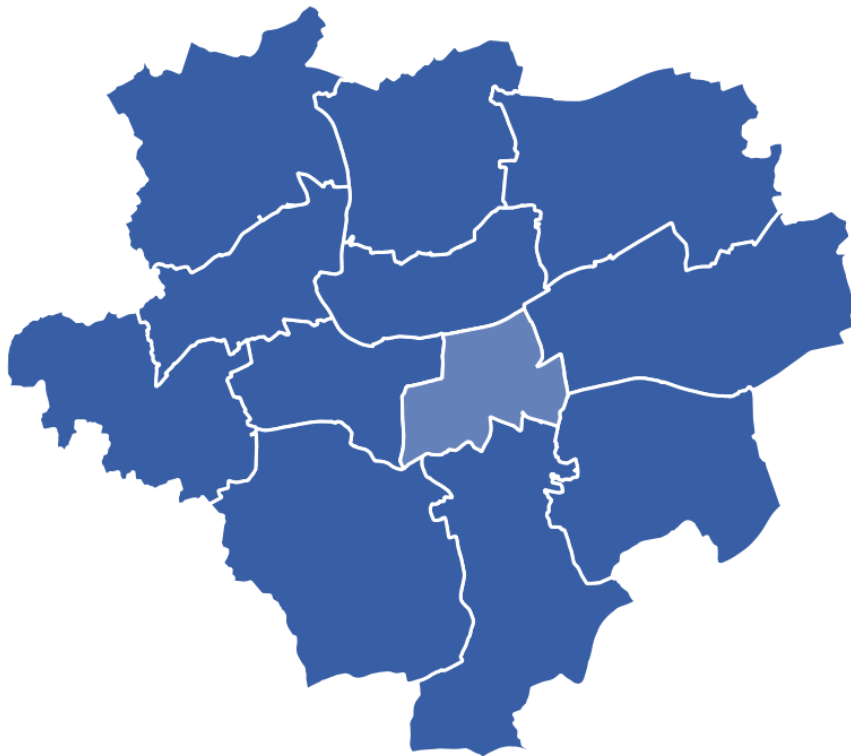


Integriertes Stadtbezirkentwicklungskonzept



Innenstadt-Ost 2030+



Berichte zur Stadtentwicklung
Band 8

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt



Impressum

Herausgeber:

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Juli 2021

Stefan Thabe (verantwortlich)

Burgwall 14, 44122 Dortmund

Telefon: 0231 - 50-0

stadtplanungsamt@dortmund.de

www.stadtplanungsamt.dortmund.de

Projektbetreuung:

Matthias Drop

Manja Laske

Kerstin Furkert

Julia Karla

Eckhard Kneisel

Titelbild:

Schriftzug: Karina Wambach

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

Band 1: Entwicklungsbericht Dorstfeld (2013)

Band 2: Entwicklungsbericht Marten (2015)

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

Band 4: Wohnbauflächenentwicklung in Dortmund (2016)

Band 5: Integriertes Stadtbezirkentwicklungskonzept Aplerbeck 2030+ (2020)

Band 6: Bericht zur Nahversorgungsstruktur in Dortmund (2020)

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

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

Band 9: Integriertes Stadtbezirkentwicklungskonzept Brackel 2030+ (2021)

1	ZUSAMMENFASSUNG – für eilige Leser*innen	1
2	INSEKT 2030+	8
3	GRUNDLAGEN.....	11
3.1	Ziele und Leitbilder der Stadtentwicklung	11
3.2	Regionalplan	14
3.3	Flächennutzungsplan	16
3.4	Rahmenpläne.....	17
3.5	Planfeststellungsverfahren.....	19
3.6	Bebauungspläne	19
3.7	Stadterneuerung	21
3.8	Quartiersentwicklung und -analysen.....	21
4	BESTANDSANALYSE	22
4.1	Stadtbezirksprofil Innenstadt-Ost.....	22
4.1.1	Historie der Siedlungsflächenentwicklung	23
4.1.2	Raumnutzung und Siedlungsstruktur	30
4.1.3	Bevölkerung und Sozialstruktur	35
4.2	Fachplanungen	42
4.2.1	Einzelhandel	42
4.2.2	Freiraum	49
4.2.3	Lärm.....	55
4.2.4	Mobilität	59
4.2.5	Stadtklima	70
4.2.6	Soziale Infrastruktur.....	74
4.2.7	Technische Infrastruktur	89
4.2.8	Wirtschaftsflächen	94
4.2.9	Wohnbauflächenentwicklung.....	104
5	INNENSTADT-OST 2030+.....	113
5.1	Wesentliche Aussagen zum Stadtbezirk Innenstadt-Ost.....	113
5.2	Handlungsempfehlungen für den Stadtbezirk Innenstadt-Ost.....	116
5.3	Stadtbezirksthemen für den Stadtbezirk den Innenstadt-Ost.....	124
5.3.1	Ausbau des Wegenetzes.....	124
5.3.2	Doppelte Innenentwicklung	126
5.3.3	Ehemaliger Güterbahnhof Süd und Umfeld	128
5.3.4	Gewerbegebiete „Im Spähenfelde-Nord / -West“, „Körne“, „Brinkstraße“ und „Bronnerstraße“	131
5.3.5	Kreuzungsbereich „Märkische Straße / Westfalendamm“	133

5.3.6	Rheinland- & Westfalendamm (B1)	135
5.3.7	Semerteichstraße	138
5.3.8	Stadtquartier Ost.....	140
5.3.9	Zentren.....	142
6	VISUALISIERUNG	145
6.1	Raummodell	146
6.1.1	Siedlungsstruktur	146
6.1.2	Zentren.....	148
6.1.3	Freiraumstruktur.....	149
6.2	Stadtbezirksentwicklungsplan (STEP)	150
6.3	Stadtteilsteckbriefe	152
6.3.1	Kaiserbrunnen.....	152
6.3.2	Westfalendamm	157
6.3.3	Ruhrallee.....	163
7	AUSBLICK.....	166
	ANHANG	I
Anhang 1	Quellenverzeichnis	I
Anhang 2	Abbildungsverzeichnis.....	IV
Anhang 3	Abkürzungsverzeichnis	VII
Anhang 4	Legende Regionalplan Ruhr.....	IX
Anhang 5	Legende Flächennutzungsplan 2004	X
Anhang 6	Denkmalliste	XII
Anhang 7	Ergebnisdokumentation Online-Beteiligung	XV
Anhang 8	Projekttabelle.....	XXVI

1 ZUSAMMENFASSUNG – für eilige Leser*innen

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

Bestandsanalyse

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

Stadtbezirksprofil

Anhand der umfangreichen noch gut erhaltenden historischen Bausubstanz wird die Bedeutung des Stadtbezirkes im Zuge der gründerzeitlichen Stadterweiterung deutlich. Hervorzuheben sind die Stadterweiterungsgebiete Saarlandstraßen-, Gerichts- und Kaiserviertel, die historische Gartenstadt sowie verbliebene Strukturen entlang der historischen Verkehrswege Körner Hellweg, Märkische Straße und Rheinland- und Westfalendamm. Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost ist insgesamt durch einen sehr hohen Siedlungsflächenanteil und dementsprechend wenig Freiraum geprägt. Lediglich im Südosten des Stadtbezirkes zeigt sich im Bereich der Gartenstadt sowie einzelner Großwohnsiedlungen eine aufgelockerte Siedlungsstruktur.

Die Nutzungsstruktur im Stadtbezirk ist insgesamt sehr kleinteilig und stark durchmischt. Insbesondere in den Zentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“ sowie an den Hauptverkehrsstraßen (z. B. Körner Hellweg) ist eine ausgeprägte, attraktive Nutzungsmischung vorhanden. Der Anteil an Industrie- und Gewerbeflächen konzentriert sich auf den nördlichen Bereich des Stadtbezirkes an der Grenze zum Stadtbezirk Innenstadt-Nord. Rund um den Großmarkt vollzieht sich bereits ein Strukturwandel von Gewerbe zu Wohnen. Die Entwicklung der Flächen stellt ein wesentliches Potenzial zur weiteren Stärkung der Innenstadt-Ost als vielfältigen und durchmischten Stadtbezirk dar.

Aufgrund einer in den letzten Jahren hohen Bautätigkeit ist der Stadtbezirk von einem massiven Bevölkerungswachstum gekennzeichnet. Trotz überdurchschnittlicher Geburtenraten zeigen sich ein fortlaufender Anstieg der Hochbetagten und der damit einhergehende demografische Wandel. Insbesondere in der südlichen Gartenstadt wird sich in den nächsten Jahren ein Generationenwechsel vollziehen. Die Sozialdaten fallen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost durchweg positiver als im Vergleich zur Gesamtstadt aus. Zudem zeigt die Entwicklung seit 2013 eine steigende Beschäftigungsquote und sinkende Arbeitslosigkeit auf.

Fachplanungen

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

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

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

In der Innenstadt-Ost zeigen sich in den statistischen Bezirken quantitativ unterschiedlich ausgeprägte Grünstrukturen. Vor allem der im Norden liegende statistische Bezirk Kaiserbrunnen ist von einer geringen Durchgrünung geprägt. Die Förderung linearer Grünstrukturen und Stärkung grüner „Trittsteine“ zur Vernetzung bestehender Erholungsflächen im Stadtbezirk sind demnach von großer Bedeutung, um die Lebensqualität in allen Bereichen der östlichen Innenstadt zu erhalten. Insbesondere beim Wohnungsneubau muss die „Doppelte Innenentwicklung“ Flächenreserven im Bestand baulich sinnvoll nutzen, gleichzeitig aber auch urbanes Grün entwickeln, vernetzen und qualitativ aufwerten. Dabei liegt die Herausforderung häufig in einer rentablen baulichen Entwicklung.

Die wichtigste stadtklimatische Ausgleichsfunktion übernehmen der ca. 70 ha große Westfalenpark im Südwesten des Stadtbezirkes sowie der Ostfriedhof im Norden. Dennoch steht der insgesamt hohe Siedlungsflächen- dem eher geringen Grünflächenanteil gegenüber. Somit zeigen sich in den dichter bebauten Bereichen insbesondere im Norden (Körne) und Westen (Saarlandstraßenviertel) des Stadtbezirkes vereinzelt überhitzte Bereiche. Die höchsten stadtklimatischen Belastungen sind in den Stadtteilzentren sowie in großen Gewerbe- und Industriegebieten festzustellen.

Durch den Zuzug junger Familien und einer überdurchschnittlichen Geburtenrate steigt der Anteil der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren stark an. Der damit verbundene Bedarf an zusätzlichen Betreuungs- und Bildungseinrichtungen sowie Spielflächen wurde bisher gedeckt. In Anbetracht der zeitnahen Erschließung großflächiger Neubaugebiete zeigt sich die größte Herausforderung in der Flächenverfügbarkeit zur Schaffung von zusätzlichen Betreuungs-, Bildungs-, Freizeit- und Pflegeangeboten, um zukünftigen Bedarfen nachzukommen. Gleichzeitig steigt die Zahl der Hochbetagten, der Bereitstellung von generationengerechten Angeboten kommt somit eine besondere Bedeutung zu.

Die Beliebtheit des Stadtbezirkes als Wohnstandort wird auch durch die hohe Dynamik bei der Inanspruchnahme von Wohnbaupotenzialen deutlich. Die Nachfrage nach Wohnraum in Dortmund ist weiterhin hoch. Für die zukünftige Wohnbauentwicklung verfügt der Stadtbezirk über eine Vielzahl an Flächen in zentraler Lage, deren Entwicklung die Chance bietet, die östliche Innenstadt als urbanen Stadtbezirk weiter zu stärken. Aufgrund der zunehmenden Verdichtung rücken die stadtklimatische Anpassung, die Sicherstellung der wohnortnahen Grünflächenversorgung, eine bedarfsgerechte Bereitstellung an Angeboten der sozialen Infrastruktur sowie die Verringerung des Verkehrsaufkommens durch eine Änderung des Mobilitätsverhaltens zunehmend in den Fokus.

Im Norden zeigt sich ein gewerblicher Schwerpunkt. Zusammen mit weiteren Standorten an der Bronnerstraße und Brinkstraße verfügt der Stadtbezirk über einen vielfältigen Branchenmix. Die Büromeile „Rheinland- und Westfalendamm“ bietet zudem eine Vielzahl an Arbeitsplätzen im Büro- und Dienstleistungssektor. In allen Bestandsgebieten lassen sich kaum Leerstände verzeichnen. Fortlaufende Investitionen zeugen von einer Standorttreue der ansässigen Unternehmen. Dennoch zeigen sich an vereinzelten Standorten Herausforderungen in auf städtebauliche Erneuerungsbedarfe, auf die Klimaanpassung und das Einsickern gebietsfremder Nutzungen, die es in der zukünftigen Entwicklung der Bestandsgebiete zu berücksichtigen gilt.

Stadtbezirksthemen

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

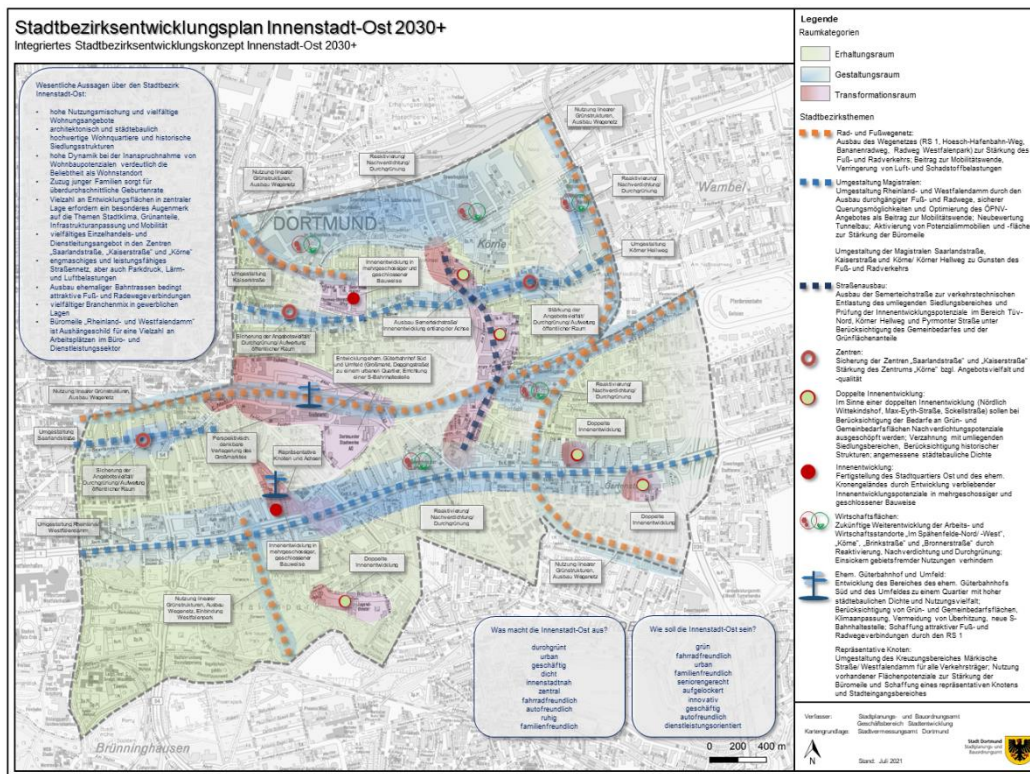


Abbildung 1: Stadtbezirkentwicklungsplan (STEP) Innenstadt-Ost 2030+ (s. Kapitel 6.2)
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Die Stadtbezirksthemen für die Innenstadt-Ost zeigen die wesentlichen „Leitplanken“ für die Entwicklung des Stadtbezirkes in den nächsten Jahren auf. Im Fokus steht dabei das Vorantreiben der Mobilitätswende. So trägt der **Ausbau des Wegenetzes** durch den Radschnellweg Ruhr (RS1), Hoesch-Hafenbahn-Weg und die Fortführung des Bananenradwegs zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs und langfristigen Verringerung des Autoverkehrs bei. Zudem bestehen erste Ideen für eine verbesserte Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Stadewaldchen und dem Emscherradweg durch die Einbindung des Westfalenparks in das Wegenetz.

Auch die Umgestaltung des **Rheinland- und Westfalendamms (B1)** und des **Kreuzungsbereiches „Märkische Straße / Westfalendamm“** sieht eine Verbesserung für alle Verkehrsträger vor. Der Ausbau durchgängiger Fuß- und Radwege und sicherer Querungsmöglichkeiten sowie die Optimierung des ÖPNV-Angebotes leisten einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende und verbessern die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen durch umweltfreundliche Verkehrsmittel. Die Entwicklung brachliegender Flächen entlang der Verkehrsachse sowie im Kreuzungsbereich „Märkische Straße / Westfalendamm“ stärkt den Rheinland- Westfalendamm als attraktiven Büro- und Dienstleistungsstandort und schafft eine repräsentative Eingangssituation zur Dortmunder Innenstadt. Die Tunnelplanung für den Straßenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Märkische Straße und B236 soll durch eine aktualisierte Betrachtung kritisch hinterfragt werden.

Einen weiteren Beitrag zur Mobilitätswende leistet die Umgestaltung von Saarlandstraße, Kaiserstraße und Körner Hellweg. Insbesondere die finale Planung zur Umgestaltung der Saarlandstraße dient als Vorbild für die Verkehrswende, indem die Funktion als innerstädtischer Verbindungstraße angemessen zurückgenommen wird. Im Vordergrund steht dabei das Ziel, durch die Neuaufteilung des Straßenraumes und eine Neuordnung des Parkens, insbesondere die Querbarkeit aber auch die Qualitäten für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege gilt es zudem, die Nutzungsdurchmischung und Angebotsvielfalt in den **Zentren** „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“ zu erhalten. Eine Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie eine Stärkung der Durchgrünung werden zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und stadtklimatischen Entlastung in den Zentren führen.

Als letztes fehlendes Netzelement sehen bestehende Planungen einen Ausbau der **Semerteichstraße** vor, um die umliegenden Siedlungsbereiche verkehrlich zu entlasten. Aufgrund der entstehenden Lärmauswirkungen ist eine geschlossene Blockstruktur entlang des zukünftigen Straßenverlaufes bei Neubauvorhaben anzustreben. Der Ausbau der Fuß- und Radwegführung entlang des neuen Straßenverlaufes trägt ebenfalls zur Stärkung dieser Verkehrsgruppen bei.

Eine weitere Aufgabe der zukünftigen Stadtbezirkentwicklung ist die Ausschöpfung der zahlreichen Innenentwicklungspotenziale. So sehen aktuelle Planungen eine Entwicklung der Flächenpotenziale „Nördlich Wittekindshof“, „Max-Eyth-Straße“ und „Sckellstraße“ im Sinne einer **Doppelten Innenentwicklung** vor. Diese berücksichtigt die Bedarfe an Grün- und Gemeinbedarfsflächen und trägt zu einer positiven Entwicklung des gesamten Wohnumfeldes bei. Eine besondere Bedeutung erhält die Verzahnung mit den umliegenden Siedlungsbereichen, die Berücksichtigung der historischen Strukturen insbesondere im Bereich der Gartenstadt und das Erzielen einer erhöhten städtebaulichen Dichte aufgrund der zentralen Lage der Flächen. Die Fertigstellung des **Stadtquartiers Ost** soll durch die Entwicklung des verbliebenen Innenentwicklungspotenzials an der Hamburger Straße in Form einer mehrgeschossigen und geschlossenen Bauweise erfolgen. Durch die Ausgestaltung der Flächen der ehemaligen Bahntrasse zu einem Park wird dem örtlichen Grünflächenmangel entgegengewirkt. Auch entlang des neuen Straßenverlaufes der Semerteichstraße zeigen sich am ehemaligen TÜV-Nord-Standort, am Körner Hellweg und an der Pyrmonter Straße Innenentwicklungspotenziale, die für eine bauliche Entwicklung unter Berücksichtigung des Bedarfes an Grün- und Gemeinbedarfsflächen in Frage kommen.

Rund um den Großmarkt zeichnet sich bereits eine Nachnutzung von ehemals gewerblich genutzten Flächen ab. So sollen die Flächen des **Güterbahnhofs Süd und des Umfeldes** („Nördlich Ernst-Mehlich-Straße, „Kronprinzenviertel“, „Deggingshöfe“) im Sinne einer kompakten und durchmischten Stadt zu einem Quartier mit einer hohen städtebaulichen Dichte und Nutzungsvielfalt in direkter Nähe zur Dortmunder City entwickelt werden. Dabei gilt es, die verschiedenen Bedarfe an Grün- und Gemeinbedarfsflächen sowie die Anforderungen der Klimaanpassung (z. B. Fassaden- und Dachbegrünung) und die Vermeidung einer Überhitzung zu berücksichtigen. Der geplante Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) leistet einen Beitrag zur Schaffung attraktiver Fuß- und Radwege und damit zur Mobilitätswende. Die geplante Errichtung einer neuen S-Bahn-Haltestelle trägt zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes bei. Eine perspektivisch denkbare Verlagerung des Großmarktes und eine Entwicklung der Fläche als kompaktes und durchgrüntes Quartier in Anlehnung an den Rahmenplan zur Gestaltung des Umfeldes Güterbahnhof Süd kann die gewünschte Entwicklung in diesem Bereich abrunden.

Um auch zukünftig attraktive Wirtschafts- und Arbeitsstandorte im Stadtbezirk bereitzustellen soll die zukünftige Weiterentwicklung der **Gewerbegebiete „Im Spähenfelde-Nord / -West“, „Körne“, „Brinkstraße“ und „Bronnerstraße“** durch städtebauliche Erneuerung und Reaktivierung der unter- und mindergenutzten Wirtschaftsflächen erfolgen. Dabei ist eine stärkere Durchgrünung der Bestandsgebiete zu forcieren, um eine stadtklimatische Entlastung in verdichteten und hochversiegelten Bereichen zu erreichen.

„Online-Beteiligung“ – Stimmungsbild aus dem Stadtbezirk

Im Zuge einer Online-Beteiligung wurden die Bewohner*innen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost sowie alle Interessierten dazu aufgerufen, sich über die Ergebnisse des INSEKT zu informieren sowie ein Stimmungsbild abzugeben. Inhaltlich lag der Fokus auf der Vorstellung der oben zusammengefassten „Stadtbezirksthemen“ sowie deren Zielformulierung, zu denen die Teilnehmer*innen ihre Bewertung abgeben konnten. Zudem konnten die drei wichtigsten Stadtbezirksthemen für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt-Ost gewählt werden. Insgesamt sind 254 Teilnahmen eingegangen.

Insbesondere der Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes sowie die Umgestaltung des Rheinland- und Westfalendamms und Kreuzungsbereiches „Märkische Straße / Westfalendamm“ haben den meisten Zuspruch der Teilnehmer*innen erhalten. Auch der Berücksichtigung der Bedarfe an Grünflächen und sozialen Angeboten (z. B. Betreuungs-, Bildungs-, Freizeit- und Pflegeangebote) insbesondere bei Neubauvorhaben sowie einer stärkeren Durchgrünung der Gewerbegebiete und die Ausgestaltung eines Parks entlang der ehemaligen Bahnflächen zur Fertigstellung des Stadtquartier Ost wurde von den meisten Teilnehmer*innen zugestimmt. Des Weiteren zeigt sich eine klare Zustimmung zu dem Ziel, die Aufenthaltsqualität in den Zentren unter anderem durch die Umgestaltung von Saarlandstraße, Kaiserstraße und Körner Hellweg zu verbessern. Ein zurückhaltender Zuspruch hat sich zu den bestehenden Planungen zur weiteren Innenentwicklung im Stadtbezirk sowie der Entwicklung der Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Süd und dessen Umfeld ergeben. Dem Ausbau der Semerteichstraße wird zu einem größeren Anteil nicht zugestimmt.

Die Stadtbezirksthemen „Ausbau des Wegenetzes“ (25,07 %) und „Zentren“ (20,40 %) werden von den Teilnehmer*innen mit Abstand als am wichtigsten für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes Innenstadt-Ost bewertet. Somit gingen jede vierte Stimme an den Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes und jede fünfte Stimme an die Aufwertung der Aufenthaltsqualität in den Zentren. Das Mittelfeld bilden die Themen „Ehemaliger Güterbahnhof Süd und Umfeld“, „Rheinland- und Westfalendamm“ und „Stadtquartier Ost“, die gute 10,00 % der Stimmen erhalten haben. Die Themen „Doppelte Innenentwicklung“, „Semerteichstraße“ und „Gewerbegebiete „Im Spähenfelde-Nord /-West“, „Körne“, „Bronnerstraße“ und „Brinkstraße““ erhalten dahingegen weniger als 10,00 % der Stimmen (s. Abbildung 2).

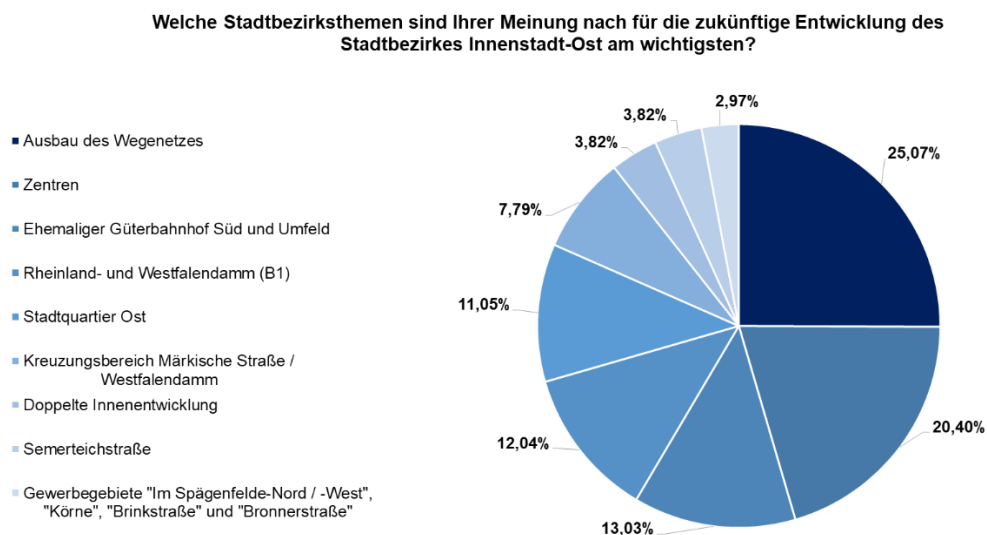


Abbildung 2: Auswertung Online-Beteiligung – „Welche Stadtbezirksthemen sind Ihrer Meinung nach für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes am wichtigsten?“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Ausblick

Die größte Herausforderung für den Stadtbezirk Innenstadt-Ost ist die weiter zunehmende Verdichtung von Innenentwicklungspotenzialen. Neben den bereits bestehenden Planungen zur Entwicklung der Flächen „Nördlich Ernst-Mehlich-Straße“, „Kronprinzenviertel“ und „Deggingshöfe“ kann eine perspektivisch denkbare Verlagerung des Großmarktes und eine Entwicklung der Fläche als kompaktes aber auch durchgrüntes Quartier die gewünschte Entwicklung in diesem Bereich abrunden. Darüber hinaus sollen weitere Neubaugebiete an der Sckellstraße, Max-Eyth-Straße und nördlich des Wittekindshofes entstehen. Aufgrund immer dichter werdender Siedlungsbereiche rücken die stadtklimatische Anpassung, die Sicherstellung der wohnortnahen Grünflächenversorgung, eine bedarfsgerechte Bereitstellung an Angeboten der sozialen Infrastruktur (Betreuungs-, Bildungs-, Freizeit- und Pflegeangebote) sowie die Verringerung des Verkehrsaufkommens durch eine Änderung des Mobilitätsverhaltens zunehmend in den Fokus. Die Vielzahl an Innenentwicklungspotenzialen bietet jedoch auch die Chance, die östliche Innenstadt als urbanen Stadtbezirk weiter zu stärken.

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

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Stadtbezirk stellt das Vorantreiben der Mobilitätswende eine wesentliche Aufgabe dar. Zahlreiche konkret in Umsetzung bzw. Planung befindliche Maßnahmen zielen bereits auf eine Verringerung des Autoverkehrs ab. Zu nennen sind hier die Umgestaltung der Hauptverkehrsachsen Saarlandstraße, Kaiserstraße und Körner Hellweg sowie die Umgestaltung des Kreuzungsbereiches „Märkische Straße / Westfalendamm“ und Rheinland- und Westfalendamm (B1) für alle Verkehrsträger. Insbesondere die finale Planung zur Umgestaltung der Saarlandstraße dient als Vorbild für die Verkehrswende. Der Ausbau des Wegenetzes durch den Radschnellweg Ruhr (RS1), Hoesch-Hafenbahn-Weg sowie Bananenradweg verfolgt das Ziel, durch attraktive Fuß- und Radwege das Mobilitätsverhalten langfristig zu verändern. Dadurch wird sich auch die Aufenthaltsqualität in den Zentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“ verbessern. Des Weiteren stellt die Neuordnung des ruhenden Verkehrs aufgrund des hohen Parkdrucks insbesondere in den Zentren aber auch in den umliegenden Siedlungsbereichen eine Herausforderung dar, um die Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes z. B. für die Bewohnerschaft und Angebote der Außengastronomie zu steigern. Als letztes fehlendes Netzelement sehen bestehende Planungen einen Ausbau der Semerteichstraße vor, um die umliegenden Siedlungsbereiche verkehrlich zu entlasten.

Um auch zukünftig attraktive Wirtschafts- und Arbeitsstandorte im Stadtbezirk bereitzustellen sind die Gewerbegebiete „Im Spähenfelde-Nord / -West“, „Körne“, „Brinkstraße“ und „Bronnerstraße“ durch eine städtebauliche Erneuerung, Reaktivierung und stärkere Durchgrünung weiterzuentwickeln. Zudem gilt es, den Rheinland- und Westfalendamm als repräsentativen Büro- und Dienstleistungsstandort zu stärken.



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

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

2 INSEKT 2030+

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

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

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

Neukonzeption INSEKT 2030+

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

Aufbau des Berichtes

Der Aufbau des Berichtes besteht aus insgesamt vier Hauptkapiteln – Grundlagen, Bestandsanalyse, Innenstadt-Ost 2030+ und Visualisierung – die aufeinander aufbauen und miteinander in Bezug gesetzt werden.

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

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

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

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

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



Abbildung 4: Aufbau des Berichtes

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

Prozess und Beteiligung

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

Workshops „INSEKT 2030+“

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

Online-Beteiligung der Öffentlichkeit

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



Abbildung 5: Beteiligungsformate INSEKT

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

3 GRUNDLAGEN

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



Abbildung 6: Aufbau des Kapitels Grundlagen

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

3.1 Ziele und Leitbilder der Stadtentwicklung

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

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

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

¹ Jessen (2018)

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

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

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

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

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

Stadt der kurzen Wege

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

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

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

Leipzig-Charta 2020

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

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

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

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

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

Kompakte Stadt

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

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

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

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

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

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

Innen- vor Außenentwicklung

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

Doppelte Innenentwicklung

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

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

3.2 Regionalplan

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

⁶ Jessen (2018)

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

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

⁹ Kühnau; Böhme (2018)

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

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

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

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

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

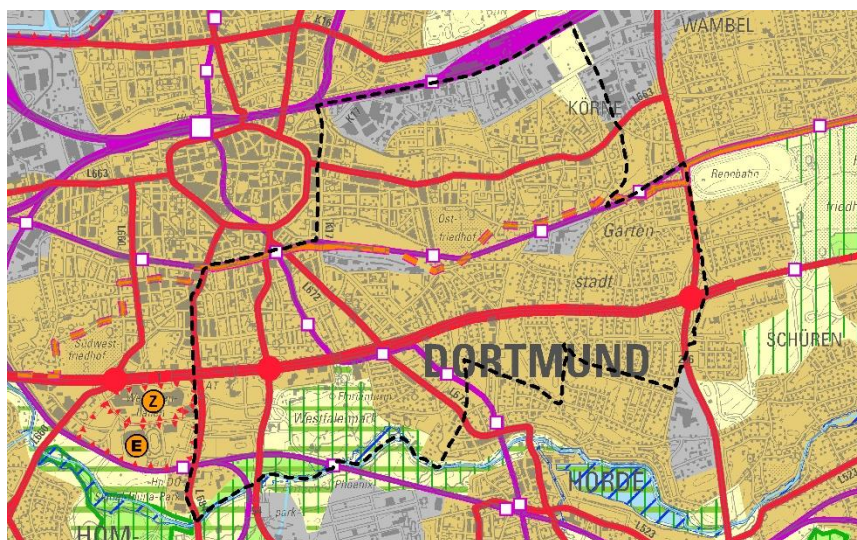


Abbildung 7: Ausschnitt Entwurf Neuaufstellung des Regionalplan Ruhr (RPR) vom 06.07.2018 (Legende s. Anhang 4); Quelle: eigene Darstellung nach Regionalverband Ruhr

- Durch seine innerstädtische Lage ist der überwiegende Teil des Stadtbezirkes Innenstadt-Ost im Regionalplan als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) festgelegt. Der nördliche Bereich sowie die Bahntrasse sind durch gewerbliche Nutzungen geprägt. Als Freifläche ist lediglich der Westfalenpark im Regionalplan festgelegt, obwohl der Ostfriedhof auch eine wichtige Funktion als Freiraum wahrnimmt. Daher hat die Stadt Dortmund in ihrer Stellungnahme zum RPR¹² angeregt, den Ostfriedhof als Freiraum festzulegen.

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

¹² s.o.

3.3 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt für das gesamte Dortmunder Stadtgebiet in Grundzügen dar, welche Flächen in den nächsten ca. 15-20 Jahren von unterschiedlichen Nutzungen wie z. B. Wohnen, Gewerbe, Grünflächen oder Landwirtschaft in Anspruch genommen bzw. bewahrt werden sollen. Auch Einrichtungen für den Gemeinbedarf, Hauptverkehrswege und Einrichtungen für die Ver- und Entsorgung sind Teil des Planes. Es sind einerseits bestehende und andererseits beabsichtigte städtebauliche Entwicklungen wie Baugebiete und Infrastrukturprojekte fachübergreifend in einem Planwerk zusammengefasst. Damit gibt der Flächennutzungsplan die mittel- bis langfristige räumliche Entwicklung der Stadt vor. Seine Inhalte richten sich nach den Vorschriften des § 5 des Baugesetzbuches (BauGB)¹³.

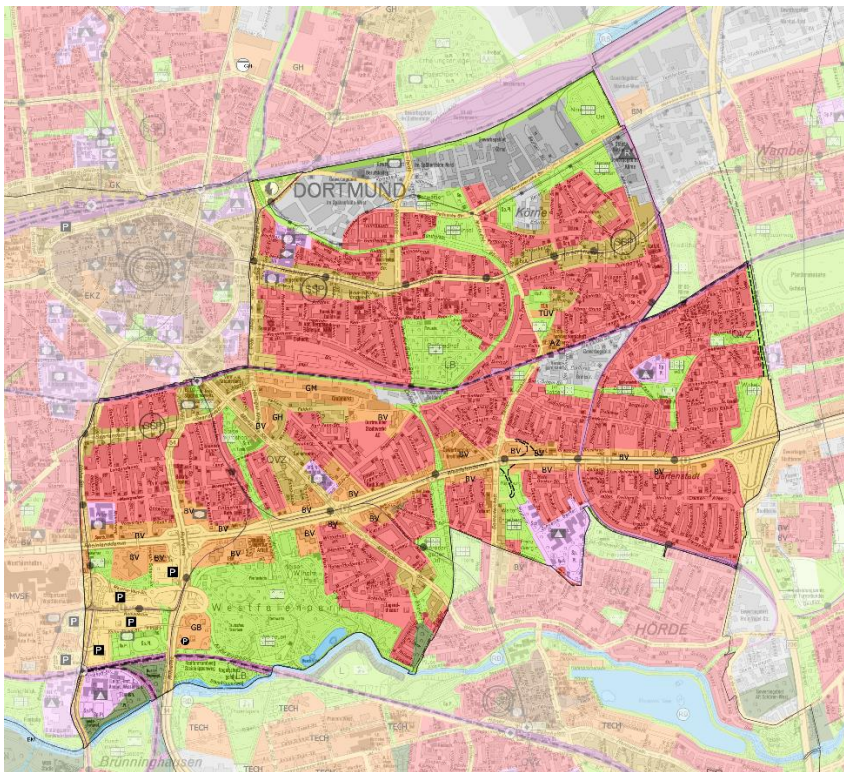


Abbildung 8: Ausschnitt Flächennutzungsplan Innenstadt-Ost 2004 (Legende s. Anhang 5)
Quelle: eigene Darstellung nach Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

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

Der aktuelle Flächennutzungsplan (FNP) wurde am 31.12.2004 bekannt gemacht und damit rechtskräftig. Seitdem sind insgesamt 39 Verfahren zur Änderung des FNP 2004 abgeschlossen worden, davon 16 im vereinfachten Verfahren gemäß § 13a BauGB¹⁴ (Stand November 2020). Im Stadtbezirk Innenstadt-Ost befinden sich aktuell zwei Änderungen des Flächennutzungsplanes im

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

¹⁴ Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017

Verfahren, seit der Bekanntmachung wurden insgesamt zwei Änderungen rechtswirksam. Die hier aufgeführten Änderungsverfahren wurden im Sinne des § 8 Abs. 3 BauGB im Parallelverfahren zeitgleich mit einem Bebauungsplanverfahren durchgeführt.

Verfahrenstitel / Projekttitle	Bezirk	FNP Nr.	B-Plan	Status/ Bekanntmachung
Märkische Straße / Heiliger Weg	Westfalendamm	2	In O 109	rechtswirksam 12.10.2007
Sckellstraße	Westfalendamm	4	In O 205	Verfahren ruht
VEP Einkaufszentrum Körner Hellweg	Kaiserbrunnen	59	In O 233	rechtswirksam 07.06.2019
DSW 21-Gelände Deggingshöfe	Westfalendamm	62	In O 224	Änderungsbeschluss; Verfahren ruht

- Im Bereich Märkische Straße / Heiliger Weg wurde die Darstellung einer gemischten Baufläche in ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Büro und Verwaltung“, sowie „großflächiger Handel“ geändert, um die Versorgungsfunktion des Quartiers zu stärken.
 - An der Sckellstraße soll das ehemalige Goethe-Gymnasium für Wohnzwecke umgenutzt und durch weitere Baukörper ergänzt werden. Die Fläche ist im FNP 2004 als Wohnbaufläche dargestellt. Das Änderungsverfahren ist nicht erforderlich, da der FNP 2004 Wohnbaufläche darstellt; das bestehende Verfahren könnte eingestellt werden.
 - Für den VEP Einkaufszentrum Körner Hellweg wurde die Darstellung „gemischte Baufläche“ um einen Bereich mit Marktfunktion erweitert, damit konnte die Nahversorgungsstruktur gefestigt werden.
 - Das Gelände der Dortmunder Stadtwerke (DSW21) soll eine Neustrukturierung erfahren und der Wohnraumbedarf im Stadtbezirk gedeckt werden. Diese FNP-Änderung befindet sich im Verfahren. Der Änderungsbeschluss wurde getroffen; derzeit werden vorbereitende Untersuchungen durchgeführt. An der Deggingsstraße soll die Änderung einer Darstellung von einem Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Büro und Verwaltung“ zu gemischter Baufläche und Wohnbaufläche erfolgen.
- Für den Stadtbezirk Innenstadt-Ost wurden seit dem Jahr 2004 vier Änderungsverfahren erarbeitet. An dieser verhältnismäßig geringen Anzahl lässt sich ablesen, dass die im Stadtbezirk erfolgten Entwicklungen den zeichnerischen Darstellungen, die bei der Aufstellung des FNP 2004 erarbeitet wurden, weitgehend entsprechen. Zusammenfassend zeigt sich, dass die durchgeführten Änderungsverfahren erforderlich waren, um die Realisierung konkreter Planungsabsichten zu ermöglichen (Parallelverfahren). Änderungen im Rahmen einer vorbereiteten Planung infolge grundsätzlich veränderter langfristiger Entwicklungsvorstellungen und Steuerungserfordernissen ergaben sich bis heute nicht.

3.4 Rahmenpläne

Ein städtebaulicher Rahmenplan ist ein informelles Planwerk der Stadtentwicklung, welches im Vorfeld der rechtsverbindlichen Planung Potenziale aufzeigen und für mögliche Konflikte Lösungswege skizzieren kann. Es können unterschiedliche Methoden zur Ideenfindung und Beteiligung genutzt werden. Bei komplexen Aufgabenstellungen dienen Rahmenpläne der Konkretisierung von Entwicklungszielen für einen Bereich, dessen Abgrenzung sich nach den individuellen Anforderungen vor Ort richtet. Dabei werden z. B. gestalterische, ordnende oder auf Nutzungen bezogene

Ziele festgelegt – jedoch ohne rechtsverbindlichen Charakter. Die Verwaltung kann jedoch beauftragt werden, bei der rechtsverbindlichen Planung die Vorgaben der Rahmenplanung zu berücksichtigen und soweit möglich umzusetzen.

Im Stadtbezirk Innenstadt-Ost gibt es drei Rahmenplanungen, die weiterhin relevant für aktuelle Entwicklungen sind. Dazu gehören der:

- „Rahmenplan Stadtquartier Ost“,
- die „Rahmenplanung Güterbahnhof Süd und Umfeld“ sowie
- die „Städtebauliche Rahmenplanung B1“.

Der „Rahmenplan Stadtquartier Ost“¹⁵ wurde bereits im Jahr 2009 beschlossen und war Grundlage für die Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs Ost, die aktuell noch anhält. Auf Grundlage des Bebauungsplanes In O 106/1 wurde die Wohnbebauung im nördlichen Bereich des Plangebietes weitestgehend realisiert. Aktuell befindet sich die Ecksituation Hamburger Straße / Klönnestraße mit weiteren Wohnbauvorhaben und einem Lebensmittelvollsortimenter mit erhöhter städtebaulicher Dichte in der Entwicklung. Die Zielsetzung einer stringenten Straßenbebauung entlang der Hamburger Straße mit vier Geschossen ist noch nicht umgesetzt worden. Ein wesentlicher Bestandteil der städtebaulichen Rahmenplanung ist die Ausbildung einer in Ost-West-Richtung verlaufenden Grünzone zwischen dem Gewerbe- und Industriegebiet im Norden und der neuen Wohnbebauung im Süden. Diese Parkspange auf der ehemaligen Bahntrasse soll das attraktive Rückgrat für das neue Stadtquartier bilden und vielfältige Möglichkeiten der Naherholung entfalten. Ein wesentlicher Beitrag zur Entwicklung dieser Grünspange wird die Fortführung des Bananenradwegs sein (s. Kapitel 5.3.8).

Die „Rahmenplanung Güterbahnhof Süd und Umfeld“¹⁶ wurde bereits im Jahr 2002 beschlossen. Sie umfasst die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Süd (heute Kronprinzenviertel), die Flächen der Dortmunder Energie und Wasser (DEW) (heute „Deggingshöfe“) sowie das Areal des Großmarktes. Demnach sollen die einzelnen Areale in Baustufen so entwickelt werden, dass jedes Areal für sich eine eigenständige städtebauliche Qualität bildet. Zugleich ist in der Ausgestaltung ihrer Dichte und Struktur eine Verzahnung mit der bestehenden Bebauung im Umfeld vorgesehen. Mittlerweile befindet sich das „Kronprinzenviertel“ auf Grundlage des Bebauungsplanes In O 225 in der Realisierungsphase. Insgesamt entstehen auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Süd 630 Wohneinheiten (WE), davon 150 WE gefördert. Auch eine Tageseinrichtung für Kinder (TEK), Büros und Grünflächen werden im Westen des Areals entwickelt. Für die „Deggingshöfe“ wird aktuell der Bebauungsplan In O 224n erarbeitet. Gemäß Rahmenplan wird eine Mischung unterschiedlicher, der innerstädtischen Lage angemessenen Wohnungsangebote in einem lebendigen, hochwertigen Quartier angestrebt, dass einen Übergang zur bestehenden Bebauung schafft. Der Großmarkt Dortmund ist schon in der Rahmenplanung als langfristige Entwicklungsperspektive vorgesehen. Das ursprüngliche Entwurfskonzept sieht im Bereich des Großmarktes Flächen für zukunftsorientierte Arbeitsplätze und Wohnungen im Süden und eine Grünverbindung entlang der S-Bahn im Norden vor, um das Versorgungsdefizit mit Grünflächen im Stadtbezirk auszugleichen. Um der Barrierewirkung der S-Bahnschiene zwischen den nördlich und südlich gelegenen Siedlungsbereichen entgegenzuwirken, sollte eine Querungsmöglichkeit zum heutigen Kronprinzenviertel geschaffen werden.

¹⁵ vgl. Rahmenplanung Stadtquartier-Ost. Hier: Beschluss über das städtebauliche Konzept Stadtquartier-Ost als Grundlage für die weitere Bauleitplanung (2009)

¹⁶ vgl. Rahmenplanung Güterbahnhof Süd und Umfeld (2002)

Die „Städtebauliche Rahmenplanung B1“¹⁷ wurde im Jahr 2003 beschlossen. Sie ist städtebauliches Leitbild und Handlungsrahmen für Planungen und Maßnahmen sowie Grundlage für nachfolgende Bebauungspläne. Für den Verlauf der B1 (Rheinland- und Westfalendamm) im Dortmunder Stadtgebiet wurden Abschnitte gebildet. Für den Stadtbezirk Innenstadt-Ost betrifft dies hauptsächlich den Abschnitt „Schaufenster Dortmund“, der wiederum in die „Dortmunder Mischung“ zwischen Schnettkerbrücke und Märkische Straße, die „Dichte Stadt“ zwischen Märkische Straße und Voßkuhle und den Abschnitt „Gartenstadt“ zwischen Voßkuhle und B236 unterschieden wird. Für diese unterschiedlichen städtebaulichen Charakteristiken wurden Bau- und Nutzungskonzepte, Gestaltungs- und Grünkonzepte sowie Verkehrskonzepte entwickelt.

- Alle Rahmenpläne im Stadtbezirk Innenstadt-Ost sind „in die Jahre gekommen“. Trotzdem handelt es sich um Bereiche, die für die Stadtentwicklung bis heute von herausragender Bedeutung sind. Obwohl einige der Entwicklungen bereits umgesetzt sind, bieten die Rahmenpläne für aktuelle oder noch anstehende Entwicklungen in diesen Bereichen eine wichtige Orientierungsfunktion. Insbesondere mit Blick auf die Entwicklung von Grünflächen- und Wegevernetzungen gibt es Entwicklungspotenziale, die bisher nicht ausgeschöpft worden sind.

3.5 Planfeststellungsverfahren

Für die Planung von sog. „raumbedeutsamen Vorhaben“ wie Straßen, Schienen- oder Leitungstrassen, die erheblichen Raum beanspruchen oder Gebiete in ihrer Funktion und Entwicklung beeinflussen, werden Planfeststellungsverfahren nach den Verwaltungsverfahrensgesetzen des Bundes bzw. der Länder (VwVfG)¹⁸ und nach einer Vielzahl von Fachplanungsgesetzen durchgeführt. Bei der Planerstellung wird die Öffentlichkeit beteiligt. Ein Planfeststellungsbeschluss ist komplex, wird i. d. R. durch Fachbehörden festgestellt und kann gegenüber der Planungshoheit der Gemeinde privilegiert sein.

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

3.6 Bebauungspläne

Die baurechtlichen Vorgaben im Baugesetzbuch (BauGB)¹⁹ sind eine wesentliche Voraussetzung für die Projekte der Stadtplanung. Bei der städtebaulichen Entwicklung wird grundsätzlich zwischen Innenbereich und Außenbereich unterschieden.

Innenbereich & Außenbereich

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

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

¹⁷ vgl. Städtebauliche Rahmenplanung B1 (2003)

¹⁸ Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003

¹⁹ Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017

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

Bebauungsplan

Bebauungspläne werden aufgestellt, um die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke im Sinne einer geordneten, städtebaulichen Entwicklung vorzubereiten und zu leiten (§ 1 BauGB). Sie sind aus dem Flächennutzungsplan 2004 zu entwickeln. Wenn dieser für ein Gebiet z. B. Wohnbaufläche darstellt, muss die Hauptnutzung im Bebauungsplan als Wohngebiet festgesetzt werden. Die zahlreichen Festsetzungsmöglichkeiten werden durch die Inhaltsangabe in § 9 BauGB²⁰ geregelt. In Verbindung mit der Baunutzungsverordnung (BauNVO)²¹ werden Regelungen zur Nutzungsart (z. B. Wohngebiet, Gewerbegebiet) und dem Maß der baulichen Nutzung (z. B. überbaubare Grundstücksfläche oder Gebäudehöhen) getroffen.

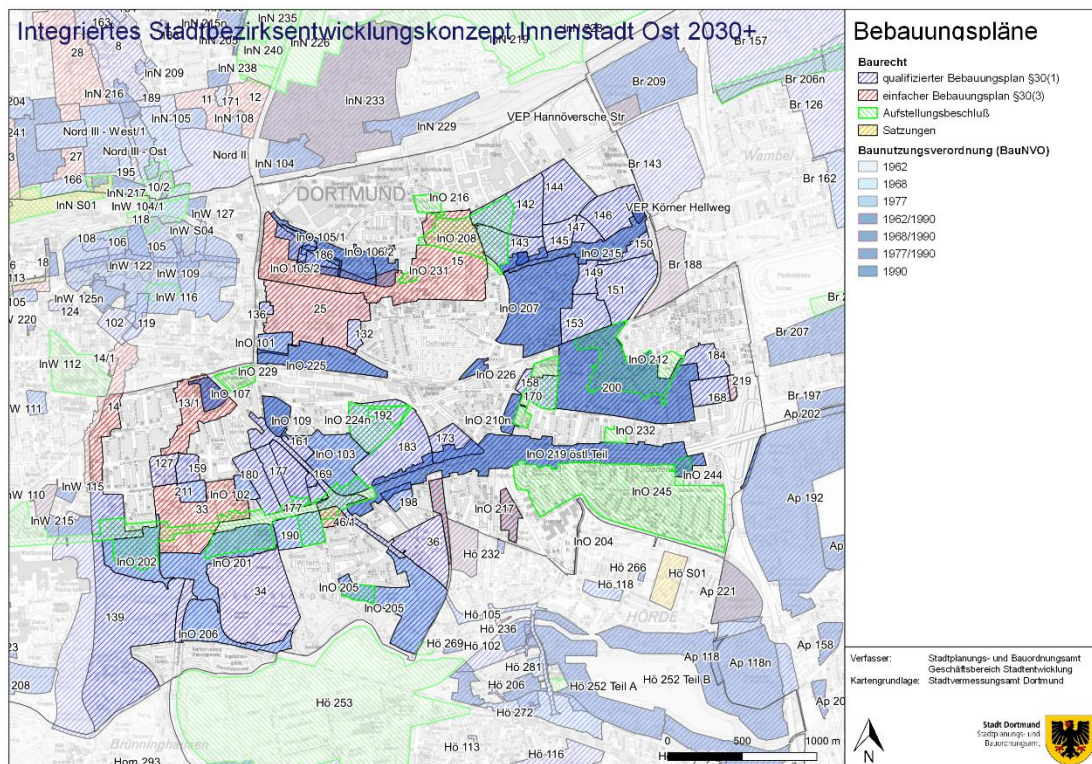


Abbildung 9: Übersicht der Bebauungspläne und Satzungen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Der Bebauungsplan wird vom Rat der Stadt Dortmund als Satzung beschlossen und enthält Festsetzungen, die für jedermann rechtsverbindlich sind. Ein Bebauungsplan kann nur im Rahmen eines rechtlich vorgegebenen Verfahrens aufgestellt, geändert, ergänzt und aufgehoben werden. Ein Bebauungsplanverfahren erfordert umfangreiche Prüfungen und Abstimmungen. Dabei ist i. d. R. auch die Beteiligung der Öffentlichkeit verpflichtend vorgesehen und erwünscht. Um das Ziel der

²⁰ s. o.

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

Planung zu erreichen, sind häufig zahlreiche Restriktionen zu überwinden. Aufgrund der Komplexität der Abstimmungserfordernisse und der politischen Beschlussgänge dauert ein solches Verfahren i. d. R. zwei Jahre.

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

3.7 Stadterneuerung

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

- Städtebauliche Aufwertung
 - Sicherung innenstadtnahen Wohnens, Inwertsetzung von Immobilien
 - Ausbau von Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten
 - Aufbau von sozialer und kultureller Infrastruktur, Integration
 - Unterstützung des bürgerschaftlichen Engagements und Imageförderung
 - Stärkung lokaler Ökonomie
- Im Stadtbezirk Innenstadt-Ost war und ist derzeit kein Stadterneuerungsgebiet ausgewiesen.

3.8 Quartiersentwicklung und -analysen

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

- Im Stadtbezirk Innenstadt-Ost wurde bisher keine Quartiersanalyse durchgeführt, da die Ergebnisse des kleinräumigen Monitorings sowie die Auswertung wohnungswirtschaftlich relevanter Sozialdaten kein Handlungserfordernis ergeben haben.

4 BESTANDSANALYSE

Die **Bestandsanalyse** besteht aus dem Stadtbezirksprofil und der Analyse verschiedener Fachplanungen. Neben der reinen Bestandsaufnahme und Darstellung von fachspezifischen Zielen und Leitvorstellungen erfolgt eine Bewertung von Bestand und Entwicklungsmöglichkeiten in Form von Qualitäten und Herausforderungen. Das Stadtbezirksprofil gibt einen Überblick zur Historie des Stadtbezirkes und ordnet die Grundzüge von Siedlungsstruktur und Raumnutzung ein. Zudem werden statistische Eckpunkte aufgezeigt, um Entwicklungstendenzen und Eigenheiten im Hinblick auf die Bevölkerungsstruktur und -entwicklung abzubilden. Anschließend werden die Fachplanungen Einzelhandel, Freiraum, Lärm, Mobilität, Stadtklima, soziale und technische Infrastruktur sowie Wohnen und Wirtschaft betrachtet (s. Abbildung 10).

