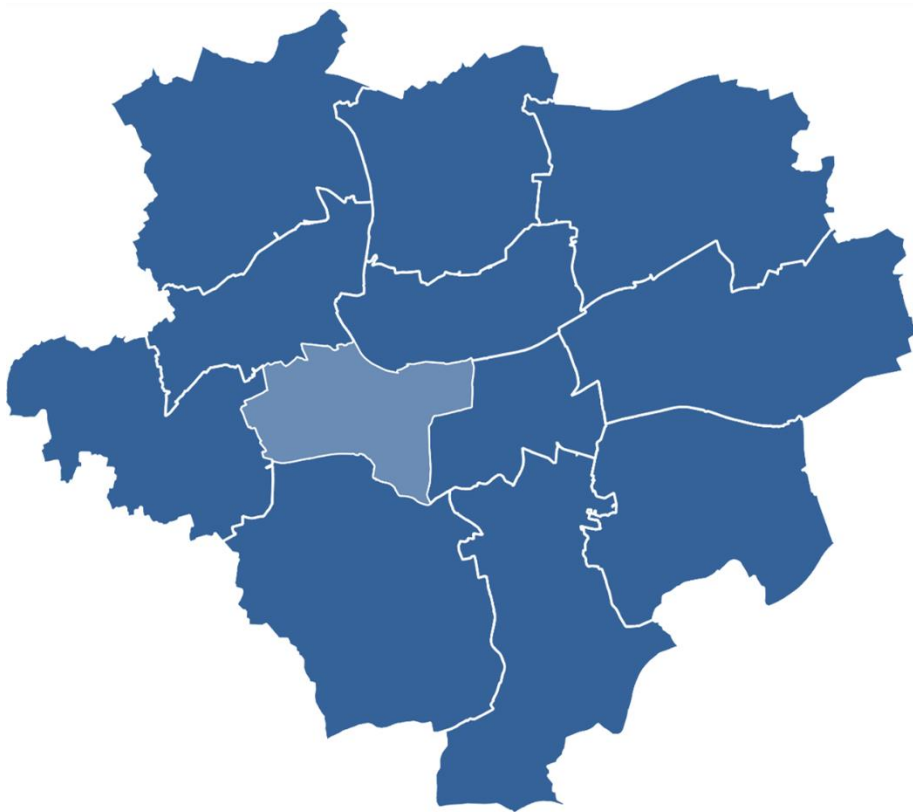


# Integriertes Stadtbezirkentwicklungskonzept



## Innenstadt-West 2030+



# Impressum

## **Herausgeber:**

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

März 2023

Stefan Thabe (Leitung Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, verantwortlich)

Burgwall 14, 44122 Dortmund

Telefon: 0231 - 50-22619

stadtplanungsamt@dortmund.de

[www.stadtplanungsamt.dortmund.de](http://www.stadtplanungsamt.dortmund.de)

## **Projektbetreuung:**

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

## **Rechtsgrundlage**

Das Integrierte Stadtbezirkentwicklungskonzept Innenstadt-West 2030+ ist am 11.05.2023 vom Rat der Stadt Dortmund als städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 1 (6) Nr. 11 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen worden.

## **Berichte zur Stadtentwicklung**

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

Band 1: Entwicklungsbericht Dorstfeld (2013)

Band 2: Entwicklungsbericht Marten (2015)

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

Band 4: Wohnbauflächenentwicklung in Dortmund (2016)

Band 5: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Aplerbeck 2030+ (2020)

Band 6: Bericht zur Nahversorgungsstruktur in Dortmund (2020)

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

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

Band 9: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Brackel 2030+ (2021)

Band 10: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Hombruch 2030+ (2023)

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

Band 12: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Hörde 2030+ (2023)

## Inhaltsverzeichnis

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	VI
1 FÜR EILIGE LESER*INNEN	8
2 INSEKT 2030+	11
2.1 ANLASS UND ZIELSTELLUNG	11
2.2 METHODIK UND AUFBAU	13
3 GRUNDLAGEN DER STADTENTWICKLUNG	15
3.1 INTEGRIERTE STADTENTWICKLUNG – INTERNATIONAL BIS KOMMUNAL	15
3.2 RÄUMLICHE LEITBILDER	17
3.2.1 RADIAL-KONZENTRISCHES FREIRAUMMODELL	17
3.2.2 SIEDLUNGSSTRUKTURMODELL	18
4 BESTANDSANALYSE	19
4.1 STADTBZIRKSPROFIL	19
4.1.1 RAUMNUTZUNG UND SIEDLUNGSSTRUKTUR (GESTERN UND HEUTE)	19
4.1.2 BEVÖLKERUNG UND SOZIALSTRUKTUR	26
4.2 PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN – FORMELL UND INFORMELL	31
4.2.1 FORMELLER RAHMEN DER DORTMUNDER STADTENTWICKLUNG	31
4.2.2 INFORMELLER RAHMEN DER DORTMUNDER STADTENTWICKLUNG	38
4.3 FACHPLANUNGEN	54
4.3.1 DENKMALSCHUTZ & DENKMALPFLEGE	54
4.3.2 EINZELHANDEL & ZENTREN	59
4.3.3 FREIRAUM & STADTKLIMA	63

4.3.4	LÄRMSCHUTZ	68
4.3.5	MOBILITÄT	72
4.3.6	SOZIALE INFRASTRUKTUR	77
4.3.7	TECHNISCHE INFRASTRUKTUR	82
4.3.8	WIRTSCHAFTSFLÄCHEN	87
4.3.9	WOHNEN	91
4.4	BETEILIGUNGSPROZESS IM RAHMEN DER BESTANDSANALYSE	99
4.4.1	1. ONLINEBETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	99
4.4.2	1. BETEILIGUNG ORTSPOLITIK	100
5	INNENSTADT WEST 2030+	101
5.1	WESENTLICHE AUSSAGEN	101
5.2	RAUMMODELL	103
5.2.1	SIEDLUNGSSTRUKTUR	103
5.2.2	ZENTREN	105
5.2.3	FREIRAUMSTRUKTUR	106
5.3	STADTBEZIRKSENTWICKLUNGSPLAN: HANDLUNGSFELDER, ZIELE UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	107
6	BETEILIGUNGSPROZESS ZU DEN ERARBEITETEN ERGEBNISSEN	122
6.1	2. ONLINE-BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	122
6.2	2. BETEILIGUNG DER ORTSPOLITIK	127
7	AUSBLICK	128
8	QUELLENANGABEN	130

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Handlungsfelder, Ziele und Handlungsempfehlungen Innenstadt-West 2030+.....	10
Abbildung 2: Stadtbezirksentwicklungsplan Innenstadt-West 2030+ (klein).....	11
Abbildung 3: Methodischer Aufbau des INSEKT 2030+ .....	14
Abbildung 4: Integrierte Stadtentwicklung – international bis kommunal.....	16
Abbildung 5: Radial-konzentrisches-Freiraummodell.....	17
Abbildung 6: Siedlungsstrukturmodell .....	18
Abbildung 7: Siedlungsstrukturen im Stadtbezirk Innenstadt-West .....	21
Abbildung 8: von links nach rechts: westlicher Teil der City, Dortmunder U und Beginn der Rheinischen Straße; westlicher Teil Kreuzviertel und östliches Unionviertel; Unterdorstfeld und Gewerbegebiet Dorstfeld-Nord.....	22
Abbildung 9: Bestand und Handlungsempfehlungen Raumnutzung und Siedlungsstruktur Innenstadt-West.....	24
Abbildung 10: Entwicklung der Bevölkerungszahl Dortmunds (dunkelblau) und der Innenstadt-West (hellblau) 2015-2020.....	26
Abbildung 11: Entwicklung der Altersstruktur der Innenstadt-West 2015-2020.....	27
Abbildung 12: Altersstruktur im Stadtbezirk Innenstadt-West.....	28
Abbildung 13: Bestand und Handlungsempfehlungen Bevölkerung und Sozialstruktur Innenstadt-West .....	30
Abbildung 14: Stadtbezirk Innenstadt-West im Gebietsentwicklungsplan Arnsberg 2004.....	32
Abbildung 15: Stadtbezirk Innenstadt-West im Flächennutzungsplan Dortmund 2004 .....	35
Abbildung 16: Bebauungspläne und Satzungen im Stadtbezirk Innenstadt-West.....	37
Abbildung 17: City-Konzept 2030: Zielkonzept .....	40
Abbildung 18: Kategorisierung öffentlicher Räume in der Dortmunder City zur Vorbereitung der Erarbeitung des Masterplans Plätze .....	41
Abbildung 19: Nahziel – Maßnahmen; Grüne City/Grüner Wall.....	42
Abbildung 20: Rahmenplan Messe- und Veranstaltungszentrum Strobelallee.....	43
Abbildung 21: Rahmenplanung B1, Abschnitte zwischen Emschertal und Hauptfriedhof .....	44
Abbildung 22: Städtebauliches Konzept für den „Boulevard Kampstraße“ .....	46
Abbildung 23: Die neun Innenstadt-Quartiere im Überblick.....	47
Abbildung 24: Neugestaltung der Arkaden an der Rheinischen Straße .....	48
Abbildung 25: Emscher nordwärts Rahmenplanung.....	49
Abbildung 26: Entwurf Bürgerhaus Dorstfeld .....	50
Abbildung 27: Rahmenplanungen, Stadterneuerungsgebiete und Quartiersanalysen in der Innenstadt-West.....	53
Abbildung 28: von links nach rechts: Haus Schulte Witten im historischen Ortskern von Unterdorstfeld; St. Reinoldi als bedeutendstes Denkmal im Stadtkern; historische Fassaden im Unionviertel .....	55
Abbildung 29: Siedlungsstrukturen in der Innenstadt West .....	57
Abbildung 30: Bestand und Handlungsempfehlungen Denkmalschutz & Denkmalpflege Innenstadt-West.....	58
Abbildung 31: von links nach rechts: Westenhellweg, Rosenviertel, Basecamp .....	60
Abbildung 32: von links nach rechts: NVZ Dorstfeld (Wilhelmplatz, Dorstfelder Hellweg), NVZ Unionviertel (Rheinische Straße „West-Center“ und Arkadengang), NVZ Möllerbrücke (Lindemannstraße mit Bio-Markt und inhabergeführtes Geschäft) .....	61
Abbildung 33: Bestand und Handlungsempfehlungen Einzelhandel Innenstadt-West.....	62
Abbildung 34: von links nach rechts: Dorstfelder Allee, Westpark, Südwestfriedhof .....	64
Abbildung 35: Klimaanalysekarte .....	65
Abbildung 36: Bestand und Handlungsempfehlungen Freiraum & Stadtklima Innenstadt-West.....	67
Abbildung 37: Straßenverkehrslärm (Tag) in der Innenstadt-West gemäß Umgebungslärmkartierung 2017.....	69
Abbildung 38: Bestand und Handlungsempfehlungen Lärmschutz Innenstadt-West.....	71
Abbildung 39: Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken .....	73
Abbildung 40: Untersuchungsbereiche zur Einrichtung von Bewohnerparkzonen im Cityrandbereich 74	

Abbildung 41: Radverkehrs-Zielnetz .....	74
Abbildung 42: Bestand und Handlungsempfehlungen Mobilität Innenstadt West .....	76
Abbildung 43: Anteil der 0- bis unter 6-Jährigen an der Hauptwohnbevölkerung.....	78
Abbildung 44: von links nach rechts: Messe- und Sportflächen an der Strobelalle; Klinikviertel mit Städtischen Kliniken und St. Johannes-Hospital.....	80
Abbildung 45: Bestand und Handlungsempfehlungen Soziale Infrastruktur Innenstadt-West .....	81
Abbildung 46: Geförderter Breitbandausbau Innenstadt-West .....	83
Abbildung 47: Regenrückhaltebecken am Vogelpothsweg in Bau, Juli 2022 .....	84
Abbildung 48: Bestand und Handlungsempfehlungen Technische Infrastruktur Innenstadt-West.....	86
Abbildung 49: Wirtschaftsflächenbestand nach Stadtbezirken .....	87
Abbildung 50: von links nach rechts: Kultur- und Kreativzentrum Dortmunder U; Dortmunder Feld, Betriebsflächenreserven; Union-Gewerbehof .....	89
Abbildung 51: Bestand und Handlungsempfehlungen Wirtschaftsflächen Innenstadt-West .....	90
Abbildung 52: Wohnbauflächenpotenziale nach Stadtbezirken (ohne Einzelgrundstücke nach § 34 BauGB .....	93
Abbildung 53: Wohnbauflächenpotenziale nach Fläche und potenzieller Anzahl an Wohneinheiten (inkl. Einzelgrundstücken nach §34 BauGB).....	93
Abbildung 54: Flächencharakter.....	96
Abbildung 55: Bestand und Handlungsempfehlungen Wohnbauflächenentwicklung in der Innenstadt- West.....	97
Abbildung 56: Raummodell Innenstadt-West .....	103
Abbildung 57: Stadtbezirkentwicklungsplan Innenstadt-West 2030+.....	121

## 1 Für eilige Leser\*innen

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

Der Stadtbezirk Innenstadt-West besitzt eine vielfältige Bau- und Siedlungsstruktur und verfügt mit z. B. der City, den Westfalenhallen, dem Signal-Iduna-Park und der Fachhochschule über Standorte und Einrichtungen, deren Einzugsbereich weit über die Stadtgrenze hinaus gehen. Ein weiteres Charakteristikum ist, dass der Stadtteil weitestgehend „fertig gebaut“ ist. Das heißt, dass Entwicklungen und Anpassungen an heutige und zukünftige Anforderungen im Bestand stattfinden (müssen). Mit Blick auf die historische Bausubstanz im Kreuz-, Klinik- und Unionviertel, aber z. B. auch der Zechensiedlung Oberdorf, ist dafür eine gute Ausgangssituation gegeben. Zukünftig soll das historische Erbe weiter herausgearbeitet und geschützt werden. Weitere wesentliche Bausteine der zukünftigen Entwicklung stellen, insbesondere in den verdichteten innerstädtischen Wohnquartieren und der City, die Anpassungen an die Folgen des Klimawandels und die Umsetzung der Verkehrswende dar. Konkret geht es dabei um die Schaffung und Vernetzung von mehr „Grün“ und die Umgestaltung von Straßen und Plätzen hin zu mehr Aufenthaltsqualität für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen. Aber auch der Ausbau und die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV stellen in diesem Zusammenhang eine wichtige Aufgabe dar.

Ebenfalls sind Bereiche mit einer stadtklimatischen Ausgleichsfunktion, zum Beispiel Kaltluftschneisen zu sichern, sowie Räume für Freizeit und Erholung zu erhalten. Da der Stadtbezirk Innenstadt-West im Vergleich zu den Außenbezirken über verhältnismäßig wenig Grünflächen und - abgesehen vom Emschertal - über keinen landschaftsbezogenen Freiraum verfügt, gilt es, die bestehenden Grünflächen zu qualifizieren und Grünnetzungen auszubauen. Mit der Internationalen Gartenausstellung 2027 (IGA 2027) bietet sich dafür eine einmalige Möglichkeit.

Im Bereich der Daseinsvorsorge und Lebensqualität gilt es eine nachfragegerechte Infrastrukturausstattung zu gewährleisten. Dies beinhaltet u.a. auch, dass bei der Verlagerung von sozialer Infrastruktur die Flächen möglichst für Zwecke des Gemeinbedarfs gesichert werden sollten. Eine weitere Aufgabe in diesem Bereich stellt die Sicherung attraktiver Zentren vor dem Hintergrund des Strukturwandels im Einzelhandel und die Sicherung einer wohnortnahen Versorgung mit Dingen des täglichen Bedarfs dar. Für die City liegen bereits viele Konzepte



und Handlungsansätze für eine zukunftsfähige Ausgestaltung vor, die es gemeinschaftlich weiter auszuarbeiten und umzusetzen gilt. Für die Nebenzentren wird eine gesamtstädtische Analyse zur Ableitung von Handlungserfordernissen empfohlen.

Aufgrund des hohen Wohnraumbedarfs besteht auch im Stadtbezirk Innenstadt-West die Aufgabe, Wohnraum eingebettet in einen zukunftsweisenden Bildungsstandort zu schaffen. Dabei geht es zum einen um die Aktivierung von Leerständen und zum anderen eine Nachverdichtung im Bestand. Dabei muss aber auf die bereits z.T. hochverdichteten Strukturen und damit verbundenen Nutzungskonflikte Rücksicht genommen werden. Mit der Entwicklungsfläche „Smart Rhino“ (ehem. HSP-Fläche) ergibt sich die große Chance, weiteren Wohnraum zu schaffen. Auch sollte bei der Entwicklung dieser Fläche auf eine gute Vernetzung mit dem Umfeld geachtet werden, damit positive Impulse der Flächenentwicklung auf das Ortszentrum Dorstfeld und den Bereich westlich der Dorstfelder Brücke ausgehen können.

Im Bereich der Wirtschaftsflächen liegt der Fokus der zukünftigen Aufgaben auf der (Re-) Aktivierung und Qualifizierung. Dabei reicht die Spannweite von der Entwicklung brachgefallener bzw. mindergenutzter Bereiche (z. B. „Smart Rhino“, Dorstfeld-West) über die Adressbildung und Qualifizierung von Bürostandorten (z. B. Büromeile B1) bis hin zur Initiierung von Modellprojekten zur Nachverdichtung oder Unterstützung von Urbaner Produktion und gestapelten Mischnutzungen. Wichtig ist es dabei die Anforderungen des Klimaschutzes (z. B. durch energieeffiziente Infrastrukturen) sowie der Klimafolgenanpassung (z. B. verstärkte Durchgrünung und Regenwasserrückhaltung) im Blick zu behalten.

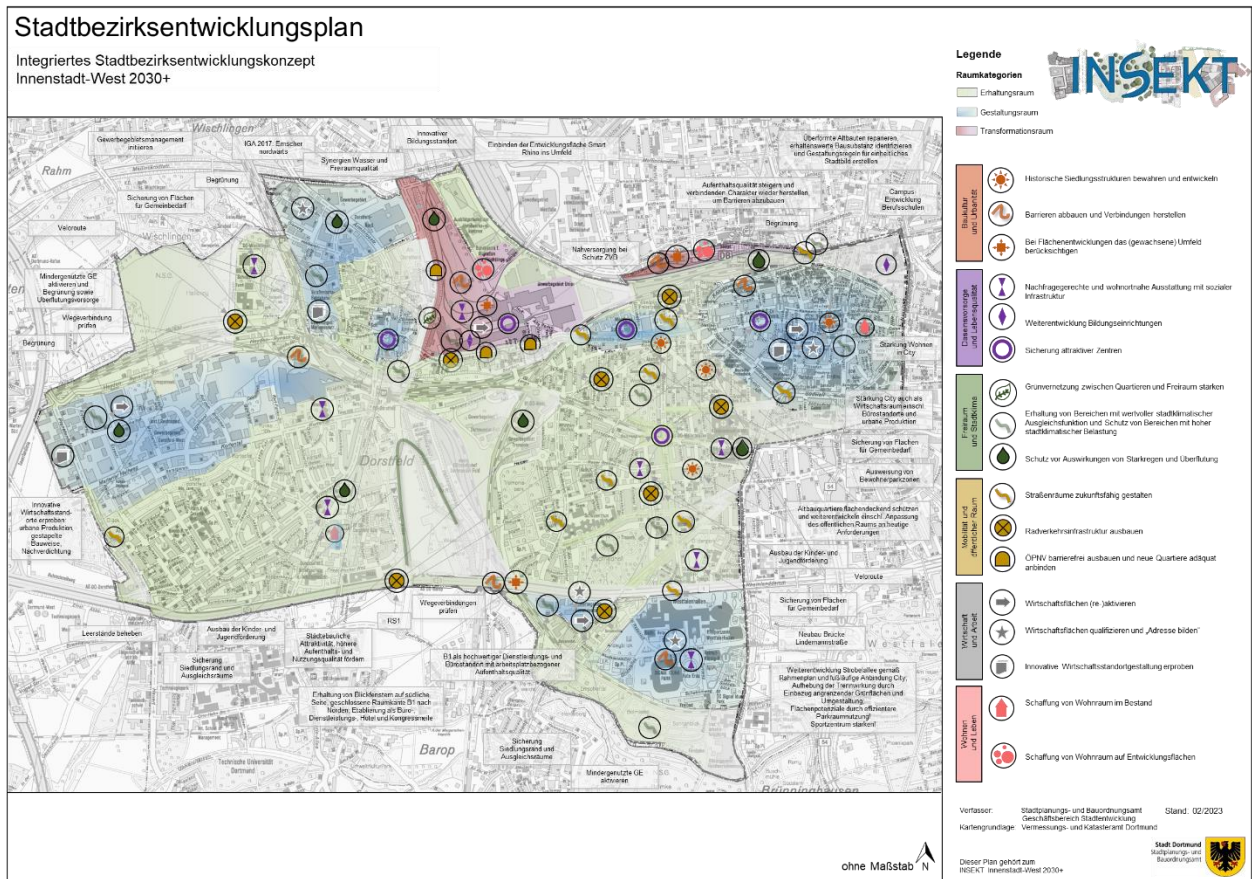
Die folgende Abbildung stellt in aller Kürze die Ziele einschließlich Handlungsempfehlungen für die Innenstadt-West dar. Zugeordnet sind sie sechs verschiedenen Handlungsfeldern, um den Kontext zu übergeordneten Leitlinien der Stadtentwicklung darzustellen. Die Darstellung der Handlungsfelder erfolgt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

Abbildung 1: Handlungsfelder, Ziele und Handlungsempfehlungen Innenstadt-West 2030+

Handlungsfeld	Ziele für den Stadtbezirk	Handlungsempfehlungen
<b>Baukultur und Urbanität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Historische Siedlungsstrukturen bewahren und entwickeln</li> <li>Barrieren abbauen und Verbindungen herstellen</li> <li>Bei Flächenentwicklungen das (gewachsene) Umfeld stärker berücksichtigen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schutz historischer Siedlungsbereiche vor ungesteuerter Überformung</li> <li>Altbauquartiere flächendeckend schützen und weiterentwickeln</li> <li>einschl. Anpassung des öffentlichen Raums (Klinik-, Kreuz-, Unionviertel)</li> <li>Überformte Altbauten reparieren und</li> <li>Gestaltungsregeln für einheitliches Stadtbild aufstellen (City)</li> <li>Aufenthaltsqualität am Wall steigern, verbindenden Charakter wieder herstellen</li> <li>Trennwirkung von Verkehrsstrassen aufheben</li> <li>Einbinden von „Smart Rhino“ ins Umfeld</li> <li>Neubauquartiere städtebaulich und architektonisch unter Berücksichtigung des (historischen) Bestands umlegen</li> <li>(„Smart Rhino, HBF Nord)</li> <li>Umsetzung Rahmenplan B1</li> </ul>
<b>Daseinsvorsorge und Lebensqualität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nachfragegerechte und wohnortnahe Ausstattung mit sozialer Infrastruktur</li> <li>Weiterentwicklung von Bildungseinrichtungen</li> <li>Sicherung attraktiver Zentren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flächenpotenziale für Gemeinbedarf sichern (insb. Westbad, städt. Kliniken, FH, Wischlingen, „Smart Rhino“)</li> <li>Ausbau Kinder- und Jugendförderung (Dorstfeld, Kreuzviertel)</li> <li>Nutzungen stapeln (Messe- und Veranstaltungszentrum)</li> <li>Campus-Entwicklung Berufsschulen (nördl. Geschwister-Scholl-Straße)</li> <li>Schaffung eines innovativen Bildungsstandorts („Smart Rhino“)</li> <li>Cityentwicklung</li> <li>Schaffung einer höheren städtebaulichen Attraktivität sowie höherer Aufenthalts- und Nutzungsqualität (ZVB)</li> <li>Schaffung einer angemessenen Nahversorgung bei Schutz der ZVB („Smart Rhino“)</li> </ul>
<b>Freiraum Und Stadtklima</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grünvernetzung zwischen Quartieren und Freiraum stärken</li> <li>Erhaltung: Bereiche mit stadtklimatischer Ausgleichsfunktion u. Schutz: Bereiche mit stadtklimatischer Belastung</li> <li>Schutz vor Auswirkungen von Starkregen und Überflutung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entwicklung Gartenpark (Dorstfeld)</li> <li>Einscher nordwärts</li> <li>Begrünung Gewerbegebiete und Magistralen</li> <li>Doppelte Innenentwicklung</li> <li>Sicherung von Siedlungsrändern (Dorstfeld entlang reg. Grünzug)</li> <li>Sicherung von Ausgleichsräumen (Trennonia-, Westpark, Südwestfriedhof, Bolinke, Dortmundener Feld)</li> <li>Ursachen von Überflutung durch z.B. Begrünung von Gewerbegebieten vermeiden (Dorstfeld-West und –Nord, Tremonia)</li> <li>Ausreichend Raum für Fließgewässer und Regenrückhalt vorhalten („Smart Rhino“)</li> </ul>
<b>Mobilität und öffentlicher Raum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Straßenräume zukunftsfröhlich gestalten</li> <li>Radverkehrsinfrastruktur ausbauen</li> <li>ÖPNV barrierefrei ausbauen und neue Quartiere adäquat anbinden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neugestaltung Walling und Magistralen (Wall, Rheinische Straße, Burgtor, Planetenfeldstraße)</li> <li>Neugestaltung von Straßen- und Platzräumen (Möllerbrücke, Sonnenplatz, Saarland-, Kreuz-, Wittekind-, Beurhausstraße, Neubau Brücke Lindemannstraße)</li> <li>Bewohnerparkzonen (Ritterstraße, Union-, Kreuzviertel, Kuitthanstraße)</li> <li>Realisierung RS1</li> <li>Realisierung Velorouten</li> <li>Barrierefreier Ausbau (Stadtbahnhaltestellen Otto- und Offenstraße)</li> <li>Ausbau ÖPNV-Netz im Zuge Realisierung „Smart Rhino“</li> </ul>
<b>Wirtschaft und Arbeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wirtschaftsflächen (re-)aktivieren</li> <li>Wirtschaftsflächen qualifizieren und „Adresse bilden“</li> <li>Innovative Wirtschaftsstandort-Gestaltung erproben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brachgefallene oder mindergenutzte Wirtschaftsflächen sollen reaktiviert werden („Smart Rhino“, Dorstfeld-West, Rosemeyerstraße)</li> <li>Nachnutzung von leerstehenden Einzelhandels- und Gewerbeimmobilien (z.B. City, leerstehende Gebäude)</li> <li>Adressbildung und Ausbau hochwertiger Bürostandorte (City, Magistralen, B1)</li> <li>Weiterentwicklung Westfalenhallen</li> <li>Gewerbebetriebsmanagement/ Standortinitiative (Gewerbegebiet Dorstfeld-Nord)</li> <li>Urbane Produktion (City, Planetenfeldstraße, Mariannenstraße)</li> <li>Gestapelte Bauweise (Dorstfeld-West, -Nord, „Smart Rhino“)</li> <li>Nachverdichtung: Modellprojekt im Bestand initiieren (Dorstfeld-West, -Nord)</li> </ul>
<b>Wohnen und Leben</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schaffung von Wohnraum im Bestand</li> <li>Schaffung von Wohnraum auf Entwicklungsflächen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Leerstände im Bestand beheben, um Nachfrage nach Wohnraum im Bestand zu decken (insb. Hannibal, City)</li> <li>Neu- und Umbauten unter Berücksichtigung der bereits verdichteten Siedlungsstruktur (City, Kreuz-, Klinik-, Unionviertel)</li> <li>Lagegunst</li> <li>„Smart Rhino“ für Wohnbebauung nutzen</li> <li>Realisierung von Geschosswohnungsbau im Bereich nördliches Bahnhofsumfeld</li> </ul>

(Quelle: eigene Darstellung, eine ausführliche Darstellung findet sich ab S. 107)

Abbildung 2: Stadtbezirksentwicklungsplan Innenstadt-West 2030+ (klein)



(Quelle: eigene Darstellung, größere Abbildung siehe S. 121)

## 2 INSEKT 2030+

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

### 2.1 Anlass und Zielstellung

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

Experiment und Sicherheit und einer gerechten Abwägung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Belange.

Mit dem INSEKT 2030+ werden der Ist-Zustand des jeweiligen Stadtbezirks erhoben, breit gefächerte Erkenntnisse gewonnen und darauf aufbauend Entwicklungsvorstellungen für die nächsten zehn bis 15 Jahre formuliert. Dabei sind Leitlinien der internationalen und nationalen integrierten Stadtentwicklungspolitik rahmengebend, die durch Ziele, Prinzipien und Handlungsfelder auf die kommunale Ebene übertragen werden.

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

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

## 2.2 Methodik und Aufbau

### Grundlagen

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

### Bestandsanalyse

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

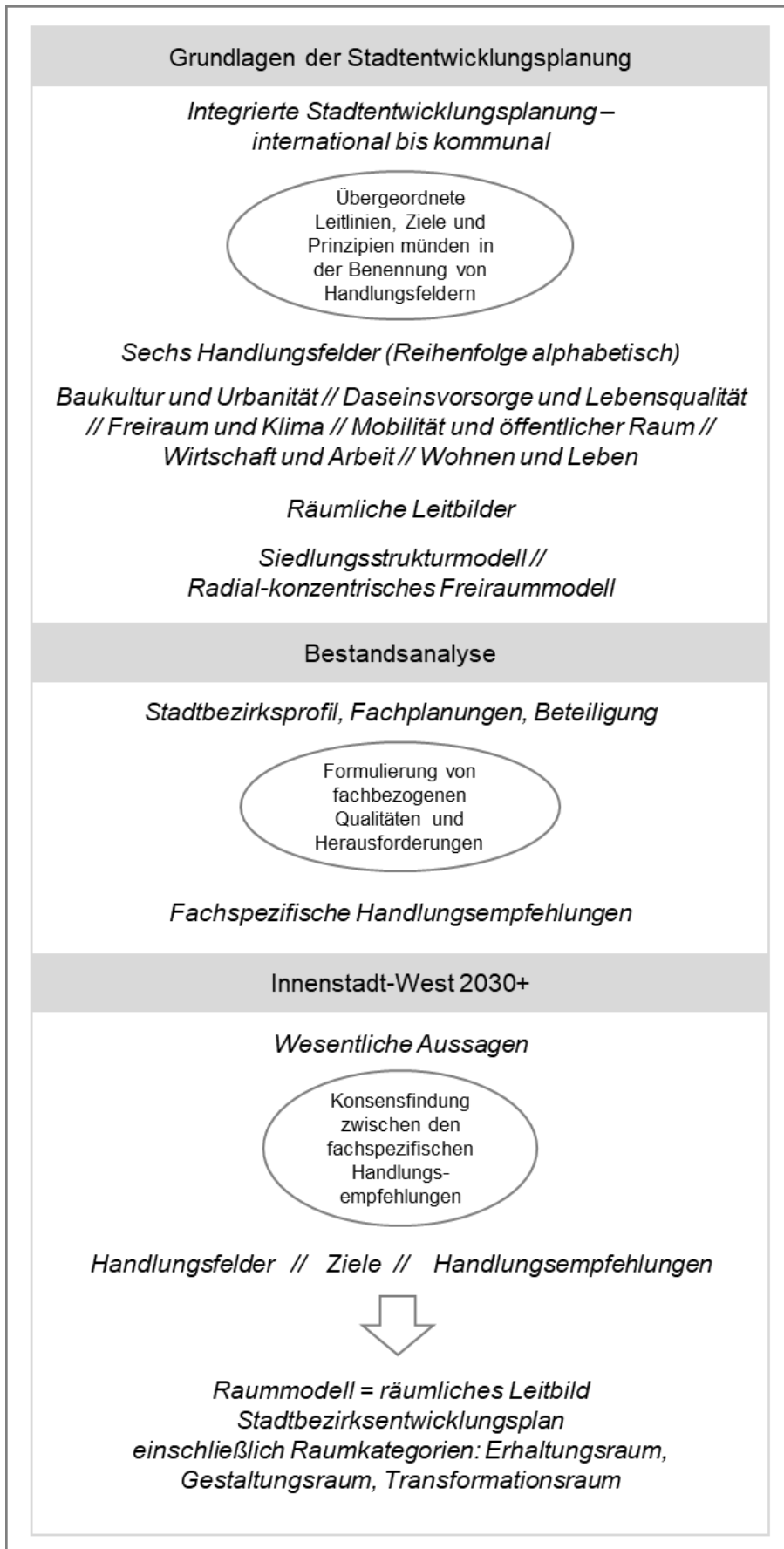
### Innenstadt-West 2030+

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

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

Die nachfolgende Abbildung stellt den methodischen Aufbau zusammenfassend dar.

Abbildung 3: Methodischer Aufbau des INSEKT 2030+



(Quelle: eigene Darstellung)

### 3 Grundlagen der Stadtentwicklung

Im Folgenden werden internationale wie nationale Leitlinien der Stadtentwicklungspolitik vorgestellt, um Rückschlüsse auf die lokale Planungsebene ziehen zu können.

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

#### 3.1 Integrierte Stadtentwicklung – international bis kommunal

Es existieren Leitdokumente und Positionspapiere der Stadtentwicklungsplanung, die politisch legitimiert und anerkannt sowie in ihrer Wirkung empirisch belegt und auch auf kommunaler Ebene anwendbar sind. Auf unterschiedlichen Ebenen werden die vielfältigen stadtplanerischen Herausforderungen beleuchtet. Von maßgeblicher Bedeutung sind aus globaler Sicht die Agenda 2030 und mit Blick auf die europäische Gemeinschaft die Leipzig Charta. Auf Bundesebene sind die Studien und Projekte aus den Bereichen Wissenschaft und Forschung des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) sowie der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) zu nennen. Aus diesen internationalen wie nationalen Leitlinien der Stadtentwicklung lässt sich eine Ableitung auf die kommunale Planungsebene vornehmen. Im Rahmen der INSEKT findet somit eine lokale Auseinandersetzung statt, um einerseits auf übergeordnete Leitlinien hinwirken zu können und andererseits Handlungsfelder zu definieren, in denen sich die Zielvorstellungen der Dortmunder Stadtentwicklung darstellen (siehe Abbildung 4). Dabei stehen die räumlichen Auswirkungen der Handlungsfelder innerhalb der Erarbeitung der INSEKT im Vordergrund; denn Ziel ist die Erarbeitung eines flächendeckenden Stadtbezirksentwicklungsplanes.

Abbildung 4: Integrierte Stadtentwicklung – international bis kommunal

Weltgemeinschaft: Agenda 2030	Europäische Gemeinschaft: Leipzig Charta	National: u.a. BBSR/ ARL
Sustainable Development Goals (SDG = Ziele für nachhaltige Entwicklung) SDG 11: <b>Nachhaltige Städte und Gemeinden</b>	Prinzipien guter Stadtentwicklung werden auf <b>drei Dimensionen</b> der Stadt angewendet: Gerecht, Grün, Produktiv Querschnittsthema: Digitalisierung	Integrierte Stadtentwicklung für Fachsektoren; fachlich-thematische Zusammenhänge ergeben Handlungsfelder
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zugang zu angemessenem, sicherem und bezahlbarem <b>Wohnraum</b> für alle sicherstellen</li> <li>• Zugang zu sicherem, bezahlbarem, zugänglichem und nachhaltigem <b>Verkehrssystem</b> für alle ermöglichen</li> <li>• Sicherheit im Straßenverkehr durch den Ausbau des <b>öffentlichen Verkehrs</b> verbessern</li> <li>• <b>Verstädterung</b> inklusiver und nachhaltiger gestalten</li> <li>• <b>Weltkultur- und Naturerbe</b> bewahren und schützen</li> <li>• Todesfälle und wirtschaftliche Verluste durch <b>Katastrophen</b> reduzieren</li> <li>• Von Städten ausgehende <b>Umweltbelastungen</b> (Luftverschmutzung, Abfallbehandlung) reduzieren</li> <li>• Zugang zu sicheren, inklusiven und zugänglichen <b>Grünflächen</b> und <b>öffentlichen Räumen</b> für alle gewährleisten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Gerecht:</b> Zugang zu Bildung, soz. Dienstleistung und InfraE, Gesundheit, Kultur, bezahlbarer Wohnraum, funktionale Mischung, Vermeidung Segregation</li> <li>• <b>Grün:</b> Zugang zu Grün- und Freiflächen, CO2-Reduktion, Kreislaufwirtschaft, Biodiversität, grüne und blaue InfraE, emissionsarme Mobilität, polyzentrische Siedlungsstruktur, kurze Wege, Nutzungsmischung</li> <li>• <b>Produktiv:</b> breit aufgestellte Wirtschaft, Innovationsfreundlichkeit, CO2-arme Ökonomie, emissionsarme Produktion</li> <li>• <b>Digitalisierung:</b> smarte Mobilität, digitale Verwaltung und Beteiligung, Einzelhandel und Nahversorgung, Wohnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steuerungsanspruch</li> <li>• Innersektorale Zusammenarbeit</li> <li>• <b>Exemplarisch wichtige Handlungsfelder</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusammenleben/ Integration</li> <li>• Arbeit und Beschäftigung</li> <li>• Wirtschaft</li> <li>• Familie, Kinder, Jugend</li> <li>• Wohnen und Wohnumfeld</li> <li>• Städtebauliche Entwicklung</li> <li>• Infrastruktur</li> <li>• Umwelt, Gesundheit</li> <li>• Schule, Bildung</li> <li>• Kultur</li> <li>• Sicherheit</li> </ul> </li> </ul>

<b>Kommunal: Stadt Dortmund</b>						
<b>Vielfältige Herausforderungen!</b> Hinwirken auf internationale und nationale Leitlinien der Stadtentwicklung durch die Auseinandersetzung auf kommunaler Ebene mit <b>Integrierten Stadtbezirksentwicklungskonzepten 2030+</b>						
Handlungsfeld	Baukultur und Urbanität	Daseinsvorsorge und Lebensqualität	Freiraum und Klima	Mobilität und öffentlicher Raum	Wirtschaft und Arbeit	Wohnen und Leben
Flächennutzung, Gestaltung, Fachplanung	Historische Zeugnisse, Kulturgeschichte, Bauwerke, Siedlungen, neues Bauen, Vielfalt	Infrastruktur, Ver- und Entsorgung, Energie, Wasser, Kommunikation, Bildung, Fürsorge, Kultur	Gesundheitsförderung, Freizeit und Erholung, Naturschutz, Landwirtschaft, Klimaschutz und Klimaanpassung, Umweltgerechtigkeit, Ökosystemleistungen	Versorgung, Aufenthaltsmöglichkeiten, Erreichbarkeit, Mobilität, Vielfalt, Nutzungsmischung	Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen, Technologie, Wissenschaft, Arbeitsplätze, Strukturwandel, Nachverdichtung	Wohnungsbau, Nachverdichtung, Wohnungsbedarf und -nachfrage, Siedlungsbild, Vielfalt, Nutzungsmischung

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

Für die Dortmunder Stadtentwicklung von maßgeblicher Bedeutung sind die in der Abbildung 4 aufgezeigten Handlungsfelder. In ihnen finden sich die unterschiedlichen Dimensionen kommunalen Handelns wieder. Es werden aktuelle Herausforderungen an die Planung aufgeführt, die letztendlich gemeistert werden müssen, um Städte lebendig, zukunftsfest und attraktiv zu gestalten. Die Spannweite reicht von der Gestaltung des Siedlungsbildes unter Berücksichtigung des historischen Erbes bis hin zu Wahrung von Freiräumen für Klimaschutz, Erholung und Naturschutz. Gleichzeitig spielen die Entwicklung von gemischt nutzbaren Quartieren, die Förderung der Mobilitätswende und die Bedienung der Wohnungsnachfrage eine wichtige Rolle bei der Entwicklung der Stadt. Versorgungsmöglichkeiten, die Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Bildungsangeboten führen ebenso zu differenzierten Anforderungen an die Vorhaltung von Grund und Boden, die Reaktivierung von Flächen oder die Nutzung von Nachverdichtungspotenzialen.



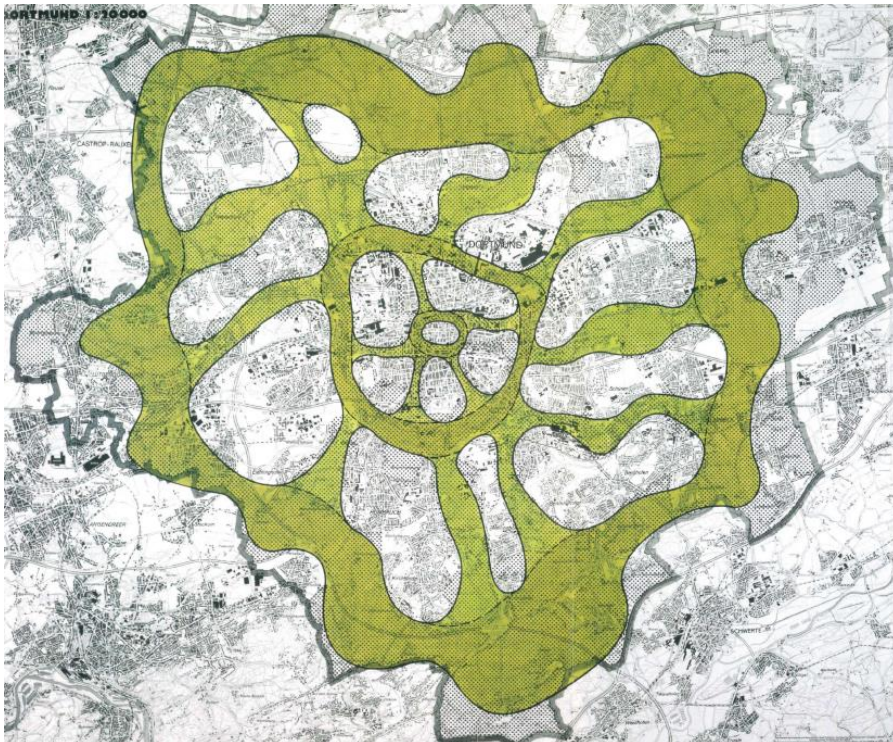
### 3.2 Räumliche Leitbilder

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

#### 3.2.1 Radial-konzentrisches Freiraummodell

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

*Abbildung 5: Radial-konzentrisches-Freiraummodell*



(Quelle: Umweltqualitätsziele der Freiraumentwicklung, Karte 1, 1998)

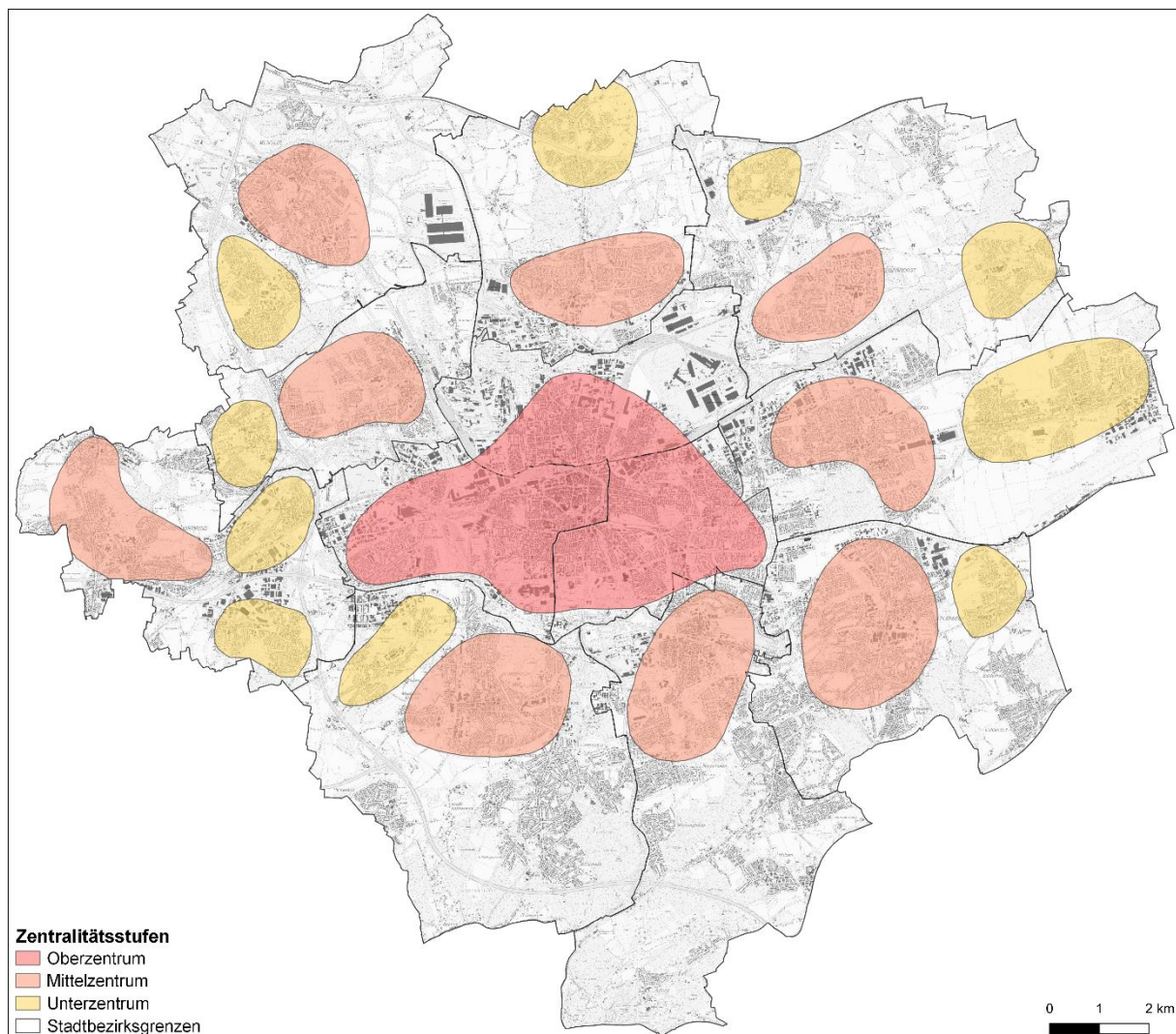
Zwar ist das Modell bereits in den 1990er Jahren entstanden, angesichts der aktuellen Erfordernisse zur Klimaanpassung ist die Vorhaltung von Freiraumstrukturen umso wichtiger. Im Rahmen des INSEKT 2030+ für die Innenstadt-West sollen die Freiraumversorgung und die Vernetzung von Grünflächen analysiert werden. Das radial-konzentrische Freiraummodell bietet dazu eine Grundlage.

### 3.2.2 Siedlungsstrukturmodell

Das Siedlungsstrukturmodell stammt in seiner Urfassung aus dem Jahr 1984 und wurde im Rahmen der damaligen Flächennutzungsplanaufstellung als Basis für die Siedlungsflächenentwicklung und die Einstufung der Siedlungsbereiche in verschiedene Schwerpunkte verwendet. Auch in den jetzt rechtswirksamen FNP aus dem Jahr 2004 ist es eingeflossen und kann damit trotz der bereits weit zurückliegenden Entwicklung in seinen Grundstrukturen Anwendung finden. Dies ist auch der Abbildung 6 zu entnehmen: Das Siedlungsstrukturmodell ist auf den aktuellen Stadtplan gelegt worden. Es bildet das Pendant zum Freiraummodell und umfasst abstrakt mögliche Erweiterungsbereiche für die Siedlungsentwicklung, zeigt aber auch Grenzen auf. Erkennbar sind deckungsgleiche Bereiche zwischen Modell und realer Siedlungsstruktur sowie Arrondierungspotenziale.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wird auf die Aussagen des Siedlungsstrukturmodells zurückgegriffen. So kann überprüft werden, ob die Einstufung der unterschiedlichen Zentralitätsstufen weiterhin Bestand haben sollten, zu aktuellen Entwicklungen kongruent sind und ob die Vorgaben weiterhin Berücksichtigung bei der Flächenplanung haben sollten.

Abbildung 6: Siedlungsstrukturmodell



(Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadtplanwerk RVR)

## 4 Bestandsanalyse

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

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

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

### 4.1 Stadtbezirksprofil

Nachfolgend werden wesentliche Charakteristika des Stadtbezirks Innenstadt-West dargestellt. Dazu werden die historische Siedlungsflächenentwicklung beleuchtet, die aktuelle Raumnutzung und Siedlungsstruktur beschrieben und eine statistische Analyse dargelegt.

#### 4.1.1 Raumnutzung und Siedlungsstruktur (gestern und heute)

Ziel der Analyse der Siedlungsstruktur und Raumnutzung ist, die städtebauliche Charakteristik und Nutzungszusammensetzung des Stadtbezirkes zu verstehen und Grundlagen für das konzeptionelle Raummodell (siehe Kapitel 5.2) zu erheben.

Die *Raumnutzung* lässt sich sowohl für den Siedlungsraum (z.B. Wohnen, Gewerbe) als auch für den Freiraum (z.B. Wald, Landwirtschaft) aus dem Amtlichen Liegenschaftskataster-Informationssystem (ALKIS) ablesen. Linearen Infrastrukturen wie Hauptverkehrsstraßen und Hochspannungsleitungen kommt ebenfalls eine große Bedeutung im Stadtgefüge zu.

