen Zuspruch. Hier stimmen rund 75,00 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung durch die Eingabe „ich stimme zu“ eindeutig zu. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas haben 64,20 % der Teilnehmer*innen „wichtig“ und 26,70 % „eher wichtig“ angegeben, wohingegen lediglich 1,42 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. 7,67 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.

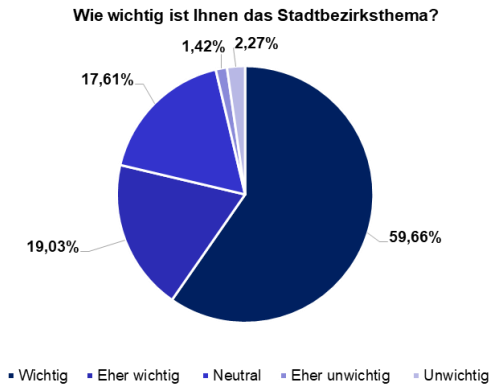


Stadtbezirksthema „Landesstraße 663n“

Die Planung zur Fortführung der Landesstraße 663n im Norden des Stadtbezirks soll nach Abschluss des Maßnahmenkonzeptes zur Umgestaltung der Hellwegachse zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs einer erneuten Abwägung unterzogen werden. Die Maßnahmen sollen kurz- und mittelfristig zur Entlastung des Hellwegs führen und positiv zur Mobilitätswende beitragen. Die Evaluierung der Wirkung der Maßnahmen dient als Grundlage für die Entscheidungsfindung zum Weiterbau der L663n.

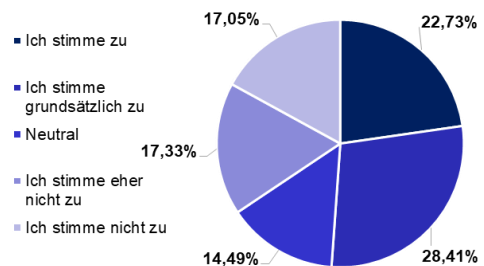
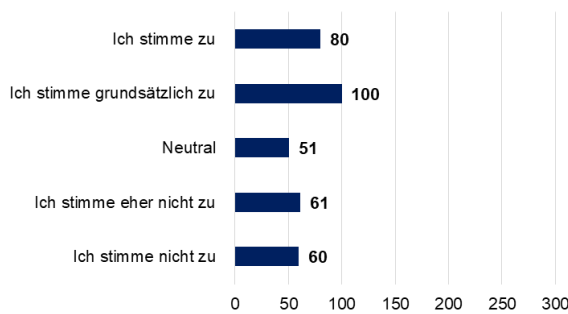


Stimmungsbild: Insgesamt wird der Zielformulierung von der Hälfte aller Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Jedoch geben insgesamt ein Drittel (33,8 %) der Teilnehmer*in an, der Zielformulierung „eher nicht“ oder „nicht“ zuzustimmen. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas haben dennoch 59,66 % der Teilnehmer*innen „wichtig“ und 19,03 % „eher wichtig“ angegeben, wohingegen lediglich 3,69 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. 17,61 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.

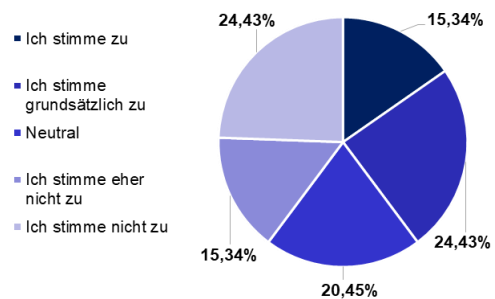
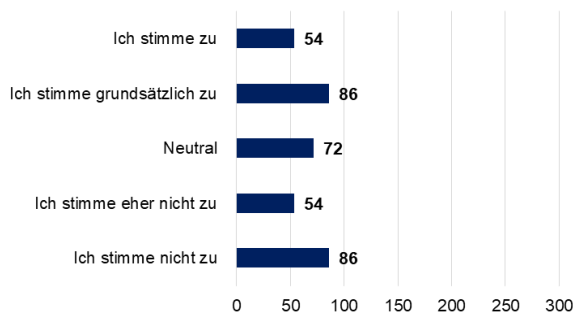


Stadtbezirksthema „Nachfragegerechte Wohnbaulandbereitstellung“

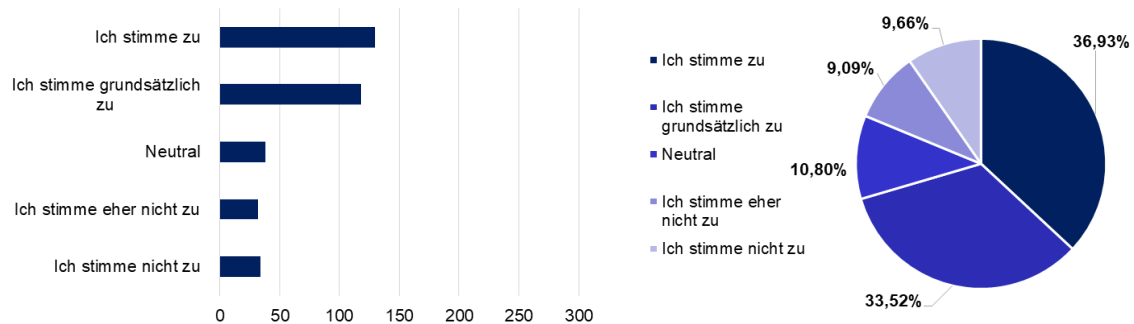
In Dortmund besteht eine starke Nachfrage nach Wohnbauland. Um der Nachfrage gerecht zu werden, muss auch der Stadtbezirk Brackel Beiträge erbringen. Daher soll das umfangreiche Wohnbauflächenpotenzial im Stadtbezirk Brackel genutzt werden. Es ist eine schrittweise und bedarfsgerechte Entwicklung der Flächen vorgesehen, um Flächenüberhänge zu vermeiden und sparsam mit dem Freiraum umzugehen.