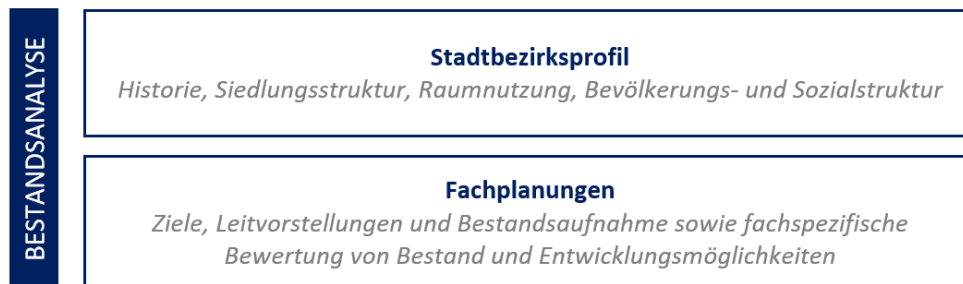


Abbildung 10: Aufbau des Kapitels Bestandsanalyse

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

4.1 Stadtbezirksprofil Innenstadt-Ost

Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost hat 56.946 Einwohner (EW), liegt in der Mitte Dortmunds und grenzt im Osten an die Dortmunder City (s. Abbildung 11). Der Stadtbezirk ist mit einer Größe von 11,23 km² bzw. 1.123 ha flächenmäßig der kleinste Stadtbezirk und zeichnet sich durch überwiegend hochverdichtete Wohngebiete aus. Nach der Innenstadt Nord ist die östliche Innenstadt der am dichtesten besiedelte Bezirk Dortmunds (112,2 EW/ha). Anhand der umfangreichen noch gut erhaltenden historischen Bausubstanz wird die Bedeutung des Stadtbezirkes im Zuge der gründerzeitlichen Stadterweiterung deutlich. Zahlreiche Nachnutzungspotenziale auf ehemals gewerblich genutzten Flächen zeugen von der Bedeutsamkeit des Stadtbezirkes als Wirtschaftsstandort zu Zeiten der Industrialisierung. Im Folgenden wird ein Überblick über die historische Entwicklung, die Siedlungsstruktur und Raumnutzung sowie Bevölkerungs- und Sozialstruktur im Stadtbezirk gegeben.



Abbildung 11: Lage des Stadtbezirkes Innenstadt-Ost im Dortmunder Stadtgebiet
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

4.1.1 Historie der Siedlungsflächenentwicklung

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

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

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

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

²² Die europäischen Kulturminister*innen in der Davos Deklaration 2018

des Standorts Dortmund im Wettbewerb um Unternehmen und qualifizierte Arbeitskräfte. Um dieses Potential zu aktivieren, wird es immer wichtiger, die Besonderheiten und Qualitäten der Altbauten und Altbauquartiere als Standortfaktoren und Imagebilder herauszuarbeiten und die Aufenthaltsqualitäten des öffentlichen Raumes zu stärken.

Was macht die Denkmalbehörde?

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

Die behördlichen Zuständigkeiten in der Denkmalpflege in Nordrhein-Westfalen regelt das Denkmalschutzgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (DSchG NW)²³. Die mit dem Vollzug des Denkmalschutzgesetzes betrauten Denkmalbehörden stehen in einem hierarchisch geordneten Verhältnis zueinander. Jede Gemeinde in Nordrhein-Westfalen ist Untere Denkmalbehörde für ihr Gemeindegebiet (§ 21 DSchG NW). Die Aufsicht über die Unteren Denkmalbehörden üben als Obere Denkmalbehörden für kreisangehörige Gemeinden die 27 Kreise und für kreisfreie Gemeinden die fünf Bezirksregierungen aus. Oberste Denkmalbehörde ist das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen.

Städtebauliche Entwicklung von Dortmund

Nachdem die im Mittelalter einst bedeutende Stadt Dortmund in der Neuzeit einen Bedeutungsverlust erlebte, stieg sie im Zeitalter der Industrialisierung in kurzer Zeit zu einer der größten Städte Deutschlands auf. Die Einwohner*innenzahl wuchs von ca. 10.000 im Jahr 1849 auf 538.000 im Jahr 1929 rapide an.

In dieser Zeit kam es zu drei grundlegenden städtebaulichen Phänomenen, welche die Stadtstruktur und das bauhistorische Erbe Dortmunds bis heute wesentlich prägen:

Erstens wurden die älteren Stadt- und Ortskerne verdichtet, die auf heutigem Stadtgebiet liegen. Dazu gehörten neben den Altstädten Dortmunds und Hördes beispielsweise die historischen Hellwegdörfer „Körne“, „Wambel“, „Brackel“, „Asseln“ und „Wickede“, aber auch andere Orte wie Aplerbeck oder Mengede, die vormals stark von der Landwirtschaft geprägt waren.

Zweitens erfolgte ab ca. 1870 eine Besiedlung der Flächen, die an die alten Siedlungsstrukturen angrenzten – zunächst ungeordnet, ab ca. 1900 unter Stadtbaurat Friedrich Kullrich dann planvoller als Stadterweiterungsgebiete nach dem Vorbild europäischer Hauptstädte wie Paris, Berlin oder Wien.

Drittens wurden in der Nähe der neuen Industriebetriebe und entlang älterer Wegeverbindungen im Stadtgebiet Arbeiterwohnhäuser errichtet. Diese sog. Arbeiterkolonien bestanden zunächst vor allem aus der Wiederholung eines immer gleichen Haustyps. Doch auch beim Bau von Arbeitersiedlungen begann ab der Jahrhundertwende eine ambitionierte Gestaltung mit Plätzen, Blöcken, Sichtbeziehungen und unterschiedlichen Haustypen.

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

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

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

Andererseits wurden die großflächigen Lücken, die der Bombenkrieg in das Blockrandsystem der Gründerzeit gerissen hatte, vielfach durch qualitätsvolle Neubauten so geschlossen, dass der historische Stadtgrundriss bewahrt wurde. Hinzu kamen die typischen Strukturen der Nachkriegsjahrzehnte wie Großwohnsiedlungen in Scharnhorst oder Wickede und teils großflächige Zeilenbaustrukturen wie in Löttringhausen oder Jungferntal.

Städtebauliche Entwicklung des Stadtbezirkes Innenstadt-Ost

Die Innenstadt-Ost wird heute geprägt von einem großen Bestand an denkmalgeschützter und erhaltenswerter Bausubstanz sowie mehreren erhaltenswerten historischen Stadtbereichen.

Mit dem Hellweg und dem ehemaligen Hellwegdorf „Körne“ befinden sich Strukturen aus der Zeit vor der Industrialisierung im Bereich der Innenstadt-Ost. Jedoch sind diese heute nur noch am unregelmäßigen Straßennetz südlich des Hellwegs in Körne ablesbar. Gebäude aus der Zeit vor der Industrialisierung sind nicht erhalten.

Abgesehen vom älteren Körne wurde das heutige Gebiet der Innenstadt-Ost ab ca. 1900 in mehreren Phasen planvoll als Stadterweiterungsgebiet bebaut. Diese Entwicklung war bis zum Zweiten Weltkrieg weitgehend abgeschlossen. Der Stadtgrundriss der Innenstadt-Ost stammt bis heute überwiegend aus dieser Zeit. Größere Freiflächen blieben in Körne und im Bereich zwischen Körne, der nördlichen Gartenstadt und dem Hauptfriedhof erhalten und wurden erst in den Nachkriegsjahrzehnten bebaut.

Grundlegend für die Entwicklung der Innenstadt-Ost in der Zeit der Industrialisierung war der Bauzonenplan von 1908. Dementsprechend sollten die Bereiche fabrikkfrei bleiben, die südlich und östlich an den Stadtkern angrenzten. Sie blieben damit überwiegend frei von Emissionen der Industrie und entwickelten sich infolgedessen zu bürgerlichen und großbürgerlichen Stadtquartieren.

Insgesamt sind 93 Objekte in die Denkmalliste der Stadt Dortmund eingetragen (Stand Mai 2021; s. Anhang 6). Darüber hinaus ist der Stadtbezirk von einem großen Bestand an erhaltenswerten historischen Siedlungsbereichen und Straßenzügen insbesondere aus der Zeit der Industrialisierung und des Wiederaufbaus geprägt (s. Abbildung 12).

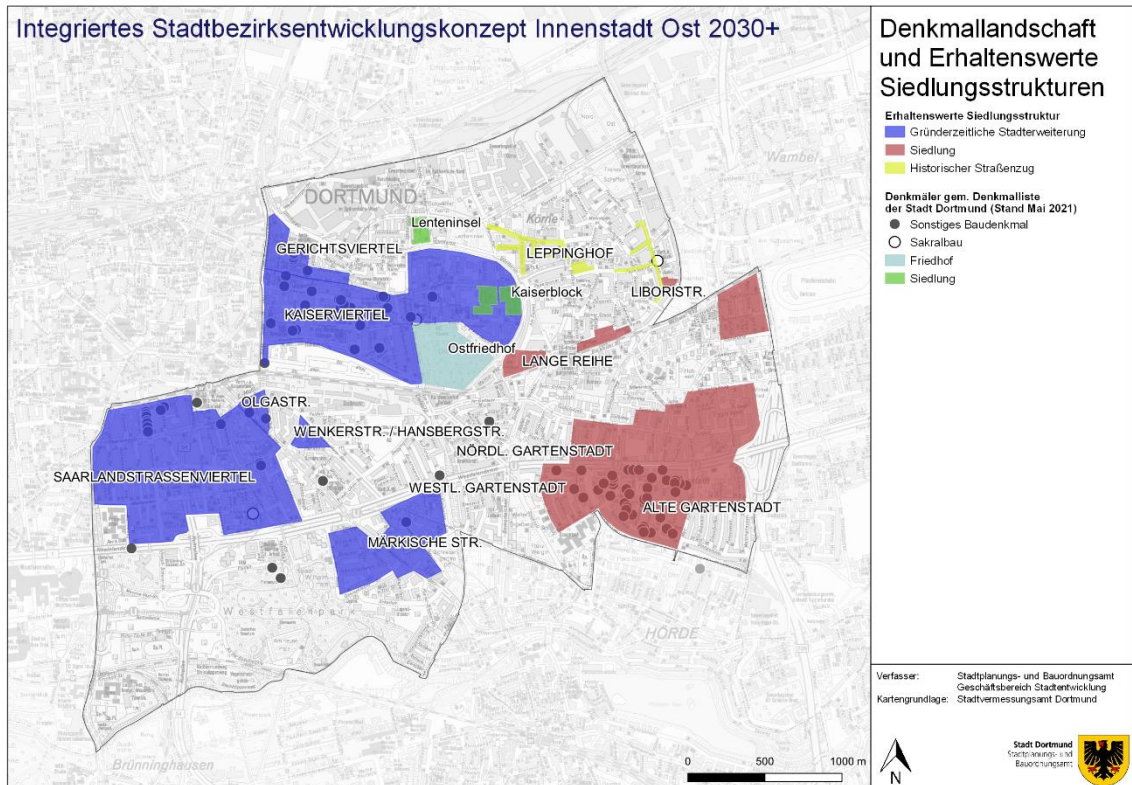


Abbildung 12: Denkmallandschaft und erhaltenswerte Siedlungsstrukturen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Gründerzeitliche Stadterweiterungsgebiete Kaiserviertel, Gerichtsviertel, Saarlandstraßenviertel

Zum heutigen Bezirk Innenstadt-Ost gehören die gründerzeitlichen Stadterweiterungsgebiete Saarlandstraßenviertel, Gerichtsviertel und das Kaiserviertel (s. Abbildung 13). Geprägt werden die Quartiere von einem überwiegend regelmäßigen Stadtgrundriss und einer kleinteilig parzellierten Blockrandbebauung. Im östlichen Kaiserviertel (Funkenburg) befinden sich mehrere bauliche sowie städtebauliche sog. Blockstrukturen der Reformarchitektur, die in der Zwischenkriegszeit errichtet wurden (s. Abbildung 14).



Abbildung 13: Kaiserviertel, Robert-Koch-Straße. Die gründerzeitlichen Stadterweiterungen sind durch ein komplexes Zusammenspiel von Architektur und Städtebau geprägt; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund



Abbildung 14: Kaiserblock in der Innenstadt-Ost aus den 1920er Jahren; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Das Kaiserviertel entwickelte sich ab der Jahrhundertwende zu einem Quartier, in dem Angehörige der städtischen Oberschicht nicht nur wohnten, sondern auch arbeiteten und auf dem Ostfriedhof

ihre letzte Ruhe fanden. Gerichte, Banken und Verwaltungen haben bis heute hier ihren Sitz und prägen mit ihren Gebäuden das Ortsbild.

Trotz der Kriegszerstörung sind zahlreiche großbürgerliche Villen sowie Wohn- und Geschäftshäuser aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg erhalten. Einige sind heute eingetragene Baudenkmäler. Das Kaiserviertel mit seiner östlichen Erweiterung, wurde von der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger*innen als Stadtbereich von besonderer Denkmalbedeutung kategorisiert. Stilistisch war die Bebauung bis zum Zweiten Weltkrieg durch den Historismus, den Jugendstil, die Reformarchitektur und vereinzelt durch Formen und Motive der neuen Sachlichkeit geprägt.

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 qualitativvoller Architektur wieder geschlossen. Aufgrund des erhaltenen Stadtgrundrisses und der untereinander harmonischen Bebauung dieser Quartiere vom Historismus bis zur 1950er Jahre Nachkriegsmoderne sind nicht nur das Kaiserviertel, sondern auch das Gerichtsviertel und Saarlandstraßenviertel 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.

Körne

Östlich des Kaiserviertels liegt „Körne“. Das ehemals agrarisch geprägte Hellwegdorf ist als solches nur noch an seinem teilweise unregelmäßigen Straßenverlauf ablesbar. Körne ist heute überwiegend dicht in Blockrandbebauung und teilweise in Zeilenbauweise bebaut. Stadträumlich und architektonisch ist Körne heterogener als die gründerzeitlichen Erweiterungsgebiete. Allerdings finden sich mit der Liboristraße, den Blöcken an der Lippstädter Straße, der Paderborner Straße und der Halleschen Straße sowie einzelnen Häuserzeilen am Hellweg mehrere erhaltenswerte Straßenzüge. Darüber hinaus befinden sich in Körne mit der Siedlung in der Langen Reihe, im Dreieck und der Liboristraße 32-54 mehrere erhaltenswerte Arbeitersiedlungen.

Nördlich und südlich des Westfalendamms

Südlich des Rheinlanddamms wurde in den 1890er Jahren der Kaiser-Wilhelm-Hain als erste öffentliche Grünanlage angelegt. Er bildet mit seinem historischen Baumbestand den Kern des heutigen Westfalenparks. Westlich des Kaiser-Wilhelm-Hains erstreckte sich bis zur Westfalenhalle eine Fläche, die bis in die 1960er Jahre teils agrarisch, teils als Kleingartenkolonie genutzt wurde. Im Zuge der Bundesgartenschau wurde auf dieser Fläche ab 1959 die Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Hains zum Westfalenpark realisiert. Der Bereich zwischen Westfalenpark und Rheinlanddamm wurde ab den 1960er Jahren als repräsentative Büroadresse entwickelt.

Entlang der Märkischen Straße erstreckt sich die urbane, großstädtische und überwiegend geschlossene Blockrandbebauung über den Rheinland- und Westfalendamm hinaus in südlicher Richtung bis an die Grenze des Bezirkes Hörde. Zwischen Westfalenpark und Märkische Straße befindet sich rund um die Ziethenstraße ein kleinteiliges Quartier mit einem hohen Anteil erhaltenswerter Bausubstanz, dass in seiner Gesamtheit und seiner baulichen und städtebaulichen Struktur erhaltenswert ist (s. Abbildung 15).



Abbildung 15: Fassaden in der Mendestraße im Quartier rund um die Ziethenstraße; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Östlich der Märkischen Straße erstreckt sich der Stadtbezirk Innenstadt-Ost entlang des Westfalendamms bis zur B236. Die geordnete Erschließung dieses Gebietes wurde überwiegend durch das Stadterweiterungsamt unter Hans Strobel geplant. Es zeichnet sich mehrheitlich durch eine offene Blockrandbebauung mit Stadtvillentypologien aus. Diese Bebauung wurde in den Nachkriegsjahrzehnten kontinuierlich fortgesetzt und um zeittypische Haustypologien wie Bungalows ergänzt.

Der Westfalendamm wurde als repräsentativer Schmuckboulevard zwischen „Ophoff-Kreuzung“ und Marsbruchstraße angelegt und später als Rheinlanddamm in westlicher Richtung weitergeführt. Prägend waren fünf Platanen-Reihen, breite Fußgängerbereiche und öffentliche Grünanlagen, welche den Boulevard flankierten. Im Zuge des automobilorientierten Stadumbaus ab den 1950er Jahren haben der Rheinland- und Westfalendamm ihre Funktion als repräsentative Flanierstraße verloren. Das Straßenprofil wurde zugunsten des Autoverkehrs verändert und hierfür auch Baumreihen entfernt. Der ursprüngliche Charakter ist teilweise noch ablesbar und sollte bewahrt und zukünftig wieder gestärkt werden.

Städtebaulicher Höhepunkt dieses Stadterweiterungsgebietes ist die Südliche Gartenstadt, die ab 1913 und damit bereits vor den Planungen unter Hans Strobel, in drei Bauphasen angelegt wurde. Sie zeichnet sich durch ein äußerst harmonisches und teils komplexes Zusammenspiel der privaten sowie öffentlichen Grün-, Platz- und Straßenräume mit der gebauten Architektur aus. Aufgrund ihrer Bedeutung hat das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt im Herbst 2020 ein Gutachten zum Schutz und zur Wiederherstellung des historischen Ortsbildes der Gartenstadt in Auftrag gegeben.

Die Gestaltungsmerkmale der Südlichen Gartenstadt wurden ab den 1920er Jahren teilweise auf den Bereich nördlich des Westfalendamms übertragen (sog. Nördliche Gartenstadt) und in den 1950er Jahren beim Bau der „Neuen Gartenstadt“ am Zehnthof im Duktus der Nachkriegsmoderne interpretiert. Die Südliche Gartenstadt zusammen mit ihren Erweiterungen nördlich des Westfalendamms wurde von den Landesdenkmalpfleger*innen als Stadtbereich von besonderer Denkmalbedeutung kategorisiert.

Weitere bedeutende erhaltenswerte Siedlungsstrukturen finden sich auch im Osten der nördlichen Erweiterung der Gartenstadt. Darüber hinaus gibt es heute noch besondere Siedlungsstrukturen rund um die Felkestraße und die Damaschkestraße. Auch das sog. Künstlerviertel „Am Rabensmorgen“ zählt zu den bedeutenden erhaltenswerten Siedlungsstrukturen.

Qualitäten und Herausforderungen

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

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> + Hohe stadträumliche, architektonische und funktionale Qualitäten in den gründerzeitlichen Stadterweiterungsgebieten (Saarlandstraßen-, Kaiser-, Gerichtsviertel) und der Gartenstadt + Zahlreiche erhaltenswerte Stadtstrukturen aus der Zeit der Industrialisierung und des Wiederaufbaus im gesamten Stadtbezirk + Historisch bedingte Innenentwicklungspotenziale in zentraler Lage (z. B. Umfeld des ehemaligen Südbahnhofs Süd) + Rheinland- und Westfalendamm als repräsentativer Stadtboulevard + Ostfriedhof als historische Grünfläche mit Naherholungsfunktion und hohem Zeugniswert zur Dortmunder Stadtgeschichte 	<ul style="list-style-type: none"> ! Zunehmende Überformung der historischen Bausubstanz ! Fehlende Bestandsaufnahme der erhaltenswerten Bausubstanz und zusammenhängenden Siedlungsstrukturen ! Fehlende Harmonisierung mit dem historischen Ortsbild von Neubauten oder neuen Siedlungsbereichen innerhalb von oder angrenzend an historische Siedlungsstrukturen ! Nutzung des Rheinland- und Westfalendamms als reine Verkehrszone ! Fehlender flächendeckender Denkmalpflegeplan als Steuerungsinstrument

4.1.2 Raumnutzung und Siedlungsstruktur

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

Raumnutzung

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

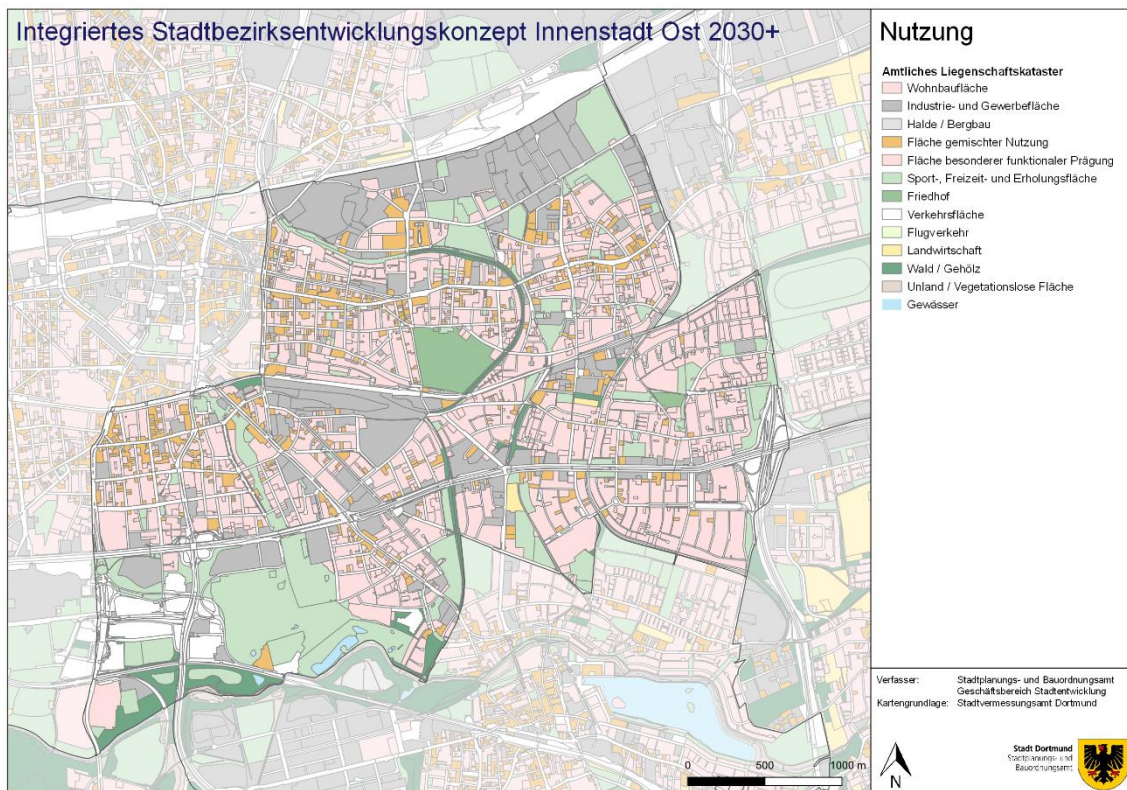


Abbildung 16: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS), Raumnutzung im Stadtbezirk Innenstadt-Ost
Quelle: Stadt Dortmund, Vermessungs- und Katasteramt

Die Nutzungsstruktur im Stadtbezirk Innenstadt-Ost ist sehr kleinteilig und stark durchmischt. Insbesondere in den Zentren an der Saarlandstraße und der Kaiserstraße sowie deren Umfeld und an den Hauptverkehrsstraßen ist eine ausgeprägte Nutzungsmischung vorhanden. Aber auch angrenzend an Industrie- und Gewerbeflächen – wie z. B. an der Klönnestraße und den Gewerbestandorten in Körne – zeichnen sich Übergänge in der Nutzungsstruktur zwischen Gewerbe- und Wohnbauflächen durch gemischte Nutzungen ab.

Der Anteil an Industrie- und Gewerbeflächen ist gemessen an der zentralen Lage auffällig hoch. Insbesondere im Norden des Stadtbezirkes liegt ein gewerblich geprägtes Band an der Grenze zum Stadtbezirk Innenstadt-Nord. Die wenigen Wohnnutzungen sind in diesem Bereich gegenwärtig städtebaulich „isoliert“. Rund um den Großmarkt und an der Märkischen Straße auf dem Areal der ehemaligen Kronenbrauerei vollzieht sich bereits ein Strukturwandel von Gewerbe zu Wohnen, der in der aktuellen Darstellung des Amtlichen Liegenschaftskatasters (ALKIS) noch nicht ablesbar ist. Entlang der „Büromeile B1“ sind ebenfalls zahlreiche Wirtschaftsflächen gelegen (s. Kapitel 4.2.8).

Wohnbauflächen sind nahezu im gesamten Stadtbezirk vorhanden. Als Bereich, der fast ausschließlich durch Wohnnutzungen geprägt ist, kann der Südosten – ausgenommen der B1 – genannt werden. Ein natürlich geprägter Freiraum mit Wald und Gehölz ist im südwestlich gelegenen Emschertal und entlang der stillgelegten und zum Teil bereits als Wegeverbindung genutzten Gleistrassen des Bananenradwegs vorhanden. Hier befinden sich auch mit dem Westfalenpark und dem Stadewäldchen die größten, zusammenhängenden Erholungsflächen. Der Ostfriedhof fällt durch seine zentrale Lage im Siedlungszusammenhang auf. Im Norden des Stadtbezirkes befinden sich mit den Kleingärten ebenfalls größere Areale, die für Freizeit und Erholung vorgesehen sind.

Siedlungsstruktur

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

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

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

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

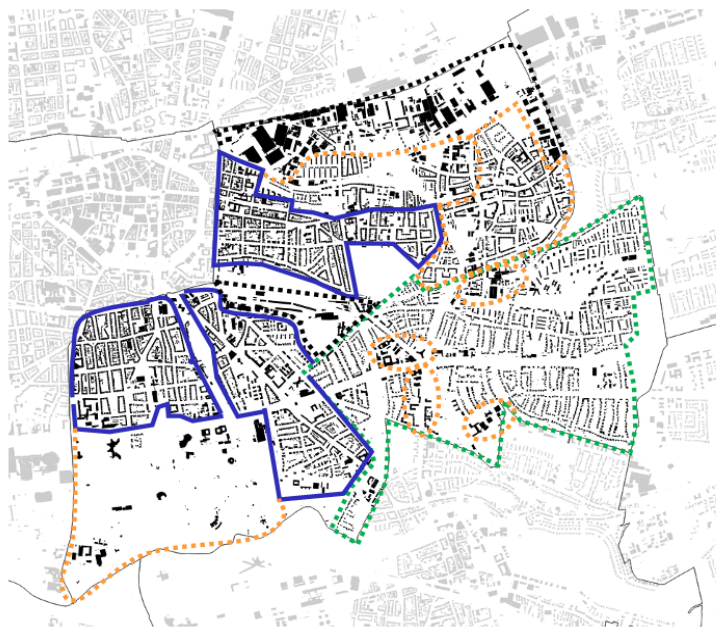
²⁴ Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017

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

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

Die Siedlungsstruktur im Stadtbezirk Innenstadt-Ost ist durch einen sehr hohen Siedlungsflächenanteil und dementsprechend wenig Freiraum geprägt. Im Westen des Stadtteils ist durch die zahlreichen Gründerzeitquartiere eine überwiegend geschlossene Blockstruktur vorhanden. Zentrale Bereiche des Saarlandstraßenviertels, des Gerichts- und Kaiserviertels mit dem östlich angrenzenden „Leppinghof“ sowie die Bebauung entlang der Märkischen Straße weisen zum Teil durchgängige Gebäudehöhen über 15 Meter auf. Die städtebauliche Dichte ist entsprechend hoch. Nördlich der Hellwegachse (Hamburger Straße / Kaiserstraße) ist die Baustruktur sehr heterogen. Die Bebauung entlang der prägenden Hauptverkehrsachse weist „aufgebrochene“ Blockstrukturen und Gewerbebauten unterschiedlichster Höhe und Kubatur auf. Im Bereich des ehemaligen Ostbahnhofs sind in zentraler Lage Ein- und Zweifamilienhäuser entwickelt worden, während die aktuell in Bau befindlichen Vorhaben der Dichte des zum Teil gründerzeitlichen Umfeldes und der zentralen Lage angemessen sind. In Körne setzt sich die heterogene Baustruktur entlang der Hellwegachse fort. Der Stadtteil ist von unterschiedlichsten Bauweisen, Gebäudehöhen und Siedlungszusammenhängen geprägt. Im Südosten des Stadtbezirkes ist durch die Nördliche und Südliche sowie vereinzelte Großwohnsiedlungen eine aufgelockerte Siedlungsstruktur vorhanden. Entlang der B1 prägen zahlreiche Bürohochhäuser als Solitäre das städtebauliche Bild. Der Großmarkt im Zentrum des Stadtbezirkes hat einen industriell-gewerblichen Siedlungscharakter. Dieser ist auch im Norden des Stadtbezirkes durchgängig vorhanden.

Wegen der innerstädtischen Lage gibt es kaum Siedlungsränder im „klassischen“ Sinn. Auffällige Abgrenzungen zu zusammenhängenden Sport-, Freizeit- und Erholungsflächen sind insbesondere im Südwesten und Nordosten des Stadtbezirkes sowie entlang von ehemaligen Gleistrassen vorhanden. Im zentral gelegenen Bereich des Großmarktes bzw. des ehemaligen DEW-Areals ist die städtebauliche Dichte aktuell sehr gering, da nur wenige Gebäude auf einer verhältnismäßig großen Fläche angeordnet sind. Hier werden zukünftig neue Siedlungsränder definiert, wenn Freiräume verbleiben.



- Überwiegend geschlossene Siedlungsstruktur
- aufgelockerte Siedlungsstruktur
- industriell / gewerbliche Siedlungsstruktur
- heterogene Strukturen / „Ausreißer“

Abbildung 17: Amtliche Basiskarte NRW, Siedlungsstruktur im Stadtbezirk Innenstadt-Ost;
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Vermessungs- und Katasteramt

Zentren

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

Aufgrund der unmittelbaren Nähe des Stadtbezirkes zur Dortmunder City, existiert in der Innenstadt-Ost kein Zentrum der Stufe 2. Die Zentren in der Innenstadt-Ost befinden sich in den überwiegend kompakt und mehrgeschossig bebauten Wohnquartieren südlich (Saarlandstraße) und östlich (Kaiserstraße) der City sowie in Körne und sind aufgrund ihrer Ausstattung der Stufe 3 zuzuordnen (s. Kapitel 4.2.1). Zentren der Stufe 4 lassen sich in der Innenstadt-Ost nicht verorten.

Infrastruktur

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

Der Hauptschienenstrang im Norden ist eine ausgeprägte räumliche Barriere mit nur wenigen Nord-Süd-Verbindungen und grenzt den Stadtbezirk Innenstadt-Ost von der Nordstadt ab. Dadurch hat die Klönnestraße eine besondere Bedeutung als Verbindungsfunktion. Die S-Bahn-Linie S4

Richtung Unna teilt den Stadtbezirk Innenstadt-Ost in Nord und Süd – insbesondere im Bereich des Großmarktes gibt es keine Verbindungen. Die B1 verläuft als südlich gelegene großräumige Barriere geografisch auf dem „Dortmunder Rücken“ und durchschneidet historische Achsen wie die Karl-Marx- und Karl-Liebnecht-Straße. Im Südosten prägen der Knotenpunkt B1 und B54 und die großräumigen Stellplatzanlagen an den Westfalahallen und dem Westfalenpark den Raum.

Qualitäten und Herausforderungen

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

Qualitäten	Herausforderungen
+ Historische Viertel mit hoher Dichte und Nutzungsmischung	! Großmarkt als nicht zeitgemäße Nutzung in direkter Nähe zur Dortmunder City
+ Offene Siedlungsstruktur im Südosten mit Innenentwicklungspotenzial	! Fehlende städtebauliche Orientierung entlang der Hellwegachse (Hamburger Straße / Kaiserstraße)
+ Körne als Stadtteil mit vielfältigen Entwicklungsmöglichkeiten in zentraler Lage	! „Isolierte Lage“ (Wohnen, Industrie, Gewerbe) im Norden des Stadtbezirkes

4.1.3 Bevölkerung und Sozialstruktur

Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost setzt sich aus den drei statistischen Bezirken Kaiserbrunnen, Westfalendamm und Ruhrallee zusammen, die in neun statistische Unterbezirke gegliedert sind (s. Abbildung 18):



Abbildung 18: Lage der statistischen Bezirke und Unterbezirke im Stadtbezirk Innenstadt-Ost
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

*Dichte der Einwohner*innen*

Durchschnittlich wohnen in Dortmund pro Hektar Siedlungsfläche 75,3 Menschen. Mit 112,2 EW/ha²⁵ wird die Wohndichte nur im Stadtbezirk Innenstadt-Nord übertroffen (s. Abbildung 19). Dies ist auf den für einen Innenstadtbezirk typischen geringen Anteil an Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern von 7,9 % zurückzuführen. Auf der Ebene der statistischen Unterbezirke (UBZ) weichen der UBZ Kaiserbrunnen (183,3 EW/ha), Funkenburg (179,4 EW/ha) und Ruhrallee West (172,4 EW/ha) deutlich vom Durchschnittswert ab. Hier wohnen die meisten Menschen pro Hektar Siedlungsfläche. Das andere Extrem stellt der UBZ Gartenstadt-Süd mit einer Einwohnerdichte von 33,7 EW/ha dar. Dies ist mit dem hohen Anteil an Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern 44,2 % zu begründen (Stand 31.12.2019).

- Die Dichte der Einwohner*innen (112,2 EW/ha) sowie der geringe Anteil an Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern (7,9 %) untermauern den innerstädtischen Charakter des Stadtbezirkes. Die Wohndichte wird nur in der Innenstadt-Nord übertroffen. Auf Ebene der statistischen Unterbezirke wohnen im UBZ Kaiserbrunnen (183,3 EW/ha), Funkenburg (179,4 EW/ha) und Ruhrallee West (172,4 EW/ha) die meisten Menschen pro Hektar Siedlungsfläche. Im UBZ Gartenstadt-Süd ist aufgrund des hohen Anteils an Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern (44,2 %) die Wohndichte am geringsten (33,7 EW/ha) (Stand 31.12.2019).

²⁵ Einwohner*innen (Hauptwohnbevölkerung) je Hektar Siedlungsfläche (EW/ha)

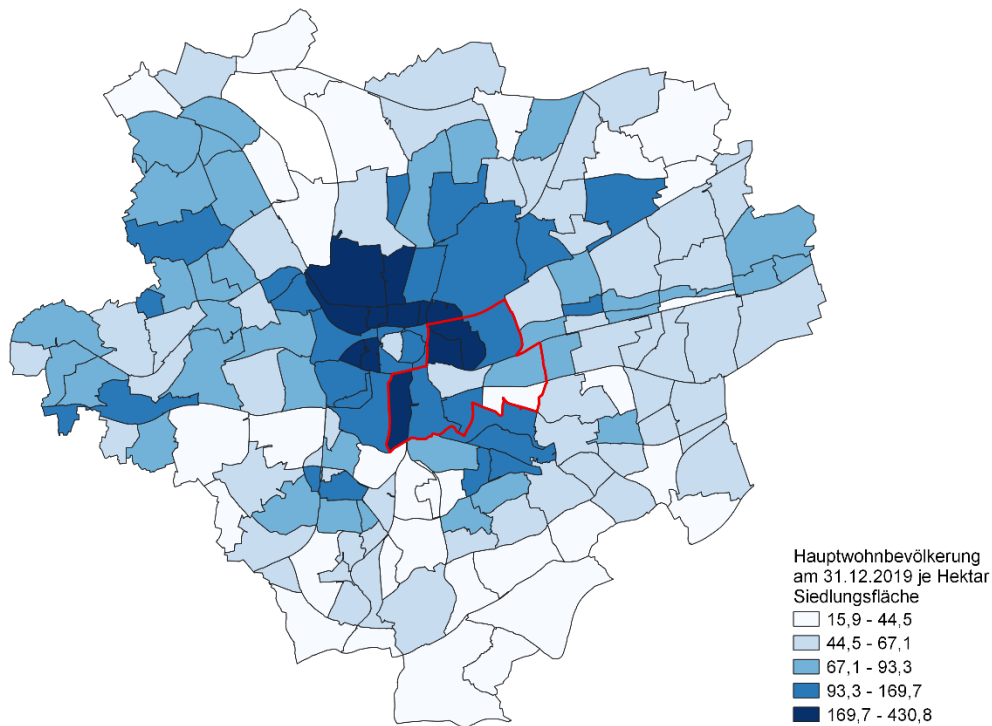


Abbildung 19: Hauptwohnbevölkerung je Hektar Siedlungsfläche in Dortmund
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik

Bevölkerung

Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost hat 56.946 Einwohner*innen (EW), liegt in der Mitte Dortmunds und grenzt im Osten an die Dortmunder City. Der Stadtbezirk ist mit einer Größe von 1.123 ha flächenmäßig der kleinste Stadtbezirk. Nach der Innenstadt-Nord (215,8 EW/ha) ist die östliche Innenstadt der am dichtesten besiedelte Stadtbezirk Dortmunds (112,2 EW/ha). Mit einer Bevölkerungszahl von 56.964 Einwohner*innen ist die östliche Innenstadt der nunmehr drittgrößte Stadtbezirk in Dortmund (Gesamtstadt 603.609 EW). Insgesamt leben im Stadtbezirk 9,4 % der Dortmunder Bürger*innen (Stand 31.12.2019).

Unter den statistischen Bezirken führt der Bezirk Kaiserbrunnen die Rangliste der Einwohner*innenzahlen mit 25.818 Bewohner*innen deutlich an. Der Bezirk Westfalendamm verfügt über 18.114 Einwohner*innen. Im Bezirk Ruhrallee (13.032 EW) wohnt fast nur die Hälfte der im Bezirk Kaiserbrunnen lebenden Menschen (Stand 31.12.2019).

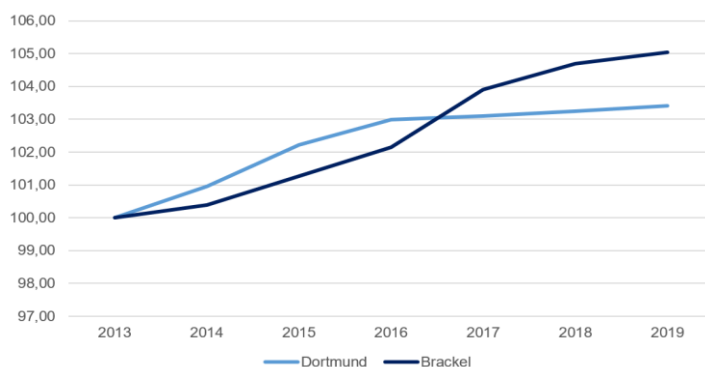


Abbildung 20: Bevölkerungsentwicklung 2013-2019 im Stadtbezirk Innenstadt-Ost
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik

Seit 2013 verzeichnet der Bezirk eine positive Bevölkerungsentwicklung (s. Abbildung 20). Nach der Fertigstellung verschiedener Neubauvorhaben ist die Einwohner*innenzahl in den letzten Jahren um rund 2.730 EW gestiegen. Mit einem Plus von 5,0 % zwischen 2013 und 2019 liegt der Bevölkerungszuwachs somit deutlich über dem gesamtstädtischen Durchschnitt von 3,4 %. Das Wachstum stützt sich trotz einer nur noch geringen Differenz zwischen Geburten und Sterbefällen im Jahr 2019 (minus 7 Personen) auf Wanderungsgewinne. In den letzten sechs Jahren sind 3.908 mehr Personen zugezogen als weggezogen²⁶. So übersteigt die Zahl der Zuzüge die der Fortzüge um 7,8 %²⁷.

Natürliche Bevölkerungsentwicklung								
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2013-2019
Einwohner	54.234	54.450	54.924	55.401	56.352	56.776	56.964	2.730 5,0 % ↗
Geburtenzahl	504	542	548	605	619	692	663	↗
Sterbefälle	697	675	674	717	657	712	670	→
Saldo Geburten-Sterbefälle	-193	-133	-126	-112	-38	-50	-7	↘
Wanderungsbewegung 2013-2019								
	Zuzug		Wegzug		Saldo			
Wanderungsbewegung insgesamt	54.098		50.190		3.908			
Binnenwanderung	31.270		31.119		151			
Außenwanderung	22.828		19.071		3.575			

Die Auswirkungen der in den letzten Jahren voranschreitenden Nachverdichtung im Stadtbezirk zeigen sich auch auf der Ebene der statistischen Bezirke. Alle drei Bezirke weisen eine positive Bevölkerungsentwicklung auf. Den höchsten Anstieg verzeichnet der Bezirk Kaiserbrunnen (+6,1 %) gefolgt von dem Bezirk Ruhrallee (+5,5 %) und Westfalendamm (+3,2 %). Auf der Ebene der statistischen Unterbezirke (UBZ) ist der UBZ Kaiserbrunnen durch die Entwicklung des Neubaugebietes Ostbahnhof vom größten Bevölkerungszuwachs (+14,1 %) gekennzeichnet. Der Unterbezirk Ruhrallee Ost weist ebenfalls einen starken Zuwachs an Bewohner*innen auf (+9,5 %), welcher sich auf die Entwicklung des ehemaligen Geländes der Kronenbrauerei zurückführen lässt. Lediglich die Bevölkerungszahlen im UBZ Gartenstadt-Süd erfahren eine negative Entwicklung (-2,7 %). Dies ist auf den hohen Anteil der 65-jährigen und älteren Menschen von 29,2 % zurückzuführen, wodurch die Sterberate höher als die Geburtenrate ist (Stand 31.12.2019).

- Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost hat in den letzten sechs Jahren ein massives Bevölkerungswachstum erfahren. Mit einem Plus von 5,0 % zwischen 2013 und 2019 liegt der Bevölkerungszuwachs deutlich über dem städtischen Durchschnitt (+3,4 %). Dies lässt sich auf die voranschreitende Nachverdichtung des Stadtbezirkes zurückführen. Bei einer negativen Bilanz zwischen Geburten und Sterbefällen stützt sich der Anstieg ausschließlich auf Wanderungsgewinne. Auf der Ebene der statistischen Unterbezirke (UBZ) ist der UBZ Kaiserbrunnen durch die Entwicklung des Neubaugebietes Ostbahnhof vom größten Bevölkerungszuwachs (+14,1 %) gekennzeichnet. Der Unterbezirk Ruhrallee Ost weist ebenfalls einen starken Zuwachs an Bewohner*innen auf (+9,5 %), welcher sich auf die Entwicklung des ehemaligen Ge-

²⁶ Berücksichtigt sind sowohl Binnenwanderung als auch Außenwanderung

²⁷ Abweichung der Zuzugszahlen von den Fortzugszahlen in der Summe der Jahre 2013-2019 in Prozent

ländes der Kronenbrauerei zurückführen lässt (Stand 31.12.2019). Lediglich die Bevölkerungszahlen im UBZ Gartenstadt-Süd erfahren eine negative Entwicklung (-2,7 %) aufgrund der höheren Sterberate als Geburtenrate.

Altersstruktur

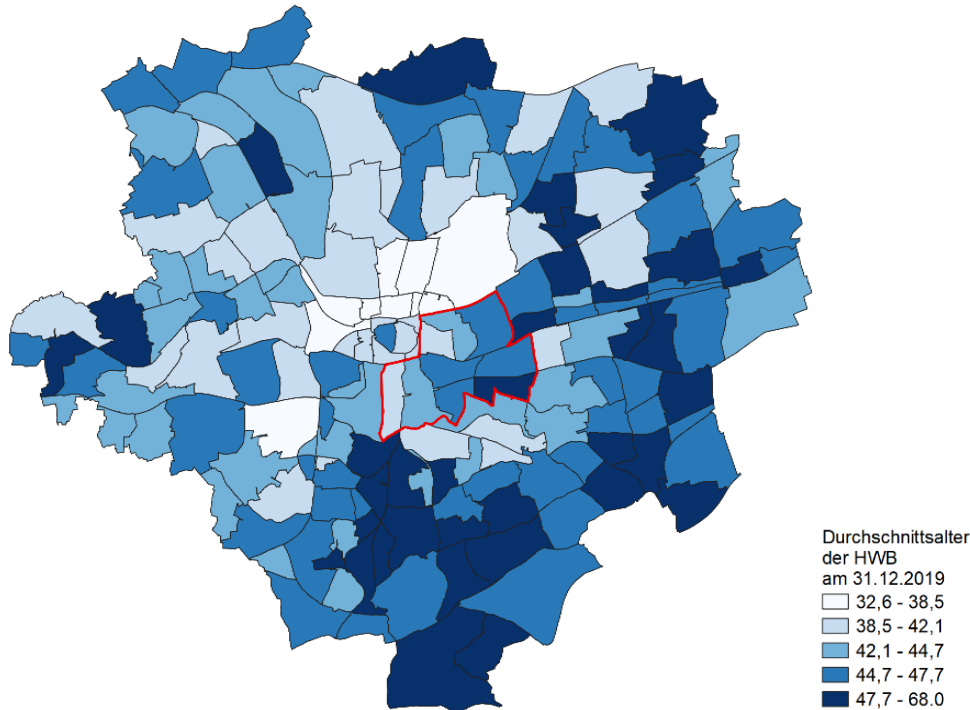


Abbildung 21: Durchschnittsalter der Hauptwohnbevölkerung (HWB) in Dortmund am 31.12.2019
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik

Das Durchschnittsalter der Dortmunder Bevölkerung liegt bei 43,4 Jahren. Insgesamt ist das Durchschnittsalter in den südöstlichen Außenbezirken Aplerbeck, Brackel, Hombruch und Hörde höher als in den nordwestlichen Stadtbezirken und in der Innenstadt (s. Abbildung 21). Mit 43,6 Jahren liegt das durchschnittliche Alter in der östlichen Innenstadt nur knapp über dem der Gesamtstadt und ist in den letzten Jahren (2013-2019) geringfügig gesunken (-0,2 %). Auf Ebene der statistischen Bezirke ist die Bevölkerung im Bezirk Westfalendamm (46,1 Jahre) im Schnitt am ältesten. Der statistische Bezirk Kaiserbrunnen liegt bei einem Durchschnittsalter von 42,7 Jahren. Der Bezirk Ruhrallee wird mit Abstand von der jüngsten Bevölkerung bewohnt (41,9 Jahre) (Stand 31.12.2019).

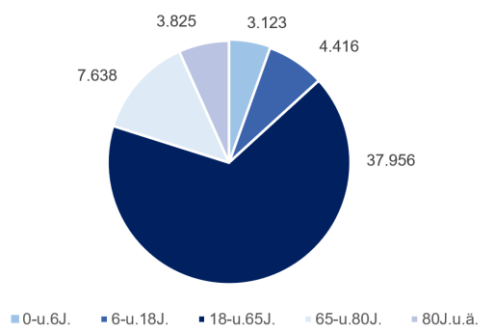


Abbildung 22: Hauptwohnbevölkerung nach Altersklasse (Stand 31.12.2019); Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik

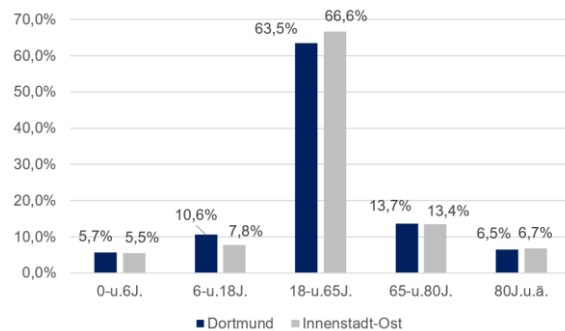


Abbildung 23: Altersstruktur im Vergleich zur Gesamtstadt (Stand 31.12.2019); Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik

Der Bevölkerungszuwachs geht einher mit überdurchschnittlich vielen Geburten. Der Anteil der unter 18-jährigen – und hier insbesondere der 6- bis unter 18-jährigen (7,8 %) – bleibt aber mit 13,3 % unterdurchschnittlich. Charakteristisch für einen Innenstadtbezirk liegt der Anteil der 18- bis 65-jährigen (66,6 %; 37.956 Personen) über dem städtischen Durchschnitt (Gesamtstadt 66,5 %) und wird nur in den Stadtbezirken Innenstadt-Nord und Innenstadt-West übertroffen. Der Anteil der 65-jährigen und älteren Menschen mit 20,2 % ist unauffällig und liegt im Dortmunder Schnitt von 20,1 % (Stand 31.12.2019).

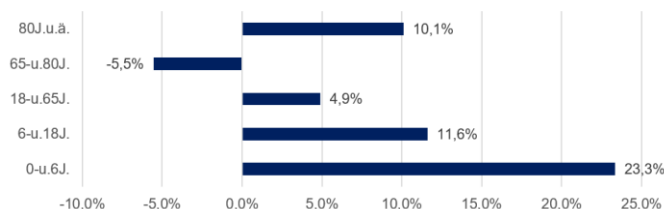


Abbildung 24: Entwicklung der Altersstruktur 2013-2019
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik

Trotz einer deutlichen Zunahme der Kinder von null bis sechs Jahren (+23,3 %) und unter 18 Jahren (+11,6) ist das Durchschnittsalter im Stadtbezirk in den letzten Jahren (2013-2019) nur geringfügig gesunken (-0,2 %). Dies ist mit einer ebenfalls starken Zunahme der Hochbetagten von 10,1 % zu erklären, welche die fortschreitende Alterung im Stadtbezirk belegt (s. Abbildung 24).

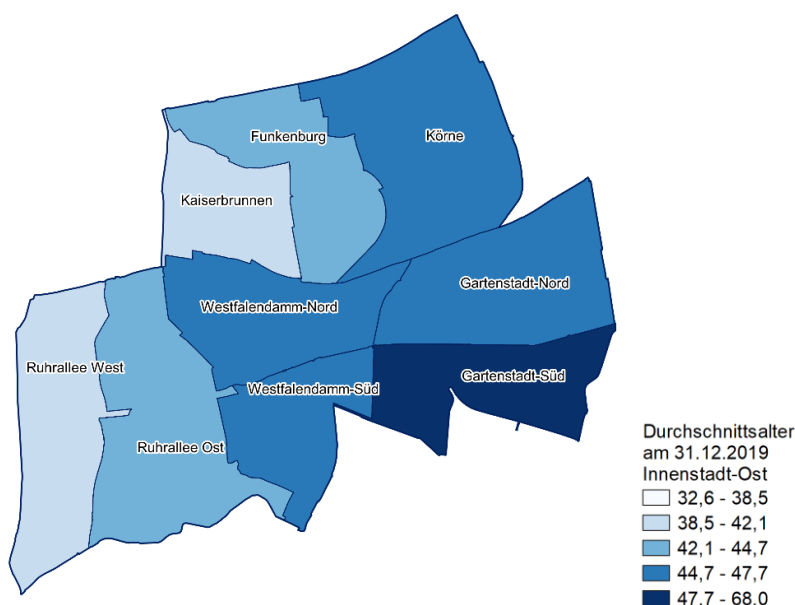


Abbildung 25: Durchschnittsalter im Stadtbezirk am 31.12.2019
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik

Auf der Ebene der statistischen Unterbezirke (UBZ) zeigen sich erhebliche Unterschiede in der Altersstruktur. Der jüngste statistische Unterbezirk (UBZ) in der Innenstadt-Ost ist der UBZ Kaiserbrunnen mit einem Durchschnittsalter von 40,6 Jahren. Aufgrund der Realisierung des Neubaugebietes „Ostbahnhof“ ist die Bevölkerungsgruppe der 18- bis 65-jährigen hier am stärksten vertreten. Die Geburtenraten liegen hier ebenfalls am höchsten. Im Unterbezirk Westfalendamm-Nord (10,86 %) sind mehr als 10,0 % der Bewohner*innen 80 Jahre und älter. Auch im UBZ Westfalendamm-Süd (9,3 %) leben viele Hochbetagte. Dies ist insbesondere durch die Senior*innenresidenzen Kronenburg und dem Pflegezentrum am Westfalentor zu begründen. In beiden UBZ liegt das Alter mit über 46 Jahren deutlich über dem gesamtstädtischen Durchschnitt (43,4 Jahren). Der

hohe Anteil an 80-jährigen und älteren Menschen im UBZ Gartenstadt-Süd (9,1 %) spiegelt sich im hohen Durchschnittsalter von 49,8 Jahren wider. Hier liegt der Altersdurchschnitt von allen Unterbezirken am höchsten. Die Sterberate ist entsprechend hoch. Der Unterbezirk Gartenstadt-Nord ist dagegen den höchsten Anteil Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren auf (18,6 %).

- Das Durchschnittsalter in der östlichen Innenstadt liegt mit 43,6 Jahren nur leicht über dem städtischen Durchschnitt. Durch die Realisierung des Neubaugebietes „Ostbahnhof“ lassen sich in dem Bezirk Kaiserbrunnen sowie UBZ Kaiserbrunnen ein geringes Durchschnittsalter sowie hohe Geburtenraten aufweisen. Im UBZ Westfalendamm-Nord (10,86 %), Westfalendamm-Süd (9,3 %) und Gartenstadt-Süd liegt der Anteil der 80-jährigen und älteren Menschen mit rund 10,0 % am höchsten. Die Sterberaten sind entsprechend hoch. Der UBZ Gartenstadt-Nord weist dagegen den höchsten Anteil Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren auf (18,6 %).

Sozialstruktur

Die Arbeitsmarktdaten für die östliche Innenstadt sind durchweg positiv. Die Beschäftigungsquote ist in den Jahren 2013-2019 um 7,0 % gestiegen und weist zum 31.12.2019 einen überdurchschnittlichen Wert (Gesamtstadt 57,4 %) von 60,7 % auf. Die Arbeitslosenquote ist im gleichen Zeitraum um 2,9 % gesunken und liegt 2019 unter dem städtischen Durchschnitt (Gesamtstadt 10,0 %) bei 7,4 %. Der Anteil der Transferleistungsempfänger*innen ist von einem unterdurchschnittlichen Ausgangsniveau noch einmal entgegen dem Trend um 0,9 Prozentpunkte auf 11,2% zurückgegangen (31.12.2019).

Auf der Ebene der statistischen Unterbezirke (UBZ) weisen der UBZ Funkenburg und Gartenstadt-Süd die größten Unterschiede auf. Der UBZ Funkenturm ist gekennzeichnet durch im Vergleich zur Gesamtstadt eher negativ auffallenden Sozialdaten. Die Arbeitslosenquote (13,9 %) ist hoch, ebenso die Transferleistungsquote (23,6 %). Die Beschäftigungsquote liegt mit 56,7 % am niedrigsten. Anderes Extrem bildet der UBZ Gartenstadt-Süd mit einer Arbeitslosenquote von nur 2,5 %. Dennoch liegt die Beschäftigungsquote bei nur 57,0 % aufgrund des hohen Anteils an Bewohner*innen über 65 Jahren. Eine deutlich rückgängige Transferleistungs- (-2,0 %) und Arbeitslosenquote (-2,9 %) im UBZ Kaiserbrunnen deutet darauf hin, dass die Bevölkerungszunahme eine Stabilisierung des Gebietes mit sich gebracht hat (Stand 31.12.2019).