Die *Siedlungsstruktur* bestimmt sich aus dem Zusammenspiel von baulicher Dichte (Grundstücksausnutzung und Höhe der Gebäude), Städtebau (Blockstrukturen, Zeilenbauweise, Einzelgebäude, Straßen, Plätze, öffentliche Grünanlagen) und der Abgrenzung zum Freiraum durch Siedlungsränder. Eine klare Zuordnung ist hierbei nicht immer möglich. Zudem gibt es historisch gewachsene, städtebaulich ungeordnet wirkende Bereiche (z.B. historische Orts- und Dorfkerne). Gewerblich genutzte Gebiete und Großstrukturen wie beispielsweise die Technische Universität stehen oft in keinem baulichen und städtebaulichen Zusammenhang zu ihrer Umgebung. Insbesondere in den Außenbezirken wurden ältere Siedlungsstrukturen in den letzten Jahrzehnten außerdem häufig ohne städtebauliche und architektonische Harmonisierung und Vereinheitlichung nachverdichtet.

#### Status quo im Stadtbezirk Innenstadt-West

Die räumliche Struktur des Stadtbezirks Innenstadt-West ist durch eine Zweiteilung geprägt: östlich der Emscher liegt der innerstädtische Bereich mit seinen gründerzeitlichen Blockstrukturen und der Dortmunder City, westlich der Stadtteil Dorstfeld, der sich wiederum in das „Un-

terdorf“ (auch: Unterdorstfeld) und das „Oberdorf“ (Oberdorstfeld) gliedert. Das südliche Emschertal stellt den einzigen landschaftsbezogenen Freiraum im Stadtbezirk dar; nach Norden verengt sich der Grünbereich um das Gewässer auf eine schmale Grünfuge.

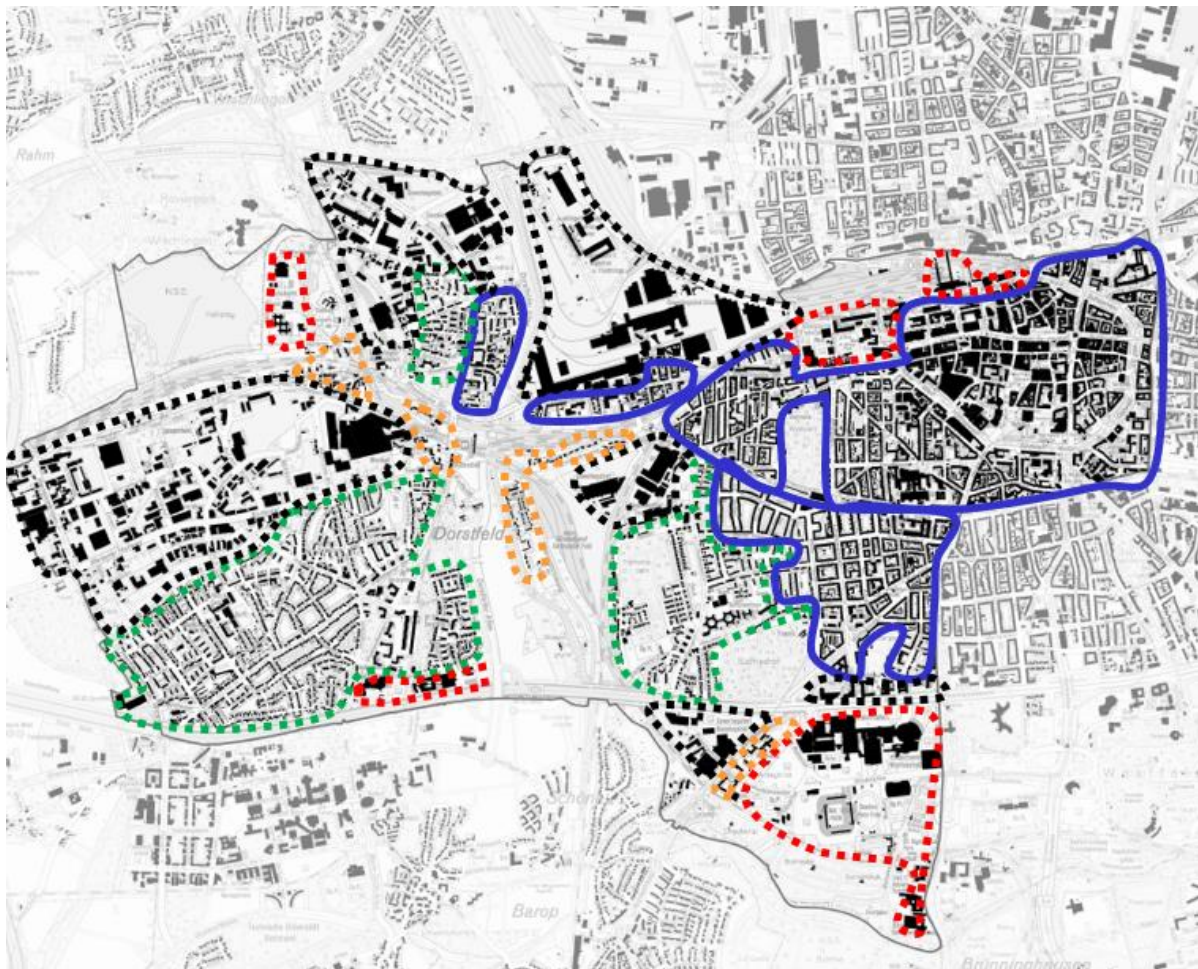
Der historische Stadtkern Dortmunds (sog. Innenstadt oder City) liegt innerhalb des Wallrings. Er wurde bei der Schaffung der heutigen Stadtbezirke vollständig der Innenstadt-West zugeordnet. Die Innenstadt hat die Funktion des Oberzentrums in Dortmund. Sie ist Standort zahlreicher zentraler Einrichtungen aus den Bereichen Handel, Verwaltung, Kultur, Gastronomie, Beherbergung und sonstige Dienstleistungen. Wohnnutzungen finden sich in begrenztem Umfang im Osten und im Nordwesten der City. Auch entlang des Wallrings sind zahlreiche Hotels und Bürogebäude zu finden. Die City ist der Bereich mit der höchsten Bebauungsdichte in Dortmund, zum Teil sind 100% der Grundstücksfläche bebaut.

Der Grünflächenanteil in der City ist gering. Einzig der Stadtgarten und die Grünanlage „Ostwall“ am Baukunstarchiv sind als Grünflächen zu nennen. Der Wallring markiert bis heute den Verlauf der mittelalterlichen Stadtmauer und wurde nach deren Abbruch im 19. Jahrhundert zu einem repräsentativen Boulevard ausgebaut. Heute ist er primär eine Kfz-orientierte Verkehrsfläche. Ihm kommt aber laut dem radial-konzentrischen Freiraummodell auch die Funktion des inneren grünen Rings zu. Diese wird heute vor allem durch straßenbegleitende Bäume und vereinzelte Grünflächen ausgefüllt.

Die Nutzungsmischung der City und des Wallringes setzt sich teilweise entlang der Magistralen fort, die vom Wallring ausstrahlen, in der Innenstadt-West die Rheinische Straße und die Hohe Straße. Die Rheinische Straße ist prägend für den Stadtbezirk (siehe Abbildung 8): sie erstreckt sich von der Kreuzung am Westentor über das Nahversorgungszentrum Unionviertel nach Westen, überquert an der Dorstfelder Brücke die trennende Bahntrasse. Sie markiert den Verlauf der historischen Handelsstraße Hellweg. Weiter verläuft sie durch das westliche Unionviertel mit der angrenzenden Brachfläche des früheren Industriebetriebes HSP, bevor sie sich an der Emscherbrücke in den Dorstfelder Hellweg, der durch das Zentrum Unterdorstfelds verläuft, und dessen südliche Umgehungsstraße teilt.

Prägend für den gesamten innerstädtischen Bereich sind die parzellierten Blockstrukturen der Gründerzeit. Durch die Hauptstraßen und Bahnlinien werden sie in mehrere Viertel geteilt: das City-nahe Klinikviertel im Nordosten, das Unionviertel westlich davon und das Kreuzviertel südlich der S-Bahn-Trasse (S4). Geprägt werden diese Viertel durch eine hohe bauliche Dichte sowie soziale und funktionale Mischung. Im Klinikviertel sind die städtischen Kliniken als Großstruktur beheimatet, im Unionviertel das Dortmunder U als Kunst- und Kulturzentrum mit den umgebenden Neubauten, etwa dem Campus der Berufskollegs.

Abbildung 7: Siedlungsstrukturen im Stadtbezirk Innenstadt-West



**Legende**

- 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
- Industriell / gewerbliche Siedlungsstruktur:** individuelle Baukörperanordnung; überwiegend offene Bauweise; häufig historisch gewachsen; unterschiedliche Gebäudehöhen; ggf. solitäre Hochhäuser; keine klaren Siedlungsränder
- Streusiedlung / „Ausreißer“:** i.d.R. Einfamilienhäuser in offener Bauweise, historisch gewachsen; keine klaren Siedlungsränder
- Sonderstandorte:** solitäre Gebäudekomplexe mit besonderer Nutzung und Baustruktur

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

Der westliche Teil des Kreuzviertels weist als einziger Bereich andere Baustrukturen auf (siehe Abbildung 8). Neben den einheitlich gestalteten Reformblöcken (u.a. Althoffblock) aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wird das Gebiet von aufgelockerte Zeilenbaustrukturen der Nachkriegszeit geprägt. Die Bebauungsdichte ist hier geringer als in den übrigen innerstädtischen Vierteln. Am westlichen Rand des Kreuzviertels lag einst die Zeche Tremonia. Ein Teil der Fläche wurde als Industriegebiet nachgenutzt, was zu Konflikten mit der nahen Wohnbebauung führt. Ein anderer Teil wurde für Wohnungsbau und die Anlage des Tremoniaparks genutzt. Dieser Park ergänzt die Grünstrukturen des innerstädtischen Bereichs, unter denen vor allem der als Freizeitort beliebte Westpark und der Südwestfriedhof zu nennen sind. Eine

räumliche Vernetzung im Sinne des radial-konzentrischen Freiraummodells ist allenfalls über Straßenbegleitgrün gegeben. Nördlich des Unionviertels liegt die Industriebrache des früheren Betriebes HSP, die nur noch von wenigen historischen Industriebauten bestanden wird. Die ca. 52 ha große Fläche stellt ein wichtiges innerstädtisches Entwicklungsgebiet („Smart Rhino“) mit einem hohen Potential für Dortmund dar. Dabei trägt die Entwicklung der Fläche auch zur besseren Vernetzung umliegender Stadtteile bei, insbesondere Dorstfelds, des Hanfenviertels und des westlichen Unionviertels an der Rheinischen Straße. Auch für die Aufwertung des nördlichen Emschertales bietet die Flächenentwicklung eine Chance.

*Abbildung 8: von links nach rechts: westlicher Teil der City, Dortmunder U und Beginn der Rheinischen Straße; westlicher Teil Kreuzviertel und östliches Unionviertel; Unterdorstfeld und Gewerbegebiet Dorstfeld-Nord*



(Quelle: Luftbild, Stadt Dortmund, 2021)

Westlich der Emscher liegt der Stadtteil Unterdorstfeld (siehe Abbildung 8). Der historische Kernbereich rund um den Dorstfelder Hellweg und den Wilhelmplatz weist die unregelmäßigen, dicht bebauten Blockstrukturen des alten Ortskerns auf. Westlich der Arminiusstraße liegt das städtebaulich geordnete Erweiterungsgebiet des 19. Jahrhunderts. Der Baubestand ist teilweise historisch. Zum Teil wurde der alte Baubestand ab den 1960er Jahren jedoch abgebrochen und durch Neubauten ersetzt, die überwiegend in Zeilenbaustrukturen realisiert wurden. Städtebaulich und bautypologisch fällt die Hochhaussiedlung „Spicherner Dreieck“ auf, die heute als Fremdkörper in Unterdorstfeld erscheint. Im Zentrum Oberdorstfelds liegt die historische Zechensiedlung, die Anfang des 20. Jahrhunderts „auf der grünen Wiese“ in offener Blockrandbebauung errichtet wurde. In der Nachkriegszeit wurden um diese herum Einfamilienhaus- und Zeilenbausiedlungen ergänzt. Am östlichen Rand stehen das Wohnhochhaus „Hannibal“ heraus, das als Großstruktur errichtet wurde, und die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin mit der zugehörigen Deutschen Arbeitsschutz-Ausstellung (DASA).

Dorstfeld ist neben diesen Wohnsiedlungsbereichen aber auch stark durch monofunktionale Wirtschaftsflächen geprägt. Nördlich von Oberdorstfeld befindet sich – abgetrennt durch bandartig angelegte Kleingartenanlagen – das große Gewerbe- und Industriegebiet Dorstfeld-West. Im Osten liegt derzeit eine große Fläche brach, auf der bisher Caterpillar, zuvor Orenstein & Koppel unter anderem Baumaschinen herstellten. Auch Überreste der alten Zeche Dorstfeld sind hier noch erkennbar. Nördlich von Unterdorstfeld liegt das Gewerbegebiet Dorstfeld-Nord (siehe Abbildung 8). Beide Gebiete sind zum Teil mit Fremdnutzungen, etwa Einzelhandel, Vergnügungsstätten oder Wohnnutzungen, durchsetzt.

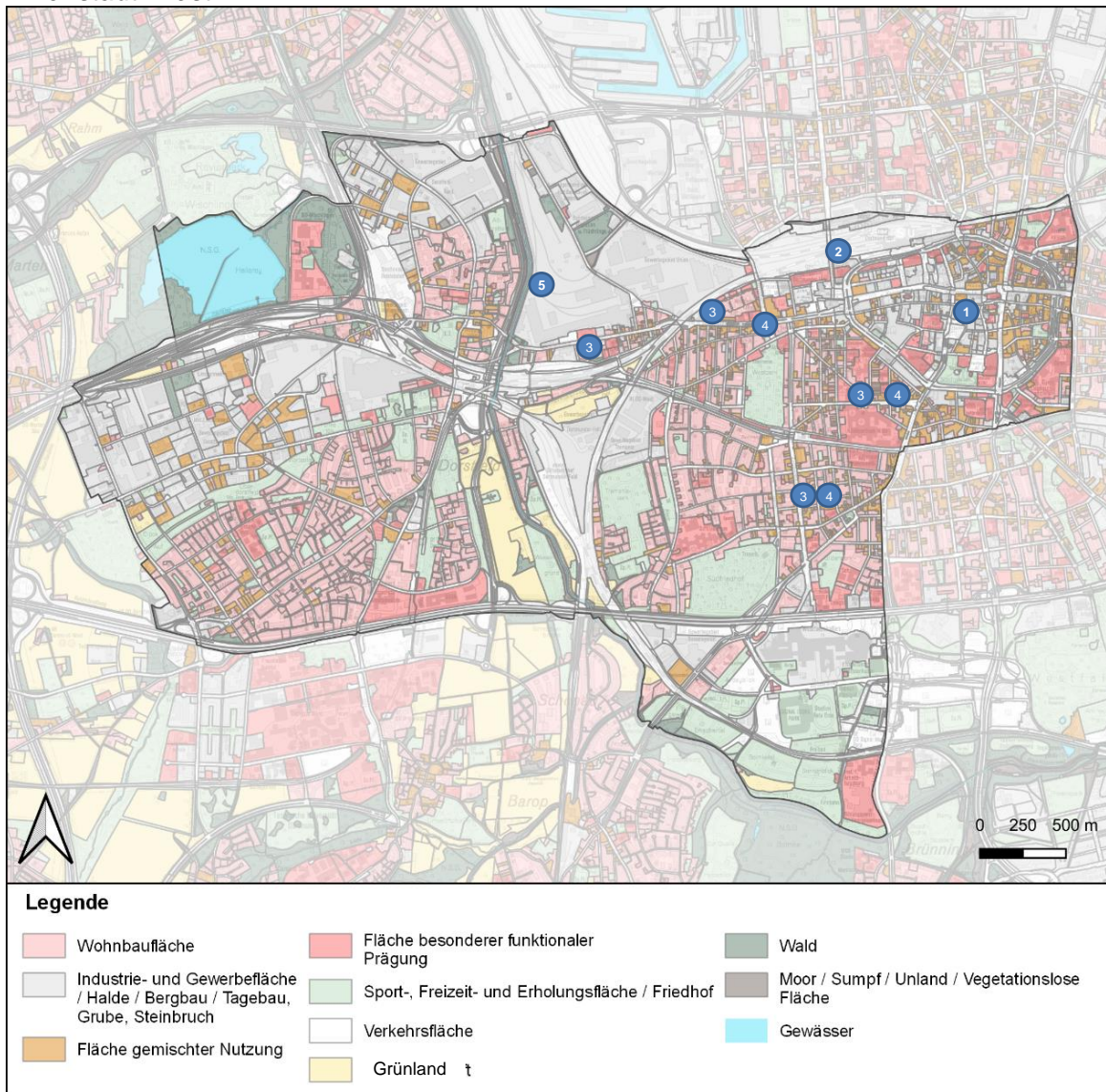
Die bereits angesprochene Haupt-Bahntrasse von Dortmund in Richtung Bochum stellt eine der zahlreichen Verkehrsachsen dar, die den Stadtbezirk durchschneiden und die Siedlungsbereiche voneinander trennen. Entlang der Bahntrassen haben sich zum Teil bereits vor über 100 Jahren einige von den größeren Siedlungsbereichen abgetrennte Splittersiedlungen gebildet. Hierzu gehören die Wohnbereiche an der Hochstraße in Dorstfeld und am Hahnenmühlenweg nördlich des Dortmunder Feldes sowie die Ansätze einer Blockrandbebauung an der Heyden-Rynsch-Straße.

Ebenfalls durch Verkehrstrassen abgeteilt ist der Bereich um das Naturschutzgebiet Hallerey mit dem durch Bergsenkungen entstandenen See. Östlich des Sees wurden in den 1960er und 1970er Jahren zwei Schulen realisiert, die heute eine „Sonderstruktur“ im Stadtbezirk bilden, später ergänzt um eine Sporthalle und ein Tierschutzzentrum. Hier befindet sich auch die Zufahrt zu dem im Stadtbezirk Huckarde liegenden Revierpark.

Schließlich bilden auch noch die Westfalahallen und das Stadion einen Sonderstandort im Stadtbezirk Innenstadt-West. Die großformatigen Bauten für Sport, Messe und andere Veranstaltungen liegen südlich der B1/A40, die teils die südliche Grenze des Bezirks bildet und ihn teils durchschneidet. Entlang der B1 sind vor allem Büro- und Dienstleistungsnutzungen in Großstrukturen angesiedelt, wobei hier in den letzten Jahren auch das sogenannte „Berswordt-Karree“ als kompakter Wohnstandort mit dem Schwerpunkt Mikroapartments realisiert wurde.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Oberzentrum Dortmunder City</li> <li>▪ City teilweise verkehrsberuhigt</li> <li>▪ Westfalahallen / Stadion überregional bedeutsames Veranstaltungszentrum</li> <li>▪ Hohe Nutzungsdurchmischung im Kreuzviertel, Klinikviertel und entlang der Rheinischen Straße mit gründerzeitlichen Blockstrukturen</li> <li>▪ Brach gefallenes HSP-Gelände als citynahes Raumpotenzial („Smart Rhino“)</li> <li>▪ Entwicklungspotenziale am Hauptbahnhof und im Umfeld</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geringer Grünflächenanteil in der City</li> <li>▪ Hauptbahnhof / Hauptschiene Barriere zum angrenzenden Stadtbezirk Innenstadt-Nord</li> <li>▪ Großflächige Schienenverkehrsflächen als Barrieren, insbesondere in den westlichen und nördlichen Siedlungsbereichen</li> <li>▪ Stark frequentierte Verkehrsachsen B1, B54 und Rheinische Straße als Barrieren im Siedlungsraum</li> <li>▪ Einbindung der Entwicklungsfläche „Smart Rhino“ in das Umfeld</li> </ul>

Abbildung 9: Bestand und Handlungsempfehlungen Raumnutzung und Siedlungsstruktur Innenstadt-West



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Kartengrundlage Vermessungs- und Katasteramt ABK)



## Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- Angemessene<sup>1</sup> städtebauliche Dichte bei Vorhaben in zentraler Lage
- Durchlässigkeit der Bahntrassen erhöhen (Barrieren im Siedlungsbereich)

Spezifisch:

- 1 Oberzentrum Dortmunder City weiter stärken (Stärkung der Nutzungsmischung und Durchgrünung/Aufenthaltsqualität)
- 2 Entwicklung der Potenzialflächen am Dortmunder Hauptbahnhof; Barrierewirkung zur Dortmunder Nordstadt verringern

3 Nutzungsmischung und städtebauliche Dichte im Kreuzviertel, Klinikviertel und entlang der Rheinischen Straße erhalten und stärken

4 Geschlossene zum Teil historisch wertvolle Blockstrukturen im gesamten Stadtbezirk erhalten und aufwerten

5 Einbindung der Entwicklungsfläche „Smart Rhino“ ins Umfeld (Anbindung TU, Brückenschlag Dorstfeld)

---

<sup>1</sup> Die städtebauliche Dichte wird nicht nur auf eine reine Dichtezahl (Grund- und Geschossflächenzahl gemäß BauNVO) bezogen, sondern auch unter den Aspekten Lagegunst, Nutzungsvielfalt, Bauform, Ökologie, öffentlicher Raum, sozialer Kontext, Ökonomie und Lärm je nach Einzelfall betrachtet.

#### 4.1.2 Bevölkerung und Sozialstruktur

Zu einem vollständigen Profil eines Stadtbezirks gehört auch die Analyse der Sozialstruktur. Hierfür werden Bevölkerungsdaten untersucht, um ein Bild davon zu bekommen, welche Menschen im Stadtbezirk wohnen und welche Aufgaben dies möglicherweise für die Stadtplanung mit sich bringt. Statistische Daten sind nicht immer einfach zu interpretieren: Die allgemeine Bevölkerungsentwicklung etwa kann ein Zeichen dafür sein, wie attraktiv ein Stadtbezirk ist – oder dafür, dass dort in den letzten Jahren viele neue Wohnbauflächen ausgewiesen wurden.

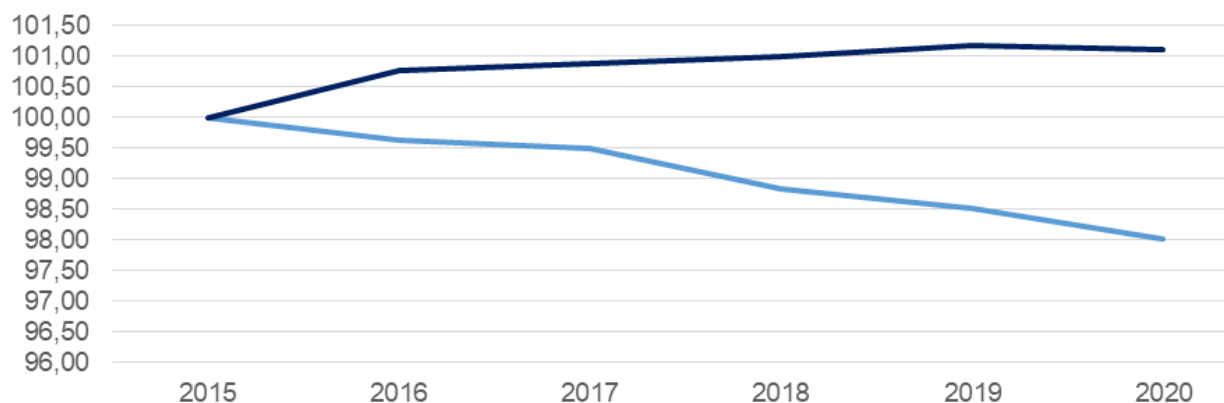
Von wesentlicher Bedeutung für stadtplanerische Entscheidungen ist etwa die Altersstruktur – so können Flächenbedarfe für Schulen, Spielplätze oder Pflegeeinrichtungen prognostiziert werden. Auch können Siedlungsbereiche identifiziert werden, in denen möglicherweise ein Generationenwechsel bevorsteht – oder bereits im Gange ist. Dies betrifft viele vorstädtische Einfamilienhausgebiete aus der Nachkriegszeit.

Daneben können Sozialdaten wie die Transferbezugs- und die Beschäftigungsquote Auskunft darüber geben, welche Angebote in einem Stadtbezirk wichtig sind. Das Einkommen der Menschen kann etwa für die Bereitstellung des Wohnraumangebots (z.B. bezahlbarer Wohnraum) ein wichtiger Indikator sein.

##### Status quo im Stadtbezirk Innenstadt-West

Im Stadtbezirk Innenstadt-West leben 52.530 Menschen (Stichtag 31.12.2020), das sind 8,7 % der Dortmunder Gesamtbevölkerung. Die Einwohnerzahl der Innenstadt-West ist zwischen 2015 und 2020 um 2,0 % gefallen und steht damit im Gegensatz zum gesamtstädtischen Trend (siehe Abbildung 10). Dies liegt darin begründet, dass die relativ geringen Wanderungsgewinne die negative natürliche Bevölkerungsentwicklung nicht auffangen können. Den größten Verlust hat der statistische Bezirk Dorstfeld mit -4,7 % aufzuweisen. Auch die Räumung des Hannibal-Wohnkomplexes im Jahr 2017 hat hierzu beigetragen, dort stehen seitdem über 400 Wohnungen leer. Auch die City hat einen relativ starken Einwohner\*innenverlust zu verzeichnen (-1,6 %), dort wurden allerdings nach 2020 wiederum neue Wohnprojekte realisiert (Spar- und Bauverein am Königswall, BaseCamp an der Kampstraße), was diesem Trend entgegen wirken sollte.

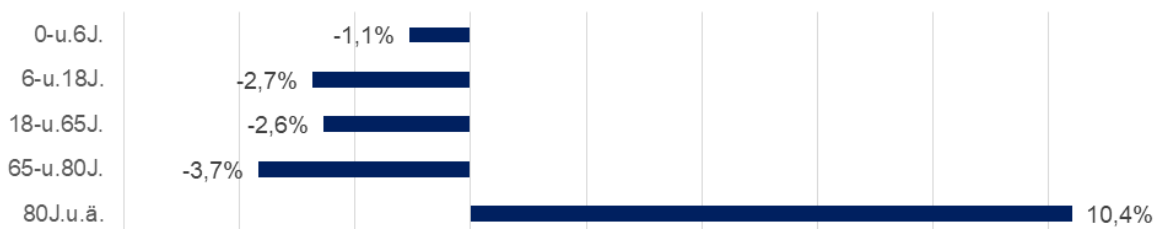
Abbildung 10: Entwicklung der Bevölkerungszahl Dortmunds (dunkelblau) und der Innenstadt-West (hellblau) 2015-2020



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, 31.12.2020)

Nach der Innenstadt-Nord ist die Innenstadt-West mit einem Durchschnittsalter von 41,8 Jahren der jüngste Stadtbezirk Dortmunds. Die Altersgruppe der 18- bis unter 65-Jährigen ist mit einem Anteil von 70,3 % deutlich überpräsentiert im Vergleich zur Gesamtstadt (63,3 %). Die Anteile sowohl von Kindern und Jugendlichen wie auch von Senior\*innen und Hochbetagten liegen unter dem Dortmunder Schnitt. Demnach leben in der Innenstadt-West viele junge Erwachsene. Der Anteil dieser Gruppe wird mit der Eröffnung weiterer Studierenden-Wohneinrichtungen (etwa des BaseCamps, des Berswordt-Karrees und der Apartment-Anlagen am Dortmunder U) noch weiter steigen. Für den Zeitraum 2015-2020 hat die mittlere Altersklasse allerdings einen Verlust von -2,6 % zu verzeichnen, vornehmlich durch Wanderungsbewegungen. Die einzige Altersgruppe, die in diesem Zeitraum gewachsen ist, ist die der Hochbetagten; dort gab es allerdings einen erheblichen Anstieg von 10,4 %. Damit bestand in den letzten Jahren eine erhebliche Alterungstendenz in dem allgemein bislang jungen Stadtbezirk (siehe Abbildung 11). Inwieweit die baulichen Entwicklungen dem entgegenwirken, wird sich in den nächsten Jahren zeigen.

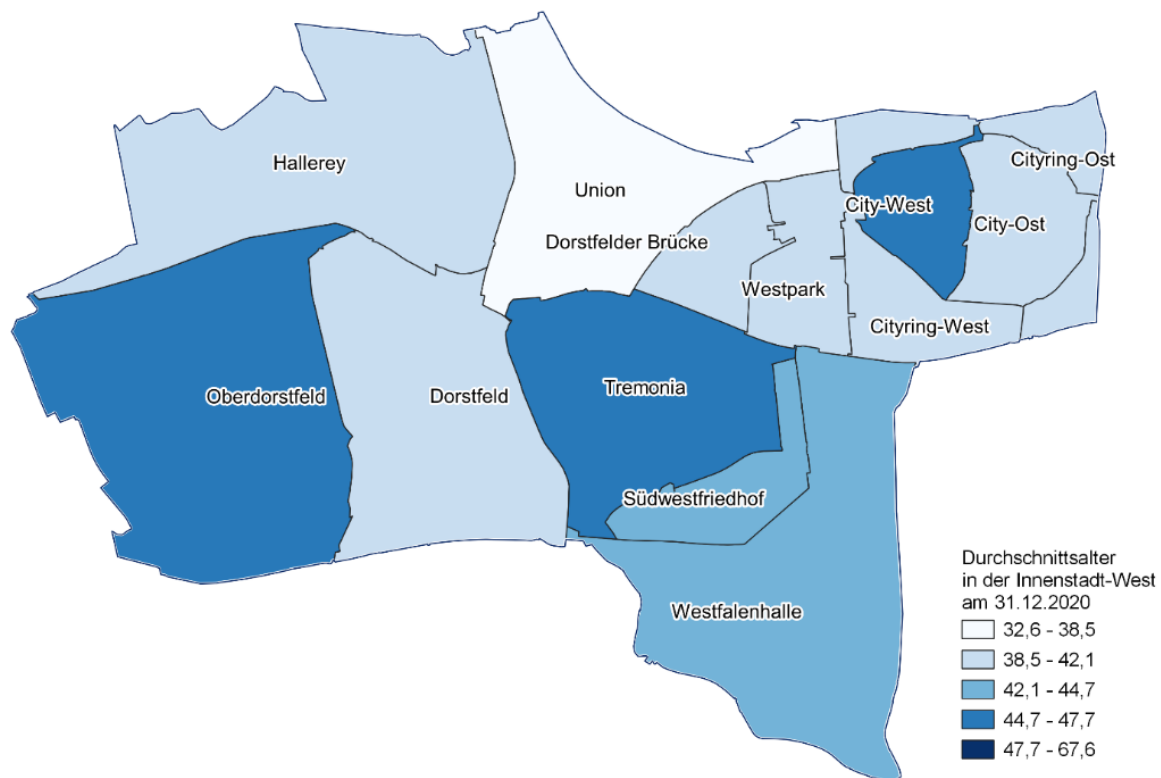
Abbildung 11: Entwicklung der Altersstruktur der Innenstadt-West 2015-2020



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, 31.12.2020)

Das höchste Durchschnittsalter besteht im Unterbezirk Tremonia mit 46,8 Jahren bei einem hohen Anteil an Hochbetagten (7,2 %); dort wurde Anfang der 2010er Jahre auch eine große Service-Wohnanlage für Senioren errichtet. Die absolut meisten Hochbetagten wohnen allerdings im Unterbezirk Westfalenhalle (6,1 %; 444 EW), der das östliche Kreuzviertel umfasst, allerdings auch das Theodor-Flieder-Heim als große und traditionsreiche Pflegeeinrichtung in Dortmund.

Abbildung 12: Altersstruktur im Stadtbezirk Innenstadt-West



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Als Ausreißer in die andere Richtung stellt sich der Unterbezirk Union mit einem Durchschnittsalter von nur 35,0 Jahren dar. Die meisten Kinder unter 18 Jahren leben im Unterbezirk Dorstfeld; Dieser umfasst den östlichen Teil Oberdorstfelds einschließlich der Geschosswohnbauten um den Hannibal, aber auch das Wohnquartier Dorstfeld-Süd aus den 1980er Jahren.

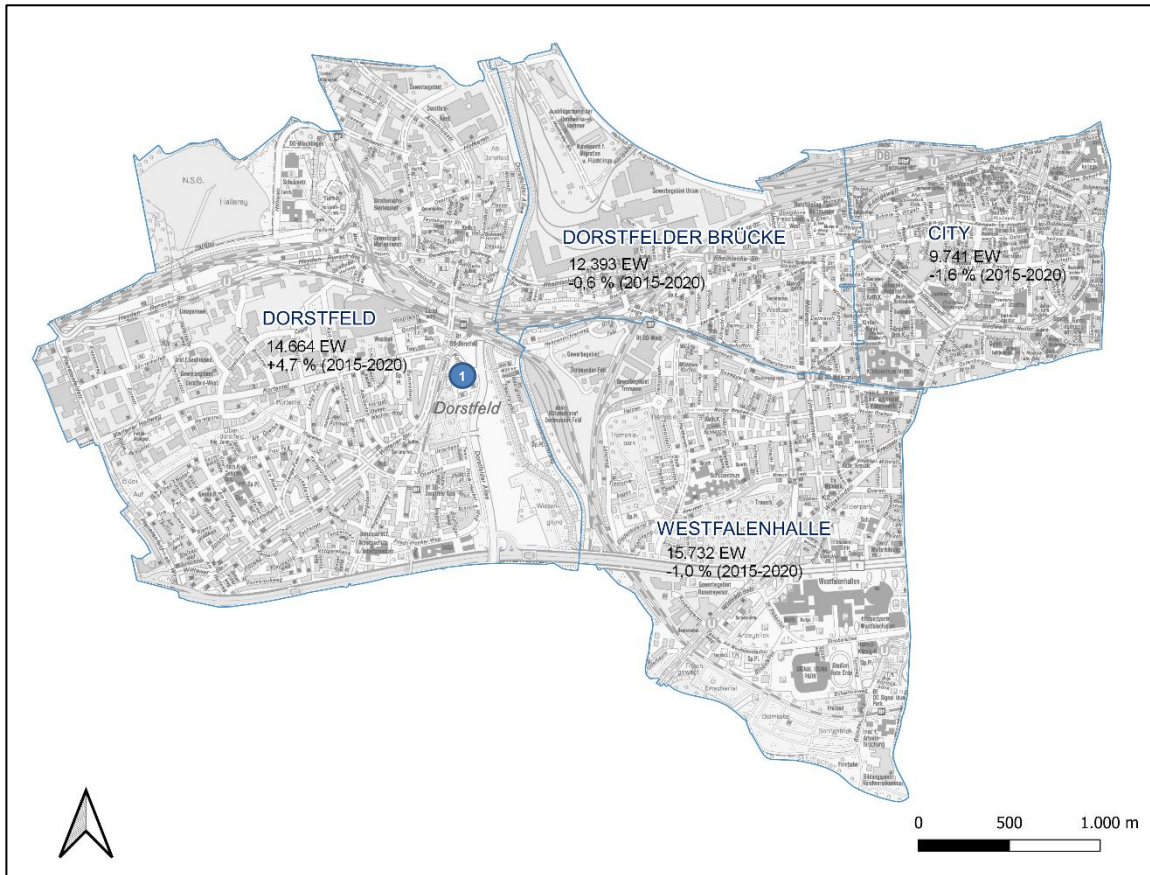
Die Sozialdaten fallen im Stadtbezirk Innenstadt-West im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt durchweg positiv aus. Die Arbeitslosenquote liegt mit 10,0 % unter dem Dortmunder Schnitt von 11,5 %; sie ist zudem im Zeitraum 2015-2020 auch leicht überdurchschnittlich gesunken (-0,5 % gegenüber -0,3 % gesamtstädtisch). Der Transferbezug (14,4 %) liegt ebenfalls unter dem Dortmunder Schnitt (16,4 %) und ist im selben Zeitraum deutlich überdurchschnittlich gesunken (-1,8 % gegenüber -0,7 % gesamtstädtisch). Die Beschäftigungsquote liegt – korrespondierend mit den anderen Daten – mit 58,6 % über Dortmunder Schnitt (57,9 %); nur in den Bezirken Hörde, Innenstadt-Ost, Brackel und Aplerbeck ist sie höher. Sie ist in der Innenstadt-West von 2015 bis 2020 mit +6,8 % überdurchschnittlich angestiegen (Gesamtstadt +5,6 %).

Eine erhöhte Arbeitslosenquote ist mit 19,2 % im Unterbezirk Union zu finden, bei einer gleichzeitig hohen Transferleistungsquote von 33,3 %. Allerdings war hier im Zeitraum 2015-2020, in dem auch das Stadtumbauprojekt „Rheinische Straße“ abgeschlossen worden ist (vgl. Kapitel 4.2.2) eine überdurchschnittliche Reduzierung zu verzeichnen. Die Beschäftigungsquote in diesem Unterbezirk liegt mit 42,8 % im Jahr 2020 zwar etwa auf Niveau der Innenstadt-Nord, doch konnte auch in Bezug auf diese Statistik zwischen 2015 und 2020 eine deutliche Steigerung um 8,9 % erreicht werden.

Die mit Abstand niedrigste Arbeitslosenquote liegt demgegenüber im Unterbezirk Westfalahalle (der das östliche Kreuzviertel umfasst) mit nur 4,7 % vor, gefolgt von den Unterbezirken Südwestfriedhof (5,9 %) und Tremonia (6,9 %), die die weiteren Teile des Kreuzviertels beinhalten. Diese drei Unterbezirke weisen auch allesamt eine hohe Beschäftigungsquote von über 60 % auf (Südwestfriedhof 64,9 %, Tremonia 63,0 %, Westfalahalle 61,1 %). In den Unterbezirken Dorstfelds sowie der City liegen die Sozialdaten zwischen diesen beiden Extremen.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Sozialdaten fallen im Stadtbezirk Innenstadt-West durchweg positiver als im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt aus</li> <li>▪ Überdurchschnittlich steigende Beschäftigungszahlen und überdurchschnittlich sinkende Arbeitslosen- und Transferleistungsquote im UBZ Union</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sinkende Bevölkerungszahlen seit 2015 (Sterbefälle / Wanderung)</li> <li>▪ Zunehmende Alterung des Stadtbezirkes durch steigende Anzahl der Hochbetagten</li> <li>▪ Erhöhte Anzahl an Kindern unter 18 Jahren im UBZ Dorstfeld</li> <li>▪ Erhöhte Anzahl an Hochbetagten im UBZ Westfalahalle und Tremonia</li> <li>▪ Erhöhte Arbeitslosen- und Transferleistungsquote sowie geringe Beschäftigung im UBZ Union</li> </ul>

Abbildung 13: Bestand und Handlungsempfehlungen Bevölkerung und Sozialstruktur Innenstadt-West



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, 31.12.2020, Kartengrundlage Stadtplanwerk RVR)

### Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

#### Allgemein:

Insbesondere in Bereichen mit einem hohen Anteil an Senior\*innen sollten die Anforderungen an ein generationengerechtes Wohnumfeld / Wohnraumversorgung in den Blick genommen werden.

#### Spezifisch:

- ① Berücksichtigung der Kinder unter 18 Jahren (insb. im UBZ Dorstfeld) bei der Anpassung der sozialen Infrastrukturen (Betreuungs-, Bildungs-, Freizeitangebote)

## 4.2 Planerische Rahmenbedingungen – formell und informell

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

### 4.2.1 Formeller Rahmen der Dortmunder Stadtentwicklung

Die Darstellung und Auswertung der für den Stadtbezirk vorliegenden förmlichen Pläne ist von Bedeutung, da es sich hierbei um die aktuellen rechtsverbindlichen Grundlagen für neue Planungen oder für die Zulassung bzw. Umsetzung von Bauvorhaben handelt. Drei Planungsebenen sind von vorrangiger Bedeutung und werden daher an dieser Stelle betrachtet: der Regionalplan sowie die beiden Arten kommunaler Bauleitpläne – Flächennutzungsplan und Bebauungsplan.

Der Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) wird an dieser Stelle nicht dargestellt. Dieser beinhaltet überwiegend allgemeine, noch nicht konkret auf einzelne Teilräume bezogene Festlegungen. Auch seine kartographische Darstellung im Maßstab 1:300.000 lässt in der Regel keine direkten Rückschlüsse für die Stadtbezirksebene zu. Der LEP wird durch den Regionalplan konkretisiert.

#### Regionalplan

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

Für Dortmund ist derzeit als Regionalplan noch der Gebietsentwicklungsplan (GEP) Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt für den Oberbereich Dortmund – westlicher Teil – rechts-gültig<sup>2</sup>. Seit Inkrafttreten im August 2004 erfolgten zwei Änderungen auf Dortmunder Stadtgebiet.

Seit dem 21.10.2009 liegt die regionalplanerische Zuständigkeit nicht mehr bei der Bezirksregierung Arnsberg, sondern beim Regionalverband Ruhr (RVR). Dieser arbeitet derzeit an der erstmaligen Aufstellung des Regionalplanes Ruhr (RPR), der ein Gesamtplanwerk für das Ruhrgebiet bilden soll. Sobald der Aufstellungsbeschluss, gefasst ist, wird der Regionalplan Ruhr den Gebietsentwicklungsplan der Bezirksregierung Arnsberg für das Dortmunder Stadtgebiet ersetzen.

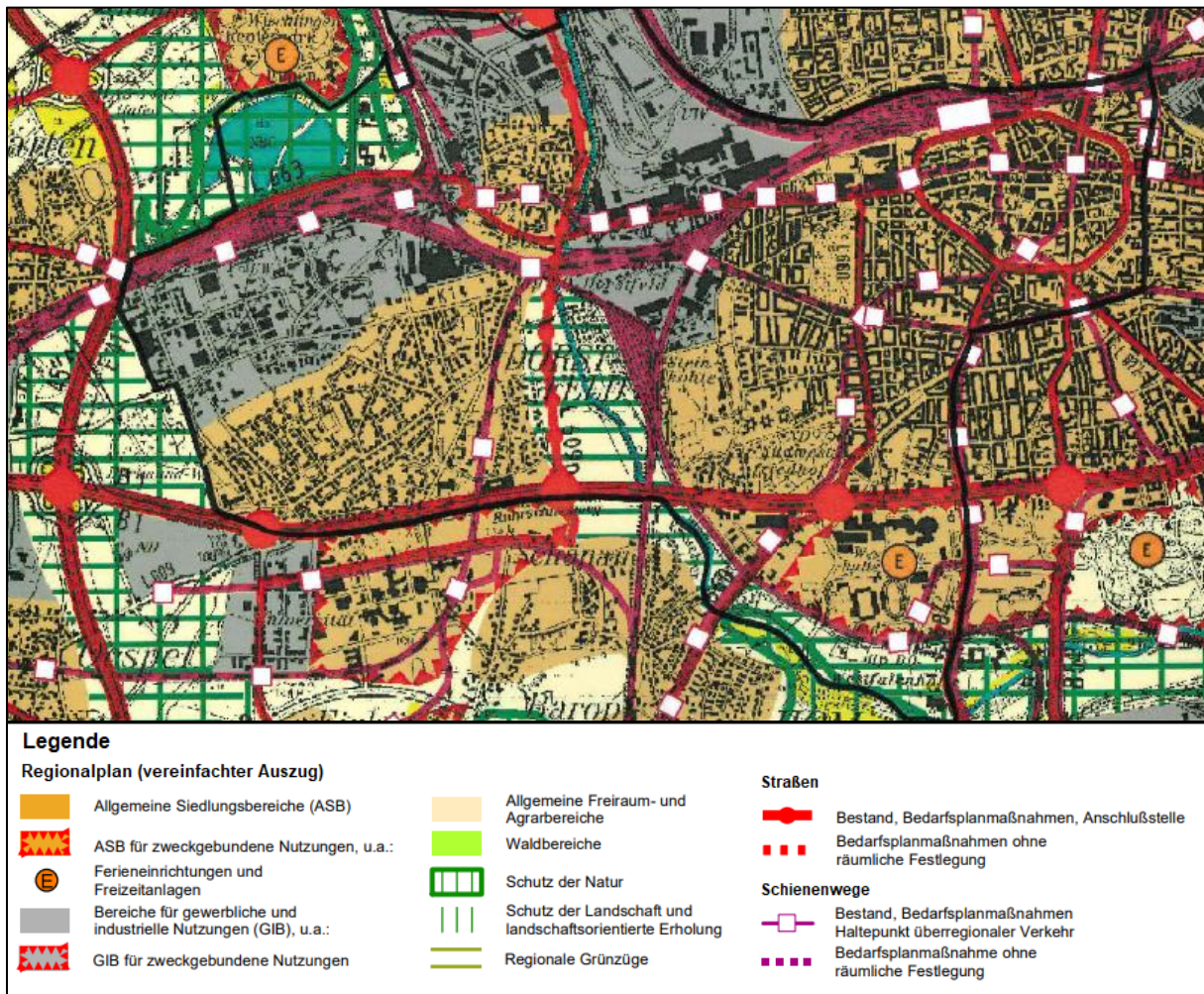
Der seit 2004 geltende Gebietsentwicklungsplan Arnsberg (siehe Abbildung 14) legt Unter- und Oberdorstfeld einerseits sowie die Innenstadtviertel und die City andererseits als zwei großflächige, zusammenhängende Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) fest, wobei Unterdorstfeld im Westen, Norden und Osten von großflächigen Gewerbe- und Industriebereichen (GIB) umgeben ist. Markant sind zudem bereits im Regionalplan die zahlreichen bestehenden

---

<sup>2</sup> Der aktuell noch gültige Gebietsentwicklungsplan ist einsehbar unter: <https://www.bra.nrw.de/kommunalaufsicht-planung-verkehr/regionalrat-und-regionalentwicklung/regionalplan-arnsberg/regionalplan-teilabschnitt-oberbereich-dortmund-westlicher-teil/der-rechtswirksame-regionalplan>

Schienerverkehrstrassen, die den Stadtbezirk durchziehen. Als zum damaligen Stand erst geplante und Ende 2013 in Betrieb genommene neue Verkehrsstrasse beinhaltet der GEP die Nord-Süd-Tangente Dorstfelder Allee (L 609n). Die inzwischen vorgesehene Neuentwicklung des ehemaligen HSP-Geländes spiegelt sich in diesem Planwerk hingegen noch nicht wider. Es ist entsprechend noch als GIB festgelegt, während der in Aufstellung befindliche Regionalplanentwurf bereits zukunftsorientiert ASB-Festlegungen für eine neue, auch Flächen für den Wohnungsbau aufweisende Mischnutzung beinhaltet, um die Grundlage für die kommunale Bauleitplanung zu schaffen.

Abbildung 14: Stadtbezirk Innenstadt-West im Gebietsentwicklungsplan Arnsberg 2004



(Quelle: Bezirksregierung Arnsberg, Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereich Dortmund - westlicher Teil - 2004, eigene Hervorhebung)

Regionalplanerisch festgelegter Freiraum ist im Bereich Hallerey sowie im Emschertal zu finden; beide Bereiche sind auch als Regionale Grünzüge geschützt. Dieser regionale Grünzug, der sich auch in den Bezirk Hombruch hineinzieht, ist derzeit allerdings „verinselt“ und nicht, wie sonst üblich, mit dem übrigen Netzwerk regionaler Grünzüge verbunden. Ein Grund dafür ist, dass das Emschertal auf Höhe von Unterdorstfeld stark verengt ist und hier keinen auf Regionalplan-Ebene relevanten Freiraum darstellt.



## Flächennutzungsplan

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

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

Der aktuelle Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund wurde am 31.12.2004 bekannt gemacht und damit rechtskräftig. Seitdem sind insgesamt 47 Verfahren zur Änderung abgeschlossen worden. Bei 14 dieser Änderungen handelte es sich um sogenannte „Berichtigungen“ des Flächennutzungsplanes im Zusammenhang mit Bebauungsplänen der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB (Stand Juli 2022).

Entsprechend dem unterschiedlichen Maßstab der Planungsebenen sind die Darstellungen des Flächennutzungsplans (Maßstab 1:20.000) der Stadt Dortmund von 2004 differenzierter und kleinteiliger als die des Regional- bzw. Gebietsentwicklungsplanes (Maßstab 1:50.000). Neben den weitläufigen Wohnbauflächen sind so auch einige Gemischte Bauflächen (für Wohnnutzung und i.d.R. Gewerbe inklusive Büros) erkennbar, etwa entlang der Rheinischen Straße, der Außenseite des Wallrings und der Hohen Straße.

Außerdem unterscheidet der FNP zwischen Industrie- und Gewerbegebieten. Das bis 2015 vom Betrieb Hoesch-Spundwand und Profil (HSP) genutzte Areal ist als Industriegebiet dargestellt (siehe Abbildung 15). Dabei wurde bereits 2004 das planerische Ziel aufgenommen, zwischen dieser Fläche und der Mischbaufläche entlang der Rheinischen Straße langfristig eine Grünstruktur zu schaffen. Auch wenn die Wiedernutzbarmachung des HSP-Geländes eine Änderung des Flächennutzungsplanes erfordern wird, kann dabei an dieses bereits seit 2004 bestehende Ziel angeknüpft werden.