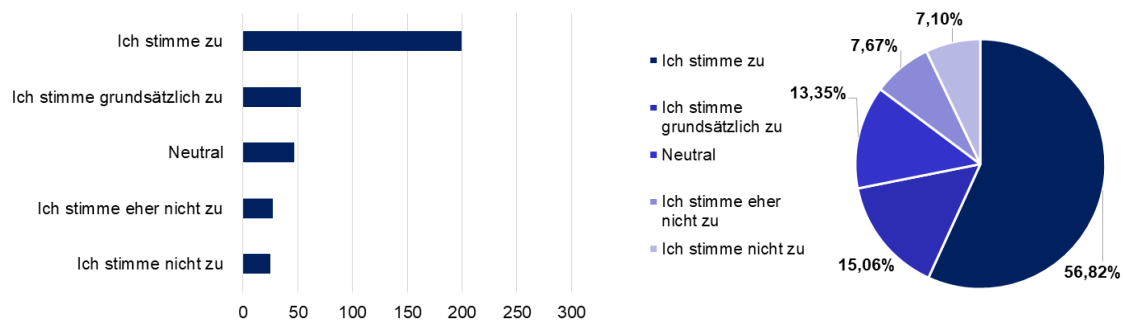
Konkret sollen zunächst Standorte in Wickede und Wambel einer Bebauung zugeführt werden. Um eine ausgewogene Siedlungsentwicklung zu gewährleisten, sollen danach Standorte im Ortsteil Asseln in den Blick genommen werden.



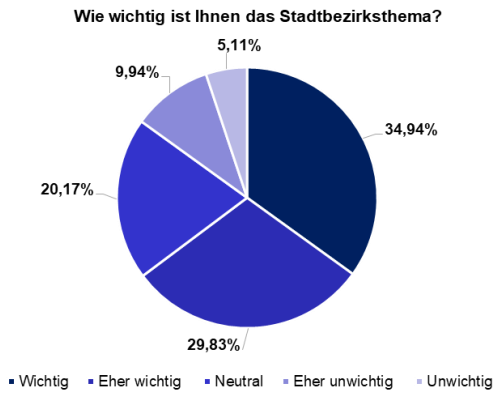
Um dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ gerecht zu werden, wird die Siedlungserweiterung zu Lasten des Freiraumes nur verfolgt, wenn die Nachfrage nach Wohnraum dauerhaft hoch bleibt und verfügbare Flächen im Innenbereich diese nicht decken können.



Darüber hinaus gilt es, insbesondere zwischen Asseln und Wickede von einer weiteren Bebauung der Freiflächen abzusehen, um ein Zusammenwachsen der beiden Stadtteile zu verhindern sowie Freiraumstrukturen und Grünverbindungen zu erhalten.

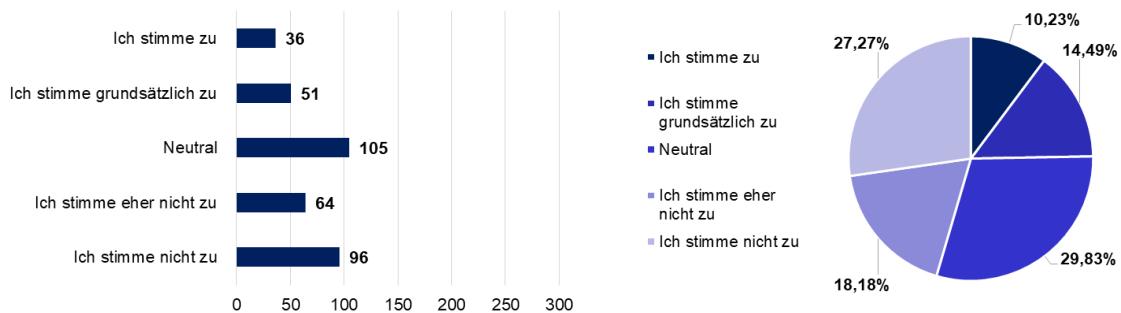


Stimmungsbild: Insgesamt zeigt sich ein unterschiedliches Stimmungsbild gegenüber den verschiedenen Aspekten der Zielformulierung. Somit stimmen der schrittweisen und bedarfsgerechten Entwicklung der Wohnbaupotenziale im Außenbereich lediglich knapp die Hälfte der Teilnehmer*innen (51,14 %) „eher zu“ bzw. „zu“. 34,38 % geben an, „eher nicht“ bzw. „nicht“ zuzustimmen. Auch der Aspekt zunächst Standorte in Wickede und Wambel zu entwickeln und danach den Stadtteil Asseln in den Blick zu nehmen, erhält einen eher geringen Zuspruch. Hier geben 15,34 % an, eindeutig zuzustimmen und 24,43 % „eher“ zuzustimmen, wobei insgesamt 39,77 % angeben, „eher nicht“ bzw. „nicht“ zuzustimmen. Dem Aspekt, dass die Siedlungserweiterung zu Lasten des Freiraumes nur erfolgt, wenn die Nachfrage nach Wohnraum dauerhaft hoch bleibt und verfügbare Flächen im Innenbereich diese nicht decken können erfährt einen vergleichsweise hohen Zuspruch. Hier geben über zwei Drittel der Teilnehmer*innen (70,45 %) an, „eher“ zuzustimmen bzw. eindeutig zuzustimmen. Auch dem Aspekt insbesondere zwischen Asseln und Wickede von einer weiteren Bebauung der Freiflächen abzusehen, um ein Zusammenwachsen der beiden Stadtteile zu verhindern sowie Freiraumstrukturen und Grünverbindungen zu erhalten stimmen 56,82 % „zu“ und 15,06 % „eher zu“. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas geben 34,94 % „wichtig“ und 29,83 % „eher wichtig“ an, wohingegen 15,05 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerteten. 20,17 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.