- Die Sozialdaten fallen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost durchweg positiver als im Vergleich zur Gesamtstadt aus. Zudem zeigt die Entwicklung seit 2013 eine steigende Beschäftigungsquote (+7,0 %) und sinkende Arbeitslosigkeit (-2,9 %). Lediglich im UBZ Funkenburg übersteigt die Transferleistungs- (23,6 %) und Arbeitslosenquote (13,9 %) den städtischen Durchschnitt. Die Beschäftigungsquote (56,7 %) ist dementsprechend gering. Das andere Extrem bildet der UBZ Gartenstadt-Süd mit einer Arbeitslosenquote von nur 2,5 %. Eine deutlich rückgängige Transferleistungs- (-2,0 %) und Arbeitslosenquote (-2,9 %) im UBZ Kaiserbrunnen deutet darauf hin, dass die Bevölkerungszunahme eine Stabilisierung des Gebietes mit sich gebracht hat (Stand 31.12.2019).

Qualitäten und Herausforderungen

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

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> + Im Vergleich zur Gesamtstadt durchweg positive Sozialdaten + Bevölkerungszuwachs bedingt sinkendes Durchschnittsalter + Bilanz von Geburten und Sterbefällen nur gering negativ und günstiger als in den Außenbezirken + Eine deutlich rückgängige Transferleistungs- und Arbeitslosenquote im UBZ Kaiserbrunnen deutet darauf hin, dass der Bevölkerungszuwachs (+13,8 %) eine Stabilisierung des Gebietes mit sich gebracht hat 	<ul style="list-style-type: none"> ! Massiver Bevölkerungszuwachs in den letzten fünf Jahren ! Fortlaufende Alterung des Stadtbezirkes bei gleichzeitiger Zunahme der Kinder unter 18 Jahren ! Erhöhter Anteil an Kindern unter 18 Jahren im UBZ Gartenstadt-Nord ! Erhöhter Anteil an Hochbetagten im UBZ Westfalendamm-Nord, -Süd und Gartenstadt-Süd ! Hohe Transferleistungsquote und Arbeitslosigkeit im UBZ Funkenburg

4.2 Fachplanungen

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

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

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

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

4.2.1 Einzelhandel

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

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

Einzelhandel in Dortmund

Die Prüfung und Bewertung von Ansiedlungen, Verlagerungen sowie Erweiterungen von Einzelhandelsvorhaben unterliegt in Dortmund aufwändigen Kriterien und Verfahren. Neben zahlreichen baurechtlichen Vorschriften und dem Landesentwicklungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)²⁸ sind insbesondere der Masterplan Einzelhandel als vom Rat beschlossenes, städtebauliches Entwicklungskonzept, der Konsultationskreis Einzelhandel sowie das Regionale Einzelhandelskonzept (REHK) zu nennen²⁹.

Masterplan Einzelhandel

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

²⁸ Verordnung über den Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) vom 15. Dezember 2016

²⁹ vgl. Masterplan Einzelhandel (2013)

Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Kernsortimenten sollen vorrangig innerhalb der zentralen Versorgungsbereiche angesiedelt werden, um diese in ihrer Funktion zu stärken. Andererseits gibt es Sonderstandorte und Sondergebietsstandorte des großflächigen Einzelhandels. Hier sollen sich Einzelhandelsbetriebe mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten ansiedeln. Wenn dort aufgrund von Fehlentwicklungen der Vergangenheit zentrenrelevante Sortimente wie Lebensmittel verkauft werden, stehen diese in direkter Konkurrenz zu den zentralen Versorgungsbereichen – der Gesetzgeber spricht hier von schädlichen Auswirkungen auf Versorgungsbereiche (u. a. § 34 Abs. 3 BauGB)³⁰. Diese sollen daher auf ihren „Ist-Zustand“ begrenzt und wo es möglich ist, mittel- bis langfristig zugunsten nicht-zentrenrelevanter Sortimente reduziert werden.

Kaufkraft und Zentralität

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

Die Zentralität der Gesamtstadt lag bei der Fortschreibung des zurzeit geltenden Masterplanes Einzelhandel (Erhebungszeitpunkt Februar – März 2011) über alle Bedarfsstufen hinweg bei 1 und weist auf ein ausgeglichenes Umsatz-Kaufkraft-Verhältnis hin. Die Zentralität von 1,7 im Segment des überwiegend mittelfristigen Bedarfes spiegelt hingegen die oberzentrale Funktion Dortmunds wider (s. Abbildung 26).

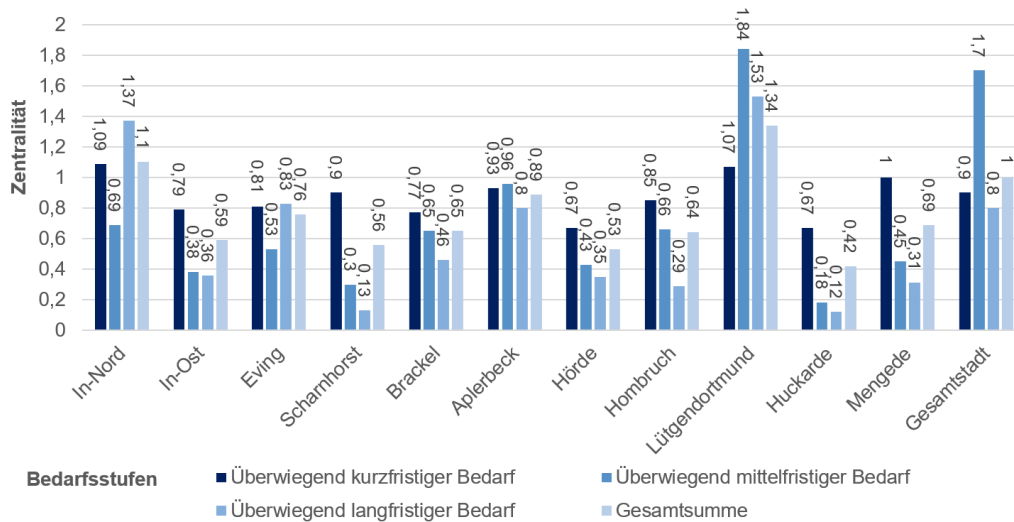


Abbildung 26: Zentralität nach Stadtbezirken ohne Innenstadt-West³¹
 Quelle: eigene Darstellung nach Masterplan Einzelhandel (2013)

³⁰ Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung von 3. November 2017

³¹ Da der Stadtbezirk Innenstadt-West aufgrund des zentralen Versorgungsbereiches City nicht mit den anderen Bezirken vergleichbar ist.

Einzelhandel im Stadtbezirk Innenstadt-Ost

Anders als in den äußeren Stadtbezirken verfügt die Innenstadt-Ost aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Dortmunder City über kein eigenes Stadtbezirkszentrum. Die räumlichen Verkaufschwerpunkte befinden sich daher in den drei Nahversorgungszentren „Kaiserstraße“, „Saarlandstraße“ und „Körne“. Ergänzt werden diese Zentren durch weitere Nahversorgungsstandorte, die sich vor allem im südöstlichen Bereich des Stadtbezirkes (statistischer Bezirk Westfalendamm) befinden.

Einzelhandelsrelevante Kaufkraft

Die einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer für den Stadtbezirk Innenstadt-Ost liegt mit einem Wert von 99,4 über dem gesamtstädtischen Wert von 96,6 und nur knapp unter dem bundesdeutschen Indexwert von 100,0.

Die Einzelhandelszentralität von 0,59 zeigt, dass der Einzelhandel in der Innenstadt-Ost imstande ist, per Saldo rund 60,0 % der lokalen Kaufkraft zu binden. Dies ist vor allem auf die unmittelbare räumliche Nähe und hohe Ausstrahlungskraft der Dortmunder City zurückzuführen, die die Entwicklungsmöglichkeiten insbesondere im Bereich der zentrenrelevanten Sortimente einschränkt. Innerhalb der Warengruppe „Nahrungs- und Genussmittel“, dem Kernsortiment der meisten Nahversorgungsanbieter, bestätigt der Zentralitätswert von 0,85 hingegen die gute (im Dortmunder Durchschnitt liegende) quantitative Verkaufsfächenausstattung.

Nahversorgungszentrum „Kaiserstraße“

Das Nahversorgungszentrum „Kaiserstraße“ bildet die Verlängerung der City-Hauptlage Ostenhellweg. Es erstreckt sich auf einer Länge von rund 800 Meter entlang der Kaiserstraße zwischen Weißenburger Straße und Hamburger Straße und zeichnet sich durch einen kontinuierlichen Einzelhandels- und Dienstleistungsbesatz aus. Die Waren der langfristigen Bedarfsstufe stellen mit gut 50,0 % den größten Anteil an der Gesamtverkaufsfläche dar; die Lebensmittelanbieter sind relativ klein. Das Angebotsniveau liegt dabei insgesamt über dem Durchschnitt. Besonders freundlich wirkt der durchgrünte und sorgfältig mit Kunstelementen gestaltete öffentliche Raum, der für eine angenehme Atmosphäre sorgt.



Abbildung 27: Nahversorgungszentrum „Kaiserstraße“
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Dem zentralen Bereich „Kaiserstraße“ ist die Versorgungsfunktion eines Nahversorgungszentrums zugewiesen. Dieser wird es gerecht. Es ist ein belebtes städtisches Zentrum mit vielfältigen Nutzungen (Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie) mit zum Teil auch über den Versorgungsbereich hinausreichenden Funktionen (z. B. Gericht).

Nahversorgungszentrum „Saarlandstraße“

Der zentrale Bereich „Saarlandstraße“ erstreckt sich längs der Hohe Straße und der Saarlandstraße, wobei letztere die höheren Nutzungsdichten aufweist. In gewachsenen Strukturen und einem städtischen Umfeld wird ein Mix aus differenzierten Grundversorgungsangeboten, kleinteiligen Ergänzungen sowie Dienstleistern vorgehalten. Das Angebotsniveau entspricht dem Standard vergleichbarer Zentren. Das Zentrum wirkt belebt, lässt aber bezüglich der Aufenthaltsqualitäten noch Spielraum. Hier sind durch die bevorstehende Umgestaltung des Straßenraumes Verbesserungen zu erwarten.



Abbildung 28: Nahversorgungszentrum „Saarlandstraße“
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Nahversorgungszentrum „Körne“

Der zentrale Bereich „Körne“ erstreckt sich auf rund 850 Meter entlang des Körner Hellwegs, einer vielbefahrenen Verkehrsachse zwischen der Berliner Straße und der Bahnbrücke. In dem stark auf den Autoverkehr ausgerichteten Zentrum am Körner Hellweg prägen geringe Nutzungsdichten sowie Verkehrsemissionen und mangelnde Aufenthaltsqualität das Straßenbild.



Abbildung 29: Nahversorgungszentrum „Körne“
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Dem zentralen Bereich „Körne“ ist die Versorgungsaufgabe eines Nahversorgungszentrums zugewiesen. Dieser wird es rein quantitativ insbesondere im Bereich der kurzfristigen Bedarfsdeckung gerecht. Das Zentrum weist eine bandartige, verkehrsgeprägte Struktur auf. Die Einzelhandelsnutzungen haben insgesamt eher geringe Dichten und wechseln sich mit Dienstleistungen, Gastronomie und Wohnnutzung ab.

Nahversorgungsstandorte

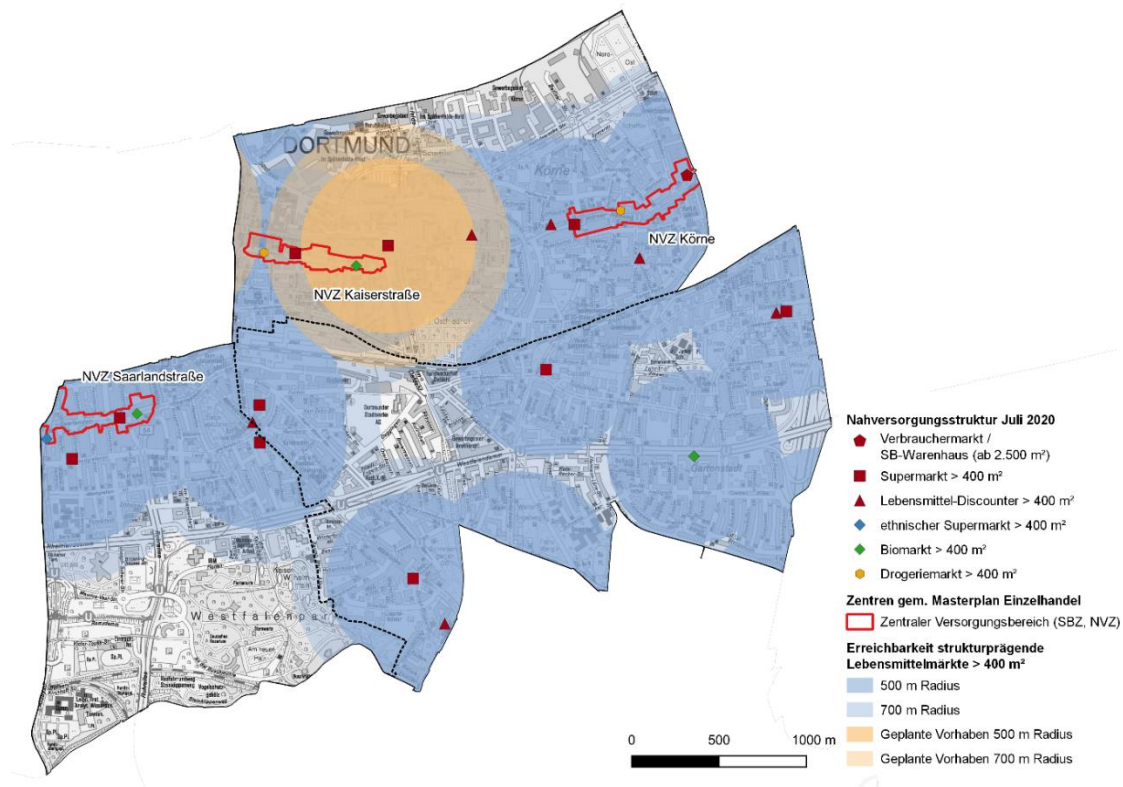


Abbildung 30: Nahversorgungsstruktur im Stadtbezirk Innenstadt-Ost
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Weitreichend ist eine gute fußläufige Erreichbarkeit der Lebensmittelmärkte in den Zentren gegeben. Im Sinne der Stadt der kurzen Wege und um eine wohnungsnahe Grundversorgung auch für weniger mobile Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten (Erreichbarkeit eines Lebensmittelmarktes > 400 m² Verkaufsfläche innerhalb von 500 Meter Luftlinie), kommt neben dem Zentrumschutz auch dem Schutz der Nahversorgungsstruktur eine besondere Bedeutung zu. Hierzu sind ergänzend zu den zentralen Versorgungsbereichen wohnsiedlungsräumlich integrierte Nahversorgungsstandorte unabdingbar. Diese finden sich insbesondere im Südosten des Stadtbezirkes (s. Abbildung 30). Zu nennen sind hier u. a. Edeka, Im Defdahl (Nahversorgung für den Ortsteil Gartenstadt-Nord); Rewe, Rathenaustraße (Nahversorgung für den Ortsteil Hörde - nördlicher Teilbereich) sowie Lidl und Netto an der Märkischen Straße (Nahversorgung für den statistischen Unterbezirk Westfalendamm Süd).

Insgesamt lassen sich keine nennenswerten Defizite in der fußläufigen Erreichbarkeit von Nahversorgungsseinrichtungen erkennen.

Qualitäten und Herausforderungen

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

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> + Flächendeckende fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen ohne Versorgungslücken + Zentren werden ihrer Versorgungsaufgabe gerecht + Nahversorgungszentren „Kaiserstraße“ und „Saarlandstraße“ als besonders attraktive Zentren mit hoher Angebotsvielfalt und Nutzungsdichte sowie starker Belebung + Keine Häufung von Leerständen 	<ul style="list-style-type: none"> ! Hohe Verkehrsbelastung und damit einhergehend eingeschränkte Aufenthaltsqualität in den Zentren „Körne“ und „Saarlandstraße“ ! Teilweise geringe Nutzungsdichten und geringes Angebotsspektrum im Nahversorgungszentrum „Körne“

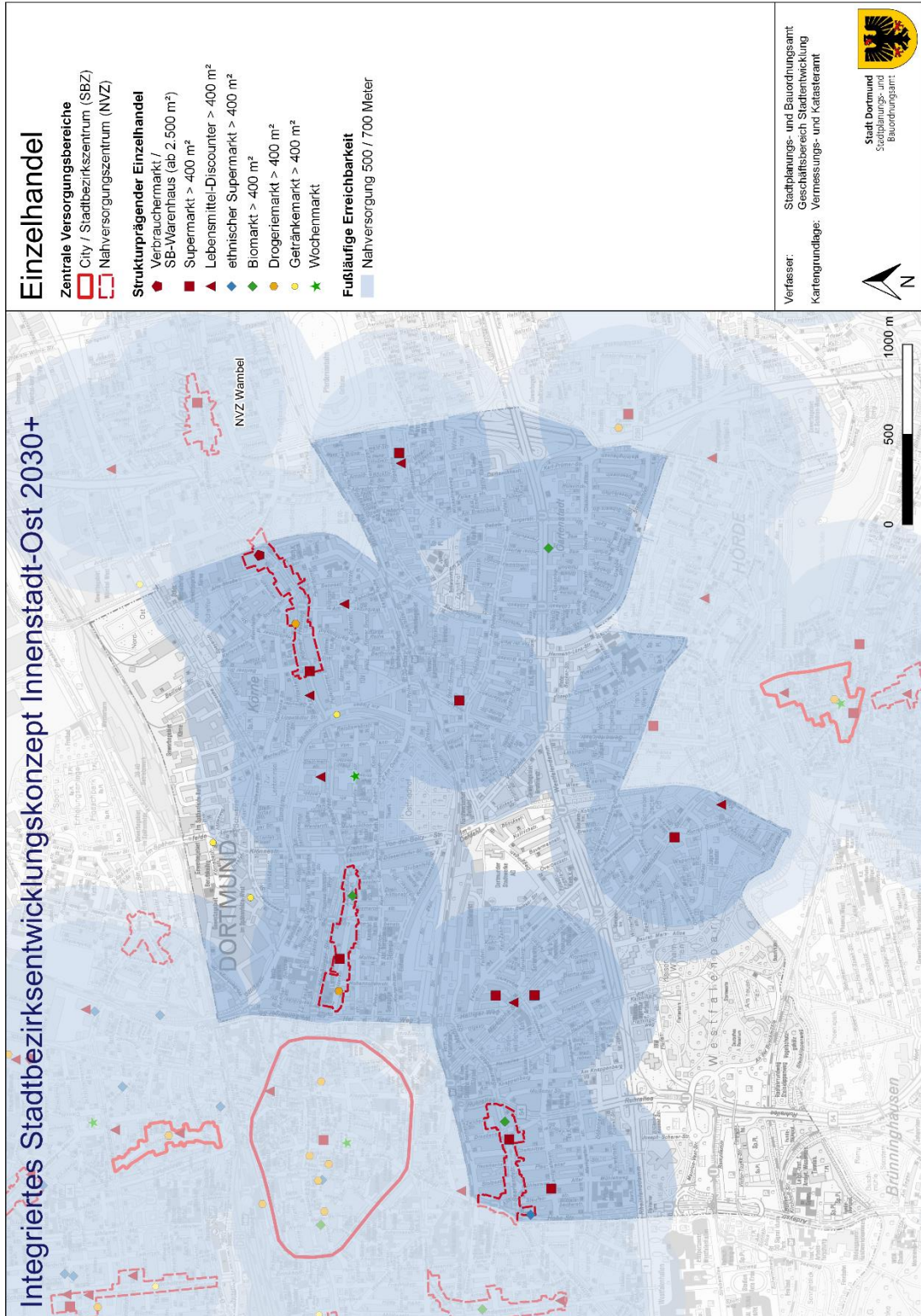


Abbildung 31: Einzelhandel im Stadtbezirk Innenstadt-Ost
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

4.2.2 Freiraum

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

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

Radial-Konzentrisches Freiraummodell

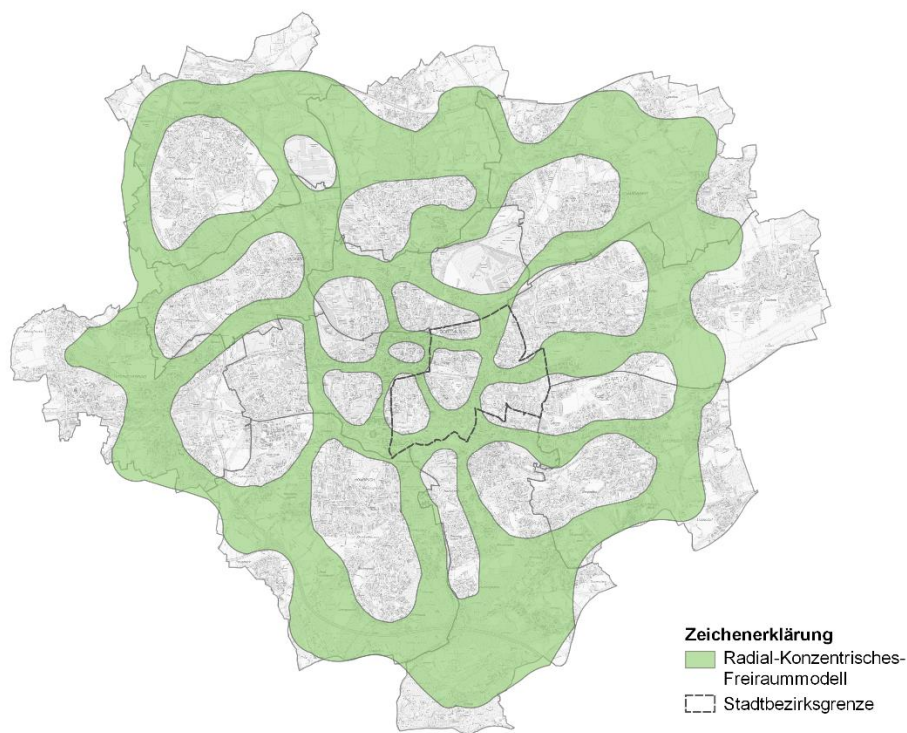


Abbildung 32: Radial-Konzentrisches Freiraummodell (1998)
Quelle: eigene Darstellung nach Neumayer, Hufnagel und Kieslich (1998)

Die Vernetzung des Freiraumsystems wird seit 1998 bis heute durch das Radial-Konzentrisch Freiraummodell gesichert und fortentwickelt (s. Abbildung 32). Das räumliche Leitbild führt konzentrische und radiale Freiraumelemente zusammen. Es besteht im Wesentlichen aus land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen, Parks und anderen Erholungsflächen sowie Grünverbindungen zwischen Ortsteilen, um Siedlungsränder zu gliedern und nicht zuletzt funktionale Freizeitwegeverbindungen sicherzustellen. Aus der Überlagerung des Stadtgebietes mit einem inneren, mittleren und äußeren „Grünring“ sowie den von der Stadtmitte in Richtung Stadtgrenze ausgehenden radia-

len Grünverbindungen wird eine vernetzte Freiraumentwicklung angestrebt, die sowohl den Anforderungen an gesunde und sozialverträgliche Lebensverhältnisse entspricht als auch die nachhaltige Entwicklung ökologischer Potenziale und Ressourcen sicherstellt.

Freiraum in Dortmund

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

Der für die Bevölkerung zur Freizeit- und Erholungsnutzung verfügbare Freiraum besteht nicht nur aus den klassischen Grün- und Parkanlagen, sondern auch aus Kleingärten und Friedhöfen, Spielplätzen und Schulhöfen, Wäldern und Feldwege, Betriebswege an Flüssen und Kanälen und weiteren Flächen, die für die Öffentlichkeit zugänglich oder nutzbar sind. Aus verschiedenen Indikatoren, wie das Verhältnis von gesamtstädtischer Flächengröße und Bevölkerungszahl sowie dem Anteil der Siedlungs- und Infrastrukturfäche im Verhältnis zum Freiraum, lässt sich der Bestand und Bedarf eines Stadtbezirkes, bezogen auf das Verhältnis zur Gesamtstadt analysieren.

Dem gegenüber steht die Landschaftsplanung als das Planungsinstrumentarium des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Sie soll dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes als Lebensgrundlage des Menschen zu erhalten oder wiederherzustellen. Hierzu sind auf der kommunalen Ebene Landschaftspläne aufzustellen (§ 11 BNatSchG)³² und vom Rat der Stadt als Satzung zu beschließen.

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

Zahlreiche Grundlagen, wie z. B. die Umweltqualitätsziele³³, der Umweltplan³⁴ sowie der Masterplan Emscher Landschaftspark³⁵, sind für die Freiraumentwicklung der Stadt Dortmund relevant. Im Folgenden findet eine Konzentration auf die Inhalte des StadtgrünPlanes und des Landschaftsplanes der Stadt Dortmund statt.

Freiraum im Stadtbezirk Innenstadt-Ost

Das Radial-Konzentrische Freiraummodell soll die Freiraumstruktur eines Stadtbezirkes widerspiegeln. Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost ist jedoch ein stark verdichteter Innenstadtbezirk, in dem die Anwendung des Freiraummodells eher einer Zielvorstellung entspricht. Im Nordwesten des Stadtbezirkes liegt radial der innere Ring, von diesem geht konzentrisch die Grünstruktur des Stadewäldchens aus zum Westfalenpark. Im weiteren Verlauf von Süden nach Osten bis in den Norden des Stadtbezirkes sind die Grünstrukturen häufig unterbrochen oder in geringer Breite ausgeprägt. Hier bilden zum Teil Kleingartenanlagen oder Fahrradwege wie z. B. der Bananenradweg Strukturen, die zu fördern und auszubauen sind.

³² Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege – Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009

³³ vgl. Umweltqualitätsziele zur Freiraumentwicklung in Dortmund (1998)

³⁴ vgl. Umweltplan Dortmund (2002)

³⁵ vgl. Masterplan Emscher Landschaftspark (2010)

StadtgrünPlan

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

Nach den zusammenfassenden Aussagen des StadtgrünPlanes ist die Siedlungsstruktur im Stadtbezirk Innenstadt-Ost vor allem in den nördlichen Bereichen stark verdichtet. Südlich der B1 kommen im statistischen Bezirk Westfalendamm überwiegend „gartenbezogene Wohnformen“ vor. Größere Industrie- und Gewerbeflächen befinden sich überwiegend im Norden des Stadtbezirkes im Umfeld der Eisenacher Straße und Hannöversche Straße. Mit der den Stadtbezirk von West nach Ost querenden B1 verläuft eine markante Zäsur im Siedlungsgefüge, die einen stärker verdichteten, citynahen Norden vom freiraumgeprägten Süden des Stadtbezirkes trennt. Auch die östlich angrenzende B236 sowie die stark befahrenen Landesstraßen L663 und L672 sind Beispiele für die insgesamt stark ausgebaute Verkehrsinfrastruktur³⁶.

Das Grünflächenangebot ist vor allem im statistischen Bezirk Ruhrallee ausreichend und vielfältig. Mit dem Westfalenpark befindet sich die bekannteste Parkanlage des Stadtgebietes im Süden des statistischen Bezirkes, die allerdings als kostenpflichtige Anlage nur teilweise den siedlungsnahen Freiraumbedarf abdecken kann. Darüber hinaus bilden Grünflächen im Umfeld der Westfalahallen sowie das "Stadewäldchen" wichtige Grün- und Freiraumachsen innerhalb des Stadtbezirkes. Im statistischen Bezirk Westfalendamm sind überwiegend kleinere, quartierbezogene Anlagen mit geringer Nutzungsdifferenzierung vorhanden. Bemerkenswert ist hier vor allem die Fuß- und Radwegeverbindung auf ehemaligen Bahntrassen, die eine Freiraumverbindung zwischen dem Ostfriedhof und Westfalenpark herstellt³⁷.

Der statistische Bezirk Kaiserbrunnen besitzt trotz hoher Bevölkerungsdichte nur wenige Grünflächen, die überwiegend eine geringe Erholungseignung aufweisen, sodass hier der Handlungsbedarf als am höchsten einzuschätzen ist. Der hier vorhandene Ostfriedhof kann diese Freiraumfunktion nur teilweise erfüllen³⁸.

Der landschaftsbezogene Freiraum spielt für den Stadtbezirk Innenstadt-Ost nur eine untergeordnete Rolle und ist fußläufig schlecht erreichbar. Waldflächen mit Erholungsfunktion sind im Stadtbezirk nicht vorhanden. Auch die an den mit Freiraum unterversorgten statistischen Bezirk Kaiserbrunnen angrenzenden Stadtbezirke können eine wohnungs- und siedlungsnaher Freiraumversorgung für diesen statistischen Bezirk aufgrund des fehlenden Angebotes nicht übernehmen³⁹.

Landschaftsplan

Der Landschaftsplan in Dortmund ist neu aufgestellt und im Jahr 2020 als Satzung beschlossen worden. Er erstreckt sich mit seinem Geltungsbereich im Wesentlichen auf den baulichen Außenbereich im Sinne des Bauplanungsrechtes (§ 35 BauGB)⁴⁰. Er übernimmt die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege, indem er den Freiraum vor ungeordneten Eingriffen schützt und

³⁶ vgl. StadtgrünPlan (2004) – Stadtbezirk Innenstadt-Ost

³⁷ s. o.

³⁸ s. o.

³⁹ s. o.

⁴⁰ Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017

durch ökologisch wirksame Maßnahmen verbessern soll. Dies geschieht durch ein Netzwerk von Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen.

Im Stadtbezirk Innenstadt-Ost erstreckt sich der Geltungsbereich des Landschaftsplanes auf die größeren Grünstrukturen des Stadtbezirkes. In der Entwicklungskarte sind die flächigen Strukturen wie auch lineare Strukturen mit dem Entwicklungsziel „Beibehaltung der Funktion“ belegt. In der Festsetzungskarte finden sich als flächige Strukturen nur der Ostfriedhof als geschützter Landschaftsbestandteil sowie die den Stadtbezirk tangierende Emscheraue als Landschaftsschutzgebiet. Landschaftsbezogener Freiraum in Form von Wald- und landwirtschaftlichen Flächen fehlen gänzlich⁴¹.

Biotopverbundsystem

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

Im Stadtbezirk Innenstadt-Ost sind die flächigen Grünstrukturen des Stadewäldchens und Westfalenparks, des Ostfriedhofs sowie der Grünanlage östlich der Westfalenhallen mit verbindenden linearen Strukturen der Stufe 2 – besondere Bedeutung - im Biotopverbundsystem aufgenommen und verbindende Funktion zugeordnet worden. Die Stufe 1 Kernflächen – herausragende Bedeutung – ist nicht existent, diese ist meist mit Naturschutzgebieten identisch.

Ausgleichs- und Ersatzflächen

Im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, die in den §§ 13 ff. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)⁴² und §§ 30 ff. Landesnaturschutzgesetz NRW (LNatSchG NRW)⁴³ definiert ist, werden Flächen ausgewiesen, die der Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft dienen.

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

Das Ausgleichs- und Ersatzkataster weist keine Flächen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost aus. Da der Stadtbezirk über keinen landschaftsbezogenen Freiraum in Form von Grünland- und Ackerflächen oder Wald verfügt, wird der Kompensationsbedarf außerhalb des Stadtbezirkes realisiert.

⁴¹ vgl. Landschaftsplan Dortmund (2020)

⁴² Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege – Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009

⁴³ Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz – LNatSchG NRW) vom 21. Juli 2000

Qualitäten und Herausforderungen

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

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> + Lineare Grünstrukturen ehemaliger Bahn- gleise (Hoesch-Hafenbahn-Weg, Bana- nenradweg / R33, Radschnellweg Ruhr (RS1) 	<ul style="list-style-type: none"> ! Starke Nachverdichtung mit geringer An- passung an den Freiraumbedarf und die Freiraumversorgung
<ul style="list-style-type: none"> + Flächige Grünstrukturen (Westfalenpark, Ostfriedhof, Kleingartenanlagen, Sportflä- chen) 	<ul style="list-style-type: none"> ! Großes Gewerbeband im Norden ! Zerschneidung der Siedlungsbereiche mit stark frequentierten Magistralen
<ul style="list-style-type: none"> + Flächige / lineare Grünstrukturen (Stade- wäldchen, Emscherverlauf am Südrand des Stadtbezirkes) 	<ul style="list-style-type: none"> ! Verschiedenartige Wohnstrukturen in den statistischen Bezirken mit quantitativ sehr unterschiedlicher Grünstruktur ! Hohes Versorgungsdefizit im Bezirk Kai- serbrunnen

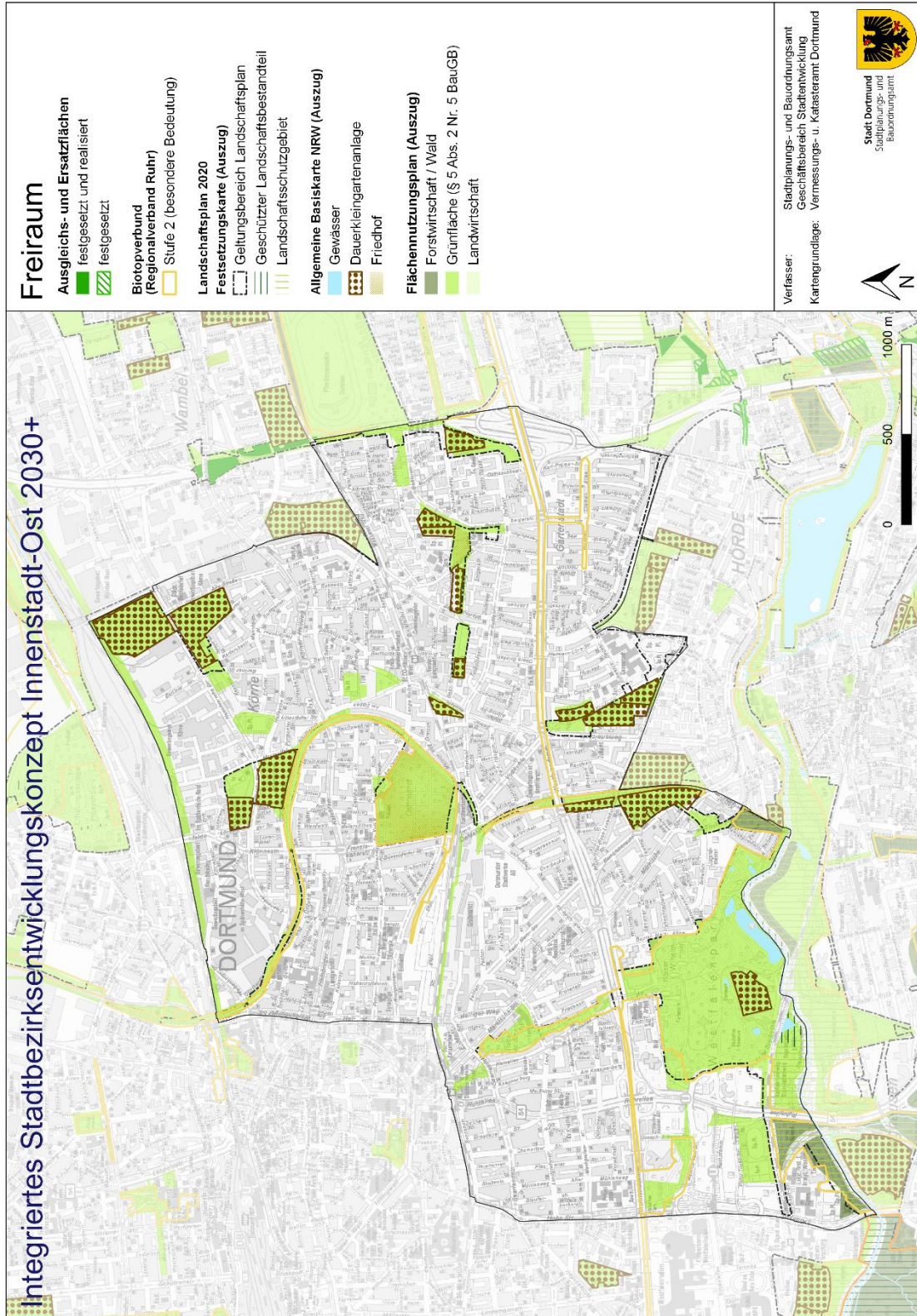


Abbildung 33: Freiraum im Stadtbezirk Innenstadt-Ost
 Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

4.2.3 Lärm

Als „Umgebungs­lärm“ werden belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien bezeichnet, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden. In EU-Umgebungs­lärmrichtlinie⁴⁴ wird zwischen folgenden Lärmarten unterschieden:

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

Lärm in Dortmund

Die Stadt Dortmund verfolgt mit einem Lärmaktionsplan das Ziel, insbesondere in den Bereichen Maßnahmen zur Lärm­minderung zu entwickeln und umzusetzen, in denen aufgrund sehr hoher Lärm­belastungen der Bevölkerung vordringlicher Handlungsbedarf besteht. Der aktuelle Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2014 entfaltet eine interne Bindungswirkung für Behörden und muss bei Fachplanungen berücksichtigt werden. Derzeit wird der Lärmaktionsplan im Hinblick auf seine Gültigkeit überprüft⁴⁵.

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

Ein wichtiger Bestandteil der Lärmaktionsplanung ist die Ausweisung von „Ruhigen Gebieten“. Dabei ist ihre Definition nicht einheitlich geregelt. In Dortmund bilden bisher Lärm­belastung und Mindestgröße die wesentliche Grundlage der Definition. Ziel der Stadt Dortmund ist es, die Festlegung der Ruhigen Gebiete zu überarbeiten und darauf aufbauend stärker als bisher Entwicklungsziele und – im Rahmen des Möglichen – Schutzmaßnahmen festzulegen, die spätestens bei der Neu­aufstellung des nächsten Lärmaktionsplanes wirksam werden sollen. Bei der Festlegung der Gebiete und der Entwicklung sollen u. a. die tatsächliche Gebietsnutzung, die öffentliche Meinung, die Erreichbarkeit mit umweltfreundlichen Transportmitteln sowie Synergieeffekte zu anderen Umweltplanungen, wie z. B. Naturschutz, Klimaschutz und Klimafolgenanpassung, einbezogen werden.

Lärm in der Innenstadt-Ost

Mit dem engmaschigen Hauptverkehrsstraßennetz des Stadtbezirkes geht auch die verkehrsbedingte Ver­lärmung im Stadtbezirk Innenstadt-Ost einher. Durch die Hallesche Straße und Hannöversche Straße ist der nördliche Bereich des statistischen Bezirks Körne durch Verkehrslärm belastet (s. Abbildung 34). Die in Ostwestrichtung verlaufende Hamburger Straße / Kaiserstraße / Körner Hellweg beeinträchtigt Körne ebenso durch Verkehrslärm. Die im Süden verlaufende B1 / A40 führt insbesondere im Bezirk Ruhrallee und Westfalendamm zu Ver­lärmung der angrenzenden Grundstücke durch Straßen- und Stadtbahnverkehr.

⁴⁴ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungs­lärm

⁴⁵ vgl. Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund (2014)

In der Gesamtbetrachtung der Lärmquellen sind im Lärmaktionsplan⁴⁶ vor allem entlang folgender Hauptverkehrsstraßen hohe Belastungen der Einwohner*innen auszumachen, wobei an mehreren dieser Straßenabschnitte bereits lärmarter Asphalt verlegt wurde:

- Mallinckrodtstraße (133-333)
- Klönnestraße (51-75)
- Kreuzstraße (1-29)
- Immermannstraße (2-52)
- Evinger Straße (191-343)
- Leopoldstraße (5-65)
- Körner Hellweg (44-122)
- Kaiserstraße (166-202)
- Ruhrallee (87-99)
- Märkische Straße
- Heiliger Weg (2-10), Weißenburger Straße (2-49)
- Ernst-Mehlich-Straße (1-15)
- Hamburger Straße (2-130)
- Franziskanerstraße
- B1 (Rheinlanddamm)
- Kaiserstraße (201-204)
- Saarlandstraße (2-40)
- B1 (Westfalendamm) (46-284)

Auch im Umfeld der Schienenwege des Bundes sind signifikante Lärmbelastungen zu verzeichnen. Dies betrifft vor allem den nördlichen Bereich des Stadtbezirkes, an dem die Gleistrassen des Fern- und Regionalverkehrs des Dortmunder Hauptbahnhofes Richtung Hamm angrenzen. Vergleichsweise gering belastet ist die Regionalbahnverbindung mit den Haltepunkten „Dortmund Körne West“ und „Dortmund Körne“. Bei Güterverkehrsstrecken kann durch den flächendeckenden Einsatz von lärmarmem Asphalt bis zum Ende des Jahres 2020 zwar eine Entlastung eintreten. An den betreffenden Strecken im Südwesten des Stadtbezirkes besteht jedoch auch das Risiko, dass der Güterverkehr ohne Umbaumaßnahmen seitens der Deutschen Bahn erhöht werden könnte. Ohne einen erheblichen baulichen Eingriff – unabhängig vom Verkehrsaufkommen bzw. bereits genehmigten Schienenfahrzeugen – muss eine Änderung des aktiven Lärmschutzes nicht vorgenommen werden.

Lärm, der durch Anlagen von Gewerbe und Industrie verursacht wird, wird hinreichend durch die sechste allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz – Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm)⁴⁷ – und ggf. ergänzende Auflagen aus Bebauungsplänen und Betriebserlaubnissen geregelt.

⁴⁶ vgl. Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund (2014)

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

Qualitäten und Herausforderungen

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

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none">+ Ostfriedhof+ Westfalenpark	<ul style="list-style-type: none">! Hauptverkehrsachsen und Schienenverkehr erzeugen erhebliche Lärmimmissionen

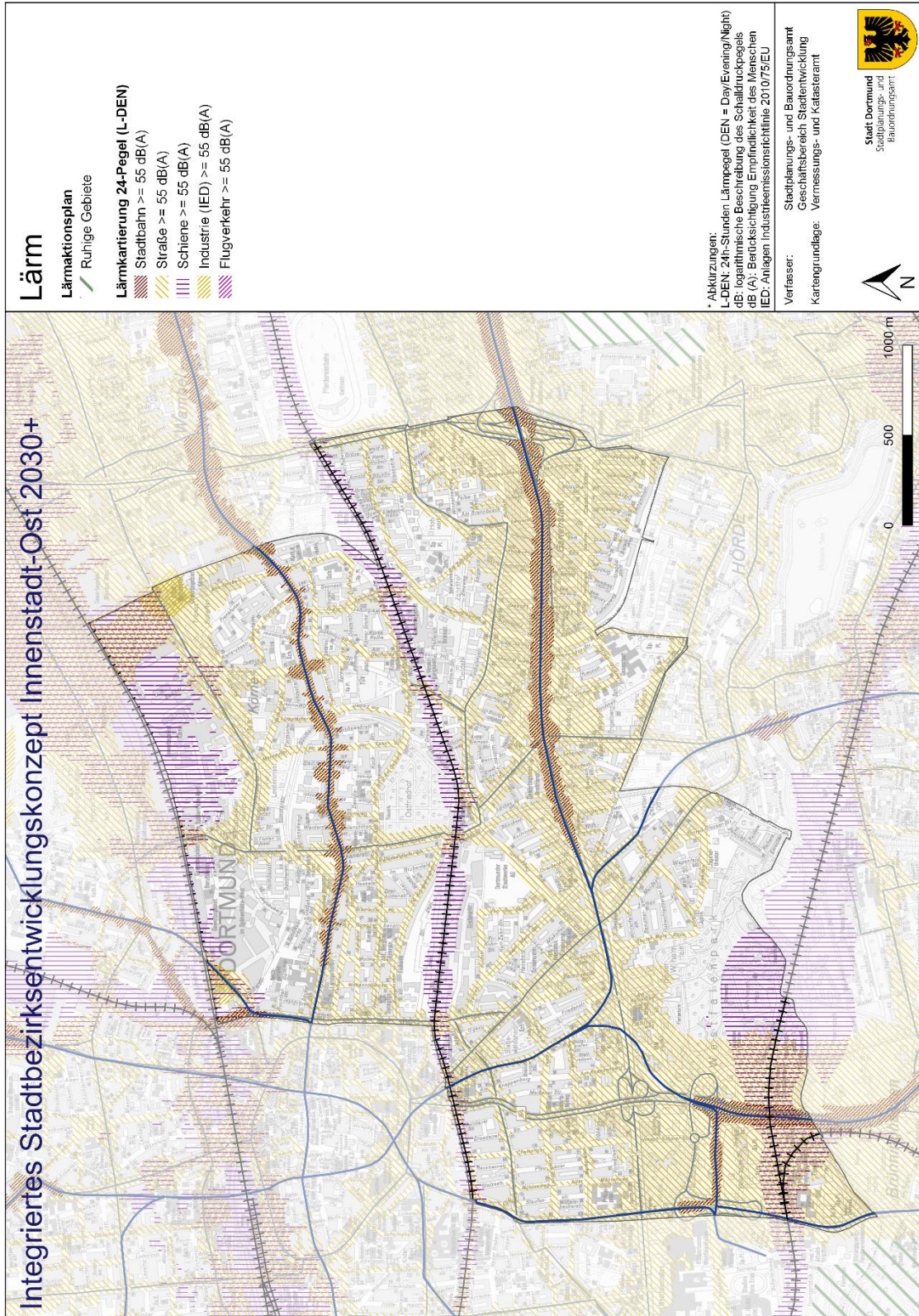


Abbildung 34: Lärm im Stadtbezirk Innenstadt-Ost
 Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

4.2.4 Mobilität

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

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

Mobilität in Dortmund

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

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

Masterplan Mobilität

Der Masterplan Mobilität 2030 legt die strategischen Grundsätze und Leitlinien der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030 fest. Er behandelt alle Verkehrsarten (Fußverkehr, Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel (ÖPNV), motorisierten Individualverkehr (MIV), Wirtschaftsverkehr) und Querschnittsthemen (Verkehrssicherheit, Mobilitätsmanagement, Elektromobilität, Umweltauswirkungen, neue Mobilitätsformen). Mit Ratsbeschluss vom 22.03.2018 hat die Stadt Dortmund die erste

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

Stufe des Masterplanes Mobilität 2030, das Leitbild und das Zielkonzept beschlossen⁴⁹. Die erste Stufe beschreibt acht Zielfelder, die in den nächsten Jahren in Form von Teilkonzepten konkretisiert und bis zur Maßnahmenebene ausgearbeitet werden sollen (s. Abbildung 36).



Abbildung 35: Acht gleichwertige Zielfelder des Masterplanes Mobilität 2030
Quelle: Abschluss 1. Stufe Masterplan Mobilität 2030, Planersocietät

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

Mobilitätsverhalten in Dortmund

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

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

Öffentlicher Raum / Fußwege

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

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

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

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

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

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

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

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

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

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

Radverkehr

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

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

⁵² vgl. Nahverkehrsplan Dortmund 2013 (2014)

⁵³ vgl. Bushaltestellenprogramm 2016-2017 (2015)

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

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

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

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

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

Wirtschaftsverkehr

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

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

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

⁵⁵ vgl. Lkw-Stadtplan (2014)

Mobilität im Stadtbezirk Innenstadt-Ost

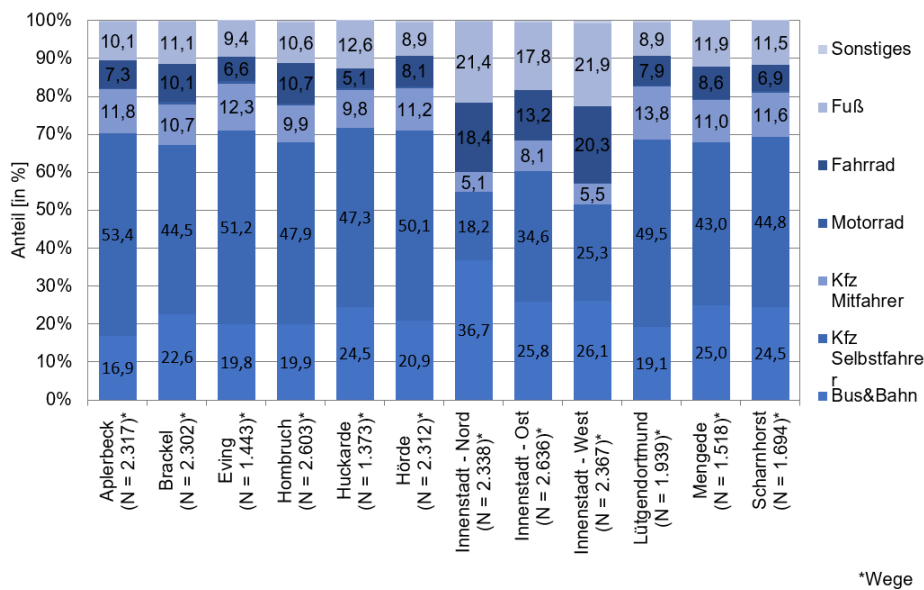


Abbildung 36: Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken (Gesamtverkehr)

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

Der Kfz-Anteil liegt in der Innenstadt-Ost mit 42,7 % (2019) deutlich unter dem stadtweiten Durchschnitt. Bus und Bahn werden mit 25,8 % deutlich überdurchschnittlich genutzt. Der Fußverkehr ist mit 17,8 % eher gering. Die Radverkehrsnutzung ist mit einem Anteil von 13,2 % überdurchschnittlich. Der Motorisierungsgrad ist mit im Schnitt 1,0 Pkw je Haushalt in Dortmund nach den Stadtbezirken Innenstadt-Nord und -West der drittniedrigste in Dortmund (s. Abbildung 35)⁵⁶.

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

Öffentlicher Raum / Fußwege

Bezüglich der öffentlichen Räume und der Fußgängerfreundlichkeit weist der Stadtbezirk ein heterogenes Bild auf. Insbesondere in den Altbauquartieren werden die öffentlichen Räume aufgrund des hohen Parkdrucks stark beeinträchtigt. Entlang der Hauptverkehrsstraßen ist das Parken weitestgehend geordnet. Defizite treten hier eher punktuell auf.

Künftige Aufgabe ist hier, diese Räume städtebaulich aufzuwerten – z. B. durch das Anpflanzen von Alleen die Aufenthaltsqualität zu steigern, die Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen zu verbessern und durch eine Neuordnung des Parkens in den engen Altbauquartieren die Qualitäten für Fußgänger*innen zu erhöhen.

Zudem ist sowohl die Nutzung von Plätzen im Rahmen von Veranstaltungen als auch die generelle Aufenthaltsqualität unabhängig von kommerziellen Nutzungen weiter zu stärken. Im Rahmen des

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

⁵⁷ s. o.

Stadtplatzprogrammes⁵⁸ sollen bis 2030 im ganzen Stadtgebiet Plätze analysiert, qualifiziert und schließlich attraktiviert werden. Dazu gehören in der Innenstadt-Ost Bereiche wie der Robert-Koch-Platz und der Artur-Schulze-Engels-Platz aber auch Randzonen und Aufweitungen von Hauptverkehrsstraßen, etwa im Bereich der Haltestelle „Am Zehnthof“ oder der Südseite der Kaiserstraße zwischen Düsseldorfer Straße und Franziskanerstraße.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Vom Stadtzentrum kommend binden die S-Bahn-Linie S4 mit einem 15-Minuten und 30-Minuten-Takt und die Stadtbahnlinie U43 überwiegend im 5-Minuten-Takt den Stadtbezirk zentral an das Schienennetz an. Die Stadtbahnlinie U47 hält vom Hauptbahnhof mehrfach im innerstädtischen Bereich, folgt der B1 und erschließt hier die Gartenstadt in der südlichen Randlage des Stadtbezirkes im 10-Minuten-Takt.

Der barrierefreie Haltestellenumbau der Stadtbahnlinien U43 (Hellweg) und U47 (B1) ist derzeit in Planung. Die Hochflurbahnsteige der U47 an den Stationen „Kohlgartenstraße“, „Voßkuhle“, „Max-Eyth-Straße“, „Lübkestraße“, sowie „Stadtkrone-Ost“ sollen bis 2024 umgebaut sein.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat mit der Planung des neuen S-Bahn-Haltepunktes „Kronprinzenstraße“ mit der Deutsche Bahn AG begonnen und hat das Projekt in ein Förderprogramm für zusätzliche Schienenpersonennahverkehr-Haltepunkte eingebracht. Die S-Bahn-Station soll eine Verknüpfung zu den Buslinien „Defdahl / Düsseldorfer Straße“ ermöglichen und ab 2024 realisiert werden.

Die Buslinie 452, die die südliche Innenstadt-Ost über die Saarlandstraße bis hin zum Kaiserviertel erschließt, führt im Weiteren nach Körne in die nördliche Gartenstadt. Daneben verläuft im Zuge der Hannöverschen Straße die Linie 422, die die östliche Innenstadt mit den Bezirken Brackel und Aplerbeck (Gewerbegebiet) verbindet. Mit den nördlich und südlich angrenzenden Stadtbezirken ist die Innenstadt-Ost durch die Buslinie 456 verbunden.

Im Stadtbezirk Innenstadt-Ost ist keine der insgesamt 96 Bushaltestellen vollständig barrierefrei. Bedingt barrierefrei, d. h. zumeist nur rollstuhlgerecht, sind u. a. Haltepositionen an den Haltestellen „Düsseldorfer Straße“, „Inselstraße“, „Chemnitzer Straße“, „Saarlandstraße“ und „Südbad“. Im Zuge der geplanten Umgestaltung der Saarlandstraße werden die vorhandenen vier Haltestellen der Buslinien barrierefrei umgebaut. In Kürze werden außerdem die Bushaltepositionen am Knoten „Voßkuhle“ umgebaut.

Im Rahmen einer Überarbeitung des Busverkehrsnetzes ist vorgesehen, die Verbindungen im Stadtbezirk neu zu ordnen, sodass u. a. das neue Wohngebiet „Kronprinzenviertel“ (In O 225) sowie „Deggingshöfe“ (In O 224n) besser angebunden werden. Auch wird eine Attraktivierung der Nord-Süd-Verbindung untersucht.

Radverkehr

Das Radverkehrsnetz im Stadtbezirk ist insgesamt engmaschig, weist aber auch noch bedeutende Netzlücken auf (z. B. Kaiserstraße / Körner Hellweg, Im Spähenfelde / Klönnestraße, Franziskanerstraße, Von-der-Goltz-Straße, Hannöversche Straße) und ist vielerorts in die Jahre gekommen.

Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur ist in weiten Teilen nicht mehr zeitgemäß. Die Radwege haben zu geringe Breiten und zumeist fehlen die notwendigen Sicherheitsabstände zu den parkenden Autos. Das subjektive Sicherheitsgefühl – wesentlicher Grund nicht auf das Fahrrad umzusteigen – wird zu wenig bedient.