Die City ist weitestgehend als Kerngebiet dargestellt, wobei einige Bereiche mit spezifischen Nutzungen herausgehoben sind, wie etwa die Thier-Galerie als Sondergebiet und das Stadttheater sowie Rathaus und Stadthaus als Gemeinbedarfsflächen. Die Teilbereiche der City mit Wohn-Schwerpunkten im Nordosten und Nordwesten sind als Wohnbauflächen dargestellt, was auch im Hinblick auf die Entwicklung der City relevant ist. Auch außerhalb der City wird die zentrale Bedeutung des Stadtbezirks durch die vielen großflächigen Gemeinbedarfsflächen (darunter die städtischen Kliniken und die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin) deutlich.

Im Flächennutzungsplan werden auch kleinteiligere Grünflächen, wie beispielsweise der Stadtgarten in der City, der Westpark und der Tremoniapark, der Schulte-Witten-Park in Unterdorstfeld und die Kleingartenanlagen zwischen Oberdorstfeld und dem Gewerbegebiet Dorstfeld-West als Grünflächen dargestellt. Land- und forstwirtschaftliche Flächen sind in diesem Stadtbezirk nicht zu finden.

Für den Stadtbezirk Innenstadt-West wurden seit 2004 fünf Änderungsverfahren (inkl. Berichtigungen) zur Rechtskraft gebracht<sup>3</sup>:

- Nr. 14 (parallel mit Aufstellung Bebauungsplan InW 125n – ehemalige Thier-Brauerei –)
- Nr. 17 (parallel mit Aufhebung Bebauungsplan InW 120 – Hauptbahnhof –)
- Nr. 55 (parallel mit teilw. Änderung Bebauungsplan InW 218 – östl. Schnettkerbrücke –)
- Nr. 60 (parallel mit Aufstellung Bebauungsplan InW 221 VEP – Einzelhandelsstandort Dorstfelder Hellweg / Arminiusstraße –)
- Nr. 63B (Berichtigung gem. § 13a BauGB, Bebauungsplan InW 103, 4. Änd. –Tremonia–)

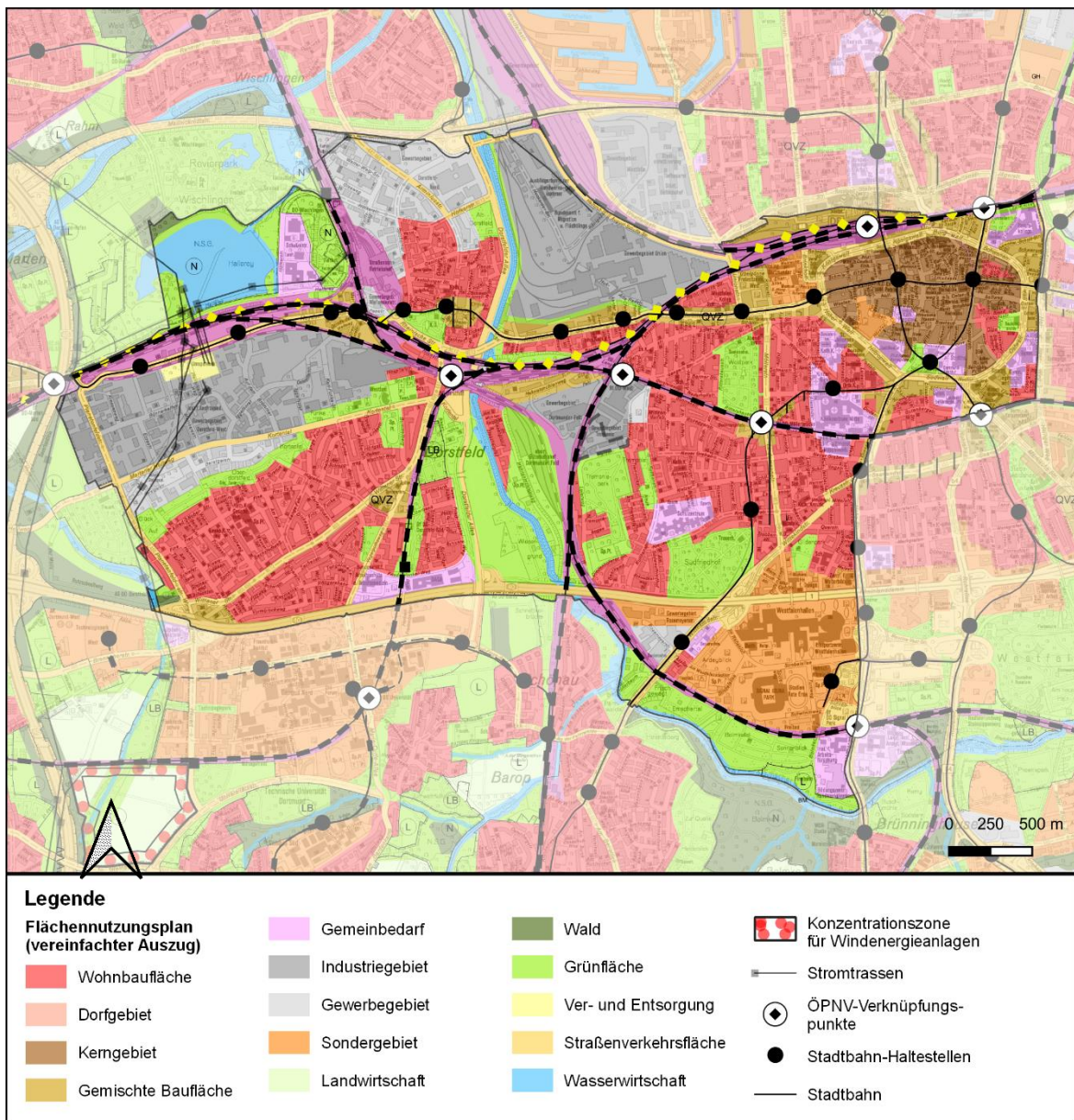
Aktuell sind keine weiteren Änderungsverfahren in Bearbeitung.

Die geringe Anzahl an FNP-Änderungen, die seit 2004 im Stadtbezirk Innenstadt-West vorgenommen wurden, ist auch darauf zurückzuführen, dass dort eine verhältnismäßig geringe Anzahl an Bebauungsplänen für umfassende Änderungen bisheriger Nutzungen aufzustellen waren. Viele Entwicklungen in der weitestgehend bebauten Innenstadt erfolgen innerhalb bestehenden Planungsrechts oder nach § 34 BauGB (siehe unten). Für andere Flächen, wie das durch den Bebauungsplan InW 218 überplante Daimler-Benz-Areal östlich der Schnettkerbrücke, entsprach die Darstellung des Flächennutzungsplanes bereits den Inhalten des aufzustellenden Bebauungsplanes oder einer entsprechenden Änderung eines bereits rechtskräftigen Bebauungsplanes. Nur für wenige Einzelvorhaben, wie z.B. den Bau des Einkaufszentrums Thier-Galerie, waren in den letzten Jahren umfassende Änderungen des Planungsrechts erforderlich.

---

<sup>3</sup> Der Flächennutzungsplan in der derzeit gültigen Fassung ist einsehbar unter:  
<https://geoweb1.digistatdo.de/OWSServiceProxy/client/fnp.jsp>

Abbildung 15: Stadtbezirk Innenstadt-West im Flächennutzungsplan Dortmund 2004



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, eigene Hervorhebung, Stand: 06/2022)

### Bebauungspläne, unbeplanter Innenbereich und Außenbereich

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 (s.o.) zu entwickeln. Wenn dieser für ein Gebiet z. B. Wohnbaufläche darstellt, muss die Hauptnutzung im Bebauungsplan als Wohngebiet festgesetzt werden. Der Bebauungsplan wird vom Rat der Stadt Dortmund als Satzung

beschlossen<sup>4</sup> und enthält Festsetzungen, die für alle rechtsverbindlich sind, etwa zur zulässigen Nutzungsart (z. B. Wohngebiet, Gewerbegebiet) und zum Maß der baulichen Nutzung (z. B. Gebäudehöhen).

Ein Bebauungsplan kann nur im Rahmen eines gesetzlich vorgegebenen Verfahrens aufgestellt, geändert, ergänzt und aufgehoben werden. Ein Bebauungsplanverfahren erfordert umfangreiche Prüfungen und Abstimmungen und beinhaltet auch die Beteiligung der Öffentlichkeit. Aufgrund der Komplexität der Untersuchungs- und Abstimmungserfordernisse und der politischen Beschlussgänge dauert ein solches Verfahren i. d. R. mehrere Jahre. Im Zuge eines Bebauungsplanes werden alle Anforderungen, Restriktionen sowie sich aufzeigende Bedarfe im Zuge eines Bauvorhabens abschließend geprüft und gegeneinander abgewogen.

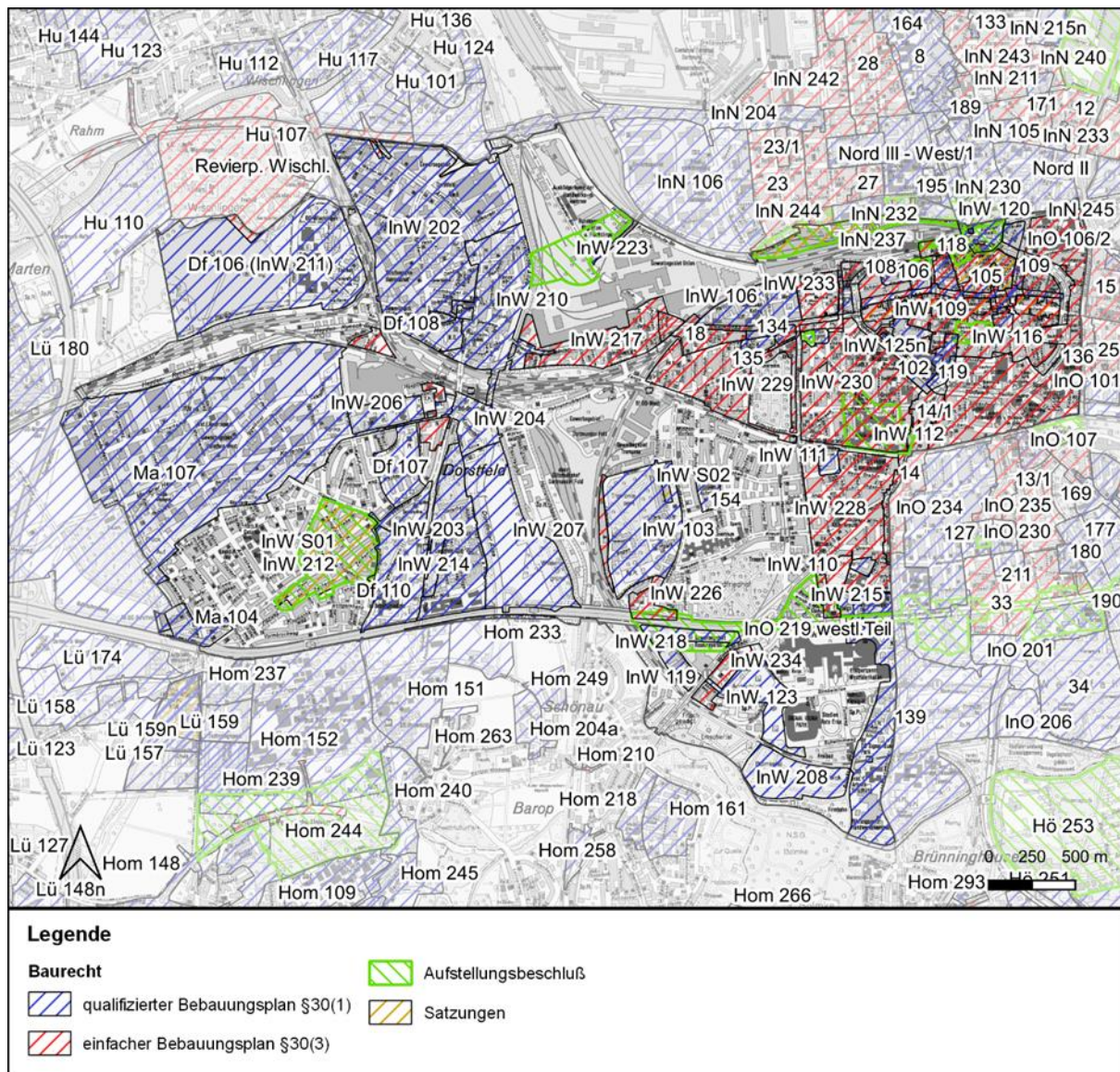
Liegt kein Bebauungsplan – oder nur ein sogenannter „einfacher Bebauungsplan“ mit teilweiser Regelung – vor, richtet sich die Zulässigkeit von baurechtlich relevanten Vorhaben nach den Regelungen des § 34 BauGB (für den „unbeplanten Innenbereich“, also Siedlungsbereiche ohne Bebauungsplan) oder § 35 (verbleibender „Außenbereich“). Im unbeplanten Innenbereich sind nach Prüfung des Einzelfalls Bauvorhaben zu genehmigen, wenn sie sich nach bestimmten, im Gesetz vorgegebenen Kriterien „in die Eigenart der näheren Umgebung“ einfügen. Ein häufiger Anwendungsfall ist die Schließung von Baulücken. Im Außenbereich ist das Bauen nur für sogenannte „privilegierte“ Nutzungen wie beispielsweise aus dem Bereich der Landwirtschaft unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Der Bau von Wohngebäuden ist im Außenbereich in der Regel nicht zulässig. Für die Ergänzung des Siedlungsrandes – die sog. Arrondierung – oder die Entwicklung von Wohngebieten im Außenbereich ist daher die Aufstellung eines Bebauungsplanes bzw. vergleichbarer Satzungen erforderlich.

Ein großer Teil der Fläche des Stadtbezirks Innenstadt-West ist durch Bebauungspläne abgedeckt (siehe nachfolgende Abbildung). Dabei handelt es sich teils um qualifizierte, teils um einfache Bebauungspläne. Hinzu kommen in einigen Teilbereichen die sogenannten Durchführungspläne aus der Zeit vor dem Baugesetzbuch, die nach den Vorschriften dieses Gesetzes übergeleitet wurden und heute noch gelten.

---

<sup>4</sup> Die rechtskräftigen Bebauungspläne der Stadt Dortmund sind einsehbar unter: [https://geoweb1.digi-stadtdo.de/doris\\_gdi/mapapps4/resources/apps/stadtinformation/index.html?lang=de&vm=2D&s=100000&r=0&c=393522.60123131843%2C5707288.226956502&l=bebauungsplne](https://geoweb1.digi-stadtdo.de/doris_gdi/mapapps4/resources/apps/stadtinformation/index.html?lang=de&vm=2D&s=100000&r=0&c=393522.60123131843%2C5707288.226956502&l=bebauungsplne)

Abbildung 16: Bebauungspläne und Satzungen im Stadtbezirk Innenstadt-West



(Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadtplanwerk RVR)

Die großen Industrie- und Gewerbegebiete Dorstfeld-West und -Nord sind durch Bebauungspläne flächendeckend geregelt; diese differenzieren zwischen den verschiedenen Gebietstypen mit unterschiedlicher Intensität der Gewerbenutzung (Industriegebieten einerseits und Gewerbegebieten andererseits) und regulieren so zu einem bestimmten Grad auch die Beziehungen zu benachbarten Wohngebieten. Auch Freiräume sind in der Innenstadt-West an mehreren Stellen bauleitplanerisch gesichert; so wurden etwa die Freiflächen westlich der Emscher in einem planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan (InW 207) im Zusammenhang mit einer Straßenbaumaßnahme als ökologische Ausgleichsflächen für diese festgesetzt.

Einfache Bebauungspläne, die nur einen Teil der baurechtlich relevanten Aspekte regeln, spielen in der Innenstadt-West eine große Rolle. Beispielsweise ist ein Großteil der City durch den Bebauungsplan InW 109 abgedeckt, der die zulässigen Nutzungen regelt und dabei beispielsweise Vergnügungsstätten einschränkt; Festsetzungen zum zulässigen Maß der baulichen Nutzung trifft er aber nicht, dieses ist nach § 34 BauGB zu bemessen. Im Umfeld der westlichen Rheinischen Straße schließt ein einfacher Bebauungsplan Einzelhandelsnutzungen zum

Schutz der Nahversorgungszentren aus. Außerdem wurden in den letzten Jahren zahlreiche einfache Bebauungspläne aufgestellt, um im innerstädtischen Bereich und in Teilen Oberdorstfelds bei Neu- und Umbauten eine extensive Dachbegrünung als Reaktion auf die klimatischen Veränderungen (Stichwort „Hitzeinseln“) vorzuschreiben.

Die historische Zechensiedlung Oberdorstfeld ist nicht nur als Denkmalsbereich geschützt, sondern ergänzend auch durch eine Gestaltungssatzung reguliert. So soll das Erscheinungsbild dieser bedeutsamen Werkssiedlung geschützt und denkmalgerecht entwickelt werden. Durch eine Gestaltungssatzung geregelt ist zudem die ebenfalls historische Siedlung Tremonia an der Tremoniastraße. Weitere entsprechende baurechtliche Satzungen bestehen im Bereich des Westen- und Ostenhellwegs sowie des Brückstraßenviertels zur Regulierung der Gestaltung von Werbeanlagen.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine gravierenden Problempunkte im Hinblick auf die Regionalplan-Neuaufstellung</li> <li>▪ nur wenige FNP-Änderungen seit 2004, d.h. FNP weiterhin als aktuelle Planungsgrundlage anwendbar</li> <li>▪ großer Teil des Stadtbezirks ist durch Bebauungspläne abgedeckt, wodurch städtebauliche Zielvorstellungen umgesetzt werden</li> <li>▪ es bestehen Gestaltungssatzungen, die historisch bedeutende Siedlungen schützen (Zechensiedlung Oberdorstfeld, Tremonia) bzw. Werbeanlagen regeln (Osten- und Westenhellweg, Brückstraße)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ für Entwicklung des HSP-Geländes ist Rechtswirksamkeit des Regionalplans Ruhr und Änderung des FNP erforderlich</li> </ul>

#### 4.2.2 Informeller Rahmen der Dortmunder Stadtentwicklung

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

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

## Rahmenplanungen im Stadtbezirk Innenstadt-West

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

Für den Stadtbezirk Innenstadt-West liegen mehrere beschlossene Rahmenplanungen vor; andere, wie beispielsweise der Masterplan Plätze, sind derzeit in Erarbeitung. Das Projekt „Hauptbahnhofsumfeld Nord“ wird im INSEKT Innenstadt Nord 2030+ dargestellt; zwar liegt das Projektgebiet teilweise auch im Bezirk Innenstadt-West, doch sind die Bezüge stärker auf die Nordstadt ausgerichtet. Das im Rahmen des Projekts beschlossene Sanierungsverdachtsgebiet ist in Abbildung 27 dargestellt.

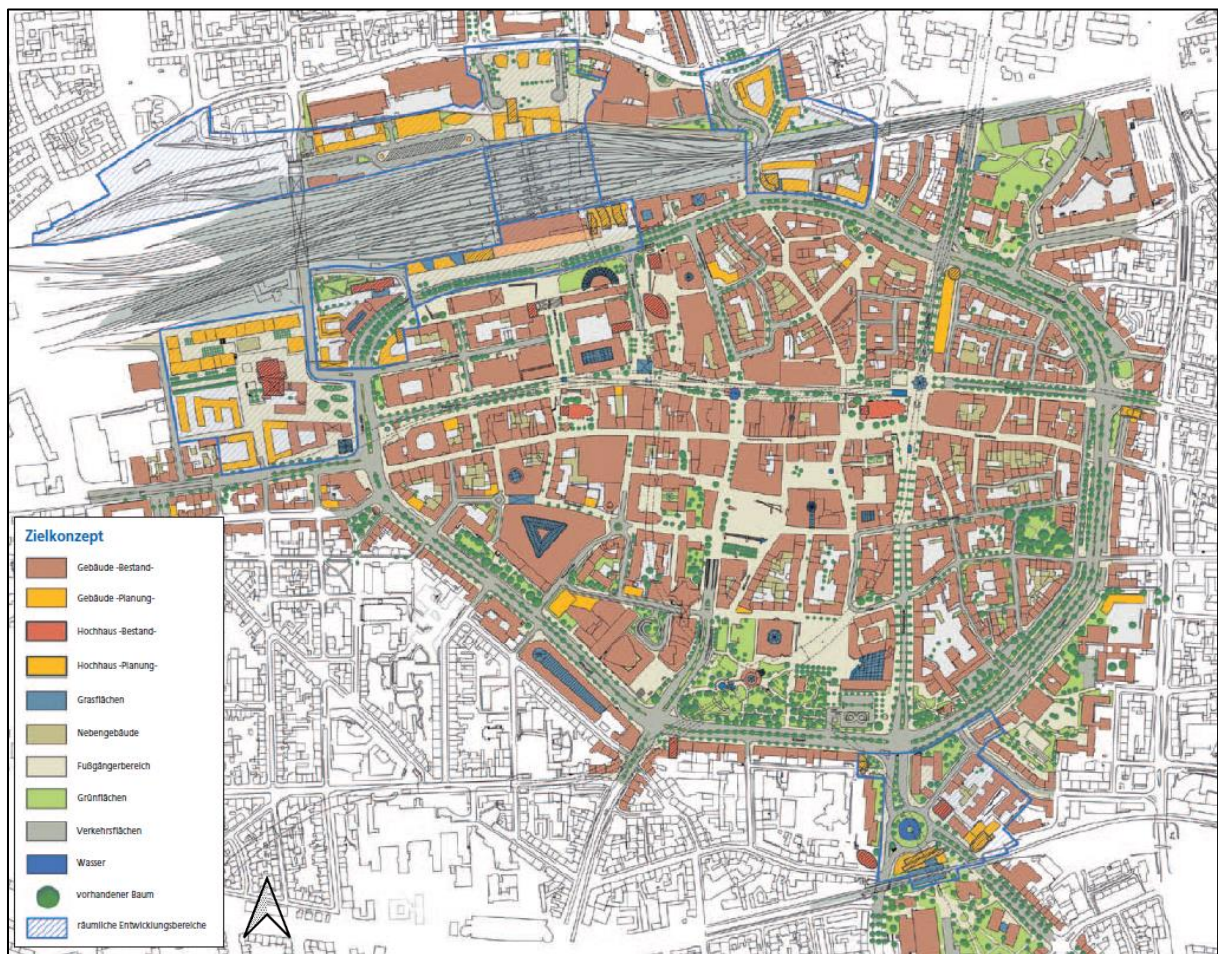
## City-Konzept 2030

Das City-Konzept stellt die Grundlage für die städtebauliche Entwicklung der Dortmunder Innenstadt dar. Es wurde erstmalig 1983 aufgestellt, die aktuelle Fassung wurde 2014 vom Rat der Stadt beschlossen. Ziel ist es, die Anziehungskraft der Innenstadt durch eine attraktive Nutzungsmischung zu stärken; als Handlungsfelder sind die Stärkung des Einzelhandels, die Festigung des Dienstleistungsstandortes, die Entwicklung des innerstädtischen Wohnens, die Kultivierung des öffentlichen Raumes, der Ausbau des Kulturstandortes und die Erhöhung der Gestaltqualität benannt.

Räumlich definiert das City-Konzept vier Bereiche der Dortmunder Innenstadt mit unterschiedlichen Prioritäten (siehe Abbildung 17):

- City-Kern: Städtebauliches Bild sowie Platz- und Wegegefüge durch auf die jeweiligen Stadträume abgestimmte Einzelmaßnahmen entwickeln
- City-Kranz: hochwertigen und spezialisierten Einzelhandel stärken, Wohnnutzung entwickeln, Vernetzung fußgängerfreundlicher Zonen
- Wallring: markante Eigenheiten des historischen Stadtraumes herausarbeiten, Vervollständigen der Grünflächenanteile, Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- City-Krone: markante Orte entlang des Walles als Stadttore (z.B. durch Ergänzung von Hochhaus-Ensembles) akzentuieren und als Silhouette ausbilden

Abbildung 17: City-Konzept 2030: Zielkonzept



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, 2014)

Die wesentlichen räumlichen Entwicklungsbereiche des City-Konzepts 2030 sind der Hauptbahnhof und sein Umfeld, der Bereich um Burgtor und Burgwall, der Platz von Rostow am Don und seine Umgebung sowie das Dortmunder U im Unionviertel. All diese Bereiche grenzen unmittelbar oder zumindest teilweise an den Bereich des Walles und sind für die Entwicklung der „City-Krone“ von Bedeutung. Entsprechend ist im City-Konzept auch die Ergänzung von Hochhäusern an der Kreuzung Burgwall/ Burgtor sowie am Platz von Rostow am Don vorgesehen; auch entlang des südlichen Bahnhofs-Vorplatzes soll ein Hochhaus-Ensemble entstehen. In mehreren Bereichen sind entsprechende Projekte aktuell in der Diskussion oder in konkreter Vorbereitung. Um das Dortmunder U herum ist die Entwicklung seit 2014 weit fortgeschritten, hier sind nahezu alle Baufelder inzwischen realisiert.

### Masterplan Plätze

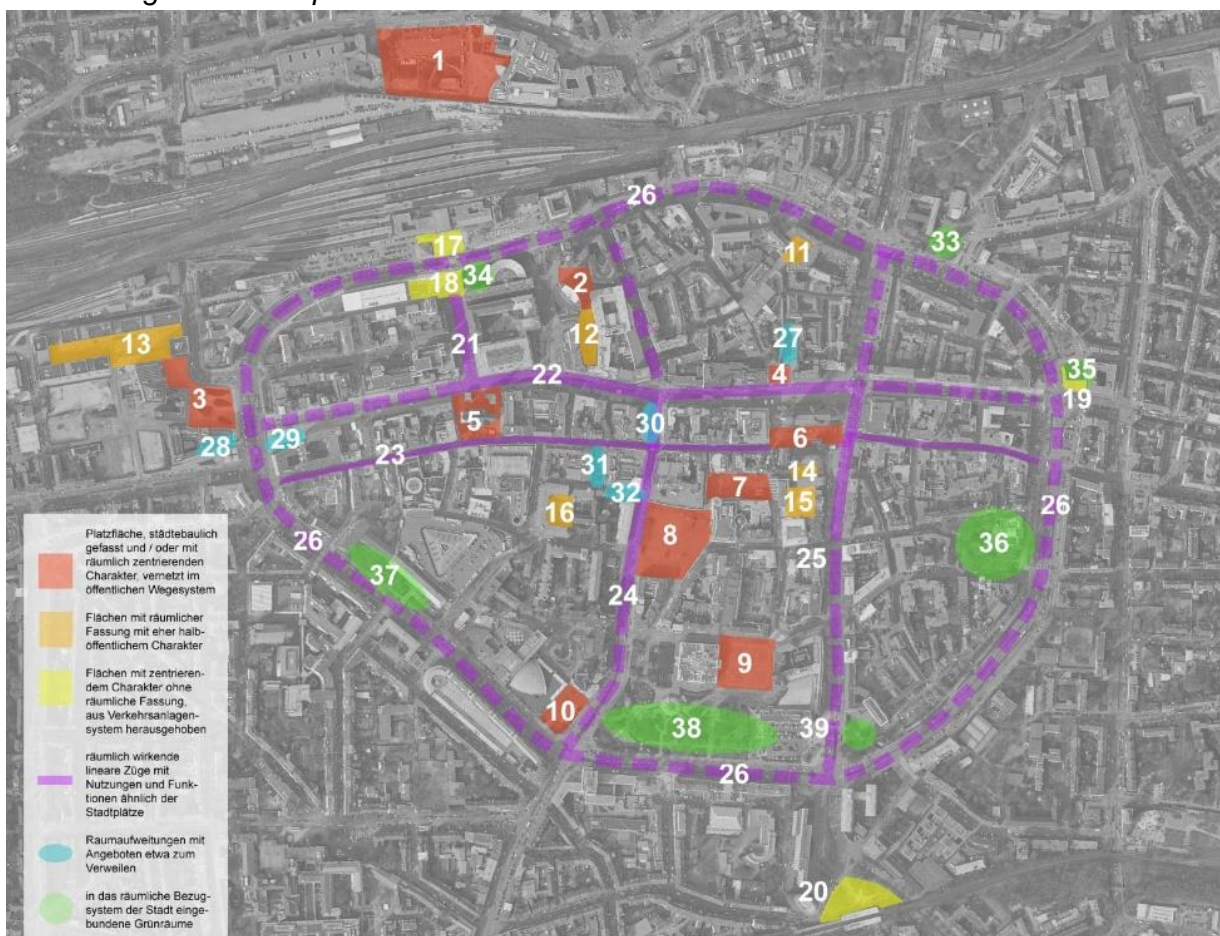
Die öffentliche Räume, insbesondere Plätze und prägende Straßenräume, stellen einen wichtigen Faktor für die Attraktivität der Innenstadt dar. Sie sind identitätsstiftend und maßgeblich für die Atmosphäre in der City verantwortlich. Um diese Räume qualitativ und multifunktional zu entwickeln und die unterschiedlichen Nutzungs- und Gestaltungsansprüche im Sinne eines verträglichen Miteinanders zu ordnen, wurde 2019 der Prozess zur Erarbeitung eines „Masterplans Plätze“ nach Beschluss durch den Rat begonnen.



Ziel ist die Erarbeitung eines Gestaltungshandbuches als praktikabler Leitfaden für die prägenden Stadträume der Dortmunder City. Hierfür soll ein gebündeltes, aber räumlich differenziertes übergeordnetes Leitbild für die City entwickelt werden. Die Ziele der unterschiedlichen Maßnahmen und Konzepte, die für die City bestehen, sind dabei zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen. Gegebenenfalls sind auch Partizipationsprozesse zu bündeln bzw. zu koordinieren. In einem zweiten Schritt ist die Überführung in förmliche Instrumente wie z.B. eine Gestaltungs- oder eine Sondernutzungssatzung zu prüfen.

Durch die Verwaltung wurden zur Vorbereitung die relevanten Platz- und Straßenräume identifiziert und kategorisiert. Nach einem Bürgerdialog im Juli 2019 erfolgte die Vergabe an ein externes Büro. Die inhaltliche Erarbeitung begann im November 2021 und soll etwa anderthalb Jahre dauern.

Abbildung 18: Kategorisierung öffentlicher Räume in der Dortmunder City zur Vorbereitung der Erarbeitung des Masterplans Plätze



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, 2019)

### Emissionsfreie Innenstadt und Grüner Wall / Grüne City

Das Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“ ist der Kurztitel der Umsetzungsstrategie „Stadtluft ist (emissions-)frei – Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt“. Es handelt sich um ein von der Europäischen Union gefördertes Projekt zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr. Die Stadt Dortmund folgt damit einem Wettbewerbsaufruf des Landes NRW. Der Förderzeitraum lief vom 01.05.2019 bis zum 31.12.2022.

Ziel des Projektes ist es, die Menschen zu bewegen, möglichst viele Wege in die Dortmunder Innenstadt zu Fuß, per Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder elektrisch angetrieben zurückzulegen. Dazu wurden unter den vier Leitthemen „City“, „Wall“, „Achsen“ und „Quartier“ 16 Einzelmaßnahmen entwickelt und umgesetzt, die das Umsteigen vom Auto auf klimafreundliche Verkehrsmittel vorantreiben. Hierzu gehören bauliche Maßnahmen, Planungsprojekte, Maßnahmen zu Mobilitätsmanagement, zu Elektromobilität sowie Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikation. Beispiele sind die Einrichtung eines temporären Mikrodepots am Ostwall für emissionsfreien Lieferverkehr in der City, der Umbau des Schwanen- und Ostwalls zum fahrradfreundlichen Radwall, die Gestaltung der Arndtstraße sowie der Straße Lange Reihe als Fahrradachsen sowie Mobilitätsmanagement an innerstädtischen Kindertagesstätten und Schulen, um klimafreundliche Mobilität von klein auf zu vermitteln. Kommuniziert wurden diese Maßnahmen crossmedial mit Aktionen, Veröffentlichungen und Werbemitteln im Rahmen einer breit angelegten Marketingkampagne unter dem Slogan „UmsteiGERN – Du steigst um. Dortmund kommt weiter.“

Ebenfalls im Rahmen des Projekts erarbeitet wurde ein Konzept zur Durchgrünungsplanung für die Dortmunder City mit dem Titel „Grüner Wall/Grüne City“ (siehe Abbildung 19). Dieses beinhaltet Maßnahmen zur Reduzierung der klimawandelbedingten stadtklimatischen Belastungssituation in der Innenstadt und soll sowohl der Bindung von Luftschadstoffen als auch der Steigerung der Aufenthaltsqualität dienen.

Abbildung 19: Nahziel – Maßnahmen; Grüne City/Grüner Wall



(Quelle: Kienleplan GmbH, 2021)

Modellrechnungen veranschaulichen die temperaturbedingten Effekte der Maßnahmen und ermitteln die Temperaturunterschiede in drei unterschiedlichen Szenarien (aktuelle Situation, Maßnahmen auf öffentlichen Plätzen und an öffentlichen Gebäuden, auf öffentlichen und privaten Flächen). Räume in der Innenstadt wurden verschiedenen Kategorien zugeordnet (z. B.

Quartiersstraße, Plätze, Erschließungsstraße), um passgenaue Handlungsbedarfe und Maßnahmen abzuleiten. Maßnahmen umfassen beispielsweise Baumpflanzungen, Dach- und Fassadenbegrünung, aber auch technischen Sonnenschutz, der beispielsweise auf dem Hansaplatz denkbar ist. Mit dem Durchgrünungsplan ist eine wesentliche Grundlage geschaffen, um darauf aufbauend konkrete Maßnahmen für eine klimaresiliente City zu entwickeln. Auch sind wichtige Hinweise formuliert, die bei Neu- und Umbauten berücksichtigt werden sollten.

#### Messe- und Veranstaltungszentrum Strobelallee

Dortmund verfügt mit den Westfalenhallen über ein Veranstaltungszentrum von internationalem Rang, direkt benachbart liegen der Signal-Iduna-Park mit ebenfalls großer Strahlkraft, das Stadion Rothe Erde und weitere Sportanlagen. Bereits 2002 wurde ein Rahmenplan für das „Veranstaltungszentrum Westfalenhallen“ erarbeitet, um den zusätzlichen Ansprüchen an Flächen- und Funktionsabläufen eines solchen Veranstaltungszentrums angemessen zu begegnen. Hieraus hervorgegangen ist etwa die (bisher teilweise erfolgte) Verlagerung der Kleingartenanlage „Ardeyblick“; an dieser Stelle war ein identitätsstiftender Hochpunkt vorgesehen, der aber bis heute nicht realisiert worden ist.

Abbildung 20: Rahmenplan Messe- und Veranstaltungszentrum Strobelallee



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, 2019)

Aufgrund der sich weiter entwickelnde Ansprüche und Rahmenbedingungen wurde eine neue Rahmenplanung für das „Messe- und Veranstaltungszentrum Strobelallee“ erarbeitet und 2019 beschlossen (siehe Abbildung 20). Ziel ist es, den Standort als attraktives Eventzentrum mit eigener Identität und Aufenthaltsqualität für alle Altersgruppen zu stärken. Hierzu soll unter anderem eine bauliche Erneuerung und Entwicklung im Gebäudebestand der Westfalenhallen

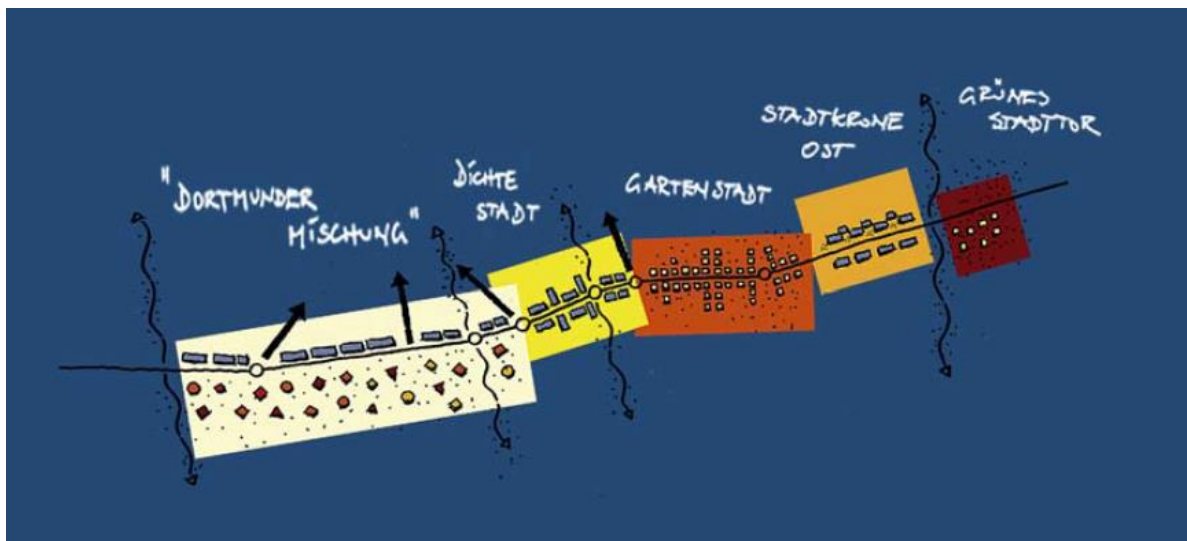
erfolgen. Auch die Verbesserung der Verkehrssituation und die Aufwertung der Freiflächen sind Bestandteile des Konzeptes. So wird die Strobelallee, die zwischen den Hallen und dem Stadion verläuft, aktuell in eine „Erlebnismeile“ umgestaltet. Anstelle einer trennenden Verkehrsachse soll hier – auch unter Einbeziehung der angrenzenden Grünflächen – ein attraktiver Eventbereich entstehen.

Auch hochbauliche Maßnahmen sind Teil der Rahmenplanung. Dazu gehört etwa ein optionaler mehrgeschossiger Neubau nördlich der Eissporthalle, der den östlichen Vorplatz der denkmalgeschützten Westfalenhalle 1 neu fassen soll. Dieser Vorplatz, der heute vor allem Parkplatz ist, würde ebenfalls neu organisiert und umgestaltet werden. Der in der Rahmenplanung von 2002 noch angedachte Hochpunkt im Westen ist nicht mehr Teil des Konzeptes; hier ist nun eine Kombination aus Kongresshotel und Logistikfläche vorgesehen.

### Städtebauliche Rahmenplanung Bundesstraße 1 in Dortmund

Die städtebauliche Rahmenplanung für das Umfeld der in West-Ost-Richtung durch Dortmund verlaufenden Bundesstraße B1 (heute teilweise zur Autobahn A 40 ausgebaut und umgewidmet) wurde im Jahr 2003 beschlossen. Sie entwirft ein städtebauliches Leitbild als gemeinsamen Handlungsrahmen für zukünftige Planungen und Maßnahmen entlang der überörtlichen Verkehrsachse, die für viele Menschen, insbesondere Durchreisende, das Bild Dortmunds prägt (siehe Abbildung 21).

Abbildung 21: Rahmenplanung B1, Abschnitte zwischen Emschertal und Hauptfriedhof



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, 2003)

Zu diesem Zweck bildet die Rahmenplanung eine Abfolge von Abschnitten mit jeweils eigener Qualität und Identität („Leitthemen“) und ordnet diesen konkrete Nutzungs- und Gestaltungsziele zu. Die Rahmenplanung war und ist Grundlage für nachfolgende Bebauungspläne, die die städtebauliche Ordnung und Entwicklung entlang der B1 verbindlich regeln. Inhalte des Rahmenplanes sind die Nutzungen und Baustrukturen entlang der B1, Verbindungen über die trennende Bundesstraße hinweg sowie Freiräume entlang der Strecke und sich ergebende Blickachsen von der B1 in diese Freiräume. In der Innenstadt-West ist hier das Emschertal zu nennen.

Für die Innenstadt-West ist vor allem der Abschnitt mit dem Titel „Dortmunder Mischung“ zwischen Schnettkerbrücke und Märkischer Straße von Bedeutung. Dieser ist im Süden vornehmlich von Solitären und Großstrukturen wie etwa dem Westfalahallen-Komplex geprägt, während im Norden die Innenstadt-Quartiere beginnen. Ziele für diesen Abschnitt sind einerseits die Erhaltung von Blickfenstern in die offene durchgrünte Stadtlandschaft auf der südlichen Seite, andererseits die „Bildung einer geschlossenen Raumkante mit einer klaren baulichen Fassung als nördliche Begrenzung des Rheinlanddammes“; dabei sollen an den Gelenkpunkten Wittekindstraße und Märkische Straße markante Tore zur Innenstadt entstehen.

Gerade in dem Bereich zwischen der Schnettkerbrücke und den Westfalahallen sind heute noch ungenutzte Baupotenziale zu finden. Der Rahmenplan sieht dort die Nutzungen Büro, Dienstleistungen, Hotel und Kongress vor, westlich des Knotenpunktes mit der Wittekindstraße in Form eines Hochhauses mit bis zu 20 Geschossen. Mit dem Bebauungsplan InW 218 – östlich Schnettkerbrücke – besteht hierfür auch bereits verbindliches Baurecht im Sinne der Rahmenplanung. Die im Rahmenplan benannte Potenzialfläche im Eckbereich nördlich der B1, östlich der Wittekindstraße ist hingegen in den letzten Jahren mit einem neuen Wohnquartier bebaut worden.

#### Stadterneuerung im Stadtbezirk Innenstadt-West

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.

#### Sanierungsgebiet City und City 2.0

Die Dortmunder City ist einem steten Wandel unterworfen und steht darum schon seit längerer Zeit im Fokus der Stadterneuerung. Die Sanierungssatzung für den City-Bereich wurde 1990 beschlossen. Zwischenzeitlich erfolgte über Änderungen der Satzung eine Priorisierung des Brückstraßenviertels, die 2014 abgeschlossen wurde. Die Sanierung der City wird derzeit aus dem Programm „Aktive Stadtzentren“ gefördert, die Laufzeit endet 2025. Die aktuelle Grundlage ist das Integrierte Handlungsprogramm City 2.0, das 2015 auf Basis des Konzepts „City 2030“ beschlossen wurde. In Verbindung mit dem aktuellen Prozess zum Anstoß eines Citymanagements und dem neu aufzustellenden integrierten Handlungskonzept sollen perspektivisch weitere Maßnahmen zur Cityentwicklung auf den Weg und in die Umsetzung gebracht werden.

Mit der Sanierung und dem Umbau des ehemaligen AOK-Gebäudes am Königswall und der Errichtung des Baukunstarchivs NRW im ehemaligen Museum am Ostwall wurden zwei stadtteilprägende Teilmaßnahmen aus dem Handlungsprogramm City 2.0 bis Ende 2018 abgeschlossen. Der denkmalgerechte Umbau des Gesundheitshauses an der Hövelstraße in ein um weitere Nutzungen ergänztes Hotel läuft derzeit. Lediglich mit der Platzgestaltung des Marienkirchhofs und der Umgestaltung des Ostwallparks wurde noch nicht begonnen.

Eine zentrale Maßnahme zur Weiterentwicklung der City ist der „Boulevard Kampstraße“. Nach der Verlagerung der Stadtbahn in den Ost-West-Tunnel wurde hiermit auf Basis des Gestaltungskonzepts des Büros Atelier Fritschi + Stahl, das 1999 in einem städtebaulichen

Wettbewerb ausgewählt wurde, begonnen (siehe Abbildung 22). Die Umgestaltungen des Brüderwegs im Osten, des westlichen Teils der Kampstraße sowie des Petrikirchumfeldes konnten bis 2015 weitgehend abgeschlossen werden. Allerdings steht die Realisierung des zentralen Bereichs zwischen Petrikirche und Reinoldikirche noch aus. Aus verschiedenen (etwa bautechnischen oder organisatorischen Gründen) kam es hier zu Verzögerungen. Die lange Zeitspanne machte Anpassungen der Planung an aktuelle Herausforderungen ebenso erforderlich wie eine Neubeantragung von Städtebaufördermitteln. Der Abschluss der Umsetzung ist für 2029 avisiert.

Abbildung 22: Städtebauliches Konzept für den „Boulevard Kampstraße“



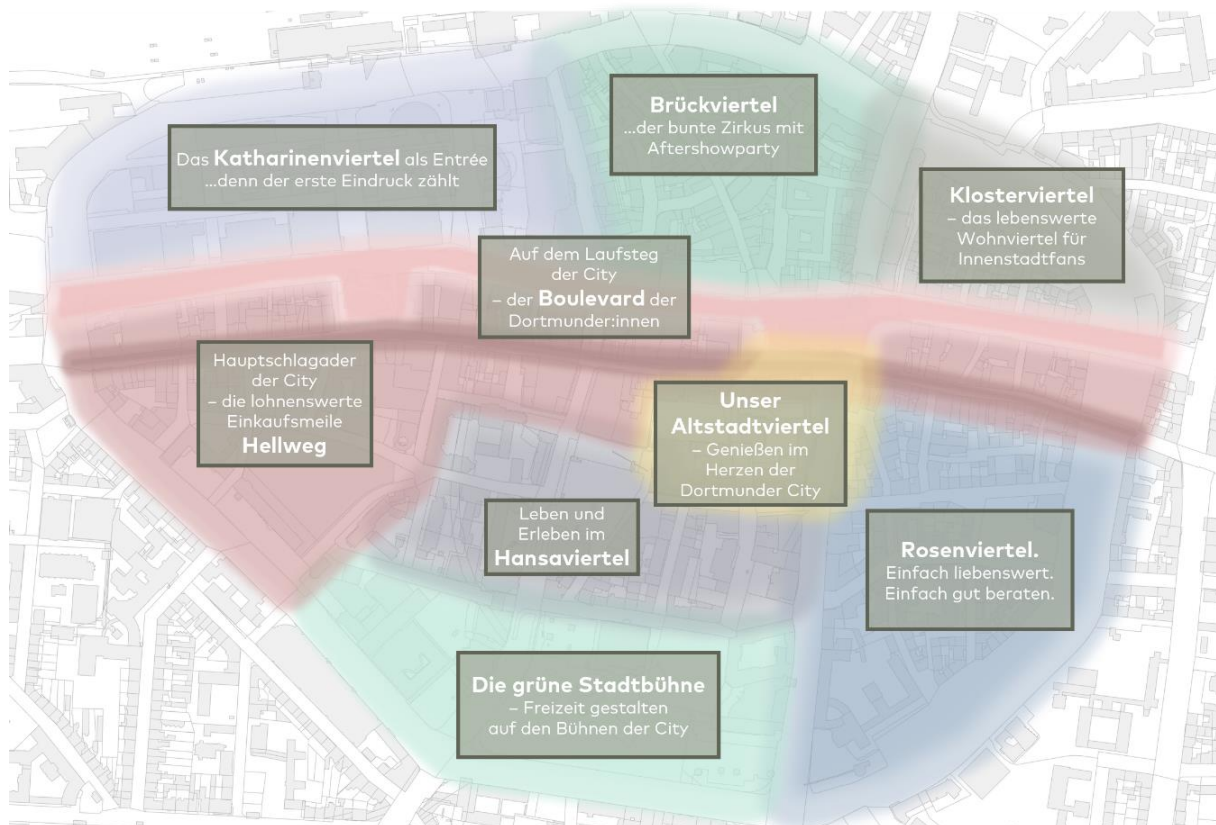
(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, 1999)

Aufgrund des aktuell stark fortschreitenden Strukturwandels im Einzelhandel, der weiterhin eine Kernfunktion der City darstellt, und um den auch daraus resultierenden Veränderungsprozessen in der Innenstadt besser begegnen zu können, hat der Rat der Stadt 2021 den Beschluss gefasst, den Auftrag für den Prozess zum Anstoß eines Citymanagements zu vergeben. Mit dem Prozess, der aus dem Sofortprogramm Innenstadt NRW gefördert und vom Dortmunder Büro Stadt + Handel bearbeitet wird, werden konkrete Handlungsempfehlungen für die zukünftige City- und Quartiersentwicklung formuliert und Impulse für die Fortentwicklung der Dortmunder Innenstadt gesetzt.

Die Cityentwicklung ist dabei als Gemeinschaftsaufgabe zahlreicher öffentlicher wie privater Akteure zu verstehen. Eine stärkere Multifunktionalität, Lebendigkeit und damit Attraktivität der City kann nur gelingen, wenn die Cityentwicklung als aktiver Transformationsprozess unter Einbeziehung aller relevanten Akteure verstanden wird. Daher werden sämtliche Arbeitsergebnisse gemeinsam mit den privaten und öffentlichen Akteur\*innen der City entwickelt.

Neben einer übergeordneten Entwicklungsperspektive für die City ist die Identifizierung von Quartieren innerhalb der Innenstadt ein wesentlicher Ansatz des laufenden Prozesses. Für die Quartiere wurden eigenständige Profile herausgearbeitet und Zukunftsbilder entwickelt, so dass eine „Arbeitsteilung“ innerhalb der City gestärkt wird (siehe Abbildung 23). Dies hat weiterhin den Vorteil, dass die verschiedenen Akteure, die für die City-Entwicklung wichtig sind und die bei der Entwicklung des Konzeptes einbezogen wurden, eine gemeinsame Vorstellung der Zielrichtung für „ihr“ Quartier haben und sich auch bei der Umsetzung stärker mit den Projekten identifizieren und diese aktiv mitgestalten können.