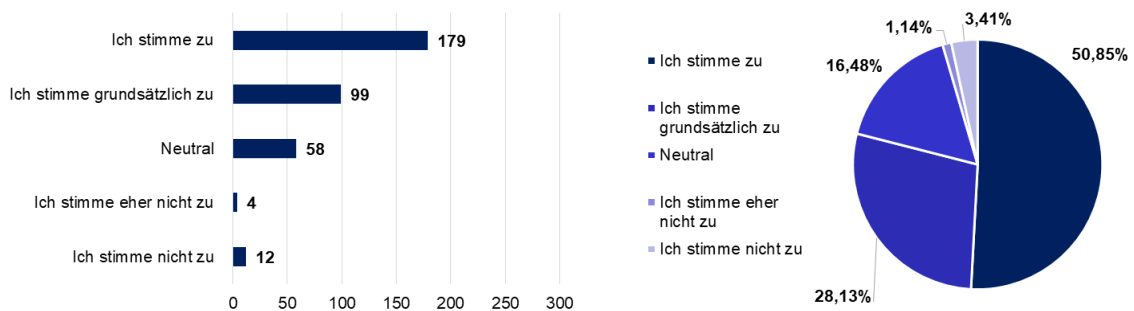


Stadtbezirksthema „Wirtschaftsfläche Buddenacker“

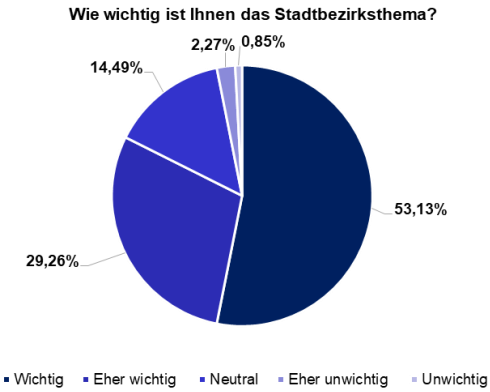
Durch die langfristige Entwicklung der landwirtschaftlich genutzten Fläche „Buddenacker“ als Wirtschaftsfläche gemäß Flächennutzungsplan 2004 soll eine Kompensation der eventuell entfallenden Wirtschaftsfächenpotenziale „Asseln-Süd“ erfolgen.



Es ist die Entwicklung von städtebaulich kompakten Strukturen und die Vermeidung einer Überhitzung zu berücksichtigen.



Stimmungsbild: Insgesamt zeigt sich ein unterschiedliches Stimmungsbild gegenüber den verschiedenen Aspekten der Zielformulierung. So erhält der Aspekt einer langfristigen Entwicklung der landwirtschaftlich genutzten Fläche „Buddenacker“ als Wirtschaftsfläche einen eher geringen Zuspruch. Insgesamt geben nur rund ein Viertel (24,42 %) der Teilnehmer*innen an, dem Aspekt „eher zustimmen“ bzw. „zustimmen“. Es zeigt sich eine deutliche Mehrheit der Teilnehmer*innen (45,45 %), die „eher nicht zustimmen“ bzw. „nicht zustimmen“. Dem Ziel, die Entwicklung von städtebaulich kompakten Strukturen und die Vermeidung einer Überhitzung zu berücksichtigen stimmen dahingegen 50,85 % der Teilnehmer*innen eindeutig zu. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas geben lediglich 26,42 % „wichtig“ und 25,00 % „eher wichtig“ an, wohingegen knapp 10,00 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. Der hohe Anteil von 38,92 % weicht durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.



Anhang 8 Projektabelle

Um die aktuelle Entwicklung im Stadtbezirk Brackel herauszustellen, werden in der folgenden Tabelle „laufende“ bzw. „geplante“ Projekte erläutert, die für das jeweilige Fachressort von Bedeutung sind (Stichtag 31.03.2021). Je nach Fachplanung ergibt sich die Bedeutsamkeit z. B. durch den Flächenbedarf, über die Versorgungsfunktion und insbesondere in der Mobilitätsplanung über wichtige Lückenschlüsse im Fuß-, Radwege- und Straßennetz. Dabei zählen Vorhaben unter „laufende“ Projekte, bei denen die planungsrechtlichen Absichten bzw. Voraussetzungen bereits über einen Aufstellungsbeschluss oder Satzungsbeschluss für einen Bebauungsplan vorliegen, eine abgeschlossene Planfeststellung formuliert ist oder eine Baugenehmigung vorliegt. Unter „geplante“ Projekte zählen all jene Projekte, deren Umsetzungsperspektive gesichert ist. Die Nummerierung der Projekte ergibt sich aus der Zuteilung der Projekte zu den jeweiligen Stadtteilen bzw. statistischen Bezirken Wambel (WAM), Brackel (BRA), Asseln (AS) und Wickede (WICK) des Stadtbezirkes Brackel.

ID	Ziel der Planung	Anforderungen / Restriktionen	Umsetzung
Freiraum			
BRA 1	<p>Öffnung Halde Schleswig</p> <p>Die ehemalige Industriemülldeponie ist durch ThyssenKrupp abgedichtet und rekultiviert worden. Mit Bescheid vom 05.12.2017 hat die Bezirksregierung Arnsberg die endgültige Stilllegung der Deponie festgestellt und die Maßnahmen zur Nachsorge definiert.</p> <p>Inzwischen ist die Deponie als naturnahe Grünanlage ausgebaut worden.</p>	Eine Öffnung für die Bevölkerung konnte aufgrund ungeklärter Haftungsfragen und ungeklärter Trägerschaft noch nicht erfolgen.	laufend
Mobilität			
BRA 2	<p>Ausbau Radweg entlang der B1 / A40 (Hauptfriedhof)</p> <p>Das Vorhaben ist eine Ersatzmaßnahme für den durch den Autobahnausbau wegfallenden straßenbegleitenden Fuß- und Radweg parallel zur südlichen Friedhofsmauer. Planungsträger ist die DEGES.</p>	Die Planung ist abgeschlossen.	laufend Baubeginn: Sept. 2021 Abschluss: 2022.
WAM 1	<p>Ausbau Hoesch-Hafenbahn-Weg</p> <p>Durch den Ausbau der ehemaligen Verbindungsbahn zwischen den Stahlstandorten „Westfalenhütte“ und „Phoenix-Ost / Phoenix-West“</p>	Planung und Bau erfolgen durch den Regionalverband Ruhr (RVR), die Realisierung erfolgt in drei Bauabschnitten. Voraussichtlicher Baubeginn des ersten Bauabschnittes ist Ende des vierten Quartals 2021.	in Planung / laufend