⁵⁸ Masterplan Plätze in der Innenstadt (2019)

Zentrale Aufgabe in der nächsten Dekade wird es daher sein, die verbliebenen Netzlücken zu schließen, vor allem aber die Qualität des vorhandenen Angebotes zu verbessern. Hierzu wird im Rahmen des zurzeit in Arbeit befindlichen Teilkonzeptes „Radverkehr & Verkehrssicherheit“ des Masterplanes Mobilität 2030 das vorhandene Netz grundlegend überarbeitet und künftig hierarchisiert. Es werden Haupt-, Neben- und Freizeitrouten mit jeweils spezifischen Ausbaustandards definiert. Hauptrouten für den Radverkehr werden direkt geführt und erhalten größere Breiten.

Zahlreiche Projekte sind derzeit in der planerischen Vorbereitung:

- Fortführung des Bananenradwegs von der Klönnestraße bis zur Weißenburger Straße
- Ausbau einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegführung entlang der Saarlandstraße, Kaiserstraße und des Körner Hellwegs
- Ausbau der Fahrradachse Arndtstraße mit Weiterführung über Robert-Koch-Straße und Lange Reihe
- Ausbau Hoesch-Hafenbahn-Weg mit einem 1. Bauabschnitt vom Phoenix-See bis zur Paderborner Straße im Jahr 2021
- Ausbau Radschnellweg Ruhr (RS1)

Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost ist damit der Stadtbezirk mit den meisten in Vorbereitung befindlichen Radverkehrsmaßnahmen. Über die bereits in Planung befindlichen Maßnahmen hinaus sollen weitere Netzlücken geschlossen und Nebenstrecken für den Radverkehr ertüchtigt werden. Vorgeschlagen wird die Hauptroute „Im Spähenfelde / Klönnestraße / Franziskanerstraße / Von-der-Goltz-Straße“, „Im Defdahl / Deggingstraße“, der Straßenzug „Chemnitzer Straße / Gutenbergstraße / Elisabethstraße“ und „Hainallee / Südbad“ sowie die Schließung der Netzlücke Robert-Koch-Straße, die voraussichtlich in Form von Fahrradstraßen umgesetzt werden.

Auf den Stadtbezirk Innenstadt-Ost entfallen zurzeit 17 metropolradruhr-Stationen. Die Anzahl soll in den nächsten Jahren deutlich erhöht werden. Über die derzeit in Planung befindlichen Maßnahmen sollten weitere Streckenergänzungen ins Auge gefasst werden: Ernst-Mehlich-Straße zur Schließung der Netzlücke zwischen Saarlandstraße und Heiliger Weg, Vervollständigung der Radinfrastruktur auf der Hannöverschen Straße, sowie eine Standarderhöhung in der Hamburger Straße.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Straßennetz im Stadtbezirk Innenstadt-Ost ist weitgehend vollständig. Das einzig noch fehlende Netzelement ist die Semerteichstraße. Als Teil der Straßennetzplanung ist der Ausbau der Semerteichstraße von der B1 im Mündungsbereich „Voßkuhle“ bis zum Anschluss an die Hannöversche Straße im Norden des Stadtbezirkes im Flächennutzungsplan 2004 dargestellt. Damit sollen angrenzende Siedlungsbereiche – z. B. die östlich gelegene Verbindung Voßkuhle, Von-der-Goltz-Straße und Düsseldorf Straße – entlastet werden.

Die B1 ist als Netzelement zwar vorhanden, ihre Kapazität reicht aber nicht aus, die Verkehrsnachfrage störungsfrei abzuwickeln. Im aktuellen Verkehrswegeplan ist der Tunnelbau zwischen Märkische Straße und der Anschlussstelle B236 in der Priorität herabgestuft worden. Mittelfristig ist mit einer Aufnahme der Planungsarbeiten nicht zu rechnen. Vor diesem Hintergrund sollte das Projekt grundsätzlich überprüft und das Verkehrsband „B1“ neu bewertet werden. Dies auch vor dem Hintergrund, dass ein Festhalten an der Tunnelplanung angrenzende Flächenentwicklungen für mindestens weitere 15 Jahre blockiert und der B1 eine wichtige Rolle im Zusammenhang mit der Mobilitätswende zukommt. Im Vordergrund stehen punktuelle Maßnahmen, die insbesondere die Zugänglichkeit der Stadtbahnhaltestellen der U47 und die Querbarkeit der B1 verbessern. Hierzu gehört auch die anstehende Untersuchung zur Ertüchtigung des südlichen Anschlusses der Max-Eyth-Straße an die B1.

Die beiden netzrelevanten Maßnahmen „B1-Tunnel“ und „Semerteichstraße“ sind in ihrer Realisierung zurzeit nicht bestimmbar.

Kernaufgabe der nächsten Dekade ist der qualitätsvolle Umbau des Hauptstraßennetzes, um den Ratsbeschluss zur „Fahrradstadt Dortmund“ umzusetzen⁵⁹, die Klimaresilienz zu erhöhen und um die Aufenthaltsqualität in den Straßen zu verbessern.

Folgende Projekte stehen im Vordergrund:

- Ausbau Semerteichstraße (ruht)
- Umgestaltung Hellwegachse, Kaiserstraße und Saarlandstraße
- Tunnelplanung B1 (Anschlussstelle Märkische Straße bis B236) (ruht)
- Umgestaltung der B1-Oberfläche

Das Nebenstraßennetz im Stadtbezirk ist überwiegend in Tempo-30-Zonen eingebunden. Insbesondere in den Altbauquartieren sind diese Straßenräume jedoch sehr stark vom ruhenden Verkehr geprägt, mit zum Teil erheblichen Beeinträchtigungen für den Fuß- und Radverkehr. Die Straßenraumgestaltungen weisen demzufolge auch deutliche Defizite auf. Hier ist erheblicher Handlungsbedarf. Der Querschnitt der Kaiserstraße stammt aus der Frühzeit der Verkehrsberuhigung und wird seiner Funktion als Quartierszentrum nicht gerecht. Er bedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung.

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

Insbesondere in den Stadtquartieren rund um die Saarlandstraße als auch im Kaiserviertel gibt es einen hohen Parkdruck. Dies zeigt sich in einem zum Teil sehr ungeordneten Parken und abgestellten Fahrzeugen auf Geh- und Radwegen. Hieraus resultieren für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zum Teil sehr kritische Bedingungen und dringender Handlungsbedarf, um die Situationen zu verbessern und sicherer zu gestalten.

Weite Teile des Stadtbezirkes Innenstadt-Ost liegen im citynahen Randbereich. Hier konkurrieren Bewohner*innen mit Beschäftigten und Citybesucher*innen um die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Eine der Voraussetzungen, um den Bewohner*innen der citynahen Wohnquartiere zukünftig bessere Bedingungen bei der Stellplatzsuche im öffentlichen Straßenraum bieten zu können, ist die Ausweisung von Bewohnerparkzonen. Der Rat der Stadt Dortmund hat Ende Dezember 2017 der Verwaltung den Auftrag erteilt, 21 Quartiere im Cityrandbereich daraufhin zu untersuchen, ob dort die Einrichtung von Bewohnerparkzonen möglich ist. Von diesen 21 Quartieren liegen 11 im Stadtbezirk Innenstadt-Ost.

Die bereits vorhandenen Bewohnerparkzonen „Gerichtsviertel“ und „Chemnitzer Straße 1-4“ sollen in den Jahren 2021 und 2022 durch die Bewohnerparkzonen „Hainallee“, „Markgrafenstraße“, „Kaiserstraße“ und „Düsseldorfer Straße“ ergänzt werden. Weitere fünf Bewohnerparkzonen werden in den darauffolgenden Jahren umgesetzt. Die ebenfalls im Stadtbezirk gelegene Bewohnerparkzone „Joseph-Scherer-Straße“ wurde bereits vor 2017 eingerichtet und steht nicht in Zusammenhang mit dem Ratsbeschluss aus 2017 (s. Abbildung 37).

Durch die Ausweisung weiterer Parkraumbewirtschaftungszonen im Kaiserstraßen- und im Saarlandstraßenviertel wird sich die Stellplatzsituation in den Quartieren neu sortieren. Zudem werden im Bereich „Saarlandstraße“ Gespräche für eine erste Quartiersgarage geführt. Weitere Standorte sollen folgen, um die Situation in den Quartieren zu entschärfen. Über die derzeit eingebrachte erste Stufe zur Ausweisung von Car-Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum hinaus, soll die Anzahl in den folgenden Jahren sukzessive erhöht werden.

⁵⁹ Fahrradstadt Dortmund (2019)

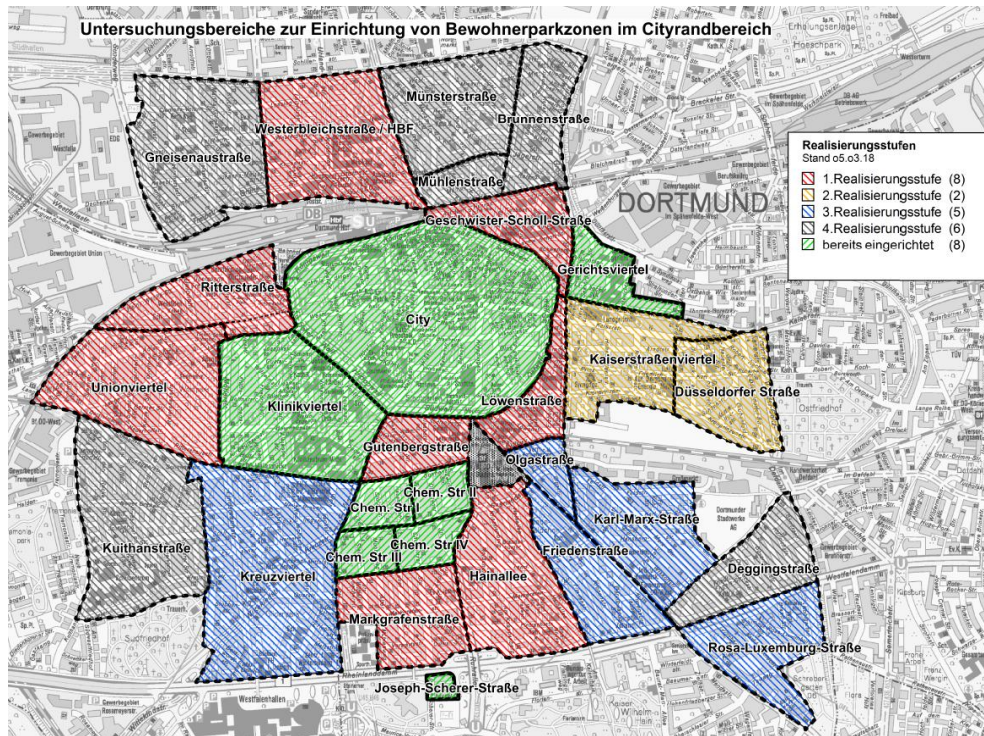


Abbildung 37: Untersuchungsbereiche zur Einrichtung von Bewohnerparkzonen im Cityrandbereich ; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

In Dortmund sind derzeit vier Carsharing-Unternehmen mit zusammen rund 40 Fahrzeugen am Markt. Für diese Fahrzeuge haben die jeweiligen Unternehmen private Stellplätze angemietet. Um die steigende Nachfrage nach Carsharing durch Bürger*innen zu befriedigen und den positiven Effekt aus dem veränderten Nutzungsverhalten zu unterstützen, reichen die angemieteten Stellplätze nicht mehr aus.

An insgesamt 18 Standorten in Dortmund sollen in einer ersten Stufe jeweils zwei Stellplätze geschaffen werden. Dazu gehören in der Innenstadt-Ost die Standorte „Alter Mühlenweg“, „Markgrafenstraße“ und „Kaiserstraße“. Zukünftig ist die Realisierung weiterer Standorte in Verbindung mit Mobilstationen vorgesehen.

Im Stadtbezirk Innenstadt-Ost liegen drei P+R-Plätze mit zusammen 940 Stellplätzen: an der Haltestelle „Westfalenpark“ (200 Stellplätze) und an der Haltestelle „Remydamm“ (700 Stellplätze). Diese beiden P+R-Plätze stehen allerdings bei Veranstaltungen in den Westfalenhallen oder im Fußballstadion nicht zur Verfügung. Eine dritte Auflage befindet sich in der Nähe der Haltestelle „Von-der-Tann-Straße“ (40 Stellplätze).

Fünf B+R-Abstellanlagen mit zusammen 177 Plätzen befinden sich im Stadtbezirk Innenstadt-Ost an den Haltestellen „Stadthaus“ (60 Abstellmöglichkeiten), „Körne West“ (60 Abstellmöglichkeiten), „Körne“ (40 Abstellmöglichkeiten), „Markgrafenstraße“ (10 Abstellmöglichkeiten) sowie „Polizeipräsidium“ (7 Abstellmöglichkeiten).

Um die ÖV-Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern zu verbessern hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) durch eine*n Gutachter*in erste Überlegungen für ein Konzept von Mobilstationen untersuchen lassen. Von den 630 vorgeschlagenen Stationen entfallen 52 auf Dortmund, davon wiederum fünf auf den Stadtbezirk Innenstadt-Ost: die Haltestellen „Funkenburg“, „Markgrafenstraße“, „Märkische Straße“, „Stadthaus“ und „Körne West“. An diesen Stationen sollen ÖPNV, Park+Ride, Bike+Ride sowie Car-Sharing und Informationskonzepte systematisch miteinander verbunden und vermarktet werden. Die Verwaltung wird auf dieser Basis bis Mitte 2022 ein Umsetzungskonzept erarbeiten. Das Programm ist offen für weitere Standorte.

Qualitäten und Herausforderungen

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

Qualitäten	Herausforderungen
+ Gute bis sehr gute Erreichbarkeit durch den ÖPNV	! Hoher Parkdruck und fehlende Straßenraumgestaltung insbesondere in den Altbauquartieren
+ Ehemalige Hoesch-Hafenbahn-Trasse und Bananenradweg als Ausbaupotenziale	! Fehlende Barrierefreiheit der U43 und U47
+ Engmaschiges Straßennetz	! Fehlende Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen
+ Gute topografische und stadtstrukturelle Ausgangsbedingungen für den Radverkehr	! Geringe Fußgänger- und Aufenthaltsqualität insbesondere in den Zentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“
	! Netzlücken und in weiten Teilen nicht zeitgemäße Standards des Radwegenetzes
	! Hohe Verkehrsbelastung der B1 mit unzureichenden Zugängen zum ÖPNV und fehlenden Querungsmöglichkeiten

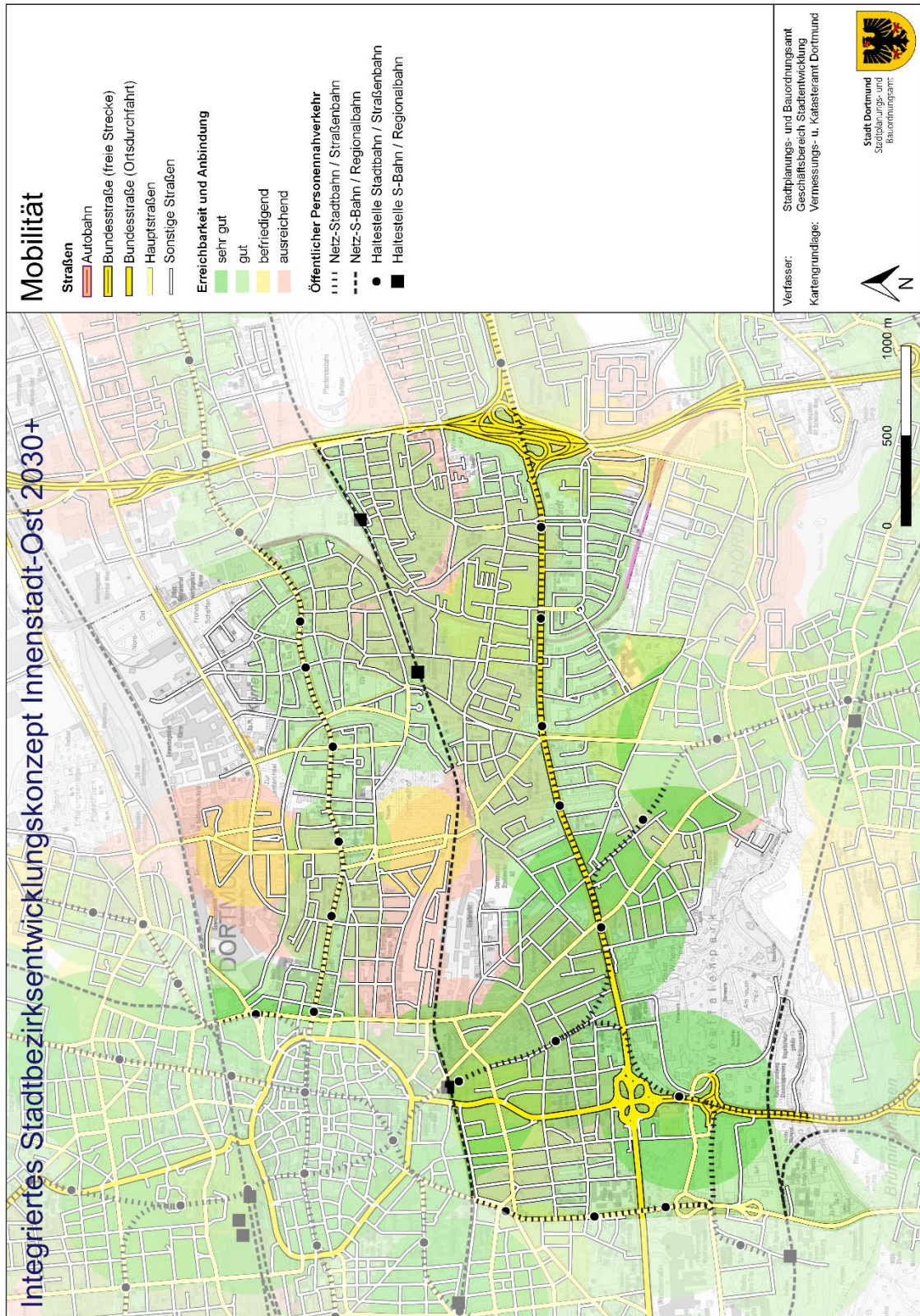


Abbildung 38: Mobilität im Stadtbezirk Innenstadt-Ost
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

4.2.5 Stadtklima

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

Stadtklima in Dortmund

Im Jahr 2019 wurde in Zusammenarbeit mit dem Regionalverband Ruhr (RVR) eine Klimaanalyse für die Stadt Dortmund erstellt. Ziel der Untersuchung ist die Analyse und Bewertung der klimatischen Situation innerhalb des Stadtgebietes sowie die Erarbeitung von Planungshinweisen, die vor dem Hintergrund der prognostizierten klimatischen Veränderungen im Laufe des 21. Jahrhunderts eine klimawandelgerechte Stadtentwicklung gewährleisten sollen. Hauptgegenstand der Untersuchung ist die Einteilung des Stadtgebietes in sog. Klimatope (s. Abbildung 39). Als Klimatop wird in der Landschaftsökologie eine Fläche mit einheitlichen geländeklimatischen Eigenschaften bezeichnet⁶⁰.

Darüber hinaus wird im Rahmen der derzeitigen Aufstellung des Masterplanes integrierte Klimaanpassung (MiKaDo)⁶¹ eine detailliertere Handlungskarte erarbeitet, in der alle Flächen ausgewiesen werden, die momentan oder auf das Zukunftsszenario 2051-2060 bezogen ein Konfliktpotenzial im Hinblick auf den Klimawandel aufweisen. Es werden Gebiete und Bereiche identifiziert, die eine besondere Sensitivität gegenüber den Folgen des Klimawandels aufweisen. Das sind Gebiete, in denen aufgrund der sozialen, ökonomischen und naturräumlichen Rahmenbedingungen vor Ort besondere Probleme durch die klimatischen Veränderungen zu erwarten sind. Neben Belastungsgebieten unter den Aspekten Hitze, Extremniederschläge und Sturm werden in der Handlungskarte auch die Restriktionsflächen der Frischluftschneisen und Luftleitbahnen sowie die aus klimatischer Sicht schutzwürdigen Grünflächen und Freiräume ausgewiesen. Die Handlungskarte wird ebenso prioritäre Maßnahmen zur Klimaanpassung darstellen. Sie bietet zukünftig eine detailliertere Ergänzung zur bestehenden Stadtklimaanalyse des RVR.

⁶⁰ vgl. Klimaanalyse Dortmund (2019)

⁶¹ vgl. Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (MiKaDo) (2019)

Klimatope

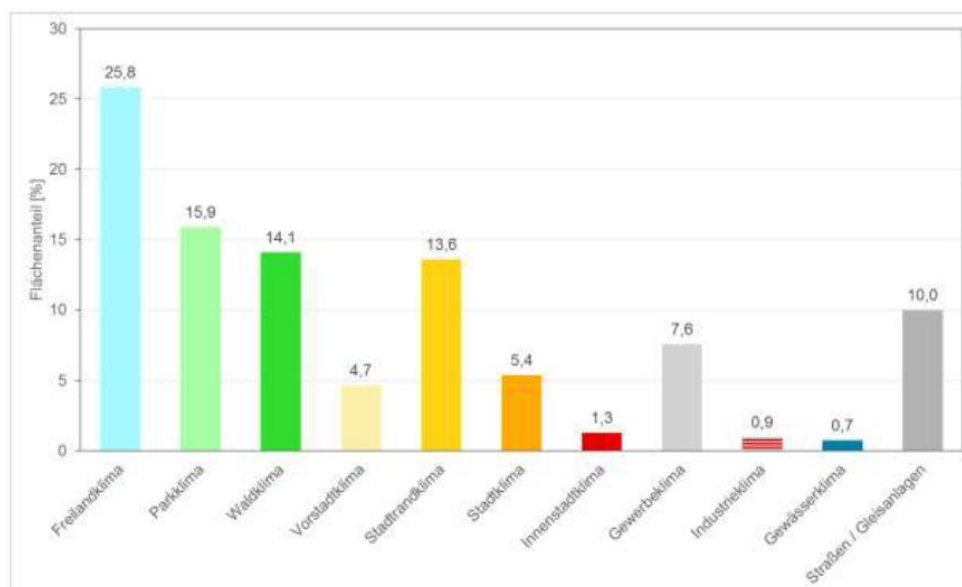


Abbildung 39: Flächenanteile der Klimatope und Verkehrsstrassen im Stadtgebiet von Dortmund
Quelle: Klimaanalyse Dortmund (2019)

Stadtklima im Stadtbezirk Innenstadt-Ost

In der Innenstadt-Ost gibt es keine großen und regional bedeutsamen klimatischen Ausgleichsräume in Form von landwirtschaftlich genutzten Freiflächen, dafür existieren diverse Grün- und Parkanlagen unterschiedlicher Größe. Die bekannteste Fläche ist hierbei sicherlich der 70,0 ha große Westfalenpark, der mit seiner abwechslungsreichen Gestaltung einen wichtigen Erholungsraum nicht nur in klimatischer Hinsicht darstellt. Doch auch der Ostfriedhof, großflächige Kleingartenanlagen und andere über den Bezirk verteilte und teilweise vernetzte Grünflächen sorgen für eine Abmilderung der thermischen Belastung.

Die Verteilung der Lasträume stellt sich in der Innenstadt-Ost als recht heterogen dar. Die Siedlungsbereiche im nördlichen Teil des Bezirkes dominiert der Lastrraum der überwiegend dicht bebauten Wohn- und Mischgebiete. Im Stadtteil Kaiserbrunnen herrscht hierbei die Blockrandbebauung vor, während in Körne vielfältige Bebauungsstrukturen von Einfamilienhäusern bis zu großen Mehrfamilienhäusern anzutreffen sind. Die Gartenstadt im südlichen Teil des Bezirkes wird hingegen von Einfamilienhäusern mit großen Gärten geprägt. Die aufgelockerte Siedlungsstruktur mindert den sommerlichen Hitzestress und führt zu einem allgemein positiv zu bewertenden Klima in diesem Lastraum der überwiegend locker und offen bebauten Wohngebiete. Im westlich gelegenen Stadtteil Ruhrallee, der gänzlich den Lasträumen der hochverdichteten Innenstadt oder der überwiegend dicht bebauten Wohn- und Mischgebiete zugeordnet ist, dominieren hingegen wieder Blockstrukturen, die hier nicht selten fünf Stockwerke erreichen. Hinzu kommen verschiedene große Büro- und Geschäftsgebäude. Grünbereiche kommen im verdichteten nördlichen Teil vom Bezirk Ruhrallee vor allem in Form von begrünten Innenhöfen vor. Im Süden und Osten des Stadtteils macht sich die Nähe zum Westfalenpark und zum Stadewäldchen positiv bemerkbar.

Wie die untenstehende Karte zeigt, wird die Nordgrenze der Innenstadt-Ost von mehreren großen Gewerbegebieten gebildet („Im Spähenfelde-West / -Ost“ und „Körne“) (s. Abbildung 40). Hinzu kommen verschiedene Gewerbeflächen unterschiedlicher Größe, die über den Stadtbezirk verteilt sind (z. B. Großmarkt, Gewerbegebiete „Brinkstraße“ und „Bronnerstraße“). Der hohe Versiegelungsgrad und das Fehlen von schattenspendenden Bäumen machen sich in einer starken Überwärmung der Gebiete bemerkbar.

Aufgrund des Mangels an breiten unbebauten und unversiegelten Schneisen gewinnen Straßen im innerstädtischen Bereich an Bedeutung als Luftleitbahnen. Dies trifft auch auf die Hohe Straße, die Ruhrallee und die Märkische Straße zu. Aufgrund ihrer Breite und Ausrichtung nehmen diese Straßen die Rolle von Leitbahnen ein, welche den Luftaustausch in hochverdichteten Bereichen unterstützen. Infolge der starken Verkehrsbelastung handelt es sich jedoch um belastete Luftleitbahnen.

Qualitäten und Herausforderungen

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

Qualitäten	Herausforderungen
+ Lineare Grünstrukturen ehemaliger Bahn- gleise (Hoesch-Hafenbahn-Weg, Bana- nenradweg / R33, Radschnellweg Ruhr (RS1))	! Starke Nachverdichtung mit geringer An- passung an den Klimawandel
+ Flächige Grünstrukturen (Westfalenpark, Ostfriedhof, Kleingartenanlagen, Sportflä- chen)	! Gewerbegebiete mit hohem Versiege- lungsgrad und geringem Vegetationsbe- stand
+ Flächige / lineare Grünstrukturen (Stade- wäldchen, Emscherverlauf am Südrand des Stadtbezirkes)	! Zerschneidung mit stark frequentierten Magistralen
	! Verschiedenartige Wohnstrukturen in den statistischen Bezirken mit quantitativ sehr unterschiedlichen Grünstrukturen

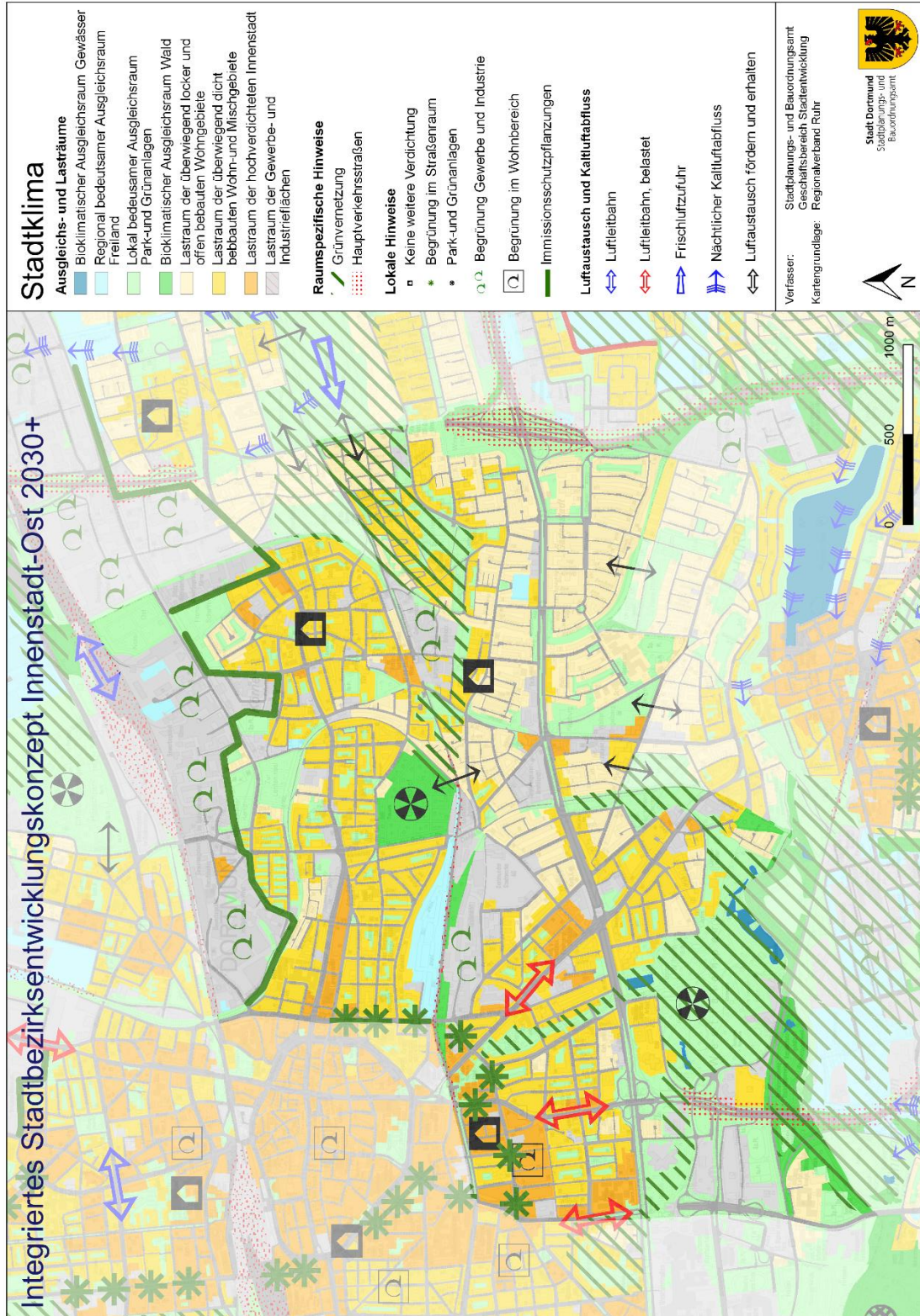


Abbildung 40: Stadtklima im Stadtbezirk Innenstadt-Ost
Quelle: Regionalverband Ruhr; Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Stadt Dortmund

4.2.6 Soziale Infrastruktur

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

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

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

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

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

Soziale Infrastruktur in Dortmund und im Stadtbezirk Innenstadt-Ost

Die Anzahl der Einwohner*innen ist seit einigen Jahren in Dortmund wieder steigend, dabei verzeichnen seit 2013 insbesondere die Zahl der Kinder im Alter von null bis unter sechs Jahren sowie die Personengruppe der über 80-jährigen einen starken Zuwachs. Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost ist im gleichen Zeitraum jünger geworden. Das Durchschnittsalter ist um 0,9 Jahre auf nun 43,6 Jahre gesunken. Zurückzuführen ist diese Entwicklung vor allem auf die wachsende Bevölkerungsgruppe der null- bis unter 18-jährigen. Im Zuge der fortlaufenden Alterung des Stadtbezirkes ist aber auch die Gruppe der Hochbetagten anteilig größer geworden (s. Kapitel 4.1.3). Dies sind vor dem Hintergrund der Bereitstellung von Angeboten für die jeweiligen Zielgruppen wichtige Indikatoren: der anstehende Generationenwechsel muss berücksichtigt, Angebote für Hochbetagte müssen angepasst und neue Infrastrukturen bspw. für Kinder und Jugendliche geplant sowie die Sicherheit der gesamten Bevölkerung gewährleistet werden. In der Innenstadt-Ost richtet sich die Priorität je nach Zielgruppe auf unterschiedliche Sozialräume.

Folgende Teilbereiche der sozialen Infrastruktur werden daher im Rahmen des Integrierten Stadtbezirksentwicklungskonzeptes Innenstadt-Ost beleuchtet:

- Tageseinrichtungen für Kinder (TEK)
- Schulen

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

Für jedes Themenfeld erfolgt eine Bestandsaufnahme⁶² sowie eine Übersicht über die jüngeren und geplanten größeren⁶³ Projekte. Hinweise zu erforderlichen Planungen werden im weiteren Verlauf des INSEKT gegeben.

Tageseinrichtungen für Kinder (TEK)

Die Angebotsstrukturen der Tageseinrichtungen für Kinder (TEK) werden im Rahmen der örtlichen Bedarfsplanung von den Fachämtern geplant und jährlich weiterentwickelt. Die Kindertagespflege (vor allem für Kinder unter drei Jahren) ergänzt dieses Angebot als familienähnliche Betreuungsform. Gemäß § 24 Absatz 2 SGB VIII Kinder- und Jugendhilfe haben Kinder ab dem vollendeten ersten Lebensjahr ein Anrecht auf Betreuung und Förderung in einer Kindertagesstätte oder der Tagespflege, Kinder über drei Jahren haben bis zum Schuleintritt uneingeschränkter Anspruch auf Förderung in einer Kindertagesstätte. Per Ratsbeschluss vom 17.05.2018 liegen die Zielversorgungsquoten für Dortmund im Bereich U3 bei 41,0 % und im Bereich Ü3 bei 100,0 %.⁶⁴ Im Hinblick auf die U3-Quote werden jedoch laufend Verbesserungen angestrebt – mittels neu angestrebten Beschlusses soll daher künftig eine gesamtstädtische Zielversorgungsquote von 50,0 % gelten.⁶⁵

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

Die Stadt Dortmund verfügt zum 31.12.2020 über 315 TEK. Die gesamtstädtische Versorgungsquote an Ü3-Plätzen inklusive der heilpädagogischen Betreuungsplätze liegt bei 93,2 % bei einem Planungsziel von 100,0 %. Die U3-Versorgung liegt bei 35,0 % bei einem Planungsziel von 41,0 %⁶⁶.

Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost verfügt über 22 TEK mit einer recht gleichmäßigen Verteilung über den Siedlungsraum. Die nachfolgende Grafik stellt die Versorgungsquoten zum 31.12.2020 in der Gesamtstadt und im Stadtbezirk vergleichend mit der beschlossenen Zielversorgungsquote gegenüber. Demnach ist in beiden räumlichen Einheiten bezogen auf die Zielquote ein gewisser Nachholbedarf zu verzeichnen. Die aktuelle Versorgungssituation im U3-Bereich ist in der Innenstadt-

⁶² Abweichend von der grundsätzlichen Regelung zum INSEKT (Verwendung des Stichtages 31.12.2019) kommen im folgenden Fachkapitel im Rahmen der Möglichkeiten, aufgrund der hohen Dynamik und der besonderen thematischen Relevanz, aktuellere Sachstände zur Anwendung.

⁶³ Berücksichtigt werden insbesondere Neubauvorhaben, die durch die Neuschaffung von Angeboten für die einzelnen Zielgruppen wesentliche Veränderungen in der Versorgungsstruktur bewirken. So werden z. B. Umstrukturierungsmaßnahmen oder kleinere Erweiterungsmaßnahmen (beispielsweise Erhöhung der Gruppigkeit in TEK um eine Gruppe oder Erhöhung der Zugigkeit der Grundschulen um einen Zug) nicht dargestellt, da ihnen keine „Raumbedeutsamkeit“ zugesprochen wird.

⁶⁴ Kinderbetreuungsquote (2018)

⁶⁵ Strategische Ausbauplanung Kindertagesbetreuung 2012-2025 (2021)

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

Ost vergleichsweise besser zu bewerten, während sie bei den Kindern über drei Jahren im Vergleich zur Gesamtstadt unterdurchschnittlich ausfällt.

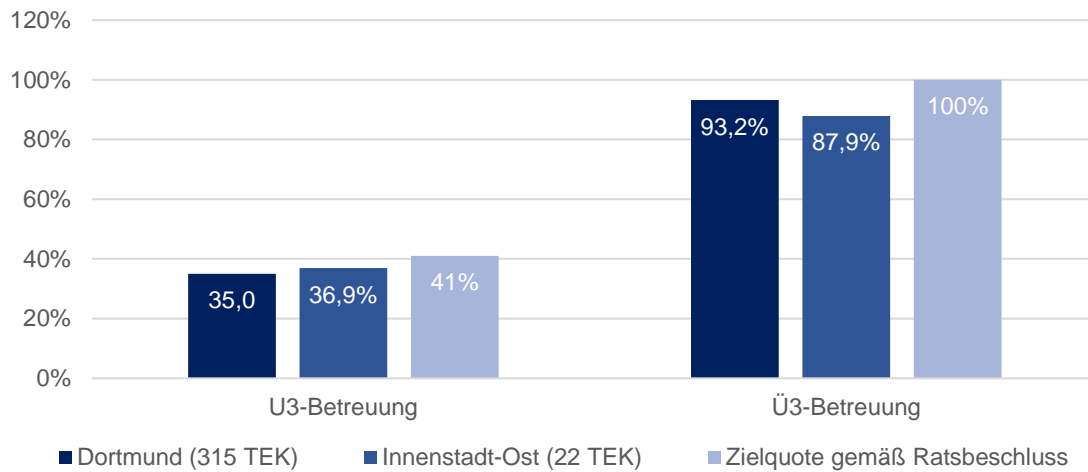


Abbildung 41: Versorgungsquoten in Dortmund und der Innenstadt-Ost⁶⁷
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

In den vergangenen fünf Jahren konnten im Stadtbezirk drei neue Tageseinrichtungen für Kinder (TEK) mit insgesamt elf Gruppen in Betrieb genommen werden und somit bereits eine Verbesserung der Versorgungssituation erreicht werden. Bis zum Jahr 2025 sind weitere Vorhaben projektiert, die jedoch teilweise vom Planrechtstatus diverser Bebauungspläne (z. B. Sckellstraße; Deggingshöfe) sowie von Planungen privater Investoren abhängig sind. Bislang sind bis zum Jahr 2023 im Stadtbezirk sechs weitere TEK projektiert, durch diese Maßnahmen kommen voraussichtlich 18 Gruppen mit 308 Plätzen (90 U3-, 218 Ü3-Plätze) hinzu. Die Versorgungsquoten werden sich dadurch laut Hochrechnung auf 42,0 % im U3- und 91,5 % im Ü3-Bereich positiv entwickeln, wobei die Ü3-Versorgung mit einem Überangebot im Stadtbezirk Innenstadt-West voraussichtlich kompensiert werden kann⁶⁸.

Mit Blick auf die räumliche Verteilung der TEK scheint unter der Anwendung eines fußläufigen Einzugsbereiches von 800 Metern eine gute Gebietsabdeckung gegeben zu sein (s. Abbildung 44). Diese Übersicht bietet jedoch keine Differenzierung nach angebotener Gruppigkeit und entsprechend versorgter Kinderzahl, darüber hinaus wurden weder die bauliche Dichte noch die Bevölkerungsdichte mit dem angebotenen Platzkontingent verschnitten.

Schulen

Mit steigenden Einwohner*innenzahlen wird die Erweiterung bzw. Neuplanung von Schulstandorten für die Stadtentwicklung wieder zum aktuellen Thema. Für die Schulentwicklungsplanung ist die Veränderung der Schüler*innenzahlen unter Berücksichtigung der aktuellen Raumsituation an den bestehenden Schulstandorten das zentrale Kriterium. Betrachtet werden alle öffentlichen Grund-, Haupt- und Realschulen, Gymnasien und Gesamtschulen sowie berufsbildende Schulen und Förderschulen. Als Basiswerk für die Schulentwicklungsplanung wurde 2014 der „Zweite kommunale Bildungsbericht für Dortmund vorgelegt. Der Bildungsbericht wurde in der Folgezeit jährlich um anlassbezogene Einzelberichte zur Schulentwicklungsplanung ergänzt. Aktuell liegt der 4. Zwischenbericht zur Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung für die Jahre 2018 bis 2023 vor.

⁶⁷ vgl. Angebotsstrukturen der Dortmunder Tageseinrichtungen für Kinder (TEK) nach dem Kinderbildungsgesetz (KiBiz) zum 01.08.2021 und Plätze in der Kindertagespflege (KT) (2021)

⁶⁸ s. o.

Aus ihm gehen die voraussichtlichen Anpassungsbedarfe an Schulstandorten bzw. Neubaubedarfe von Schulbauten hervor. So dient er als Basis für das am 08.11.2019 vom Rat der Stadt Dortmund beschlossene Schulbauprogramm, das die bis zum Jahr 2025 erforderlichen Kapazitätsanpassungen in Maßnahmenpakete fasst und priorisiert. Die Planung von Kapazitätsanpassungen und die Erforderlichkeit von Neustandorten übernimmt federführend das Schulverwaltungsamt der Stadt Dortmund (StA 40). Leitvorstellung bei der Schulstandortentwicklung ist die altersgerechte Zumutbarkeit von Schulwegen: Im Grundschulbereich steht die Sicherstellung einer wohnortnahen Versorgungsstruktur (rund 800 Meter fußläufige Entfernung) im Fokus.

Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost verfügt über insgesamt acht öffentliche Grundschulen, die auf sieben Standorte verteilt sind. Im Zuge der Schulentwicklungsplanung sind für den Stadtbezirk besondere Handlungserfordernisse ermittelt worden: bis zum Jahr 2023 werden zusätzlich acht Schulzüge im Primarbereich benötigt⁶⁹.

Eine Übersicht über die geplanten Maßnahmen gibt die folgende Tabelle:

Öffentliche Grundschulen	An ... Standorten	Vom Rat beschlossene Zügigkeit	Geplante Maßnahmen
8	7	18; ab dem Schuljahr 2021/2022: 20	Erweiterung der Berswordt-Europa-Grundschule (+2 Züge zum Schuljahr 2021/22) Prüfung einer Erweiterung der Landgrafen- und Hohwart-Grundschule (je +1 Zug) Realisierung von 4 Zügen bis 2025/26 im Neubau

Im Detail sind die wesentlichen geplanten Projekte die folgenden:

Standort	Status-Quo	Ziel
(1; 2) Berswordt-Europa-/ Franziskus-GS/ ehem. Hauptschule am Ostpark	jeweils 2 Züge (insg. 4) und eine 1-fach-Sporthalle	Verdopplung der Zügigkeit von 4 auf insg. 8 Züge: - Erweiterung der Berswordt-Europa-GS auf 4 Züge - Erhalt der 2-zügigen Franziskus-GS - Einzug der 2-zügigen jüdischen GS in die ehem. Hauptschule Ersatz der 1-fach- durch eine 3-fach-Sporthalle

Zudem stehen weitere Flächenreserven für die schulische Nutzung zur Diskussion; die entsprechenden Standortprüfungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen:

Standort	Zügigkeitspotenzial	Anforderung	Umsetzung
(3) Deggingshöhe	5	Abstimmung mit der DWS21 als Eigentümer*in der Fläche	Machbarkeitsstudie; Geltungsbereich In O 224n, Aufstellungsbeschluss
(4) Am Zippen/ Körner Platz (TÜV Gelände)	4-5	Umzug und Verkaufsinteresse des Eigentümers	Geltungsbereich In O 207 (Änderung des Bebauungsplanes)

⁶⁹ vgl. Schulentwicklungsplanung 2018 bis 2023 – 4. Zwischenbericht für Grundschulen, insbesondere in den Stadtbezirken Hörde, Innenstadt-Nord und Innenstadt-Ost, Gymnasien und Gesamtschulen (2019)

(5) Am Schallacker (Hö) ⁷⁰	5	Verkaufsinteresse des Eigentümers; Vorliegen eines Ersatzstandortes für den Sportplatz	Aufstellung eines Bebauungsplanes
---------------------------------------	---	--	-----------------------------------

In der Sekundarstufe I und II sind in der Innenstadt-Ost insgesamt drei Schulen an ebenso vielen Standorten verortet: ein Gymnasium, eine Realschule und eine Gesamtschule. Im Zuge der Schulentwicklungsplanung wurde ein zusätzlicher Bedarf von einem Zug am Gymnasium ermittelt, der am Max-Planck-Gymnasium umgesetzt werden soll⁷¹.

Zudem steht mit der Tremonia-Förderschule, die in Dortmund in der Innenstadt-Ost sowie in Brackel mit insgesamt zwei Standorten vertreten ist, eine städtische Förderschule mit dem Schwerpunkt „Emotionale und soziale Entwicklung“ (ES) zur Verfügung. Die Schüler*innen werden hier in der Primarstufe wie auch in der Sekundarstufe I unterrichtet. Anpassungsbedarfe bestehen an dem konkreten Standort derzeit nicht⁷².

Darüber hinaus ist die schulische Versorgung der Schüler*innen derzeit sichergestellt. Allerdings wird die Wiedereinführung von G9 ab dem Schuljahr 2023/24 Kapazitätsanpassungen an allen Gymnasien im Stadtgebiet aufgrund zwischenzeitlich veränderter Raumanforderungen durch „gestiegene gesetzliche Anforderungen im pädagogischen Bereich [...] (Inklusion, Integration)“ erfordern. Die konkreten Anpassungsmaßnahmen sollen möglichst bedarfsgerecht an den bestehenden Schulstandorten umgesetzt werden⁷³.

In Bezug auf die räumliche Verteilung der Grundschulen und der Anwendung des Grundsatzes „kurze Beine – kurze Wege“ sind die Standorte aus den Bereichen nordöstlich des Westfalenparks sowie um die Kaiserstraße weniger gut fußläufig zu erreichen. In Bereichen mit höherer Einwohner*innendichte überschneiden sich die Einzugsbereiche. Die vorgesehenen neuen Grundschulstandorte verbessern die Versorgungslage vor allem in bereits bestehenden Einzugsbereichen anderer Schulen sowie auch darüber hinaus in den oben genannten, bisher weniger gut versorgten Bereichen.

Angebote für Kinder und Jugendliche

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

Spielflächen

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

⁷⁰ Auch wenn dieser Standort formal dem Stadtbezirk Hörde zuzuordnen ist, wird diese Maßnahme hier aufgeführt, da davon auszugehen ist, dass der Schulstandort auch z. T. im Einzugsbereich des Bezirkes Innenstadt-Ost liegt (s. Abbildung 44)

⁷¹ vgl. Schulentwicklungsplanung 2018 bis 2023 – 3. Zwischenbericht für die Weiterführenden Schulen (2019)

⁷² vgl. Schulentwicklungsplanung 2018-2023 – 5. Zwischenbericht für den Bereich Förderschulen (2019)

⁷³ s. o.

- der Runderlass „Bauleitplanung – Hinweise für die Planung von Spielflächen“ des Landes NRW vom 31.07.1974,
- DIN 18034: Norm für Planung, Bau und Betrieb von Spielplätzen und Freiräumen zum Spielen,
- der Mustererlass der ARGE BAU, Ziffer 4 von 1987,
- der Qualitätszielektatalog, der im Rahmen der Spielleitplanung der Stadt Dortmund⁷⁴ entwickelt wurde und als dessen Grundlage dienen soll.

Die Erarbeitung der Spielleitplanung unter der Maßgabe einer differenzierten Beteiligung von Kindern und Jugendlichen wurde am 14.02.2008 vom Rat der Stadt Dortmund als Instrument zur kinder- und familienfreundlichen Gestaltung der Stadt beschlossen⁷⁵.

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

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

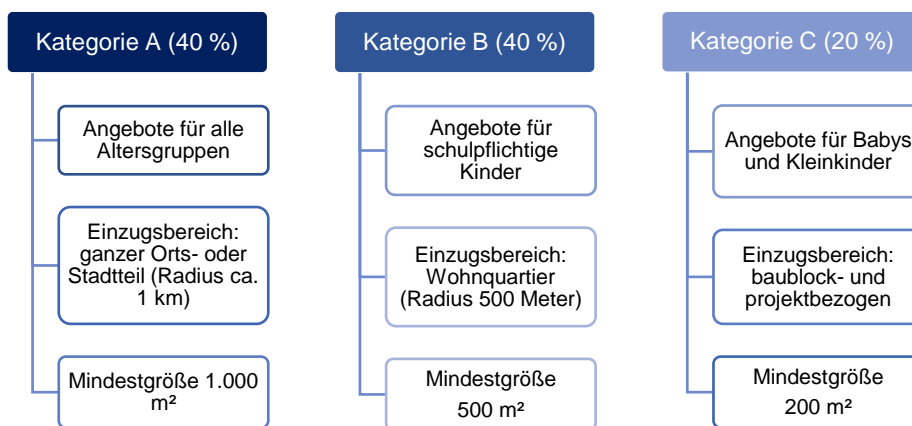


Abbildung 42: Spielplatzkategorien und prozentuale Flächenzuteilung

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

Zur Bemessung erforderlicher Spielplatzflächen gibt der Runderlass des Landes NRW als Richtwert für die Spielflächenbedarfsplanung 2,4 bis 4,0 m² Spielfläche pro Einwohner*in vor. In der Gesamtstadt und im Stadtbezirk gestaltet sich die Bestandssituation demnach folgendermaßen⁷⁶:

⁷⁴ Dortmund, die Stadt mit Lebensqualität für Familien und Kinder (ohne Jahr)

⁷⁵ Spielleitplanung Dortmund (2008)

⁷⁶ Spielplatzdatenbank, Stadt Dortmund (Stand 31.12.2020)

	Anzahl öff. Spielfläche ⁷⁷	Bestand in m ²	Versorgungsquote in Spielfläche / EW ⁷⁸	Bewertung
Dortmund	358	767.907	1,27	Verbesserungswürdig
Stadtbezirk	28	54.032	0,95	Großer Verbesserungsbedarf

Der große Verbesserungsbedarf wird dadurch verstärkt, dass der Innenstadtcharakter und die damit einhergehende sehr dichte Bebauung zu einem eher geringen Besatz an Flächen führen, die gemäß Runderlass NRW eine geringe rechnerische Versorgungsquote rechtfertigen.

Die geringe Neubauaktivität der vergangenen fünf Jahre mit nur einem Spielplatz konnte die Situation nicht verbessern:

Standort	Kategorie	Größe	Realisierung
Syndikusweg – Güterbahnhof Ost	B / C	600 m ²	2015

Die noch zu entwickelnden größeren Wohngebiete („Kronprinzenviertel“, „Deggingshöfe“, „Sckellstraße“) bieten aber ein gutes Potenzial, um künftig großzügige Spiel- und Aufenthaltsbereiche direkt in die Planung zu integrieren und die Unterversorgung ein Stück weit aufzufangen. Der Quartiersgedanke sollte dabei eine große Rolle spielen.

Die räumliche Verteilung und jeweilige Erreichbarkeit der Spielflächen in der Innenstadt-Ost sind in der untenstehenden Karte dargestellt (s. Abbildung 44). Unter Hinzunahme der noch zu entwickelnden Spielflächen in den Neubaugebieten ergibt sich zunächst auf den ersten Blick eine gute räumliche Gebietsabdeckung.

Jugendfreizeiteinrichtungen

Zusätzliche Angebote für Kinder und Jugendliche bietet die offene Kinder- und Jugendförderung in allen zwölf Stadtbezirken der Stadt Dortmund. Insgesamt werden zum 31.12.2019 über 75 Jugendfreizeiteinrichtungen betrieben (31 Einrichtungen in städtischer und 44 in freier Trägerschaft)⁷⁹.

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

⁷⁷ Inkl. der Fun- und Trendsportarten

⁷⁸ Die dargestellte Quote bezieht keine Spielflächen mit ein, die bspw. durch Wohnungsbaugesellschaften oder private Investoren objektbezogen realisiert und ggf. nachhaltig gepflegt und instandgehalten werden. Die kommunale Bedarfsplanung hat den Bestand dieser privaten Spielflächen nicht erfasst und kontrolliert zuständigkeitshalber weder deren Fortbestand noch deren Qualität.

⁷⁹ vgl. Geschäftsbericht des Jugendamtes 2019 (2020)

Den Bestand an Jugendfreizeiteinrichtungen in der Innenstadt-Ost zeigt die folgende Tabelle:

Jugendfreizeit-einrichtungen	Trägerschaft
4	1 in kommunaler, 3 in freier Trägerschaft

Vor allem der Bereich rund um das Kaiser- und Kronprinzenviertel weist aktuell keine Angebote in Form von Jugendfreizeiteinrichtungen auf. Dieses Viertel ist nicht nur durch eine bereits bestehende dichte Bebauungs- und Bevölkerungsstruktur geprägt – bestehende Neubauviertel oder Neubauvorhaben am ehemaligen Ostbahnhof und am ehemaligen Südbahnhof verstärken diesen strukturellen Aspekt⁸⁰.

Seit Oktober 2018 konnte die Angebotsstruktur der Kinder- und Jugendförderung im Stadtbezirk Innenstadt-Ost durch ein festes Angebot und ein Team der Aufsuchenden Jugendarbeit für junge Menschen im Alter von 14-27 Jahren in kommunaler Trägerschaft ausgeweitet werden. Perspektivisch werden für dieses Angebot eigene räumliche Strukturen benötigt⁸¹.

Im Zuge der Fortschreibung des Kinder- und Jugendförderplanes für die Jahre 2021-2025 wird geprüft, ob sich ein Bedarf zur Erweiterung der Angebote für Kinder- und Jugendliche vor allem im Hinblick auf die steigende Bevölkerungszahl im Bezirk ergibt⁸².

Sportliche Einrichtungen

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

Am 13.12.2018 hat der Rat der Stadt Dortmund die Aufstellung des Masterplanes Sport (Sportentwicklungsplanung) für die Stadt Dortmund beschlossen⁸³. Er soll die Grundlagen für eine zukunftsorientierte Sportpolitik in Dortmund liefern. Teile des Masterplanes sind sowohl eine Bestandsaufnahme zum aktuellen Stand der Sportinfrastruktur, als auch die Generierung von Handlungsempfehlungen und Visionen unter Berücksichtigung der Freiraum-, Stadt-, Jugend- und Schulentwicklungsplanung für die nächsten 15 bis 20 Jahre. Der erste Zwischenbericht zum Masterplan Sport wurde dem Rat der Stadt Dortmund im Juli 2020 zur Kenntnisnahme vorgelegt⁸⁴, die erste Phase des Masterplanes wurde im Mai 2020 abgeschlossen. Der zweite Zwischenbericht befindet sich aktuell in der Erarbeitung.