Abbildung 23: Die neun Innenstadt-Quartiere im Überblick



(Quelle: Stadt+Handel, Stand: 03.08.2022)

Der Zwischenbericht aus Juni 2022 enthält die Abgrenzung und die Zukunftsbilder der neun Innenstadt-Quartiere. Der Anstoßprozess zum Citymanagement läuft bis Ende 2022. Ziel ist es, im Anschluss ein dauerhaftes Citymanagement zu etablieren, um die Prozesse der Innenstadt weiterhin zu bündeln und in Verbindung mit einem neu aufzustellenden integrierten Handlungskonzept in die Projekt- und Maßnahmenumsetzung zu gehen.

Ergänzend wird aus dem Sofortprogramm Innenstadt NRW die Erstellung von Machbarkeitsstudien zur Nachnutzung von Einzelhandelsgroßimmobilien gefördert, um für leerstehende oder untergenutzte Handelsimmobilien langfristig tragfähige Nachnutzungsperspektiven zu entwickeln. Für die ehemalige Kaufhausimmobilie auf dem Westenhellweg wurde unter Federführung der Wirtschaftsförderung ein entsprechender Auftrag im November 2021 an die REALACE, Berlin vergeben. Das Konzept liegt seit Mitte 2022 vor.

Weiterhin werden aus dem Sofortprogramm Maßnahmen zur „Schaffung von Innenstadt-Qualitäten/ Stadtgrün“ entwickelt und umgesetzt. Zur Aufwertung des öffentlichen Raumes und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen mobile, „grüne Stadtmöbel“ an verschiedenen Orten der City aufgestellt werden. Ziel ist es, die bepflanzten Möbel im Frühjahr 2023 erstmalig aufzustellen und wechselnd an unterschiedlichen Standorten in der Stadt zu präsentieren. Als weitere Maßnahme werden in Kübeln gesetzte mobile „Pop-up-Bäume“ in den zentralen Bereichen der City aufgestellt, um die derzeit unbegrünten, hoch versiegelten City-Bereiche klimatisch und gestalterisch aufzuwerten. Darüber hinaus werden derzeit die Seitenwände der Einfahrt zur Tiefgarage Hansaplatz mit künstlerischen Wallpaintings gestaltet, um auch hier eine Aufwertung des Raumes zu erreichen.

## Stadtumbau Rheinische Straße

Von 2008 bis 2018 wurde in der Innenstadt-West das Stadtumbau-Projekt „Rheinische Straße“ durchgeführt. Das ca. 155 ha große Gebiet erstreckte sich vom Wallring und dem Dortmunder U im Osten bis zur Emscher im Westen und wurde von der Rheinischen Straße als wichtiger Magistrale durchzogen. Der Teil östlich der Dorstfelder Brücke war historisch von mehreren Brauereien geprägt, wovon noch das Dortmunder U zeugt. Der westliche Bereich wurde bis 2015 durch den Betrieb Hoesch Spundwand und Profil (HSP) räumlich dominiert; der Union-Gewerbehof stellt hier auch weiterhin einen wichtigen Ankerpunkt dar.

Ziele des Stadtumbaus waren die städtebauliche Aufwertung und Stärkung des innerstädtischen Wohnens, die Sicherung und der Ausbau von Gewerbenutzungen und Arbeitsplätzen sowie die Imageverbesserung und Schaffung einer eigenen Identität für das Quartier. Letzteres erfolgte im Prozess durch die verstärkte Platzierung des Namens „Union-Viertel“. Der Charakter des Quartiers hat sich durch den elf Jahre andauernden Stadtumbau gewandelt.

*Abbildung 24: Neugestaltung der Arkaden an der Rheinischen Straße*



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

Flankierend zur Entwicklung des Dortmunder U und seines Umfeldes für das Kulturhauptstadtjahr 2010 wurden 29 Einzelmaßnahmen zur Beseitigung städtebaulicher Missstände durchgeführt, wobei durch die Verknüpfung öffentlicher und privater Investitionen Entwicklungsimpulse gesetzt wurden. Die Maßnahmen umfassten etwa die Aufwertung von öffentlichen Räumen, die Verbesserung der Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten, die Unterstützung der sozialen und kulturellen Infrastruktur und die Aktivierung und Organisation des Vor-Ort-Engagements. Konkret wurden beispielsweise ein Quartierscafé eröffnet, ein Bolzplatz saniert und Beratungsleistungen etabliert. Private Eigentümer\*innen haben Fassaden saniert, zum Teil sind Wandmalereien entstanden.

## Smart Rhino und Emscher nordwärts (IGA 2027)

Die beiden Zukunftsprojekte „Smart Rhino“ (für das ehemalige HSP-Areal) und „Emscher nordwärts“ (im Rahmen der Internationalen Gartenausstellung, die 2027 im Ruhrgebiet stattfindet) knüpfen räumlich an das Stadtumbaugebiet Rheinische Straße an. Die Entwicklungsoptionen haben sich durch die Schließung des stahlverarbeitenden Betriebes HSP im Jahr 2015, die viele Arbeitsplätze gekostet hat, und den Zuschlag für die Ausrichtung der IGA 2027 im Ruhrgebiet Ende 2016 ergeben. Die Planungen laufen seit diesem Zeitraum. Das Motto der IGA ist weit gefasst und lautet „Wie wollen wir morgen leben?“. Unter dem Titel „Emscher nordwärts“



plant die Stadt Dortmund, eine vernetzte Freiraumstruktur entlang der Emscher von der Rheinischen Straße im Süden bis zum Deutenberg im Norden zu entwickeln, wobei sich das Haupt-Ausstellungsgelände nördlich der Zeche und Kokerei Hansa befinden wird. Im Süden bildet allerdings das zu entwickelnde HSP-Gelände einen zweiten Pol.

Abbildung 25: Emscher nordwärts Rahmenplanung



(Quelle: Stadt Dortmund, Reicher Haase Assoziierte und Planergruppe Oberhausen, 2018)

Hier soll der Zukunftsstandort „Smart Rhino“ entstehen. Angedacht ist die Entwicklung eines Lebens-, Wissens- und Technologieparks in zentraler Lage sowie eines klimafreundlichen Stadtquartiers mit verkehrsvermeidendem Mobilitätskonzept; hierzu werden die Anbindung an das Stadtbahnnetz wie auch der Ausbau der H-Bahn geprüft. Teil des von der Stadt Dortmund und der privaten Flächeneigentümerin vorgeschlagenen Konzepts ist zudem die Zusammenlegung der Standorte der Fachhochschule Dortmund auf dem HSP-Areal; die finale Entscheidung des Landes NRW steht allerdings noch aus. Anschließend soll ein Realisierungswettbewerb ausgeschrieben werden.

Ein Ziel der Entwicklung ist es, Synergieeffekte durch die Entwicklung der Brachfläche auf die angrenzende Quartiere zu übertragen und Potenziale der zentralen Lage und guten infrastrukturellen Anbindung zu nutzen. Zu diesem Zweck wurde im Sommer 2021 die Einleitung von vorbereitenden Untersuchungen zur Prüfung der Sanierungsbedürftigkeit nach dem besonderen Städtebaurecht beschlossen. Dabei wurde der Kern Unterdorstfelds ebenso mit einbezogen wie der westliche Teil des Unionviertels entlang der Rheinischen Straße. Ergänzend und parallel wurde eine Vorkaufsrechtssatzung erlassen, um das Erreichen der Sanierungsziele zu sichern. Neben diesen förmlichen Instrumenten wird mit der Erarbeitung eines Integrierten

Handlungskonzepts aber vor allem auf Bewohnerpartizipation und einen themenübergreifenden Konzeptansatz abgestellt, um etwa Funktionsverlusten, Emissionsbelastungen, geringen Aufenthalts- und Freiraumqualitäten sowie Defiziten im Gebäudebestand zu begegnen.

### Stadtumbau Dorstfeld

Dorstfeld ist ab 2012 in den Fokus der Stadterneuerung gerückt, da durch Aktivitäten der rechtsextremen Szene das Image und die Lebensqualität des Stadtteils, der als Wohnstandort beliebt und durch historische Baustrukturen geprägt ist, beeinträchtigt wurden. Das vorhandene bürgerschaftliche Engagement galt es zu stärken und durch verschiedene Maßnahmen der Verwaltung zu unterstützen. Hierzu wurden ab 2012 mehrere Bürger\*innendialoge durchgeführt. Als eine daraus resultierende Maßnahme wurde 2016 ein Integriertes Handlungskonzept für den Stadtumbau Dorstfelds erarbeitet.

Hierin wurden zwei Maßnahmen identifiziert, die zur Städtebauförderung angemeldet wurden. Zum einen handelte es sich hierbei um ein Hof- und Fassadenprogramm für die denkmalgerechte Aufwertung der Werkssiedlung Oberdorstfeld. Dieses Programm wurde zum Jahreswechsel 2021/22 erfolgreich abgeschlossen. Als zweite Maßnahme wurde die Realisierung eines Bürger\*innen- und Begegnungszentrums für den Stadtteil als förderfähige Maßnahme herausgestellt. Mit diesem Zentrum soll unter anderem den aktiven Dorstfelder Vereinen eine neue Heimat gegeben werden. Als Standort wurden die Kauen-Gebäude der brach liegenden Zeche Dorstfeld im Bereich Wittener Straße/ Oberbank ausgewählt. Somit wird auch hier der Erhalt prägender historischer Bausubstanz gefördert.

*Abbildung 26: Entwurf Bürgerhaus Dorstfeld*



(Quelle: Pläne HWR)

Der Umbau der Zechengebäude erfolgt von 2020 bis 2022; Verzögerungen ergaben sich durch die Pandemie-Lage sowie durch archäologische Funde. Im November 2022 hat das neue Bürger\*innenhaus „Pulsschlag“ erstmals seine Pforten für die Öffentlichkeit geöffnet. Es wird von den Bürger\*innen Dorstfelds in Form einer Genossenschaft betrieben. An den Außenanlagen wird wegen des Zusammenhangs mit dem Bau eines großen Regenrückhaltebeckens noch bis Ende 2023 gearbeitet.

## Stadterneuerung Unterdorstfeld und Quartier Union West

In direkter Nachbarschaft der Quartiere Unterdorstfeld und Union West (westlich der Dorstfelder Brücke) werden mit den Entwicklungen auf der ehemaligen HSP-Fläche („Smart Rhino“) und der Internationalen Gartenausstellung Metropole Ruhr 2027 entlang der renaturierten Em-scher bedeutende Veränderungen erfolgen. Diese Entwicklungen bieten auch ein großes Potenzial und neue Chancen für die im Süden und Westen angrenzenden Quartiere Unterdorstfeld und Union West, die jahrzehntelang durch die Barrierewirkung des ehemaligen Industrieareals beeinträchtigt waren. Als gebündelte Strategie für all diese Entwicklungen erarbeitet die Stadt Dortmund gerade ein Integriertes Handlungskonzept. Gleichzeitig prüft die Stadt durch sogenannte Vorbereitende Untersuchungen, ob auch eine sogenannte Städtebauliche Sanierungsmaßnahme geeignet sein kann, um das Leben in den Quartieren zu verbessern. In enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit den Bewohner\*Innen, Eigentümer\*Innen, Gewerbetreibenden und Akteur\*innen vor Ort werden im Rahmen des Stadterneuerungsprozesses Perspektiven für das Gebiet entwickelt.

## Quartiersanalysen im Stadtbezirk Innenstadt-West

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. Der jeweilige Abschlussbericht der Analysen wird vom Verwaltungsvorstand beschlossen und dem Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen sowie der jeweiligen Bezirksvertretung zur Kenntnisnahme vorgelegt. Die Auswahl für kleinräumige Untersuchungsgebiete ergibt sich insbesondere aus den Ergebnissen eines kleinräumigen stadtweiten Datenmonitorings (ein Indikatorensystem auf Ebene der statistischen Unterbezirke) und des Sozialstrukturatlas der Stadt Dortmund.

Im Zusammenhang mit dem Stadterneuerungsprojekt Unionviertel wurden zwei Quartiersanalysen erarbeitet: „Rheinische Straße“ (2007) für den Bereich östlich der Dorstfelder Brücke und südlich der Rheinischen Straße und „Union-Viertel“ (2009) für den Bereich entlang der Rheinischen Straße westlich der Dorstfelder Brücke. Im Quartier „Rheinische Straße“ gehörten ein Hof- und Fassadenprogramm für die gründerzeitlichen Blöcke, die Verlagerung einzelner Nutzungen und Neunutzung von Brachflächen sowie die Einrichtung eines Quartiersmanagements zu den Handlungsempfehlungen; laut Evaluationsbericht 2011 konnten die Bevölkerungsabnahme gestoppt und die Leerstandsquote gesenkt werden. Im westlichen Union-Viertel wurden Gebäude-Modernisierung, Umnutzung von Leerständen und zusätzliche Angebote für Kinder und Jugendliche empfohlen. Auch der Umbau der Rheinischen Straße war hier ein Thema, das bis heute aktuell ist.

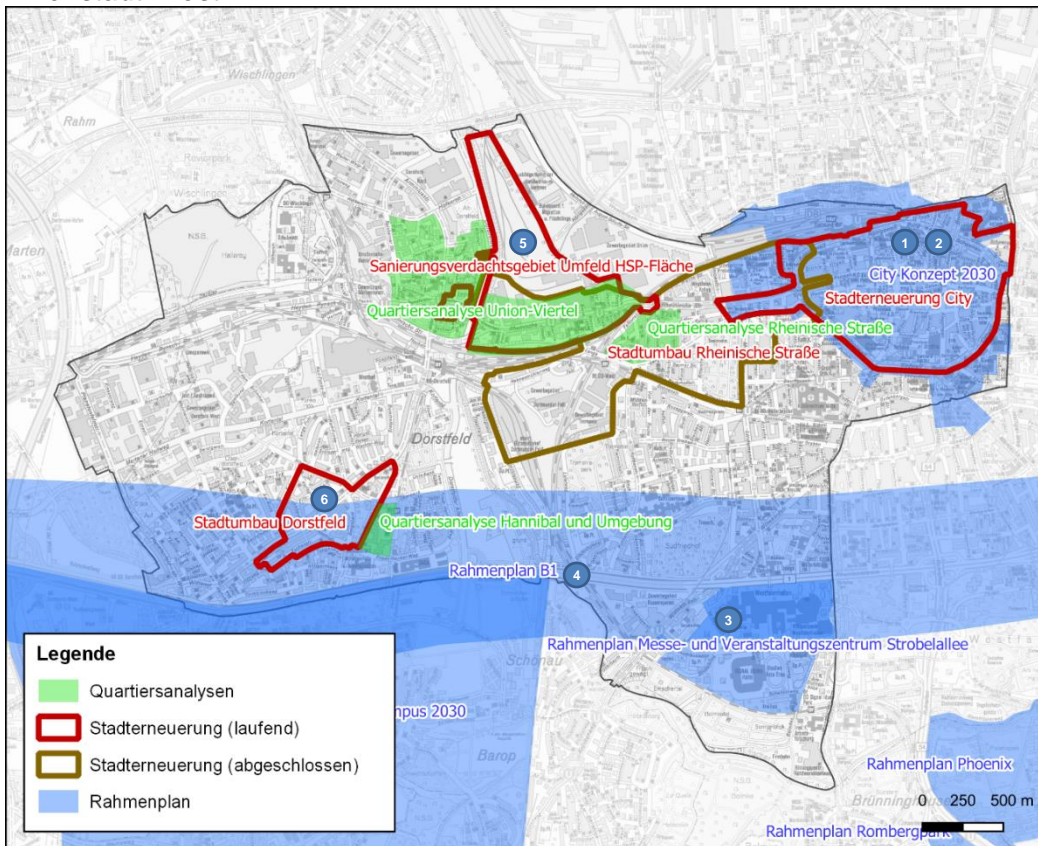
Zwei weitere Quartiersanalysen wurden 2013 in Dorstfeld erarbeitet. Eine davon betrachtete den Bereich „Hannibal und Umgebung“ in Oberdorstfeld. Die damals bereits sanierungsbedürftige Großimmobilie „Hannibal“ steht heute wegen Brandschutzmängeln leer. Die umgebenden Geschosswohnungsbauten sind weiterhin bewohnt; laut Analyse wurde eine Modernisierung der Bestände, die sich noch im nahezu ursprünglichen Zustand befanden, für erforderlich erachtet.

Die andere Quartiersanalyse betrachtete den Bereich „Dorstfeld-Unterdorf“, wobei die Hochhaussiedlung „Spicherner Dreieck“ ähnlich wie der Hannibal eine Sonderrolle einnahm. Für

den Gesamtbereich von Bedeutung waren Handlungsempfehlungen wie die inzwischen erfolgte Aufwertung des Schulte-Witten-Parks, der Erhalt der Vereinsvielfalt und die Errichtung eines Bürger\*innenhauses; letzteres wurde inzwischen im Bereich der früheren Zeche Dorstfeld an der Wittener Straße realisiert. Außerdem wurde inzwischen der lange geplante Nahversorgungsmarkt zur Stärkung und Belebung des Nahversorgungszentrums errichtet und eröffnet, worauf auch der Evaluierungsbericht aus 2018 abstellte.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadtumbauprojekt „Rheinische Straße“ wurde mit positiver Bilanz abgeschlossen, Imagewandel und Aufwertung in weiten Teilen erreicht</li> <li>▪ Es liegen Leitlinien zur Entwicklung der City vor; Maßnahmen sind initiiert bzw. werden durchgeführt</li> <li>▪ Für die stadtbildprägenden Bereiche B1 und Messe/ Veranstaltungszentrum Strobelallee liegen Leitlinien zur Entwicklung vor</li> <li>▪ Die brachgefallenen HSP-Fläche bildet eine große beispielbare Fläche im ansonsten überwiegend „fertig gebauten“ Stadtbezirk. Von der Entwicklung sind positive Wirkungen auf das Umfeld zu erwarten</li> <li>▪ Ausrichtung der IGA 2027 als Chance für die Stadtentwicklung, insb. auch im Hinblick auf Stärkung der Freiraumstruktur</li> <li>▪ Stadtumbauprojekt „Dorstfeld“ zur Stärkung der Lebensqualität und des bürgerschaftlichen Engagements</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erarbeitung eines Konzepts zur Entwicklung des HSP-Areals mit öffentlichen und privaten Stakeholder*innen, das den vielfältigen Ansprüchen und der zentralen Lage der Fläche gerecht wird und eine Einbindung ins Stadtgefüge erreicht</li> <li>▪ Positive Entwicklungstendenz Dorstfelds weiterführen und Sanierung des Hannibal-Komplexes durch private Eigentümerin erreichen</li> <li>▪ Gestaltung des Boulevard Kampstraße als Rückgrat der City vor dem Hintergrund gewandelter Nutzungsansprüche</li> </ul>

Abbildung 27: Rahmenplanungen, Stadterneuerungsgebiete und Quartiersanalysen in der Innenstadt-West



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

### Handlungsempfehlungen aus Sicht der Analyse

#### Allgemein:

Kontinuierliche Überprüfung, ob und für welche Bereiche Rahmenplanungen erforderlich sind

Quartiersanalysen bei Bedarf veranlassen

#### Spezifisch:

- 1 Umsetzung, weitere Ausgestaltung (und ggf. Anpassung) sowie gegenseitige Berücksichtigung der für die City entwickelten Konzepte „Citykonzept 2030“, „Masterplan Plätze“, „Stadtbau City“, „Durchgrünungsplan“. Bei Bedarf Überführung in förmliche Instrumente
- 2 Verstetigung des Ziel, Emissionen in der City zu reduzieren
- 3 Umsetzung Rahmenplanung Messe- und Veranstaltungszentrum Strobelallee
- 4 konsequente Umsetzung Rahmenplanung B1
- 5 Umsetzung IGA 2027 und Entwicklung Smart Rhino
- 6 Anknüpfung an positiven Impuls durch Stadtbau Dorstfeld und Modernisierung Hannibal-Wohnkomplex erreichen

### 4.3 Fachplanungen

Im folgenden Kapitel stehen die planenden und bauenden Fachressorts im Fokus – Denkmalschutz & Denkmalpflege, Einzelhandel & Zentren, Freiraum & Stadtklima, Lärmschutz, Mobilität, soziale und technische Infrastruktur sowie Wirtschaft und Wohnen. Die fachspezifische Bewertung des Bestandes sowie der Ziele und Entwicklungsmöglichkeiten in den einzelnen Ressorts erfolgt durch die Benennung von Qualitäten, Herausforderungen und fachspezifischen Handlungsempfehlungen.

#### 4.3.1 Denkmalschutz & Denkmalpflege

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

Die behördliche Zuständigkeit in der Denkmalpflege in Nordrhein-Westfalen regelt das Denkmalschutzgesetz des Landes (DSchG NW)<sup>5</sup>. 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. Die Aufsicht über die Unteren Denkmalbehörden üben als Obere Denkmalbehörden für kreisangehörige Gemeinden die 27 Kreise und für kreisfreie Gemeinden die fünf Bezirksregierungen aus. Oberste Denkmalbehörde ist das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen. Im Gebiet Westfalen-Lippe ist die LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen als Denkmalfachamt für die fachliche Beratung und Unterstützung der Denkmalbehörden zuständig. Außerdem obliegt dem Denkmalfachamt die wissenschaftliche Untersuchung und Erforschung der Denkmale.

#### Status quo im Stadtbezirk Innenstadt-West

Der heutige Stadtbezirk Innenstadt-West umfasst zum einen den gesamten, vom Wallring umschlossenen Stadtkern Dortmunds – die sog. City. Zum anderen umfasst er die Stadterweiterungsgebiete der Industrialisierung Kreuz-, Klinik-, und Unionviertel. Auch das ehemalige Dorf Dorstfeld gehört zu diesem Bezirk. Die Bodendenkmale sowie die überlieferte historische Bebauung innerhalb des Stadtkerns und in Dorstfeld sind Zeugnisse einer bis in das Hoch- und Frühmittelalter zurückreichenden Geschichte. Der Bezirk Innenstadt-West ist deshalb mit aktuell über 250 Baudenkmalen und Bodendenkmalen (Stand Juni 2022) der „denkmalreichste“ Stadtbezirk Dortmunds.

Zum ehemals eigenständigen Dorf Dorstfeld gehören das ältere Unterdorstfeld und das südlich davon liegenden Oberdorstfeld. Unterdorstfeld liegt gemeinsam mit dem Stadtkern Dortmunds am „Westfälischen Hellweg“, einer vom Rhein bis zur Elbe verlaufenden Verbindungsstraße, die seit dem Mittelalter von zentraler Bedeutung für den Handel ist und sich in der Innenstadt-

---

<sup>5</sup> Nordrhein-Westfälisches Denkmalschutzgesetz in der ab 1. Juni 2022 geltenden Fassung.

West noch heute am Verlauf der Rheinischen Straße sowie des Westen- und Ostenhellwegs ablesen lässt. Im Zentrum Unterdorstfelds finden sich zahlreiche Baudenkmale. Neben den historischen Wohn- und Geschäftshäusern ist das Haus Schulte-Witte mit zugehörigem Park und Renteigebäude hervorzuheben (siehe Abbildung 28). Von besonderer Bedeutung ist außerdem die denkmalgeschützte Werkssiedlung in Oberdorstfeld, die zwischen 1913 und 1919 für die Arbeiter der Zeche Dorstfeld entstand und bisher der einzige historische Stadtbereich in Dortmund ist, der mit einer Denkmalbereichssatzung flächendeckend geschützt ist.

Innerhalb des Wallrings liegt der historische Kern Dortmunds, dessen prägende Zeitschichten sich trotz starker Kriegseinwirkungen am Gebäudebestand ablesen lassen. Die mittelalterlichen Sakralbauten St. Marien, St. Petri, die Probsteikirche sowie die größte und bedeutendste Stadtkirche Sankt Reinoldi wurden nach dem Krieg wieder aufgebaut und prägen das Stadtbild bis heute (siehe Abbildung 28). Darüber hinaus sind mittelalterliche Spuren vor allem als Baudenkmale unter Flur zu finden.

Trotz der starken Kriegszerstörung und den Veränderungen des Stadtgrundrisses in der Zeit des Wiederaufbaus, sind im Stadtkern noch einige Bauten aus der Zeit der Industrialisierung erhalten, die Zeugnis über die aufstrebende Großstadt Dortmund in der Zeit um 1900 ablegen. Im Zuge des Wiederaufbaus ab den 1950er Jahren wurde der Stadtgrundriss durch Straßenaufweitungen deutlich verändert, auch wenn die Grundstruktur des Stadtkerns erhalten blieb. Zu den wichtigen Baudenkmalen der Nachkriegszeit in Dortmund zählen u.a. das denkmalgeschützte Gesundheitshaus aus den 1950er Jahren sowie die Großstruktur der ehemaligen WestLB aus den 1970er Jahren von Harald Deilmann.

*Abbildung 28: von links nach rechts: Haus Schulte Witten im historischen Ortskern von Unterdorstfeld; St. Reinoldi als bedeutendstes Denkmal im Stadtkern; historische Fassaden im Unionviertel*



(Quelle: Fotos links und Mitte: Wertz, Foto rechts: Gödecker, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt/Denkmalbehörde)

Insgesamt wird die städtebauliche und bauliche Qualität sowie die Aufenthaltsqualität im Innenstadtkern heute jedoch als gering bewertet.<sup>6</sup> Gründe sind unter anderem die geringe Architekturqualität vieler Gebäude aus den Nachkriegsjahrzehnten und der jüngeren Bauphasen sowie die großformatigen Parzellenzuschnitte. Unattraktive, häufig monotone Fassaden prägen so große Bereiche des öffentlichen Raums. Hinzu kommt das unharmonische Stadtbild, das durch ein Potpourri unterschiedlicher Stile, Gebäudetypologien, Farben, Formen, Motive und Materialien hervorgerufen wird. Nicht zuletzt wurden viele Altbauten, die den Krieg überstanden und außerdem zahlreiche qualitätsvolle Bauten der Nachkriegszeit, insbesondere der

<sup>6</sup> Die städtebaulichen und baulichen Defizite des Dortmunder Stadtkerns werden in der Breite der Besucherschaft deutlich wahrgenommen. Sie wurden zuletzt in mehreren quantitativen Befragungen empirisch nachgewiesen und sind eine große Herausforderung für eine zukünftige positive Entwicklung der Innenstadt. Vgl. z.B. Online-Befragung Dortmunder City. Anstoßprozess eines Citymanagements für die Dortmunder City, Dortmund 2021.

1950er Jahre, in den letzten Jahrzehnten durch unsensible Umbauten so überformt, dass ihre ursprüngliche Gestaltqualität nicht mehr erlebbar ist.

Abhilfe schaffen könnten langfristig angelegte Gestaltungsregeln für den Stadtkern, die auf ein einheitliches Stadtbild abzielen. Ein hohes Aufwertungspotenzial liegt außerdem in der erhaltenen Altbausubstanz. Die überformten historischen Gebäude wieder in ihr ursprüngliches Erscheinungsbild zu versetzen, kann auch kurz- bis mittelfristig die Stadtbildqualität deutlich steigern. Grundlage sollte eine Identifizierung der besonders erhaltenswerten Bausubstanz vom Historismus bis in die 1980er-Jahre sein, sowie die Erarbeitung von Sicherungs- und Aufwertungskonzepten auf Grundlage formeller und informeller Instrumente. Ein Blick zum Beispiel nach Leipzig zeigt, welche positive gestalterische Wandlung durch die Wiederherstellung historischer Bauteile wie Ecktürme, historische Fenster(teilungen), Dächer oder Sockelzonen möglich sein kann.

Der Innenstadtkern wird vom Wallring umgeben, der den Verlauf der mittelalterlichen Befestigungsanlage markiert. Die unter Flur erhaltenen Reste der Stadtmauer sind heute ein bedeutendes Bodendenkmal. Nach dem Rückbau der aufgehenden Teile der Stadtbefestigung im 19. Jahrhundert, wurde der Wall zu Dortmunds Prachtstraße umgebaut. Die als Boulevard gestaltete Straße war von repräsentativen Gebäuden mit wichtigen öffentlichen Funktionen gesäumt. Dazu gehörten u.a. das Stadttheater, die Synagoge, das Landesoberbergamt, die Oberpostdirektion oder die Hauptpost. Der Wall hatte trotz seiner Infrastrukturellen Bedeutung eine hohe Aufenthaltsqualität, war Entree für den Stadtkern und verband diesen mit den umliegenden Quartieren.

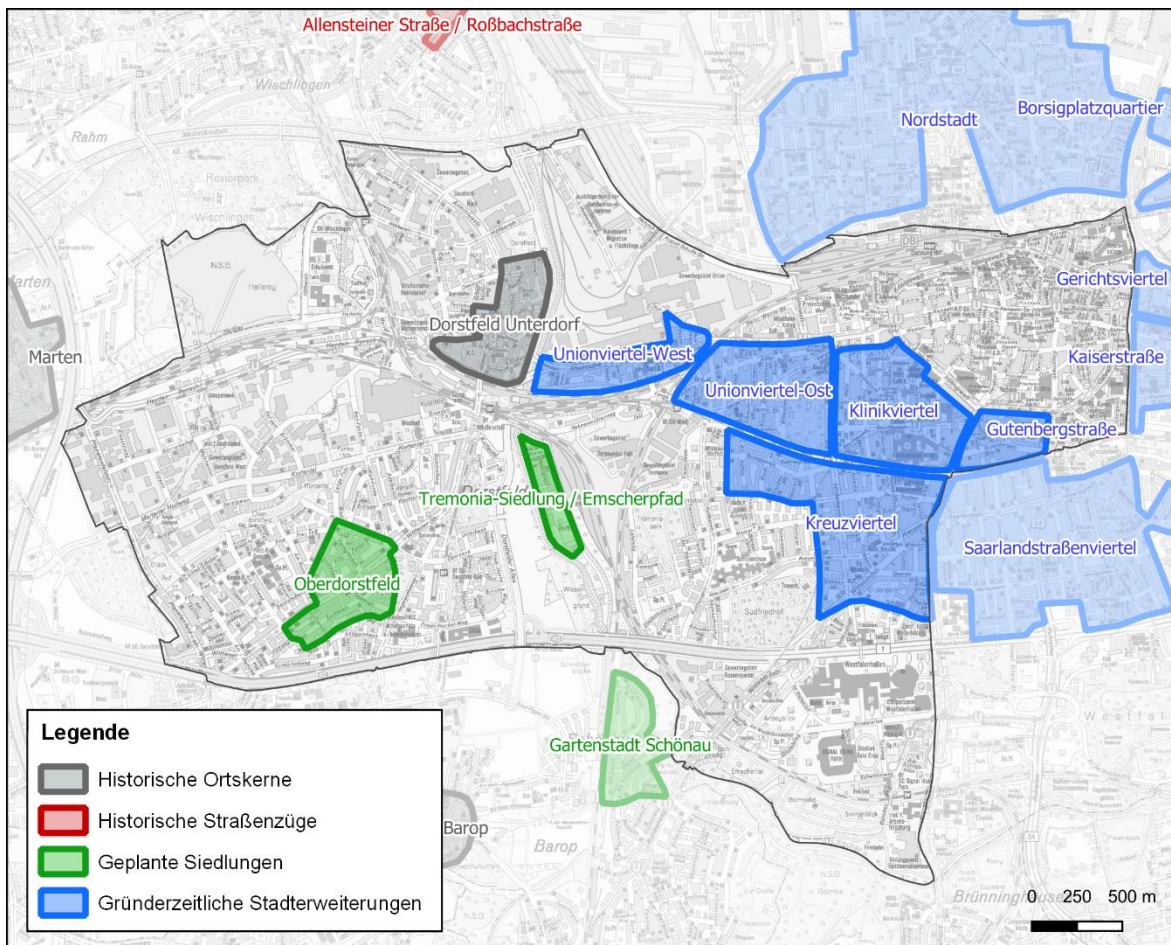
Ab den 1950er Jahren wurde der Wall im Geiste der autogerechten Stadt umgebaut und verlor seinen verbindenden Charakter und seine Aufenthaltsqualität. Heute isoliert der Wall den Stadtkern von den angrenzenden Vierteln. Durch eine einheitliche, geordnete Gestaltung und einen Ausgleich zwischen den Funktionen als öffentliche Stadtstraße und Verkehrsweg ließe sich der Wallring wieder zu einem stadträumlichen Höhepunkt zurückführen.

Außerhalb des Wallrings liegen die Stadterweiterungsgebiete der Zeit um 1900, in der Innenstadt-West das Kreuzviertel, Klinikviertel und Unionviertel (siehe Abbildung 29). Während der historische Gebäudebestand im Dortmunder Stadtkern im Zweiten Weltkrieg Großteils zerstört wurde, nahm der Zerstörungsgrad mit zunehmendem Abstand vom Stadtkern ab. Nach dem Krieg wurde der Stadtgrundriss der Altbauquartiere bis auf wenige Ausnahmen beibehalten.

Die größeren und kleineren Lücken in den Blockrändern wurden in den 1950er Jahren mit einfacher, aber teils qualitätsvoller Architektur wieder geschlossen. Aufgrund des erhaltenen Stadtgrundrisses und der untereinander harmonischen Bebauung dieser Quartiere vom Historismus bis zur 1950er-Jahre Nachkriegsmoderne sind in ihrer Gesamtheit erhaltenswert und sollten zukünftig behutsam erneuert werden. Neubauten in diesen Quartieren sollten sich in das Blockrandsystem einpassen und gestalterisch in das Ortsbild einfügen. Gebiete mit einem hohen Anteil erhaltener historischer Architektur wie das Kreuzviertel, das südliche Klinikviertel und das Unionviertel sollten in Zukunft mit Instrumenten des städtebaulichen Denkmalschutzes geschützt und ihr historisches Bild wiederhergestellt werden. Denn auch in den Altbauquartieren wurde die historische Substanz und der öffentliche Raum durch Umbauten unglücklich überformt, sodass die Gestaltqualität beeinträchtigt ist. Außerdem ist der Veränderungsdruck in den beliebten Altbauvierteln aktuell sehr groß. Andererseits ist das Potenzial für eine Aufwertung des Stadtbildes in diesen Bereichen besonders hoch.



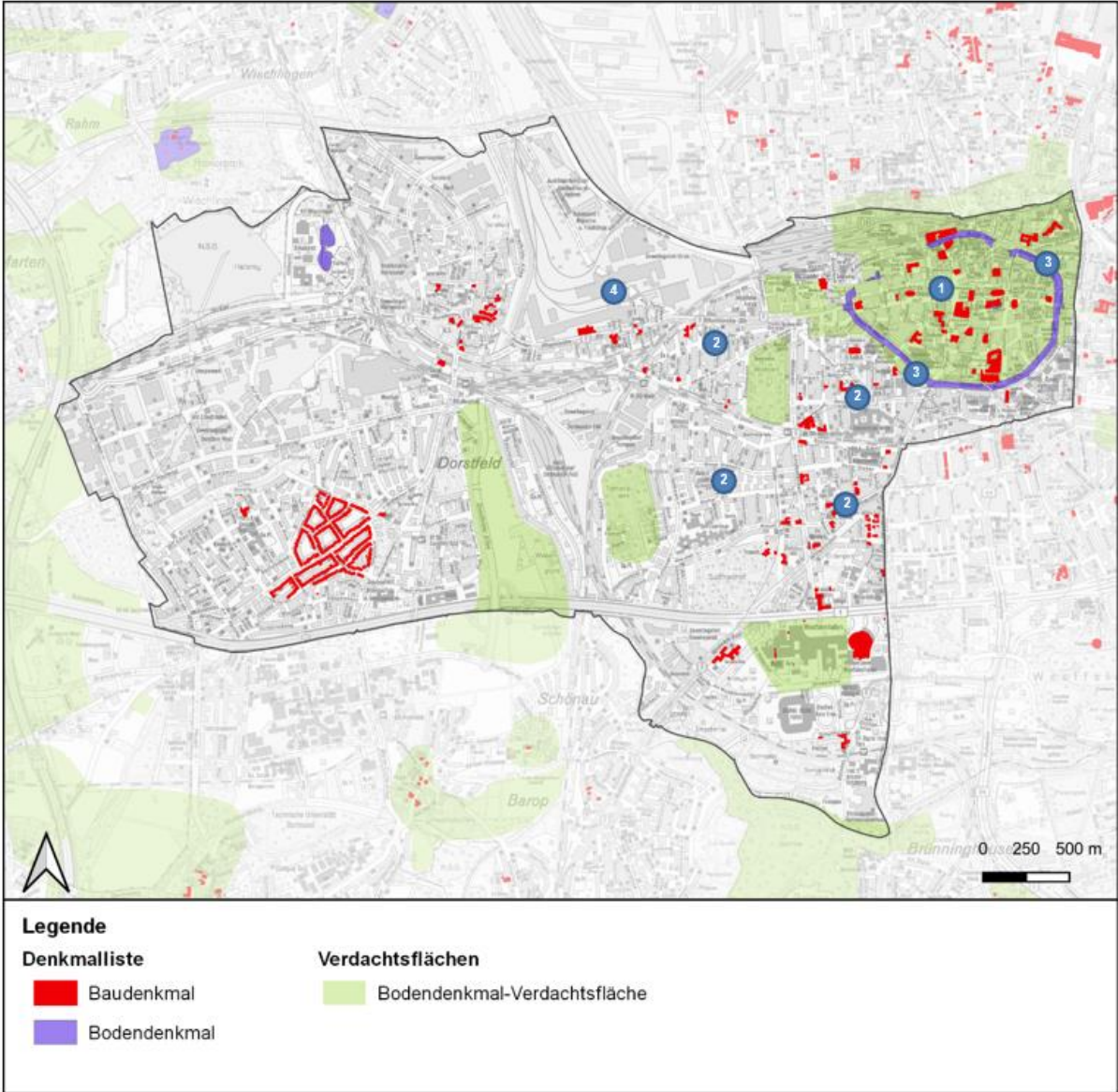
Abbildung 29: Siedlungsstrukturen in der Innenstadt West



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

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Historischer Stadtkern mit teilw. ablesbarer mittelalterlicher Geschichte - Stadtkirchen</li> <li>■ Kreuzviertel, Klinikviertel und Unionviertel als großflächige Altbauquartiere mit hoher städtebaulicher und baulicher Qualität vom Historismus bis zur Nachkriegsmoderne</li> <li>■ Hohes bis sehr hohes Aktivierungspotential im historischen Bestand</li> <li>■ Großer Bestand qualitätsvoller historischer Bauten im Ortszentrum Unterdorstfeld</li> <li>■ Werkssiedlung Oberdorstfeld als einzige denkmalgeschützte Arbeitersiedlung in ganz Dortmund</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mangelnde städtebauliche und bauliche Qualität im historischen Stadtkern - sehr geringe Aufenthaltsqualität in Teilbereichen des öffentlichen Raums</li> <li>■ Wall als Grenze zwischen Stadtkern und umliegenden Stadtvierteln (Insellage)</li> <li>■ Flächendeckende und teils sehr starke Überformung der historischen Bausubstanz</li> <li>■ Fehlendes Steuerungsinstrument (z. B: Denkmalpflegeplan)</li> <li>■ Fehlende Harmonisierung mit dem historischen Ortsbild von Neubauten oder neuen Siedlungsbereichen innerhalb oder angrenzend an die historischen Stadtbereiche</li> <li>■ Hoher Veränderungsdruck</li> </ul>

Abbildung 30: Bestand und Handlungsempfehlungen Denkmalschutz & Denkmalpflege Innenstadt-West



(Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadtplanwerk RVR)

## Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

### Allgemein:

- Denkmalpflegeplan als Steuerungsinstrument für den hist. Bestand aufstellen
- Den öffentlichen Raum in den Altbauquartieren mit dem hist. Baubestand harmonisieren

### Spezifisch:

- 1 Überformte Altbauten reparieren (Vorbild Leipzig)
- 2 Kreuz-, Union- und Klinikviertel flächendeckend schützen und aus dem hist. Bestand heraus weiterentwickeln, dabei kritische Wiederherstellung des Stadtbildes
- 3 Aufenthaltsqualität am Wall steigern, den verbindenden Charakter wiederherstellen
- 4 Neubauquartiere (z.B. „Smart Rhino“) städtebaulich und baulich unter Berücksichtigung des umliegenden hist. Bestandes entwickeln (Genius Loci)

### 4.3.2 Einzelhandel & Zentren

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

Für die Beurteilung von Einzelhandelsvorhaben sind in Dortmund neben baurechtlichen Vorschriften und übergeordneten Planwerken insbesondere der Masterplan Einzelhandel, der Konsultationskreis Einzelhandel sowie das Regionale Einzelhandelskonzept (REHK) entscheidend. Der aktuelle Masterplan Einzelhandel wurde 2013 vom Rat der Stadt beschlossen. Er definiert unter anderem die zentralen Versorgungsbereiche (kurz: ZVB) nach ihren unterschiedlichen Versorgungsfunktionen in die schützenswerten Zentrentypen „City“, „Stadtbezirkszentrum“ (SBZ) und „Nahversorgungszentrum“ (NVZ). Derzeit wird die Fortschreibung des Masterplans Einzelhandel erarbeitet.

#### Status quo im Stadtbezirk Innenstadt-West

Dem Stadtbezirk Innenstadt-West kommt eine besondere Rolle zu, da hier die City als Hauptzentrum der Stadt liegt. Sie bildet eine eigene Kategorie im Zentrengefüge und ist der herausragende Verkaufsflächenschwerpunkt der Stadt. Aufgrund der Lage der City im Stadtbezirk verfügt dieser über eine weit überdurchschnittliche Zentralität (3,46); die City leistet damit auch ihren Beitrag zur oberzentralen Funktion Dortmunds in der Region. Die Kaufkraft im Stadtbezirk selbst liegt allerdings unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt (90,8 gegenüber 94,0).

Die City ist einem steten Wandel unterworfen, der aber aktuell durch Pandemie und Online-Handel besonders stark voranschreitet. Shopping-Besucher\*innen werden erlebnisorientierter, darum gewinnen ergänzende Nutzungen (Freizeit, Gastronomie), Veranstaltungen und hohe Aufenthaltsqualität weiter an Bedeutung. Das auf der Fläche des ehemaligen Karstadt

Technik-Hauses neu errichtete „Basecamp“ (Studierendenwohnungen, Hotel, E-Sports und Nahversorgung) zeigt den Trend zur Mischnutzung (siehe Abbildung 31). Der im Kernbereich noch zu realisierende „Boulevard Kampstraße“ ist wesentlich für die Steigerung der Aufenthaltsqualität. Wichtig sind neben baulichen auch organisatorische Maßnahmen (z.B. der Lenkungs- und Arbeitskreis City) und Citymarketing. Derzeit wird ein neues Citymanagement-Konzept erarbeitet, unter anderem mit dem Ansatz einer „Quartiersbildung“.

Abbildung 31: von links nach rechts: Westenhellweg, Rosenviertel, Basecamp



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

Die Schwerpunkte der Nahversorgung im Stadtbezirk liegen in den Zentren sowie an ergänzenden Nahversorgungsstandorten. Die Nahversorgungssituation ist daher weitestgehend gut, es gibt keine nennenswerten Versorgungslücken. Im Nahversorgungszentrum Dorstfeld wurde im Mai 2022 nach langem Planungsprozess ein neuer Lebensmittelmarkt als Magnetbetrieb errichtet; dieser ist wichtig zur Gewährleistung der Nahversorgung und Sicherung des Status als zentraler Versorgungsbereich. Das Nahversorgungszentrum ist zwar städtebaulich attraktiv und verfügt über einen guten Dienstleistungsbesatz, weist allerdings bisher Schwächen im Einzelhandelsangebot auf (siehe Abbildung 32).

Die Nahversorgungszentren Möllerbrücke und Unionviertel erstrecken sich an Magistralen, insbesondere im Nahversorgungszentrum Unionviertel mangelt es an Aufenthaltsqualität und durchgehendem Einzelhandelsbesatz. Das Nahversorgungszentrum Möllerbrücke weist zahlreiche inhabergeführte Geschäfte auf und geht in die durch Gastronomie und Dienstleistungen geprägten Seitenstraßen des Kreuz- und Klinikviertels über, wodurch es insgesamt eine urbane Atmosphäre hat. Der Sonnenplatz wird in den nächsten Jahren neu gestaltet (siehe Abbildung 32).

Bei der Entwicklung des Bereichs „Smart Rhino“ ist kleinteiliger Einzelhandel (Bäcker, Kiosk etc.) zur Versorgung des Gebiets denkbar. Darüber hinausgehende Einzelhandelsansiedlungen sollten zum Schutz und zur Stärkung der nächstgelegenen Nahversorgungszentren Dorstfeld und Unionviertel sowie der Nahversorgungsstruktur (Joachimstraße) jedoch vermieden werden.

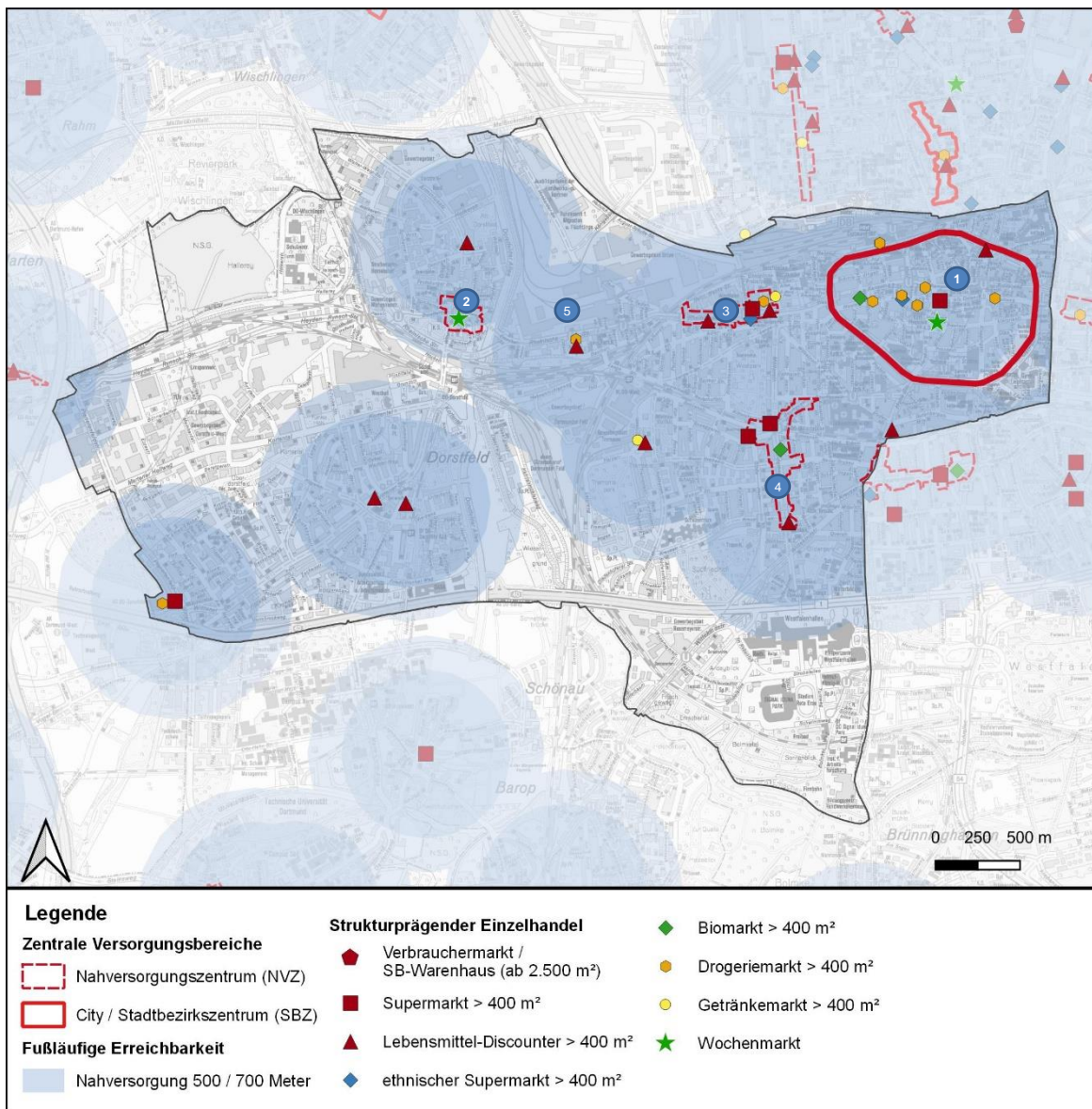
Abbildung 32: von links nach rechts: NVZ Dorstfeld (Wilhelmplatz, Dorstfelder Hellweg), NVZ Unionviertel (Rheinische Straße „West-Center“ und Arkadengang), NVZ Möllerbrücke (Lindemannstraße mit Bio-Markt und inhabergeführtes Geschäft)



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

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vielfältiges Einzelhandelsangebot in City</li> <li>▪ Fußläufige Nahversorgung weitestgehend gegeben</li> <li>▪ Nahversorgungszentrum Möllerbrücke mit vielfältigem, inhabergeführtem Einzelhandel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konkurrenz Online-Handel &gt; City muss mehr sein als Einzelhandelsstandort</li> <li>▪ Stärkung des Nahversorgungszentrums Dorstfeld auch über die Errichtung des Lebensmittelmarktes hinaus</li> <li>▪ z. T. Leerstände und Vergnügungsstätten in den Nahversorgungszentren Dorstfeld und Unionviertel</li> <li>▪ Geringe Aufenthaltsqualität im Nahversorgungszentrum Unionviertel</li> </ul>

Abbildung 33: Bestand und Handlungsempfehlungen Einzelhandel Innenstadt-West



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

### Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- Sicherung und Stärkung der Zentren
- Außerhalb der Zentren: Fokus auf integrierte Nahversorgungsstandorte

Spezifisch:

- 1 City: Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Möglichkeiten für erlebnisorientiertes Shopping; stärkere Nutzungsmischung (insb. auch bei der Nachnutzung von Großimmobilien), Weiterentwicklung Citymarketing und -management, z.B. durch Quartiersbildung

- 2 Nahversorgungszentrum Dorstfeld: Nachnutzung von Leerständen, Vermeidung von „Konkurrenzansiedlungen“ außerhalb des Zentrums
- 3 NVZ Unionviertel: Nachnutzung von Leerständen, Stärkung der funktionalen Beziehungen und Auflagen
- 4 NVZ Möllerbrücke: Sicherung des Bestandes
- 5 Ehem. HSP-Areal: lediglich kleinteiligen Einzelhandel zur Gebietsversorgung zulassen, Schwächung bestehender NVZ vermeiden

### 4.3.3 Freiraum & Stadtklima

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

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

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

Idealerweise dienen zukünftig attraktive, grüne und klimaangepasste Zentren, z. B. mit durch Bäumen beschatteten Plätze sowie Pocket Parks im Quartier als „Wohnungserweiterung“, der landschaftsbezogene Freiraum ist für die Menschen im Bezirk über Grünverbindungen und fahrradfreundliche Straßen gut erreichbar und erfüllt seine Funktion als Ausgleichsraum für den Natur- und Klimaschutz.