ID	Ziel der Planung	Anforderungen / Restriktionen	Umsetzung
	soll eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zur besseren Anbindung des Stadtbezirkes Brackel an die südlich und nördlich gelegenen Stadtbezirke bis hin zum „Leezenpat“ in Lünen entstehen. Der Ausbaustandard liegt nur geringfügig unter dem von Radschnellwegen. Die Trasse wird 4,00 m breit, asphaltiert, gemeinsam nutzbar von Radfahrern und Fußgängern und in ihrer Führungsform weitgehend kreuzungsfrei zum Straßennetz.	<ul style="list-style-type: none"> • Bauabschnitt: Phoenix-See bis Anbindung Paderborner Straße • Bauabschnitt: Anbindung Paderborner Straße bis nördlich Brackeler Straße • 3. Bauabschnitt: Brackeler Straße bis Rüschebrinkstraße 	Baubeginn: Dez. 2021 Abschluss: 3. Bauabschnitt voraussichtlich 2027
AS 1 / WICK 1	Verlängerung der L663n nach Osten Gemäß Ratsbeschluss vom 11.02.2021 wird die Planung zur Fortführung der L663n im Norden des Stadtbezirkes Brackel für die laufende Ratsperiode ausgesetzt. Die Weiterführung der Planung soll nach Abschluss des Maßnahmenkonzeptes zur Umgestaltung der Hellwegachse zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV-Angebotes einer erneuten Abwägung unterzogen werden.		in Planung / ruht
WAM 2/ BRA 3 / WICK 2	Umgestaltung Hellwegachse Die Umgestaltung der Hellwegachse soll durch eine angemessene Querschnittsgestaltung den Fuß- und Radverkehr stärken und gleichzeitig die verkehrlichen Ansprüche weiterhin gewährleisten. Beherrschendes Thema in den Abschnitten Asselner und Wickeder Hellweg ist der zweigleisige Ausbau der Stadtbahn U43. Insbesondere in den Zentren „Wambel“, „Brackel“, „Asseln“ und „Wickede“ soll durch die Neuaufteilung des Straßenraumes die Aufenthaltsqualität erhöht, die Querbarkeit der Hauptverkehrsstraßen verbessert und durch eine Neuordnung des Parkens die Qualitäten für Fußgänger erhöht werden.	Die Umgestaltung der Hellwegachse erfolgt in Etappen. Für den Abschnitt von Klönnestraße bis Nußbaumweg liegt eine Vorentwurfsplanung vor. Die Grundsatzentscheidung soll im Herbst 2021 in den Gremien gefasst werden. Mit dem Abschnitt von Nußbaumweg bis Flughafenstraße soll noch in 2021 begonnen werden. Die Planungsarbeiten für den Wickeder Hellweg sollen Ende 2022 aufgenommen werden (externe Vergabe).	in Planung
AS 2 / WICK 3	Zweigleisiger Ausbau Asselner Hellweg & Wickeder Hellweg Der zweigleisige Ausbau des Stadtbahn U43 auf dem Asselner und Wickeder Hellweg vermindert Unfallgefahren, erhöht die Pünktlichkeit der Stadtbahn und ist Voraussetzung für etwaige Taktverdichtungen, die derzeit im Zusammenhang mit der Verkehrswende diskutiert werden.	s. o.	in Planung

ID	Ziel der Planung	Anforderungen / Restriktionen	Umsetzung
WAM 3 / BRA 4 / AS 3 / WICK 4	Barrierefreier Ausbau der Stadtbahnhaltestellen Um einen barrierefreien Zugang zu gewährleisten, sollen im Stadtbezirk Brackel die Haltestellen der Stadtbahn U43 entlang der Hellwegachse angepasst werden.	s. o. Für die Haltestellen „Juchowstraße“ liegen bereits Entwürfe vor.	in Planung
WAM 4 / BRA 5 / AS 4 / WICK 5	Ausbau Radschnellweg Ruhr (RS1) Von dem rund 24 km langen Radschnellweg Ruhr (RS1) auf Dortmunder Stadtgebiet entfallen 8,5 km auf den Stadtbezirk Brackel. Der RS1 bietet zukünftig eine hervorragende Möglichkeit für das Radfahren innerhalb des Stadtbezirkes, insbesondere für Fahrten in die Innenstadt und die westlichen Stadtbezirke aber auch nach Unna im Osten. Er wird zudem direkt verknüpft mit dem Hoesch-Hafen-Weg und erschließt so viele weitere Stadtbereiche. Auf der Strecke werden hohe Qualitätsstandards umgesetzt, etwa ein weitgehend kreuzungsfreier Verlauf, ausreichend breite Fahrbahnen für jede Richtung, Beleuchtung und Winterdienst.	Ende 2021 soll für die Planung der in der Baulast des Landes liegenden Teilstrecken im Stadtbezirk Brackel ein Ingenieurauftrag vergeben werden. Die zwei in der Baulast der Stadt liegenden Abschnitte sollen im Jahr 2021 bzw. 2022 mit städtischem Personal begonnen werden.	in Planung erste bauliche Umsetzungen sollen im Jahr 2023 erfolgen.
WICK 6	Ausbau der Park+Ride- und Bike+Ride-Plätze Ziel ist die Bereitstellung weiterer Park+Ride-Plätze, um den Parkdruck in den Siedlungsbereichen zu verringern und den zum Teil sehr ungeordneten und illegal abgestellten ruhenden Verkehr zu ordnen. Dazu ist zunächst der noch nicht realisierte P&R-Platz „Wickede Endstelle“ (Altwickeder Hellweg / Hildebrandstraße) zu realisieren.		laufend Umsetzung ca. 2024
Soziale Infrastruktur			
Tageseinrichtungen für Kinder (TEK)			
WAM 5	Neubau TEK „Wambeler Hellweg 5“ Die TEK soll bis zu sechs Gruppen umfassen und zunächst als Ausweichquartier für die TEK „Oesterstraße 66“ fungieren.		in Planung voraussichtliche Inbetriebnahme zweites Halbjahr 2025