Auf Grundlage des Masterplanes wurde eine Sportverhaltensstudie erarbeitet, die stadtentwicklungsplanerisch relevante Ergebnisse für den Stadtbezirk Innenstadt-Ost liefert und Synergien für eine zukünftige quartiersbezogene Stadt- und Sportentwicklungsplanung bietet:

⁸⁰ vgl. Geschäftsbericht des Jugendamtes 2019 (2019)

⁸¹ s. o.

⁸² s. o.

⁸³ vgl. Beschluss zur Erarbeitung des Masterplanes Sport (Sportentwicklung) für die Stadt Dortmund (2018)

⁸⁴ vgl. Masterplan Sport (Sportentwicklungsplanung) für die Stadt Dortmund, erster Zwischenbericht (2020)

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

Abbildung 43: Ergebnisse aus der Sportverhaltensstudie für den Stadtbezirk Innenstadt-Ost

Quelle: Masterplan Sport (Sportentwicklungsplanung) für die Stadt Dortmund, Erster Zwischenbericht (DS-Nr. 16354-19)

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

Folgende Projekte sollen die Gebietsabdeckung mit Sporthallen im Stadtbezirk kurz- bis mittelfristig ergänzen:

Standort	Status quo	Ziel
Berswordt-Europa-/ Franziskus-Grundschule/ ehem. Hauptschule am Ostpark	1-fach-Sporthalle	Ersatz der 1-fach- durch eine 3-fach-Sporthalle
Gesamtschule Gartenstadt	Rundlaufbahn	Errichtung einer 3-fach-Sporthalle - Baubeginn: 3. Quartal 2020 - Fertigstellung voraussichtlich: 1. Quartal 2021 - Nutzung als Ausweichhalle angestrebt Ggf. zusätzlicher Ausbau der verbleibenden Fläche als Sportplatz für die schulische Nutzung

Demografiefestigkeit – Angebote für ältere Menschen, Pflegeangebote

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

Seniorenbüros und Begegnungsstätten

Zu den vorhandenen Angeboten für ältere Menschen zählen u. a. Seniorenbüros und Begegnungszentren. Die Stadt Dortmund hat vor etwa zwölf Jahren als zunächst einzige Großstadt in Deutschland mit den Seniorenbüros spezifische Anlaufstellen in Wohnortnähe für alle Belange älterer Menschen und ihrer Angehörigen sowie für Fachkräfte und Interessierte geschaffen – einige Städte haben mittlerweile nachgezogen. In jedem der zwölf Dortmunder Stadtbezirke wurde ein hauptamtlich geführtes Seniorenbüro in gemeinsamer Trägerschaft mit den Verbänden der freien Wohlfahrtspflege eingerichtet. Das zentrale Leitbild der Dortmunder Seniorenbüros lautet: Solange wie möglich selbstständig im Alter leben. Sie verzeichnen eine konstant hohe, zum Teil deutlich gestiegene Zahl an Hilfe- und Beratungssuchen und leisten somit einen wichtigen Beitrag für eine altersgerechte Stadt. Die vier Säulen ihrer Arbeit sind Beratung, Information, organisierte Einzelfallhilfe, Freiwilligenarbeit und Netzwerkarbeit. Die Dortmunder Seniorenbüros sind täglich für eine trägerneutrale und kostenfreie Beratung geöffnet, bei Bedarf erfolgt diese auch zu Hause.

Zudem gibt es in Dortmund sieben überörtlich bedeutsame städtische Begegnungszentren als öffentliche und soziale Einrichtungen für Menschen ab 50 Jahren, die ein zeitgemäßes, abwechslungsreiches Programm anbieten. In der Innenstadt-Ost ist mit dem Wilhelm-Hansmann-Haus das größte der städtischen Begegnungszentren angesiedelt.

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

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

Stationäre Pflegeangebote, Tagespflegeangebote, Ambulante Dienste

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

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

Bezugsraum	Stationäre Einrichtungen	Pflegeplätze (Stand 09.2020)	Versorgungssituation
Dortmund	61	5.709	gemäß Prognose können bis zum Jahr 2030 weitere Plätze generiert werden
Innenstadt-Ost	9	777	Sehr gute strukturelle Versorgung

Besonders zu erwähnen ist in der Innenstadt-Ost das spezielle Angebot für jüngere Pflegebedürftige „Am Zehnthof“. Dieses ist auf die Pflege und Betreuung schwer- und schwerstpflegebedürftiger jüngerer Menschen ausgerichtet (95 Plätze). Das Seniorenzentrum „Im Kaiserviertel“ bietet in Zusammenarbeit mit der Jüdischen Kultusgemeinde Dortmund für 26 pflegebedürftige ältere Menschen jüdischen Glaubens einen eigenen Wohnbereich an. Zusätzliche stationäre Pflegeeinrichtungen sind aktuell nicht in Planung.

Eine Besonderheit des Stadtbezirkes Innenstadt-Ost ist zudem das Vorhandensein zweier vollstationärer Hospize mit insgesamt 17 Plätzen. In Dortmund gibt es noch ein weiteres vollstationäres Hospiz mit zwölf Plätzen sowie zwei ambulante Hospizdienste und die Palliativstation im St. Johannes-Hospital.

Das pflegerische Angebot wird durch folgende Tagespflegeeinrichtungen verdichtet:

Bezugsraum	Tagespflegeeinrichtungen	Plätze (Stand 09.2020)
Dortmund	27	443
Innenstadt-Ost	4	71

Die vorhandenen Einrichtungen sind sozialräumlich gut über den Stadtbezirk verteilt. Aktuell ist eine weitere Tagespflegeeinrichtung mit 16 Plätzen in Planung. Insgesamt ist die Auslastung von Tagespflegen wegen der unregelmäßigen Frequentierung schwer kalkulierbar. Es zeigt sich eine stetig steigende Nutzung der Tagespflegeeinrichtungen insbesondere vor dem Hintergrund veränderter Rahmenbedingungen durch die SGB XI-Reformen. Es liegen derzeit keine Hinweise auf eine Unterversorgung vor⁸⁵.

Im Bezirk Innenstadt-Ost sind 22 ambulante Pflegedienste angesiedelt. Zwei Dienste bieten neben ihrem Regelangebot eine Intensivpflege und außerklinische Beatmung an, drei weitere halten ein solitäres Intensivpflegeangebot vor, zwei davon sind auf Kinder spezialisiert. Daneben beheimatet der Stadtbezirk zwei Dienste, die neben dem Regelangebot ambulante psychiatrische Krankenpflege (APK) anbieten. Die entsprechenden Spezialisierungen sind den Tabellen und Karten des kleinräumigen Pflegemarktmonitorings 2020 zu entnehmen⁸⁶.

Die Innenstadt-Ost verfügt aktuell über drei anbieterverantwortete ambulant betreute Pflegegemeinschaften, zwei der Wohngemeinschaften befinden sich an demselben Standort sowie eine selbstverantwortete Wohngemeinschaft. Auch hier liegen keine Hinweise auf eine Unterversorgung vor⁸⁷.

Durch die zwölf Seniorenbüros, die Pflegestützpunkte, Begegnungszentren und Ergebnisse des Projektes „Demografiewerkstatt Kommunen“ stehen den Dortmunder Senior*innen durchweg bekannte und vielfältige Angebote zur Verfügung. Die Personalkapazität der Seniorenbüros wurde auf der Grundlage eines Ratsbeschlusses im Jahr 2020 aufgestockt, um die quartiersnahe und bürger*innenbeteiligende Arbeit noch mehr zu intensivieren. Ziel ist es, insgesamt einen Imagewechsel der Senior*innenarbeit anzustreben, um auch in Zukunft ein attraktives Angebot anbieten zu können, soziokulturelle Teilhabe sicherzustellen, mehr Menschen für ein Ehrenamt begeistern zu können, die Quartiersorientierung zu stärken, neue Zielgruppen anzusprechen, die trägerübergreifende Zusammenarbeit zu stärken und ein modernes Ehrenamt zu fördern⁸⁸.

„Altersgerechte Stadt im Lichte des demografischen Wandels“

Die bisher aufgeführten infrastrukturellen Einrichtungen in einer Stadt sind elementar, um den älter werdenden Bewohner*innen eine Perspektive für ein möglichst langfristiges und selbstständiges Wohnen im Alter unter der Voraussetzung des Erhalts sozialer Kontakte zu ermöglichen. In vielerlei Hinsicht besteht heutzutage mit Blick auf den steigenden Bevölkerungsanteil in der relevanten Lebensphase nach wie vor ein infrastruktureller Anpassungsbedarf hinsichtlich der bisherigen Angebots- und Versorgungsstruktur, die die Teilhabechancen der älteren Menschen beeinflusst. Aus diesem Grund hat der Rat der Stadt Dortmund die Verwaltung am 10.11.2015 beauftragt, ein quartiersbezogenes Konzept für eine Demografiestrategie mit dem Schwerpunkt „Alter“ zu erarbeiten⁸⁹. Kernziel war, die Wohn- und Lebensbedingungen sowie Versorgungsangebote kleinräumig für einen langen Verbleib im Quartier zu gestalten. Beispielhaft wurden vier Referenzquartiere ausgewählt, deren strukturelle Situation und Handlungsempfehlungen sich auf eine Vielzahl von Quartieren in Dortmund übertragen lassen. Im Rahmen des INSEKT ist eine Analyse in der dezidierten Form nicht leistbar und mit Blick auf die gewünschte Raumbedeutsamkeit von ausgewählten Themen nicht erforderlich. Dennoch kann über die bisherige, vorangestellte Untersuchung hinaus eine

⁸⁵ vgl. Kleinräumiges Pflegemarktmonitoring Stadt Dortmund (2021)

⁸⁶ s. o.

⁸⁷ s. o.

⁸⁸ vgl. Kleinräumiges Pflegemarktmonitoring Stadt Dortmund (2021)

⁸⁹ vgl. Altersgerechte Stadt im Lichte des demografischen Wandels (2018)

Aufstellung der relevanten Infrastrukturen erfolgen, um den Versuch einer Bewertung zu unternehmen, inwiefern eine gute oder verbesserungswürdige Versorgungsstruktur vorhanden ist.

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

Relevante Einrichtungen des Gesundheitswesens

Klinische Versorgung

Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost verfügt über kein Krankenhaus oder größere klinische Einrichtungen. Die in den umliegenden Stadtbezirken befindlichen Kliniken mit unterschiedlichen Fachrichtungen (u. a. städtisches Klinikum Mitte, Knappschaftskrankenhaus Brackel, St. Josefs-Hospital Hörde) sind jedoch gut erreichbar.

Rettungswesen

Grundlage für die Standortplanung des Rettungswesens ist der Rettungsdienstbedarfsplan der Stadt Dortmund aus dem Jahr 2018⁹⁰. Planungsgrundlage sind die folgenden in ihm verankerten Schutzziele: „in mindestens 90 % aller Fälle [wird] der Einsatzort innerhalb der Hilfsfrist von acht Minuten durch ein geeignetes Rettungsmittel erreicht“ und dass „ein Notarzt den Einsatzort planerisch nach spätestens 13 Minuten erreicht“⁹¹.

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

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

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

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

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

⁹⁰ vgl. Fortschreibung des Rettungsdienstbedarfsplanes (2018)

⁹¹ vgl. Fortschreibung des Rettungsdienstbedarfsplanes (2018)

Im Stadtbezirk Innenstadt-Ost ist aktuell kein Feuer- und Rettungswachenstandort der Berufsfeuerwehr vorhanden. Die Rettungsdiensteinsätze werden hier durch die Berufsfeuerwehrstandorte „1-Stadtmitte“, „3-Neuasseln“ und „4-Hörde“ und die Rettungswachen „11-Ruhrallee“, „18-Hombruch“ und „13-Brackel“ bedient. Der nächstgelegene Standort der Freiwilligen Feuerwehr befindet sich in Berghofen. Eine Verdichtung der Standorte innerhalb des Stadtbezirkes ist aktuell nicht geplant.

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

Kulturelles Angebot

Ein wesentlich prägendes Merkmal aus kultureller und freizeitbezogener Sicht ist der im südlichen Stadtbezirk gelegene Westfalenpark. Mit seinen vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten und Angebotsstrukturen (bspw. Aussichtspunkt Florianturm, Rosarium, mondo mio!-Kindermuseum, Regenbogenhaus, Trödelmärkte, Spielplätze, Puppentheater, Konzerte) für Jung und Alt ist er ein starker Anziehungspunkt insbesondere für die Bewohner*innen des südlichen und östlichen Stadtgebietes. Er ist somit ein zentrales Kernstück des hiesigen Kultur- und Freizeitangebotes im Stadtbezirk. Einige Veranstaltungen sind sogar überregional bekannt und ziehen entsprechend viele Besucher*innen an. Zusätzlich bietet der Park mit einem Fußballplatz, Beachvolleyballplätzen, einer Minigolfanlage, einer Kneipp-Anlage sowie beleuchteten Wegeführungen vielfältige Sportmöglichkeiten. Darüber hinaus können die Besucher*innen des Parks teils hochwertige gastronomische Angebote nutzen.

Durch die Nähe zum Dortmunder Zentrum und die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten der hier ansässigen Kultur- und Freizeiteinrichtungen ist der Stadtbezirk Innenstadt-Ost diesbezüglich sehr gut ausgestattet. Der östliche Teil des Stadtbezirkes profitiert darüber hinaus von der Nähe zum Kulturzentrum balou e. V. mit Volkshochschule und Bibliothek aber auch zur Wambeler Rennbahn mit integrierter Golfanlage.

Qualitäten und Herausforderungen

Zusammenfassend lassen sich die Qualitäten und Herausforderungen aus Sicht der Fachplanung „Soziale Infrastruktur“ im Stadtbezirk Innenstadt-Ost wie folgt beschreiben:

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> + Gute Voraussetzungen als urbanes, familienfreundliches Wohnquartier mit gutem Image 	<ul style="list-style-type: none"> ! Sich kumulierende Anforderungen auf dicht besiedeltem Raum
<ul style="list-style-type: none"> + Vielfältige Infrastrukturausstattung / Zentralität 	<ul style="list-style-type: none"> ! Teilweise fehlende barrierefreie Erreichbarkeit von Infrastrukturen
<ul style="list-style-type: none"> + Gute Erreichbarkeiten durch vielfältige Mobilitätsangebote (bspw. ÖPNV) 	<ul style="list-style-type: none"> ! Unterversorgung hinsichtlich der Betreuungs-, Bildungs- und Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche vs. Verdichtung und Flächenknappheit
<ul style="list-style-type: none"> + Vorhandene große Flächenpotenziale als Chance für differenzierte, konzeptionell qualitative Entwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> ! Teilweise in die Jahre gekommene Spielplatzgestaltung
<ul style="list-style-type: none"> + Bisher erfolgte Nachsteuerung in den Bereichen TEK, Schule und Sport 	<ul style="list-style-type: none"> ! Kaum Naherholungsbereiche und eingestreute Grünflächen
<ul style="list-style-type: none"> + Guter Besatz an Angeboten für Senior*innen und pflegebedürftige Menschen 	<ul style="list-style-type: none"> ! Fehlende qualitative Vernetzung der Grünbereiche u. a. für sportliche Aktivitäten und sichere Erreichbarkeiten für alle Altersgruppen
	<ul style="list-style-type: none"> ! Verschiedenartige Wohnstrukturen in den statistischen Bezirken mit quantitativ sehr unterschiedlichen Grünstrukturen

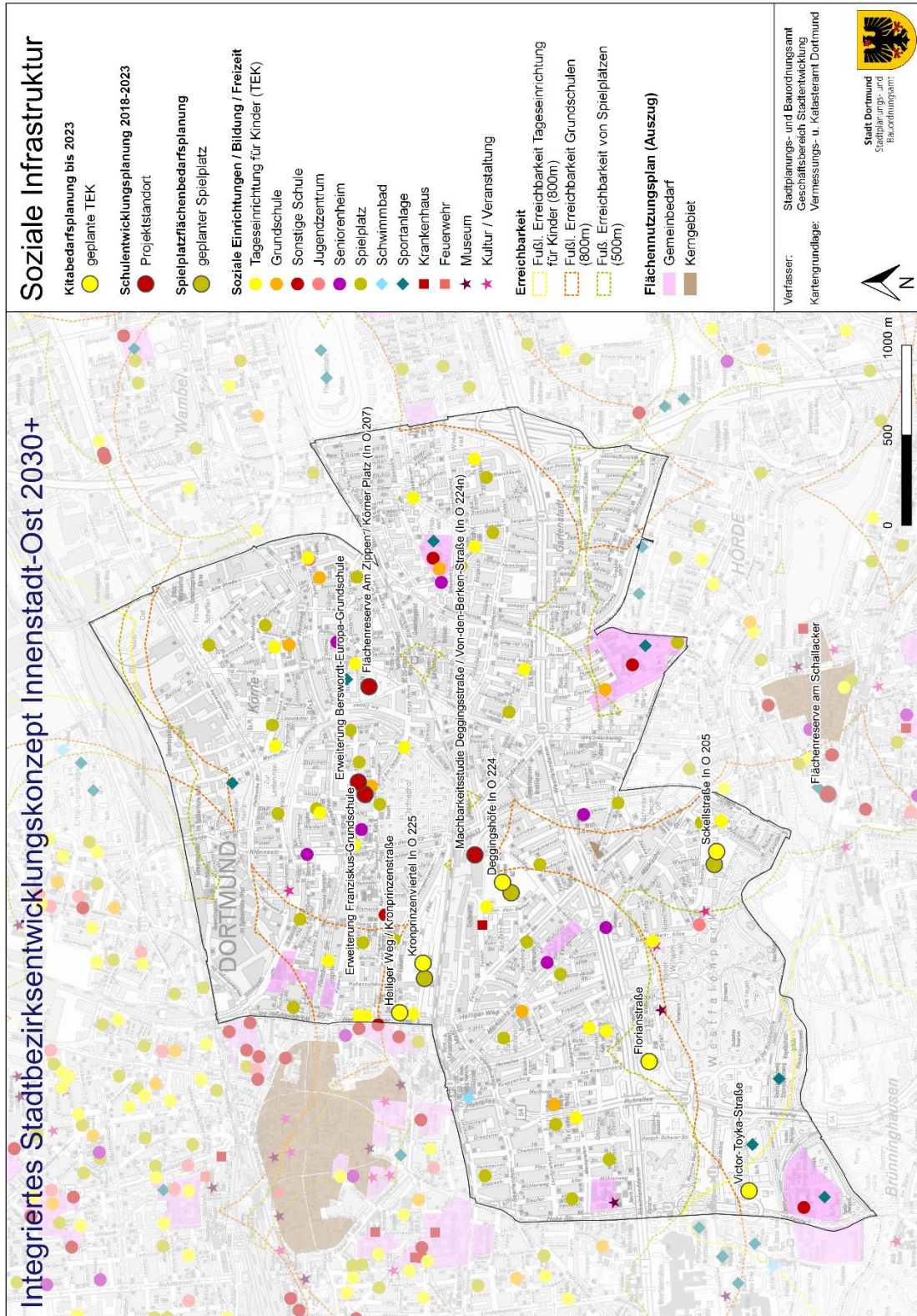


Abbildung 44: Soziale Infrastruktur im Stadtbezirk Innenstadt-Ost
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

4.2.7 Technische Infrastruktur

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

Technische Infrastruktur in Dortmund

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

Energie

Im Kontext der Energiewende wurden in den letzten Jahren in Dortmund bereits mehrere konventionelle Kraftwerke stillgelegt. Zum Ausbau der Windenergie sind seit 1998 drei Konzentrationszonen im FNP 2004 dargestellt, auf denen mittlerweile zahlreiche Windräder Strom erzeugen. Zuletzt wurde geprüft, ob in Dortmund weitere Flächen für eine Windenergienutzung zur Verfügung gestellt werden könnten. Als Ergebnis resultierte, dass aufgrund eines geringen Flächenangebotes der Windenergieausbau nur noch sehr eingeschränkt möglich wäre. Aus diesem Grund fasste der Rat der Stadt am 23.05.2019 den Beschluss, die Einleitung eines Änderungsverfahrens des Flächennutzungsplanes 2004 zu unterlassen⁹².

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

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

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

⁹² vgl. Konzentrationszonen für Windenergieanlagen im Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund (2019)

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

Kommunikation

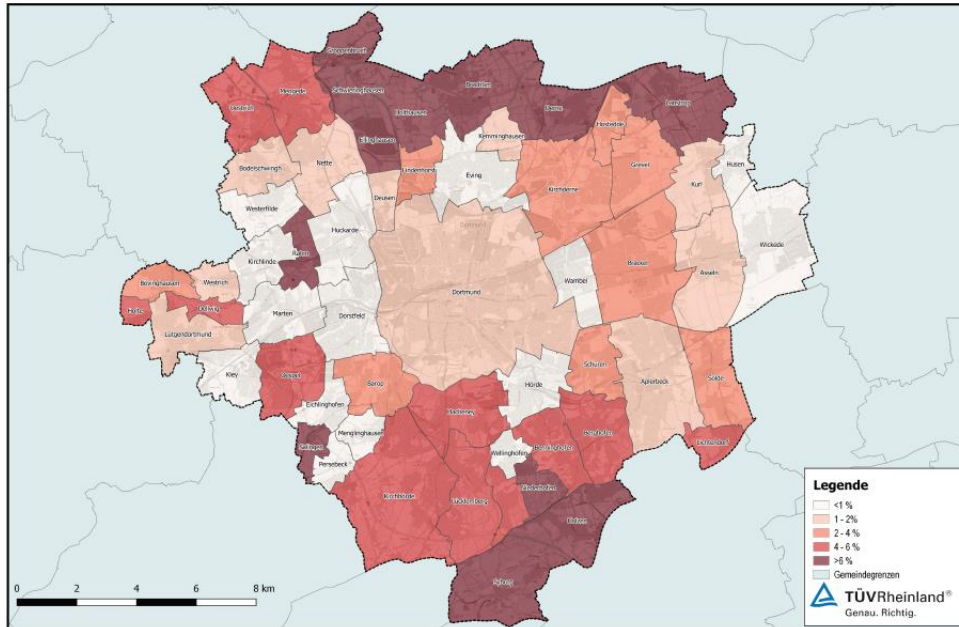


Abbildung 45: prozentualer Anteil unterversorgter Adresspunkte (Breitband)
Quelle: TÜV Rheinland

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

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

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

Wasser

Die im Juli 2019 beschlossene Starkregengefahrenkarte gibt für das Stadtgebiet Dortmund Auskunft über maximale Wasserstände bei Starkregenereignissen⁹³. Erkenntnisse aus der Starkregengefahrenkarte finden in Planungs- und Genehmigungsprozessen Berücksichtigung. Besonders gefährdete Bereiche im Stadtgebiet können unter Berücksichtigung der Schadenspotenziale strukturiert geprüft und bauliche Maßnahmen zur Vorsorge vor Überflutungen gezielt geplant und umgesetzt werden. Einen vollumfänglichen Schutz vor Überflutung kann die Stadtverwaltung technisch und wirtschaftlich alleine nicht gewährleisten. Daher steht immer die Risikominimierung im Fokus. Gemeinsam jedoch können Stadtverwaltung, Grundstückseigentümer, Bürger, Gewerbetreibende und Unternehmen entsprechend ihrer Möglichkeiten dazu beitragen, den Schutz vor den Folgen von Starkregen wesentlich zu erhöhen. Ein stadtweites Abwasserpotenzialkataster befindet sich derzeit in der Erarbeitung.

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

Technische Infrastruktur im Stadtbezirk Innenstadt-Ost

Im Folgenden wird auf die verschiedenen Aspekte der technischen Infrastruktur im Stadtbezirk Innenstadt-Ost eingegangen.

Energie

Im Stadtbezirk Innenstadt-Ost verläuft eine oberirdische Hochspannungsleitung (110 kV) vom Kraftwerk an der Weißenburger Straße entlang der Güntherstraße über die Eisenacher Straße, Hallesche Straße und Hannöversche Straße und nimmt ihren weiteren Verlauf durch den Stadtbezirk Brackel über die Unterste-Wilms-Straße bis zum hiesigen Umspannwerk. Aktuelle Absichten zur Erneuerung der Stromtrasse durch den Betreiber sind nicht bekannt. Eine zukünftige Verlegung als Erdkabel wäre städtebaulich grundsätzlich zu begrüßen.

Das Solardachkataster zeigt für den Stadtbezirk Innenstadt-Ost ein hohes Potenzial zur Nutzung der Solarenergie auf und an vorhandenen baulichen Anlagen auf. Eine Vielzahl potenziell geeigneter Flächen zeigt sich vor allem auf den Bestandsgebäuden der Gewerbegebiete „Im Spähenfelde-West / -Nord und „Körne“ sowie auf Schulgebäuden (z. B. Gesamtschule Gartenstadt) und auch den straßenbegleitenden gewerblichen Gebäuden entlang der Semerteichstraße und dem Westfalendamm. Ein umfangreiches aber nicht flächendenkendes Potenzial zur Errichtung von Solaranlagen zeigt sich ebenfalls im Wohnungsbaubestand.

In der Innenstadt-Ost liegt keine der im FNP 2004 dargestellten Konzentrationszonen zur Errichtung von Windenergieanlagen. Aufgrund erheblicher Einschränkung durch die Einhaltung von Abständen zu schutzbedürftigen Flächen und Siedlungsbereichen lassen sich keine Flächen zur Windenergienutzung aufzeigen.

Das Dortmunder Fernwärmenetz konzentriert sich neben der Innenstadt nur auf wenige Stadträume. Laut technischem Beiplan des FNP 2004 befindet sich im Stadtbezirk Innenstadt-Ost mit

⁹³ vgl. Starkregengefahrenkarte für Dortmund (2019)

dem Kraftwerk an der Weißenburger Straße ein Fernwärmeangebot, das von hier aus nur über einige wenige Straßenzüge kleinere Randbereiche des Stadtbezirkes versorgt.

Kommunikation

Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost weist insgesamt eine gute Versorgung mit kabelgebundenem, schnellem Internet auf. Durch den vorgesehenen Ausbau wird die Versorgungslage verbessert. Insbesondere Schulen und außerschulische Bildungsstandorte sowie stark unterversorgten Bereiche sollen von dem geplanten Breitbandausbau profitieren und sind im Ausbauplan des Förderprogramms enthalten. In der Innenstadt-Ost wurden gemäß den Angaben im Markterkundungsverfahren und den Vorgaben des Förderprogrammes ca. 0,3 % der bestehenden Adresspunkte als sog. „weiße Flecken“ identifiziert. Diese Adresspunkte werden im Rahmen des geförderten Ausbaues mit Glasfaser erschlossen. 0,5 % der ansässigen Unternehmen fallen ebenfalls unter die Förderung. Von 13 Schulen können zwölf über das Förderprogramm einen Glasfaseranschluss bekommen.

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

Wasser

Die Infrastruktur zur Versorgung mit Frischwasser und der Entwässerung ist in der östlichen Innenstadt sehr umfangreich. Sie wird laufend ausgebaut und instandgehalten. Aktuell befindet sich keine raumbedeutsame bauliche Maßnahme zur Offenlegung von Gewässern oder zur Steigerung des Überflutungsschutzes im Stadtbezirk.

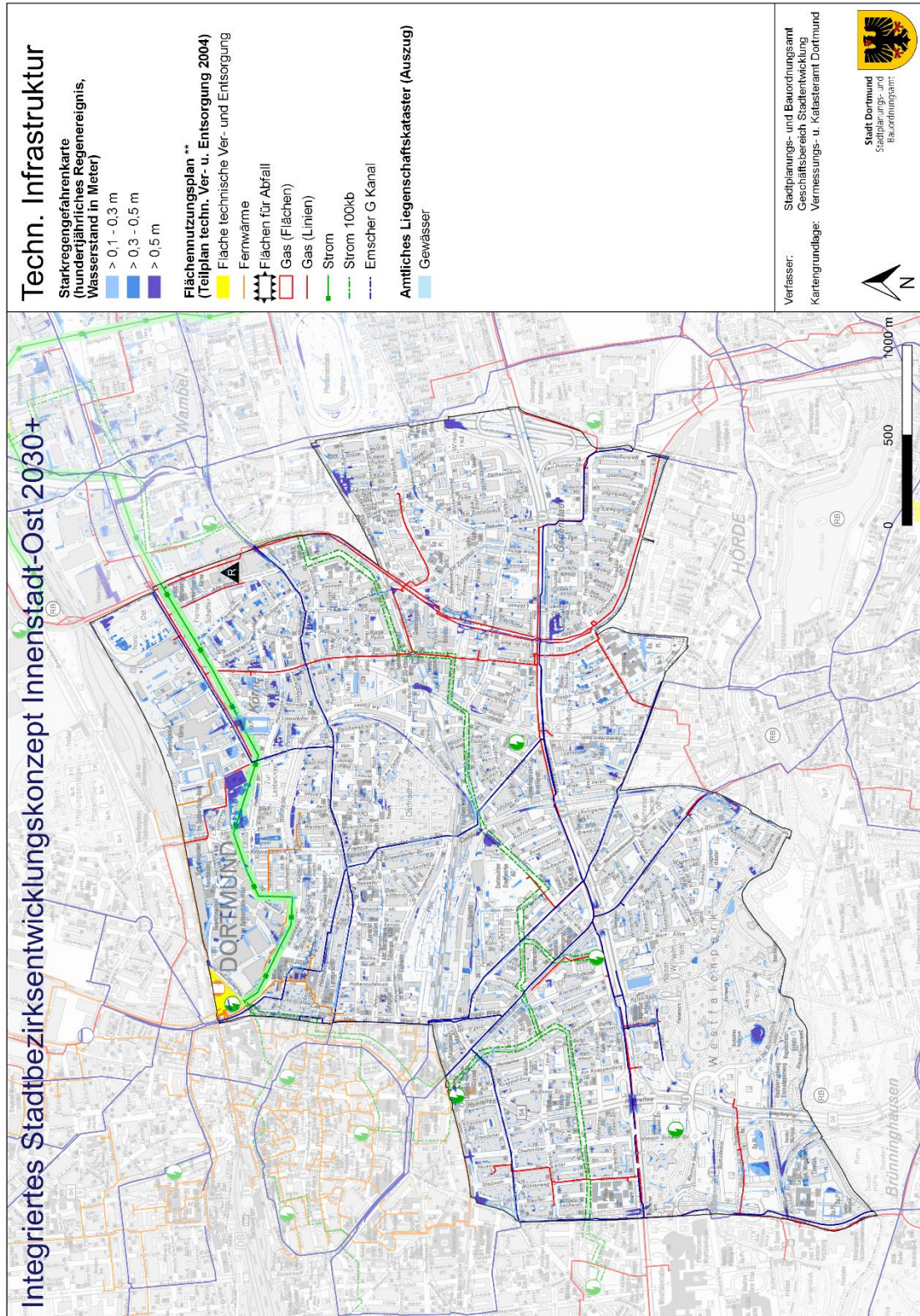


Abbildung 46: Technische Infrastruktur im Stadtbezirk Innenstadt-Ost
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

4.2.8 Wirtschaftsflächen

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

Nach wie vor ist die Wirtschaftsflächenpolitik eines der wichtigsten Instrumente kommunaler Wirtschaftsförderungsaktivität. Die Bereitstellung eines ausreichenden Angebotes an Flächen für die Erweiterung und Verlagerung, aber auch die Ansiedlung von Betrieben ist und bleibt eine wesentliche Voraussetzung für die Entfaltung der wirtschaftlichen Potenziale. Maßgebliches Ziel der Dortmunder Wirtschaftsflächenentwicklung ist es, ein quantitativ und qualitativ gutes Angebot an Wirtschaftsflächen für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen vorzuhalten und vorhandene Wirtschaftsflächen zu sichern, um eine positive ökonomische Entwicklung der Stadt zu unterstützen und vorhandene Arbeitsplätze zu sichern bzw. neue schaffen zu können.

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

Wirtschaftsflächenentwicklung in Dortmund

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

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

Masterplan Wirtschaftsflächen

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

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

(auch über den Abbau von Restriktionen) sowie die kommunale Bestandspflege zur Sicherung und nachhaltigen Entwicklung des Bestandes als Zielvorstellungen formuliert⁹⁴.

Zukünftige Wirtschaftsflächenentwicklung

Gemäß der Ende 2017 vom Rat der Stadt beschlossenen Strategie zur zukünftigen Wirtschaftsflächenentwicklung in Dortmund soll zukünftig zwischen verschiedenen Standortkategorien unterschieden werden, um differenzierten Standortanforderungen gerecht werden und Wirtschaftsflächen bedarfsgerecht entwickeln zu können. Die Standortkategorien werden konzeptionell wie folgt ausgeführt⁹⁵:

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

⁹⁴ vgl. Masterplan Wirtschaftsflächen – Zwischenbericht 2015 (2015)

⁹⁵ vgl. zukünftige Wirtschaftsflächenentwicklung in Dortmund (2017)

Eignungsuntersuchung zur Identifizierung neuer Wirtschaftsflächen

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

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

Wirtschaftsflächen Datenbank

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

Zu den in der Wirtschaftsflächen Datenbank erfassten Wirtschaftsflächenreserven zählen:

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

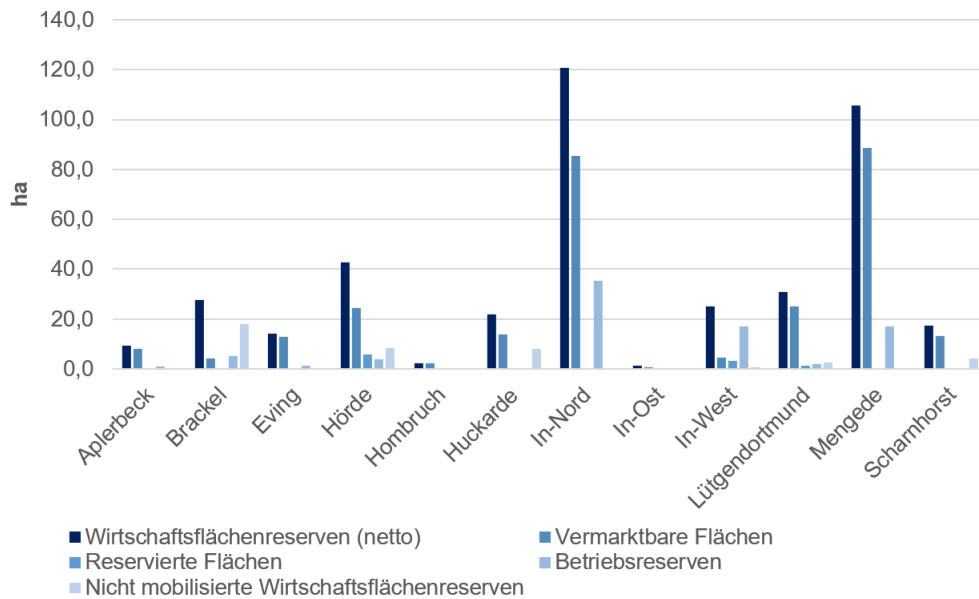


Abbildung 47: Wirtschaftsflächenreserven nach Stadtbezirken

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

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

Wirtschaftsflächenentwicklung im Stadtbezirk Innenstadt-Ost

Im Stadtbezirk Innenstadt-Ost werden rund 160,7 ha Fläche betrieblich genutzt. Dies entspricht etwa 14,3 % der Gesamtfläche des Stadtbezirkes und rund 6,1 % aller Wirtschaftsflächen in Dortmund⁹⁶. Als großflächige Wirtschaftsflächen in der Innenstadt-Ost sind insbesondere die gewerblich-industriellen Nutzungen in den Gewerbegebieten „Körne“ sowie „Im Spähenfelde-West“ und „Im Spähenfelde-Nord“ an der nördlichen Grenze des Stadtbezirkes sowie ein Band aus Büro- und Verwaltungsnutzungen beiderseits entlang der B1 zu nennen.

Die Wirtschaftsflächen des Stadtbezirkes haben sich in ihrer Ausdehnung seit 1950 nicht mehr wesentlich verändert, da aufgrund ihrer innenstadtnahen Lage bereits seit Jahrzehnten keine Erweiterungsflächen mehr zur Verfügung stehen. Im Zuge der Entwicklung des Wohnquartiers „Deggingshöfe“ auf dem ehemaligen Betriebshofgelände der DSW21 zeichnet sich derzeit eine Umnutzung vormaliger Wirtschaftsflächen in Misch- und Wohnbauflächen ab.

Dominierende Wirtschaftszweige (WZ) im Stadtbezirk Innenstadt-Ost sind gemessen an der Anzahl der im Gewerbeflächenatlas ruhrAGIS erfassten Betriebe, der Groß- und Einzelhandel (142 Betriebe) vor freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen (78 Betriebe), dem Baugewerbe (43 Betriebe), Finanz- und Versicherungsdienstleistern (36 Betriebe) sowie dem verarbeitenden Gewerbe (36 Betriebe). Hinsichtlich der absolut belegten Flächengröße je WZ dominiert in der Innenstadt-Ost mit rund 52,8 ha der Groß- und Einzelhandel vor freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen (rund 22,5 ha) und dem verarbeitenden Gewerbe (rund 15,1 ha). Auf den Bereich Baugewerbe entfallen rund 6,3 ha, Finanz- und

⁹⁶ ruhrAGIS Business Metropole Ruhr GmbH (BMR): Abfrage vom 01.05.2021

Versicherungsdienstleistungen belegen rund 5,6 ha Fläche. Die Diversität der WZ in der Innenstadt-Ost ist als hoch zu bewerten⁹⁷.

Gewerbegebiet „Körne“

Das Gewerbegebiet „Körne“ nördlich und südlich der Hannöverschen Straße ist die größte Wirtschaftsfläche innerhalb des Stadtbezirkes und gleichzeitig ein bedeutendes Industriegebiet in der Innenstadt-Ost, das bereits seit Ende des 19. Jahrhunderts existiert. Hinsichtlich seiner Branchenvielfalt und der belegten Flächengrößen ist das Gewerbegebiet sehr heterogen einzustufen. Neben Produktionsbetrieben haben sich hier vor allem Groß- und Einzelhändler insbesondere aus dem Bereich „Kfz“ (auch Instandhaltung und Reparatur) sowie Handwerksbetriebe niedergelassen. Mit annähernd 10,0 ha Fläche belegt der DEW21/DONETZ-Betriebshof „Zinkhütte“ eine der größten Flächen im Gewerbegebiet „Körne“ und im angrenzenden Gewerbegebiet „Im Spähenfelde-Nord“. Eine große Fläche belegt ferner das traditionsreiche Dortmunder Familienunternehmen „Anker Schroeder“, welches nunmehr in vierter Generation weitergeführt wird und schwere Verankerungen sowie Zugstabsysteme herstellt, welche weltweit vertrieben werden. Das Gewerbegebiet „Körne“ ist durch einen hohen Versiegelungsgrad und großflächige Kfz-Abstellflächen geprägt. Im Gebiet befinden sich zudem mehrere Fest- und Veranstaltungshallen bzw. Hochzeitssäle.

Gewerbegebiet „Im Spähenfelde-West / -Nord“ und Kraftwerk „Weißenburger Straße“



Abbildung 48: Gewerbegebiet „Im Spähenfelde-West“
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Im Westen geht das Gewerbegebiet „Körne“ fließend in die Industrie- und Gewerbegebiete „Im Spähenfelde-Nord“ und „Im Spähenfelde-West“ über, die hinsichtlich ihres Alters und ihrer Ausprägung den östlich angrenzenden Flächen ähneln. Neben dem DEW21/DONETZ-Betriebshof befinden sich vor allem kleinere Handwerks- und Produktionsbetriebe sowie Kfz-Handel und eine Großraumdisco im Bereich im „Spähenfelde-Nord“. Das Gewerbegebiet „Im Spähenfelde-West“ ist geprägt vom Groß- und Einzelhandel sowie vom produzierenden Gewerbe und Baugewerbe. Größte Betriebsfläche ist hier das fast 11,0 ha große Areal der ehemaligen Thyssen-Klönne AG. Anfang der 2000er Jahre wurde ein Großteil der alten Hallen modernisiert. Eine alte Halle an der Güntherstraße wurde 2019/2020 abgerissen. Da der Hauptmieter der Flächen, ein Textilgroßhändler für Promotion, Freizeit und Beruf angekündigt hat, seinen Firmensitz 2022/2023 in die Stadt Unna zu verlagern, entstehen hier in absehbarer Zeit erhebliche Nachnutzungspotenziale. Die bauliche Struktur der Gewerbegebiete „Im Spähenfelde-West / -Nord“ wirkt insgesamt ungeordnet.

Angrenzend zum Gewerbegebiet „Im Spähenfelde-West“ befindet sich nördlich der Weißenburger Straße ein Heizkraftwerk der RWE, welches planmäßig Ende September 2022 außer Betrieb genommen und anschließend in Teilen zurückgebaut werden soll. Hintergrund ist eine schrittweise

⁹⁷ ruhrAGIS Business Metropole Ruhr GmbH (BMR): Abfrage vom 01.05.2021

Umstellung des Dortmunder Fernwärmesystems auf industrielle Abwärmequellen durch die DEW21, welche das Grundstück des Heizkraftwerkes übernehmen wird und beabsichtigt, vor Ort die dritte Energiezentrale in der Innenstadt zu errichten.



Abbildung 49: Kraftwerk „Weißburger Straße“
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Gewerbegebiet „Brinkstraße“, „Bronnerstraße“ und Handwerkhof „Defdahl“

Weitere kleine Wirtschaftsflächen sind die Gewerbegebiete „Brinkstraße“ im Umfeld des Dreier-Hochhauses und „Bronnerstraße“ am Kreuzungsbereich B1 / Voßkuhle. Das Gewerbegebiet „Brinkstraße“ liegt südlich der S-Bahn-Trasse unmittelbar auf Höhe des Bahnhofes „Dortmund-Körne West“. Neben den Büro- und Verwaltungsnutzungen im Dreier-Hochhaus und dem gemeinsamen Versorgungsamt der Städte Dortmund, Bochum und Hagen befinden sich hier vor allem kleinere Handwerksbetriebe sowie Kfz-Handel und Kfz-Nebengewerbe. Die letzte Reservefläche an der Prellerstraße wird seit dem Jahr 2014 von einer Lackiererei und einer Fahrschule genutzt.

Im Gewerbegebiet „Bronnerstraße“ haben sich neben einem weltweit tätigen IT-Dienstleister verschiedene Kfz-Nebengewerbe und ein Schnellrestaurant niedergelassen. Mittelfristig ist ein Umzug des IT-Dienstleisters MATERNA innerhalb von Dortmund beabsichtigt, sodass die Immobilie im Gebiet „Bronnerstraße“ leergezogen wird und einer Nachnutzung bedarf. Im Defdahl, östlich des Großmarktes wurde Ende der 1980er bzw. Anfang der 1990er Jahre ein Handwerkerhof angesiedelt, der heutzutage als Büropark betrieben wird und nach Jahren der Zwangsverwaltung seit dem Jahr 2019 voll vermietet ist. Westlich des Büroparks befindet sich eine ca. 1,5 ha große Fläche, die vor allem zum Abstellen von Autos und als Lagerfläche genutzt wird.



Abbildung 50: Handwerkerhof „Defdahl“ und westlich gelegene Abstellfläche
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Großmarkt

Der Großmarkt Dortmund befindet sich auf einer im Flächennutzungsplan 2004 als Sondergebiet (SO) dargestellten Fläche an der Straße „Heiliger Weg“. Unter Organisation der Verwaltungsgenossenschaft Großmarkt Dortmund eG vertreiben hier rund 20 Großhandelsfirmen und Importeure Lebensmittel an ungebundene Einzelhändler, Wochenmarkthändler, Hotels, Restaurants und Großverbraucher wie Krankenhäuser, Heime oder Kantinen. Daneben befinden sich weitere Lebensmittelgroßhändler*innen, eine große Autowaschanlage und eine Diskothek auf dem Areal. Die vormals ebenfalls am Großmarkt ansässige Dortmunder Einkaufsgenossenschaft für Obst und Gemüse (DOEGO) hat ihren Betrieb im Jahr 2020 zur Westfalenhütte verlegt. Im Zuge der Entwicklung des Wohnquartiers „Deggingshöfe“ auf dem ehemaligen Betriebshof-Gelände der DSW21 südöstlich des Großmarktes und im Rahmen des B-Plan-Verfahrens In O 224n zeichnet sich derzeit eine Umnutzung der DOEGO-Fläche und der südlich davon gelegenen DSW21-Stellplatzfläche ab.



Abbildung 51: Großmarkt Dortmund
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Büromeile „Rheinland- und Westfalendamm“

Die Bundesstraße (B1) als historischer Stadtboulevard durchschneidet den Stadtbezirk in Ost-West-Richtung und dient heutzutage zahlreichen Unternehmen als repräsentative Adresse für Büro- und Verwaltungsgebäude. Architektonisch und städtebaulich zeichnet sich die B1 durch Solitäre nördlich des Westfalenparks und eher kleinteilige Strukturen im Bereich der Gartenstadt aus. In den letzten Jahren wurden weitere Büro- und Verwaltungsgebäude entlang der B1 errichtet wie z. B. der Westfalentower. Gemäß der im Jahr 2003 erarbeiteten „Städtebaulichen Rahmenplanung Bundesstraße 1 in Dortmund“⁹⁸ ist ferner vorgesehen, die Magistrale im Bereich Rheinland- und Westfalendamm durch den beidseitigen Bau zusätzlicher repräsentativer Gebäude als führende Adresse für Büroflächen in Dortmund weiter zu stärken – etwa im Bereich der sog. „Ophoff-Kreuzung“ oder am Knotenpunkt „Westfalendamm / Voßkuhle“. Die Etablierung des Standortes als „Büromeile“ setzt ein kontinuierliches Redevlopment von aus der Nutzung gefallenen Büro- und Verwaltungsgebäuden voraus. Entlang der Magistrale sind vereinzelt Leerstände zu beobachten. Mit dem Umzug der Continental-Versicherung zur Stadtkrone-Ost werden mittelfristig weitere Flächen an der Ruhrallee frei.

Entlang der B1 sind in den letzten Jahren ferner vermehrt Aktivitäten zur Ansiedlung von Hotelnutzungen zu verzeichnen. Derzeit entsteht im Bereich Gabelsbergerstraße und Westfalendamm auf der Fläche eines mittlerweile abgerissenen Wohnhauses aus den 1960er Jahren ein Hotel im „Low Budget-Segment“. Auf der gegenüberliegenden Seite der B1 befindet sich ein weiteres Hotel unter

⁹⁸ Städtebauliche Rahmenplanung B1 (2003)

der Adresse „Westfalendamm 305“ in Planung. Weitere Hotelvorhaben haben sich bislang nicht konkretisiert, würden den Standort Büromeile jedoch funktional ergänzen.

Bei der Fläche „Kipsburg“ im Bereich der Kreuzung von B1 und Semerteichstraße handelt es sich um eine Freifläche, welche derzeit als Baustelleneinrichtungsfläche für eine etwaige B1-Untertunnelung vorgehalten wird und für die aktuell lediglich temporäre Nutzungen in Betracht gezogen werden.



Abbildung 52: Büromeile „Rheinland- und Westfalendamm“
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

„Kronengelände“ an der Märkischen Straße

Die Entwicklungsfläche der ehemaligen Kronenbrauerei liegt zwischen der Märkischen Straße und der B1. Im zentralen Bereich der ehemals gewerblich genutzten Fläche ist mittlerweile eine Nutzungsmischung aus Büros und hochwertigem Wohnen entstanden. Eine unmittelbar nördlich der B1 liegende Potenzialfläche ist planerisch als Sondergebiet (SO) für Büro- und Verwaltungsnutzungen vorgesehen. Sie fügt sich somit in die Entwicklungsvorstellungen zur Büromeile ein. Für den Kronenturm und den ehemaligen Wenkerkeller bestehen derzeit Planungen zur Nutzung durch das Stadtarchiv, welche durch eine Machbarkeitsstudie bestätigt wurden. Daneben besteht hier das Potenzial, weitere wirtschaftliche Nutzungen im Mischgebiet zu forcieren.

Wirtschaftsflächenreserven

Neben den Wirtschaftsflächen im Bestand gibt es im Stadtbezirk Innenstadt-Ost kaum Potenzialflächen im Sinne von Wirtschaftsflächenreserven. Mit rund 5,7 ha sind in der Innenstadt-Ost lediglich 2,4 % aller in der Gesamtstadt vorhandenen Wirtschaftsflächenreserven vorhanden⁹⁹. Wenige verbliebende Potenzialflächen liegen an der B1 (z. B. Kronengelände Süd, Ophoff-Kreuzung) und sind für Büro- und Verwaltungsnutzungen vorgesehen oder generieren sich anteilig aus Potenzialen in Mischgebietskulissen (z. B. Kronprinzenviertel, Hamburger Straße). Die freien Flächen im Gewerbegebiet „Körne“ an der Berliner Straße werden von vor Ort ansässigen Unternehmen als Betriebsreserven vorgehalten oder sind bereits für den Bau von Großgaragen projektiert.

⁹⁹ Nettoreservefläche Gewerbe gemäß ruhrFIS 2020: Stand 01.01.2020

Qualitäten und Herausforderungen

Zusammenfassend lassen sich die Qualitäten und Herausforderungen aus Sicht der Fachplanung „Wirtschaftsflächen“ im Stadtbezirk Innenstadt-Ost wie folgt beschreiben:

Qualitäten	Herausforderungen
+ Vielfältiger Branchenmix (Krisenresistenz)	! Insgesamt wenig Entwicklungsmöglichkeiten im Sinne von Reserveflächen innerhalb von Gewerbe- und Industriegebieten
+ Wirtschaftsflächen i. d. R. verkehrstechnisch gut angebunden	! Gewerbegebiete von Groß- und Einzelhandel durchsetzt
+ Vereinzelte Potenzialflächen entlang der B1	! Büromeile „Rheinland- und Westfalendamm“ als attraktiver Arbeits- und Dienstleistungsstandort nicht sichtbar
+ Potenziale zum Umbau und zur Erneuerung im Bestand	! Reaktivierung aus der Nutzung gefallener Gewerbeimmobilien
	! Mischgebietskulissen sind hohem Wohnungsdruck ausgesetzt

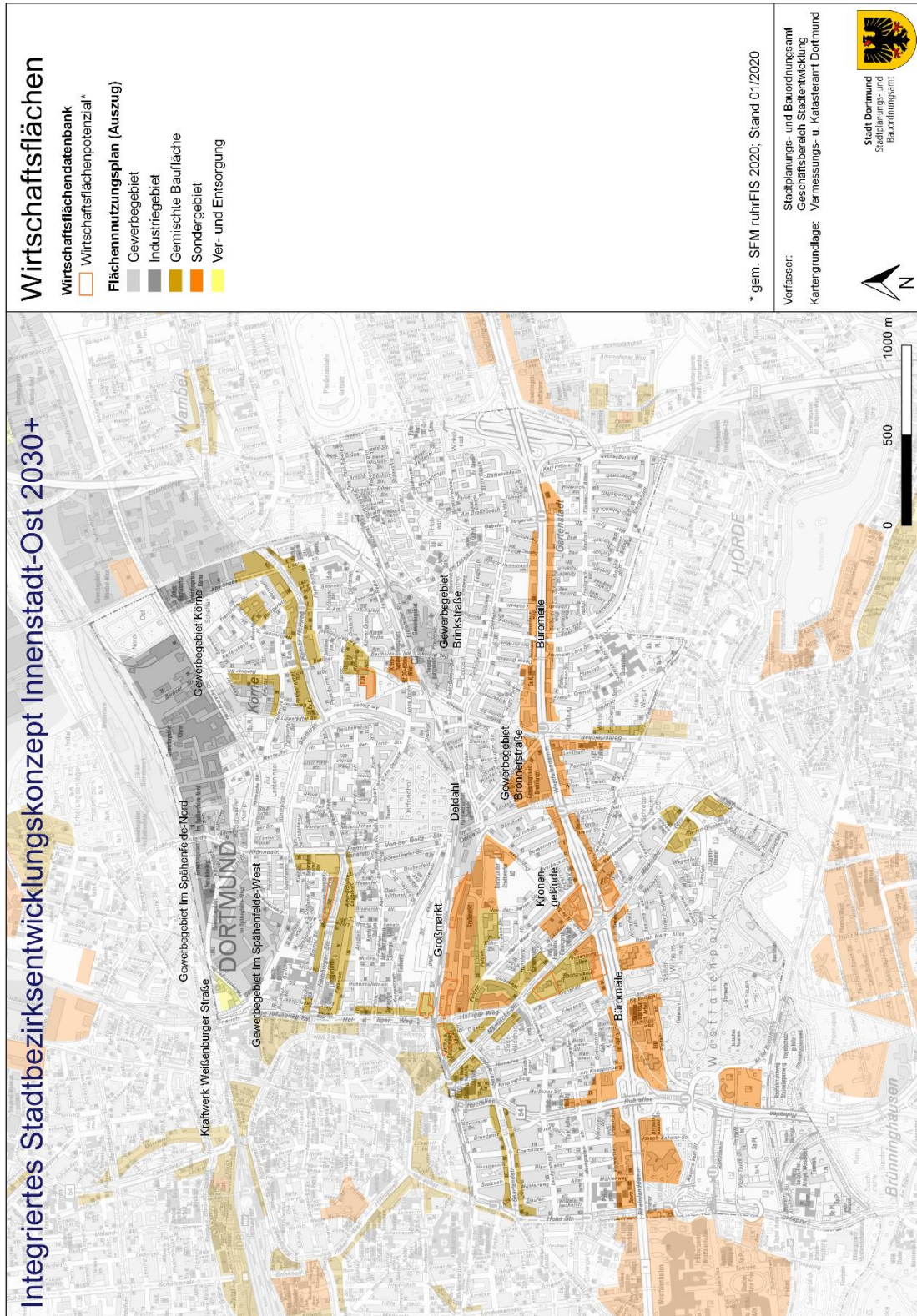


Abbildung 53: Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

4.2.9 Wohnbauflächenentwicklung

Wohngebiete prägen in entscheidender Weise die Struktur und Gestalt der Stadt. Dichte und Ausdehnung der Wohnsiedlungen bestimmen die Verteilung der Einwohner*innen in der Stadt und damit die örtliche Nachfrage nach Infrastruktur. Dies weist auf die notwendige enge Verzahnung der Wohnungspolitik mit der Mobilitätsplanung sowie die Planung von Schulen, Tageseinrichtungen für Kinder (TEK), Grün-, Sport- und Spielanlagen etc. hin (s. Kapitel 4.2.2; 4.2.4; 4.2.6).