#### Status quo im Stadtbezirk Innenstadt-West

Die Innenstadt-West mit den Stadtteilen City, Innenstadt-West und Dorstfeld ist in hohem Maße anthropogen überprägt. Das radial-konzentrische Freiraummodell als Leitbild der Freiraumentwicklung ist im Stadtteil Innenstadt-West mit dem mittleren Ring noch gut ablesbar, in anderen Bereichen ist es deutliche Entwicklungsaufgabe. Der innere Ring umfasst den Wall mit seinen angrenzenden Strukturen. Konzentrische Grünverbindungen vom inneren Ring zum mittleren Ring gehen einerseits über das Klinikviertel zu den Westfalenhallen sowie andererseits über Klinikviertel – Westpark – Hauptbahntrasse nach Dorstfeld. Der mittlere Ring verläuft von der Rheinischen Straße im Bereich Dorstfelder Allee über den regionalen Grünzug und entlang der Emscher und umfasst die Bolmke.

Nach dem StadtgrünPlan ist das Grünflächenangebot in der City auf wenige stark frequentierte Anlagen, wie Stadtgarten und Grünanlage am Ostwall beschränkt. In den Bezirken Dorstfeld und Dorstfelder Brücke befinden sich mit dem Westpark als Stadtteilpark und den langgestreckten Grünanlagen am Vogelpothsweg und am Friedrich-Henkel-Weg Anlagen mit hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität. Im Bezirk Westfalenhallen ist das Grünflächenangebot vergleichsweise besonders hoch. Neben dem Tremoniapark und der Grün- und Sportanlage

„Bolmker Weg“ entlang der Emscher kommen auch kleinere gestaltete Grünanlagen, z. B. die Rosenterrassen im Umfeld der Westfalenhallen vor. Der landschaftsbezogene Freiraum im Stadtbezirk umfasst das Naturschutzgebiet Hallerey im Nordwesten und geht in den Revierpark Wischlingen als erholungsbedeutsame Grünanlage außerhalb des Stadtbezirkes über. Der regionale Grünzug in Dorstfeld ist mit den landschaftsbezogenen Zielpunkten an der Emscher und der Bolmke über die Stadtbezirksgrenzen im Süden hinausgehend verbunden, der südöstlich liegende Westfalenpark im Stadtbezirk Innenstadt-Ost trägt zur Freiraumversorgung des Stadtbezirks Innenstadt-West bei.

Abbildung 34: von links nach rechts: Dorstfelder Allee, Westpark, Südwestfriedhof



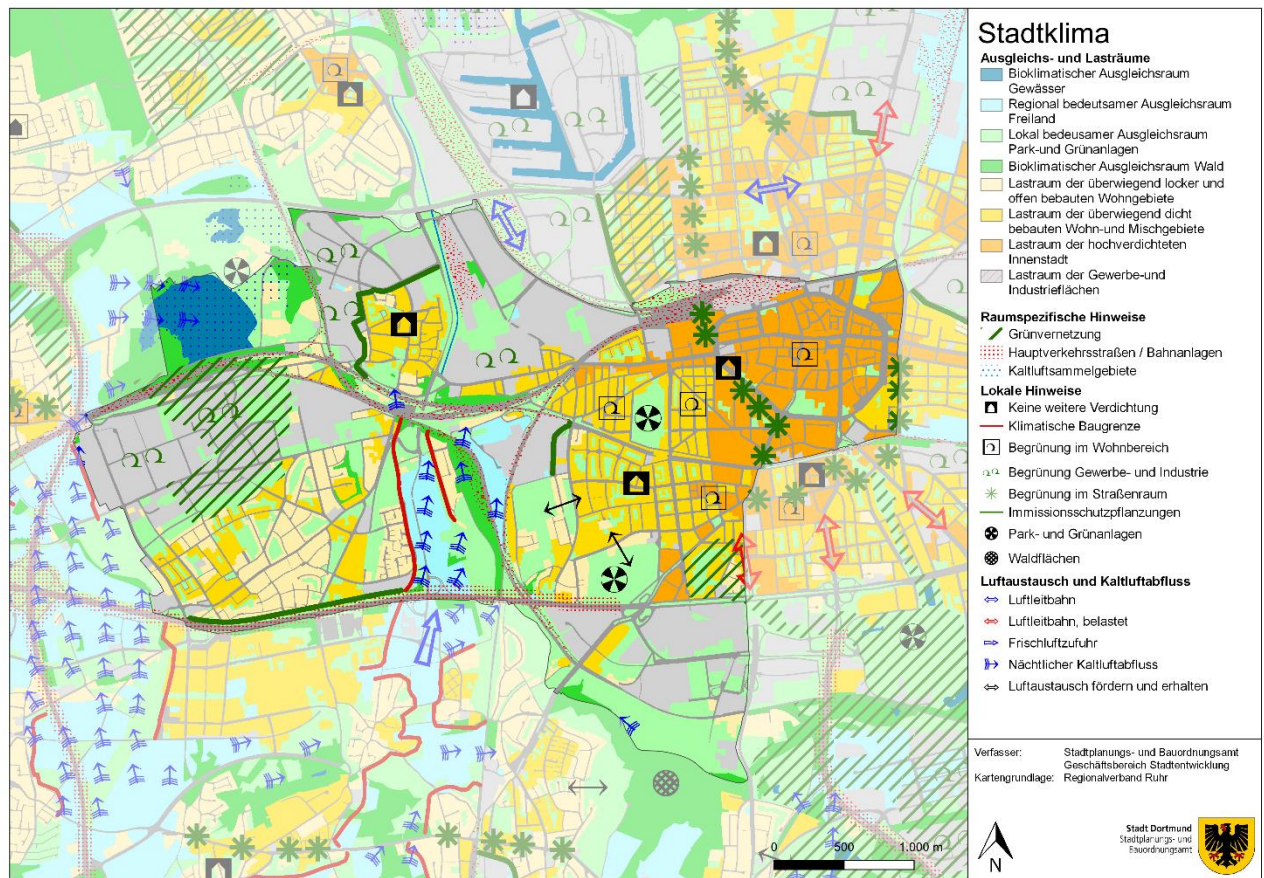
(Quelle: Grandt, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Stadtklimatisch betrachtet ist der Stadtbezirk durch klimatische Lasträume charakterisiert, besonders der Lastrraum der Gewerbe- und Industrieflächen nimmt einen großen Anteil an der Stadtbezirksfläche ein. Aber auch der Citybereich innerhalb des Walls wie auch das Klinikviertel treten als klimatisch stark belastete Bereiche hervor. Hier kann es im Sommer zu extremen Hitzebelastungen kommen, die sich durch die hohe Wärmespeicherkapazität der versiegelten Flächen und der Baukörper insbesondere in den Nachtstunden bemerkbar macht und zu ausgeprägten Wärmeinseleffekten führt. Tagsüber kann die Gebäudeverschattung hingegen eine leichte Absenkung der Temperatur bewirken. Die überdurchschnittlichen Gebäudehöhen und der geringe Baulückenanteil führen zu einer insgesamt herabgesetzten Durchlüftung bei lokal auftretendem Winddiskomfort. Die schlechten Austauschverhältnisse und das dichte Straßennetz können zu einer Anreicherung von Luftschadstoffen und verstärkten Lärmimmissionen führen.

Das Union- und das Kreuzviertel sind durch meist block- oder zeilenartige Bebauung charakterisiert, die vornehmlich dem Lastraum der überwiegend dicht bebauten Wohn- und Mischgebiete angehört. Im Umfeld des Tremoniaparks und in Dorstfeld gibt es neben den überwiegend dicht bebauten Siedlungsbereichen auch Areale mit offenen Bebauungsstrukturen und einer guten Durchgrünung, die bioklimatisch positiv zu bewerten sind und daher dem Lastraum der überwiegend locker und offen bebauten Wohngebiete zugeordnet werden. Somit nehmen die lokalen Ausgleichsräume der Park- und Grünanlagen, wie Stadtgarten, Westpark und Tremoniapark, aber auch der Südwestfriedhof und die Kleingartenanlagen einen besonderen Stellenwert ein. Ergänzt werden diese Grünanlagen durch begrünte Innenhöfe, die als Klimaoasen für die Nachbarschaft fungieren. Beispiele hierfür finden sich etwa innerhalb der Wohnblocks südlich der Sonnenstraße. Infolge der meist geringen Größe und der umschließenden Gebäude entwickeln diese Flächen zwar keine klimatisch bedeutsame Fernwirkung, können jedoch von den Anwohner\*innen als Rückzugsort während thermisch belastender Wetterlagen genutzt werden.



Abbildung 35: Klimaanalysekarte

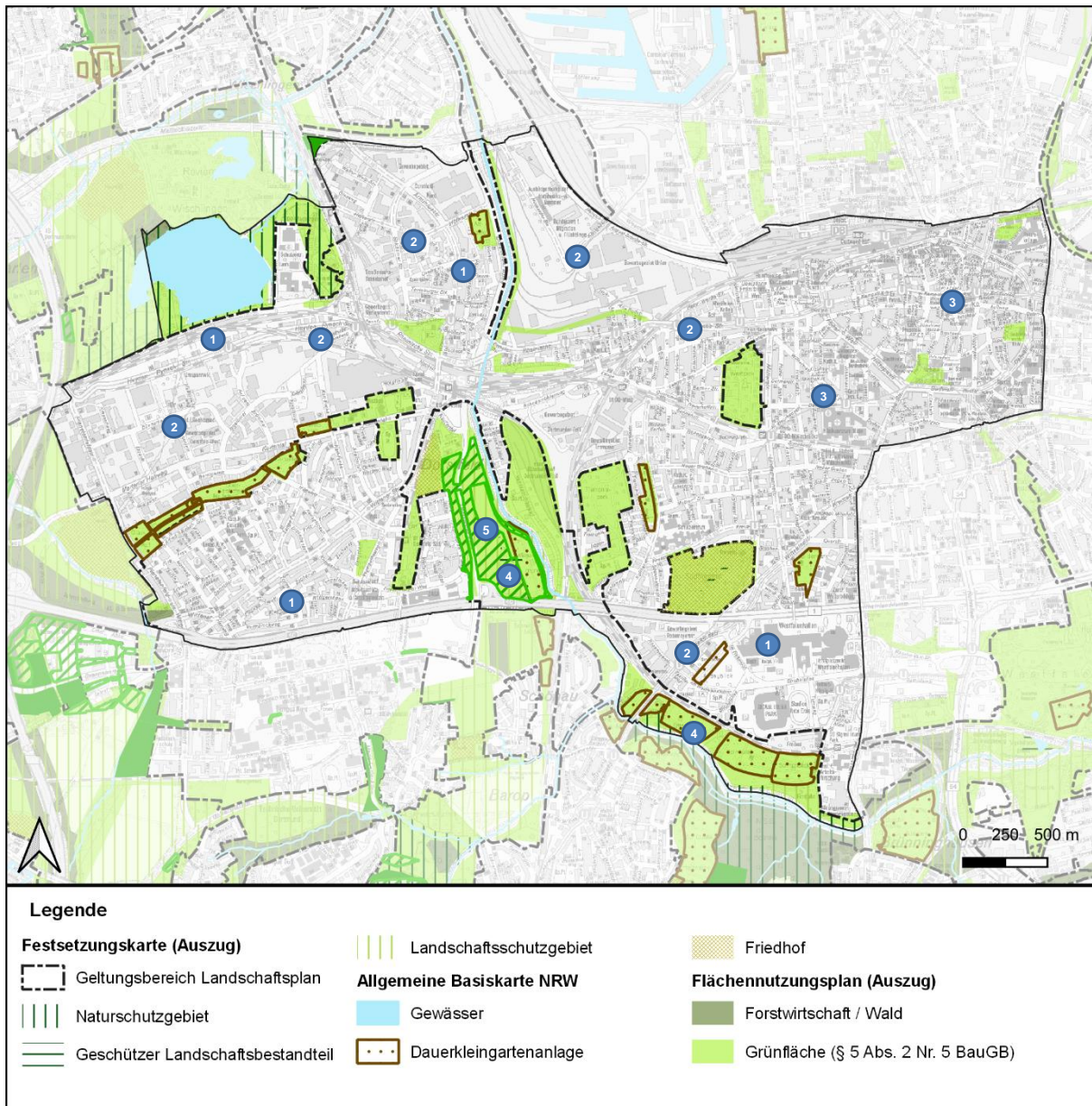


Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Kartengrundlage: RVR (eigene Hervorhebung)

Der Landschaftsplan erstreckt sich mit seinem Geltungsbereich im Wesentlichen auf den baulichen Außenbereich im Sinne des Bauplanungsrechtes (§ 35 BauGB). Er übernimmt die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege, indem er den Freiraum vor ungeordneten Eingriffen schützen und durch ökologisch wirksame Maßnahmen verbessern soll. Dies geschieht durch ein Netzwerk von Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen. Im Stadtbezirk Innenstadt-West erstreckt sich der Geltungsbereich des in 2020 als Satzung beschlossenen Landschaftsplanes vor allem auf den regionalen Grünzug von Dorstfeld entlang der Emscher und über die Bolmke bis zur B 54 im Westen sowie der Stockumer Straße südlich in Hombruch. Hier sind Festsetzungen als Landschaftsschutzgebiet und Naturschutzgebiet (Bolmke) getroffen worden. Als weiteres Naturschutzgebiet ist die Hallerey mit dem See festgesetzt. Zudem liegen im Geltungsbereich ohne Festsetzungen Tremoniapark, Westpark und Südwestfriedhof sowie die umfangreichen Kleingartenanlagen in Dorstfeld und emscherbegleitend in der Bolmke. Aus stadtklimatischer Sicht finden sich regional bedeutsame Ausgleichsräume lediglich im Umfeld des ehemaligen Güterbahnhofes „Dortmunder Feld“. Diese Freiflächen sind für die Frischluftzufuhr der Innenstadt von großer Bedeutung und daher besonders schützenswert. Mit den Trassen im Bereich des Gewerbegebietes Union, im Dortmunder Feld und an der Grenze zur Innenstadt-Nord verfügt der Stadtbezirk über mehrere größere Bahnanlagen, die aufgrund ihrer geringen Rauigkeit die Belüftung der angrenzenden Gebiete fördern und über vergleichsweise hohe nächtliche Abkühlungsraten verfügen.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grün- und Parkanlagen für Freizeit und Erholung (Westpark, Tremoniapark, Südwestfriedhof, Hallerey, u. a.) sowie begrünte Innenhöfe als Klimaoasen</li> <li>▪ Lineare Grünstrukturen als Luftleitbahnen für die Frischluftzufuhr (regionaler Grünzug in Dorstfeld, Emscherverlauf) aber auch Bahntrassen mit geringer Rauigkeit zur Belüftung der Innenstadt</li> <li>▪ Umfangreiche Kleingartenanlagen (z. B. Gartenpark Dorstfeld)</li> <li>▪ Nähe zu Erholungsflächen über Stadtbezirksgrenze hinausgehend (Westfalenpark, Revierpark Wischlingen, Bolmke)</li> <li>▪ Lineare Strukturen als Luftleitbahnen (Bahntrassen, Emscherverlauf)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schutz und Erhalt bestehender Freiräume u. der Grünnetzungen im Siedlungsbereich, Schutz der Baugrenzen</li> <li>▪ Begrünung in verdichteten Quartieren, Gewerbegebieten und Straßen</li> <li>▪ Überwindung der zerschneidenden Straßen und Bahnanlagen</li> <li>▪ Grünverbindungen aus den bebauten Bereichen in den Freiraum</li> <li>▪ Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs</li> <li>▪ Klimaanpassungsmaßnahmen und Entsiegelung</li> <li>▪ Neuauflage von Pocket Parks in den verdichteten Quartieren</li> </ul>

Abbildung 36: Bestand und Handlungsempfehlungen Freiraum & Stadtklima Innenstadt-West



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

## Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- Schutz, Erhalt und Förderung des Freiraumes im siedlungsbezogenen Innen- und landschaftsbezogenen Außenbereich
- Verbesserung der Stadtgestalt in verdichteten Bereichen (Umweltgerechtigkeit, Gesundheitsvorsorge, Klimaanpassung)

Spezifisch:

- 1 (Grün-) Vernetzungen von den Quartieren in den Freiraum durch Fuß- und Radwege
- 2 Begrünung der Gewerbegebiete und Magistralen

- 3 Berücksichtigung einer doppelten Innenentwicklung und Berücksichtigung von Klimaanpassungsmaßnahmen bei Neubauvorhaben (z. B. Dach- und Fassadenbegrünung u. a.) in verdichteten Bereichen, Anlage von Pocket Parks/Klimaoasen (z. B. Klinikviertel)

- 4 Vernetzung und Ausgestaltung bestehender Kleingartenanlagen im Süden des Stadtbezirkes als Gartenpark von Dorstfeld bis Stockumer Straße / B54

- 5 Sicherung der Siedlungsränder gem. Klimanalyse 2019 entlang des Regionalen Grünguges in Dorstfeld

### 4.3.4 Lärmschutz

Als „Umgebungsärm“ werden belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien bezeichnet, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden. In der EU-Umgebungsärmrichtlinie wird zwischen Umgebungsärm an Straßen, an Schienenwegen, durch Industrie und Gewerbe sowie an Flugplätzen unterschieden. Die Stadt Dortmund verfolgt mit einem Lärmaktionsplan das Ziel, insbesondere in den Bereichen Maßnahmen zur Lärminderung 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.

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

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

Status quo im Stadtbezirk Innenstadt-West

Der dicht besiedelte Stadtbezirk Innenstadt-West ist stark durch Lärmimmissionen beeinträchtigt. Verantwortlich hierfür sind insbesondere die zahlreichen Verkehrsstraßen, die im Stadtbezirk verlaufen. Dies ist u.a. der Ballung zentraler Funktionen im Stadtbezirk, der Lage des Hauptbahnhofs nahe der City und der Verteilerfunktion des Wallrings für den Kfz-Verkehr geschuldet. Vom Wallring ausgehend verlaufen Ausfallstraßen nach Westen (z.B. Rheinische

Straße) und Süden (z.B. Hohe Straße) durch den innerstädtisch geprägten Teil des Stadtbezirks, also durch Union-, Klinik- und Kreuzviertel. Hier bilden allerdings die gründerzeitlichen Blockrandstrukturen einen „natürlichen Lärmschutz“: sie schaffen ruhige Innenbereiche und mindern die freie Schallausbreitung in der Fläche, sodass Bereiche abseits der Hauptstraße weniger stark belastet werden. Auch das rasterförmige Straßennetz sorgt für eine gleichmäßigere Verteilung des Verkehrs(lärms).

Im Süden des Stadtbezirks verläuft die A40 / B1. Diese stellt eine weitere Hauptlärmquelle dar, insbesondere für das südliche Kreuzviertel (als Ortsdurchfahrt der Bundesstraße mit Tempo 50 und baulichem Lärmschutz durch Bürobauten) und Oberdorstfeld (als Autobahn mit Lärmschutzwänden). Auch die westlich in einiger Entfernung verlaufende A45 wirkt sich bis in das lockerer bebauten Oberdorstfeld hinein aus. Die am Nordrand des Stadtbezirks verlaufende vierspurige Mallinckrodtstraße betrifft Wohngebiete in diesem Stadtbezirk nur marginal (Nordrand von Dorstfeld) (siehe Abbildung 37).

*Abbildung 37: Straßenverkehrslärm (Tag) in der Innenstadt-West gemäß Umgebungslärmkartierung 2017*



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

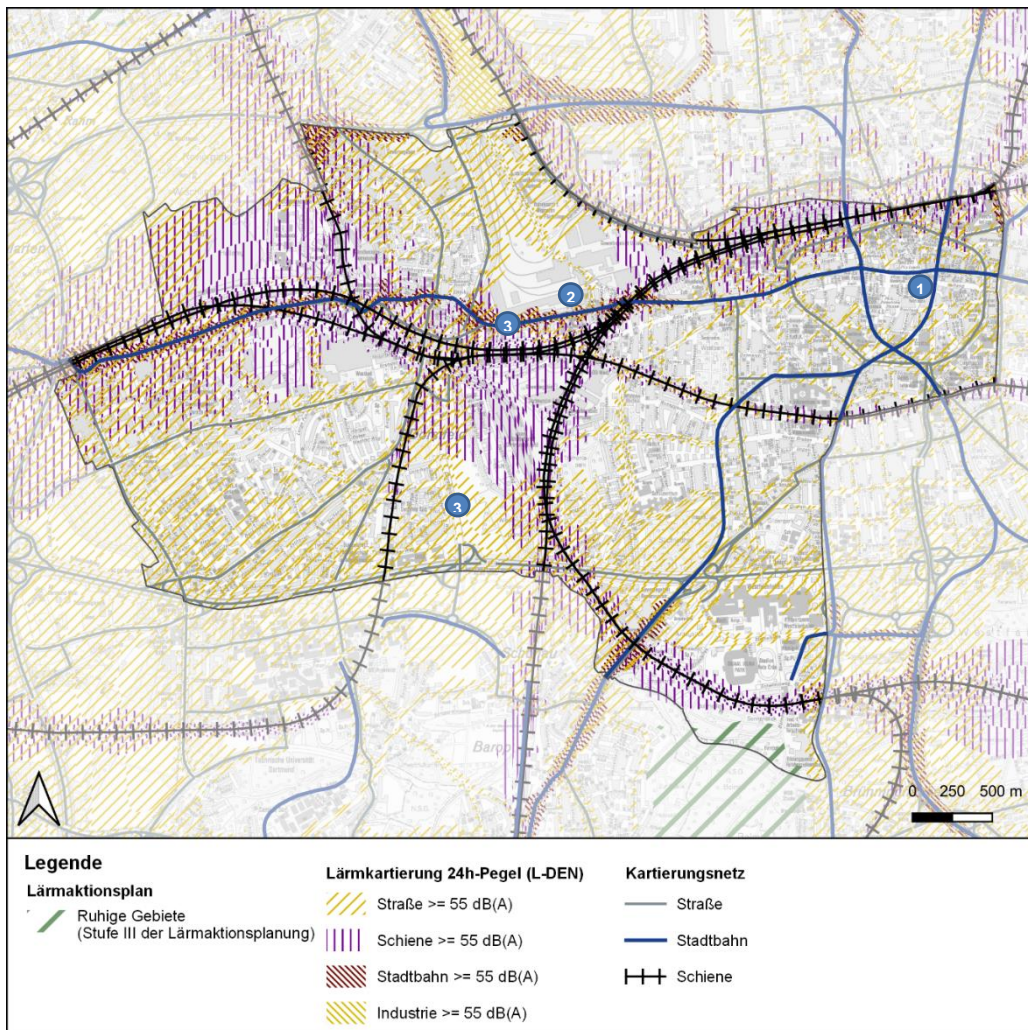
Vom Hauptbahnhof ausgehend verläuft die Hauptbahntrasse Richtung Essen und Düsseldorf nach Westen mit entsprechend hoher Zugfrequenz durch den Bezirk. Daneben stellt der Bahnhof Dorstfeld einen weiteren Schienenverkehrs-Knotenpunkt im Bezirk dar, in dessen Umfeld durch mehrere sich verzweigende Gleistrassen Lärmbelastungen hervorgerufen werden. Insbesondere die Splittersiedlungen in den Bereichen Hahnenmühlenweg, Hochstraße und Heyden-Rynsch-Straße sind stark verlärm. Auf der Trasse nach Hörde verkehren Regional- und Güterverkehrslinien, hinzukommen die Trassen von S1, S4 und S5. Stadtbahntrassen verlaufen in der Innenstadt seit 2008 vollständig unterirdisch, nur in den Bereichen Theodor-Fliegener-Heim (U42) und entlang der Achse Rheinische Straße/ Dorstfelder Hellweg sorgen sie für zusätzlichen Verkehrslärm.

Der Stadtbezirk verfügt über mehrere große Gewerbe- und Industrieflächen, die im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie allerdings nicht kartierungspflichtig sind. Gewerblich bedingte LKW-Transporte schlagen sich in den Verkehrslärmwerten nieder. Aktuell kommt im Kreuzviertel eine in der Kartierung noch nicht erfasste Zusatzbelastung durch die Logistik des Gewerbegebiets Tremonia hinzu. Die frühere Hauptroute für diese Transporte über Lange und Rheinische Straße (wo sich ebenfalls Wohnbebauung befindet) ist auf mehrere Jahre nicht befahrbar.

Ruhige Gebiete wurden im Lärmaktionsplan nicht ausgewiesen. Für die Lärmaktionsplanung 2024 werden die Kriterien zur Festlegung Ruhiger Gebiete überarbeitet. In diesem Rahmen soll auch untersucht werden, ob und unter welchen Bedingungen die Freiflächen Westpark, Tremoniapark und Hallerey/Revierpark als Ruhige Gebiete ausgewiesen oder entwickelt werden können.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zum Teil „natürlicher Lärmschutz“ durch gründerzeitliche Blockrandbebauung in den innerstädtischen Bereichen (ruhige Rückseiten / Innenhöfe)</li> <li>▪ Stadtbahntrassen im innerstädtischen Bereich weitgehend unterirdisch</li> <li>▪ Kein Kfz-Durchgangsverkehr mehr im City-Kern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hohe Belastung des gesamten Stadtbezirks durch zahlreiche Verkehrsstrassen (Straße und Schiene)</li> <li>▪ Zahlreiche große Industrie- und Gewerbeflächen mit entsprechenden Lieferverkehren</li> <li>▪ Fehlen von Ruhigen Gebieten</li> <li>▪ Weiterhin Belastung der City durch Kfz-Verkehre (insb. Liefer- und Parksuchverkehre)</li> </ul>

Abbildung 38: Bestand und Handlungsempfehlungen Lärmschutz Innenstadt-West



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

### Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

#### Allgemein:

- Geschwindigkeitsreduktion
- Einsatz von lärmarmen Asphalt
- Sanierung schadhafter Fahrbahnbeläge
- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
- Verkehrsoptimierung
- Verkehrsverlagerung
- Straßen- und Parkraumgestaltung
- LKW-Fahrverbote

#### Spezifisch:

- 1 Weitere Verkehrsberuhigung der City, Umsetzung Boulevard Kampstraße als Fuß- und Radverkehrsbereich
- 2 Entwicklung des ehem. HSP-Areals unter Berücksichtigung des Lärmschutzes der Anwohner\*innen der Rheinischen Straße (bereits heute hohe Lärmpegel, weitere Belastung durch Zusatzverkehre + ggf. Stadtbahn / H-Bahn)
- 3 Vorausschauende Berücksichtigung des Schallschutzes im Falle der Realisierung einer neuen H-Bahn-Trasse HSP-Dorstfeld(-Universität)

#### 4.3.5 Mobilität

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

Der in Erarbeitung befindliche Masterplan Mobilität 2030 legt die strategischen Grundsätze und Leitlinien der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030 fest. Er behandelt alle Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel (ÖPNV), motorisierten Individualverkehr (MIV), Wirtschaftsverkehr) und Querschnittsthemen (Verkehrssicherheit, Mobilitätsmanagement, Elektromobilität, Umweltauswirkungen, neue Mobilitätsformen). Mit Ratsbeschluss vom 22.03.2018 hat die Stadt Dortmund die erste Stufe des Masterplanes Mobilität 2030, das Leitbild und das Zielkonzept beschlossen. Nach und nach werden die Teilkonzepte erarbeitet, fertiggestellt sind bereits die Teilkonzepte „Luftreinhaltung“ und „Elektromobilität“, „Fußverkehr & Barrierefreiheit“, „Radverkehr & Verkehrssicherheit“, „Öffentlicher Raum & Ruhender Verkehr“.

##### Status quo im Stadtbezirk Innenstadt-West

Der die Verkehrsmittelwahl abbildende sogenannte Modal Split (siehe Abbildung 39) zeigt auf, welchen Anteil der Wege im Stadtbezirk mit welchen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird. Die Innenstadt-West ist der Stadtbezirk Dortmunds mit den jeweils höchsten Anteilen des Fuß- und Radverkehrs mit 21,9 bzw. 20,3 % der Wege. Damit hebt sie sich auch deutlich von der Innenstadt-Ost ab, in der das Auto bei vergleichbarem ÖPNV-Anteil eine größere Rolle spielt. In der Innenstadt-West befinden sich zahlreiche zentrale Einrichtungen, darunter Handels-, Dienstleistungs-, Verwaltungs-, Hotel- und Bürostandorte sowie überörtliche Bildungseinrichtungen (Berufskollegs, Fachhochschul-Standorte). Darüber hinaus liegen das Stadion und die Westfalenhallen als Veranstaltungs- und Messestandort im Stadtbezirk und sorgen insbesondere bei Großveranstaltungen für eine starke Verkehrserzeugung.

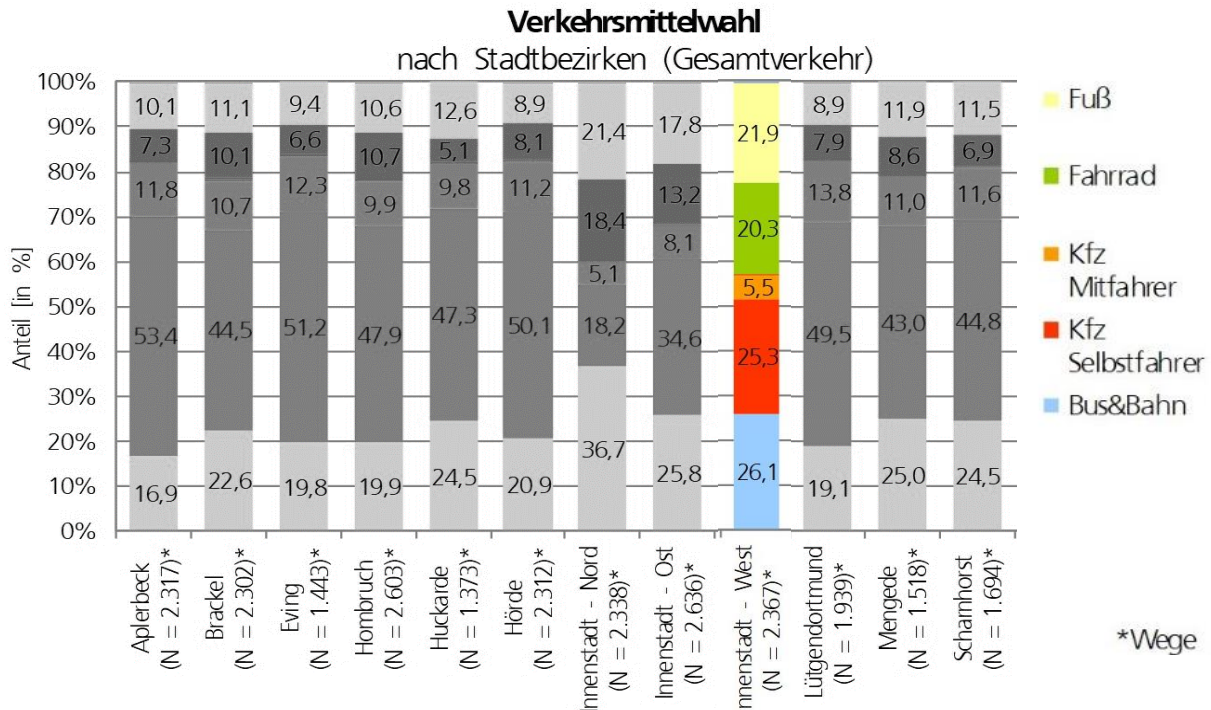
Die Innenstadt-West verfügt über eine weitestgehend flächendeckende Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Durch die Lage des Hauptbahnhofs im Stadtbezirk ist er nicht nur an das nähere Umfeld, sondern auch an den Schienen-Fernverkehr sehr gut angebunden. Neben Regionalbahn- und Regionalexpresslinien halten am Hauptbahnhof auch drei S-Bahn-Linien (S1, S2 und S5), zwei davon fahren auch den S-Bahnhof Dorstfeld als wichtigen Umsteigebahnhof im Dortmunder Westen an. Dort hält zudem die S4, die fast ausschließlich innerhalb Dortmunds (bis nach Unna im Osten) verkehrt und damit eine besondere Rolle, vergleichbar zu einer Stadtbahn, einnimmt.

In der Innenstadt-West verkehren darüber hinaus sämtliche Stadtbahnlinien, innerhalb der City ermöglichen die drei Knotenpunkt-Bahnhöfe Kampstraße, Stadtgarten und Reinoldikirche das Umsteigen zwischen allen Stadtbahn-Linien. Die Reinoldikirche ist zudem Ausgangspunkt für 14 Nachtbus-Linien, die das gesamte Stadtgebiet erschließen. Am Tag ergänzen acht Busli-



nien das dichte Schienenverkehrsnetz (bspw. nach Deusen, das nicht über einen Schienenverkehrs-Anschluss verfügt). 72 Bushaltestellen im Stadtbezirk sind noch barrierefrei auszubauen.

Abbildung 39: Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken

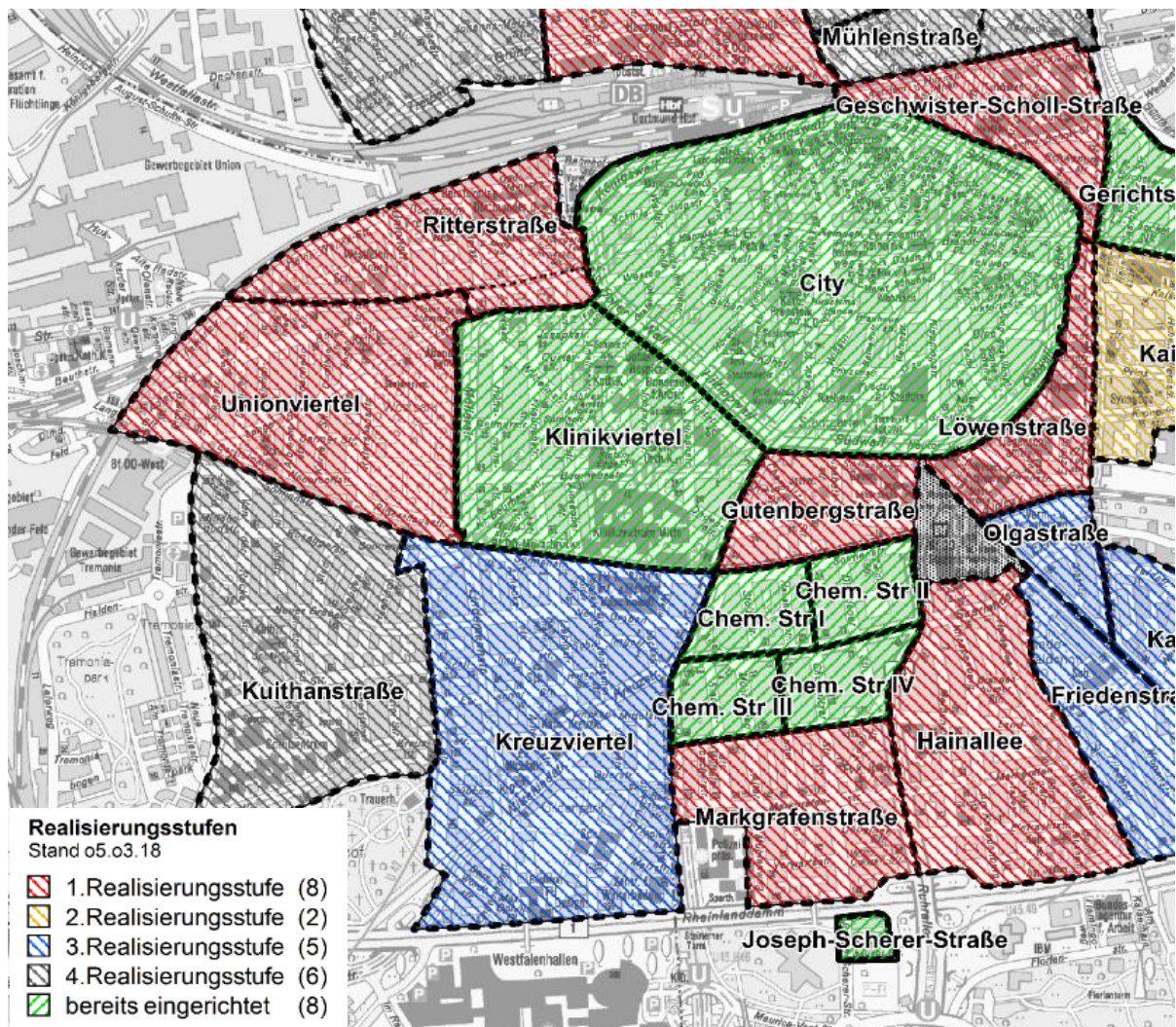


(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Das Hauptstraßennetz ist grundsätzlich leistungsfähig. Allerdings gibt es bei einigen Magistralen und auch bei dem Wallring als zentralem „Verteiler“ einen Anpassungsbedarf an veränderte Rahmenbedingungen. Hierzu gehören beispielsweise die Rheinische Straße, die sowohl für den Radverkehr problematisch ist als auch zwei nicht barrierefreie Stadtbahnhaltestellen aufweist (Ofen- und Ottostraße), sowie auch die Planetenfeldstraße am Rande Dorstfelds.

Auch die lebendige und multifunktionale Gestaltung von Straßen- und Platzräumen ist eine Zukunftsaufgabe, insbesondere im innerstädtischen Bereich. Für Möllerbrücke und Sonnenplatz liegt bereits ein noch umzusetzendes Wettbewerbsergebnis vor. Auch der Straßenzug Saarland-, Kreuz- und Wittekindstraße bedarf einer Umgestaltung, die unter anderem die Anforderungen des Rad- und Fußverkehrs besser berücksichtigt. Ein Element zur Umgestaltung der Straßenräume im innerstädtischen Bereich ist die Ausweisung von Bewohnerparkzonen. Dies ist für einige Quartiere bereits erfolgt, für weitere in Arbeit bzw. in Planung (siehe Abbildung 40). Eine weitere mögliche Maßnahme zur Verbesserung der Parkplatzsituation und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität stellt die Errichtung von Quartiersgaragen dar. Ob und wie eine Umsetzung erfolgen kann, ist zu prüfen.

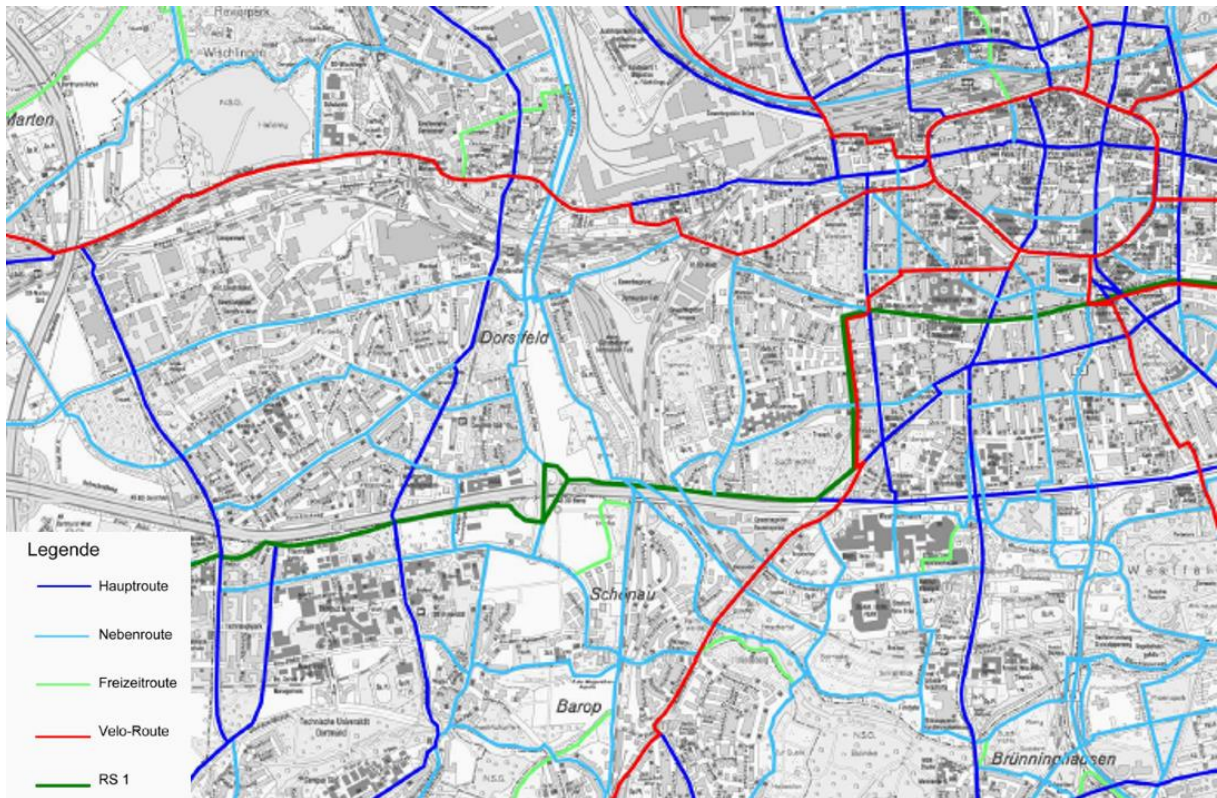
Abbildung 40: Untersuchungsbereiche zur Einrichtung von Bewohnerparkzonen im Cityrandbereich



(Quelle: eigene Darstellung, Stand: März 2018, Kartengrundlage Stadtplanwerk RVR)

Im Hinblick auf den Radverkehr ist das entsprechende Teilkonzept des Masterplans Mobilität maßgeblich. Neben dem Radschnellweg RS1, der durch die Innenstadt-West verläuft und im Kreuzviertel bereits teilweise in Form von Fahrradstraßen realisiert ist, stellen die Velorouten einen wichtigen Teil des Konzepts dar. Da diese vom Wallring ausgehend in die Stadtbezirke führen, haben sie alle ihren Ausgangspunkt im Stadtbezirk Innenstadt-West. Zwei Velorouten weisen längere Streckenabschnitte in diesem Stadtbezirk auf. Die Route nach Hombruch nutzt zum Teil den bereits ausgebauten Abschnitt des RS1 sowie die vorgenannte Beurhausstraße. Die Route nach Lütgendortmund soll als Alternativroute zur Rheinischen Straße über die Lange Straße geführt werden; westlich von Dorstfeld ist die Führung am Rande des Naturschutzgebiets Hallerey unabhängig vom Straßennetz vorgesehen. Die Führung durch Dorstfeld wird noch in Varianten geprüft. Zusammen mit den Haupt-, Neben- und Freizeitroutes, die teilweise ausbaufähig sind, ergibt sich insbesondere im innerstädtischen Bereich ein engmaschiges Netz. Eine Engstelle für den Radverkehr bilden das Emschertal und die Gleise im Bereich des Dortmunder Feldes; aufgrund dieser Zäsuren gibt es nur wenige Scharnierstellen zwischen den Innenstadt-Vierteln und Dorstfeld (siehe Abbildung 41).

Abbildung 41: Radverkehrs-Zielnetz

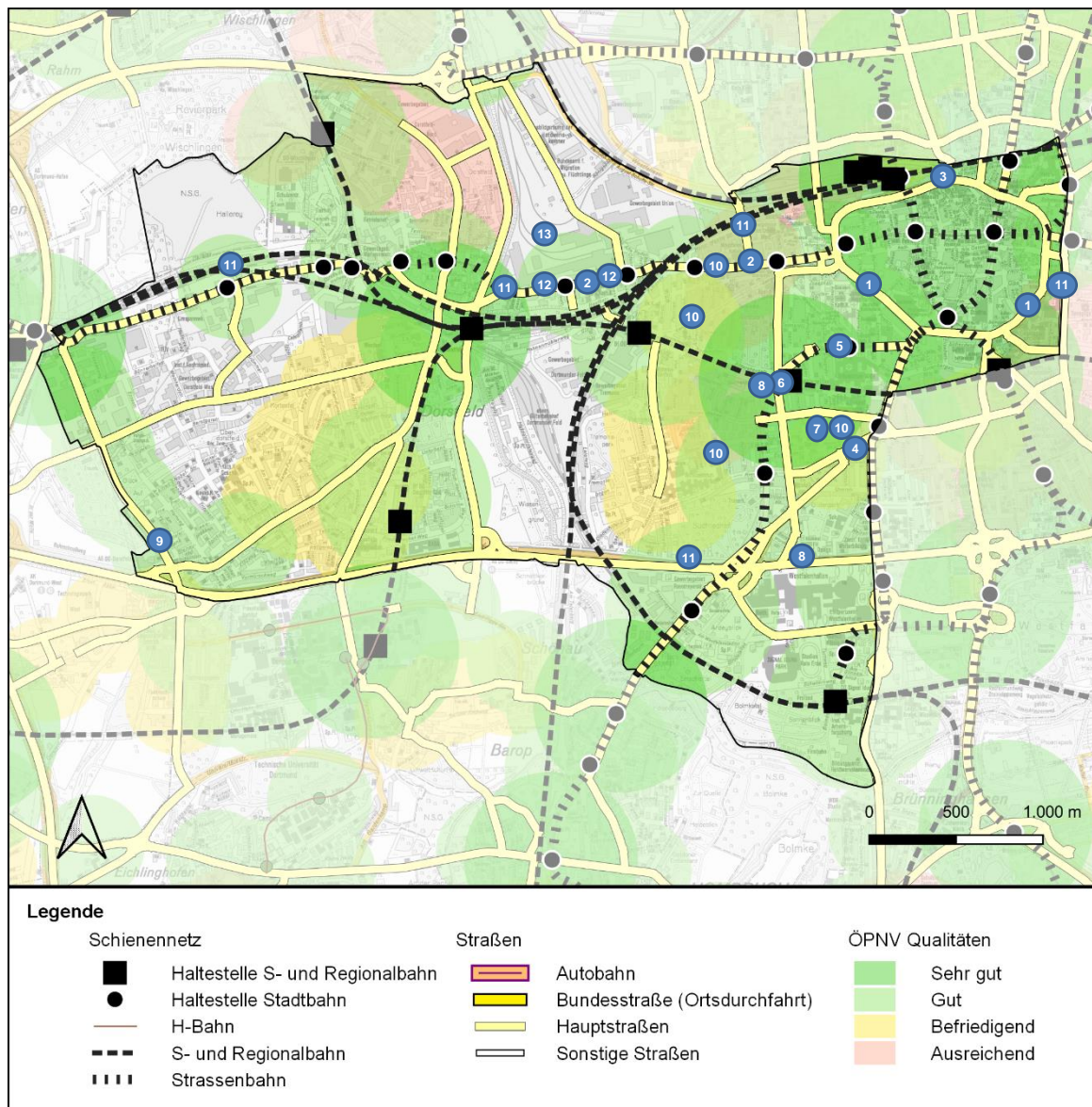


(Quelle: eigene Darstellung, Stand Februar 2022, Kartengrundlage Stadtplanwerk RVR)

Die wichtigste Entwicklungsfläche im Stadtbezirk stellt das frühere HSP-Areal nördlich der Rheinischen Straße dar („Smart-Rhino“). Auch aus Sicht der Mobilitätsplanung ergeben sich im Zusammenhang mit der Reaktivierung und Neunutzung dieser großen Brachfläche Entwicklungsmöglichkeiten. Eine konkrete Entwurfsplanung liegt noch nicht vor; Optionen für den öffentlichen Nahverkehr sind eine Anbindung an das Stadtbahnnetz, etwa über eine Verschwenkung von der Rheinischen Straße auf die Fläche, und die Ausweitung des H-Bahn-Netzes vom Campus in Hombruch über den Bahnhof Dorstfeld und das „Smart-Rhino“-Gelände bis zum Hafen. Auch eine Erschließung über Busse ist möglich. Diese Optionen sind im Zuge des Planungsprozesses zu prüfen.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Insgesamt leistungsfähiges Straßennetz</li> <li>▪ Sehr gute Flächenabdeckung des ÖPNV</li> <li>▪ Hoher Fußverkehrs-, Radverkehrs- und ÖPNV-Anteil am Modal Split</li> <li>▪ Gutes Freizeitnetz, teilweise gutes Alltagsnetz für den Radverkehr</li> <li>▪ Gute regionale Erreichbarkeit des Stadtbezirks durch ÖPNV / SPNV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parksituation in Stadtbezirk für Pkw und Rad</li> <li>▪ Fußgängerzone bildet Barriere im Radverkehrsnetz</li> <li>▪ Defizite bei der Barrierefreiheit der ÖPNV-Haltepunkte</li> <li>▪ Sanierung Oberflächenbeschaffenheit Fuß- und Radnetz</li> </ul>

Abbildung 42: Bestand und Handlungsempfehlungen Mobilität Innenstadt West



(Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadtplanwerk RVR)

### Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

#### Allgemein:

- Aus-/Umbau Radverkehrskonzept entsprechend Teilkonzept Radverkehr (Zielnetz)
- Ausbau metropolradruhr
- Busbeschleunigung im vorhandenen Netz der Innenstadt
- Verbesserung der Verkehrssicherheit (Fuß- und Radverkehr)

- ④ Umgestaltung Saarlandstraße/Kreuzstraße/Wittekindstraße
- ⑤ Umgestaltung Beurhausstraße
- ⑥ Umgestaltung Möllerbrücke/Sonnenplatz
- ⑦ Umgestaltung Neuer Graben
- ⑧ Neubau Brücke Lindemannstraße

Spezifisch:

- 1 Neugestaltung des Wallrings (kurzfristig: fahrradfreundlicher Umbau des Schwanen- und Ostwalls)
- 2 Neugestaltung Rheinische Straße
- 3 Neugestaltung Burgtor
- 9 Umgestaltung Planetenfeldstraße
- 10 Einrichtung von Bewohnerparkzonen (Ritterstr., Unionviertel, Kreuzviertel, Kuithanstr.)
- 11 Realisierung des Radschnellweg RS1, der Velorouten und Umgestaltung Heiliger Weg
- 12 Barrierefreier Ausbau der Stadtbahn-Haltestellen Ofen- und Ottostraße
- 13 Ausbau des ÖPNV-Netzes im Zuge der Realisierung von „Smart Rhino“ (H-Bahn, Stadtbahn, Busnetz)

#### 4.3.6 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 (z.B. Tageseinrichtungen für Kinder – TEK, Schulen, Spielplätzen, Jugendfreizeiteinrichtungen) sowie Einrichtungen mit besonderer Zweckbestimmung (z.B. Messegebiete).