ID	Ziel der Planung	Anforderungen / Restriktionen	Umsetzung
WAM 6	<p>Neubau TEK „Niederste Feldweg/ Hannöversche Straße“ (Br 206) Träger: Privat</p> <p>Am Standort wird ein Wohngebäude mit integrierter TEK geplant. Die TEK soll mit einer Größe von vier Gruppen insgesamt 73 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 20 U3- und 53 Ü3-Plätze.</p>	<p>Aktuell laufen Gespräche zwischen dem Investor und der städtebaulichen Abteilung des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes.</p> <p>Hochspannungsleitungen am Standort sind zu beachten.</p>	in Planung
BRA 6	<p>Erweiterung TEK „Oesterstraße 66“ Träger: FABIDO</p> <p>Die Tagestätte für Kinder (TEK) der FABIDO soll durch Umbau oder einen Ersatzneubau um zwei Gruppen mit insgesamt 40 Betreuungsplätzen erweitert werden. Geplant sind zehn U3- und 30 Ü3-Plätze.</p>	Ausweichquartier fehlt: Projektentwicklung zurückgestellt.	<p>in Planung</p> <p>voraussichtliche Inbetriebnahme im Jahr 2027</p>
BRA 7	<p>Neubau TEK „Hohenbuschei II / Oesterstraße 135“ Träger: Caritas</p> <p>Die TEK soll mit einer Größe von sechs Gruppen insgesamt 105 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 30 U3- und 75 Ü3-Plätze.</p>		<p>Projektentwicklung abgeschlossen</p> <p>Inbetriebnahme erstes Quartal 2021 (04.01.2021)</p>
BRA 8	<p>Neubau TEK „In den Bärten“ (Br 223) Die Tageseinrichtung für Kinder (TEK) soll mit einer Größe von sechs Gruppen insgesamt 105 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 30 U3- und 75 Ü3-Plätze.</p>	Abstimmung mit der beabsichtigten Wohnbauflächenentwicklung notwendig.	<p>in Planung</p> <p>voraussichtliche Inbetriebnahme im Jahr 2023</p> <p>Satzungsbeschluss B-Plan für Mai 2021 angestrebt</p>
BRA 9	<p>Neubau TEK „Brackeler Hellweg 22“ (Br 126, Blatt 2, Änd. Nr. 2) Die TEK soll mit einer Größe von fünf Gruppen insgesamt 85 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 25 U3- und 60 Ü3-Plätze.</p>	Abstimmungen mit dem Träger laufen. Altlastenverdachtsfläche – Oberflächennaher Bergbau, Grubenfeld 185 Hörder Kohlenwerke.	<p>in Planung</p> <p>voraussichtliche Inbetriebnahme drittes Quartal 2022</p>

ID	Ziel der Planung	Anforderungen / Restriktionen	Umsetzung
WICK 7	<p>Neubau TEK „Pleckenbrink/ Morgenstraße“ (Br 213) Träger: noch keine Festlegung ob städtisch oder privat</p> <p>Die TEK soll mit einer Größe von sechs Gruppen insgesamt 105 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 30 U3- und 75 Ü3-Plätze.</p>	Abstimmung mit der beabsichtigten Wohnbauflächenentwicklung notwendig.	<p>in Planung</p> <p>voraussichtliche Inbetriebnahme im Jahr 2023</p> <p>Rechtskräftiger B-Plan seit 23.10.2020</p>
WICK 8	<p>Neubau TEK „Meylantstraße 85“ Träger: evangelischer Kirchenkreis</p> <p>Das evangelische Gemeindezentrum soll zusätzlich zu evangelischen TEK „Meylantstraße 79“ zu einer sechsgruppigen TEK mit insgesamt 105 Betreuungsplätzen umgebaut und aufgestockt werden. Geplant sind 30 U3- und 75 Ü3-Plätze.</p> <p>Das evangelische Gemeindezentrum soll zu einer sechsgruppigen TEK mit insgesamt 105 Plätzen (davon 30 U3 und 75 Ü3) umgebaut und aufgestockt werden.</p>	Abstimmungen mit dem Träger laufen.	<p>in Planung</p> <p>voraussichtliche Inbetriebnahme im Jahr 2023</p>
Schule			
WAM 7	<p>Erweiterung Europa-Gesamtschule</p> <p>Die Europa-Gesamtschule verfügt über vier Züge. Zum Schuljahresbeginn 2021/22 ist die Schaffung zusätzlicher Raumressourcen geplant: eine Erweiterung um zwei Züge in der Sekundarstufe I in Modulbauweise, zu einem späteren Zeitpunkt folgt ein zusätzlicher Anbau für die Sekundarstufe II. Aktuell werden sowohl ein Forum als auch Betreuungsräume baulich umgesetzt.</p>	Finanziert aus dem Programm KIF II.	<p>in Planung</p> <p>voraussichtliche Fertigstellung im vierten Quartal 2021</p>
AS 5	<p>Erweiterung Immanuel-Kant-Gymnasium</p> <p>Das Immanuel-Kant-Gymnasium ist aktuell fünfzügig ausgestattet. Zum Schuljahresbeginn 2021/22 ist die Schaffung zusätzlicher Raumressourcen in Modulbauweise geplant: zunächst wird die Sekundarstufe I auf sechs Züge erweitert, Anpassungen in der Sekundarstufe II folgen</p>		<p>in Planung</p> <p>voraussichtliche Fertigstellung im dritten Quartal 2022</p>

ID	Ziel der Planung	Anforderungen / Restriktionen	Umsetzung
	später. Darüber hinaus ergibt sich am Standort der Bedarf für eine zusätzliche Sporthalle.		
WICK 9	<p>Standortprüfung Förderschule für Geistige Entwicklung (GG) am Dollersweg 18</p> <p>Am Dollersweg befindet sich aktuell übergangsweise ein Standort der Max-Wittmann-Schule (Förderschule für Geistige Entwicklung (GG)). Nach fertiggestellter Sanierung des eigentlichen Standortes und Leerzug des Gebäudes am Dollersweg, soll der Standort für eine dauerhafte Nutzung durch eine Förderschule GG geprüft werden.</p>		in Planung
Sport			
AS 6	<p>Umgestaltung Sportanlage Immanuel-Kant-Gymnasium (Br 138 / Br 164)</p> <p>Das Gymnasium verfügt aktuell über zwei 3-fach-Sporthallen und eine Außensportanlage. Im vierten Quartal 2016 wurde eine der beiden Turnhallen fertiggestellt, der Abriss der alten Halle steht aufgrund der Reaktivierung für außerschulischen Sportbetrieb noch aus. Außerdem soll die Sportplatzanlage noch umgestaltet werden.</p>	Finanziert aus dem Programm KIF II + Gute Schule 2020.	in Planung
WICK 10	<p>Aufgabe Außensportanlage am Dollersweg 18 (Br 213)</p> <p>Die aktuelle von der Max-Wittmann-Schule (Förderschule GG), Joseph- und Bach-Grundschule genutzte Außensportanlage am Dollersweg 18 wird zugunsten einer wohnbaulichen Entwicklung aufgegeben.</p>	<p>Vertragliche Vereinbarungen zwischen der Stadtentwässerung (EB 70) und der DRH (Deutsche Reihenhäuser) zur Realisierung auch städtischer Entwässerungsanlagen.</p> <p>Vertragliche grundstücksbezogene Abstimmungen zwischen dem Amt für Liegenschaften (FB 23) und DRH.</p> <p>Erschließung der Sportplatzfläche (bodenvorbereitende Arbeiten: Rückbau der sportlichen Anlagen, Archäologie).</p>	<p>laufend</p> <p>Rechtskräftiger B-Plan seit 23.10.2020</p> <p>laufende Bauantragsverfahren im Bereich der DRH.</p>