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:

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

Wohnbauflächenentwicklung in Dortmund

Der Masterplan Wohnen aus dem Jahr 2004 diente als Orientierungsrahmen für die Dortmunder Wohnungspolitik und wurde im Jahr 2009 durch das „Kommunale Wohnkonzept Dortmund“¹⁰⁰ weiterentwickelt. Im Rahmen der derzeitigen Fortschreibung werden die formulierten Zielsetzungen für eine qualitätsorientierte und bedarfsgerechte Baulandentwicklung in allen Marktsegmenten überprüft und angepasst. Die kontinuierliche „Wohnungsmarktbeobachtung“ der Stadt Dortmund weist seit einiger Zeit auf einen zunehmenden Bedarf an Wohnraum im niedrigen und teilweise auch im mittleren Preissegment hin.

Die Wohnbauflächenentwicklung als sektoraler Schwerpunkt der Stadtentwicklungsplanung beschäftigt sich mit der Weiterentwicklung des Siedlungsraumes und der Ausgestaltung des Wohnbauflächenangebotes. Die Überprüfung der Entwicklungsdynamik sowie die Quantifizierung und Qualifizierung des Flächenangebotes erfolgt über das Instrument „Wohnbauflächenmonitoring“. Die Identifizierung von Transformationsräumen und die Definitionen von Nutzungsanforderungen gehen mit der kontinuierlichen Raumbesichtigung in der Stadtentwicklungsplanung einher. Zur Unterstützung der Steuerung von Entwicklungsprozessen werden Flächen hinsichtlich ihrer Qualitäts- und Quantitätskriterien priorisiert. Eine regelmäßige Überprüfung der Nachfrage hilft bei der bedarfsrechten Ausgestaltung des Wohnbauflächenangebotes. Neben der Wohnbauflächenentwicklung sind als zentrale Handlungsfelder der Wohnraumversorgung die Bereiche „Quartiers- und Bestandsentwicklung“ sowie die „Soziale Stadtentwicklung“ zu nennen¹⁰¹.

¹⁰⁰ vgl. Kommunales Wohnkonzept Dortmund (2009)

¹⁰¹ vgl. Nachfrageanalyse zur Situation auf dem Dortmunder Wohnungsmarkt (2018)

Handlungsstrategien zur zukünftigen Wohnbauflächenentwicklung

Zentrales Ziel ist es, ein Wohnungsangebot zu gewährleisten, das allen Haushalten ermöglicht, eine nach Lage, Größe, Ausstattung und Preis angemessene Wohnung in einem qualitativ möglichst hochwertigen Umfeld zu finden.

Vor dem Hintergrund einer stetigen Bevölkerungszunahme seit dem Jahr 2010 und der damit verbundenen steigenden Nachfrage zeigt sich der Dortmunder Wohnungsmarkt derzeit angespannt. In dieser Situation gewinnt die Ausweisung von Wohnbauland wieder zunehmend an Bedeutung. Die Stadt Dortmund startete daher im Jahr 2016 die Mobilisierungsoffensive „Wohnungsbau“. Der Rat verständigte sich in diesem Zusammenhang auf nachfolgende Handlungsstrategien¹⁰²:

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

Angestrebt wird ein Baulandangebot mit hoher Standortvielfalt von urbanen Stadtquartieren in Nähe der City bis hin zu suburbanen Lagen am Ortsrand mit guter Naherholungsqualität, um der differenzierten Nachfrage gerecht zu werden. Dies soll den Vorrang der Innenentwicklung, wie es das Baugesetzbuch (BauGB)¹⁰³ seit seiner letzten Novellierung ausdrücklich vorsieht, nicht infrage stellen. Die Entwicklung neuer Gebiete auf der „grünen Wiese“ ist nicht zuletzt auch aus stadtwirtschaftlichen Gründen äußerst zurückhaltend zu betreiben, um bestehende öffentliche Einrichtungen und Nahversorgungsstandorte zu erhalten bzw. zu stärken (s. Kapitel 4.2.1; 4.2.6). Zudem reduziert das Prinzip der „kurzen Wege“ das individuelle Verkehrsaufkommen. Eine zentrale Bedeutung kommt in der aktuellen Lage der besseren Ausnutzung von Wohnbauflächen zu. Dies betrifft sowohl eine behutsame Nachverdichtung im Bestand als auch die mittlerweile vollzogene Umkehr des Mengenverhältnisses zwischen den Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern und Geschosswohnungen bei Neubauvorhaben.

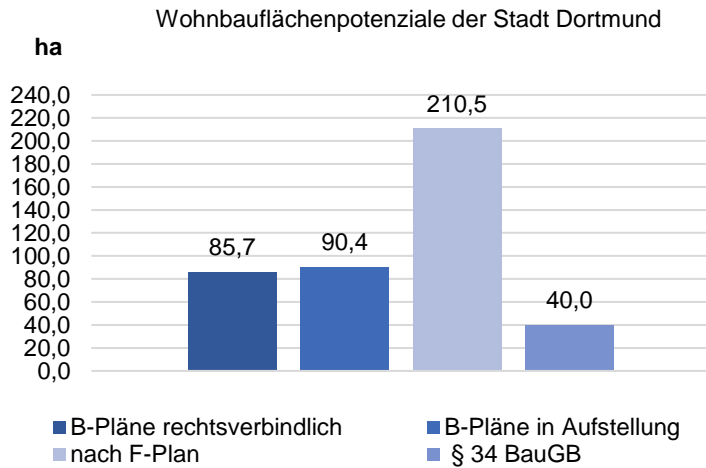
Wohnbauflächenmonitoring

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

¹⁰² vgl. Zukünftige Wohnbauflächenentwicklung in Dortmund – Handlungsstrategie (2016)

¹⁰³ Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017

Gesamtstädtische Bilanzen mit dem Stand 31.12.2019



FLÄCHE

Nach Planrechtskategorie:

Gesamtfläche: 426,6 ha

Rechtskräftige B-Pläne:

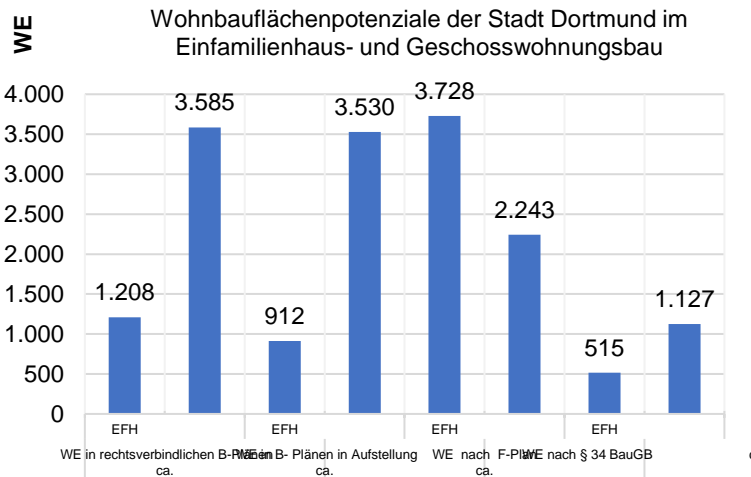
85,7 ha

B-Pläne in Aufstellung:

90,4 ha

FNP-Potenziale: 210,5 ha

Baulücken: 40,0 ha



WOHNEINHEITEN

Nach Planrechtskategorie:

Gesamt WE: 16.848 WE

Rechtskräftige B-Pläne:

4.793 WE

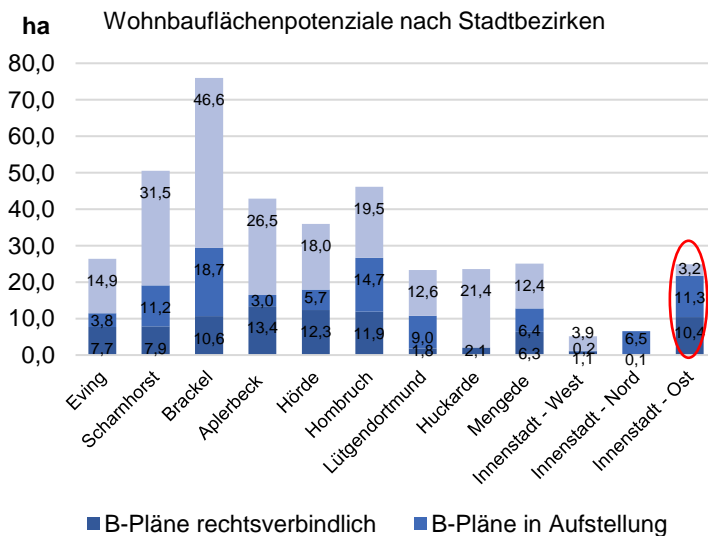
B-Pläne in Aufstellung:

4.442 WE

FNP-Potenziale: 5.971 WE

Baulücken: 1.642 WE

Verteilung der Flächenpotenziale auf die Stadtbezirke

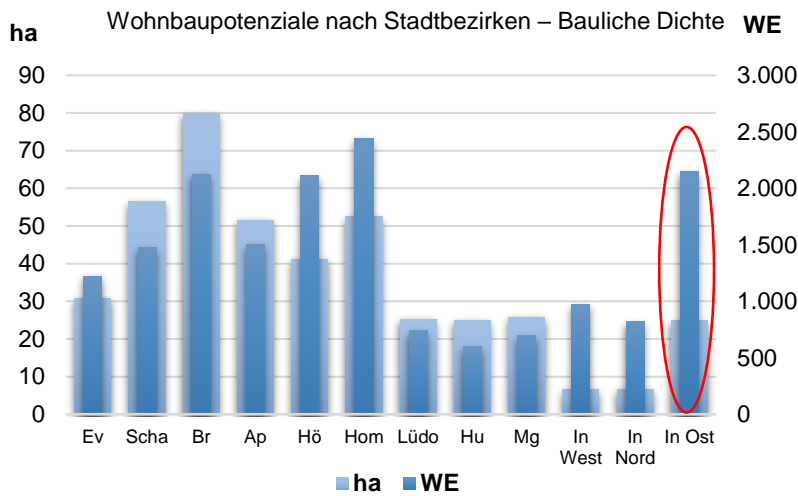


FLÄCHE

Der Flächenanteil der Wohnbauflächenreserven ist der höchste, verglichen mit den anderen Innenstadtbezirken. Es gibt nur noch einen sehr geringen Anteil an Flächenreserven im FNP.

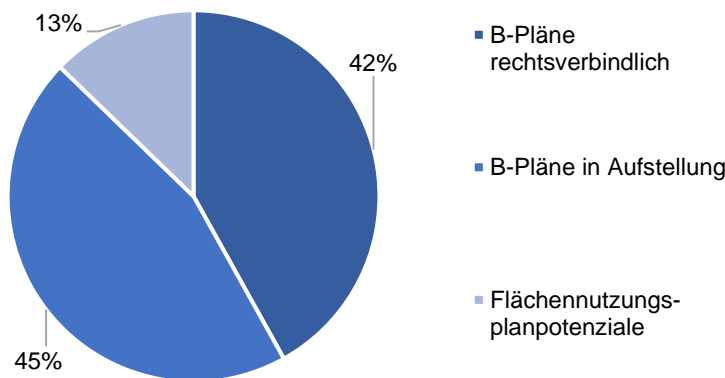
Wohnbauflächenentwicklung im Stadtbezirk Innenstadt-Ost

Räumliche Dichte im Stadtbezirk Innenstadt-Ost

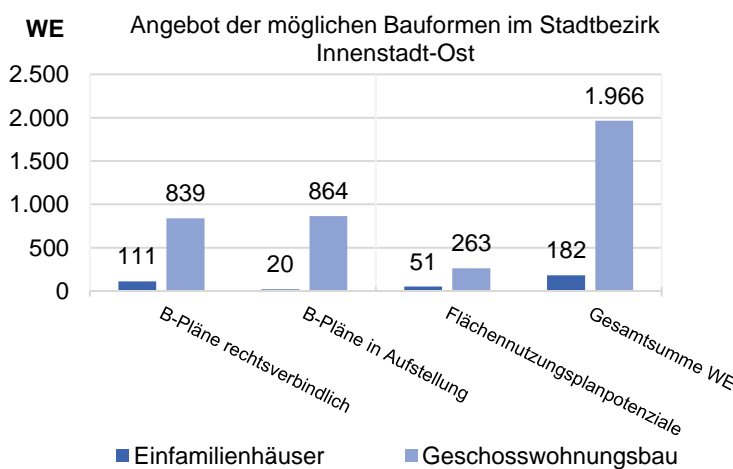


BAULICHE DICHT
Das große Wohnbauflächenangebot in der Innenstadt-Ost weist derzeit die höchste Dichte im gesamten Stadtgebiet auf. Bei einem verhältnismäßig geringen Wohnbauflächenanteil findet eine hohe bauliche Ausnutzung statt.

Wohnbauflächenentwicklung im Stadtbezirk Innenstadt-Ost



FLÄCHENANGEBOT IM STADTBEZIRK
Innenstadtbezirk mit dem größten Wohnbauflächenangebot durch einen hohen Anteil von Nachnutzungsflächen.



WOHNEINHEITEN IM STADTBEZIRK
Nach Planrechtskategorie:
Gesamt WE: 2.148 WE
Rechtskräftige B-Pläne: 884 WE
B-Pläne in Aufstellung: 314 WE
FNP-Potenziale: 314 WE

Wohnbauflächenentwicklung der letzten Jahre im Stadtbezirk Innenstadt-Ost

Die Wohnbauflächenentwicklung in der Innenstadt-Ost fand in den letzten Jahren überwiegend auf gewerblich vorgezogenen Flächen statt. Als sog. Transformationsräume sind insbesondere zu nennen der ehemalige Güterbahnhof Ost und der Standort der früheren Kronenbrauerei.

Bebauungsplan	Nr.	Planrecht	Flächen- größe ha	Anzahl der Wohneinheiten			Jahr der Rechts- kraft / Beginn der Realisierung
				EFH	MFH	Gesamt	
Stadt- quartier Ost / Teil- bereich West	In O 106/2	Abgeschlossene Flächenentwicklung	3,3	118	21	149	2012
Stadt- quartier Ost / Teil- bereich Ost	In O 106/1		2,2		180	180	2012
Bremer Straße / Hanse- viertel	In O 105/2		1,2		175	175	2016
Im Drei- eck	In O 226		0,9	20	6	26	2010
Kronen- brauerei	177 7. Änd.		1,9		271	271	2002
Bover- mann- straße	183		0,6		101	101	Nutzungsände- rung 2018
Östl. Se- merteich- straße	In O 210n		1,0	43		43	2004

Die hohe Entwicklungsdynamik bei der Inanspruchnahme von Wohnbauland zeigt die Beliebtheit des Stadtbezirkes als Wohnstandort. Die Vermarktungs- und Realisierungszeiträume nach Erschließung der Baugebiete waren speziell beim Güterbahnhof Ost kurz. Die Beliebtheit in Innenstadtnähe zu wohnen, scheint hier ein wesentlicher Treiber zu sein. Bis auf eine Restfläche entlang der Hamburger Straße sind auf dem alten Bahngelände bereits alle Grundstücke bebaut.

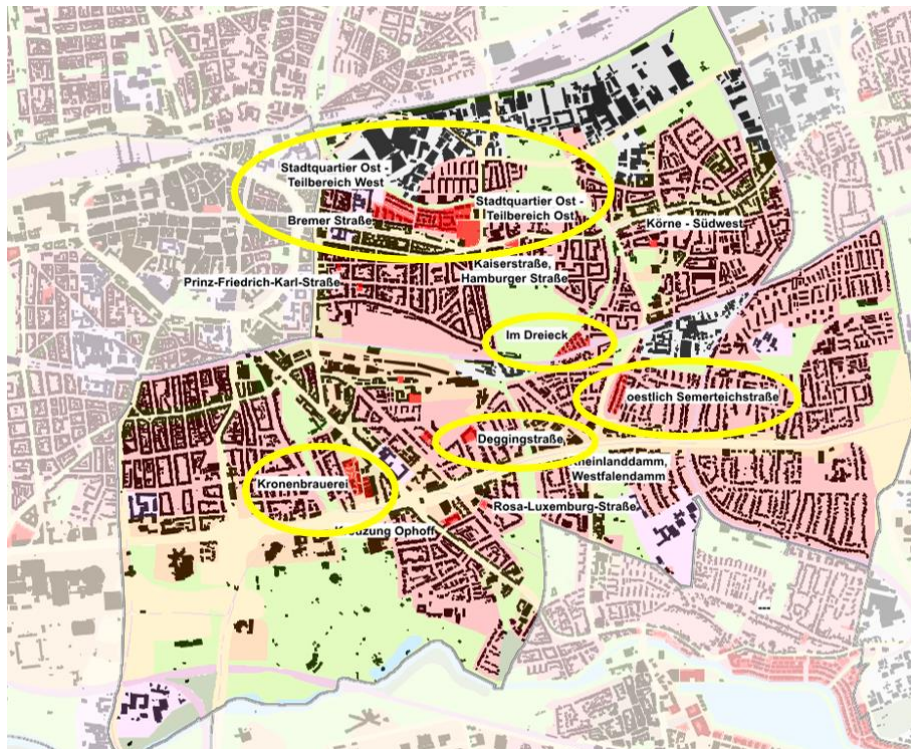


Abbildung 54: Flächeninanspruchnahme der letzten Jahre im Stadtbezirk Innenstadt-Ost
 Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Zukünftige Flächenentwicklung im Stadtbezirk Innenstadt-Ost

Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost verfügt trotz der zahlreichen bereits abgeschlossenen Umnutzungsprojekte in den letzten Jahren weiterhin über ein großes Wohnbauflächenentwicklungspotenzial, ebenso fast ausschließlich auf vorgennutzten (Brach-)Flächen. Hier wird deutlich, wie nachhaltig sich Transformationsprozesse auf bestehende Siedlungsräume auswirken können. Nach erfolgreicher Umstrukturierung des Güterbahnhofs Ost folgt nun die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs Süd (Kronprinzenviertel) und das ehemalige DSW21-Gelände (Deggingshöfe).

Bebauungs-plan	Nr.	Planrecht	Flächen-größe ha	Anzahl der Wohneinheiten		
				EFH	MFH	Gesamt
Kronprinzenviertel	In O 225	Rechtskräftiger Bebauungsplan	7,5	100	526	626
Stadtquartier Ost / Teilbereich West	In O 106/2		0,5		50	50
Körne Südwest	In O 207, Änd. 1		0,3		80	80
Nördl. Ernst-Mehlich-Straße	In O 229	Bebauungsplan im Aufstellungsverfahren	0,4		250	250
Deggingshöfe	In O 224n		5,0		350	350

Sckell- straße Ost	In O 205, Änd. 10		3,3	20	200	220
Sckell- straße West	In O 205, Änd. 11		2,1		114	114
Wittekind- straße	In O 232		1,3		35	35
Max-Eyth- Straße	In O 244		1,3		228	228

Nach Stand derzeitiger Planungen sind insgesamt 22,1 ha mit rund 2.020 Wohneinheiten (WE) für die kurz- bis mittelfristige Wohnbauflächenentwicklung mobilisierbar. Dies geschieht zum einen über bauleitplanerische Verfahren, aber auch durch ein aktives Baulandmanagement für Flächen, die bereits geltendes Planrecht für eine Wohnbebauung beinhalten. Das Verhältnis von Wohnbaufläche zu möglichen WE zeigt die hohe Baudichte, welche zukünftig im Innenstadtbezirk realisiert wird.

Über die absehbaren Projekte hinaus besitzt die Innenstadt-Ost nur noch sehr geringe Flächenreserven für den Wohnungsbau im FNP 2004. Siedlungsflächenerweiterungen sind nicht möglich, daher wird eine zukünftige Wohnbautätigkeit nur auf der Grundlage von Bestandsentwicklungen und Umnutzungen möglich sein.

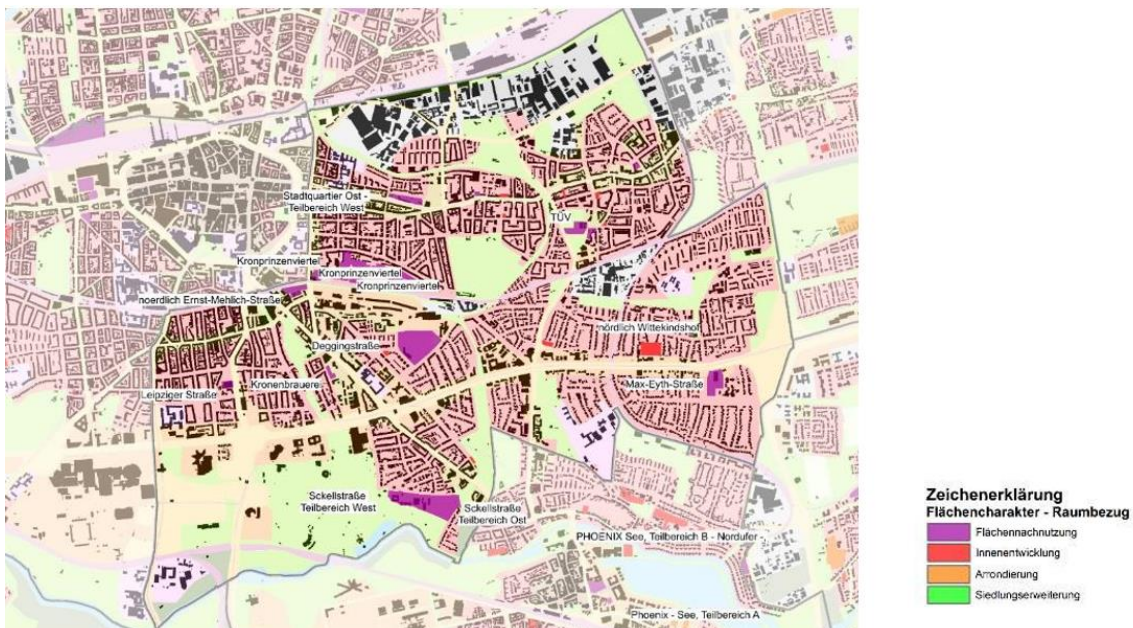


Abbildung 55: Charakteristik der zukünftigen Flächenentwicklungen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Qualitäten und Herausforderungen

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

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> + Zentrale, besondere City-Lage + Sehr gute Infrastrukturausstattung + Sehr gute Mobilitätsvoraussetzung + Kurze Wege + Viel historische Bausubstanz 	<ul style="list-style-type: none"> ! Ruhige und gesunde Wohnverhältnisse, saubere Luft (Verkehrsbelastung, Gewerbelärm) ! Klimaresilienz ! Zukünftige Transformationsräume sind verzahnt mit der vorhandenen Siedlungsstruktur (z. B. Großmarkt) ! Wenig Aufenthaltsqualität durch Flächenanspruch des ruhenden Verkehrs ! Erzeugung von städtebaulichen Qualitäten ! Bezahlbarer Wohnraum durch steigende Grundstückspreise gerade bei urbanen Lagen ! Erhalt und Sicherung der historischen Bausubstanz

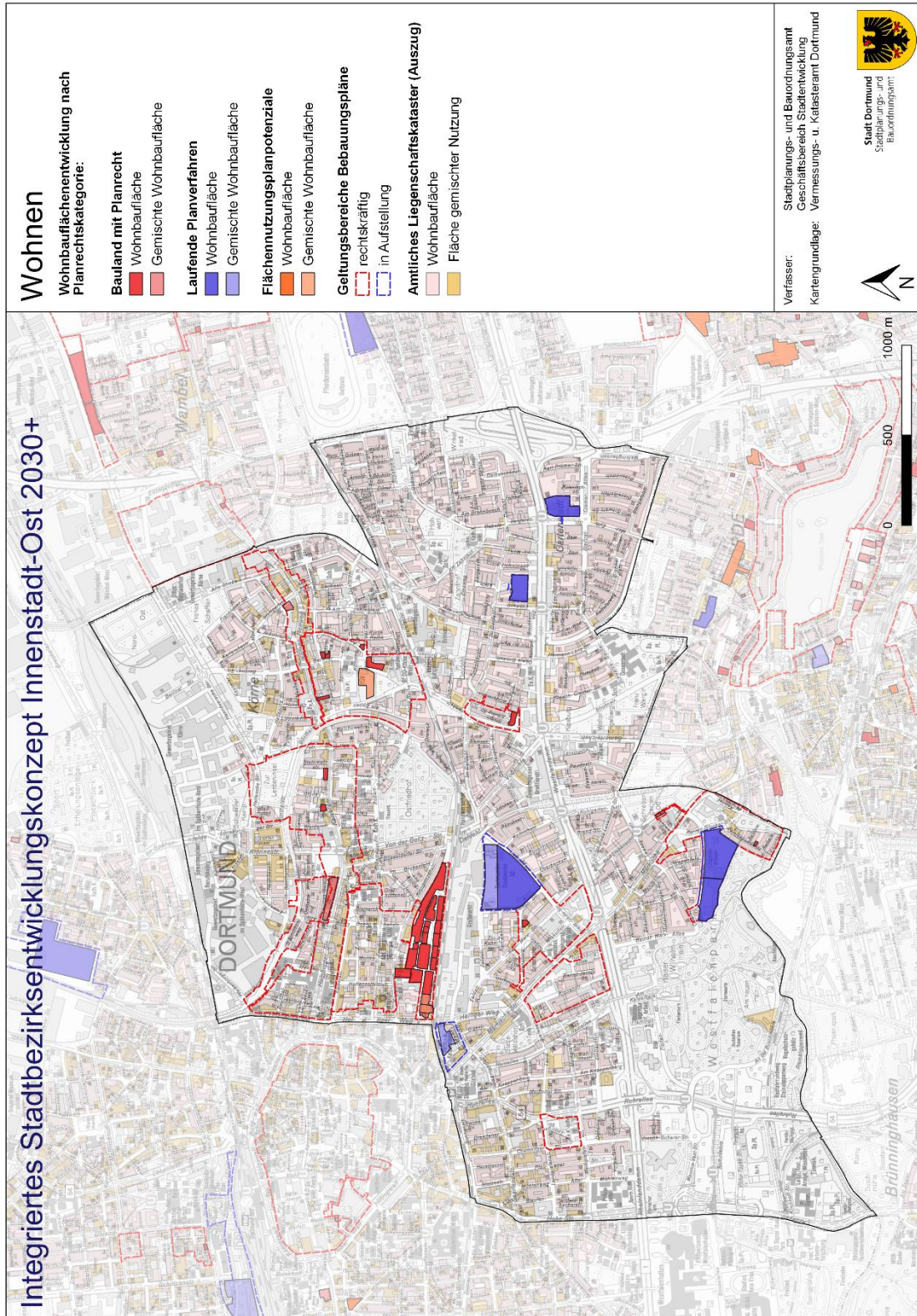


Abbildung 56: Wohnbauflächen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

5 INNENSTADT-OST 2030+

Das Oberkapitel **Innenstadt-Ost 2030+** setzt sich zusammen aus den wesentlichen Aussagen zum Stadtbezirk in Form einer Zusammenfassung der Ergebnisse der Bestandsanalyse. Fachspezifische Handlungsempfehlungen und die wesentlichen Themen für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes (Stadtbezirksthemen) werden identifiziert und beschrieben (s. Abbildung 57).

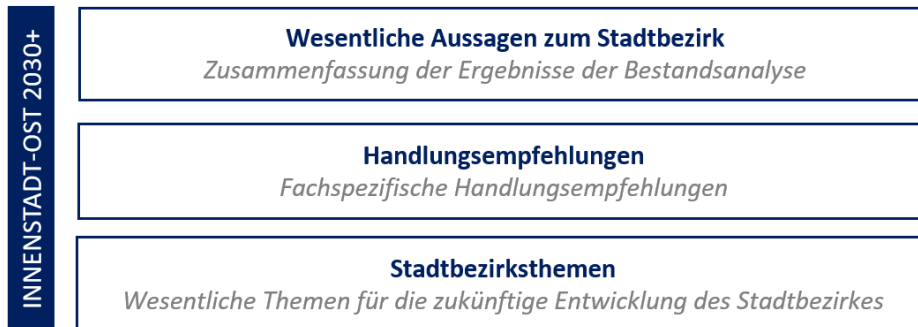


Abbildung 57: Aufbau des Kapitels Innenstadt-Ost 2030+

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

5.1 Wesentliche Aussagen zum Stadtbezirk Innenstadt-Ost

Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost ist einer der drei Innenstadtbzirkte von Dortmund und grenzt an die Dortmunder City. Mit einer hohen Nutzungsmischung und vielfältigen Wohnungsangeboten ist der innerstädtische Stadtbezirk ein beliebter Wohnstandort in Dortmund. Der überwiegend dicht bebaute Siedlungsbereich ist geprägt von architektonisch und städtebaulich hochwertigen Wohnquartieren und verfügt in vielen Bereichen über historisch erhaltenswerte Siedlungsstrukturen wie z. B. im Bereich der Gartenstadt. Große Bedeutung für die Naherholung haben der Ostfriedhof, das Stadewäldchen und der Westfalenpark. Insgesamt ist der Stadtbezirk insbesondere im statischen Unterbezirk (UBZ) Kaiserbrunnen von einem Grünflächenmangel gekennzeichnet.



Die Beliebtheit des Stadtbezirkes als Wohnstandort wird auch durch die hohe Dynamik bei der Inanspruchnahme von Wohnbaupotenzialen deutlich. In den letzten Jahren ist die Bevölkerung durch eine hohe Bautätigkeit deutlich gestiegen. Durch den Zuzug junger Familien und einer überdurchschnittlichen Geburtenrate steigt der Anteil der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren im Stadtbezirk stark an, sodass insbesondere der UBZ Gartenstadt-Nord einen hohen Anteil verzeichnet. Gleichzeitig steigt die Zahl der Hochbetagten. So wohnt im UBZ Westfalendamm-Nord, -Süd und Gartenstadt-Süd der

höchste Anteil an Menschen über 80 Jahren. Somit kommt der Bereitstellung von generationengerechten Angeboten eine besondere Bedeutung zu. Die Sozialdaten fallen im Stadtbezirk durchweg positiver als im Vergleich zur Gesamtstadt aus. Lediglich im UBZ Funkenburg zeigt sich eine überdurchschnittliche Arbeitslosen- und Transferleistungsquote.

Die Nachfrage nach Wohnraum in Dortmund ist weiterhin hoch. Für die zukünftige Wohnbauentwicklung verfügt der Stadtbezirk über eine Vielzahl an Flächen in zentraler Lage, deren Entwicklung die Chance bietet, die östliche Innenstadt als städtischen Stadtbezirk weiter zu stärken. Aufgrund der zunehmenden Verdichtung rücken die stadtklimatische Anpassung, die Sicherstellung der wohnortnahen Grünflächenversorgung, eine bedarfsgerechte Bereitstellung an Angeboten der sozialen Infrastrukturen (Bildungs- Betreuungs-, Freizeit- und Pflegeangebote) sowie die Verringerung des Verkehrsaufkommens durch eine Änderung des Mobilitätsverhaltens zunehmend in den Fokus.



Die Nahversorgungszentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“ stellen eine flächendeckende und fußläufig erreichbare Versorgung im Stadtbezirk sicher. Sie zeichnen sich durch eine hohe Nutzungsmischung und ein vielfältiges Angebot von Waren und Dienstleistungen aus. Vor allem im Zentrum „Saarlandstraße“ und „Kaiserstraße“ tragen Gastronomieangebote zur Belebung der Bereiche bei. Die durchweg gute ÖPNV-Anbindung stellt eine zusätzliche Qualität dar. Aufgrund der Lage der Zentren entlang stark befahrener Straßen verfügen die Zentren jedoch über eine geringe Aufenthaltsqualität und Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr.

Der Stadtbezirk verfügt über ein engmaschiges und leistungsfähiges Straßennetz. Zusammen mit dem vielfältigen und flächendeckenden ÖPNV-Angebot ist eine gute bis sehr gute Erreichbarkeit des Stadtbezirkes gegeben. Durch das hohe Verkehrsaufkommen entstehen Lärm- und Luftbelastungen, die sich auf die umliegenden Siedlungsbereiche auswirken. Zugleich wirkt sich der hohe Parkdruck in den Siedlungsbereichen negativ auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum aus. Der ruhende Verkehr nimmt einen Großteil der Flächen im Straßenraum ein. Aufgrund der hohen Verdichtung sind genau diese Flächen wichtig, um Nutzungen durch die Bewohner*innen zuzulassen. Das Fuß- und Radwegenetz in der Innenstadt-Ost ist teilweise gut ausgebaut. Jedoch stellen bauliche Mängel und das Schließen von Netzlücken zentrale Herausforderungen dar. Der Ausbau ehemaliger Bahntrassen bietet eine gute Voraussetzung zur Schaffung attraktiver Fuß- und Radwege.

Im Norden des Stadtbezirkes zeigt sich mit den Gewerbegebieten „Im Spähenfelde-Nord / -West“ und „Körne“ ein gewerblicher Schwerpunkt. Zusammen mit den Standorten an der Bronnerstraße und Brinkstraße verfügt der Stadtbezirk über einen vielfältigen Branchenmix. Die Büromeile „Rheinland- und Westfalendamm“ bietet zudem eine Vielzahl an Arbeitsplätzen im Büro- und Dienstleistungssektor. In allen Bestandsgebieten lassen sich kaum Leerstände verzeichnen. Fortlaufende Investitionen zeugen von einer Standorttreue der ansässigen Unternehmen. Dennoch zeigen sich an vereinzelt Standorten Herausforderungen in Bezug auf die Klimaanpassung, das Einsickern gebietsfremder Nutzungen (z. B. Einzelhandel, Vergnügungsstätten) und Mindernutzung von Flächen¹⁰⁴.



¹⁰⁴ Die in den Wortwolken aufgezeigten Schlagwörter entspringen der Online-Beteiligung der Öffentlichkeit (s. Kapitel 2) zu der Fragestellung „Was macht den Stadtbezirk Innenstadt-Ost aus?“.

5.2 Handlungsempfehlungen für den Stadtbezirk Innenstadt-Ost

Im folgenden Kapitel werden die fachspezifischen Handlungsempfehlungen aufgezeigt, welche sich aus den Qualitäten und Herausforderungen des Stadtbezirksprofils sowie der Fachplanungen Einzelhandel, Freiraum, Lärm, Mobilität, Stadtklima, soziale Infrastruktur, Wirtschaftsflächen und Wohnbauflächenentwicklung ergeben (s. Kapitel 4.1; 4.2). Die Handlungsempfehlungen sind teils übergeordnet, teils räumlich konkret für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes Innenstadt-Ost formuliert. Die am Ende stehende Karte verfolgt den Anspruch, die Handlungsempfehlungen im Stadtbezirk räumlich zu verorten, um die Ballung von Handlungsbedarfen im Raum hervorzuheben (s. Abbildung 58).

Historie der Siedlungsflächenentwicklung

Die lange Entstehungsgeschichte des Stadtbezirkes Innenstadt-Ost spiegelt sich in der Denkmallandschaft und einer Vielzahl historisch erhaltenswerter Siedlungsbereiche aus der Zeit der Industrialisierung und der Nachkriegsmoderne wider. Hervorzuheben sind die gründerzeitlichen Stadterweiterungsgebiete Saarlandstraßen-, Gerichts- und Kaiserviertel sowie die historische Gartenstadt, die heute beliebte Wohnquartiere darstellen. Der im Kaiserviertel liegende Ostfriedhof verfügt als historische Grünfläche über einen hohen Zeugniswert zur Dortmunder Stadtgeschichte. Zusätzliche historische Straßenzüge u. a. im Bereich der Liboristraße, Paderborner Straße und des Körner Hellwegs tragen zur Wohnstandortqualität im Stadtbezirk bei. Der damals als Schmuckboulevard angelegte Rheinland- und Westfalendamm (B1) ist durch den historischen Baum- und Gebäudebestand ebenfalls noch zu erkennen. Jedoch verfügt der ehemalige Stadtboulevard durch das hohe Verkehrsaufkommen über eine geringe Aufenthaltsqualität. Auch der historische Handelsweg „Körner Hellweg“ stellt heute eine reine Verkehrszone mit einer geringen Aufenthaltsqualität dar. Zudem kommt es durch die zunehmenden Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen zu einer fortlaufenden Überformung des historischen Gebäudebestandes im gesamten Stadtbezirk (s. Kapitel 4.1.1). Um die erhaltenswerten Strukturen in der zukünftigen Entwicklung des Stadtbezirkes berücksichtigen und von einer zunehmenden Überformung schützen zu können, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- Einbezug des historischen Baukulturerbes in die zukünftige Stadtentwicklung
- Sicherung und Qualifizierung der zusammenhängenden historischen Siedlungsbereiche aus der Zeit der Industrialisierung und Nachkriegsmoderne
- Gartenstadt als herausragendes Zeitzeugnis der städtebaulichen Geschichte sichern
- Aufwertung des Körner Hellwegs und des Rheinland- und Westfalendamms mit einer einheitlichen Bebauung und erhöhten Aufenthaltsqualität
- Ostfriedhof als historische Erholungsflächen erhalten
- Harmonisierung mit dem historischen Ortsbild von zukünftigen Neubauvorhaben innerhalb oder angrenzend an historische Siedlungsbereiche
- Erarbeitung eines stadtweiten flächendeckenden Denkmalpflegeplanes

Siedlungsstruktur und Raumnutzung

Die Nutzungsstruktur im Stadtbezirk Innenstadt-Ost ist sehr kleinteilig und stark durchmischt. Insbesondere in den Zentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und Körne sowie an den Hauptverkehrsstraßen (z. B. Körner Hellweg) ist eine ausgeprägte Nutzungsmischung vorhanden. Der Anteil an Industrie- und Gewerbeflächen konzentriert sich auf den nördlichen Bereich des Stadtbezirkes an der Grenze zum Stadtbezirk Innenstadt-Nord. Die wenigen Wohnnutzungen sind in diesem Bereich gegenwärtig städtebaulich „isoliert“. Mit dem dichten Straßen- und Schienennetz ergibt sich eine gute bis sehr gute flächendeckende Erreichbarkeit im Stadtbezirk. Das dichte Verkehrsnetz

stellt jedoch auch Barrieren im Stadtbezirk dar, die von einer geringen Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr geprägt sind (s. Kapitel 4.1.2).

Die Siedlungsstruktur im Stadtbezirk Innenstadt-Ost ist insgesamt durch einen sehr hohen Siedlungsflächenanteil und dementsprechend wenig Freiraum geprägt. Dabei weisen die Stadterweiterungsgebiete Saarlandstraßen-, Gerichts- und Kaiserviertel sowie Siedlungsbereiche entlang der Märkischen Straße eine überwiegend geschlossene Blockstruktur und hohe städtebauliche Dichte auf. Der Stadtteil Körne ist hingegen von unterschiedlichsten Bauweisen, Gebäudehöhen und Siedlungszusammenhängen geprägt und weist eine heterogene Baustruktur insbesondere entlang der Hellwegachse auf. Im Südosten des Stadtbezirkes ist durch die Gartenstadt-Nord und -Süd sowie vereinzelte Großwohnsiedlungen eine aufgelockerte Siedlungsstruktur vorhanden. Entlang des Rheinland- und Westfalendamms (B1) prägen zahlreiche Bürohochhäuser als Solitäre das städtebauliche Bild (s. Kapitel 4.1.2).

Rund um den Großmarkt vollzieht sich bereits ein Strukturwandel von Gewerbe zu Wohnen. Die Entwicklung der Flächen stellt ein wesentliches Potenzial zur weiteren Stärkung der Innenstadt-Ost als vielfältigen und durchmischten Stadtbezirk dar, bei der u. a. stadtklimatische Anpassungsmaßnahmen (z. B. Fassaden- und Dachbegrünung) sowie die Sicherstellung einer wohnortnahen Grünflächenversorgung zentrale Herausforderungen darstellen (s. Kapitel 4.1.2). Um den Charakter der Raumnutzung und Siedlungsstruktur im Stadtbezirk zu erhalten und vorhandene Entwicklungspotenziale zu nutzen, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- Stadtreparatur und Qualifizierung von Industrie- und Gewerbeflächen in Teilen von Körne und nördlich der Hellwegachse
- Städtebauliche Qualität durch geschlossene Blockstrukturen insbesondere im Westen des Stadtbezirkes bei der Nutzung von Entwicklungspotenzialen / Neubau fortsetzen
- Urbane Lebensqualität mit hoher städtebaulicher Dichte und Nutzungsmischung durch „Doppelte Innenentwicklung“ bewahren
- Möglichkeit zur Errichtung städtebaulicher Leuchttürme (Solitäre) nutzen
- Mehr Durchgängigkeit hinsichtlich der Barrierewirkung der Gleistrasse im Norden und der S-Bahn-Schiene im Bereich Großmarkt herstellen

Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Seit 2013 zeichnet sich aufgrund einer hohen Bautätigkeit (z. B. Ostbahnhof, Kronenbrauerei) ein deutliches Bevölkerungswachstum im Stadtbezirk Innenstadt-Ost ab. Das Bevölkerungswachstum bringt überdurchschnittliche Geburtenraten und einen steigenden Anteil an Kindern und Jugendlichen mit sich. Insbesondere der statistische Unterbezirk (UBZ) Gartenstadt-Nord verzeichnet einen hohen Anteil an Kindern unter 18 Jahren. Dennoch nimmt die Gruppe der Hochbetagten weiter zu, was die fortschreitende Alterung und den damit entstehenden Bedarf an generationsgerechten Angeboten im Stadtbezirk forciert. Hervorzuheben sind dabei die UBZ Westfalendamm-Nord, -Süd und Gartenstadt-Süd (s. Kapitel 4.1.3). Um dem steigenden Bedarf an generationengerechten Angeboten gerecht zu werden, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- Berücksichtigung der Kinder und Jugendlichen (insbesondere im UBZ Gartenstadt-Nord) bei der Anpassung der sozialen Infrastrukturen (Betreuungs-, Bildungs- und Freizeitangebote)
- Berücksichtigung der Hochbetagten (insbesondere im UBZ Westfalendamm-Nord, -Süd und Gartenstadt-Süd) bei der Schaffung von sozialen Angeboten, der Nahversorgung, Wohnraumversorgung und Anbindung an den ÖPNV

Einzelhandel

Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost verfügt über die Zentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“. Sie stellen eine flächendeckende und fußläufig erreichbare Versorgung im Stadtbezirk sicher. Funktionen wie Wohnen, Einkaufen, Dienstleistungen und Sozialeinrichtungen liegen hier dicht nebeneinander. Hervorzuheben sind die gründerzeitlichen Blockrandstrukturen, die prägend für die städtebauliche Struktur sind und zu einem hohen Identifikationswert der Zentren führen. Insbesondere in den Zentren „Saarlandstraße“ und „Kaiserstraße“ trägt eine vielfältige Angebotsstruktur und eine Vielzahl an Gastronomieangeboten zur urbanen Belebung der Bereiche bei. Die durchweg gute ÖPNV-Anbindung stellt eine zusätzliche Qualität dar. Lediglich im Nahversorgungszentrum „Körne“ sind die Nutzungsdichten und das Angebotsspektrum teilweise gering und die Stadtbahnhaltestellen der U43 noch nicht barrierefrei. Aufgrund der Lage entlang der viel befahrenen Saarlandstraße, Kaiserstraße und dem Körner Hellweg, verfügen die Zentren über eine geringe Aufenthaltsqualität und Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr. (s. Kapitel 4.2.1). Um die Zentren als Versorgungs- und Identifikationsort zu stärken sowie die wohnortnahe Grundversorgung im Stadtbezirk sicherzustellen, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- Sicherung und Stärkung der Zentren
- Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Zentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und insbesondere „Körne“
- Erhalt der kleinteiligen Einzelhandelsstruktur im Zentrum „Saarlandstraße“ und „Kaiserstraße“
- Erhalt der integrierten Nahversorgungsstandorte und keine weitere Ansiedlung nicht integrierter Standorte

Freiraum

In der Innenstadt-Ost zeigen sich in den statistischen Bezirken quantitativ unterschiedlich ausgeprägte Grünstrukturen. Vor allem der statistischen Bezirk Kaiserbrunnen ist durch dicht bebaute Wohn- und Mischgebiete von einer geringen Durchgrünung geprägt. Der Ostfriedhof weist dabei eine wichtige Erholungsfunktion auf. Südlich des Rheinland- und Westfalendamms (B1) kommen im statistischen Bezirk Westfalendamm überwiegend "gartenbezogene Wohnformen" (Gartenstadt) vor. Darüber hinaus sind kleinere, quartiersbezogene Anlagen mit geringer Nutzungsdifferenzierung vorhanden. Somit sind die Grünstrukturen im Verlauf der Siedlungsbereiche Kaiserbrunnen und Westfalendamm meist unterbrochen. Kleingartenanlagen und lineare Grünstrukturen auf ehemaligen Bahntrassen wie der Bananenradweg und Hoesch-Hafenbahn-Weg bilden „Trittsteine“ in der Vernetzung. Das Grünflächenangebot im statistischen Bezirk Ruhrallee ist ausreichend und vielfältig. Mit dem Westfalenpark befindet sich die bekannteste Parkanlage des Stadtgebietes im Süden des statistischen Bezirkes, die allerdings als kostenpflichtige Anlage nur teilweise den siedlungsnahen Grünflächenbedarf decken kann. Darüber hinaus bilden Grünflächen im Umfeld der Westfalenhallen und das Stadewäldchen sowie die im Süden tangierende Emscheraue wichtige Grün- und Freiraumachsen. Die Förderung linearer Grünstrukturen und Stärkung grüner „Trittsteine“ zur Vernetzung bestehender Erholungsflächen im Stadtbezirk sind demnach von großer Bedeutung, um die Lebensqualität in allen Bereichen der östlichen Innenstadt zu steigern. Zudem stellt der Erhalt von Grünflächen in Konkurrenz zum Wohnungsbau sowie die Steigerung der Erholungseignung bestehender Grünstrukturen eine Herausforderung dar (s. Kapitel 4.2.2). Um die allgemeine Durchgrünung im Stadtbezirk zu stärken und die wohnortnahe Grünflächenversorgung sicherzustellen, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- Erhalt bestehender Grünflächen im Siedlungsbereich
- Doppelte Innentwicklung beachten
- Bestehende und neu entstehende Grünflächen qualifizieren und multifunktional gestalten

- Stärkung der Durchgrünung insbesondere in den Zentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“
- Durchgrünung der Gewerbegebiete
- Förderung der Durchgängigkeit linearer Grünstrukturen
- Begrünung der Magistralen

Lärm

Mit dem engmaschigen Straßennetz geht auch die verkehrsbedingte Verlärmung im Stadtbezirk Innenstadt-Ost einher. Hervorzuheben sind gemäß Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund insbesondere die Hauptverkehrsachsen Hallesche Straße, Hannöversche Straße, Hamburger Straße, Kaiserstraße, Körner Hellweg und der Rheinland- und Westfalendamm (B1). Durch die Hallesche Straße und Hannöversche Straße ist der nördliche Bereich von Körne durch Verkehrslärm belastet. Die von Osten nach Westen verlaufende Hamburger Straße, Kaiserstraße und Körner Hellweg beeinträchtigt insbesondere die direkt umliegenden Siedlungsbereiche sowie das Zentrum „Körne“. Der im Süden verlaufende Rheinland- und Westfalendamm (B1) führt insbesondere in den Bezirken Ruhrallee und Westfalendamm zu Verlärmung der angrenzenden Grundstücke durch den Straßen- und Stadtbahnverkehr. Auch im Umfeld der Schienenwege des Bundes, welche im Norden durch den Stadtbezirk verlaufen, sind signifikante Lärmbelastungen zu verzeichnen. Vergleichsweise gering belastet ist die durch den Stadtbezirk verlaufende S-Bahn-Verbindung mit den Haltepunkten „Dortmund Körne-West“ und „Dortmund Körne“. Die im Südwesten verlaufende Schienentrasse wird ausschließlich für den Güterverkehr genutzt (s. Kapitel 4.2.3). Um Rahmenbedingungen für eine geringere Lärmentwicklung im Stadtbezirk zu schaffen und die Wohn- und Erholungsqualitäten zu verbessern, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

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

Mobilität

Die Innenstadt-Ost verfügt über ein engmaschiges und leistungsfähiges Straßennetz, welches zu verkehrsbedingten Abgas- und Lärmbelastungen im Stadtbezirk führt. Einzige Netzlücke ist der noch ausstehende Ausbau der Semerteichstraße, wo die aktuellen Planungen derzeit ruhen. Zusammen mit dem Stadtbahn- und S-Bahn-Anschluss ergibt sich eine gute Erreichbarkeit im Stadtbezirk. Durch die Errichtung der neuen S-Bahn-Haltestelle „Kronprinzenviertel“ wird das ÖPNV-Angebot nochmals verbessert (s. Kapitel 4.2.4).

Das hohe Verkehrsaufkommen im Stadtbezirk wird entlang der Hauptverkehrsachsen wie z. B. der Saarlandstraße, Kaiserstraße und dem Körner Hellweg deutlich. Insbesondere in den Zentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“ führt dies zu einer geringen Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr sowie einer geringen Aufenthaltsqualität. Fehlende Querungsmöglichkeiten und eine teils mangelhafte Fuß- und Radwegführung verstärken die Barrierewirkung der Straßenverläufe. Zudem nimmt der ruhende Verkehr einen hohen Anteil des öffentlichen Raumes ein. Die Planungen zur Umgestaltung der Saarlandstraße, Kaiserstraße und Körner Hellweg sind demnach weit fortgeschritten und stehen in der Priorität der Mobilitätsplanung weit oben. Insbesondere die

finale Planung zur Umgestaltung der Saarlandstraße dient als Vorbild für die Verkehrswende. Des Weiteren beeinträchtigt der von Osten nach Westen verlaufende Rheinland- und Westfalendamm (B1) durch hohe Lärm- und Abgasemissionen die gesunden Wohnverhältnisse in den umliegenden Siedlungen. Hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrs ist eine Durchgängigkeit aufgrund von Netzlücken nicht gegeben und zeitgemäße Standards nicht erfüllt. Die Tunnelplanung im Bereich der Gartenstadt zwischen der Anschlussstelle Märkische Straße und der B236 ruht. Demnach liegt hier ebenfalls die Priorität auf einer kurzfristigen Umgestaltung der Verkehrsachse (s. Kapitel 4.2.4).

Das Fuß- und Radwegenetz in der Innenstadt-Ost ist teilweise gut ausgebaut. Jedoch stellen bauliche Mängel und das Schließen von Netzlücken zentrale Herausforderungen dar. Die bereits weit fortgeschrittenen Planungen zum Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1), des Hoesch-Hafenbahn-Wegs und der Fortführung des Bananenradwegs bieten eine Chance zur Schaffung von attraktiven Fuß- und Radwegen. Zudem bestehen erste Ideen für eine verbesserte Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Stadewäldchen und dem Emscherradweg durch die Einbindung des Westfalenparks in das Wegenetz (s. Kapitel 4.2.4). Um die Mobilität in der östlichen Innenstadt langfristig verträglich und nachhaltig zu gestalten, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- Umgestaltung Rheinland- und Westfalendamm (B1)
- Grundsätzliche Neubewertung des Straßenzuges B1 zwischen der Anschlussstelle Märkische Straße und B236
- Umgestaltung Saarlandstraße, Kaiserstraße, Körner Hellweg
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten in den Hauptverkehrsstraßen
- Parkraumbewirtschaftung und Neuordnung des ruhenden Verkehrs in den zentralen Lagen
- Verbesserung der Lieferlogistik
- Errichtung einer neuen S-Bahn-Haltestelle „Kornprinzenviertel“
- Barrierefreier Ausbau der Stadtbahnhaltestellen U43 und U47
- Aus- / Umbau Radverkehrskonzept entsprechend Teilkonzept Radverkehr des Masterplanes Mobilität
- Ausbau Radschnellweg Ruhr (RS1), des Hoesch-Hafenbahn-Weg und Fortführung Bananenradweg
- Einbindung des Westfalenparks in das Wegenetz zur Schaffung einer verbesserten Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Stadewäldchen und Emscherradweg

Stadtklima

In der Innenstadt-Ost gibt es keine großflächigen und regional bedeutsamen Ausgleichsräume. Dafür existieren diverse Grün- und Parkanlagen unterschiedlicher Größe. Eine wichtige stadtklimatische Ausgleichsfunktion übernimmt der ca. 70 ha große Westfalenpark im Südwesten des Stadtbezirkes. Auch der Ostfriedhof, großflächige Kleingartenanlagen und andere, über den Stadtbezirk verteilte und teilweise miteinander vernetzte Grünflächen sorgen für eine Abmilderung der thermischen Belastung.

Die höchsten stadtklimatischen Belastungen bestehen in den Stadtteilzentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“. Auch in weiten Teilen der dicht bebauten Wohn- und Mischgebiete wie im Stadtteil Ruhrallee sowie in den großen Gewerbe- und Industriegebieten des Stadtbezirkes kann es zu thermischen Belastungen und starken Überwärmungen kommen. Die aufgelockerte Siedlungsstruktur mit Einfamilienhäusern und großen Gärten hingegen mindert den sommerlichen Hitzestress in der Gartenstadt (s. Kapitel 4.2.5). Um die allgemeine Durchgrünung im Stadtbezirk zu stärken, die stadtklimatischen Belastungen in hoch verdichteten Bereichen zu verringern und die Ausgleichsfunktionen bestehender Freiräume zu erhalten, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- „Doppelte Innenentwicklung“ und Klimaanpassungsmaßnahmen (z. B. Dach- und Fassadenbegrünung) in Neubaugebieten beachten
- Stärkung der Durchgrünung insbesondere in den Zentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“
- Durchgrünung der Gewerbegebiete
- Begrünung der Magistralen
- Förderung der Durchgängigkeit linearer Grünstrukturen

Soziale Infrastruktur

Die Innenstadt-Ost verfügt über vielfältige Angebote zur Freizeitgestaltung. Große Bedeutung hat der Westfalenpark, der mit seinen Nutzungsmöglichkeiten und Angebotsstrukturen für Jung und Alt ein starker Anziehungspunkt ist. Darüber hinaus stellen eine Vielzahl an Sportvereinen und -einrichtungen bedeutsame Freizeitangebote dar. Dabei stellt die Überwindung großräumiger Barrieren wie z. B. der Rheinland- und Westfalendamm (B1) sowie der Schienentrassen eine Herausforderung zur sicheren Erreichbarkeit der Angebote insbesondere für Kinder und Jugendliche dar.