Die Bevölkerungsentwicklung und gesellschaftliche Transformationsprozesse sind maßgebliche Ausgangspunkte und Einflussfaktoren für die Bedarfe sozialer Infrastrukturen. Sie erfordern eine enge Verzahnung der Fachplanungen untereinander und in vielen Bereichen eine fortwährende Anpassung der – meist von der Stadt Dortmund – vorgehaltenen Kapazitäten.

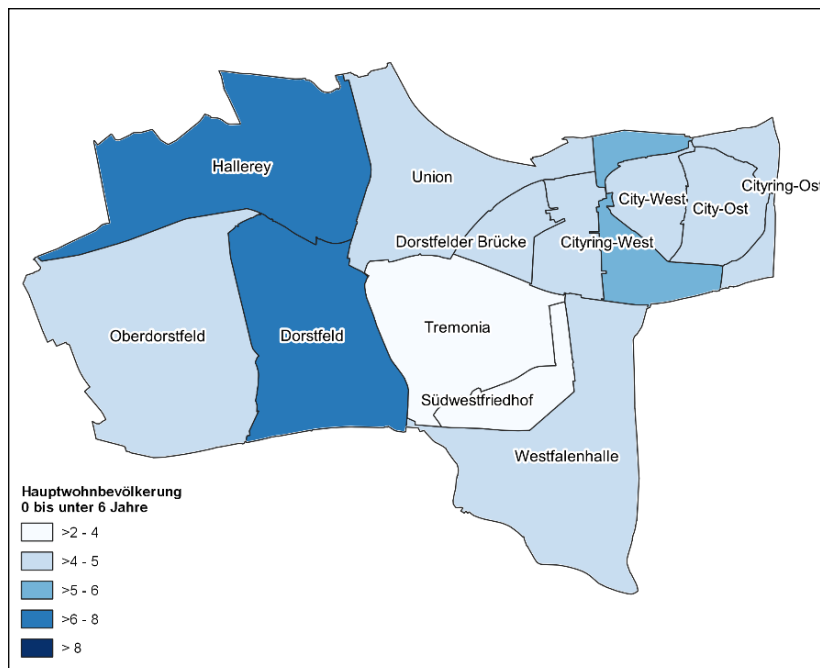
Das Ziel der sozialen Infrastrukturplanung aus Sicht der Stadtentwicklung ist, auch für die mittel- bis langfristige Zukunft genügend Flächenreserven für Erweiterungen und Neubau bereitzuhalten, um flexibel auf Veränderungen der räumlichen Anforderungen reagieren zu können. Dies gilt insbesondere für zentrale Lagen und bestehende Gemeinbedarfsflächen.

Status quo im Stadtbezirk Innenstadt-West

Hinsichtlich der Tageseinrichtungen für Kinder (TEK) liegen die Versorgungsquoten in der Innenstadt-West zum Stichtag 31.10.2021 sowohl für den Bereich U3 (47,1 %) als auch Ü3 (114,9 %) deutlich über dem städtischen Durchschnitt. Vor dem Hintergrund des Leerstands im Hannibal II wird ein Puffer für steigende Kinderzahlen durch Zuzüge und ein Ausgleich zum Ü3-Defizit in der Innenstadt-Ost in den Planungen bis 2023/2024 berücksichtigt. In den letzten fünf Jahren sind zwei neue Einrichtungen realisiert worden (Trippestraße, Teutoburger Straße). Bis zum Kindergartenjahr 2023 sind drei weitere (Ersatz-)Neubauten vorgesehen: Höfkerstraße, Hövelstraße (Gesundheitshaus), Alexanderstraße und zudem an der Humboldtstraße als größerer Ersatz für die TEK Amalienstraße. Ab 2023 sind vier weitere Neubauten in Planung: Beuthstraße; Augusta-/Lange-/Wilhelmstraße (laufendes B-Plan-Verfahren InW 105), Bornstraße sowie am Schulzentrum Kreuzstraße. Potenzialräume für weitere TEK-Standorte sind das HSP-Areal („Smart Rhino“), die gegebenenfalls frei werdenden FH-

Standorte sowie der bisherige Standort des Westbades. Die fußläufige Erreichbarkeit der TEK aus allen Wohnsiedlungsbereichen ist flächendeckend gegeben.

Abbildung 43: Anteil der 0- bis unter 6-Jährigen an der Hauptwohnbevölkerung



(Quelle: eigene Darstellung auf Basis von Daten der Dortmunder Statistik; Stand 12/2020)

Für die Innenstadt-West ist als einzigem Stadtbezirk ein geringfügiger Rückgang der Schulkinderzahl bis 2026 prognostiziert (-1,2 %). Der Bedarf an Schulraum ist damit voraussichtlich gedeckt. Vorhandene Überkapazitäten sollen zur Entlastung des Stadtbezirks Innenstadt-Ost beitragen. Ab 2026 kommen dann zusätzliche Raumbedarfe durch den Rechtsanspruch auf Ganztagsbetreuung hinzu. Erweiterungsneubauten sind für die Kreuz- und die Petrigrundschule (im Bestand), das Leibnitz-Gymnasium sowie für die Johannes Wulff-Förderschule in Planung, wobei in allen Gymnasien der G9-Ausbau geplant ist. Flächenreserven gibt es im Schulzentrum Wischlingen, das jedoch durch Schienentrassen vom Siedlungsraum abgeschnitten und damit räumlich isoliert ist. Insbesondere im innerstädtischen Bereich sollten langfristig Flächenreserven der Schulstandorte vorgehalten werden. Bereiche mit eingeschränkter fußläufiger Erreichbarkeit von Grundschulen sind im Unionviertel und im Bereich Dorstfeld-Süd zu finden.

Gesamtstädtisch bedeutsame Bildungsstandorte in der Innenstadt-West sind die Berufskollegs, die mit dem neuen Campus am „U“ sowie an der Brüggmannstraße nordöstlich der City jeweils gebündelt angesiedelt sind. Außerdem liegen zwei Standorte der Fachhochschule im Stadtbezirk: der zentrale Campus an der Sonnenstraße ist teils in sanierungsbedürftigem Zustand; der Fachbereich Design nutzt denkmalgeschützte Gebäude am Max-Ophüls-Platz. Das Konzept „Smart Rhino“ sieht die Verlagerung und Zusammenlegung dieser und der weiteren Standorte auf dem ehemaligen HSP-Areal nördlich der Rheinischen Straße vor. Unter dem Titel „Fachhochschule 4.0“ könnte dort ein innovativer Raum für individualisiertes und transdisziplinäres Lehren und Lernen mit hybriden und flexiblen Arbeits-, Lern- und Begegnungsorten entstehen, der Wissenstransfer ermöglicht und ein großes „Anwendungslabor“ für das Thema Smart City darstellt. Die TU Dortmund grenzt unmittelbar südlich von Dorstfeld an den

Stadtbezirk an und könnte perspektivisch mit einer H-Bahn mit „Smart Rhino“ verbunden werden. Auf Grund der Barrierewirkung der A40 gibt es heute kaum Synergien zwischen den Stadtbezirken.

Die Versorgung mit städtischen Spielflächen liegt deutlich unter dem städtischen Durchschnitt. Die räumliche Abdeckung des Stadtbezirks ist gut. In der City wurden „Spielpunkte“ eingerichtet. Jugendzentren bestehen in Ober- und Unterdorstfeld, im westlichen Unionviertel sowie im Umfeld der City. Eine neue Spielmöglichkeit soll bei der Umgestaltung des Wilhelmplatzes im Zentrum Dorstfelds geschaffen werden. In Dorstfeld befindet sich ein Bürgerhaus zur Unterstützung des bürgerschaftlichen Engagements, Förderung des Gemeinwesens und dem Ausbau der Kinder- und Jugendförderung durch die Stadterneuerung im Aufbau. Ein geringes, räumliches Angebot für Jugendliche im Kreuzviertel wird bis auf weiteres mit mobilen Angeboten kompensiert. Gegenwärtig wird für die Stadt Dortmund eine Spielraumleitplanung erarbeitet, welche die Gesamtheit der Spielmöglichkeiten bewerten und darstellen wird.

Der Masterplan Sport hat für Dortmund insbesondere bei Zweifeldhallen Bedarfe für den Schulsport identifiziert. Zudem gibt es gegenwärtig Engpässe bei der Verfügbarkeit von Einfeldhallen und kleineren Sport- und Bewegungsräumen. Neben Fitness und Kraftsport gewinnen Radfahren und Laufen als Aktivitäten in frei zugänglichen Räumen (z.B. Parks, Landschaftsraum) weiter an Bedeutung. Sportgelegenheiten in öffentlichen Grün- und Frei- und Verkehrsflächen sind somit eine wichtige Schnittstelle. Mit der laufenden Verlagerung des Westbades aus Oberdorstfeld zum Revierpark Wischlingen (Stadtbezirk Huckarde) wird dort ein Flächenpotenzial für Gemeinbedarfsflächen frei. Der Revierpark bietet nördlich angrenzend an den Stadtbezirk ein umfangreiches Sportangebot.

Südlich der B1 befinden sich neben dem Stadion des BVB mit globaler Bekanntheit weitere gesamtstädtisch und überörtlich bedeutsame Sportstätten (z.B. das Eissportzentrum, das Stadion Rote Erde und die Helmut-Körnig-Halle), die sich bis in den Stadtbezirk Innenstadt-Ost erstrecken (siehe Abbildung 44). Der Rahmenplan „Messe- und Veranstaltungszentrum Strobelallee“ (vgl. Kapitel 4.2.2) sieht u.a. die Anlage neuer Multifunktionsflächen am Turnweg zur Schaffung eines „aktiven Sporterlebensraums“ vor. Die Sportnutzungen stehen jedoch in einer Flächenkonkurrenz mit den Messe- und Event-Nutzungen. Weitere Flächenpotenziale für den Sport könnten ggf. durch eine kompaktere Organisation und Ausgestaltung des Parkraumes gehoben werden.

Abbildung 44: von links nach rechts: Messe- und Sportflächen an der Strobelallee; Klinikviertel mit Städtischen Kliniken und St. Johannes-Hospital



(Quelle: Stadt Dortmund, Luftbild 2021)

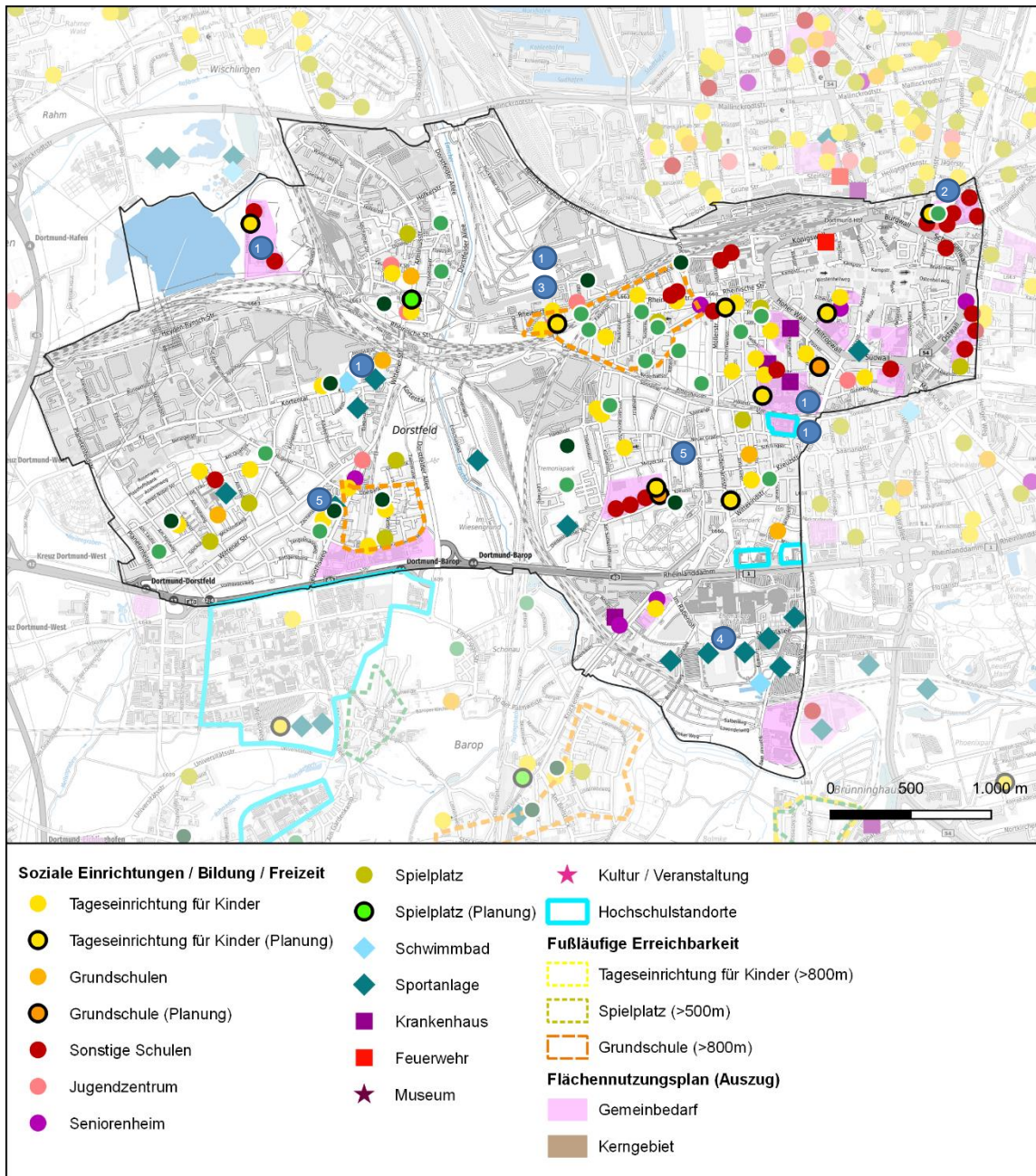
Hinweise auf eine Unterversorgung mit stationären Pflegeeinrichtungen für Senior\*innen sind im Stadtbezirk nicht erkennbar – ebenso wenig bei den Tagespflegeeinrichtungen und betreuten Wohngemeinschaften.

Ein Cluster von Gesundheitseinrichtungen befindet sich im Klinikviertel südwestlich der City. Aufgrund der Lage im verdichteten gründerzeitlichen Quartier sind die Erweiterungsmöglichkeiten für das Städtische Klinikum und die zugehörige Kinderklinik sowie für das St. Johannes-Hospital allerdings begrenzt (siehe Abbildung 44).

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gute TEK-Abdeckung und zahlreiche Neubauten / Erweiterungen</li> <li>▪ Wischlingen Gemeinbedarfsflächen mit Entwicklungspotenzial</li> <li>▪ Räumliche Konzentration der Berufsschulen am „U“ und im Nord-Osten</li> <li>▪ Potenzialraum „Smart Rhino“ / Zukunftscampus FH</li> <li>▪ Spielflächen weitgehend fußläufig erreichbar</li> <li>▪ Nachverdichtungspotenzial Parkraum für neue Sportflächen an der Strobelallee</li> <li>▪ Flächenrevitalisierung von Gemeinbedarfsflächen durch Abriss Westbad und FH-Standort an der Sonnenstraße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grundschulen aus Unionviertel fußläufig schlecht erreichbar</li> <li>▪ Flächenkonkurrenz bei Nachnutzung von Gemeinbedarfsflächen (insb. Wohnen)</li> <li>▪ Isolierte Lage von Gemeinbedarfsflächen in Wischlingen</li> <li>▪ Unterdurchschnittliche Spielflächenversorgung; kaum Neubauvorhaben</li> <li>▪ Flächenkonkurrenz für Sporteinrichtungen durch Messe und Event an der Strobelallee</li> <li>▪ Kaum Grünflächen für Freizeitsport südlich und westlich der Innenstadt</li> <li>▪ Kaum Flächen zur Erweiterung der Städtischen Kliniken</li> </ul>



Abbildung 45: Bestand und Handlungsempfehlungen Soziale Infrastruktur Innenstadt-West



(Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadtplanwerk RVR)

## Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

### Allgemein:

- Quantitativer und qualitativer Ausbau der Sportinfrastruktur und Sportgelegenheiten auf Grün- und Freiflächen
- Ausbau der Spielflächen insb. in Bereichen mit hoher Bevölkerungsdichte

### Spezifisch:

- 1 Flächenpotenziale für den Gemeinbedarf sichern und entwickeln (hier insb. Westbad, städtische Kliniken, Fachhochschule, Wischlingen, „Smart Rhino“)

- 2 „Berufsschulcluster“ nördlich Geschwister-Scholl-Str. erhalten und als „Campus“ mit zugehöriger Infrastruktur (z.B. Umfeldgestaltung, Mensa) weiterentwickeln
- 3 Entwicklungspotenzial „Smart Rhino“ für Gemeinbedarfsflächen und als innovativen Bildungsstandort nutzen
- 4 Sportzentrum mit überregionaler Bedeutung am Standort mit Flächenpotenzialen durch effizientere Parkraumnutzung stärken
- 5 Ausbau der Kinder- und Jugendförderung in Dorstfeld (Bürgerhaus) / Kreuzviertel

### 4.3.7 Technische Infrastruktur

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

Die technischen Infrastrukturen unterliegen in Zeiten des Ausbaus erneuerbarer Energien, der Digitalisierung und den spürbaren Folgen des Klimawandels (z.B. Überflutungen) einem starken Anpassungs- und Erneuerungsdruck. In diesem Zusammenhang wird auch die „Resilienz“ (d.h. die 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 intensivierter Nutzung z.B. durch Elektromobilität und Wärmepumpen statt. Daneben besitzt der Ausbau einer modernen Kommunikationsinfrastruktur insb. durch flächendeckenden Breitbandausbau und 5G-Mobilfunknetze eine zentrale Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit der Städte. Auch die Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen für Wasser sind aufgrund zunehmender Starkregenereignisse seit Jahren im Umbau. Zudem wird der Ausbau des Fernwärmenetzes in Dortmund vorangetrieben. Im Bereich der Entsorgungsinfrastruktur vollzieht sich ein Wandel in Richtung Stoffkreislaufwirtschaft. Ziel der Fachplanung ist eine technische Infrastruktur, die diesen vielfältigen Anforderungen gerecht wird.

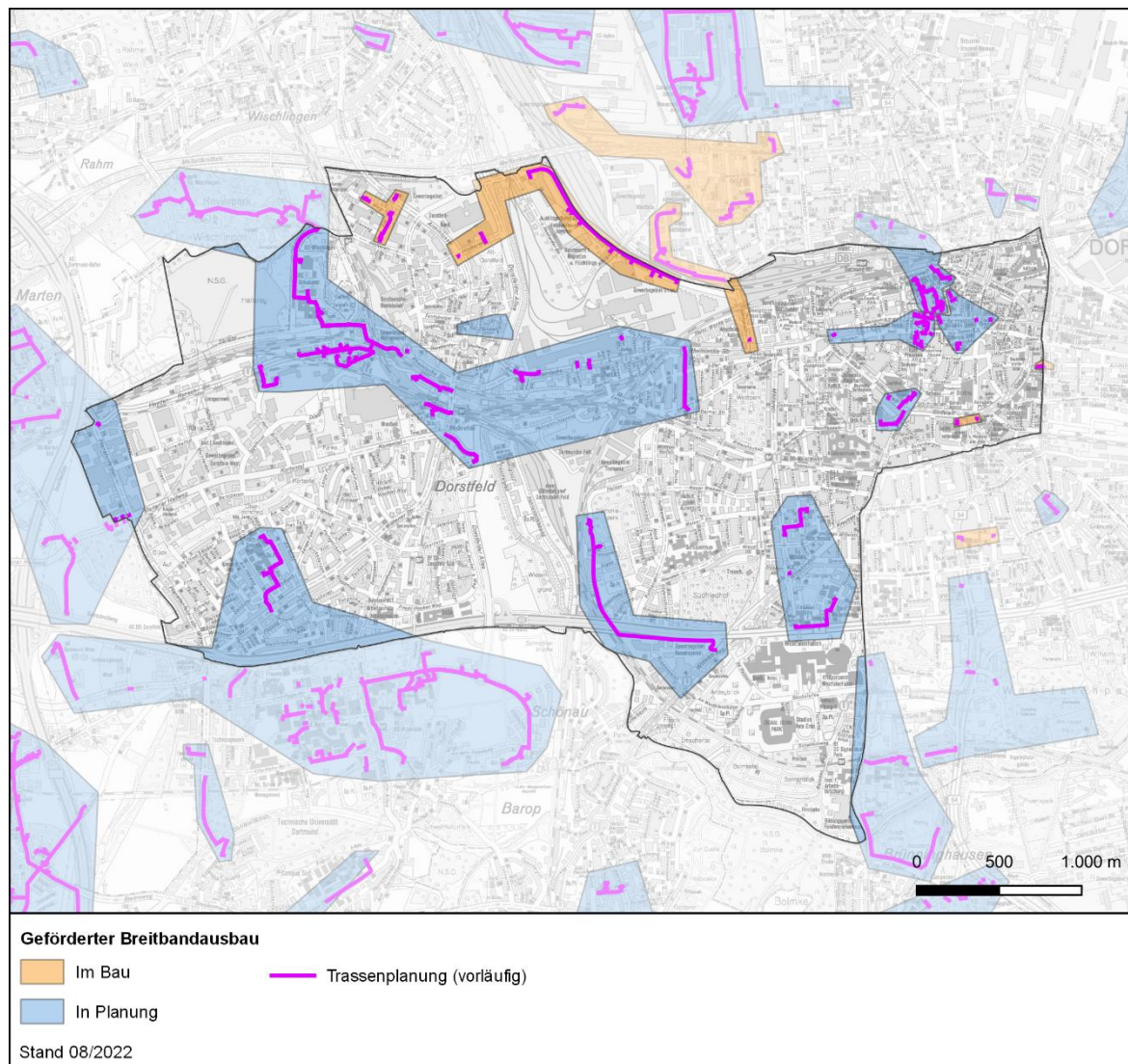
#### Status quo im Stadtbezirk Innenstadt-West

Im Kontext der Energiewende nehmen regenerative Energieträger an Bedeutung zu. Dezentrale Möglichkeiten der Energieerzeugung durch Photovoltaik, Solar- und Geothermie werden durch private Haushalte verstärkt genutzt. Aktuell werden für das Stadtgebiet auch Potenziale für die Photovoltaik auf Freiflächen geprüft, die sich hauptsächlich entlang von Autobahnen und Schienen lokalisieren lassen. Im Stadtbezirk Innenstadt-West sind viele Dachflächen für die Energiegewinnung potenziell nutzbar. In der City sowie im Umfeld des Wallrings und in Teilen des Klinikviertels werden zahlreiche Haushalte und Bürogebäude und öffentliche Einrichtungen über das Fernwärmenetz versorgt. Das in der Innenstadt-West bestehende Dampfnetz aus den 1950er Jahren wird aktuell durch ein Heißwassernetz unter Nutzung industrieller Abwärme ersetzt. Ergänzend wurden drei dezentrale Energiezentralen zur Abdeckung von Spitzen sowie zur Absicherung realisiert – eine davon am Heinrich-Schmitz-Platz. Die Arbeiten sollen in 2023 abgeschlossen werden.

Eine große Chance für eine zukunftsweisende Energieversorgung stellt die Entwicklung des ehemaligen HSP-Areals unter dem Projekttitel „Smart Rhino“ dar. Hier soll ein Energiekonzept mit dem Ziel erarbeitet werden, neueste Technologien (bspw. Abwärme aus dem Kanalsystem und grünen Wasserstoff) einzusetzen, um ein möglichst CO<sub>2</sub>-neutrales Quartier mit autarker und modularer Energieversorgung zu schaffen.

Im Bereich der Kommunikation ist eine überwiegend gute Versorgung des Stadtbezirks mit Breitbandinfrastruktur gegeben. Der aktuell laufende geförderte Breitbandausbau (Glasfasernetz) in Dortmund wird voraussichtlich bis zum Jahr 2025 einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, die Versorgungssituation weiter zu verbessern und z.B. Schulen gezielt an ein leistungsfähiges Netz anzuschließen. Die Erschließung der Adressen mit Glasfaser im laufenden Verfahren findet in den gekennzeichneten Bereichen (siehe Abbildung 46) statt, die gem. des maßgeblichen Markterkundungsverfahrens als förderfähig gelten. Der Ausbau des 5G Mobilfunknetzes im Stadtgebiet hat bereits begonnen. Das Forschungsprojekt „5GAIN“ in der Stadt Dortmund leistet einen Beitrag für eine verbesserte technologische und städtebauliche Integration von Mobilfunkanlagen.

Abbildung 46: Geförderter Breitbandausbau Innenstadt-West



(Quelle: DOKOM21 /Haus12West GmbH & Co KG, Kartengrundlage Stadtplanwerk RVR)

Im Themenfeld Wasser sind die durch den Klimawandel zunehmenden Starkregenereignisse grundsätzlich eine große Herausforderung. Technische Infrastrukturen können keinen vollumfänglichen Schutz insbesondere vor Oberflächenabflüssen bei Starkregen oder Hochwasser aus Fließgewässern bieten. Als Gemeinschaftsaufgabe der Stadt, Infrastrukturträger sowie der Grundstückseigentümer\*innen wird eine Reduzierung von potentiell entstehenden Schäden angestrebt. Darüber hinaus rücken der ganzheitliche Wasserkreislauf und das Thema Verdunstung von Wasser durch Begrünung zur Reduzierung von Hitzeinseln weiter in den Fokus.

Eine Überflutungsgefahr besteht unabhängig von Flussläufen insbesondere in den Gewerbegebieten Dorstfeld-West, -Nord und Tremonia sowie auf und entlang von Gleistrassen sowie deren Unterführungen. Ein wesentlicher Konfliktpunkt im Wohnsiedlungsbereich besteht in Oberdorstfeld im Bereich Wittener Straße / Bummelberg. Dort wird zwischen Wittener Straße und Vogelpothsweg aktuell ein unterirdisches Rückhaltebecken mit einem Volumen von 7.000 m<sup>3</sup> (Durchmesser 40 m, Tiefe 12 m) realisiert (siehe Abbildung 47). Entlang von größeren Gewässern sind zudem Risiken im Fall eines extremen Hochwassers berechnet worden, das weniger häufig als hundertjährlich auftritt. Demnach besteht ein Risiko für Siedlungsflächen in der Innenstadt-West im nördlichen Bereich der Tremonia-Siedlung und in Wischlingen östlich des Naturschutzgebietes Hallerey.

*Abbildung 47: Regenrückhaltebecken am Vogelpothsweg in Bau, Juli 2022*



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

Im Rahmen der Klimafolgenanpassung wurden bzw. werden unter anderem durch den naturnahen Umbau von Fließgewässern und der Schaffung von Rückhalteräumen die Infrastrukturen angepasst.

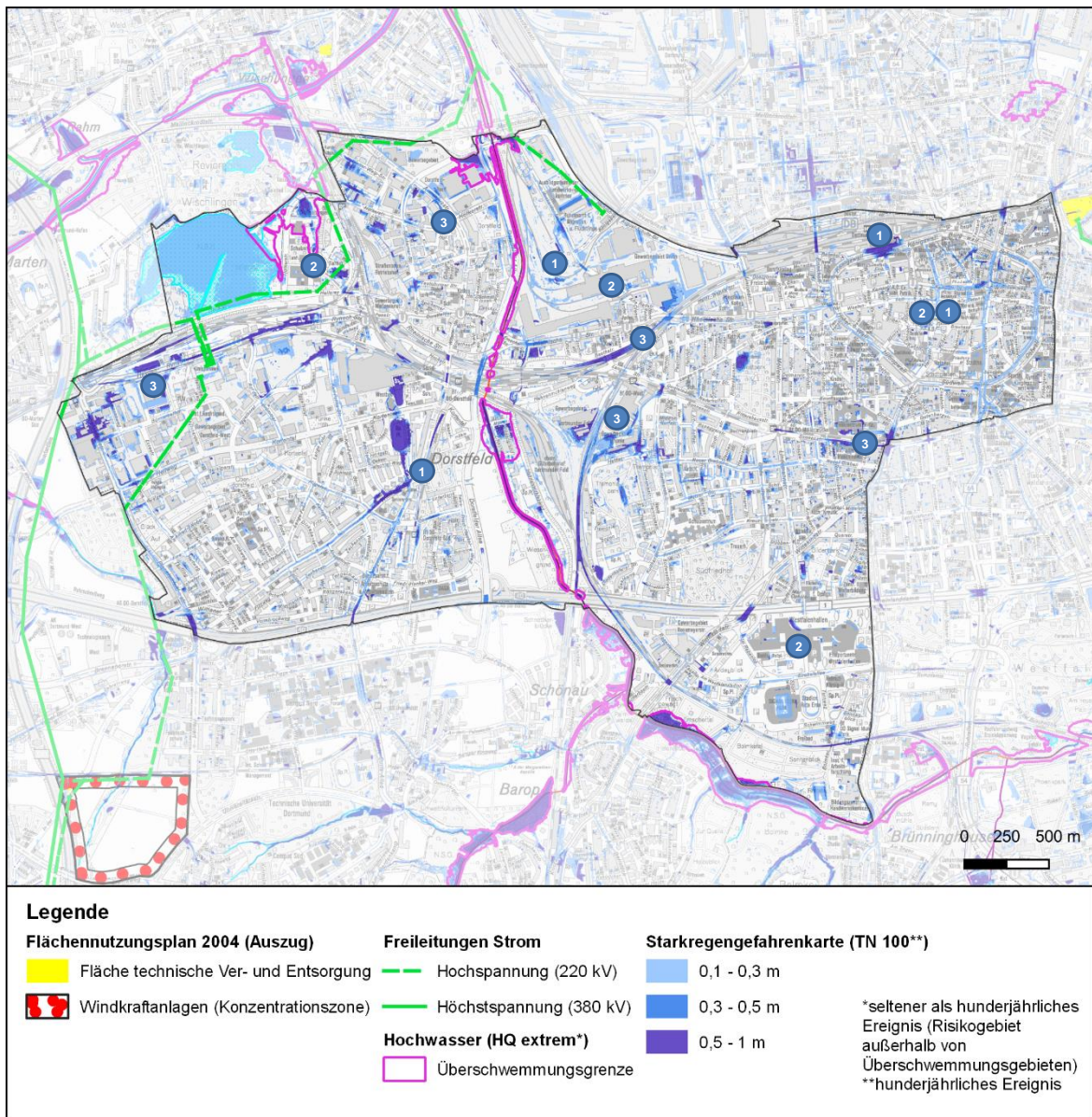
Im Gebiet der Innenstadt-West ist die Emscher das einzig sichtbare Fließgewässer, deren naturnahe Umgestaltung bereits abgeschlossen ist. Der verfügbare Raum war dabei insbesondere im Norden des Stadtbezirks knapp bemessen. Weitere Potenziale könnten sich durch die Umnutzung des östlich angrenzenden ehemaligen HSP-Areals im Rahmen des „Smart Rhino“-

Projektes sowie der IGA 2027 mit dem Dortmunder „Zukunftsgarten“ unter dem Titel „Emscher nordwärts“ ergeben.

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

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Herausforderungen bei Starkregenereignissen in Dorstfeld werden aktiv angegangen (z.B. Bau Regenrückhaltebecken)</li> <li>▪ Weiterer Ausbau bereits guter Kommunikationsinfrastrukturen (z.B. Glasfasernetz, 5G Mobilfunknetz)</li> <li>▪ Großes Dachflächenpotenzial für Photovoltaik / -thermie</li> <li>▪ Aus- und Umbau der Fernwärme im innerstädtischen Bereich, verstärkte Nutzung von industrieller Abwärme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überflutungen durch Starkregen im urbanen Raum unabhängig von Flussläufen möglich</li> <li>▪ Wenig Raum für zusätzliche Infrastrukturen</li> <li>▪ Hohe Ansprüche an nachhaltige Ver- und Entsorgung beim Zukunftsprojekt „Smart Rhino“</li> </ul>

Abbildung 48: Bestand und Handlungsempfehlungen Technische Infrastruktur Innenstadt-West



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadtplanwerk RVR

### Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

#### Allgemein:

- Nutzung von urbanen Potenzialen beim weiteren Ausbau technischer Infrastruktur im Bereich Energie (z.B. Abwärme, Nutzung von Dachflächen für Photovoltaik)

#### Spezifisch:

- 1 Zusammenwirken des Ausbaus der blauen und grünen Infrastruktur und des Städtebaus hinsichtlich der Klimafolgenanpassung (z.B. City, HBF, „Smart Rhino“)
- 2 Geförderter Ausbau des Glasfasernetzes insb. für Bildungsstandorte; darüber hinaus Sicherstellung neuester Standards in der City, „Smart Rhino“ und am Messestandort
- 3 Ursachen von Überflutungen in Gewerbegebieten (insb. hoher Versiegelungsgrad) sowie im Bereich von Schienentrassen (überwiegend nicht städtisch) mindern

### 4.3.8 Wirtschaftsflächen

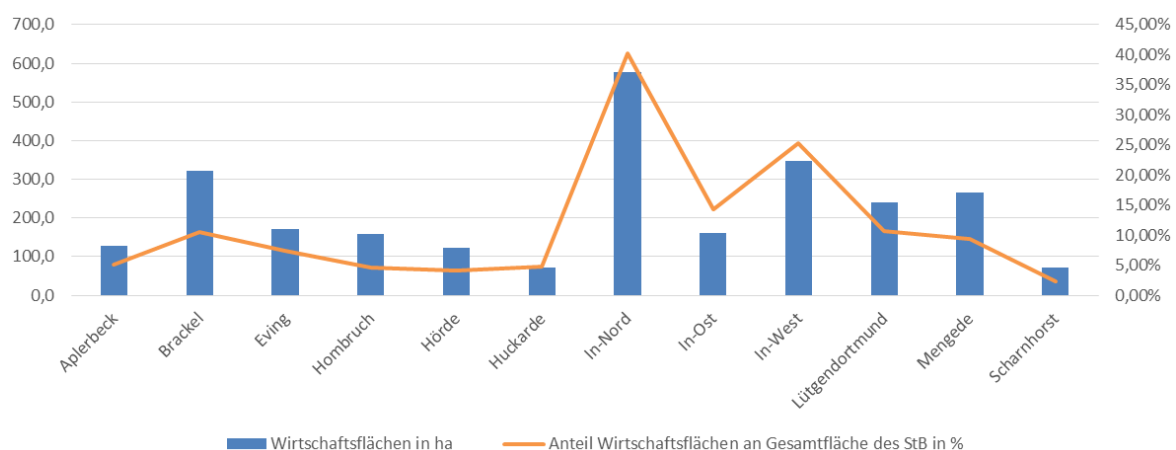
Als Wirtschaftsflächen werden die Flächen bezeichnet, die planungsrechtlich als Industrie- bzw. Gewerbegebiete eingestuft sind. Darüber hinaus werden Sondergebietsflächen mit einer wirtschaftsbezogenen Zweckbestimmung berücksichtigt. Hierzu zählen insbesondere Flächen für Technologieunternehmen, wissenschaftliche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

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

#### Status quo im Stadtbezirk Innenstadt-West

Die Innenstadt-West zeichnet sich durch einen hohen Anteil an Wirtschaftsflächen aus (siehe Abbildung 49), etwa 25 % des flächenmäßig kleinen Stadtbezirks werden gewerblich genutzt. Damit liegen ca. 13 % der städtischen Wirtschaftsflächen in der Innenstadt-West. Neben großflächigen Gewerbe- und Industriegebieten liegt in diesem Bezirk auch die Dortmunder City, der Wallring und davon ausgehende Hauptstraße, die von wirtschaftlichen Nutzungen geprägt sind.

Abbildung 49: Wirtschaftsflächenbestand nach Stadtbezirken



(Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von ruhrAGIS – eigene Auswertung vom 03.05.2021)

Einen Sondergebietsstandort mit wirtschaftlicher Bedeutung bilden die Westfalenhallen und das Stadion – zusammen mit weiteren Einrichtungen und Sportanlagen – an der Strobelallee. Diese bilden ein gesamtstädtisch und auch überregional bedeutsames Messe- und Veranstaltungsgelände, das in den nächsten Jahren auf Grundlage eines 2019 beschlossenen Rahmenplans (vgl. Kapitel 4.2.2) mit der Strobelallee als verbindender „Eventmeile“ weiterentwickelt werden soll. Trotz fortlaufender Corona-Pandemie und damit verbundenem Einbruch der Übernachtungszahlen befinden sich zahlreiche Hotelbau-Vorhaben in der Innenstadt-West in

Entwicklung oder in Planung. So hat etwa in der City im Sommer 2022 das lang geplante Hotel im historischen Dortberghaus eröffnet.

Die City ist durch eine vielfältige Mischung aus Einzelhandels-, Dienstleistungs- sowie Verwaltungs- und Büronutzungen geprägt. Doch auch Kultur und Kreativwirtschaft spielen hier eine Rolle, etwa mit dem Theater Dortmund und dem Dortmund U als Kultur- und Kreativzentrum (siehe Abbildung 50). Die Kreativwirtschaft wurde unter anderem durch das Kulturhauptstadtjahr 2010 als wichtiger Wirtschaftszweig erkannt und gestärkt. Allerdings haben sich am Dortmunder U auch andere Unternehmen, etwa aus den Branchen Gasversorgung und Versicherung, angesiedelt. Insbesondere für die City wird es zukünftig von Bedeutung sein, aus der Nutzung gefallene Einzelhandels- und Gewerbeimmobilien durch neue (gemischte) Nutzungskonzepte wiederzubeleben und die Attraktivität der Innenstadt zu sichern.

Um den Wall herum und entlang der Magistralen (z.B. Rheinische Straße, Hohe Straße) sowie an der B1 dominieren Büro- und Dienstleistungsnutzungen, aber auch Beherbergungsbetriebe sind dort zu finden. Neben klassischen Büro- und Hotelnutzungen gewinnen Nutzungen wie Coworking, Boardinghouses und ähnliche Konzepte an Bedeutung. An der B1 bestehen noch einzelne Flächenpotenziale für das Nutzungsspektrum Büro, Dienstleistungen und Hotel; hier ist insbesondere eine etwa 1,6 ha große Fläche im Gebiet nördlich der Rosemeyerstraße zu nennen, für die mit dem Bebauungsplan InW 218 auch bereits entsprechendes Baurecht vorliegt. Entlang der B1 ist eine hochwertige Gestaltung der Gebäude im Sinne des Rahmenplans B1 (vgl. Kapitel 4.2.2) wichtig, da diese Verkehrsverbindung das Bild Dortmunds für viele Menschen prägt.

Östlich und westlich des Max-Ophüls-Platz erstreckt sich parallel zur Nordseite der B1 ein dicht bebauter Hotel-, Büro- und Dienstleistungsstandort. Mit dem sogenannten Berswordt-Carée wurden zwischen Wittekind- und Lindemannstraße zuletzt Wohnungen im großen Umfang gebaut. Direkt am Max-Ophüls-Platz angrenzend befindet sich derzeit der Fachbereich Design der FH Dortmund. Zudem gibt es an der B1 (Höhe Rheinlanddamm 197a) in prägnanter Lage noch eine Baulücke, für die aktuell ein an den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft orientiertes Bürogebäude geplant ist.

Großflächige Gewerbe- und Industriegebiete befinden sich im Norden und Westen des Stadtbezirks. Das größte Gebiet ist „Dorstfeld-West“ mit 115 ha Fläche. Es war im Zeitraum 2015-2018 Gegenstand eines Modellvorhabens zur „Nachhaltigen Weiterentwicklung von Gewerbegebieten“. Die Steigerung der Energieeffizienz und die Anpassung an die Folgen des Klimawandels waren dabei bedeutsame Themen. Nach der Aufgabe einer 28 ha großen Fläche durch den Baumaschinen-Hersteller Caterpillar (ehemals Orenstein & Koppel) im Jahr 2020 ist durch den neuen Flächeneigentümer überwiegend eine Logistiktutzung vorgesehen. In dem Gebiet, das bis Mitte des 20. Jahrhunderts ein Teilstandort der Zeche Dorstfeld war, befinden sich historisch bedingt allerdings auch einzelne Wohngebäude. Das 50 ha große Gebiet „Dorstfeld-Nord“ ist hinsichtlich Betriebsgrößen und Branchenstruktur vielseitig belegt, aber von Einzelhandel und Vergnügungsstätten durchsetzt.

Zentral im Stadtbezirk liegen die Gewerbegebiete „Tremonia“ und „Dortmunder Feld“, getrennt durch eine Bahntrasse. Während das Gebiet „Tremonia“, das durch einen stahlverarbeitenden Betrieb geprägt ist, aufgrund der Nachbarschaft zum Kreuzviertel Immissionskonflikte hervorruft, liegt das „Dortmunder Feld“ abgeschieden innerhalb eines Gleisdreiecks. Hier hat ein Dortmunder Traditionsunternehmen großflächige Betriebsflächenreserven (siehe Abbildung



50). Beide Gebiete sind – im Vergleich zu den meisten anderen Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk – verkehrlich nicht optimal angebunden.

Abbildung 50: von links nach rechts: Kultur- und Kreativzentrum Dortmunder U; Dortmunder Feld, Betriebsflächenreserven; Union-Gewerbehof



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

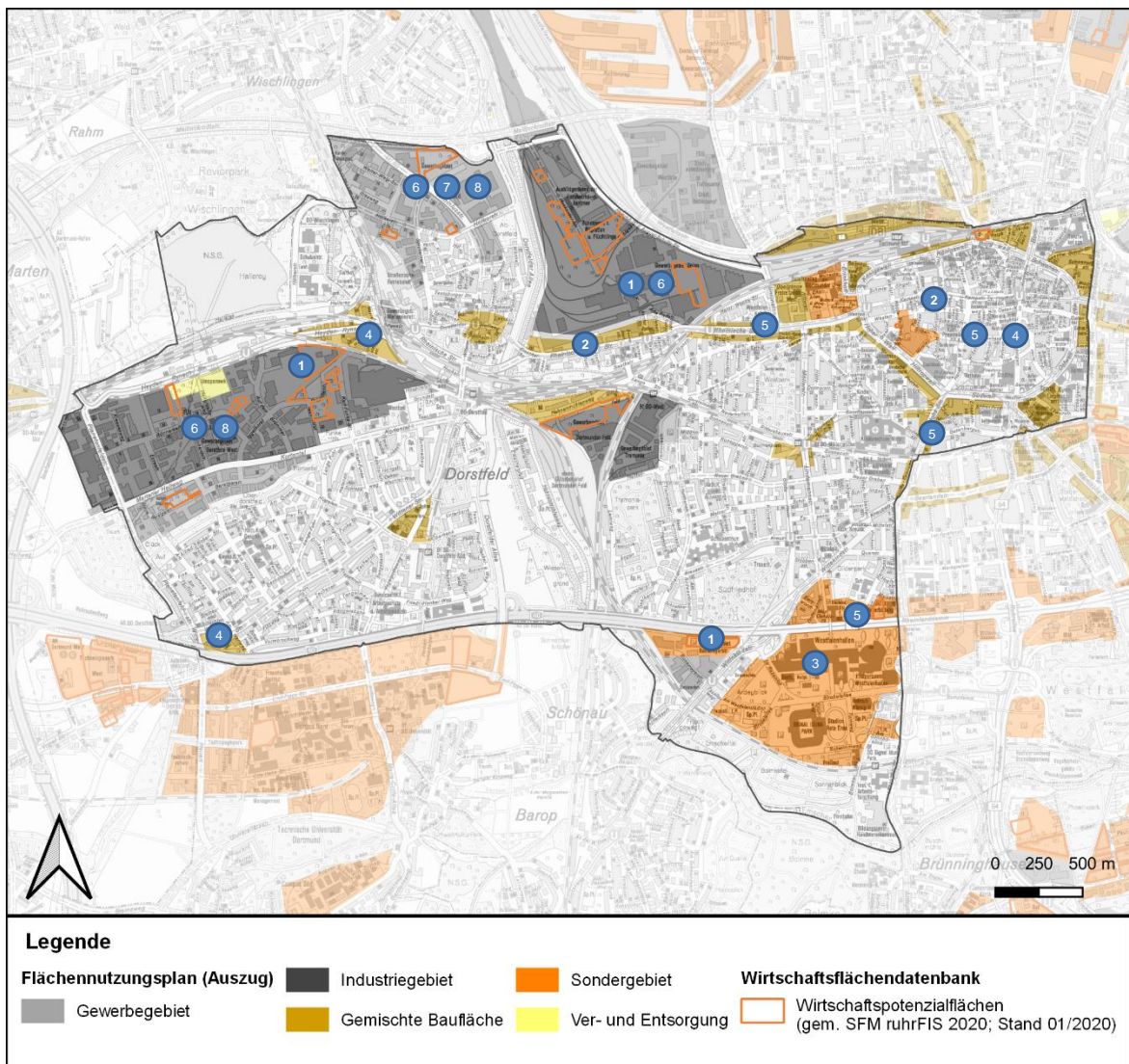
Auf dem 52 ha großen, brachgefallenen Areal des früheren Industriebetriebes Hoesch Spundwand (HSP) sind im Rahmen des Projektes „Smart Rhino“ ca. 13 ha für neue gewerbliche Nutzungen vorgesehen, 7.000 Arbeitsplätze sollen entstehen. Die Entwicklung des Projekts ist allerdings noch abhängig von laufenden Entscheidungs- und Planungsprozessen. Die geplanten Wirtschaftsflächen sollen in Form eines Technologieparks gestaltet werden, auch ein Start-Up-Inkubator ist vorgesehen. Bei Verlagerung der FH-Standorte auf das HSP-Gelände können sich Synergieeffekte ergeben.