ID	Ziel der Planung	Anforderungen / Restriktionen	Umsetzung
Spieleflächen			
WAM 8	Errichtung Spielfläche „Niederste Feldweg“ (Br 206) Der Spielflächenbedarf, der von der vorgesehenen Wohnbauflächenentwicklung ausgelöst wird, wird vom umliegenden Bestand aufgefangen. Ein zusätzlicher A/B-Spielplatz wird daher unter der Voraussetzung, dass die erforderlichen C-Spielflächen qualitativ hochwertig ausgestattet werden, nicht geplant.	Verhandlungen zur Umsetzung des Konzeptes sind noch nicht abgeschlossen.	laufend Rechtskräftiger B-Plan seit 06.11.1998
WAM 9	Errichtung Spielfläche „Wohnpark an der Rennbahn“ (Br 220) Eine Versorgung mit B/C-Spielflächen ist mit den Spielplätzen „Griechischer Weg“ und „Auf dem Hohwart“ vorhanden. Die vorgesehene Wohnbauflächenentwicklung löst gemeinsam mit einem dennoch bereits bestehenden Spielflächenfazit einen Spielflächenbedarf aus, daher wird im Zusammenhang mit der Wohnbauflächenentwicklung die Umsetzung einer großzügigen Spielfläche anvisiert.	Mittelfristige Planung, wenn eine Konzepteinigung herbeigeführt ist.	laufend Aufstellungsbeschluss für den Br 220 vom 02.12.2015, 61. FNP-Änderung im Parallelverfahren.
WICK 11	Errichtung Spielfläche „Pleckenbrink“ (Br 213) Im Bebauungsplan ist (auch im Hinblick auf eine Spielflächenunterversorgung im Umfeld) eine Spielfläche von 1.400 m ² festgesetzt. Die Spielfläche dient auch der Versorgung der wohnbaulichen Entwicklung am Etzelweg (Br 226).		laufend Rechtskräftiger B-Plan seit 23.10.2020
Technische Infrastruktur			
AS 7 / WICK 12	Hochwasserschutz		laufend

ID	Ziel der Planung	Anforderungen / Restriktionen	Umsetzung
	Umfangreiche Aktivitäten zur weiteren Verbesserung des Hochwasserschutzes in Dortmund, wie die Anlage von Hochwasserrückhaltebecken, werden fortgeführt. Im Zusammenhang mit der Zukunftsvereinbarung Regenwasser werden zahlreiche Flächen vom Kanalnetz abgekoppelt und größtenteils durch Versickerung dem Grundwasser zugeführt.		
Wirtschaftsflächen			
BRA 10	Erweiterung Gewerbegebiet „Hohenbuschei“ Das Gewerbegebiet am Standort „Hohenbuschei“ ist in den letzten Jahren sukzessive entwickelt worden und verfügt weiter über einzelne Reserveflächen, die durch die Entwicklungsgesellschaft vermarktet werden. Die standortprägenden Büro- und Praxisgebäude am „Löwenkreisel“ sollen zukünftig durch ein viertes Dienstleistungsgebäude (LUMion) ergänzt werden.	Die im Zuge eines städtebaulichen Wettbewerbs bereits auf 7,2 ha reduzierte Gewerbefläche „Hohenbuschei“ wird sich aufgrund der beabsichtigten Erweiterung des BVB-Trainingszentrums an der Saint-Barbara-Allee weiter verkleinern (s. u.).	laufend
BRA 11	Erweiterung BVB-Trainingszentrum am Standort „Hohenbuschei“ (Änderung Nr. 2 des Br 217 und 87. FNP-Änderung) Zur Erweiterung des BVB-Trainingszentrums (u. a. Neubau einer Sporthalle, Erweiterung Nachwuchsleistungszentrum mit Wohnnutzungen) ist die Änderung Nr. 2 des Br 217 „Fußballpark Borussia“ und die 87. Änderung des Flächennutzungsplanes 2004 beabsichtigt. Durch die geplante Nutzungsänderung zu einem Sondergebiet „Sport und Freizeit“ entfallen 1,6 ha (brutto) festgesetzter Gewerbefläche.	Die im Zuge eines städtebaulichen Wettbewerbs im Jahr 2006 bereits auf 7,2 ha reduzierte Gewerbefläche „Hohenbuschei“ würde durch die Planung an der Saint-Barbara-Allee weiter verkleinert.	in Planung
BRA 12	Erweiterung „Alte Schokoladenfabrik“ im Gewerbegebiet „Brackel“ Im Jahr 2014 hat der Kunststoffhersteller Murtfeldt das benachbarte, rund 8 ha große Grundstück samt 30.000 m ² Hallenbestand der 2013 geschlossenen Schokoladenfabrik Van-Netten erworben und anschließend einen Teil der Hallen zur Erweiterung eines Tochterunternehmens modernisiert. Weitere Flächen sollen sukzessive für den Flächenbedarf der Firma genutzt werden.	Zur Revitalisierung der Schokoladenfabrik hat Murtfeldt einen Masterplan erarbeiten lassen. Die Modernisierung der rund 11.000 m ² Produktionshalle war der erste Bauabschnitt. Die südlich liegenden Hallen, das Hochregallager und die Büroräume sollen in weiteren Abschnitten zu einem Zukunftsstandort für Produktion, Gewerbe und Logistik entwickelt werden.	laufend