Der mit der steigenden Anzahl der Kinder und Jugendlichen verbundene Bedarf an zusätzlichen Betreuungs- und Bildungseinrichtungen sowie Spielflächen wurde bisher gedeckt. Die größte Herausforderung im Stadtbezirk zeigt sich in der Flächenverfügbarkeit zur Schaffung von zusätzlichen Betreuungs-, Bildungs-, Freizeit- und Pflegeangeboten, um zukünftigen Nachsteuerungsbedarfen insbesondere im Zusammenhang mit der Erschließung von Neubaugebieten nachzukommen. In Bezug auf das Angebot für Senior*innen und ambulanten Pflegebedürftigen weist die Innenstadt-Ost einen guten Besatz auf. Der demografische Wandel wird sich jedoch insbesondere in den stark alternden Bereichen der östlichen Innenstadt (z. B. UBZ Westfalendamm-Nord, -Süd, Gartenstadt-Süd) zunehmend auswirken. Hier sind generationenrechte Angebote gefragt (s. Kapitel 4.2.6). Um den Stadtbezirk als familien- und seniorenfreundlichen Wohnstandort zu stärken und zukünftigen Nachsteuerungsbedarfen nachzukommen, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- Fußläufige Erreichbarkeit von Spielplätzen, Kindergärten und Grundschulen sicherstellen
- Trennwirkung des Rheinland- und Westfalendamms (B1) sowie der Stadt- und S-Bahn-Schienen zwischen den Sozialräumen verringern
- Qualitative Vernetzung der vorhandenen Grünstrukturen für neue Rad- und Sportwege sowie sichere Wegeverbindungen für Kinder
- Mitdenken von Angeboten für Kinder und Jugendliche im Zusammenhang mit Neubaugebieten; Frühzeitige Sicherung von Flächen für den Gemeinbedarf
- Stark alternde Bereiche beobachten und generationengerechte Angebote Schaffen

Wirtschaftsflächen

Im Norden des Stadtbezirkes zeigt sich mit den Gewerbegebieten „Im Spähenfelde-Nord / -West“ und „Körne“ ein gewerblicher Schwerpunkt. Zusammen mit den Standorten an der Bronnerstraße und Brinkstraße verfügt der Stadtbezirk über einen vielfältigen Branchenmix. Die Büromeile „Rheinland- und Westfalendamm“ bietet zudem eine Vielzahl an Arbeitsplätzen im Büro- und Dienstleistungssektor. In allen Bestandsgebieten lassen sich kaum Leerstände verzeichnen. Fortlaufende Investitionen zeugen von einer Standorttreue der ansässigen Unternehmen. Dennoch zeigen sich an vereinzelten Standorten Herausforderungen in Bezug auf die Klimaanpassung, das Einsickern gebietsfremder Nutzungen (z. B. Einzelhandel, Vergnügungsstätten) und Mindernutzung von Flächen. (s. Kapitel 4.2.8). Um auch zukünftig ein quantitativ und qualitativ ausreichendes Angebot an Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk bereitzustellen, ergeben sich aus der Sicht der Wirtschaftsflächenentwicklung folgende Handlungsempfehlungen:

- Erhalt des vielfältigen Branchenmixes
- Einsickern gebietsfremder Nutzungen (z. B. Einzelhandel, Vergnügungsstätten) durch die Sicherung gewerblich-industrieller Nutzungen (Planrecht) verhindern
- Qualifizierung und Weiterentwicklung der Gewerbegebiete „Im Spähenfelde- Nord / -West“, „Körne“, „Bronnerstraße“ und Brinkstraße“
- Konsequente (Re-)Aktivierung ungenutzter, untergenutzter und brachgefallener Wirtschaftsflächen insbesondere im Gewerbegebiet „Im Spähenfelde-West“
- Konsequente Wiederbelebung leerstehender Gewerbeimmobilien insbesondere im Gewerbegebiet „Bronnerstraße“
- Stärkung des hochwertigen Dienstleistungs- und Bürostandortes „Rheinland- und Westfalendamms“

Wohnbauflächenentwicklung

Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost verfügt über ein vielfältiges Wohnangebot mit einer hohen städtebaulichen Dichte in den Stadterweiterungsgebieten Saarlandstraßen-, Gerichts-, Kaiserviertel und Siedlungsbereichen entlang der Märkischen Straße sowie unterschiedlichsten Bauweisen und Gebäudehöhen im Stadtteil Körne und einer durch den hohen Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern aufgelockerte Siedlungsstruktur im Süd-Osten des Stadtbezirkes im Bereich der nördlichen und südlichen Gartenstadt. Dennoch ist die Innenstadt-Ost nach der Innenstadt-Nord der Stadtbezirk mit dem geringsten Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern. Das enge Straßennetz sowie das flächendeckende ÖPNV-Angebot stellen eine Qualität für den Wohnstandort dar. Die damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen wirken sich jedoch negativ auf die Wohnqualität in den direkt umliegenden Siedlungsbereichen insbesondere entlang des Rheinland- und Westfalendamms sowie des Körner Hellwegs aus (s. Kapitel 4.2.9).

Die Wohnbauflächenentwicklung in der Innenstadt-Ost fand in den letzten Jahren überwiegend auf gewerblich vorgegenutzten Flächen statt. Als sog. Transformationsräume sind insbesondere zu nennen der ehemalige Güterbahnhof Ost und der Standort der früheren Kronenbrauerei. Darüber hinaus verfügt der Stadtbezirk über eine Vielzahl an Flächen in zentraler Lage, dessen Entwicklung die Chance bietet, die östliche Innenstadt als urbanen Stadtbezirk weiter zu stärken. Aufgrund der zunehmenden Verdichtung rücken die stadtklimatische Anpassung, die Sicherstellung der wohnortnahen Grünflächenversorgung und eine bedarfsgerechte Bereitstellung an Angeboten der sozialen Infrastrukturen (Bildungs- Betreuungs-, Freizeit- und Pflegeangebote) sowie die Verringerung des Verkehrsaufkommens durch eine Änderung des Mobilitätsverhaltens zunehmend in den Fokus (s. Kapitel 4.2.9). Um der anhaltenden Nachfrage nach Wohnraum gerecht zu werden sowie die Wohnqualitäten im Stadtbezirk zu erhalten und zu stärken, ergeben sich demnach folgende Handlungsempfehlungen:

- Erzeugung gesunder Wohnverhältnisse (ruhiges Wohnumfeld, saubere Luft) bei Neubauvorhaben
- Autofreies Wohnen initiieren
- Flächenvorhaltung für den ruhenden Verkehr
- „Doppelte Innenentwicklung“ beachten
- Klimaresilienz der Siedlungsbereiche verbessern (ggf. Flächenentsiegelung)
- Verringerung des motorisierten Individualverkehrs zur Steigerung der Wohnqualität und Aufwertung des Wohnungsbestandes
- Bereitstellung eines vielfältigen und bezahlbaren Wohnungsangebotes

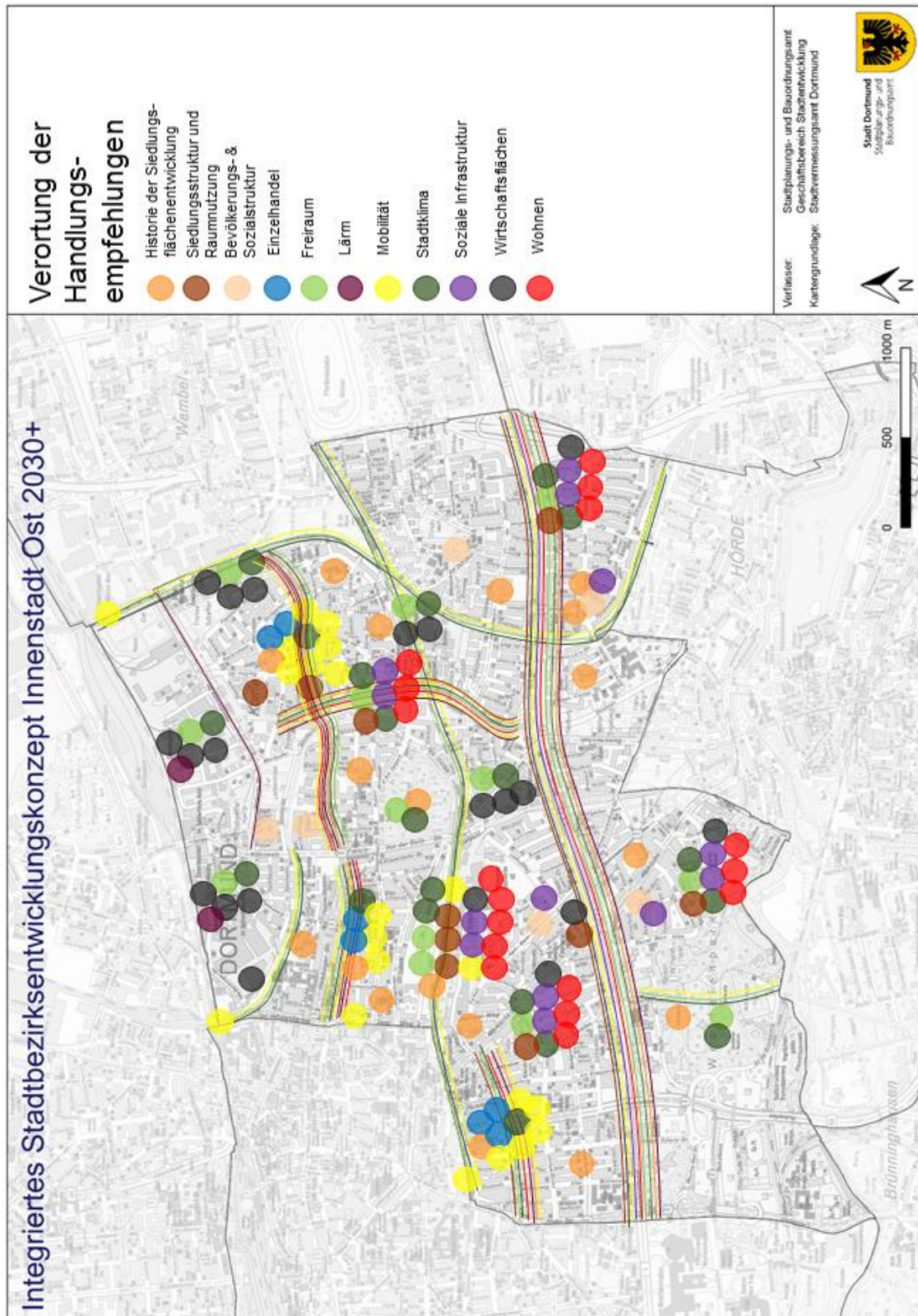


Abbildung 58: Verortung der Handlungsempfehlungen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

5.3 Stadtbezirksthemen für den Stadtbezirk den Innenstadt-Ost

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

5.3.1 Ausbau des Wegenetzes

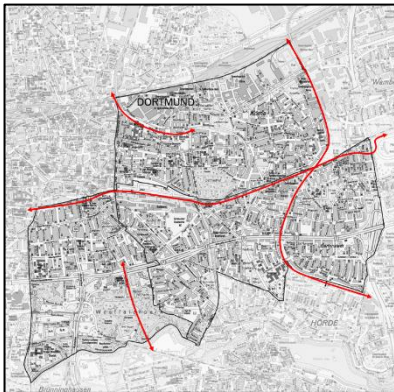


Abbildung 59: Verortung des Wegenetzes im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund



Abbildung 60: Ansicht der ehemaligen Hoesch-Hafenbahn-Trasse; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Die Innenstadt-Ost ist als innerstädtischer Stadtbezirk von einem engmaschigen Straßennetz geprägt. Dies sorgt zusammen mit dem Stadtbahn- und S-Bahn-Anschluss für eine gute Erreichbarkeit aber auch zu hohen Abgas- und Lärmbelastungen. Hinzu kommt ein hoher Parkdruck, da selbst in dieser zentralen Lage das Auto von den Bewohner*innen des Stadtbezirkes für kurze Wege genutzt wird. Jede zweite zurückgelegte Autostrecke ist demnach nicht länger als sechs Kilometer (s. Kapitel 4.2.4). Das Fuß- und Radwegenetz in der Innenstadt-Ost ist gut ausgebaut. Jedoch stellen bauliche Mängel und das Schließen von Netzlücken zentrale Herausforderungen dar. Um den Fuß- und Radverkehr zu stärken und zu einer langfristigen Änderung des Mobilitätsverhaltens beizutragen, besteht ein Handlungsbedarf, diese Mängel zu beheben und attraktive Wegeverbindungen zu schaffen. Die bereits in Planung befindlichen Projekte zum ersten Bauabschnitt des Hoesch-Hafenbahn-Wegs vom Phoenix-See bis zur Paderborner Straße sowie zur Fortführung des Bananenradwegs von der Klönnestraße bis zu Weißenburger Straße bieten ideale Voraussetzungen für Alltags- und Freizeitverkehre und sorgen als grün geprägte lineare Strukturen für eine stadtklimatische Entlastung. Zudem bietet der geplante Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) einen Anschluss an das regionale Wegenetz sowie eine attraktive Ost-West-Verbindung. Die zukünftige Einbindung des Westfalenparks in das Wegenetz soll für eine verbesserte Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Stadewäldchen und dem Emscherradweg führen. Aufgrund einer Vielzahl großräumiger Barrieren wie z. B. die Magistralen Rheinland- und Westfalendamm sind sichere Querungsmöglichkeiten insbesondere für Kinder und Jugendliche sowie für Freizeitsportler*innen von großer Bedeutung. Die durch den Ausbau des Wegenetzes optimierte Erreichbarkeit der umliegenden Grün- und Erholungsflächen nimmt in der östlichen Innenstadt eine besondere Rolle ein, da der Stadtbezirk insbesondere der Unterbezirk (UBZ) Kaiserbrunnen, von einem Grünflächenmangel geprägt ist.

Zielvorstellung

Unter der Nutzung zum Teil bestehender linearer Strukturen wird das Wegenetz durch den Radschnellweg Ruhr (RS1), Hoesch-Hafenbahn-Weg und die Fortführung des Bananenradwegs ausgebaut. Zudem bestehen erste Ideen für eine verbesserte Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Stadewäldchen und dem Emscherradweg durch die Einbindung des Westfalenparks in das Wegenetz. Durch die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs wird ein Beitrag zur Mobilitätswende und langfristigen Verringerungen von Lärm- und Schadstoffbelastungen geleistet.

Handlungsempfehlungen

- Ausbau der zum Teil grün geprägten linearen Strukturen der ehemaligen Bahntrassen Hoesch-Hafenbahn-Weg und Bananenradweg zur Schaffung attraktiver Alltags- und Freizeitwege und langfristigen Minderung der Lärm- und Schadstoffbelastungen
- Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) zur Anbindung an das regionale Wegenetz und Herstellung einer attraktiven Ost-West-Verbindung
- Einbindung des Westfalenparks in das Wegenetz zur Schaffung einer verbesserten Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Stadewäldchen und Emscherradweg
- Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten und Wegeverbindungen insbesondere für Kinder und Jugendliche sowie Freizeitsportler*innen zur Überwindung großräumiger Barrieren
- Parkraumbewirtschaftung und Neuordnung des ruhenden Verkehrs, um dem hohen Parkdruck in zentralen Lagen entgegenzuwirken

Ergebnis der Online-Beteiligung**Stimmungsbild**

Insgesamt stimmen 85,04 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung zu und nur 2,36 % „eher nicht zu“ bzw. „nicht zu“. Dies spiegelt sich in der Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas wieder. Insgesamt 86,22 % der Teilnehmer*innen erachten das Thema als wichtig. Dagegen hat kein*e Teilnehmer*in das Thema als „unwichtig“ und nur 1,57 % als „eher unwichtig“ bewertet. 9,45 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s. Anhang 7).

5.3.2 Doppelte Innenentwicklung¹⁰⁵

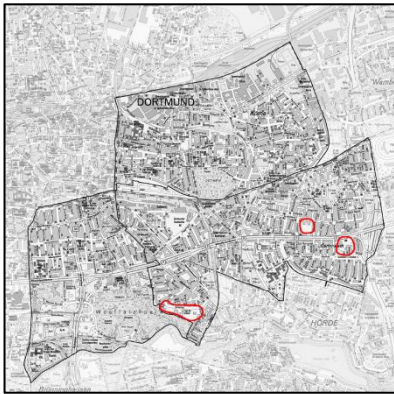


Abbildung 61: Verortung der Innenentwicklungsflächen im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund



Abbildung 62: Ansicht Innenentwicklungsfläche „Nördlich Wittekindshof“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost ist durch eine umfangreiche Nachverdichtung und ein starkes Bevölkerungswachstum in den letzten Jahren gekennzeichnet. Die hohe Entwicklungsdynamik bei der Inanspruchnahme von Flächen zeigt die Beliebtheit des Stadtbezirkes als Wohnstandort. Dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ wurde insbesondere durch die Nachnutzung gewerblich vorgenuzter Flächen wie z. B. dem ehemaligen Ostbahnhofgelände und Standort der Kronenbrauerei nachgekommen. Durch die Bebauung der Brachflächen wurden jedoch durch eine zunehmende Verdichtung und Versiegelung stadtklimatische Einflussfaktoren hinsichtlich der Hitzeentwicklung und Belüftung verschlechtert. Zudem fand die Ausweisung neuer Grünflächen mit Blick auf den bereits bestehenden Grünflächenmangel bei der Entwicklung der Neubaugebiete nicht die erforderliche Berücksichtigung. Steigende Baukosten, ein hoher Bedarf an kostengünstigem Wohnraum und architektonische und freiräumliche Qualitäten skizzieren das Spannungsfeld, in denen sich Investor*innen und Stadtplaner*innen befinden.

In der östlichen Innenstadt bestehen bereits Planungen zur weiteren Innenentwicklung der Flächen „Nördlich Wittekindshof“, „Max-Eyth-Straße“ und „Sckellstraße“, um der steigenden Nachfrage nach Wohnraum gerecht zu werden. Eine besondere Bedeutung erhält dabei die Verzahnung mit den umliegenden Siedlungsbereichen, die Berücksichtigung der historischen Strukturen insbesondere im Umfeld der Gartenstadt sowie das Erzielen einer erhöhten städtebaulichen Dichte aufgrund der zentralen Lage der Flächen. Trotz einer niedrigeren Rentabilität und steigendem Wohnungsdruck ist bei einer Entwicklung der Flächen eine „Doppelte Innenentwicklung“ unabdingbar, um die wohnortnahe Grünflächenversorgung und den stadtklimatischen Ausgleich sicherzustellen. Mit den Vorhaben „Wittekindshof“ und „Max-Eyth-Straße“ befinden sich zwei Innenentwicklungsvorhaben direkt angrenzend an die B1. Durch die unmittelbare Nähe stellen die hohen Lärm- und Schadstoffemissionen bei der Wahrung der Wohnqualität eine zusätzliche Herausforderung dar.

Die Entwicklung von Wohnbauflächen und die damit steigenden Bevölkerungszahlen führen zudem zu einer erhöhten Nachfrage nach Angeboten der sozialen Infrastruktur wie z. B. Bildungs-, Betreuungs-, Freizeit- und Pflegeangeboten. Bereits jetzt lässt sich aufgrund des in den letzten Jahren steigenden Anteils an Kindern unter 18 Jahren eine Unterversorgung hinsichtlich der Angebote für

¹⁰⁵ Das Leitbild „Doppelte Innenentwicklung“ verfolgt demnach das Ziel, Flächenreserven im Bestand baulich sinnvoll zu nutzen, gleichzeitig aber auch urbanes Grün zu entwickeln, zu vernetzen und qualitativ aufzuwerten. Dabei liegt die Herausforderung häufig darin, die rentable, bauliche Entwicklung ins Gleichgewicht mit der kostenintensiven Anlage und Unterhaltung einer Grünfläche zu bringen (s. Kapitel 3.1).

Kinder und Jugendliche feststellen. Mit Blick auf den steigenden Anteil der Hochbetagten im Stadtbezirk stellt die Bereitstellung von Angeboten für Senioren eine zentrale Herausforderung dar. Zudem gilt es, die Bereitstellung eines vielfältigen und bezahlbaren Wohnangebotes für alle Nachfragergruppen zu sichern.

Zielvorstellung

Die aktuell in der Planung befindliche Innenentwicklung der Flächenpotenziale „Nördlich Wittekindshof“, „Max-Eyth-Straße“ und „Sckellstraße“ findet in Sinne einer „Doppelten Innenentwicklung“ statt. Sie berücksichtigt die Bedarfe an Grün- und Gemeinbedarfsflächen und trägt zu einer positiven Entwicklung des gesamten Wohnumfeldes bei. Eine besondere Bedeutung erhält die Verzahnung mit den umliegenden Siedlungsbereichen, die Berücksichtigung der historischen Strukturen insbesondere im Bereich der Gartenstadt und das Erzielen einer erhöhten städtebaulichen Dichte aufgrund der zentralen Lage der Flächen.

Handlungsempfehlungen

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

Ergebnis der Online-Beteiligung

Stimmungsbild

Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von mehr als zwei Dritteln der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei haben jedoch in beiden Punkten der Zielformulierung deutlich weniger als 50,00 % der Teilnehmer*innen ihre eindeutige Zustimmung durch die Eingabe „ich stimme zu“ erteilt. Insbesondere bei dem Aspekt der besonderen Berücksichtigung der Verzahnung mit den umliegenden Siedlungsbereichen, der historischen Strukturen und das Erzielen einer erhöhten städtebaulichen Dichte geben 11,02 % „ich stimme eher nicht zu“ und 7,09 % „ich stimme nicht zu“ an. Dies spiegelt sich in der allgemeinen Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas wieder. Nur 25,40 % bewerten das Stadtbezirksthema als „wichtig“ und 35,04 % als „eher wichtig“. Knapp 10,00 % geben an, das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ zu bewerten. Mehr als ein Viertel der Teilnehmer*innen (29,92 %) weicht durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s. Anhang 7).

5.3.3 Ehemaliger Güterbahnhof Süd und Umfeld

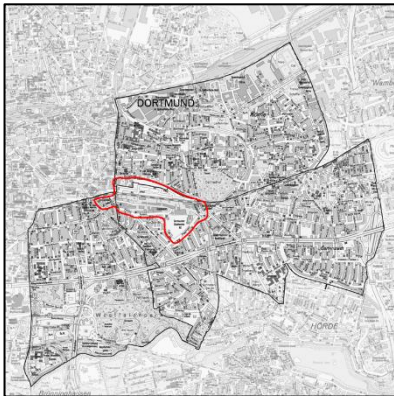


Abbildung 63: Verortung des ehemaligen Güterbahnhofs Süd und Umfeld im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund



Abbildung 64: Luftbild des ehemaligen Güterbahnhofs Süd und Umfeld; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Mit der Rahmenplanung „Güterbahnhof Süd und Umfeld“ wurde bereits im Jahr 2002 eine Gesamtbetrachtung der heute in Entwicklung befindlichen Flächenpotenziale „Kronprinzenviertel“ (ehemaliger Güterbahnhof Süd), „Deggingshöfe“ (ehemaliges DEW21-Gelände) in Verbindung mit dem ehemaligen DOEGO-Gelände sowie dem Großmarkt vorgenommen. Wegen der zentralen Lage besteht die Möglichkeit städtebauliche Solitäre wie Hochhäuser in die Überlegungen zur städtebaulichen Entwicklung einzubeziehen. Durch die wachsende Bevölkerungszahl gibt es einen großen Flächenbedarf für soziale Infrastrukturen wie Tageseinrichtungen für Kinder (TEK) und Schulen. Zudem ist die östliche Innenstadt durch einen Grünflächenmangel insbesondere im statistischen Bezirk Kaiserbrunnen gekennzeichnet.

Für das Kronprinzenviertel ist überwiegend die Entwicklung von Wohnraum vorgesehen. Südöstlich davon ist die neue S-Bahn-Haltestelle „Kronprinzenviertel“ projektiert. Auf den weiter südlich befindlichen ehemaligen Standorten der DOEGO und DEW21 wird derzeit ein städtebauliches Konzept entwickelt. Demnach sollen im nördlichen Bereich TEK, Schulen und Turnhallen realisiert werden. Unmittelbar südlich daran angrenzend ist neben einer Wohnbauflächenentwicklung die zusätzliche Ansiedlung von Büro- und Dienstleistungen vorgesehen. Bei der Vielzahl an Vorhaben ist mit einem steigenden Verkehrsaufkommen zu rechnen. Durch die Nachverdichtung und zusätzliche Flächenversiegelung verschärft sich die stadtklimatische Situation.

Der westlich angrenzende Großmarkt befindet sich in zentraler Lage und erzeugt durch den Betrieb Lärm und Verkehr. Dies führt zu Konflikten mit den aktuellen Planungen im Umfeld und erfordert erhebliche Lärmschutzmaßnahmen. Eine städtebauliche „Verzahnung“ findet bisher nicht statt. Im Zusammenhang mit der S-Bahn-Trasse bildet der Großmarkt eine großräumige Barriere. Zukünftig soll parallel zur Schienentrasse der in Planung befindliche Radschnellweg Ruhr (RS1) verlaufen. Trotz einer aktuell nicht absehbaren Verlagerung des Großmarktes wurden bereits konzeptionelle Vorschläge zur Entwicklung der Flächen im Rahmenplan zur Gestaltung des Umfeldes Güterbahnhof Süd entwickelt. Neben der Ansiedlung von Wohnen und Gewerbe ist hier die Entwicklung einer Freifläche denkbar, um dem Grünflächenmangel in der östlichen Innenstadt entgegenzuwirken und den stadtklimatischen Ausgleich sicherzustellen. Im Westen des Großmarktes ist das Flächenpotenzial „Nördlich Ernst-Mehlich-Straße“ für eine Wohnbauflächenentwicklung vorgesehen.

Zielvorstellung

Die Flächen „Nördlich Ernst-Mehlich-Straße“, „Kronprinzenviertel“, „DOEGO-Gelände“ und „Deggingshöfe“ sollen im Sinne einer kompakten und durchmischten Stadt zu einem Quartier mit einer hohen städtebaulichen Dichte und Nutzungsvielfalt in direkter Nähe zur Dortmunder City entwickelt werden. Dabei gilt es, die verschiedenen Bedarfe an Grün- und Gemeinbedarfsflächen sowie die Anforderungen der Klimaanpassung (z. B. Fassaden- und Dachbegrünung) und die Vermeidung einer Überhitzung zu berücksichtigen. Der geplante Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) leistet einen Beitrag zur Schaffung attraktiver Fuß- und Radwege sowie zur Mobilitätswende. Die geplante Errichtung einer neuen S-Bahn-Haltestelle trägt zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes bei. Eine perspektivisch denkbare Verlagerung des Großmarktes und eine Entwicklung der Fläche als kompaktes und durchgrüntes Quartier in Anlehnung an den Rahmenplan zur Gestaltung des Umfeldes Güterbahnhof Süd kann die gewünschte Entwicklung in diesem Bereich abrunden.

Handlungsempfehlungen

- Gesamtbetrachtung der aktuellen und zukünftigen Vorhaben und Flächenentwicklungen, um die zahlreichen Wirkungszusammenhänge aufeinander abzustimmen
- Perspektivische Umnutzung des Großmarktes in Anlehnung an den Rahmenplan zur Gestaltung des Umfeldes Güterbahnhof Süd (2002) zu einem kompakten und durchgrünten Quartier
- Städtebauliche und historische Qualitäten wie geschlossene Blockstrukturen der umliegenden Siedlungsbereiche aufnehmen und miteinander „verzahnen“
- Innenentwicklungspotenziale mit einer erhöhten städtebaulichen Dichte, Nutzungs- und baulichen Vielfalt nutzen und im Sinne einer „Doppelten Innenentwicklung“ multifunktionale Grünflächen entwickeln
- Lebensqualität in urbaner Mischung durch Klimaanpassungsmaßnahmen wie z. B. Fassaden- und Dachbegrünung und autofreie Bereiche schaffen bzw. bewahren
- Nutzung der zentralen Lage für gut erreichbare Arbeitsstätten z. B. für emissionsarme, urbane Produktion
- Frühzeitige Einbeziehung von Flächenbedarfen des Gemeinbedarfes und Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum und verschiedenen Wohnformen
- Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) als bedeutsame Ost-West-Verbindung
- Ausbau attraktiver Fuß- und Radwegeverbindungen als Freizeit- und Sportmöglichkeiten
- Schaffung sicherer Wegeverbindungen zur Überwindung von Barrieren vor allem für Kinder und Jugendliche
- Neuerrichtung der S-Bahn-Haltestelle „Kronprinzenviertel“ unter Einbeziehung des Radschnellwegs Ruhr (RS1) und weiterer Radwegeverbindungen wie den Bananenradweg / R33 und die zukünftige Haupttrouten gemäß Radverkehrsplanung als Knotenpunkt für alternative Verkehrsmittel

Ergebnis der Online-Beteiligung

Stimmungsbild

Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von mehr als zwei Dritteln der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erfährt die Berücksichtigung der Bedarfe an Grün- und Gemeinbedarfsflächen und Anforderungen der Klimaanpassung, die Vermeidung einer Überhitzung, der geplante Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) und die Errichtung einer neuen S-Bahn-Haltestelle besonderen Zuspruch. Hier stimmen mehr als 80,00 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung eindeutig zu. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas geben 36,61 % „wichtig“ und 28,35 % „eher wichtig“ an, wohingegen 9,06 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. Rund ein Viertel der Teilnehmer*innen (25,98 %) weicht durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s. Anhang 7).

5.3.4 Gewerbegebiete „Im Spähenfelde-Nord / -West“, „Körne“, „Brinkstraße“ und „Bronnerstraße“

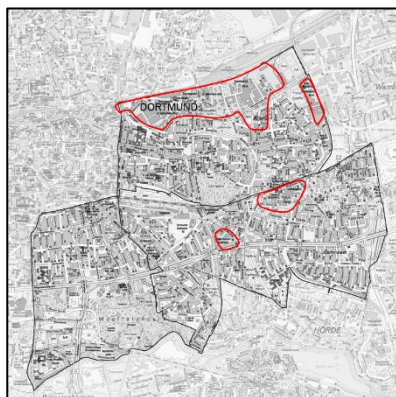


Abbildung 65: Verortung der Gewerbegebiete im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund



Abbildung 66: Ansicht Nachnutzungspotenzial Gewerbegebiet „Spähenfelde-West“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Die Wirtschafts- und Arbeitsstandorte im Stadtbezirk Innenstadt-Ost sind durch einen vielfältigen Branchenmix gekennzeichnet. Im Norden des Stadtbezirkes befinden sich die historisch gewachsenen, großflächigen Gewerbegebiete „Im Spähenfelde-Nord / -West“, die überwiegend gewerblich-industrielle Nutzungen aufweisen. Auch der Wirtschafts- und Arbeitsstandort „Körne“ ist Teil des nördlich gelegenen Gewerbebegürtels, der in diesem Bereich zunehmend durch Groß- und Einzelhändler*innen aus der Kraftfahrzeugbranche und Nutzungen wie Fest- und Veranstaltungshallen geprägt ist. In den weiter südlich gelegenen, integrierten Standorten „Brinkstraße“ an der S-Bahn-Haltestelle „Körne-West“ und dem Standort „Bronnerstraße“ nördlich des Westfalendamms sind überwiegend Handwerker*innen und Dienstleister*innen vertreten.

In allen Bestandsgebieten lassen sich kaum Leerstände verzeichnen. Fortlaufende Investitionen zeugen von einer Standorttreue der ansässigen Unternehmen. Dennoch zeigen sich vereinzelt Veränderungen aufgrund von Wegzügen z. B. des IT-Dienstleisters „Materna“ vom Wirtschaftsstandort „Bronnerstraße“ zum Standort „Phoenix-West“. Zudem entstehen große Nachnutzungspotenziale im Gewerbegebiet „Im Spähenfelde-West“ aufgrund der Verlagerung eines Großhändlers in die Stadt Unna und der Umnutzung des Kraftwerkes an der Weißenburger Straße. Aktuelle Planungen sehen für das Kraftwerk eine Umnutzung zu einer DEW-Energiezentrale vor. Darüber hinaus weisen die Gebiete teils Defizite in Form von Mindernutzungen, Modernisierungsrückständen und das Einsickern gebietsfremder Nutzungen (z. B. Vergnügungsstätten, Einzelhandel) vor allem im Bereich des Gewerbegebietes „Körne“ auf. Die für Gewerbegebiete typische mangelnde Durchgrünung und ein hoher Versiegelungsgrad tragen zur Entstehung von stadtklimatischen Belastungen bei. Die meist schlechte Erreichbarkeit der Wirtschafts- und Arbeitsstandorte durch umweltfreundliche Verkehrsmittel bringt eine hohe verkehrliche Belastung in den Gebieten mit sich. Der Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) bietet die Chance zur Schaffung einer attraktiven Ost-West-Verbindung für Berufspendler*innen insbesondere am Standort „Brinkstraße“.

Zielvorstellung

Die zukünftige Weiterentwicklung der Wirtschafts- und Arbeitsstandorte „Im Spähenfelde-Nord / -West“, „Körne“, „Brinkstraße“ und „Bronnerstraße“ soll durch eine städtebauliche Erneuerung und einen Reaktivierung der unter- und mindergenutzten Wirtschaftsflächen erfolgen. Dabei ist eine stärkere Durchgrünung der Bestandsgebiete zu forcieren, um eine stadtklimatische Entlastung in verdichteten und hochversiegelten Bereichen zu erreichen.

Handlungsempfehlungen

- Stärkung der Durchgrünung (z. B. Dach- und Fassadenbegrünung) und partielle Entsiegelung zur stadtklimatischen Entlastung
- Qualifizierung der Bestandsgebiete in Bezug auf eine höhere Nutzungsdichte in Form von Nachverdichtung und Erhöhung der Geschossigkeit von Gebäuden, um Mindernutzungen zu vermeiden
- Einsickern gebietsfremder Nutzungen (z. B. Einzelhandel, Vergnügungsstätten) durch die Sicherung gewerblich-industrieller Nutzungen (Planrecht) verhindern
- (Re-)Aktivierung ungenutzter und brachgefallener Wirtschaftsflächen insbesondere im Gewerbegebiet „Im Spähenfelde-West“
- Konsequente Wiederbelebung leerstehender Gewerbeimmobilien, insbesondere im Gewerbegebiet „Bronnerstraße“
- Anbindung des Gewerbegebietes „Brinkstraße“ an den Radschnellweg Ruhr (RS1) zur besseren Erreichbarkeit des Arbeitsstandortes durch den Fuß- und Radverkehr
- Standortmanagement für Unterstützung und Beratung

Ergebnis der Online-Beteiligung**Stimmungsbild**

Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von mehr als zwei Dritteln der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erfährt das Ziel, eine Durchgrünung der Bestandsgebiete zu forcieren, um eine Überhitzung der verdichteten und hochversiegelten Bereiche zu vermeiden einen besonderen Zuspruch. Hier stimmen über 80,00 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung zu. Der Aspekt, die Gewerbegebiete durch eine städtebauliche Erneuerung und eine Reaktivierung der brachliegenden und mindergenutzten Flächen weiterzuentwickeln findet einen geringeren Zuspruch von 32,28 %. Zudem geben gut 10,00 % an, dem Aspekt der Zielformulierung „eher nicht zuzustimmen“ bzw. „nicht zuzustimmen“. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas haben rund ein Viertel der Teilnehmer*innen (25,59 %) „wichtig“ und 32,28 % „eher wichtig“ angegeben. Insgesamt 7,48 % haben das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewertet. Der hohe Anteil von 34,65 % weicht durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s. Anhang 7).

5.3.5 Kreuzungsbereich „Märkische Straße / Westfalendamm“

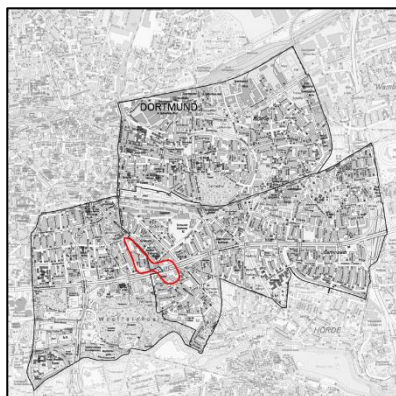


Abbildung 67: Verortung des Kreuzungsbereiches im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund



Abbildung 68: Ansicht des Kreuzungsbereiches „Märkische Straße / Westfalendamm“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Entlang des Rheinland- und Westfalendamms befinden sich Kreuzungsbereiche, an denen aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht wichtige Verknüpfungen stattfinden. Diese sind auch in der „Städtebaulichen Rahmenplanung Bundesstraße 1“ beschrieben. Die im Jahr 2003 aufgestellte Rahmenplanung enthält planerische Zielaussagen, die auch heute noch Gültigkeit haben. Sie beinhaltet Planungsgrundsätze, ein städtebauliches Rahmenkonzept und berücksichtigt die unterschiedlichen siedlungsstrukturellen Ausgangssituationen entlang der Magistrale, um eine ganzheitliche Entwicklung sicherzustellen.

Im Kreuzungsbereich „Märkische Straße / Westfalendamm“ fallen wichtige Zufahrten zur Dortmunder Innenstadt und zum Stadtbezirk Hörde zusammen. Ein Handlungsbedarf zur Neugestaltung des Kreuzungsbereiches zeigt sich insbesondere in der mangelnden Barrierefreiheit der Stadtbahnhaltestelle und dessen Umfeld. Zudem bestehen Mängel in der Fuß- und Radwegführung im gesamten Kreuzungsbereich. Umliegend befinden sich mehrere städtebauliche Erneuerungs- und Flächenpotenziale sowie aus der Nutzung gefallener Büro- und Gewerbeimmobilien. Angrenzende Siedlungsbereiche sind durch die hohe Verkehrslast verlärmert. In unmittelbarer Nähe befindet sich nordwestlich davon das Areal der ehemaligen Kronenbrauerei, dessen Entwicklung im Bereich der B1 und mit Blick auf eine mögliche Nutzung des Kronenturms als Stadtarchiv an der Märkischen Straße noch nicht abgeschlossen ist.

Zielvorstellung

Die bereits weit fortgeschrittenen Planungen zur Umgestaltung des Kreuzungsbereiches „Märkische Straße / Westfalendamm“ sollen zu einer Optimierung für alle Verkehrsteilnehmer*innen führen. Insbesondere der Ausbau einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegführung sowie der barrierefreie Ausbau der Stadtbahn-Haltestelle werden einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende leisten. Die Nutzung vorhandener Flächenpotenziale sowie einer konsequenten Reaktivierung von leerstehenden Büro- und Gewerbeimmobilien im Umkreis, stärkt den Büro- und Dienstleistungsstandort „Rheinland- und Westfalendamm“ und schafft eine repräsentative Eingangssituation zur Dortmunder Innenstadt.

Handlungsempfehlungen

- Neugestaltung des Kreuzungsbereiches „Märkische Straße / Westfalendamm“ unter besonderer Berücksichtigung des barrierefreien Ausbaus der Stadtbahn-Haltestelle sowie des Ausbaus einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegführung
- Nutzung der Flächenpotenziale am Kreuzungsbereich „Märkische Straße / Westfalendamm“ in „prominenter Lage“ für die Entwicklung von solitären Hochhäusern als „Tor“ zur Innenstadt
- Konsequente Reaktivierung von aus der Nutzung gefallener Büro- und Gewerbeimmobilien zur Stärkung des Büro- und Dienstleistungsstandortes „Rheinland- und Westfalendamm“
- Entwicklung des Flächenpotenzials nördlich der B1 in Form einer geschlossenen Blockstruktur und Mehrgeschossigkeit als Abschluss der Innenentwicklung des Areals der ehemaligen Kronenbrauerei
- Begrünung des Straßenraumes für eine verbesserte Aufenthaltsqualität und stadtklimatische Entlastung
- Langfristiger Ausbau der Märkischen Straße zugunsten des Fuß- und Radverkehrs

Ergebnis der Online-Beteiligung**Stimmungsbild**

Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von mehr als zwei Dritteln der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erfährt das Ziel, den Kreuzungsbereich für alle Verkehrsträger zu optimieren sowie der Ausbau einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegführung und der barrierefreie Ausbau der Stadtbahn-Haltestelle einen besonderen Zuspruch. Hier stimmen knapp 80,00 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung zu. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas geben 32,28 % „wichtig“ und 35,83 % „eher wichtig“ an, wohingegen 8,66 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. 23,23 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s. Anhang 7).

5.3.6 Rheinland- & Westfalendamm (B1)

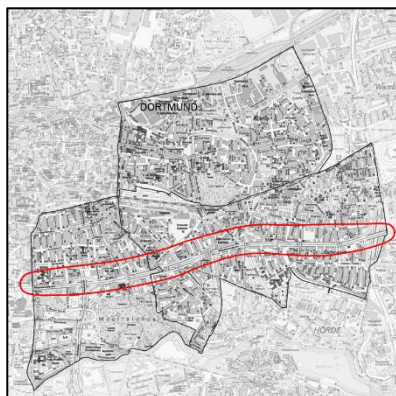


Abbildung 69: Verortung des Rheinland- und Westfalendamms im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

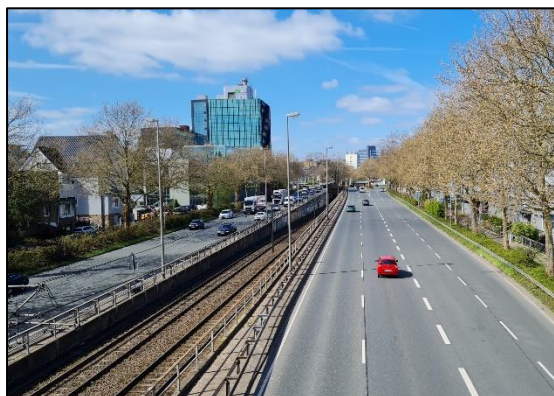


Abbildung 70: Ansicht des Westfalendamms Richtung Westen; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Der Rheinland- und Westfalendamm ist in seiner Funktion als Bundesstraße (B1) ein Transitraum sowie wichtige Einfahrtsstraße in die Dortmunder Innenstadt und in umliegende Stadtbezirke. Die historische Anlage der Magistrale als Stadtboulevard ist durch den historischen Baum- und repräsentativen Gebäudebestand – insbesondere im Bereich der Gartenstadt – noch zu erkennen. Im Jahr 2003 wurde eine „Städtebauliche Rahmenplanung Bundesstraße 1 in Dortmund“ erstellt, deren planerische Zielaussagen auch heute noch Gültigkeit haben. Sie beinhaltet Planungsgrundsätze, ein städtebauliches Rahmenkonzept und berücksichtigt die unterschiedlichen siedlungsstrukturellen Ausgangssituationen entlang der Magistrale, um eine ganzheitliche Entwicklung sicherzustellen.

Der das Stadtgebiet von West nach Ost querende Rheinland- und Westfalendamm ist vorwiegend Verkehrsraum und beeinträchtigt durch Lärm- und Abgasemissionen die Wohnverhältnisse in den umliegenden Siedlungen. Hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrs ist eine Durchgängigkeit aufgrund von Netzlücken nicht gegeben und zeitgemäße Standards nicht erfüllt. Die B1 stellt eine markante Zäsur zwischen den südlich und nördlich gelegenen Siedlungsbereichen dar. Vor allem Kinder und Jugendliche können die Bildungs-, Betreuungs- und Freizeitangebote zum Teil schwer erreichen. Die in der Mitte des Verkehrsraumes verlaufende Stadtbahn U47 ist schwer zugänglich und nicht barrierefrei erreichbar. Die direkte Anbindung der umliegenden Wohngebiete und Arbeitsstandorte an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) hat hingegen eine hohe Qualität.

Aufgrund der Ansiedelung zahlreicher Büro- und Dienstleistungsunternehmen gilt der Rheinland- und Westfalendamm als repräsentative „Büromeile“ mit prominenten Nutzungen, attraktiven Gebäuden und einer Vielzahl an gut erreichbaren Arbeitsplätzen. Diese Standortqualität ist jedoch als „Marke“ nicht sichtbar. In den letzten Jahren wurden weitere Büro- und Verwaltungsgebäude wie z. B. der Westfalentower errichtet. Durch den geplanten Umzug der Continentale-Versicherung zur Stadtkrone-Ost werden mittelfristig weitere Büroflächen frei. Vereinzelt sind Leerstände zu beobachten.

Die Tunnelplanung im Bereich der Gartenstadt zwischen der Anschlussstelle Märkische Straße und der B236 ruht. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan ist der Tunnel in der Priorität herabgestuft worden. Mittelfristig ist mit einer Aufnahme der Planungsarbeiten nicht zu rechnen. Vor diesem Hintergrund sollte das Projekt grundsätzlich überprüft und das Verkehrsband B1 neu bewertet werden. Dies auch vor dem Hintergrund, dass ein Festhalten an der Tunnelplanung angrenzende Flächenentwicklungen für mindestens weitere 15 Jahre blockiert und der B1 in den nächsten Jahren eine wichtige Rolle im Zusammenhang mit der Verkehrswende zukommt.

Zielvorstellung

Die bereits fortgeschrittenen Planungen zur Umgestaltung der Verkehrsachse „Rheinland- und Westfalendamm“ sehen eine Verbesserung für alle Verkehrsträger vor. Der Ausbau durchgängiger Fuß- und Radwege und sicherer Querungsmöglichkeiten sowie die Optimierung des ÖPNV-Angebotes leisten einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende und verbessern die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen durch umweltfreundliche Verkehrsmittel. Durch eine grundsätzliche Neubewertung des Straßenabschnittes zwischen der Anschlussstelle Märkische Straße und B236 sollen die Planungen zum Tunnelbau geprüft werden. Die Entwicklung brachliegender Flächen stärkt den Büro- und Dienstleistungsstandort „Rheinland- und Westfalendamm“ und schafft eine repräsentative Eingangssituation zur Dortmunder Innenstadt.

Handlungsempfehlungen

- Schaffung durchgängiger Fuß- und Radverkehrswege mit zeitgemäßen Qualitätsstandards
- Ausgestaltung von weiteren sicheren Querungsmöglichkeiten insbesondere für Kinder und Jugendliche
- Barrierefreier Ausbau der Stadtbahnhaltestellen der U47 zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes
- Erhalt und Ausgestaltung der Begrünung entlang der Magistrale zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Konsequente Reaktivierung von aus der Nutzung gefallener Büro- und Gewerbeimmobilien und Nutzung von Flächenpotenzialen zur Etablierung der Büromeile „Rheinland und Westfalendamm“ als attraktiver Büro- und Dienstleistungsstandort
- Umsetzung von Neubauvorhaben orientiert an der „Städtebauliche Rahmenplanung Bundesstraße 1 in Dortmund“, um eine einheitliche Entwicklung des Siedlungsraumes sicherzustellen
- Berücksichtigung der historischen Baustruktur insbesondere im Bereich der Gartenstadt
- Berücksichtigung einer geschlossenen Baustruktur bei Neubauvorhaben, um den Lärm für rückwärtige Siedlungsbereiche zugunsten gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse abzusichern
- Grundsätzliche Überprüfung bzw. Neubewertung des Straßenzuges B1 zwischen der Anschlussstelle Märkische Straße und B 236 aufgrund der hohen Flächenbedarfe des Tunnels in den Kreuzungsbereichen und den damit verbundenen erheblichen Eingriffen in die Stadtstruktur

Ergebnis der Online-Beteiligung

Stimmungsbild

Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von mehr als zwei Dritteln der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erfährt das Ziel, den Rheinland- und Westfalendamm für alle Verkehrsträger zu optimieren sowie der Ausbau durchgängiger Fuß- und Radwege, sicherer Querungsmöglichkeiten und die Optimierung des ÖPNV-Angebotes einen besonderen Zuspruch. Hier stimmen knapp 80,00 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung zu. Der Aspekt, brachliegende Flächenpotenziale zu nutzen, um den Büro- und Dienstleistungsstandort zu stärken und eine repräsentative Eingangssituation zur Dortmunder Innenstadt zu schaffen, findet hingegen einen geringeren Zuspruch von 43,31 %. Zudem geben 9,06 % an, dem Aspekt der Zielformulierung „eher nicht zuzustimmen“ und 6,69 % „nicht zuzustimmen“. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas geben die Hälfte der Teilnehmer*innen (50,39 %) „wichtig“ und 34,25 % „eher wichtig“ an, wohingegen ausschließlich 1,57 % das Thema als „eher unwichtig“ und 0,00 % „unwichtig“ bewerten. 13,78 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s. Anhang 7).

5.3.7 Semerteichstraße



Abbildung 71: Verortung der neuen Verkehrsachse im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

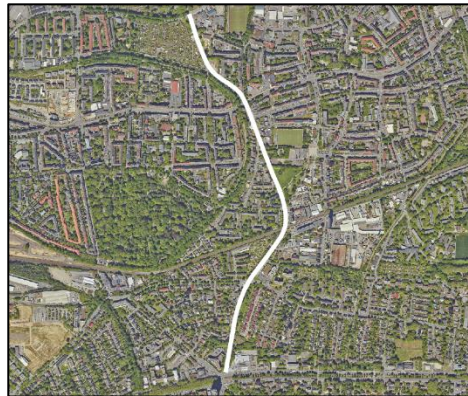


Abbildung 72: zukünftiger Verlauf der Semerteichstraße; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Der beabsichtigte Ausbau der Semerteichstraße ist Teil der Straßennetzplanung der Stadt Dortmund und im Flächennutzungsplan (FNP) 2004 verankert. Der Umsetzungszeitraum ist derzeit jedoch ungewiss.

Der Ausbau der Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Westfalendamm bis zur Hannöverschen Straße dient zur verkehrlichen Entlastung der umliegenden Siedlungsbereiche. Der damit verbundene Ausbau der Fuß- und Radwegeführung trägt zur Verbesserung des Wegenetzes im Stadtbezirk bei. Entlang der zukünftigen Straßenführung bestehen am ehemaligen TÜV-Nord-Standort Flächenpotenziale, die für eine Gemeinbedarfs- und Wohnnutzung zu prüfen sind. Die im Bebauungsplan In O 207 als Sonder- und Mischgebiet festgelegten Flächen grenzen im Westen an den Körner Platz, welcher insbesondere von Kindern und Jugendlichen zur Freizeitgestaltung genutzt wird. Im Süden grenzen die Flächen an die Grünanlage nördlich der „Langen Reihe“, welche zur wohnortnahen Grünflächenversorgung beiträgt. Die Ausgestaltung von Lärmschutzmaßnahmen ist aufgrund des entstehenden Verkehrsaufkommens von besonderer Bedeutung, um die Wohnqualität in den umliegenden Bereichen sowie bei Neubauvorhaben sicherzustellen. Auch zwischen dem Körner Hellweg und der Pyrmonter Straße sind Flächenpotenziale, die für eine weitere Innenentwicklung entlang der Semerteichstraße dienen können.

Zielvorstellung

Bestehende Planungen sehen den Ausbau der Semerteichstraße vor, um umliegende Siedlungsbereiche verkehrlich zu entlasten. Dabei sollen die Innenentwicklungspotenziale am ehemaligen TÜV-Nord-Standort, am Körner Hellweg und an der Pyrmonter Straße für eine bauliche Entwicklung unter Berücksichtigung des Bedarfes an Grün- und Gemeinbedarfsflächen geprüft werden. Aufgrund der entstehenden Lärmauswirkungen ist eine geschlossene Blockstruktur entlang des zukünftigen Straßenverlaufes bei Neubauvorhaben zu berücksichtigen.

Handlungsempfehlungen

- Ausbau der Semerteichstraße vom Westfalendamm bis zur Hannöverschen Straße zur verkehrlichen Entlastung der umliegenden Siedlungsbereiche
- Ausbau der Fuß- und Radwegführung entlang des neuen Straßenverlaufes zur Verbesserung des Wegenetzes im Stadtbezirk
- Begrünung der Magistrale zur Verringerung der Trennwirkung zwischen den Wohngebieten und stadtklimatischen Entlastung
- Prüfung der am ehemaligen TÜV-Nord-Standort, am Körner Hellweg und an der Pyrmonter Straße bestehenden Flächenpotenziale für eine bauliche Entwicklung unter Berücksichtigung des Bedarfes an Grün- und Gemeinbedarfsflächen
- Erhalt und multifunktionale Ausgestaltung der Grünanlage nördlich der „Langen Reihe“, zur Sicherung einer wohnortnahen Grünflächenversorgung
- Frühzeitige Berücksichtigung einer geschlossenen Blockstruktur entlang des zukünftigen Verlaufes der Semerteichstraße bei Neuvorhaben, um Lärmauswirkungen in dahinterliegenden Siedlungsbereichen zu mindern

Ergebnis der Online-Beteiligung**Stimmungsbild**

Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von der Hälfte der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erhält das Ziel, die Semerteichstraße zur verkehrlichen Entlastung der umliegenden Siedlungsbereiche auszubauen, nur einen geringen Zuspruch. Hier haben lediglich knapp 29,53 % ihre eindeutige Zustimmung durch die Eingabe „ich stimme zu“ erteilt. Zudem geben 9,06 % an, dem Aspekt der Zielformulierung „eher nicht zuzustimmen“ und 17,72 % „nicht zuzustimmen“. Somit stimmen über ein Viertel der Teilnehmer*innen der Zielformulierung „eher nicht“ zu bzw. „nicht zu“. Der Aspekt der Innenentwicklung und des Lärmschutzes entlang des zukünftigen Straßenverlaufes erhält hingegen eine klare Zustimmung von 35,83 %. Zudem stimmen 28,74 % „grundsätzlich zu“ und nur 5,51 % „eher nicht zu“ und 5,91 % „nicht zu“. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas haben nur 26,38 % „wichtig“ und 27,95 % „eher wichtig“ angegeben, wohingegen mehr als 10,00 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. Der hohe Anteil von 33,86 % weicht durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s. Anhang 7).

5.3.8 Stadtquartier Ost

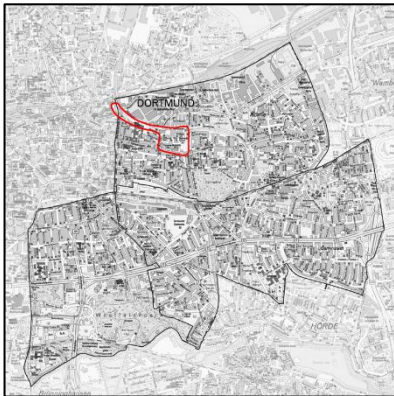


Abbildung 73: Verortung Stadtquartier Ost im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund



Abbildung 74: Ansicht der Flächen des ehemaligen Bahngeländes; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Mit dem im Jahr 2009 vom Rat der Stadt Dortmund beschlossenen städtebaulichen Konzept „Stadtquartier Ost“ wurde die Entwicklung des ehemaligen Ostbahnhofgeländes angestoßen. Seitdem ist insbesondere durch die Herstellung von Wohnbauflächen das Vorhaben weit vorangeschritten. Lediglich das Flächenpotenzial an der Hamburger Straße, auf dem eine mehrgeschossige Bebauung vorgesehen ist, wurde noch nicht entwickelt. Trotz einer in den nördlichen Teilen des Quartiers geringen städtebaulichen Dichte ist der gesamte Bereich durch ein Defizit an Grünflächen gekennzeichnet. Im Umfeld befindliche Grünflächen sind die nördlich gelegene Sport- und Erholungsfläche Hoesch-Park im Stadtbezirk Innenstadt-Nord und der südöstlich gelegene Ostfriedhof, der nur bedingt als Erholungsfläche genutzt werden kann.