Direkt benachbart liegt außerdem der Union-Gewerbehof, der in den 1980er Jahren aus einer sozialen Initiative heraus entstanden ist und heute ca. 90 kleine Unternehmen und um die 200 Beschäftigte in Büro-, Werkstatt-, Atelier und Lagerräumen beherbergt<sup>7</sup> (siehe Abbildung 50). Potenziale für ähnliche Nutzungen, beispielsweise auch urbane Produktion, können in bestehenden gemischten Gebieten, etwa in den Bereichen Dorstfelder Hellweg/ Orensteinstraße und Wittener Straße / Planetenfeldstraße, noch stärker ausgenutzt werden.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vielfältiger Branchenmix</li> <li>▪ Wirtschaftsflächen i.d.R. verkehrstechnisch gut erreichbar</li> <li>▪ ExWoSt-Modellvorhaben Dorstfeld-West (Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten)</li> <li>▪ Umfängliche Betriebsreserven =&gt; Erweiterungsmöglichkeiten</li> <li>▪ Bestandsentwicklungen im Bereich der City (z.B. Hotel- und Bürobau)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ z.T. „Einsickern“ von Vergnügungsstätten und Einzelhandel in GE-Kulisse</li> <li>▪ Anhaltende Beschwerden über Emissionen des GE Tremonia</li> <li>▪ Büromeile B1 als attraktiver Dienstleistungs- und Bürostandort nicht „sichtbar“ genug</li> <li>▪ Projekt „Smart Rhino“ setzt Zustimmung des Landes zum FH-Umzug voraus</li> <li>▪ Umfängliche Betriebsreserven =&gt; Spekulation/Flächenbevorratung</li> </ul>

<sup>7</sup> <https://www.unionviertel.de/uniongewerbehof/>

Abbildung 51: Bestand und Handlungsempfehlungen Wirtschaftsflächen Innenstadt-West



(Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage Stadtplanwerk RVR)

### Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

Sicherung, Qualifizierung und Weiterentwicklung bestehender Wirtschaftsflächen

Gestaltungsbeirat verstärkt in Gewerbe- und Industriebau einbinden

Spezifisch:

**1** (Re-)Aktivierung untergenutzter und brachgefallener Wirtschaftsflächen

**4** Räume für Urbane Produktion und Handwerk sichern (City, MI Planetenfeldstraße, GE Mariannenstraße)

**5** Ausbau der City, der Magistralen und der „Büromeile B1“ als hochwertige Dienstleistungs- und Bürostandorte mit arbeitsplatzbezog. Aufenthaltsqualitäten

**6** Konzepte für Nutzungsmischungen in gestapelter Bauweise entwickeln –

(HSP-Areal („Smart Rhino“), GE Dorstfeld-West, GE Rosemeyerstraße)

2 Wiederbelebung aus der Nutzung gefallener Einzelhandels- und Gewerbeimmobilien – auch durch neue Nutzungskonzepte (z.B. Kaufhof, Esprit, Verwaltungsgebäude Union)

3 Weiterentwicklung der Westfalahallen gemäß Rahmenplan und fußläufige Anbindung der „Eventmeile“ an die City

bspw. Handel, Handwerk, Büro (GE Dorstfeld-West und -Nord, HSP-Areal („Smart Rhino“))

7 Gewerbegebietsmanagement / Standortinitiative (GE Dorstfeld-Nord)

8 Modellprojekt zur Nachverdichtung im Bestand initiieren (GE Dorstfeld-West, GE Dorstfeld-Nord)

#### 4.3.9 Wohnen

Wohngebiete prägen in entscheidender Weise die Struktur und Gestalt der Stadt. Dichte und Ausdehnung der Wohnsiedlungen bestimmen die Verteilung der Einwohner\*innen in der Stadt und damit die örtliche Nachfrage nach Infrastruktur. Die Wohnbauflächenentwicklung befasst sich mit der Weiterentwicklung des Siedlungsraumes und der Ausgestaltung des Wohnbauflächenangebots. Ziel ist dabei die Bereitstellung eines guten Angebotsmixes für alle Bevölkerungsgruppen bei Wahrung des Stadtbezirkscharakters und erfolgreicher Bewältigung des Generationenwechsels. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung gilt die Zielsetzung, qualitätsvollen Stadtumbau 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:

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

Das 2022 beschlossene „Kommunale Wohnkonzept Dortmund 2021“<sup>8</sup> (als Fortentwicklung des Kommunalen Wohnkonzeptes 2009) stellt den aktuellen Orientierungsrahmen für die Dortmunder Wohnungspolitik dar. Infolge einer stetigen Bevölkerungs- und insbesondere Haus-

<sup>8</sup> [Kommunales Wohnkonzept Dortmund 2021.pdf](#)

haltszunahme seit 2010 und der damit verbundenen steigenden Nachfrage zeigt sich der Dortmunder Wohnungsmarkt derzeit insbesondere im unteren und mittleren Preissegment angespannt. In dieser Situation gewinnt die Ausweisung von Wohnbauland wieder verstärkt an Bedeutung. Die Stadt Dortmund startete daher 2016 die Mobilisierungsoffensive „Wohnungsbau“. Der Rat verständigte sich in diesem Zusammenhang auf Handlungsstrategien für die zukünftige Wohnbauflächenentwicklung<sup>9</sup>: Zentrales Ziel ist es, ein Wohnungsangebot zu gewährleisten, das allen Haushalten ermöglicht, eine nach Lage, Größe, Ausstattung und Preis angemessene Wohnung in einem qualitativ möglichst hochwertigen Umfeld zu finden. Um dieses Ziel zu unterstützen, dient die planerische Bereitstellung eines vielfältigen Baulandangebotes, das hinsichtlich Qualitäts- und Quantitätskriterien priorisiert wird. Die Steuerung der Wohnbauflächenentwicklung erfolgt auf der Grundlage eines differenzierten „Wohnbauflächenmonitorings“. Die jährliche Aktualisierung des Monitorings beinhaltet grundsätzlich auch die Neuaufnahme von bisher nicht bekannten Entwicklungsflächen. Da die integrierte Betrachtung i. S. Insekt zeitlich losgelöst hiervon erfolgt, sind möglicherweise Flächen, die in diesem Rahmen als zukünftige Wohnbauflächenpotenziale identifiziert werden, noch nicht Bestandteil der hier abgebildeten Bilanzen und Darstellungen

#### Status quo im Stadtbezirk Innenstadt-West

Das Wohnen im Stadtbezirk wird geprägt von zahlreichen Altbauquartieren um die City mit hoher städtebaulicher und baulicher Qualität sowie dem Stadtteil Dorstfeld mit der denkmalrechtlich geschützten Werkssiedlung Oberdorstfeld. Insgesamt fällt die Heterogenität auf zwischen den attraktiven und stark nachgefragten Quartieren, wie dem Kreuzviertel und den Bereichen mit städtebaulichen Erneuerungsbedarf.

Die strukturelle Leerstandsquote von 3,4 % liegt im Stadtbezirk Innenstadt-West höher als in der Gesamtstadt (2,0 %). Dies ist insbesondere begründet in einem größeren Einzelleerstand in Dorstfeld sowie höhere Quoten im Bereich der City und dem Unionviertel. Im Unterbezirk Tremonia ist die Leerstandsquote (0,6 %) besonders niedrig. Dort gibt es auch mit 10,00 € das höchste Mietniveau. Insgesamt liegen die Mietpreise (8,38 €) in der Innenstadt-West über dem Durchschnitt der Gesamtstadt (7,78 €). Die Attraktivität der Altbauquartiere im statistischen Bezirk Westfalenhalle spiegelt sich auch im hohen Preisniveau für Eigentumswohnungen wider. Der mittlere Angebotspreis für den Quadratmeter liegt dort bei rund 3.200 € und damit um knapp 30 % über dem Durchschnitt im Stadtbezirk (2.488 €), der auf der Höhe Gesamtstadt (2.494 €) liegt.

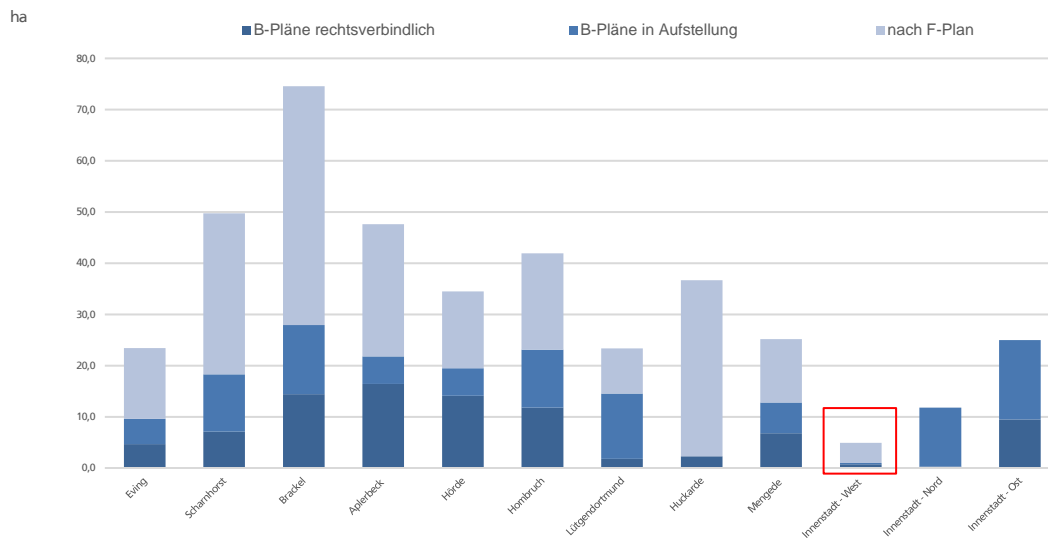
Der Stadtbezirk Innenstadt-West ist dicht bebaut und weist auch im Vergleich zu den anderen Stadtbezirken Dortmunds die höchste bauliche Dichte auf. Bei den neuen Entwicklungsflächen für den Wohnungsbau handelt es sich daher oftmals um Stadtumbaubereiche.

Das Wohnbaupotenzial beschreibt eine Summierung von Flächen mit bestehendem Planrecht, Flächen, die derzeit über laufende Bauleitplanverfahren qualifiziert werden, und Flächenreserven im Flächennutzungsplan. Mit rund 7 ha stellt sich das Flächenpotenzial im Verhältnis zu den anderen Stadtbezirken (insg. 398,6 ha) am niedrigsten dar (siehe Abbildung 52).

---

<sup>9</sup> vgl. Zukünftige Wohnbauflächenentwicklung in Dortmund: Bericht\_Wohnbauflächenentwicklung\_Dortmund\_Fassung\_Homepage\_23112016

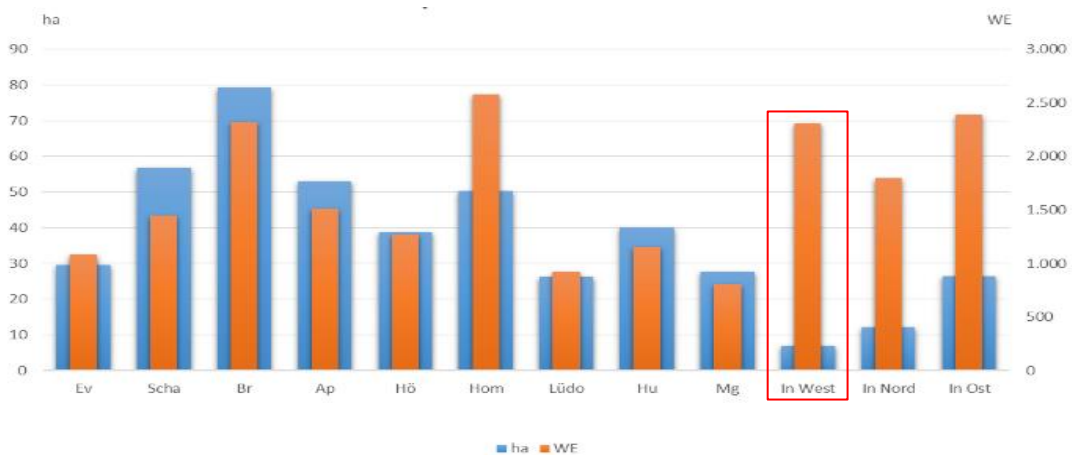
Abbildung 52: Wohnbauflächenpotenziale nach Stadtbezirken (ohne Einzelgrundstücke nach § 34 BauGB)



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

Die Anzahl der potenziellen Wohneinheiten ist jedoch vergleichsweise hoch (siehe Abbildung 53).

Abbildung 53: Wohnbauflächenpotenziale nach Fläche und potenzieller Anzahl an Wohneinheiten (inkl. Einzelgrundstücken nach §34 BauGB)



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

Die größten Potenzialareale der Innenstadt-West zeigen sich in der ehemaligen HSP-Fläche („Smart Rhino“, wird erst ab 2022 im Monitoring erfasst, ca. 52 ha) und der Nordseite des Hauptbahnhofs nordwestlich des Stadtkerns (ca. 3,3 ha). Vorhaben zur Entwicklung dieser Flächen befinden sich derzeit in verschiedenen Entwurfsstadien und werden voraussichtlich

nicht innerhalb der nächsten fünf Jahre umgesetzt. Weitere Flächen, die hingegen jüngst bebaut wurden oder kurz vor der baulichen Fertigstellung stehen – Studentenwohnungen am Dortmunder U (ca. 1,0 ha) und im Base Camp (ca. 0,36 ha) – profitieren ebenfalls vom direkten City-Bezug. Bei allen genannten Flächen handelt es sich um Brachen, die durch eine neue Nutzung zu sogenannten Transformationsräumen werden. Nennenswert ist, dass mit Baumaßnahmen am Dortmunder U und im Berswordtquartier rund 930 Wohneinheiten nach § 34 BauGB (unbeplanter Innenbereich) errichtet wurden.

Der Stadtbezirk zeichnet sich außerdem durch Umnutzungen und Umbau im Gebäudebestand aus. So ist beispielsweise geplant, das ehemalige Gesundheitshaus an der Hövelstraße in einen Hybrid aus Hotel, Büro, Wohnen und TEK umzuwandeln. Größere Neubauvorhaben auf freien Flächen wie die Errichtung von 28 Wohneinheiten in einem Innenhof in Dorstfeld durch das Unternehmen Vonovia findet man in der Innenstadt-West eher selten. Gerade aufgrund der dichten Bebauung in der City sollten Neubauvorhaben sowie größere Umbauten unbedingt klimaverträglich sein und Verkehrs- und Stellplatzproblematiken beachtet werden. Wo immer möglich und sinnvoll, bietet sich eine „grüne“ Gestaltung mittels vertikaler Gärten oder ähnlicher Lösungen an.

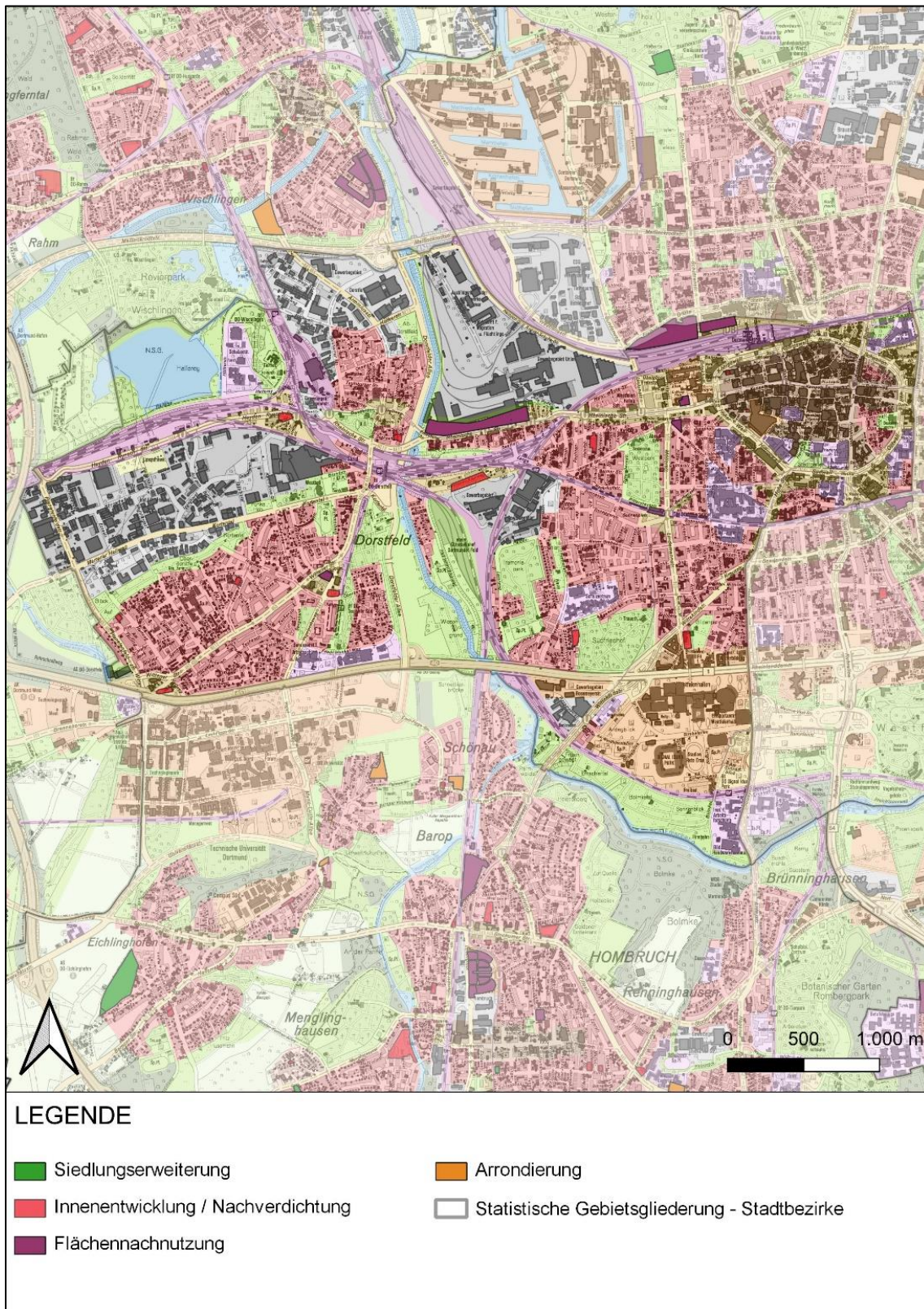
Durch den Bedeutungsverlust des Einzelhandels kommt es innerhalb der City zu einer Veränderungsdynamik: Drohende Leerstände werden zunehmend durch neue Wohnumnutzungen aufgefangen. Im Fokus bleiben allerdings auch bestehende Wohnungsleerstände, die sich heterogen im Stadtbezirk verteilen. Hier besteht großer Renovierungs- und Modernisierungsbedarf, insbesondere bezüglich des Wohnkomplexes Hannibal.

Insgesamt lässt sich sagen, dass sich die Menge an Neubaupotenzial in rechtskräftigen Bebauungsplänen mit 0,65 ha gering zeigt, jedoch durch Maßnahmen im Bestand (Abriss und Neubau, Umbau, Umnutzung) und Nutzung übergroßer Baulücken (§ 34 BauGB) in gewissem Maße aufgewogen wird. Perspektivisch wird mit einer qualitativen Transformation der HSP-Fläche („Smart Rhino“) und der Hauptbahnhof-Nordseite viel Raum für Wohneinheiten geschaffen, um der anhaltenden Nachfrage nach Bauland weiterhin gerecht zu werden. Wichtig bleiben ein verantwortungsbewusster Umgang mit Leerständen und Mangelbauten sowie der Fokus auf umwelt-, verkehrs- und klimatechnische Belange.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Transformationsräume / Nachverdichtungspotenzial und Projekte, die den Stadtbezirk weiter aufwerten können</li> <li>▪ Urbanes innerstädtisches Wohnen = gute bis sehr gute Erreichbarkeiten (Arbeits- und Bildungsstätten, Freizeit: z. B. Stadion, Freiraum: Bolmke und Westfalenpark)</li> <li>▪ Hohe Infrastrukturdichte</li> <li>▪ Trotz geringem Flächenpotenzial noch immer einiges an WE-Potenzial im Geschosswohnungsbau</li> <li>▪ Heterogene Vielfalt im Baubestand</li> <li>▪ Zehensiedlung Oberdorstfeld in Uni-Nähe</li> <li>▪ Rheinische Straße: geförderte qualitative Aufwertung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geringstes Wohnbauflächenpotenzial (ha) aller Stadtbezirke (ohne HSP)</li> <li>▪ Bezahlbarer attraktiver Wohnraum: Neue Projekte bisher eher teure Apartments für Studierende und Senior*innen; Angebotsmieten im Bestand überdurchschnittlich hoch; Preise für ETWs im oberen Segment</li> <li>▪ Einbindung Transformationsraum HSP (ggf. Nachfolgenutzung FH-Standort Sonnenstraße), qualitative Entwicklung Hauptbahnhof Nord</li> <li>▪ Starke Verdichtung (z.B. Klinikviertel), die durch Nachverdichtung noch weiter vorangetrieben wird – Klimaverträglichkeit!</li> <li>▪ Stellplatzproblematik/ Verkehr im Innenstadtbereich</li> </ul>

- 
- Ruhige und gesunde Wohnverhältnisse/  
saubere Luft schaffen (Verkehrsbelastung,  
Gewerbelärm „Rote Erde“)
  - Gemengelage am Hahnenmühlenweg redu-  
zieren, keine neuen Baurechte für Wohnbe-  
bauung in diesem Bereich schaffen

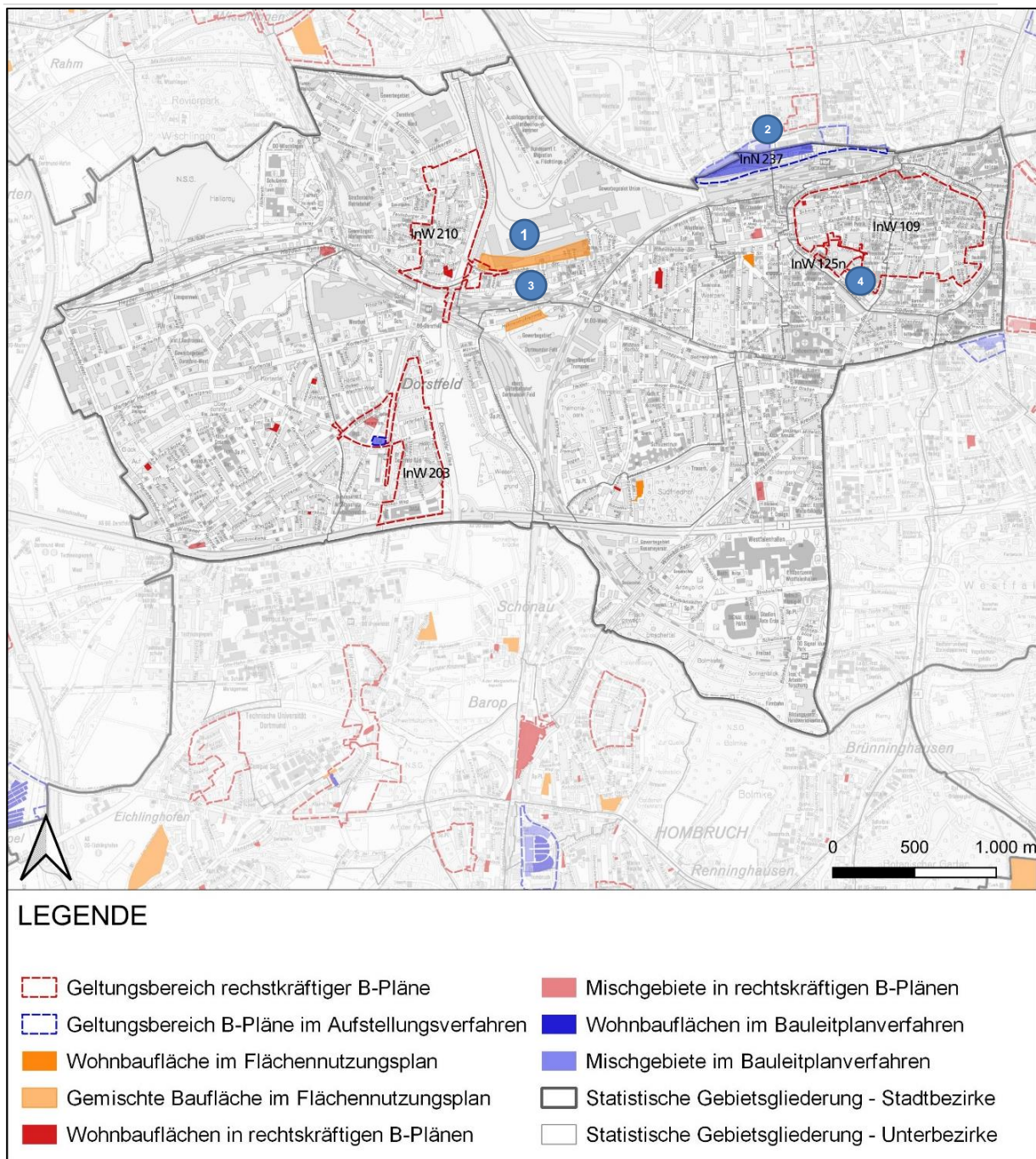
Abbildung 54: Flächencharakter



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, eigene Auswertung nach Wohnbauflächenmonitoring, Stand 31.12.2021)



Abbildung 55: Bestand und Handlungsempfehlungen Wohnbauflächenentwicklung in der Innenstadt-West



(Quelle: eigene Darstellung, Stand: 31.12.2021, Kartengrundlage Stadtplanwerk RVR)

### Handlungsempfehlung aus Sicht der Fachplanung

#### Allgemein:

- Anpassung an den Klimawandel erforderlich

#### Spezifisch:

- ① Einbindung und Entwicklung des Transformationsraums HSP („Smart Rhino“)

- Sich abzeichnende Potenziale durch Strukturwandel (Einzelhandel, Dienstleistungen, Gewerbe) auf mögliche Wohnnutzungen prüfen (insb. innerhalb der City)
  - ② Qualitative Entwicklung des Areals Hauptbahnhof Nord
  - Fortführung von Aufwertungsinstrumenten
  - ③ wie in dem Stadterneuerungskonzept an der Rheinischen Straße
  - ④ Bei Neu- und Umbauvorhaben die Stellplatz-, Verkehrs- und Klimaproblematik besonders im City-Bereich beachten

#### 4.4 Beteiligungsprozess im Rahmen der Bestandsanalyse

Das Expert\*innenwissen der Bewohnerschaft vor Ort und der politischen Vertreter\*innen ist eine wertvolle und wichtige Ergänzung der verwaltungsseitigen Analyse. Nachfolgend werden die wesentlichen Erkenntnisse aus den Beteiligungen dargestellt.

##### 4.4.1 1. Onlinebeteiligung der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit wurde bei der Erarbeitung des INSEKT Innenstadt-West 2030+ zwei Mal beteiligt. Bei einer zu Beginn des Erarbeitungsprozesses durchgeführten Online-Beteiligung im Frühjahr 2022 ging es darum, von den Bürger\*innen zu erfahren, was aus Sicht der Bürger\*innen den Stadtbezirk ausmacht, wie sich der Stadtbezirk entwickeln soll und welche Handlungsbedarfe gesehen werden. An dieser Online-Beteiligung nahmen 93 Personen teil. Dies zeigt, dass es sich nicht um eine repräsentative Befragung handelt, sondern vielmehr ausschnittsweise ein Stimmungsbild der Bewohnerschaft vor Ort widerspiegelt. Mehr als die Hälfte der Befragten ist zwischen 31 und 45 Jahren alt (51 %). 27 % sind zwischen 46 und 65 Jahren alt und 21 % zwischen 18 und 30 Jahren. 1 % sind unter 18 Jahren. Als Wohnort gaben 43 % der Befragten Westfalenhalle (inkl. Kreuzviertel) und 20 % City (inkl. Klinikviertel östlich der Humboldtstraße) an. 17 % wohnen nicht im Stadtbezirk Innenstadt-West, 11 % im Bereich Dorstfelder Brücke (inkl. Unionviertel und Klinikviertel westlich der Humboldtstraße) und 9 % in Dorstfeld.

Die Befragten sollten angeben, was den Stadtbezirk Innenstadt-West ausmacht, welche zukünftige Entwicklung angestrebt werden sollte und in welchen räumlichen Bereichen vordergründig Handlungsbedarf gesehen wird.

Die meisten Nennungen zum Status-Quo des Stadtbezirks sind: Gastronomie; lebendig; vielfältig / bunt; gute Verkehrsanbindung; urban; zentral; gute Einkaufsmöglichkeiten; schöne Gebäude / Altbauten; hohe Verkehrsbelastung/ zu viele Autos

Zukünftig sollte sich der Stadtbezirk nach Meinung der Befragten wie folgt entwickeln: grün(er); weniger Autoverkehr; fahrradfreundlich(er); sauber(er); vielfältig(er); mehr Parkplätze/ Quartiersgaragen; lebenswert(er); niedrige(re) Mieten; ruhig(er)

Handlungsbedarf sehen die Befragten hauptsächlich in den Bereichen:

- Straßenraumgestaltung in den verdichteten innerstädtischen Wohnquartieren: Die Straßen- und Platzräume sollen so umgestaltet werden, dass sie eine höhere Aufenthaltsqualität bieten. Durch z.B. die Errichtung von Quartiersgaragen sollen Parkmöglichkeiten geschaffen werden, um Parksuchverkehre und das zu parken von Bürgersteigen zu vermeiden.
- Ausbau und Verbesserung der Radinfrastruktur: Es sollen mehr Fahrradwege und Abstellanlagen (auch für Lastenräder) entstehen.
- Möllerbrücke/ Sonnenplatz/ Westpark: Hier besteht Konfliktpotenzial, da durch Feiernde Müll und Lärm entstehen. Darüber hinaus wird gerade der Bereich des Westparks als Angstraum abends/ nachts benannt. Es wird mehr Aufenthaltsqualität, mehr Grün und weniger Verkehrsbelastung im Bereich Möllerbrücke/ Sonnenplatz gewünscht.
- Dorstfeld: Es wird eine stärkere Einbindung des Wohnquartiers westlich der Dorstfelder Brücke in das Stadtgefüge gewünscht. Auch werden Handlungsbedarfe im Bereich Unterdorstfeld/ Wilhelmplatz gesehen (Aufenthaltsqualität, Stärkung der sozialen Strukturen).

- City: Hier sollten Leerstände durch attraktive Geschäfte nachgenutzt werden bzw. nicht-kommerzielle Zwischennutzungen ermöglicht werden. Auch sollte ein zusammenhängendes Nachtleben-Angebot geschaffen werden.

#### 4.4.2 1. Beteiligung Ortschaften

Auch die Bezirksvertretung Innenstadt-West wurde in den Erarbeitungsprozess des INSEKT einbezogen. Zu Beginn des Erarbeitungsprozesses und zum Abschluss zur Rückkopplung der Ergebnisse. Von Seiten der Bezirksvertretung Innenstadt-West wird der Stadtbezirk als dreigeteilt wahrgenommen, wobei jeder der drei Teile seine eigene Charakteristik und Herausforderungen aufweist (Innenstadt, Union, Dorstfeld).

In Dorstfeld bestehen insbesondere die Ziele wieder wohnortnahe Infrastruktur anzusiedeln (Einkaufen, Sparkasse etc.), eine Lösung für den leerstehenden Hannibal-Wohnkomplex zu finden und Potenziale am Wilhelmplatz/ Schulte-Witten-Haus zu heben. Bei der Entwicklung von Smart Rhino sollte ein besonderes Augenmerk auf der Schaffung von Verbindungen gelegt werden, um auch positive Auswirkungen für Unterdorstfeld, den Bereich westlich der Dorstfelder Brücke und das Unionviertel hervorzubringen. Ebenfalls wird die Entwicklung eines grünen Rings um Dorstfeld angeregt.

Im Kreuz-, Klinik- und Unionviertel sollten Baulücken aktiviert werden. Gleichzeitig sollte auch die Entwicklung von Grünflächen mitgedacht werden und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden.

Für die City wird ein Gesamtkonzept gewünscht. Es sollte vermehrt Wohnraum in der City geschaffen werden.

Als „Vision“ für den Stadtbezirk wurden folgende Punkte angeführt:

- Klimagerechter Umbau, Solarenergienutzung
- Pocket Parks / Gebäudebegrünung
- Fuß- und radverkehrsfreundlich, Reduzierung Autoverkehr
- Kurze Wege
- Bezahlbarer Wohnraum, Genossenschaften
- Nazifrei und bunt

## 5 Innenstadt West 2030+

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

### 5.1 Wesentliche Aussagen

#### Siedlungsstruktur



Der Stadtbezirk Innenstadt-West weist eine Zweiteilung auf: Zum einen den innerstädtischen Bereich mit seinen gründerzeitlichen Blockstrukturen und der City. Zum anderen den Stadtteil Dorstfeld, der zwar auch im Kernbereich über dicht bebaute Blockstrukturen verfügt, ansonsten aber eher durch Zeilen- und Einfamilienhausbebauung sowie vor allem durch die Zechensiedlung Oberdorstfeld geprägt ist.

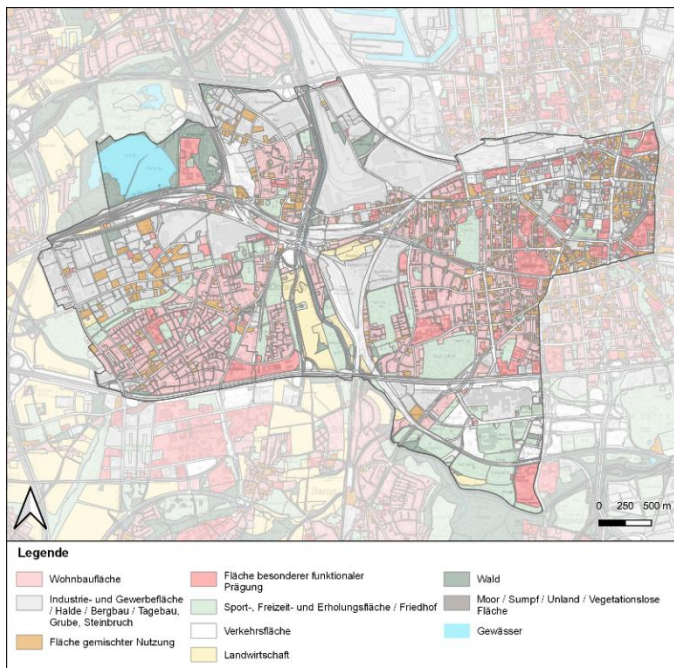
Die „Trennlinie“ bildet die Emscher, die in Nord-Süd-Richtung den Stadtbezirk durchfließt und mit dem Emschertal den einzigen landschaftsbezogenen Freiraum im Stadtbezirk darstellt. Ansonsten verfügt der Stadtbezirk über gestal-

tete Grünflächen wie den Westpark, Tremoniapark oder Südwestfriedhof, die wichtige Freizeit- und Erholungsfunktionen in den dicht bebauten Siedlungsbereichen übernehmen.

Der Stadtbezirk verfügt darüber hinaus über große Gewerbegebiete in Dorstfeld und mit den Westfalenhallen und dem Signal-Iduna-Stadion über einen bedeutsamen Sonderstandort in der Siedlungsstruktur.

Verschiedene durch den Stadtbezirk durchlaufende Bahnlinien erzeugen Trennwirkungen und bilden z. T. Insellagen aus.

## Wohnen / Arbeiten / Leben

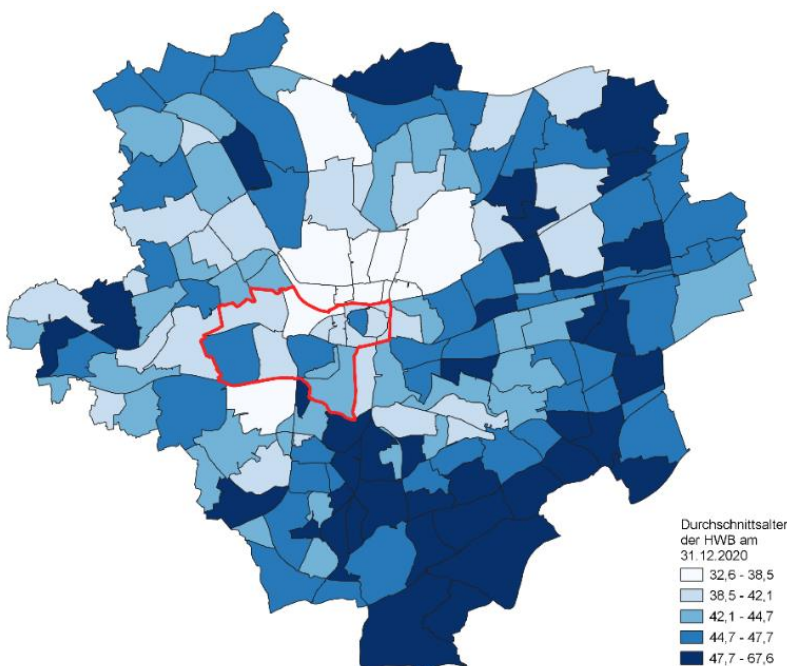


Der Stadtbezirk Innenstadt-West ist ein attraktiver urbaner Wohnstandort, was sich in den überdurchschnittlichen Mietpreisen widerspiegelt. Allerdings ist gleichzeitig eine höhere Leerstandsquote als in der Gesamtstadt zu verzeichnen, was v.a. auf strukturelle Gründe in Dorstfeld (Hannibal) sowie in der City und im Unionviertel zurückzuführen ist. Wegen der dichten Siedlungsstruktur gibt es nur wenige Wohnbauflächenreserven. Aufgrund des Geschosswohnungsbaus kann dort jedoch eine große Zahl an Wohneinheiten realisiert werden. Mit den Entwicklungsflächen „Smart Rhino“ und nördlich des Hauptbahnhofs entstehen perspektivisch große Flächen für Wohnungsbau.

Der Stadtbezirk Innenstadt-West verfügt insgesamt über eine gute Infrastrukturausstattung.

Der Anteil an Wirtschaftsflächen ist hoch, da der Stadtbezirk sowohl über großflächige Gewerbe- und Industriegebiete als auch über bedeutende Bereiche mit Handel-, Büro- und Dienstleistungsnutzungen verfügt. Auch bestehen mit der Entwicklungsfläche „Smart Rhino“, dem ehemaligen Caterpillar-Areal sowie umfängliche Betriebsreserven gute Entwicklungsmöglichkeiten.

## Demographie



Im stadtweiten Vergleich hat der Stadtbezirk Innenstadt-West die zweitjüngste Bevölkerung. Der Anteil der Kinder und Jugendlichen sowie Senior\*innen liegt jedoch unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt.

Auffällig ist, dass der Stadtbezirk in den letzten Jahren Einwohnerverluste hatte, was eine gegenläufige Entwicklung zur Gesamtstadt darstellt. Dies ist zumindest z.T. auf die Räumung des Hannibal zurückzuführen. Aufgrund einer Vielzahl von Neubauprojekten,

z. B. Basecamp, Umfeld Dortmunder U), wird jedoch zukünftig von einem Zuzug ausgegangen.

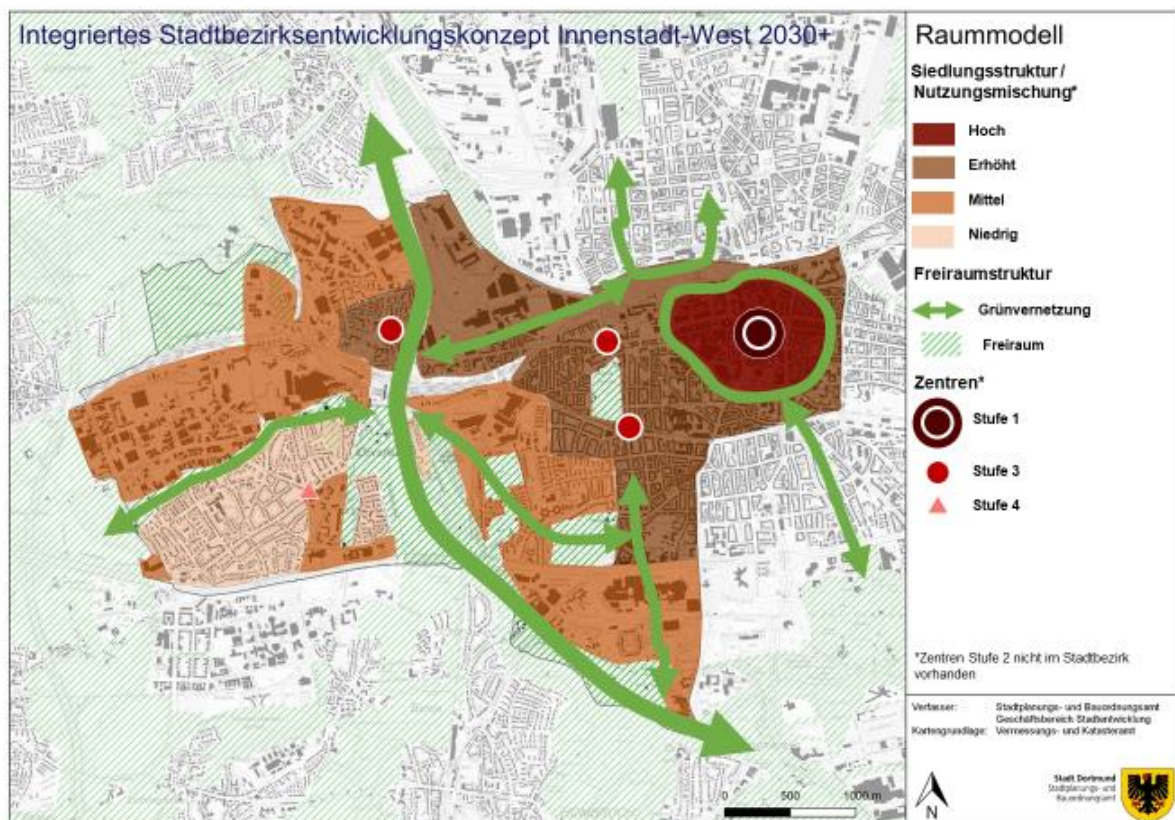
Die Sozialdaten sind positiv. So liegen die Arbeitslosenquote und der Transferbezug unter dem städtischen Durchschnitt.

## 5.2 Raummodell

Das Raummodell des INSEKT Innenstadt-West 2030+ greift die im Stadtbezirksprofil Innenstadt-West (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 (siehe Abbildung 56). 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 56: Raummodell Innenstadt-West



(Quelle: eigene Darstellung)

### 5.2.1 Siedlungsstruktur

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

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

Im Folgenden werden die Leitvorstellungen der Stufen erläutert:

#### *Hohe städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 1)*

Eine hohe städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung 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 Stadtbezirk Innenstadt-West verfügt mit der City über den einzigen Bereich in Dortmund, dem eine hohe städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung zugeordnet wird (Stufe 1). Daran schließen sich Bereiche mit einer erhöhten städtebaulichen Dichte und Nutzungsmischung an (Stufe 2). Diese sind außerhalb des Walls, das Kreuz-, Klinik- und Unionviertel, die Entwicklungsfläche „Smart Rhino“ sowie das Ortszentrum von Dorstfeld. Den Bereichen zwischen Südwestfriedhof und Tremoniapark, an den Westfalenhallen, der DASA sowie den Gewerbegebieten in Dorstfeld wird eine mittlere städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung zugeordnet (Stufe 3). Die im stadtbezirksweiten Vergleich aufgelockerte Bebauungsstruktur in Oberdorstfeld wird als niedrige städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung eingeordnet (Stufe 4).

### 5.2.2 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 Stadtbezirk Innenstadt-West verfügt mit der City über das überregional und gesamtstädtisch bedeutende Geschäftszentrum der Stadt (Stufe 1). Aus diesem Grund gibt es in der Innenstadt-West jedoch kein Stadtbezirkszentrum (Zentrum Stufe 2), da die City diese Funktion mit übernimmt. Zentren der Stufe 3 liegen im Bereich der Möllerbrücke, der Rheinischen Straße sowie im Ortszentrum von Dorstfeld. Ein Zentrum der Stufe 4 wird in Oberdorstfeld identifiziert.

### 5.2.3 Freiraumstruktur

Diverse Fachplanungen setzen sich mit der Freiraumstruktur auseinander. Eine wichtige konzeptionelle Grundlage für die gesamtstädtische Freiraumentwicklung ist das radial-konzentrische Freiraummodell (s. Kapitel 4.3.3). Damit wird sowohl eine flächenhafte als auch eine vernetzte Freiraumentwicklung angestrebt, die den Anforderungen an gesunde und sozialverträgliche Lebensverhältnisse entspricht und auch die nachhaltige Entwicklung ökologischer Potenziale und Ressourcen sicherstellen soll. Grünverbindungen können wichtige Freizeitwege netze 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)<sup>10</sup>. Durch eine großräumige Grünvernetzung wird das Biotopverbundsystem gestärkt. Die Klimaanalyse<sup>11</sup> gibt vor dem Hintergrund der prognostizierten klimatischen Veränderungen Planungshinweise, die eine klimawandelgerechte Stadtentwicklung gewährleisten sollen. Die Grünvernetzung ist auch eine wichtige Komponente für Ausgleichsräume und Windfelder.

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“ auch eine qualitative Entwicklung von Grünflächen erfolgen. Dies führt zugleich zu einer stadtklimatischen Entlastung der betroffenen Räume.

Der Stadtbezirk Innenstadt-West ist eher durch bandartige Grünstrukturen geprägt. Zwar verfügt er auch über Parkflächen; landschaftsbezogenen Freiraum im Sinne von Feldern und Wäldern gibt es jedoch nicht. Ziel ist vor allem eine Sicherung und Stärkung der bestehenden Grünstrukturen. Dabei ist ein wesentlicher Schritt die Verbindungen zu und zwischen Grünflächen auszubauen.

### 5.3 Stadtbezirksentwicklungsplan: Handlungsfelder, Ziele und Handlungsempfehlungen

Die Aussagen der Fachplanungen aus dem vorangegangenen Kapiteln werden gegeneinander abgewogen und miteinander verschnitten, um integrierte, ganzheitliche Entwicklungsvorstellungen für Innenstadt-West zu formulieren. Die Rückkoppelung mit den Leitlinien der Stadtentwicklungspolitik erlaubt eine Zuordnung zu einzelnen Handlungsfeldern, die in Innenstadt West von Bedeutung sind.

Dabei gibt es im Stadtbezirk Innenstadt-West Räume ohne, mit geringem oder erheblichem Handlungsbedarf, in denen schwache über moderate bis enorme Veränderungen zu erwarten sind. Die Bildung von folgenden Raumkategorien erlaubt das flächendeckende Aufzeigen dieser Entwicklungsdynamiken.

#### Erhaltungsraum (grün)

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

---

<sup>10</sup> Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturenschutzgesetz – LNatSchG NRW) vom 21. Juli 2000

<sup>11</sup> vgl. Klimaanalyse Dortmund (2019)

### Gestaltungsraum (blau)

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

### Transformationsraum (rot)

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

## Handlungsfeld Baukultur und Urbanität

Der Stadtbezirk Innenstadt-West verfügt über eine hohe städtebauliche Dichte und ist im Großen und Ganzen „fertig gebaut“. Aufgrund seiner langen Historie sind verschiedene historische und architektonische Besonderheiten vorhanden, wie z. B. die historische Handelsstraße Hellweg, Altbauquartiere und die Zechensiedlung Oberdorstfeld. Zukünftige Entwicklungen werden im Bestand erfolgen oder aber Nachnutzungen betreffen. Dabei gilt es die bestehenden Charakteristika zu erhalten und weiterherauszuarbeiten. Dabei sollten Barrierewirkungen verringert und eine Einbindung in das Umfeld forciert werden.



Ziel: Historische Siedlungsstrukturen bewahren und entwickeln

Eine besondere Qualität des Stadtbezirks Innenstadt-West stellen die großflächigen Altbauquartiere Kreuzviertel, Klinikviertel und Unionviertel dar. Auch in der City und in Dorstfeld gibt es einen großen Bestand an qualitätsvollen historischen Bauten sowie in Dorstfeld eine historische Zechensiedlung, die einen sehr attraktiven Wohnstandort bildet. Diese städtebaulich und architektonisch wertvollen Bereiche gilt es zu erhalten und den heutigen Anforderungen entsprechend aus dem historischen Bestand heraus weiterzuentwickeln.