ID	Ziel der Planung	Anforderungen / Restriktionen	Umsetzung
AS 8	<p>Entwicklung Gewerbegebiet „Buddenacker“</p> <p>Da im Rahmen einer Eignungsuntersuchung keine geeigneten Flächen für eine wirtschaftliche Entwicklung im Freiraum gefunden werden konnten, zeitgleich die Potenzialfläche „Buddenacker“ im Untersuchungsschritt der städtebaulichen Analyse aber vergleichsweise positiv beurteilt wurde, soll die Inanspruchnahme des Buddenackers perspektivisch neu beurteilt werden.</p>	<p>Das Bebauungsplanverfahren Br 193n „Gewerbegebiet Buddenacker“ wurde bereits bis zur Behördenbeteiligung durchgeführt. Während der Erarbeitung zeigte sich jedoch, dass Eingriffe in besonders schutzwürdige Parabraunerden sowie Schwarzerden (zum Teil als Archive der Natur- und Kulturgeschichte eingestuft) einen hohen Ausgleich erfordern.</p>	laufend / ruht
AS 9	<p>Nachnutzung „Pohlschröder-Halle“ am Standort „Asseln-Süd“</p> <p>Ein Umlegungsverfahren zur Umsetzung des bestehenden Bebauungsplanes Br 174 wurde politisch bislang nicht beschlossen. Eine weitere gewerbliche Flächeninanspruchnahme ist aktuell nicht geplant. Derzeit befindet sich ein Unternehmen für Veranstaltungstechnik im Genehmigungsverfahren für eine langfristige Nutzung der rund 24.000 m² großen sog. „Pohlschröder-Halle“.</p>	<p>Wertvolle bzw. schützenswerte Schwarzerde-Böden machen einen hohen Ausgleich erforderlich. Die Inanspruchnahme ist aus Sicht des Bodenschutzes fragwürdig und (derzeit) finanziell unrentabel.</p> <p>Die wirtschaftliche Entwicklung der Fläche wird aus städtebaulicher Sicht zudem kritisch gesehen, da eine Bebauung zwischen Asseln und Wickede zu einem durchgehenden Siedlungsband führen würde.</p>	<p>laufend</p> <p>Laufendes Bauantragsverfahren zur Nachnutzung der Bestandshalle; die Bürobereiche sind bereits in Nutzung, da hierfür keine Nutzungsänderung notwendig war.</p>
WICK 13	<p>Landungsschwelungsverlegung Dortmunder Flughafen</p> <p>Vor dem Hintergrund verschärfter Sicherheitsvorkehrungen für Landungen an Flughäfen in Abhängigkeit gewisser Wetterlagen und um den Anforderungen moderner Flugzeugtypen gerecht werden zu können, plant die Flughafen Dortmund GmbH eine bessere Ausnutzung der bestehenden Landebahn durch die Verlegung einer Landeschwelle um 300 m in Richtung Osten.</p>	<p>Durch die Landeswellenverlegung befürchten Anwohner tiefere Anflüge und dadurch mehr Fluglärm.</p> <p>Die Stadt befürwortet die Verlegung, jedoch sind weitere Gutachten erforderlich. Diese betreffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auswirkungen auf die Auslastung der Abfertigungsinfrastruktur und etwaige Anpassungsmaßnahmen zugunsten des ÖPNV • Vertiefende Untersuchungen zur Artenschutzprüfung der Stufe I • Ermittlung der Kompensationserfordernisse aufgrund des Eingriffs in bestehende Ausgleichsflächen • Bodenkundliche Baubegleitung 	<p>laufend</p> <p>Ein Antrag zur Verlegung wurde vom Flughafen Dortmund GmbH bei der Bezirksregierung Münster gestellt.</p>
WICK 14	<p>Zukunftsszenarien Dortmunder Flughafen</p> <p>Mit Beschluss vom 11.02.2021 hat der Rat der Stadt einen Antrag beschlossen (Drucksache-Nr. 19353-20-E1), nach dem die Verwaltung im Sinne einer vorausschauenden Politik und um für die unterschiedlichen</p>	<p>Im Zuge der Erarbeitung von Zukunftsszenarien sollen Fragen einer Nachhaltigkeit von Arbeitsplätzen sowie der Verträglichkeit einer möglichen Nachnutzung mit der umgebenden Nutzung berücksichtigt werden.</p>	laufend

ID	Ziel der Planung	Anforderungen / Restriktionen	Umsetzung
	Zukunftsszenarien gerüstet zu sein beauftragt wird, mögliche Nachfolgeszenarien für die Wertschöpfung auf der Fläche des Dortmunder Flughafens zu identifizieren.		
	Wohnen		
WAM 10	<p>Neubaugebiet „Niederste Feldweg“ (Br 206) ca. 2,8 ha, ca. 128 WE im GWB</p> <p>Die Wohnbaufläche liegt südlich der Hannöverschen Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Br 206 „Niederste Feldweg“. Dort soll auf der Grundlage bestehenden Planrechts öffentlich geförderter Wohnungsbau (128 Wohneinheiten (WE) im Geschosswohnungsbau) entstehen.</p>	Die Qualifizierung des städtebaulichen Konzeptes liegt vor. Derzeit laufen die Verhandlungen zur Umsetzung des Konzeptes mit dem Vorhabenträger, der seinerzeit das Interessenbekundungsverfahren für sich entschieden hat. Verhandlungen zur Umsetzung des Konzeptes sind noch nicht abgeschlossen.	<p>laufend</p> <p>Rechtskräftiger B-Plan seit 06.11.1998</p>
WAM 11	<p>Neubaugebiet „Wohnpark an der Rennbahn“ (Br 220) ca. 3,6 ha, möglicherweise 40 WE im EFH, 110 im GWB – Arrondierung</p> <p>Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Br 220 „Wohnen an der Rennbahn“ sollen die für die Neuausrichtung eines Teilareals der Rennbahn erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden. In Form einer Arrondierung des Siedlungsbereiches sollen 40 Wohneinheiten (WE) in Einfamilienhäusern und 110 WE im Geschosswohnungsbau entstehen.</p>	<p>Die Flächen und der vorhandene Gebäudebestand im Plangebiet wurden vorwiegend zum Zwecke des Pferdesports genutzt.</p> <p>Mittelfristige Planung, wenn eine Konzepteinigung herbeigeführt ist.</p>	<p>laufend</p> <p>Aufstellungsbeschluss für den Br 220 vom 02.12.2015, 61 FNP-Änderung im Parallelverfahren</p>
BRA 13	<p>Neubaugebiet „Hohenbuschei“ (Br 203) ca. 1,0 ha, ca. 14 WE EFH, 43 im GWB, Restfläche für ca. 57 WE</p> <p>Das Areal umfasst große Teile des ehemaligen Flughafen- und Kasernenstandortes zwischen den Ortsteilen Brackel, Scharnhorst, Asseln</p>		<p>laufend</p> <p>Rechtskräftiger B-Plan seit 25.09.2009</p> <p>laufendes Bauantragsverfahren</p>

ID	Ziel der Planung	Anforderungen / Restriktionen	Umsetzung
	<p>und Kurl. Das Plangebiet ist weitgehend realisiert bis auf die oben genannten Restpotenziale und wird insgesamt auf eine Summe von ca. 965 Wohneinheiten (WE) kommen.</p>		
BRA 14	<p>Neubaugebiet „In den Bärten“ (Br 223) ca. 1,1 ha, 37 WE teilweise im GWB, Flächennachnutzung, Innenentwicklung</p> <p>Die DSW21 hat im Dezember 2013 eigenständig das Grundstück der ehemaligen Stadtbahnschleife zur Veräußerung ausgeschrieben. Als Erwerber hat sich die Dr. Ing. Potthoff GmbH & Co KG herauskristallisiert. Ziel der Planung ist, auf dem Areal der ehemaligen Straßenbahnschleife im Ortsteil Brackel ein Wohnungsbauvorhaben der Innenentwicklung zu realisieren. Vorgesehen ist die Errichtung von ca. 37 Mieteinfamilienhäusern, etwa zur Hälfte in Form öffentlich geförderter Wohneinheiten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Baumbestand wurde in Absprache mit dem Umweltamt (StA 60) Anfang diesen Jahres gefällt Das Amt für Liegenschaften (FB 23) kümmert sich derzeit um die Vereinbarung zur 25%-Regelung Vorhabenträger steht in Abstimmung mit StA 60 zur Sanierung der Altlasten Antrag auf Erschließungsvertrag beim Tiefbauamt (StA 66) wurde im Jahr 2020 gestellt 	<p>in Planung</p> <p>Satzungsbeschluss B-Plan wird im Mai 2021 angestrebt</p>
BRA 15	<p>Neubaugebiet „Hiddingstraße“ (Br 183) ca. 1,9 ha, ca. 34 WE EFH und 28 WE im GWB, Innenentwicklung</p> <p>Im Stadtbezirkszentrum nördlich der Brackeler Kirche soll Wohnbebauung zur weiteren Innenentwicklung im Stadtteil Brackel entstehen. Geplant ist die Realisierung von 34 Wohneinheiten (WE) in Einfamilienhäusern und 28 WE im Geschosswohnungsbau. Eine Bebauung der Flächen nördlich der Hiddingstraße und östlich der Flughafenstraße scheiterte bisher an der Umlegung, da sich die bisherigen Eigentumsverhältnisse nicht zugunsten der geplanten Bebauung darstellen.</p>	<p>laufendes Umlegungsverfahren</p>	<p>laufend</p> <p>Rechtskräftiger B-Plan seit 05.12.1997</p>
WICK 15	<p>Neubaugebiet „Pleckenbrink“ (Br 213) ca. 4,1 ha, 65 WE EFH, 80 im GWB, Nachnutzung u. Innenentwicklung</p> <p>Es ist beabsichtigt auf den Freiflächen und der ehem. Sportplatzfläche östlich der Straße „Pleckenbrink“ und südlich der Morgenstraße ein Wohngebiet mit 65 Wohneinheiten (WE) in Einfamilienhäusern und 80</p>	<ul style="list-style-type: none"> Vertragliche Vereinbarungen zwischen EB 70 und der DRH (Deutsche Reihenhäuser) zur Realisierung auch städtischer Entwässerungsanlagen Vertragliche grundstücksbezogene Abstimmungen zwischen FB 23 und DRH 	<p>laufend</p> <p>Rechtskräftiger B-Plan seit 23.10.2020</p> <p>laufende Bauantragsverfahren im Bereich der DRH</p>

ID	Ziel der Planung	Anforderungen / Restriktionen	Umsetzung
	WE im Geschosswohnungsbau zu entwickeln. Der Standort ist hervorragend in den Ortsteil eingebunden und hat sehr gute Mobilitätsvoraussetzungen. Dies begründet auch die guten Voraussetzungen für besondere Wohnformen (Wohnprojekte).	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung der Sportplatzfläche (bodenvorbereitende Arbeiten: Rückbau der sportlichen Anlagen, Archäologie) • 1. Ausbaustufe der öffentlichen Planstraße für 2023 anvisiert 	
WICK 16	<p>Neubaugebiet „Etselweg“ (Br 226) ca. 0,8 ha, 25 WE EFH, Innenentwicklung</p> <p>Der Bebauungsplan Br 226 „Etselweg“ liefert die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung eines Wohngebietes mit ca. 25 Einzel- und Doppelhäusern sowie Reihen- oder Mehrfamilienhäusern. Das Baugebiet liegt mitten im Siedlungsbereich in fußläufiger Entfernung zu den Haltestellen der Stadtbahn sowie S-Bahn und dem Stadtteilzentrum „Wickede“.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung der Fläche • Herrichtung der Fläche 	<p>laufend</p> <p>Rechtskräftiger B-Plan seit 14.02.2020</p>
WICK 17	<p>Neubaugebiet „Wickede-West“ (Br 196) ca. 6,3 ha, 40 WE im EFH, 85 im GWB – Siedlungserweiterung</p> <p>Das Neubaugebiet ist eine Siedlungserweiterung der Ortslage zwischen der geplanten Fortführung der Landesstraße L663n und dem heutigen Siedlungsrand im westlichen Wickede. Geplant sind ca. 40 Wohneinheiten (WE) in Einfamilienhäusern und 85 WE im Geschosswohnungsbau. Trotz der schwerwiegenden Bodengrundhemmnisse (Entwässerung und geschützte Böden) wird das Verfahren nach Prüfung und Bestätigung auf Machbarkeit fortgeführt.</p>		<p>laufend</p> <p>Aufstellungsbeschluss im Jahr 2016</p>