### Handlungsempfehlungen:

Gesamtstadt	<b>Denkmalpflegeplan</b>  Um die historischen Siedlungsbereiche zu schützen und nicht durch Nachverdichtung ungesteuert zu überformen, soll ein (gesamtstädtischer) Denkmalpflegeplan aufgestellt werden. Dieser beschreibt über eine Bestandsaufnahme detailliert die erhaltenswerte Bausubstanz und definiert Ziele und Maßnahmen zum Schutz und zur Pflege der Baukörper, Blockstrukturen und Ensembles. Dadurch erfolgt eine Akzentuierung der identifikationsstiftenden Bebauung und das historische Erbe wird so gestaltet, dass es dauerhaft geschützt bleibt.
Klinikviertel, Kreuzviertel, Unionviertel	<b>Altbauquartiere flächendeckend schützen und weiterentwickeln</b>

	Durch städtebaulichen Denkmalschutz soll die historische Bausubstanz flächendeckend geschützt und das historische Bild wiederhergestellt werden. Neubauten in den Quartieren sollen sich in das Blockrandsystem einpassen und gestalterisch in das Ortsbild einfügen.
Klinikviertel, Kreuzviertel, Unionviertel	<b>Anpassung des öffentlichen Raums in Altbauquartieren an historischen Baubestand und an heutige Anforderungen</b>  Um die Gestaltqualität zu steigern, sollte der öffentliche Raum in den Altbauquartieren an den historischen Baubestand angepasst werden. Dabei gilt es jedoch auch die aktuellen Anforderungen (Aufenthaltsqualität, Stellplätze, Rad- und Fußgängerfreundlichkeit) in einen Ausgleich zu bringen.
City	<b>Überformte Altbauten reparieren</b>  Überformte historische Gebäude sollten wieder in ihr ursprüngliches Erscheinungsbild versetzt werden. Dazu sollten besonders erhaltenswerte Bausubstanz identifiziert und Sicherungs- und Aufwertungskonzepte erarbeitet werden.
City	<b>Gestaltungsregeln für einheitliches Stadtbild</b>  Um die städtebauliche und bauliche Qualität sowie die Aufenthaltsqualität in der City zu steigern, sollte durch langfristig angelegte Gestaltungsregeln auf ein einheitliches Stadtbild abgezielt werden.



Ziel: Barrieren abbauen und Verbindungen herstellen

Im Stadtbezirk Innenstadt-West zerschneiden mehrere Bahnlinien und große Straßentrassen den Stadtbezirk und rufen Trennwirkungen hervor. Ziel ist es, diese nach Möglichkeit zu minimieren.

Handlungsempfehlungen:

Wall	<b>Aufenthaltsqualität am Wall steigern, verbindenden Charakter wiederherstellen</b>  Der Wall sollte einheitlich und geordnet gestaltet werden und es sollte ein Ausgleich zwischen den Funktionen als öffentliche Stadtstraße und Verkehrsweg erfolgen, so dass die aktuelle Barrierewirkung zwischen der City und den anschließenden Quartieren gemindert und der Wall wieder zu einem stadträumlichen Höhepunkt zurückgeführt wird.
„Smart Rhino“	<b>Einbindung von Entwicklungsflächen in ihr Umfeld</b>

	Bei der Umnutzung von Flächen sollten Barrieren abgebaut und Verbindungen zu den umliegenden Siedlungsbereichen hergestellt werden.
Messe- und Veranstaltungszentrum Strobelallee	<b>Umgestaltung Strobelallee in Erlebnismeile</b> Die Strobelallee sollte von einer heute trennenden Verkehrsachse, unter Einbezug der angrenzenden Grünflächen, in einen attraktiven Eventbereich umgestaltet werden. Auch der zweite Entwicklungsschwerpunkt „Sport“ sollte dabei Berücksichtigung finden.
z. B. A 40 Bereich Schnettkerbrücke (Kleingartenvereine bzw. Leierweg); Dorstfeld Bahnlinie ehem. Caterpillar-Fläche	<b>Verbindungen herstellen</b> Bei Bereichen, die durch Verkehrsstrassen durchschnitten werden, sollte geprüft werden, ob verbindende Fuß- und Radwege geschaffen werden können.



Ziel: Bei Flächenentwicklungen das (gewachsene) Umfeld berücksichtigen

Um identitätsstiftende, statt gesichtslose, Orte zu schaffen, sollte bei Flächenentwicklungen das Umfeld stärker berücksichtigt werden.

Handlungsempfehlungen:

„Smart Rhino“, nördliches Umfeld Hauptbahnhof	<b>Genius Loci</b> Neubauquartiere sollten städtebaulich und baulich unter Berücksichtigung des historischen Bestandes / Umfeldes entwickelt werden.
B1	<b>Umsetzung städtebaulicher Rahmenplan B1</b> Bei weiteren Entwicklungen im Bereich der B1 sollen die Leitlinien des städtebaulichen Rahmenplans umgesetzt werden: Erhaltung von Blickfenstern in die offene durchgrünte Stadtlandschaft auf der südlichen Seite, Bildung einer geschlossenen Raumkante als nördliche Begrenzung des Rheinlanddamms, Etablierung der B1 als Büro-, Dienstleistungs-, Hotel- und Kongressmeile.

**Handlungsfeld Daseinsvorsorge und Lebensqualität**

Im Stadtbezirk Innenstadt-West ist weitestgehend eine gute infrastrukturelle Ausstattung gegeben. Aufgrund seiner zentralen Lage und Funktion im Stadtgebiet sind verschiedene Infrastruktureinrichtungen mit einem Einzugsgebiet weit über den Stadtbezirk hinaus angesiedelt.

Um auch weiterhin diesen guten Ausstattungsstandard zu gewährleisten, sind vor dem Hintergrund sich wandelnder Rahmenbedingungen und Anforderungen z. T. (moderate) Anpassun-

gen sinnvoll. Dabei geht es zum einen um eine der Bevölkerungsstruktur angepasste Infrastrukturausstattung. Auf Grundlage von Bevölkerungsanalysen sollen unterschiedliche Anforderungen berücksichtigt und so gerechte und ausgewogene Infrastrukturangebote im jeweiligen Stadtteil vorgehalten werden. Zum anderen sind Aspekte wie die zukunftsfähige Gestaltung der Bildungsstandorte sowie die Entwicklung der Zentren vor dem Hintergrund des Strukturwandels im Einzelhandel zu berücksichtigen.



Ziel: Nachfragegerechte und wohnortnahe Ausstattung mit sozialer Infrastruktur

Im Stadtbezirk Innenstadt-West kann die infrastrukturelle Ausstattung grundsätzlich als gut bezeichnet werden. Aufgrund gewandelter Anforderungen besteht z. T. die Notwendigkeit Anpassungen vorzunehmen. Dabei sollte das Brachfallen von Flächen bzw. die Verlagerung von Nutzungen als Chance begriffen werden, Infrastrukturangebote zur Verfügung zu stellen. Aufgrund des hohen Flächendrucks sollte vermehrt eine Stapelung von Nutzungen in Erwägung gezogen werden.

Handlungsempfehlungen

<p>Insb. Westbad, städtische Kliniken, Fachhochschule, Wischlingen, „Smart Rhino“</p>	<p><b>Flächenpotenziale für den Gemeinbedarf sichern und entwickeln</b></p> <p>Bei der Aufgabe von Nutzungen sollten die Flächen für den Gemeinbedarf (z. B. TEK, Sporthallen, Rettungsdienste) gesichert werden.</p> <p>Darüber hinaus sollten langfristig Flächenreserven für Schulstandorte vorgehalten werden.</p>
<p>Gesamter Stadtbezirk, insb. Kreuzviertel</p>	<p><b>Verbesserung der Spielflächenversorgung</b></p> <p>Zur Bewertung der vorhandenen Spielmöglichkeiten soll stadtweit eine Spielraumleitplanung entwickelt werden. Bestehende Defizite sollen behoben werden.</p>
<p>Dorstfeld, Kreuzviertel</p>	<p><b>Ausbau der Kinder- und Jugendförderung</b></p> <p>In Bereichen mit besonderem Handlungsbedarf soll die Kinder- und Jugendförderung ausgebaut werden.</p>
<p>Messe- und Veranstaltungszentrum Strobelallee</p>	<p><b>Stapelung von Nutzungen bei Flächenkonkurrenz</b></p> <p>Um Flächenpotenziale für den Sport zu erschließen, sollte über eine Stapelung von Nutzungen (Sportfläche, Stellplätze) nachgedacht werden.</p>
<p>Gesamter Stadtbezirk</p>	<p><b>Ausbau der Sportinfrastruktur auf Grün- und Freiflächen</b></p> <p>Radfahren und Laufen gewinnen als Aktivitäten in frei zugänglichen Räumen weiter an Bedeutung. Gleichzeitig verfügt der Stadtbezirk Innenstadt-West über vergleichsweise geringe Grün- und</p>

	Freiflächen. Es sollte daher ein quantitativer und qualitativer Ausbau der Sportinfrastruktur und Sportgelegenheiten auf Grün- und Freiflächen erfolgen.
--	--



Ziel: Weiterentwicklung von Bildungseinrichtungen

Im Stadtbezirk Innenstadt-West liegen mit der Fachhochschule und mehreren Berufskollegs große und bedeutende Bildungseinrichtungen. Ziel ist es, diese Bereiche weiterzuentwickeln und an heutige Anforderungen anzupassen.

Handlungsempfehlungen

Berufsschulcluster nördlich Geschwister-Scholl-Straße	<b>„Campus-Entwicklung“ Berufsschulen</b> Die bestehenden Berufsschulen nördlich der Geschwister-Scholl-Straße sollen als „Campus“ mit zugehöriger Infrastruktur (z. B. Umfeldgestaltung, Mensa) weiterentwickelt werden.
„Smart Rhino“	<b>Schaffung eines innovativen Bildungsstandortes</b> Auf der Entwicklungsfläche „Smart Rhino“ sollen die Standorte der Fachhochschule gebündelt und der Standort damit zu einem innovativen, modernen Bildungsstandort entwickelt werden. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf die Verknüpfung mit anderen bildungs-/technologieorientierten Einrichtungen und dem Umfeld zu legen.



Ziel: Sicherung attraktiver Zentren

Aufgrund des Strukturwandels im Einzelhandel verliert der Einzelhandel als treibende Kraft in den Zentren an Bedeutung. Es besteht die Notwendigkeit – aber auch die Chance – Zentren vielfältiger zu gestalten und ihre Aufenthaltsqualität zu stärken und sie so als zentrale Orte zum Versorgen, zum Aufenthalt und zur Begegnung zu sichern.

Handlungsempfehlungen

City	<b>Weiterentwicklung City</b> Für eine zukunftsfähige Gestaltung der City sollte die Aufenthaltsqualität gesteigert sowie Möglichkeiten für ein erlebnisorientiertes Einkaufen gestärkt werden. Auch sollte vermehrt auf eine Nutzungsmischung gesetzt und Citymarketing und –management weiterentwickelt werden. Bedeutende Maßnahmen dafür stellen der Umbau des Boulevard Kampstraße und eine Quartiersbildung dar.
------	---



<p>Zentrale Versorgungsbereiche insgesamt</p>	<p><b>Schaffung einer höheren städtebaulichen Attraktivität sowie höheren Aufenthalts-/ und Nutzungsqualität</b></p> <p>Durch Maßnahmen wie z. B. eine stärkere Durchgrünung, eine stärkere Berücksichtigung der historischen Architektur und Maßnahmen der Mobilitätsplanung können die zentralen Versorgungsbereiche als Versorgungs-, Treff- und Aufenthaltsräume gesichert und aufgewertet werden. Dazu sollte eine gesamtstädtische systematische Analyse aller zentralen Versorgungsbereiche erfolgen, um einen Überblick über die Ist-Situation zu erlangen und darauf aufbauend konkrete Handlungsempfehlungen zur Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche auszusprechen.</p>
<p>„Smart Rhino“</p>	<p><b>Schaffung einer angemessenen Nahversorgung im Rahmen von Quartiersentwicklungen bei gleichzeitigem Schutz der zentralen Versorgungsbereiche</b></p> <p>Bei der Entwicklung des ehemaligen HSP-Areals sollte Einzelhandel zur Versorgung des Gebiets angesiedelt werden. Das Angebot ist so zu gestalten, dass eine Gefährdung der bestehenden zentralen Versorgungsbereiche und der Nahversorgungsstruktur ausgeschlossen wird.</p>

## Handlungsfeld Freiraum und Stadtklima

Die Innenstadt-West ist in hohem Maße anthropogen überprägt. Im innerstädtischen verdichteten Bereich stehen gestaltete Grünflächen (Parks, Grün- und Sportanlagen) zur Verfügung, während in Dorstfeld mit dem Naturschutzgebiet Hallerey und dem Emschertal, das den Siedlungsraum zwischen Dorstfeld und der Innenstadt gliedert, auch landschaftsbezogener Freiraum vorhanden ist. Aufgrund der Siedlungs- und Baustruktur ist der Stadtbezirk durch klimatische Lasträume geprägt. Die Grün- und Parkanlagen leisten daher nicht nur einen wichtigen Beitrag für die Freizeitgestaltung, sondern erfüllen auch eine bedeutende Funktion als klimatische Ausgleichsräume.



Ziel: Grünvernetzung zwischen Quartieren und Freiraum stärken

Aufgrund der verdichteten Siedlungsstruktur ist der Bedarf an öffentlichen Grün- und Freiflächen groß, gleichzeitig sind die Wege dorthin z.T. vergleichsweise weit. Zur Steigerung der Lebensqualität soll die (Grün-)Vernetzung von den Quartieren in den Freiraum verbessert werden und eine stärkere Vernetzung der Grün- und Freiflächen untereinander erfolgen.

## Handlungsempfehlungen

gesamter Stadtbezirk	<b>(Grün-)Vernetzung durch Fuß- und Radwege</b> Zur besseren Erreichbarkeit von Grün- und Freiflächen sollen Fuß- und Radwegeverbindungen gestärkt werden.
Kleingärten Im Wiesengrund, Frisch gewagt, Emschertal, Bolmketal, Sonnenblick	<b>Entwicklung Gartenpark</b> Die bestehenden Kleingartenanlagen im Süden des Stadtbezirks sollen mit den angrenzenden Kleingärten des Stadtbezirks Hombruch (Schnettkerbrücke, Palmweide, Helenenberg, Zur Quelle, Heideblick und Goldener Erntekranz) zu einem Gartenpark verbunden werden.
Emscher	<b>Entwicklung Emscher nordwärts</b> Es soll eine vernetzte Freiraumstruktur entlang der Emscher von der Rheinischen Straße bis zum Deusenberg geschaffen werden.



## Ziel: Erhaltung von Bereichen mit wertvoller stadtklimatischer Ausgleichsfunktion und Schutz von Bereichen mit hoher stadtklimatischer Belastung

Um die Folgen des Klimawandels abzufedern, sollen Bereiche mit einer wertvollen stadtklimatischen Ausgleichsfunktion gesichert werden. In Bereichen, die stadtklimatisch hoch belastet sind, sollen Maßnahmen zur Abmilderung der Belastung durchgeführt werden.

## Handlungsempfehlungen

	<b>Begrünung Gewerbegebiete und Magistralen</b> Zur Vermeidung von Hitzeinseln sollen Gewerbegebiete und Magistralen begrünt werden, z. B. Gewerbegebiete Dorstfeld-West und Union, Hohe Straße, Poststraße.
	<b>Doppelte Innenentwicklung</b> Da der Stadtbezirk im Großen und Ganzen vollständig bebaut ist, werden Neuerrichtungen / Nachverdichtungen immer nur im Bestand erfolgen können. Um aufgrund der damit einhergehenden städtebaulichen Dichte dennoch eine hohe Wohn- und Lebensqualität zu gewährleisten, soll ergänzend zu der baulichen Entwicklung immer auch die Entwicklung von Grünflächen mitgedacht werden. Auch sind bei Neubauvorhaben Klimaanpassungsmaßnahmen vorzunehmen, wie z. B. Dach- und Fassadenbegrünung.
Dorstfeld entlang regionalem Grünzug	<b>Sicherung von Siedlungsändern</b>

	Zur Sicherung von Frischluftschneisen sollen die klimatischen Baugrenzen im Bereich Dorstfeld (entlang regionalem Grünzug) nicht überschritten werden.
Tremoniapark, Westpark, Südwestfriedhof, Kleingartenanlagen, Bolmke, ehem. Güterbahnhof „Dortmunder Feld“	<b>Sicherung von Ausgleichsräumen</b> Die bestehenden Frei- / Grünflächen sind aufgrund ihrer hohen stadtklimatischen Ausgleichsfunktion (Frischluftzufuhr für Innenstadt) zu schützen



### Ziel: Schutz vor Auswirkungen von Starkregen und Überflutung

Durch den Klimawandel stellen zunehmende Starkregenereignisse eine große Herausforderung dar. Ziel ist es, potenziell entstehende Schäden möglichst zu reduzieren.

#### Handlungsempfehlungen

GE Dorstfeld-West, Dorstfeld-Nord, Tremonia	<b>Auswirkungen von Überflutungen mindern</b> Durch bauliche Maßnahmen wie Regenrückhaltung und der Anpassung von Kanalsystemen können Auswirkungen von Überflutungen gemindert werden. Entsiegelungen und Begrünungen können einen zusätzlichen Beitrag leisten, um die Auswirkungen abzumildern und einen positiven Beitrag zum Stadtklima zu leisten.
„Smart Rhino“	<b>Synergien von Wasser und Freiraumqualität nutzen</b> Bei der Entwicklung neuer Quartiere soll ausreichend Raum für offene Gewässer gegeben werden, um Synergien zwischen technischen Anforderungen, städtebaulicher Qualität, der Erholungsfunktion und stadtklimatisch positiver Wirkung zu nutzen.

### **Handlungsfeld Mobilität und öffentlicher Raum**

Im Stadtbezirk Innenstadt-West ist weitestgehend eine flächendeckende Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gegeben. Auch das Hauptstraßennetz ist grundsätzlich leistungsfähig. Bei einigen Magistralen und dem Wallring besteht jedoch Anpassungsbedarf an veränderte Rahmenbedingungen. Gleiches gilt für weitere Straßen- und Platzräume, die unter einer stärkeren Berücksichtigung der Anforderung des Rad- und Fußverkehrs lebendig und multifunktional gestaltet werden sollen.



Ziel: Straßenräume zukunftsfähig gestalten

Vor dem Hintergrund der Verkehrswende sollen Straßen den gewandelten Anforderungen entsprechend umgebaut werden.

Handlungsempfehlungen

Wall, Rheinische Straße, Burgtor, Planetenfeldstraße	<b>Neugestaltung Wallring sowie Magistralen</b> Es soll eine Neugestaltung erfolgen, um insbesondere die Radverkehrsinfrastruktur zu verbessern. Z.T. ist im Rahmen der Neugestaltung auch ein barrierefreier Ausbau von Stadtbahnhaltestellen erforderlich (Rheinische Straße).
Möllerbrücke/ Sonnenplatz, Neubau Brücke Lindemannstraße, Saarlandstraße, Kreuzstraße, Wittekindstraße, Beurhausstraße	<b>Neugestaltung von Straßen- und Platzräumen</b> Straßen- und Platzräume sollen lebendig und multifunktional gestaltet werden. Dabei sollen insbesondere die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs stärker berücksichtigt werden.
Innerstädtische Quartiere, zunächst: Ritterstraße, Unionviertel, Kreuzviertel, Kuithanstraße	<b>Ausweisung von Bewohnerparkzonen</b> Ein Element zur Umgestaltung der Straßenräume ist die Ausweisung von Bewohnerparkzonen. Die Ausweisung soll in mehreren Realisierungsstufen in sämtlichen innerstädtischen Quartieren erfolgen.



Ziel: Radverkehrsinfrastruktur ausbauen

Vor dem Hintergrund der Verkehrswende soll die Radverkehrsinfrastruktur ausgebaut werden. Mit dem Radschnellweg Ruhr und dadurch, dass sämtliche geplante Velorouten in der Innenstadt-West starten, liegt ein besonderer Fokus auf dem Stadtbezirk.

Handlungsempfehlungen

	<b>Realisierung Radschnellweg Ruhr</b> Der bereits teilweise realisierte Radschnellweg Ruhr soll weiter umgesetzt werden.
	<b>Realisierung Velorouten</b> Durch die Einrichtung von Velorouten soll dem Radverkehr auf möglichst durchgängigen Trassen zwischen dem Wallring und den Stadtbezirkszentren Vorrang eingeräumt werden.



Ziel: ÖPNV barrierefrei ausbauen und neue Quartiere adäquat anbinden

Neben dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur stellt der öffentliche Personennahverkehr einen wesentlichen Baustein im Rahmen der Verkehrswende dar. Daher sollte er für alle nutzbar gestaltet sein und bei Quartiersentwicklungen soll eine adäquate Erschließung mit dem ÖPNV forciert werden.

Handlungsempfehlungen

Stadtbahnhaltestellen Otto- und Ofenstraße	<p><b>Barrierefreier Ausbau</b></p> <p>Die Stadtbahnhaltestellen Ofen- und Ottostraße sollen barrierefrei ausgebaut werden.</p>
Smart Rhino	<p><b>Ausbau ÖPNV-Netz im Zuge Realisierung „Smart Rhino“</b></p> <p>Im Zusammenhang mit der Neunutzung der Fläche „Smart Rhino“ soll der ÖPNV ausgebaut werden. Als Optionen stehen eine Erschließung der Fläche durch die Stadtbahn, durch eine Ausweitung des H-Bahn-Netzes und/oder durch Busse zur Debatte.</p>

**Handlungsfeld Wirtschaft und Arbeit**

Der Stadtbezirk Innenstadt-West hat einen hohen Anteil an Wirtschaftsflächen und einen vielfältigen Branchenmix. Neben Entwicklungsflächen, wie die ehem. HSP- bzw. Caterpillarfläche, liegt der Fokus der Wirtschaftsflächenentwicklung auf dem Bestand.



Ziel: Wirtschaftsflächen (re-)aktivieren

Ziel ist es brachgefallene Wirtschaftsflächen zu reaktivieren und aus der Nutzung gefallene Einzelhandels- und Gewerbeimmobilien wiederzubeleben.

Handlungsempfehlungen

Smart Rhino, GE Dorstfeld-West, GE Rosemeyerstraße	<p><b>(Re-)Aktivierung von Wirtschaftsflächen</b></p> <p>Brachgefallene oder mindergenutzte Wirtschaftsflächen sollen (re-)aktiviert werden.</p>
z. B. Einzelhandelsgroßimmobilien City; Verwaltungsgebäude Union	<p><b>Nachnutzung von leerstehenden Einzelhandels- und Gewerbeimmobilien</b></p> <p>Aus der Nutzung gefallene Einzelhandels- und Gewerbeimmobilien sollen wiederbelebt werden. Dabei können auch neue Nutzungskonzepte zum Tragen kommen.</p>



### Ziel: Wirtschaftsflächen qualifizieren und „Adressen bilden“

Im Stadtbezirk Innenstadt-West liegen aufgrund der zentralen Lage viele bedeutende Wirtschaftsstandorte. Gleichzeitig haben die Standorte aufgrund ihrer häufig prominenten Lage an der B1 oder den Magistralen eine große Sichtbarkeit für Bürger\*innen und den Durchgangsverkehr. Ziel ist es diese Bereiche zu sichern und zu qualifizieren sowie ihre Außenwirkung zu stärken.

#### Handlungsempfehlungen

City, Magistralen, B1	<b>Ausbau hochwertiger Bürostandorte</b> Die Bürostandorte in der City, an den Magistralen und der „Büromeile B1“ sollen als hochwertige Dienstleistungs- und Bürostandorte mit arbeitsplatzbezogener Aufenthaltsqualität ausgebaut werden.
Westfalahallen	<b>Weiterentwicklung Westfalahallen</b> Die Westfalahallen sollen gemäß dem Rahmenplan „Messe- und Veranstaltungszentrum Strobelallee“ weiterentwickelt werden, dabei soll eine fußläufige Verbindung der „Eventmeile“ an die City gesichert werden (s. auch Handlungsfeld Baukultur und Urbanität).
GE Dorstfeld-Nord	<b>Gewerbegebietsmanagement / Standortinitiative</b> Im Gewerbegebiet Dorstfeld-Nord, das von Einzelhandel und Vergnügungsstätten durchsetzt ist, soll ein Gewerbegebietsmanagement bzw. eine Standortinitiative initiiert werden, um eine weitere Verdrängung von „klassischen“ Gewerbebetrieben zu vermeiden.



### Ziel: Innovative Wirtschaftsstandortgestaltung erproben

Vor dem Hintergrund knapper Flächenressourcen und der gleichzeitigen Entwicklung von neuen Gewerbe- und Arbeitsformen soll die Möglichkeit für die Ansiedlung und Erprobung innovativer Gewerbe- und Arbeitsformen geschaffen werden. Gerade der Stadtbezirk Innenstadt-West bietet sich aufgrund seiner zentralen Lage, guten infrastrukturellen Ausstattung sowie engen Verknüpfung mit anderen Nutzungen, für derartige Ansiedlungen und Modellprojekte an.

#### Handlungsempfehlungen

City, MI Planetenfeldstraße, GE Mariannenstraße	<b>Urbane Produktion</b> Es sollen Räume für Urbane Produktion und Handwerk gesichert werden.
GE Dorstfeld-West, GE Dorstfeld-Nord, Smart Rhino	<b>Gestapelte Bauweise</b>

	Es sollen Konzepte für Nutzungsmischungen in gestapelter Bauweise entwickelt werden.
GE Dorstfeld-West, GE Dorstfeld-Nord	<b>Nachverdichtung</b>  Es soll ein Modellprojekt zur Nachverdichtung im Bestand initiiert werden.

## Handlungsfeld Wohnen und Leben

Der Stadtbezirk Innenstadt-West ist durch Wohnquartiere mit einer hohen städtebaulichen und baulichen Qualität geprägt. Auch ist eine gute Erreichbarkeit und Infrastrukturdichte gegeben. Gleichzeitig gibt es jedoch Bereiche mit städtebaulichen Erneuerungsbedarf.

Mit den Entwicklungsflächen Smart Rhino und nördlich des Hauptbahnhofs steht perspektivisch ein großes Wohnbauflächenpotenzial zur Verfügung, um den vorhandenen, großen Wohnraumbedarf zu decken. Bis dahin liegen Potenziale jedoch vorwiegend im Bestand in der Nachverdichtung. Wobei aufgrund der bereits heute sehr dichten Bebauungsstrukturen ein besonderes Augenmerk auf eine klimaverträgliche Gestaltung zu legen ist, die auch Verkehrs- und Stellplatzproblematiken beachtet. Da in den letzten Jahren vor allem hochpreisige Angebote geschaffen wurden, ist es wichtig, auch bezahlbaren Wohnraum zu errichten.



### Ziel: Schaffung von Wohnraum im Bestand

Zur Schaffung von Wohnraum sollte zum Schutz des Freiraums immer die Entwicklung im Bestand im Vordergrund stehen (doppelte Innenentwicklung). Insbesondere in bereits stark verdichteten Bereichen ist dabei auf eine Verträglichkeit mit dem Umfeld zu achten.

### Handlungsempfehlungen

Insb. Hannibal, City	<b>Leerstände beheben, Potenziale prüfen</b>  Die Ursachen für Leerstände sollten behoben werden, um der Nachfrage nach Wohnraum soweit es geht im Bestand gerecht zu werden. Auch sollten sich abzeichnende Potenziale durch Strukturwandel (Einzelhandel, Dienstleistungen, Gewerbe) auf mögliche Wohnnutzungen geprüft werden.
City, Kreuz-, Klinik-, Unionviertel	<b>Neu- und Umbauen unter Berücksichtigung der bereits verdichteten Siedlungsstruktur</b>  Bei Neu- und Umbauten innerhalb bereits heute verdichteter Siedlungsbereiche ist ein besonderes Augenmerk auf Aspekte wie Stellplätze, Verkehr, Begrünung und Regenrückhalt zu legen.



## Ziel: Schaffung von Wohnraum auf Entwicklungsflächen

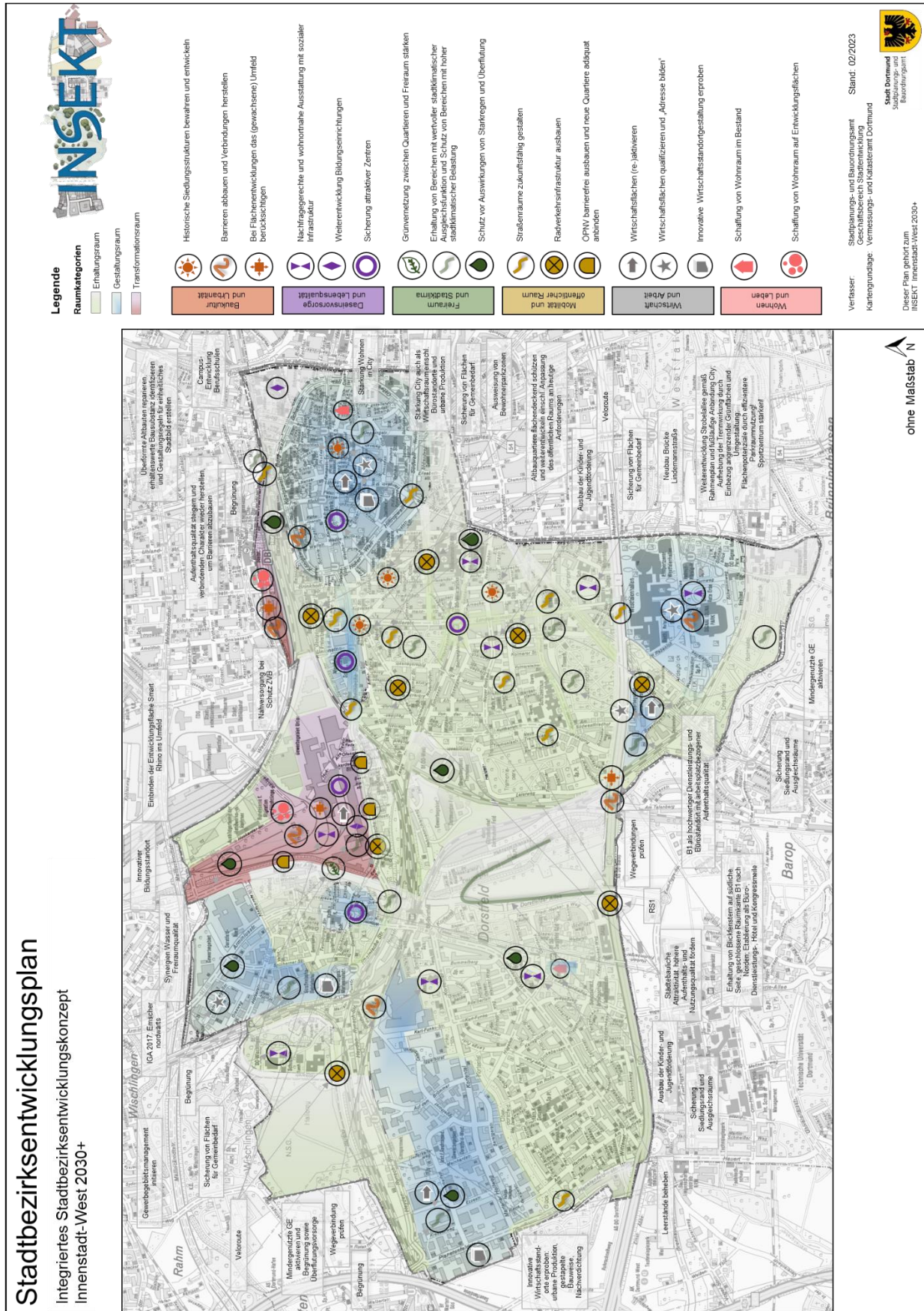
Mit den Entwicklungsflächen „Smart Rhino“ und nördlich des Hauptbahnhofs ergibt sich ein bedeutendes Potenzial, um in dem ansonsten im Großen und Ganzen „fertig gebauten“ Stadtbezirk Innenstadt-West Wohnraum zu schaffen. Aufgrund der insgesamt hohen Nachfrage nach Wohnraum sollte daher auf diesen Flächen in Teilen auch Wohnbebauung realisiert werden. Dabei sollte auf eine gute Vernetzung mit dem Umfeld geachtet werden, damit die „alten“ und „neuen“ Quartiere voneinander profitieren können.

### Handlungsempfehlungen

Smart Rhino	<b>Errichtung Wohnbebauung im Bereich „Smart Rhino“</b>  Auf der Entwicklungsfläche Smart Rhino sollte auch Wohnbebauung realisiert werden. Durch die relative City-Nähe besteht eine hohe Lagegunst. Gleichzeitig könnten durch die Entwicklung positive Effekte auf das Unionviertel ausgehen.
Nördlich Hauptbahnhof	<b>Errichtung Wohnbebauung im Bereich nördlich Hauptbahnhof</b>  Auch bei der Entwicklung der Fläche nördlich des Hauptbahnhofs sollte ein Fokus auf der Realisierung von Geschosswohnungsbau gelegt werden, um der Nachfrage nach Wohnraum gerecht zu werden.



Abbildung 57: Stadtbezirksentwicklungsplan Innenstadt-West 2030+



(Quelle: eigene Darstellung)

## 6 Beteiligungsprozess zu den erarbeiteten Ergebnissen




Die verwaltungsseitig entwickelten Handlungsfelder einschließlich der darin dargelegten Ziele wurden in einem zweiten Beteiligungsschritt sowohl der Öffentlichkeit (Online-Beteiligung) als auch der Ortspolitik (Gesprächstermin) vorgestellt. Es konnten Anregungen zu den Zielformulierungen und den Darstellungen auf dem Stadtbezirksentwicklungsplan eingebracht werden.




Die Einschätzung zu der Ergebnisaufbereitung wird im Folgenden dargestellt.







### 6.1 2. Online-Beteiligung der Öffentlichkeit



Es haben sich 78 Bürger\*innen an der Befragung beteiligt. Dies zeigt, dass es sich nicht um eine repräsentative Befragung handelt, sondern vielmehr ausschnittsweise ein Stimmungsbild der Bewohnerschaft vor Ort widerspiegelt. Der Großteil der Befragten ist zwischen 31 und 45 Jahre alt (41 Nennungen). 21 Teilnehmer\*innen sind zwischen 18 und 30 Jahren alt, 14 zwischen 46 und 65 (zwei haben keine Altersangaben gemacht). 36 Personen haben als Wohnort (Stadtteil) Westfalenhallen angegeben, 19 Personen Dorstfelder Brücke. Acht der Teilnehmenden wohnen in der City und sechs in Dorstfeld. Sieben wohnen in anderen Stadtbezirken bzw. nicht in Dortmund, zwei haben keine Angaben gemacht.




Die Rückmeldung der Beteiligten zu den einzelnen Handlungsfeldern zeigt, dass diese Zustimmung finden. So gaben jeweils zwischen 76 % und 87 % der Befragten an, mit den in den Handlungsfeldern formulierten Zielsetzungen einverstanden zu sein.

Handlungsfeld	Stimme zu/ stimme grund- sätzlich zu	Anregungen
<p>Baukultur und Urbanität</p> <p> Historische Siedlungsstrukturen bewahren und entwickeln</p> <p> Barrieren abbauen und Verbindungen herstellen</p> <p> Bei Flächenentwicklungen das (gewachsene) Umfeld berücksichtigen</p>	81 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bessere Verbindungen zwischen den Bezirken schaffen</li> <li>• Trennwirkung von Bahnlinien minimieren</li> <li>• Maßnahmenvorschläge für Verkehr, z. B. Einbahnstraßen im Unionviertel einrichten, Kreuzungen modernisieren, Einrichtung von Bewohnerparkzonen</li> <li>• Ausbau der Radinfrastruktur darf nicht zu Lasten von Stellplätzen gehen</li> <li>• Quartiersgaragen als Voraussetzung zur Straßenraumumgestaltung</li> <li>• Stärkere Berücksichtigung der Belange von Fußgängern, Schaffung neuer bzw. Umgestaltung bestehender Plätze</li> <li>• Bedürfnisse Nachruhe um Möllerbrücke/Große Heimstraße berücksichtigen</li> </ul>

Handlungsfeld	Stimme zu/ stimme grund- sätzlich zu	Anregungen
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung des Viertels vorrangig für Bewohner*innen, weniger für Besucher*innen und Feiernde</li> <li>• Architektonisch hochwertigere und maßstäblichere Neubauten; urban gemischte Quartiere mit hoher Dichte schaffen statt aufgelockertem Neubau</li> <li>• Konflikt zwischen energetischen Maßnahmen im Bestand und Erhalt historischer Fassaden</li> <li>• Hochhausentwicklungsplan</li> <li>• Entwicklung B1-Allee</li> <li>• Grünflächen erhalten</li> </ul>
<p>Daseinsvorsorge und Lebensqualität</p> <p> Nachfragegerechte und wohnortnahe Ausstattung mit sozialer Infrastruktur</p> <p> Weiterentwicklung Bildungseinrichtungen</p> <p> Sicherung attraktiver Zentren</p>	82 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch ausreichende Stellplätze in City den dortigen Einzelhandel attraktiv halten</li> <li>• Zur Refinanzierung auf Brachflächen Wohnungsbau statt Grünflächen errichten</li> <li>• Abmilderung von Hitzeinseln</li> <li>• Quartiersgaragen etc. schaffen als Voraussetzung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität</li> <li>• Schaffung von Mikrodepots für Lieferdienste</li> <li>• Vorschlag zur Etablierung eines Wochenmarktes am Sonnenplatz, Wunsch nach fußläufig erreichbaren Mini-Supermärkten</li> <li>• Mehr Kultur- und Bildungsangebote wären wünschenswert, darüber hinaus ist fußläufige Erreichbarkeit gegeben</li> <li>• Gegen Nazis vorgehen</li> <li>• Nachtruhe im Bereich Möllerbrücke gewährleisten</li> </ul>

Handlungsfeld	Stimme zu/ stimme grund- sätzlich zu	Anregungen
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehr Straßenbeleuchtung, um Angsträume zu reduzieren</li> <li>• Bessere Müllentsorgung</li> </ul>
<p>Freiraum/ Stadtklima</p> <p> Grünvernetzung zwischen Quartieren und Freiraum stärken</p> <p> Erhaltung von Bereichen mit stadtklimatischer Ausgleichsfunktion und Schutz von belasteten Bereichen</p> <p> Schutz vor Auswirkungen von Starkregen und Überflutung</p>	87 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermehrt Solar und (Dach-)Begrünung</li> <li>• Maßnahmen der Verkehrswende, wie: Schaffung von alternativen Parkmöglichkeiten, um Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu steigern; Reduzierung Autoverkehr</li> <li>• Parkplätze im Kreuzviertel beibehalten</li> <li>• Schutz der bestehenden Grünflächen vor Bebauung; keine Gefährdung der stadtklimatischen Ausgleichsfunktion der Grünflächen</li> <li>• Grünflächen in Bebauung und Infrastruktur zur Hebung der Wohnqualität integrieren</li> <li>• Innerhalb Wall: Schaffung qualitativer Grünstrukturen (Vermeidung Hitzeinseln, Aufenthaltsqualität)</li> <li>• Regenwasser für Bewässerung nutzen</li> <li>• Häufigere Leerung der Mülleimer in Parkanlagen</li> </ul>
<p>Mobilität und öffentlicher Raum</p> <p> Straßenräume zukunftsfähig gestalten</p> <p> Radverkehrsinfrastruktur ausbauen</p> <p> ÖPNV barrierefrei ausbauen und</p>	83 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung von Maßnahmen im ruhenden Verkehr, wie Anwohnerparken, Quartiersgaragen, Parklenkung von auswärtigen Besucher*innen, P&amp;R-Plätze</li> <li>• Reduzierung der Autos/ Parkplatzflächen im Kreuzviertel, bessere Kontrolle von Falschparker*innen</li> <li>• Kein Wegfall von Stellplätzen</li> <li>• Kein Umbau des „Neuen Grabens“</li> <li>• Fußgängerüberweg „Neuer Graben“ Ecke „Große Heimstraße“</li> </ul>

Handlungsfeld	Stimme zu/ stimme grund- sätzlich zu	Anregungen
neue Quar- tiere adäquat anbinden		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung 30er Zone Kreuzstraße/Witte- kindstraße bzw. gesamte Innenstadt</li> <li>• Maßnahmen zur Förderung des Radver- kehrs, wie Sanierung der Asphaltdecken, Schaffung von sicheren Abstellmöglichkei- ten für Lastenräder, sichere Radwege, Querung City, Fahrradtunnel Hauptbahn- hof, stärkere Trennung von Rad- und Kfz- Verkehr</li> <li>• Tempolimit für E-Bikes und E-Roller fest- setzen; Kontrollen</li> <li>• Barrierefreie und sichere Gestaltung der Fußwege</li> <li>• Plätze zukunftsfähig entwickeln, z. B. Son- nenplatz; Umwandlung von Parkplätzen in Grün/Gastronomie/Kinderspielmöglichkei- ten</li> <li>• Bessere Vernetzung der Quartiere, z. B. Anbindung des neuen Berswordt-Karrees (ÖPNV, Fußgänger*innen), dauerhafte Öffnung des Weges zwischen Westfalen- hallen von der B1-Brücke zur Strobelallee, Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Leierweg und Rosemeyerstraße</li> <li>• Steigerung der Attraktivität des ÖPNV als Alternative zum Auto, z. B. Taktverdich- tung U 42</li> <li>• Schulwege sicherer machen</li> <li>• Ziele im Sinne der Mobilitätswende viel deutlicher formulieren</li> </ul>
<p>Wirtschaft und Arbeit</p> <p> Wirtschaftsflä- chen (re-)akti- vieren</p> <p> Wirtschaftsflä- chen qualifi- zieren und</p>	76 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung von mehr Gastronomiebetrie- ben im Unionviertel</li> <li>• Auf Themen/Berufsfelder spezialisierte „Zentren“ schaffen, um Know How zu bün- deln und Synergien zu schaffen</li> <li>• Mehr Firmen entlang der B1 ansiedeln</li> </ul>

Handlungsfeld	Stimme zu/ stimme grund- sätzlich zu	Anregungen
<p>„Adresse bilden“</p>  Innovative Wirtschaftsstandortgestaltung erproben		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Caterpillar-Fläche hochwertig entwickeln statt x-beliebiger Logistikfläche</li> <li>• Wirtschaftsflächen der City umbauen</li> </ul>
<p>Wohnen und Leben</p>  Schaffung von Wohnraum im Bestand  Schaffung von Wohnraum auf Entwicklungsflächen	87 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachverdichtung/Aufstockung mit Augenmaß, gerade um auch bezahlbare und familienaugliche Mietwohnungen zu schaffen. Dabei Abstellmöglichkeiten für PKW und Fahrrad mitdenken.</li> <li>• Als Alternative zur Nachverdichtung leerstehende Bürogebäude zu Wohnraum umnutzen</li> <li>• Mischgebiete statt reine Wohngebiete entwickeln, hohe städtebauliche Dichte schaffen, keine neuen Stellplätze bei Projekten in Innenstadtlage schaffen</li> <li>• Qualität des Wohnraums erhöhen (große Balkone, Aufzüge etc.)</li> <li>• Attraktivität des Unionviertels erhöhen (Säuberung Fassaden, Sauberkeit, Pflege Baumscheiben etc.)</li> <li>• Projekt Hannibal endlich zu Ende bringen</li> </ul>

Die Befragung hatte weiterhin zum Ziel, den dringendsten Handlungsbedarf herauszustellen (max. drei Nennungen aus den sechs Handlungsfeldern). Dabei sehen die Befragten die größte Priorität in den Handlungsfeldern „Mobilität und öffentlicher Raum“ (53 Nennungen), „Wohnen und Leben“ (44 Nennungen) sowie „Freiraum und Klima“ (43 Nennungen).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Öffentlichkeit den im INSEKT Innenstadt-West 2030 + erarbeiteten Zielen und Handlungsempfehlungen grundsätzlich zustimmt. Auch die Priorisierung der dringendsten Handlungsbedarfe spiegelt die aktuell größten Herausforderungen der Stadtentwicklung in innerstädtischen, verdichteten Bereichen wider (Verkehrswende, Wohnraumschaffung/ Nachverdichtung, Klimaschutz/ Klimafolgenanpassung).

## 6.2 2. Beteiligung der Ortschaftspolitik

Auch der Ortschaftspolitik wurden die erarbeiteten Ergebnisse vorgestellt. Es zeigte sich, dass grundsätzlich ein Einverständnis besteht. Ein besonderes Augenmerk seitens der Politik wurde auf die Realisierung von Wegeverbindungen gelegt, z. B. im Bereich der Schnettkerbrücke und im Bereich der ehemaligen Caterpillar-Fläche in Dorstfeld. Politische Anfragen dazu liegen gesondert vor. Realisierungsmöglichkeiten sind zu prüfen.

## 7 Ausblick

Der Stadtbezirk Innenstadt-West ist heterogen. Angefangen bei der weit über das Stadtgebiet hinausstrahlenden City und den daran anschließenden innerstädtischen gründerzeitlichen Wohnquartieren, über Sonderstandorte wie das Messegelände bis hin zur vergleichsweise aufgelockerten Siedlungsstruktur in Dorstfeld mit anschließenden Gewerbegebieten. Aufgrund der innerstädtischen dichten Siedlungsstruktur und den großflächigen Versiegelungen in den Gewerbegebieten bestehen eine besondere Notwendigkeit und Herausforderung, Anpassungen an die Folgen des Klimawandels vorzunehmen. Wichtige Grundlagen dafür sind z. B. mit dem Durchgrünungsplan für die City oder der baurechtlichen Festsetzung von Dachbegrünungen geschaffen. In den nächsten Jahren und Jahrzehnten besteht die wesentliche Aufgabe in der Umsetzung und weiteren Ausarbeitung von Klimaanpassungsmaßnahmen im Bestand. Damit korrespondiert die Umgestaltung von Straßen und Plätzen in den innerstädtischen Wohnquartieren mit der Verkehrswende. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität zu steigern, den Fuß- und Radverkehr zu fördern und den Parkdruck zu reduzieren. Der Schutz und die stärkere Akzentuierung der historischen Bausubstanz im Kreuz-, Klinik- und Unionviertel sind weitere wichtige Bausteine, damit die Viertel attraktive Wohnstandorte bleiben.

Ein weiteres wichtiges Ziel stellt die Sicherung und Schaffung bezahlbaren Wohnraums dar. Dies sollte zum einen im Bestand, z.B. durch die Reaktivierung von Leerständen, erfolgen. Zum anderen ergeben sich mit der Entwicklung der ehemaligen HSP-Fläche zum Zukunftstandort „Smart Rhino“ und der Entwicklung des Bereichs nördlich des Hauptbahnhofs bedeutende Chancen zur Errichtung von Wohnungen. Bei der Entwicklung von „Smart Rhino“ ist darüber hinaus insbesondere auf eine gute Verknüpfung mit den umliegenden Stadtteilen zu achten, damit von der Flächenentwicklung auch positive Impulse auf ihr Umfeld ausgehen.

Vor dem Hintergrund des Strukturwandels im Einzelhandel ergibt sich auch die Möglichkeit in der City Wohnnutzungen anzusiedeln. Zwar wird der Handel im Oberzentrum Dortmund immer die führende Funktion in der City bilden, durch zunehmende Konkurrenz durch den Online-Handel und gewandelte Ansprüche beim Einkaufs- und Freizeitverhalten gewinnen ergänzende Nutzungen jedoch immer mehr an Bedeutung. Außerdem ist für das Funktionieren der City eine attraktive Gestaltung und Aufenthaltsqualität unabdingbar. Dazu sind bereits viele Konzepte und Maßnahmen initiiert, die es gemeinschaftlich umzusetzen gilt.

Als wesentlicher Handlungsschwerpunkt bei den Gewerbegebieten wurde die Sicherung und Qualifizierung dieser Flächen identifiziert. Zwar gibt es im Stadtbezirk Innenstadt-West verhältnismäßig große Wirtschaftsflächenpotenziale, dabei handelt es sich zumeist jedoch um Betriebsreserven. Daher sind die bestehenden Gewerbegebiete dahingehend zu sichern, dass ein weiteres Einsickern von Einzelhandel und Vergnügungsstätten vermieden wird, um die Flächen für „klassisches“ Gewerbe vorzuhalten. Auch sollten z. B. untergenutzte Flächen aktiviert und Konzepte für gewerbliche Nutzungsmischungen und Nachverdichtung entwickelt werden. Dabei darf aber auch hier das Thema der Klimafolgenanpassung nicht außer Acht gelassen werden, da gerade die großflächig versiegelten Gewerbegebiete viele Angriffspunkte hinsichtlich Hitze und Starkregen bieten.

Das Integrierte Stadtbezirksentwicklungskonzept (INSEKT) Innenstadt-West 2030+ stellt dar, wie sich der Stadtbezirk in den nächsten Jahren entwickeln soll. Es dient als Instrument zur Identifizierung von Chancen und Herausforderungen, zur Ableitung von Handlungsansätzen und zur Verständigung über die Zielvorstellungen für die zukünftige Stadtbezirksentwicklung.



Dabei werden für das Ziel der nachhaltigen Stadtentwicklungsplanung die sozialen, ökonomischen und ökologischen Belange im Stadtbezirk im Zusammenhang betrachtet.

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

## 8 Quellenangaben

### Website Bundesregierung

<https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/nachhaltigkeitspolitik/die-un-nachhaltigkeitsziele-1553514> (zugegriffen am 23.08.2022)

### Website Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB)

<https://www.bmwsb.bund.de/Webs/BMWSB/DE/themen/stadt-wohnen/stadtentwicklung/neue-leipzig-charta/neue-leipzig-charta-node.html> (zugegriffen am 23.08.2022)

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

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

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

Stadt Dortmund, 3/Dez Dortmunder Statistik: Nachfrageanalyse zur Situation auf dem Dortmunder Wohnungsmarkt. 2018. Dortmund