Ein weiterer wesentlicher Bestandteil des städtebaulichen Konzeptes ist der Ausbau einer verbindenden Grünanlage sowie die Fortführung des Bananenradwegs von der Klönnestraße bis zur Weißenburger Straße auf den Flächen der ehemaligen Gleisanlage, die zusammen mit den gewerblichen Nutzungen entlang der Güntherstraße zu einer isolierten Lage der nördlich der Güntherstraße liegenden Wohnbebauung führt. Der Zugang zur Gleisanlage ist vom nördlichen Bereich nicht gegeben.

Zielvorstellung

Die Fertigstellung des Stadtquartiers soll gemäß den vorliegenden Planungen des städtebaulichen Konzeptes „Stadtquartier Ost“ durch die Entwicklung des verbliebenen Innenentwicklungspotenzials an der Hamburger Straße in Form einer mehrgeschossigen und geschlossenen Bauweise erfolgen. Durch die Ausgestaltung der Flächen der ehemaligen Bahntrasse zu einem Park sowie der Fortführung des Bananenradwegs als lineare Grünstruktur wird ein Beitrag zur Mobilitätswende geleistet und dem örtlichen Grünflächenmangel entgegengewirkt. Eine langfristige Aufgabe gewerblicher Nutzungen südlich der Güntherstraße zugunsten von Wohnen hebt die isolierte Lage der nördlich gelegenen Wohnsiedlung auf, verbessert den Zugang zur neu entwickelten Grünverbindung und leistet damit einen positiven Beitrag zur Gesamtentwicklung des Stadtquartiers Ost und seiner Umgebung. Dabei sollen kulturelle Nutzungen erhalten bleiben.

Handlungsempfehlungen

- Entwicklung der Flächenpotenziale an der Hamburger Straße durch eine geschlossene, mehrgeschossige Blockstruktur und Nutzungsmischung in Form von Wohnen, Büro und Dienstleistungen
- Ausgestaltung der Flächen der ehemaligen Bahntrasse zu einem Park sowie der Fortführung des Bananenradwegs, um die Erreichbarkeit umliegender Erholungsflächen zu verbessern, dem Grünflächenmangel entgegenzuwirken und den stadtklimatischen Ausgleich sicherzustellen
- Langfristige Aufgabe gewerblicher Nutzungen südlich der Güntherstraße zugunsten von Wohnen, um die isolierte Lage der nördlich gelegenen Wohnsiedlung aufzuheben und den Zugang zur neu entwickelten Grünverbindung zu verbessern
- Erhalt der kulturellen Nutzungen südlich der Güntherstraße

Ergebnis der Online-Beteiligung**Stimmungsbild**

Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von mindestens der Hälfte aller Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erhalten die Ausgestaltung der Flächen der ehemaligen Bahntrasse zu einem Park sowie die Fortführung des Bananenradwegs als lineare Grünstruktur einen besonderen Zuspruch. Hier stimmen knapp 85,00 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung zu. Das Ziel, das Stadtquartier Ost durch die Entwicklung des verbliebenen Flächenpotenzials an der Hamburger Straße in Form einer mehrgeschossigen und geschlossenen Bauweise abzuschließen, erfährt hingegen einen geringeren Zuspruch von nur 32,68 %. Zudem geben mehr als ein Viertel der Teilnehmer*innen an, der Zielformulierung „eher nicht zuzustimmen“ (12,60 %) bzw. „nicht zuzustimmen“ (11,42 %). In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas haben dennoch 52,76 % „wichtig“ und 25,98 % „eher wichtig“ angegeben, wohingegen nur 7,06 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. 14,17 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s. Anhang 7).

5.3.9 Zentren

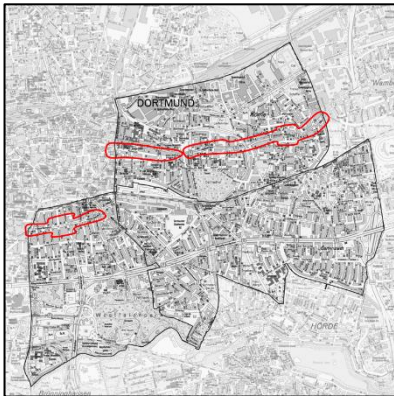


Abbildung 75: Verortung der Zentren im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund



Abbildung 76: Ansicht Zentrum „Körne“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund

Mit dem Begriff Zentrum werden bestimmte Stadträume assoziiert, die eine hohe Dichte und architektonische Besonderheiten aufweisen sowie Aufenthalts- und Versorgungsfunktionen übernehmen. Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost verfügt über die Zentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“. Sie bilden das Rückgrat einer flächendeckenden Nahversorgung im Stadtbezirk und weisen keine funktionalen Leerstände auf. Funktionen wie Wohnen, Einkaufen, Dienstleistungen und Sozialeinrichtungen liegen hier dicht nebeneinander. Hervorzuheben sind die gründerzeitlichen Blockrandstrukturen, die prägend für die städtebauliche Struktur sind und zu einem hohen Identifikationswert der Zentren führen. Insbesondere in den Zentren „Saarlandstraße“ und „Kaiserstraße“ trägt eine vielfältige Angebotsstruktur mit einer Vielzahl an Gastronomieangeboten zur urbanen Belegung der Bereiche bei. Die durchweg gute ÖPNV-Anbindung stellt eine zusätzliche Qualität dar. Lediglich im Nahversorgungszentrum Körne sind die Nutzungsdichten und das Angebotsspektrum teilweise gering und die Stadtbahnhaltestellen der U43 noch nicht barrierefrei.

Aufgrund der Lage der Zentren entlang der von einem hohen Verkehrsaufkommen geprägten Saarlandstraße, Kaiserstraße und dem Körner Hellweg, verfügen die Zentren über eine geringe Aufenthaltsqualität und Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr. Fehlende Querungsmöglichkeiten und eine teils mangelhafte Fuß- und Radwegführung verstärken die Barrierewirkung der Straßenverläufe. Zudem nimmt der ruhende Verkehr einen hohen Anteil des öffentlichen Raumes ein. Eine fehlende Begrünung in Form von Bäumen und Straßenbegleitgrün trägt neben der dichten Bebauung zum ausgeprägten Innenstadtklima bei.

Die Saarlandstraße, Kaiserstraße und der Körner Hellweg übernehmen wichtige Funktionen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost. Die Saarlandstraße verbindet die Hohe Straße und Märkische Straße. Der östliche Abschnitt der Kaiserstraße und der Körner Hellweg sind als Landesstraße (L663) klassifiziert, die den Stadtbezirk Innenstadt-Ost an die Innenstadt anbinden. Im Bereich des Zentrum „Kaiserstraße“ geht die Kaiserstraße in eine verkehrsberuhigte Geschäftsstraße über, während die Hauptverkehrslast auf der parallel verlaufenden Landesstraße – hier Hamburger Straße – liegt. Die Gestaltung der Seitenräume ist bei allen Straßenverläufen in die Jahre gekommen. Zudem weisen sie über weite Strecken nicht die Qualitätsstandards einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegführung auf. Um den Fuß- und Radverkehr zu stärken, das Verkehrsaufkommen langfristig zu verringern und somit die Aufenthaltsqualität in den Zentren zu steigern, besteht ein Handlungsbedarf darin, Mängel in der Fuß- und Radwegführung zu beheben und die Seitenräume insbesondere im Bereich der Zentren aufzuwerten. Aktuelle Planungen zur Umgestaltung der Saarlandstraße sollen dabei als Vorbild für die Verkehrswende dienen, indem die Funktion als innerstädtischer Verbin-

ungstraße angemessen zurückgenommen wird. Ebenfalls bestehen aktuelle Planungen zur Umgestaltung der Kaiserstraße und des Körner Hellwegs, bei denen eine Umverteilung der Verkehre und des ruhenden Verkehrs zugunsten des Fuß- und Radverkehrs im Vordergrund stehen.

Zielvorstellung

Die Umgestaltung des öffentlichen Raumes zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie eine Stärkung der Durchgrünung sollen zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und stadtklimatischen Entlastung in den Zentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“ beitragen. Dabei gilt es, im Sinne einer Stadt der kurzen Wege die Nutzungsmischung und Angebotsvielfalt in den Zentren zu erhalten. Die Umgestaltung der Kaiserstraße und des Körner Hellweg leistet durch den Ausbau einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegführung und Neugestaltung der Seitenräume einen Beitrag zur Mobilitätswende. Insbesondere die finale Planung zur Umgestaltung der Saarlandstraße dient als Vorbild für die Verkehrswende, indem die Funktion als innerstädtische Verbindungstraße angemessen zurückgenommen wird und somit langfristig zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und mehr Aufenthaltsqualität beiträgt.

Handlungsempfehlungen

- Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Zentren durch die Umgestaltung des öffentlichen Raumes zugunsten des Fuß- und Radverkehrs
- Stärkung der Durchgrünung zur stadtklimatischen Entlastung
- Erhalt städtebaulicher Dichte unter Berücksichtigung der historischen Baustrukturen
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs zur Schaffung von zusätzlichem öffentlichen Raum
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten zur Steigerung der Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr
- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und Verbesserung der Lieferlogistik in zentralen Lagen
- Erhalt der vielfältigen Angebotsstrukturen und Ausweitung des Gastronomieangebotes zur weiteren Belebung der Zentren „Saarlandstraße“ und „Kaiserstraße“
- Ausweisung von Bewohnerparkzonen im Bereich des Zentrums „Saarlandstraße“ (Hainallee; Markgrafenstraße) und „Kaiserstraße“ (Kaiserviertel; Düsseldorfer Straße)
- Stärkung der Nutzungsdurchmischung und des Angebotsspektrums im Nahversorgungszentrum „Körne“
- Herstellung einer weitgehend geschlossenen Blockstruktur und Schließung von Baulücken, um rückwärtige Wohnlagen, insbesondere im Zentrum „Körne“ von Lärm zu entlasten
- Barrierefreier Ausbau der Stadtbahnhaltestellen U43 zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes entlang des Körner Hellwegs
- Umgestaltung der Saarlandstraße, Kaiserstraße und Körner Hellweg mit einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegführung als Beitrag zur Mobilitätswende

Ergebnis der Online-Beteiligung

Stimmungsbild

Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von knapp 80 % der Teilnehmer*innen durch die Eingabe „ich stimme zu“ eindeutig zugestimmt. Dabei erhält die Umgestaltung des öffentlichen Raumes zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie eine Stärkung der Durchgrünung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und stadtklimatischen Entlastung in den Zentren einen besonders hohen Zuspruch. Hier stimmen 86,61 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung eindeutig zu. Die allgemein hohe Zustimmung spiegelt sich auch in der Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas wider. Somit bewerten 76,38 % das Thema als „wichtig“ und 17,72 % als „eher wichtig“. Dahingegen geben nur 0,79 % an, dass Thema als „eher unwichtig“ und 0,00 % als „unwichtig“ zu bewerten. 5,12 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus (s. Anhang 7).

6 VISUALISIERUNG

Die **Visualisierung** besteht aus den drei Bausteinen „Raummodell“, „Stadtbezirkentwicklungsplan“ und „Stadtteilsteckbriefe“. Das Raummodell bildet in Grundzügen die Entwicklungsvorstellungen für die Siedlungs-, Zentren- und Freiraumstruktur ab. Der Stadtbezirkentwicklungsplan (STEP) visualisiert die Stadtbezirksthemen und grenzt diese räumlich im Stadtbezirk ab. Durch die Unterscheidung der Stadtbezirksthemen in Raumkategorien (Erhaltungs- / Gestaltungs- / Transformationsraum) wird deutlich, wo im Stadtbezirk aufgrund der verschiedenen Ausgangssituationen erheblicher, geringer oder kein Handlungsbedarf besteht und ob strukturelle, moderate oder geringe Veränderungen zu erwarten sind. Die Stadtteilsteckbriefe geben einen zusammenfassenden Überblick für die zukünftigen Entwicklungen in den Stadtteilen Kaiserbrunnen, Westfalendamm und Ruhrallee (s. Abbildung 77).

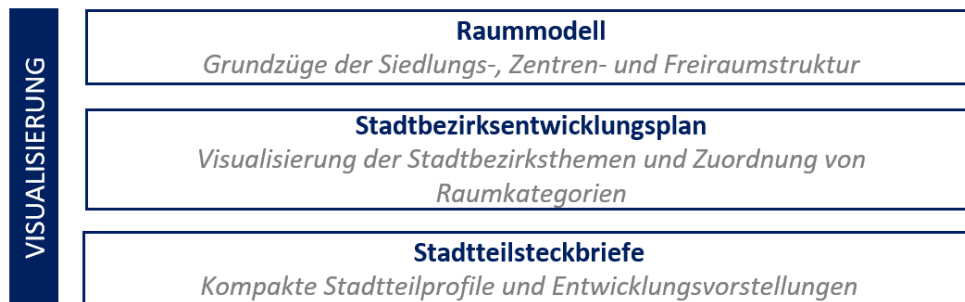


Abbildung 77: Aufbau des Kapitels Visualisierung

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

6.1 Raummodell

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

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

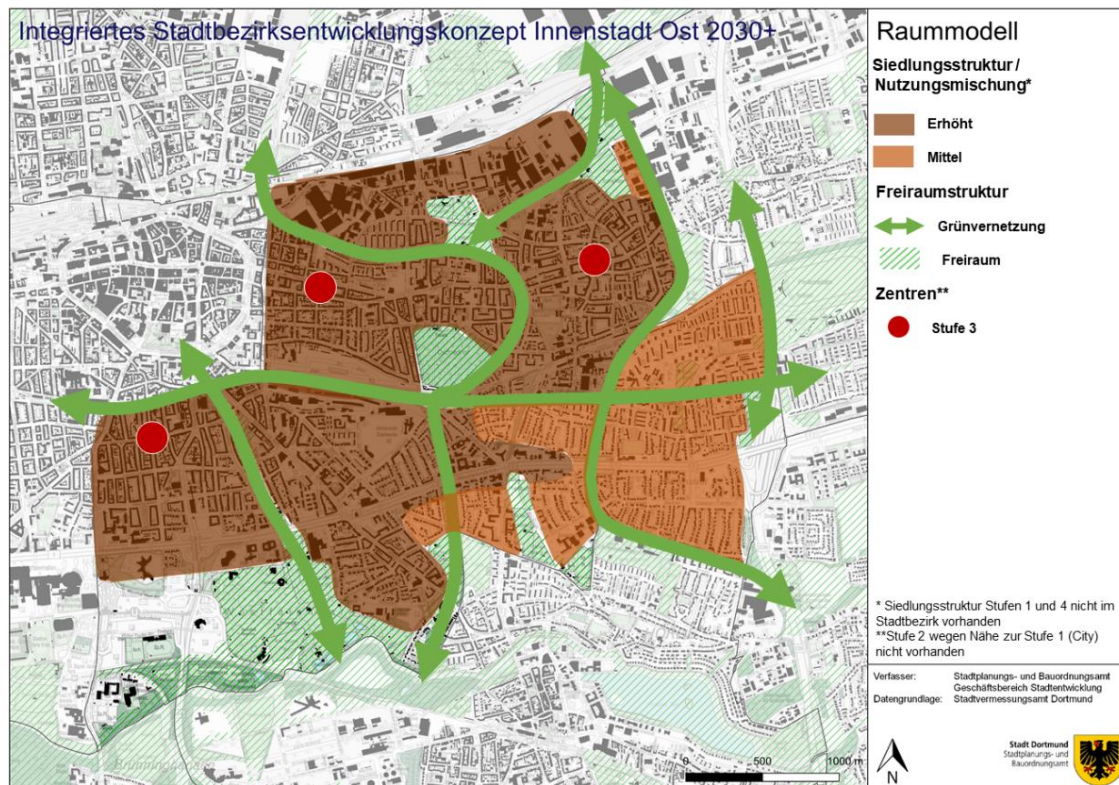


Abbildung 78: Raummodell Innenstadt-Ost
 Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

6.1.1 Siedlungsstruktur

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

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

Im Folgenden werden die Leitvorstellungen der Stufen erläutert:

Hohe städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 1)

Eine hohe städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung liegt insbesondere in der Dortmunder City vor, die durch mehrgeschossige Wohn- und Geschäftshäuser in geschlossener Bauweise vorwiegend urban geprägt ist. Im Vordergrund steht der Erhalt der Zentralität und Nutzungsmischung.

Entwicklungsmöglichkeiten für öffentliche bzw. kulturelle Einrichtungen sollten genutzt werden. Wegen der hohen Dichte und stadtklimatischen Belastung gilt es, vorhandene Grünflächen zu qualifizieren, wo möglich zu erweitern bzw. durch Grünstrukturen zu ergänzen. Einhergehend mit der Stärkung intermodaler Verkehrsschnittstellen und einem engen Netz durchgängiger, zeitgemäßer Fuß- und Radwegeverbindungen sollte der motorisierte Verkehr weiter zurückgenommen werden.

Erhöhte städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 2)

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

Mittlere städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 3)

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

Niedrige städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 4)

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

- Durch die zentrale Lage und den gründerzeitlichen Bestand sind die Quartiere im Bereich der Saarlandstraße, Märkischen Straße und Kaiserstraßen bereits durch eine erhöhte städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 2) gekennzeichnet, die weiter verfolgt werden soll. Auch im Bereich des Zentrums „Körne“ sowie in den nördlich und südlich gelegenen Gewerbegebieten ist aufgrund der zentralen Lage und vorhandenen Nutzungsstrukturen ebenfalls eine erhöhte städtebauliche Dichte (Stufe 2) anzustreben. Der östliche Bereich des Stadtbezirkes ist bis hin zur Stadtbezirksgrenze nach Brackel durch die aufgelockerte Bebauung der histori-

schen Gartenstadt und durchgrünte Siedlungen geprägt. Insgesamt ist dort unter Berücksichtigung der historischen Strukturen eine mittlere städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung zu verzeichnen bzw. anzustreben (Stufe 3). Eine hohe städtebauliche Dichte und Nutzungsdurchmischung (Stufe 1) ist ausschließlich in der Dortmunder City vorzufinden und im Stadtbezirk Innenstadt-Ost nicht vertreten.

6.1.2 Zentren

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

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

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

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

Bisher nicht erfasst aber nicht weniger bedeutend sind solche Zentren, die zwar die rechtlichen Anforderungen an einen zentralen Versorgungsbereich nicht erfüllen können, aber dennoch eine wichtige Funktion als Ort der Begegnung und Identifikation für die umliegende Wohnbevölkerung erfüllen. Im Unterschied zu den zentralen Versorgungsbereichen müssen diese kein vollständiges Einzelhandelsangebot im kurzfristigen Bedarfsbereich aufweisen. Stattdessen können auch andere Ausstattungsmerkmale, insbesondere ein relevantes Angebot an Dienstleistungen, Gastronomie, sozialen, öffentlichen oder kirchlichen Einrichtungen dafür sorgen, dass diese Zentren als Treffpunkt für das Quartier wahrgenommen werden. Aufgrund des insgesamt geringeren Ausstattungsstandards haben die Zentren dieser Kategorie vor allem eine Bedeutung für das Quartier, in dem sie liegen. Im INSEKT werden diese daher wie folgt eingestuft:

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

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

- In der Innenstadt-Ost ist die Stufe 2 nicht vorhanden, da aufgrund der unmittelbaren Nähe des Stadtbezirkes zur Dortmunder City (Stufe 1) die Versorgungsfunktion der Stufe 2 abgedeckt ist und somit kein Bedarf besteht. Die Zentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“ sind aufgrund ihrer Ausstattung der Stufe 3 zuzuordnen. Zentren der Stufe 4 lassen sich in der Innenstadt-Ost nicht verorten.

6.1.3 Freiraumstruktur

Diverse Fachplanungen setzen sich mit der Freiraumstruktur auseinander. Eine wichtige konzeptionelle Grundlage für die gesamtstädtische Freiraumentwicklung ist das Radial-Konzentrische Freiraummodell (s. Kapitel 4.2.2). Damit wird sowohl eine flächenhafte als auch eine vernetzte Freiraumentwicklung angestrebt, die den Anforderungen an gesunde und sozialverträgliche Lebensverhältnisse entsprechen und auch die nachhaltige Entwicklung ökologischer Potenziale und Ressourcen sicherstellen soll. Grünverbindungen können wichtige Freizeitwegenetze aufnehmen.

In dem aktuellen Landschaftsplan sind weitgehende Regelungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft getroffen. Der Geltungsbereich des Landschaftsplanes erstreckt sich auf den Außenbereich im Sinne des Bauplanungsrechts (§ 7 Abs.1 Satz 3 LNatSchG NRW)¹⁰⁶. Durch eine großräumige Grünvernetzung wird das Biotopverbundsystem gestärkt (s. Kapitel 4.2.2). Die Klimaanalyse¹⁰⁷ gibt vor dem Hintergrund der prognostizierten klimatischen Veränderungen Planungshinweise, die eine klimawandelgerechte Stadtentwicklung gewährleisten sollen (s. Kapitel 4.2.5). Die Grünvernetzung ist auch eine wichtige Komponente für Ausgleichsräume und Windfelder.

Im INSEKT werden folglich als Schnittstelle dieser Fachplanungen die für den Stadtbezirk bedeutsamen Grünvernetzungen im Raummodell dargestellt. Als idealisierte Darstellung überdecken sie räumliche Barrieren wie Schienen und Straßen und verlaufen zum Teil durch den Siedlungsraum. Hier können durch Grünflächen, die Begrünung des Straßenraumes und durchgängige Wegeverbindungen Grünstrukturen erhalten bzw. entwickelt werden. In Räumen mit erhöhter städtebaulicher Dichte und Nutzung sollte im Sinne einer „Doppelten Innenentwicklung“ (s. Kapitel 5.3.3) auch eine qualitative Entwicklung von Grünflächen erfolgen. Dies führt zugleich zu einer stadtklimatischen Entlastung der betroffenen Räume.

- Der Stadtbezirk Innenstadt-Ost ist durch eine hochverdichtete und kompakte Siedlungsstruktur und einem dementsprechend geringen Grünflächenangebot geprägt. Demnach liegt der Fokus auf der linearen Vernetzung mit vorhandenen Grünstrukturen wie z. B. dem Stadewäldchen, dem Westfalenpark und den Emscherauen sowie zahlreichen Kleingartenanlagen, welche Trittsteine im Siedlungsbereich darstellen. Zudem ist die lineare Grünvernetzung durch den Ausbau des Hoesch-Hafenbahn-Wegs sowie die Fortführung des Bananenradwegs auf ehemaligen Bahntrassen für den Stadtbezirk von hoher Bedeutung, da sie die wenigen bestehenden Grünflächen ergänzen und miteinander verbinden. Im Bereich des Großmarktes bildet der

¹⁰⁶ Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturenschutzgesetz – LNatSchG NRW) vom 21. Juli 2000

¹⁰⁷ vgl. Klimaanalyse Dortmund (2019)

geplante Radschnellweg Ruhr (RS1) eine bedeutsame Grünvernetzung von Osten nach Westen. Die Schaffung von Anknüpfungspunkten an andere Stadtbezirke ist ebenfalls bedeutsam, da dadurch Zugänge zu weiteren Naherholungsbereichen entstehen.

6.2 Stadtbezirkentwicklungsplan (STEP)

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

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

Erhaltungsraum

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

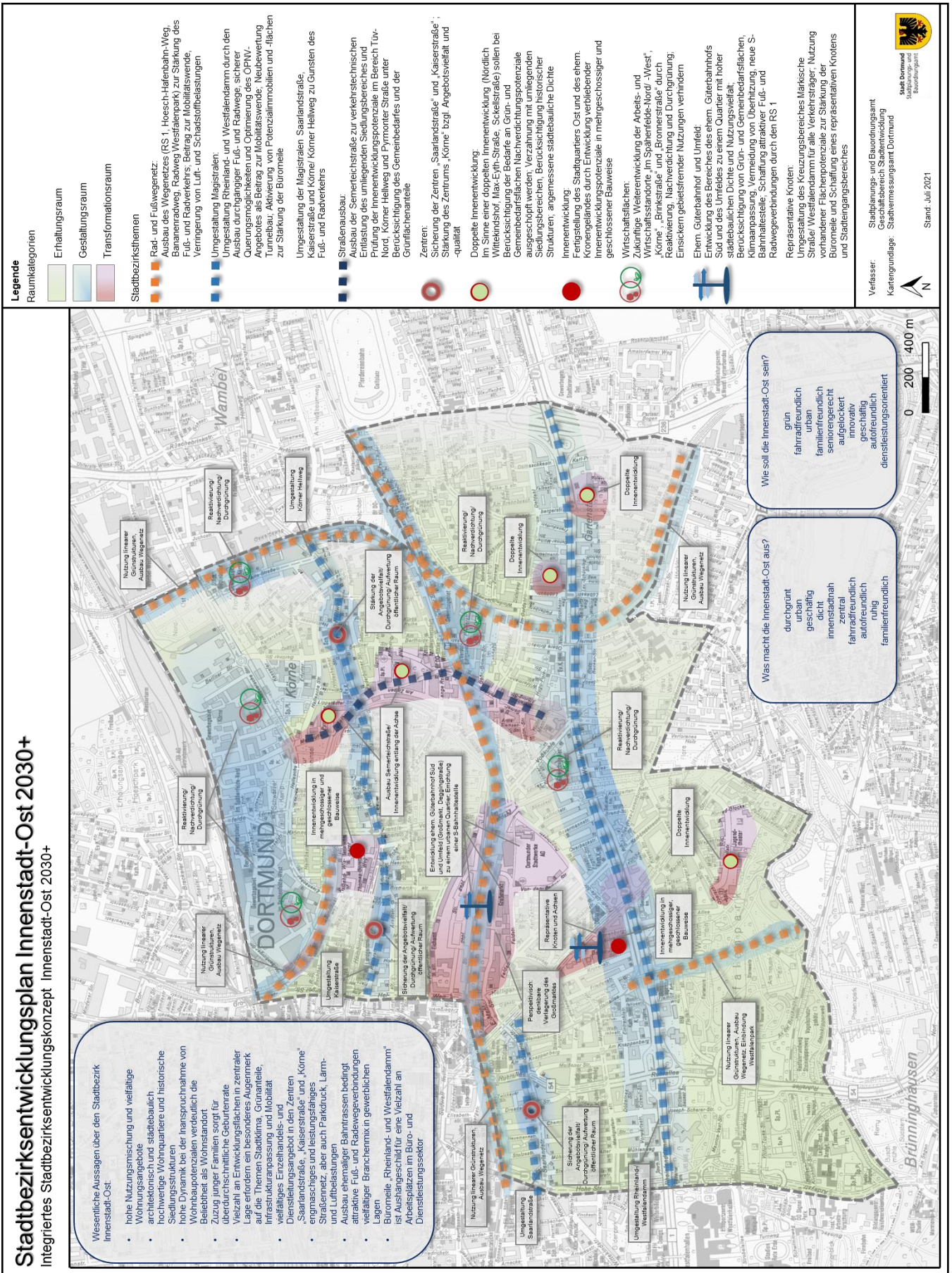
Gestaltungsraum

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

Transformationsraum

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

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



Stadtbezirksentwicklungsplan Innenstadt-Ost 2030+
Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Innenstadt-Ost 2030+

Wesentliche Aussagen über den Stadtbezirk Innenstadt-Ost:

- hohe Nutzungsmischung und vielfältige Wohnungsangebote
- architektonisch und städtebaulich hochwertige Wohnquartiere und historische Siedlungsstrukturen
- hohe Dynamik bei der Inanspruchnahme von Wohnkapazitäten vorwiegend die Bevölkerung der Mittelschicht
- überdurchschnittliche Geburtenrate
- Vielzahl an Entwicklungsfeldern in zentraler Lage erfordern ein besonderes Augenmerk auf die Themen Stadtklima, Grünanteile, Infrastruktur, Anpassung und Mobilität
- vielfältiges Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot in den Zentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“
- engmaschiges und leistungsfähiges Straßennetz, aber auch Parkdruck, Lärm- und Luftbelastungen
- Ausbau ehemaliger Bahntrassen bedingt attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen
- vielfältiger Branchenmix in gewerblichen Lagen
- Büromieße, Röhrend- und Westfalendamm ist Aushängeschild für eine Vielzahl an Arbeitsplätzen im Büro- und Dienstleistungssektor

Was macht die Innenstadt-Ost aus?
 urban
 geschäftig
 dicht
 innerstädtisch
 fahrradfreundlich
 autofreundlich
 ruhig
 familienfreundlich

Wie soll die Innenstadt-Ost sein?
 grün
 fahrradfreundlich
 urban
 familiengerecht
 sozialorientiert
 aufgelockert
 innovativ
 geschäftig
 autofreundlich
 dienstleistungsorientiert

- Legende**
- Raumkategorien
- Erhaltungsraum
 - Gestaltungsraum
 - Transformationsraum
- Stadtbezirksthemen
- Rad- und Fußwegenetz
 - Ausbau des Wegenetzes (RS 1, Hoesch-Hafenbahn-Weg, Bananenradweg, Radweg Westfalendamm) zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs; Beitrag zur Mobilitätswende, Verminderung von Luft- und Staubschichtbelastungen
 - Umgestaltung Mainstrassen: Umgestaltung Rheinland- und Westfalendamm durch den Ausbau durchgängiger Fuß- und Radwege, sicherer Querungsmöglichkeiten und Optimierung des ÖPNV, Angebot als Beitrag zur Mobilitätswende; Neubeurteilung Tunnelbau, Aktivierung von Potenzialimmobilien und -flächen zur Stärkung der Büromieße
 - Umgestaltung der Magistralen Saarlandstraße, Kaiserstraße und Körne/ Körner Hellweg zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs

- Sträßenausbau: Ausbau der Semerichstraße zur verkehrstechnischen Entlastung des umliegenden Siedlungsbereiches und Prüfung der Innenentwicklungspotenziale im Bereich Tüv-Nord, Körner Hellweg und Pymonters Straße unter Berücksichtigung des Gemeinbedarfes und der Grünflächenanteile
- Zentren: Sicherung der Zentren „Saarlandstraße“ und „Kaiserstraße“; Stärkung des Zentrums „Körne“ bzgl. Angebotsvielfalt und -qualität
- Doppelte Innenentwicklung: Im Sinne einer doppelten Innenentwicklung (Nordlich Willemsdorf, Iliak-Eyth-Strasse, Schellstraße) sollen bei Berücksichtigung der Bedarfe an Grün- und Gemeinbedarfslächen Nachverdichtungspotenziale gegenüber der bestehenden Nutzung mit steigenden Stockwerkebenen Berücksichtigung hinsichtlich der Strukturen, angemessene städtebauliche Dichte
- Innenentwicklung: Fertigstellung des Stadtquartiers Ost und des ehem. Kronengeldes durch Entwicklung verbliedender Innenentwicklungspotenziale in mehrgeschossiger und geschlossener Bauweise
- Wirtschaftsflächen: Zukünftige Weiterentwicklung der Arbeits- und Wirtschaftsstandorte im Späthelfe-Nord- „West“, „Körne“, Brinkstraße und Brömmelstraße durch Reaktivierung, Nachverdichtung und Durchgrünung; Einsickern gebietsfremder Nutzungen verhindern
- Ehem. Güterbahnhof und Umfeld: Entwicklung des Bereiches des ehem. Güterbahnhofs Süd und des Umfeldes zu einem Quartier mit hoher Stadtdichte und vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, Klimaanpassung, Vermeidung von Überhitzung, neue S-Bahnhaltestelle, Schaffung attraktiver Fuß- und Radwegeverbindungen durch den RS 1
- Repräsentative Knoten: Umgestaltung des Kreuzungsbereiches Markische Straße/ Westfalendamm für alle Verkehrsträger; Nutzung vorhandener Flächenpotenziale zur Stärkung der Büromieße und Schaffung eines repräsentativen Knotens und Stadtangabereiches

- Verfasser: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
- Geschäftsbereich Stadtentwicklung
- Kartengrundlage: Stadtvermessungsamt Dortmund
- Stand: Juli 2021



Stadt Dortmund
Bauordnungsamt



0 200 400 m

6.3 Stadtteilsteckbriefe

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

6.3.1 Kaiserbrunnen

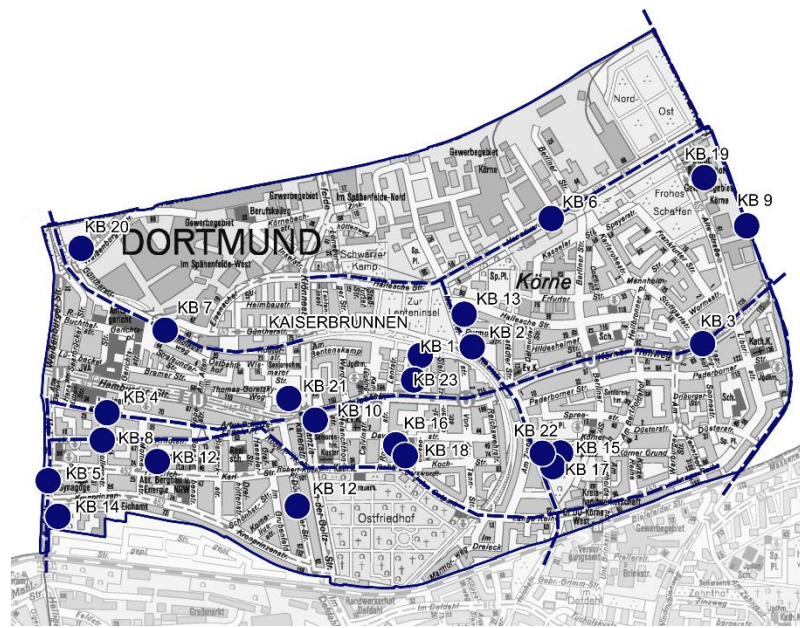
Kaiserbrunnen																							
EW 2013-2019	➔ 25.818 +6,1 %	Altersdurchschnitt EW / ha SF	42,7 160,7 %	Anzahl der HH Wohnfläche / EW (2016)	15.705 42,4 m ²																		
<p>Altersstruktur Bezirk Kaiserbrunnen im Vergleich zur Gesamtstadt (31.12.2019)</p> <table border="1"> <caption>Altersstruktur Vergleich</caption> <thead> <tr> <th>Altersgruppe</th> <th>Kaiserbrunnen (%)</th> <th>Dortmund (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0-u.6J.</td> <td>~5,0</td> <td>~5,0</td> </tr> <tr> <td>6-u.18J.</td> <td>~8,0</td> <td>~10,0</td> </tr> <tr> <td>18-u.65J.</td> <td>~70,0</td> <td>~65,0</td> </tr> <tr> <td>65-u.80J.</td> <td>~12,0</td> <td>~15,0</td> </tr> <tr> <td>80J.u.ä.</td> <td>~5,0</td> <td>~8,0</td> </tr> </tbody> </table>						Altersgruppe	Kaiserbrunnen (%)	Dortmund (%)	0-u.6J.	~5,0	~5,0	6-u.18J.	~8,0	~10,0	18-u.65J.	~70,0	~65,0	65-u.80J.	~12,0	~15,0	80J.u.ä.	~5,0	~8,0
Altersgruppe	Kaiserbrunnen (%)	Dortmund (%)																					
0-u.6J.	~5,0	~5,0																					
6-u.18J.	~8,0	~10,0																					
18-u.65J.	~70,0	~65,0																					
65-u.80J.	~12,0	~15,0																					
80J.u.ä.	~5,0	~8,0																					
Ziel der Stadtteilentwicklung																							
<p>Im Stadtteil Kaiserbrunnen soll durch die Umgestaltung der Kaiserstraße und des Körner Hellwegs die Aufenthaltsqualität in den Zentren „Kaiserstraße“ und „Körne“ verbessert sowie die Qualitäten für den Fuß- und Radverkehr erhöht werden. Eine Stärkere Durchgrünung der Zentren sowie der Wirtschafts- und Arbeitsstandorte im Norden des Stadtteils trägt zur Verbesserung des Stadtklimas im Stadtteil bei. Durch den Ausbau des Hoesch-Hafenbahn-Wegs sowie der Fortführung des Bananenradwegs im Zuge der Fertigstellung des Stadtquartiers Ost wird ein weiterer Beitrag zur Mobilitätswende geleistet. Die Ausgestaltung eines Parks entlang des verlängerten Bananenradwegs wirkt zudem dem Grünflächenmangel im Stadtteil entgegen. Der Ausbau der Semerteichstraße steigert durch eine verkehrliche Entlastung die Lebensqualität in den umliegenden Siedlungsbereichen. Innenentwicklungspotenziale entlang des neuen Straßenverlaufes können einen wichtigen Beitrag zur adäquaten Bereitstellung von Gemeinbedarfseinrichtungen (z. B. Betreuungs-, Bildungs-, Freizeit- und Pflegeangeboten) im Stadtteil leisten.</p>																							
Stadtteilthemen (s. Kapitel 5.3)																							
Ausbau des Wegenetzes																							
<p>Unter der Nutzung linearer Grünstrukturen wird das Wegenetz im Stadtteil Kaiserbrunnen durch den Hoesch-Hafenbahn-Weg und die Fortführung des Bananenradwegs ausgebaut. Durch die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs wird ein Beitrag zur Mobilitätswende und langfristigen Verringerungen von Lärm- und Schadstoffbelastungen geleistet.</p>																							

Gewerbegebiete „Im Spähenfelde-Nord / -West“ und „Körne“
Die zukünftige Weiterentwicklung der Wirtschafts- und Arbeitsstandorte „Im Spähenfelde-Nord / -West“ und „Körne“ soll durch städtebauliche Erneuerung und Reaktivierung der unter- und mindergenutzten Wirtschaftsflächen erfolgen. Dabei ist eine stärkere Durchgrünung der Bestandsgebiete zu forcieren, um eine stadtklimatische Entlastung in verdichteten und hochversiegelten Bereichen zu erreichen.
Semerteichstraße
Bestehende Planungen sehen den Ausbau der Semerteichstraße vor, durch die die umliegenden Siedlungsbereiche verkehrlich entlastet werden. Dabei sollen die Innenentwicklungspotenziale am ehemaligen TÜV-Nord-Standort, am Körner Hellweg und an der Pyrmonter Straße für eine bauliche Entwicklung unter Berücksichtigung des Bedarfes an Grün- und Gemeinbedarfsflächen geprüft werden. Aufgrund der entstehenden Lärmauswirkungen ist eine geschlossene Blockstruktur entlang des zukünftigen Straßenverlaufes bei Neubauvorhaben zu präferieren.
Stadtquartier Ost
Die Fertigstellung des Stadtquartiers soll gemäß den vorliegenden Planungen des städtebaulichen Konzeptes durch die Entwicklung des verbliebenen Innenentwicklungspotenzials an der Hamburger Straße in Form einer mehrgeschossigen und geschlossenen Bauweise erfolgen. Durch die Ausgestaltung der Flächen der ehemaligen Bahntrasse zu einem Park sowie der Fortführung des Bananenradwegs als lineare Grünstruktur wird ein Beitrag zur Mobilitätswende geleistet und dem örtlichen Grünflächenmangel entgegengewirkt. Eine langfristige Aufgabe gewerblicher Nutzungen südlich der Güntherstraße zugunsten von Wohnen hebt die isolierte Lage der nördlich gelegenen Wohnsiedlung auf, verbessert den Zugang zur neu entwickelten Grünverbindung und leistet damit einen positiven Beitrag zur Gesamtentwicklung des Stadtquartiers Ost und seiner Umgebung. Dabei sollen kulturelle Nutzungen erhalten bleiben.
Zentren „Kaiserstraße“ und „Körne“
Die Umgestaltung des öffentlichen Raumes zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie eine Stärkung der Durchgrünung sollen zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und stadtklimatischen Entlastung in den Zentren „Kaiserstraße“ und „Körne“ beitragen. Dabei gilt es, im Sinne einer Stadt der kurzen Wege die Nutzungsmischung und Angebotsvielfalt in den Zentren zu erhalten. Die Umgestaltung der Kaiserstraße und des Körner Hellweg leistet durch den Ausbau einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegführung und Neugestaltung der Seitenräume einen Beitrag zur Mobilitätswende.
Laufende / geplante Projekte (s. Anhang 8)
Einzelhandel
KB 1 – Neubau Lebensmitteldiscounter Kaiserstraße 182-190
Die Fa. Lidl plant eine Modernisierung und Erweiterung des Marktes an der Kaiserstraße 182-190. In diesem Zusammenhang ist auch eine Wohnbebauung im vorderen Straßenbereich vorgesehen, die einen Lückenschluss der bestehenden Blockstruktur darstellen soll.
Mobilität
KB 2 – Ausbau Semerteichstraße
Als Teil der Straßennetzplanung ist der Ausbau der Semerteichstraße von der B1 im Mündungsbereich „Voßkuhle“ bis zum Anschluss an die Hannöversche Straße im Norden des Stadtbezirkes im Flächennutzungsplan 2004 dargestellt. Damit sollen angrenzende Siedlungsbereiche – z. B. die östlich gelegene Verbindung Voßkuhle, Von-der-Goltz-Straße und Düsseldorfer Straße – entlastet werden. Der damit verbundene Ausbau der Fuß- und Radwegführung trägt zur Verbesserung des Wegenetzes im Stadtbezirk bei.
KB 3 – Umgestaltung Hellwegachse
Der östliche Hellweg steht in seiner gesamten Länge zur Umgestaltung an. Durch eine angemessene Querschnittsgestaltung soll der Fuß- und Radverkehr gestärkt und gleichzeitig die verkehrlichen Ansprüche weiterhin gewährleistet werden.

KB 4 – Umgestaltung Kaiserstraße
Der Querschnitt der Kaiserstraße stammt aus der Frühzeit der Verkehrsberuhigung und wird seiner Funktion als Quartierszentrum nicht gerecht. Er bedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung. Durch die Neuaufteilung des Straßenraumes soll die Aufenthaltsqualität insbesondere im Zentrum „Kaiserstraße“ gesteigert, die Querbarkeit verbessert und durch eine Neuordnung des Parkens die Qualitäten für den Fuß- und Radverkehr erhöht werden.
KB 5 – Umgestaltung Heiliger Weg
Die Radverkehrsinfrastruktur am Heiligen Weg ist unzureichend (z. B. Schutzstreifen ohne Sicherheitsräume zu den parkenden Fahrzeugen). Im Zuge von Leitungsarbeiten sind die vorhandenen Markierungen entfernt worden. Ziel bei der Wiederherstellung der Oberfläche ist eine zeitgemäße und den Grundsätzen der „Fahrradstadt Dortmund“ entsprechende Radwegelösung zu finden.
KB 6 – Sanierung eines Teilstücks der Hannöverschen Straße
Ziel ist die Schaffung eines durchgängigen und zeitgemäßen Radwegeangebotes.
KB 7 – Barrierefreier Ausbau der Stadtbahnhaltestellen U43
Um einen barrierefreien Zugang zu gewährleisten, sollen im Stadtteil Kaiserbrunnen die Haltestellen der Stadtbahn U43 entlang der Hellwegachse angepasst werden.
KB 8 – Fortführung Bananenradweg
Ziel der Planung ist die Fortführung des bereits bestehenden Fuß- und Radweg nach Westen von der Klönnestraße bis zur Weißenburger Straße. Auf der Strecke werden hohe Qualitätsstandards umgesetzt, etwa ein weitgehend kreuzungsfreier Verlauf und ausreichend breite Fahrbahnen für jede Richtung.
KB 9 – Ausbau Fahrradstraße „Arndtstraße / Lange Reihe“
Zur Förderung des Radverkehrs sollen die bestehenden Fahrradachsen „Arndtstraße“ (zwischen Goebenstraße und Heiliger Weg) und „Lange Reihe“ (vom östlichen Ende bis Von-der-Tann-Straße) in Fahrradstraßen umgewandelt werden. Dazu müssen Beschilderungen und Fahrbahnmarkierungen geändert sowie Parkregelungen neu geordnet und überwacht werden. Der Ausbau der Arndtstraße zwischen Goebenstraße und Heiliger Weg verbessert die Anbindung des Stadtteils Kaiserbrunnen in die Dortmunder Innenstadt sowie in östlich liegende Stadtteile.
KB 10 – Ausbau Hoesch-Hafenbahn-Weg
Durch den Ausbau der ehemaligen Güterbahntrasse zwischen den Stahlstandorten „Westfalenhütte“ und „Phoenix-Ost / Phoenix-West“ soll eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zur besseren Anbindung des Stadtteils Kaiserbrunnen an die südlich und nördlich gelegenen Stadtbezirke entstehen. Auf der Strecke werden hohe Qualitätsstandards umgesetzt, etwa ein weitgehend kreuzungsfreier Verlauf und ausreichend breite Fahrbahnen für jede Richtung.
KB 11 – Ausbau Park+Ride, Bike+Ride und Carsharing
An der Stadtbahnhaltestelle „Funkenburg“ der U43 am Hellweg sollen der ÖPNV, Park+Ride, Bike+Ride sowie Car-Sharing systematisch miteinander verbunden und vermarktet werden, um die öffentlichen Verkehrsträger mit andern Verkehrsträgern zu verknüpfen und die Erreichbarkeit zu verbessern.
KB 12 – Errichtung von Bewohnerparkzonen
Mit Hilfe von Bewohnerparkzonen soll in Quartieren, in denen ein hoher Parkdruck durch verschiedene Nutzergruppen (Besucher*innen, Beschäftigte, Bewohner*innen) besteht, die Parksituation und die Wohnqualität verbessert und gleichzeitig der Parksuchverkehr verringert werden. Über die bestehenden Bewohnerparkzonen im Gerichtsviertel sowie im Bereich Chemnitzer Straße und Joseph-Scherer-Straße hinaus, sollen ebenfalls in den Quartieren „Kaiserviertel“ und „Düsseldorfer Straße“ Bewohnerparkzonen eingerichtet werden.
Soziale Infrastruktur
KB 13 – Neubau TEK „Manteuffelstraße / Hallesche Straße 63“ (In O 143, 1.-2. Änderung)
Die Tageseinrichtung für Kinder (TEK) soll mit einer Größe von fünf Gruppen insgesamt 85 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 25 U3- und 60 Ü3-Plätze.

KB 14 – Neubau TEK „Heiliger Weg / Kronprinzenstraße“ (In O 101)
Die TEK soll mit einer Größe von vier Gruppen insgesamt 73 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 20 U3- und 53 Ü3-Plätze.
KB 15 – Standortprüfung TEK „Berliner Straße“ (TÜV Nord)
Derzeit wird der ehemalige TÜV-Nord-Standort für eine Teilnutzung durch eine TEK geprüft.
KB 16 – Erweiterung Schulkomplex am Ostpark
Am Standort befinden sich die jeweils zweizügige Berswordt-Europa- und Franziskus-Grundschule, die ehemalige Hauptschule am Ostpark sowie eine Sporthalle. Es erfolgt mittels Neubau eine Erweiterung der Berswordt-Europa-Grundschule auf vier Züge, die Franziskus-Grundschule verbleibt zweizügig, in das Gebäude der ehemaligen Hauptschule zieht künftig eine zweizügige jüdische Bekenntnisschule.
KB 17 – Neubau Grundschule TÜV-Gelände (Am Zippen)
Derzeit wird der ehemalige TÜV-Nord-Standort für den Bau einer neuen Grundschule geprüft.
KB 18 – Neubau 3-fach-Sporthalle Schulzentrum am Ostpark
Im Rahmen der Umstrukturierung des Schulstandortes am Ostpark wird die vorhandene Sporthalle durch eine 3-fach-Sporthalle ersetzt.
Wirtschaftsflächen
KB 19 – Errichtung Großgarage Gewerbegebiet „Körne“
Für ein weiteres rund 0,6 ha großes Grundstück in der Berliner Straße wurde ein Bauantrag zur Errichtung von Großgaragen gestellt, welcher derzeit geprüft wird.
KB 20 – Errichtung Energiezentrale DEW21
Das RWE-Heizkraftwerk nördlich der Weißenburger Straße soll planmäßig Ende September 2022 außer Betrieb genommen und anschließend in Teilen zurückgebaut werden. Hintergrund ist eine Umstellung des Dortmunder Fernwärmesystems auf industrielle Abwärmequellen durch die DEW21, welche das Grundstück übernehmen wird und plant, vor Ort die dritte Energiezentrale in der Innenstadt zu errichten.
Wohnen
KB 21 – Neubaugebiet „Stadtquartier Ost – Teilbereich West“ (In O 106/2)
Die letzte Entwicklungsfläche des ehemaligen Güterbahnhofs Ost entlang der Hamburger Straße ist als Mischgebietsfläche festgesetzt und soll als mehrgeschossige und geschlossene Struktur entwickelt werden. Die Fläche beinhaltet derzeit noch andere Nutzungen (z. B. Betten Bormann, Tankstelle etc.) die für eine Neuentwicklung im Sinne des geltenden Planrechtes integriert oder umgesiedelt bzw. aufgegeben werden müssten.
KB 22 – Neubaugebiet „Körne-Südwest“ (In O 207, 1. Änderung)
Die 1. Änderung des Bebauungsplanes wurde im Januar 2005 rechtsverbindlich. In dem Änderungsbereich soll nun in dreigeschossiger Bauweise nach geltendem Planrecht eine Wohnnutzung realisiert werden. Die bisherige Nutzung ist aufgegeben worden.
KB 23 – Neubaugebiet „Kaiserstraße“ (Durchführungsplan Nr. 15)
Im Zusammenhang mit der Erneuerung des Lidl-Marktes soll entlang der Kaiserstraße eine Randbebauung mit Wohnnutzung ergänzt werden und benachbarte Grundstücke im Hinterland für eine Nachnutzung erschlossen werden. Hierfür ist die Schaffung von neuem Planrecht erforderlich. Dazu wird zunächst gutachterlich die Zulässigkeit von großflächigem Einzelhandel an dieser Stelle sondiert.

Verortung der laufenden / geplanten Projekte



6.3.2 Westfalendamm

Westfalendamm																							
EW 2013-2019	➔ 18.114 +3,2 %	Altersdurchschnitt EW / ha SF	46,1 71,4 %	Anzahl der HH Wohnfläche / EW (2016)	9.468 48,2 m ²																		
<p>Altersstruktur Bezirk Westfalendamm im Vergleich zur Gesamtstadt (31.12.2019)</p> <table border="1"> <caption>Altersstruktur Vergleich</caption> <thead> <tr> <th>Altersgruppe</th> <th>Westfalendamm (%)</th> <th>Dortmund (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0-u.6J.</td> <td>5,8%</td> <td>5,7%</td> </tr> <tr> <td>6-u.18J.</td> <td>9,6%</td> <td>10,6%</td> </tr> <tr> <td>18-u.65J.</td> <td>59,6%</td> <td>63,5%</td> </tr> <tr> <td>65-u.80J.</td> <td>15,9%</td> <td>13,7%</td> </tr> <tr> <td>80J.u.ä.</td> <td>9,1%</td> <td>6,5%</td> </tr> </tbody> </table>						Altersgruppe	Westfalendamm (%)	Dortmund (%)	0-u.6J.	5,8%	5,7%	6-u.18J.	9,6%	10,6%	18-u.65J.	59,6%	63,5%	65-u.80J.	15,9%	13,7%	80J.u.ä.	9,1%	6,5%
Altersgruppe	Westfalendamm (%)	Dortmund (%)																					
0-u.6J.	5,8%	5,7%																					
6-u.18J.	9,6%	10,6%																					
18-u.65J.	59,6%	63,5%																					
65-u.80J.	15,9%	13,7%																					
80J.u.ä.	9,1%	6,5%																					
<p>Ziel der Stadtteilentwicklung</p> <p>Im Stadtteil sieht die Umgestaltung des Westfalendamms und des Kreuzungsbereiches „Märkische Straße / Westfalendamm“ eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV-Angebotes vor. Zudem soll durch die Entwicklung vorhandener Flächenpotenziale der Westfalendamm als Büro- und Dienstleistungsstandort weiter gestärkt werden. Durch den Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) sowie des Hoesch-Hafenbahn-Wegs wird ein weiterer Beitrag zur Mobilitätswende im Stadtteil Westfalendamm geleistet. Im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Süd soll auf den Flächen „Kronprinzenviertel“, „DOEGO-Gelände“ und „Deggingshöfe“ ein Quartier mit einer hohen städtebaulichen Dichte und Nutzungsvielfalt in direkter Nähe zur Dortmunder City entwickelt werden. Dabei gilt es, die verschiedenen Bedarfe an Grün- und Gemeinbedarfsflächen sowie die Anforderungen der Klimaanpassung (z. B. Fassaden- und Dachbegrünung) und die Vermeidung einer Überhitzung zu berücksichtigen. Durch eine stärkere Durchgrünung ist ebenfalls die Klimaanpassung der Wirtschafts- und Arbeitsstandorte „Brinkstraße“ und „Bronnerstraße“ zu forcieren. Mit der Entwicklung der Flächenpotenziale „Nördlich Wittekindshof“, „Max-Eyth-Straße“ und „Sckellstraße“ wird dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ gefolgt und dem steigenden Druck nach Wohnraum in Dortmund nachgekommen. Der Ausbau der Semerteichstraße steigert durch eine verkehrliche Entlastung die Lebensqualität in den umliegenden Siedlungsbereichen.</p>																							
<p>Stadtteilthemen (s. Kapitel 5.3)</p>																							
<p>Ausbau des Wegenetzes</p> <p>Unter der Nutzung ehemaliger Bahntrassen wird das Wegenetz im Stadtteil Westfalendamm durch den Radschnellweg Ruhr (RS1) und den Hoesch-Hafenbahn-Weg ausgebaut. Durch die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs wird ein Beitrag zur Mobilitätswende und langfristigen Verringerungen von Lärm- und Schadstoffbelastungen geleistet.</p>																							
<p>Doppelte Innenentwicklung</p> <p>Die aktuell in der Planung befindliche Innenentwicklung der Flächenpotenziale „Nördlich Wittekindshof“, „Max-Eyth-Straße“ und „Sckellstraße“ findet im Sinne einer „Doppelten Innenentwicklung“ statt. Sie berücksichtigt die Bedarfe an Grün- und Gemeinbedarfsflächen und trägt zu einer positiven Entwicklung des gesamten Wohnumfeldes im Bezirk Westfalendamm bei. Eine besondere Bedeutung erhält die Verzahnung mit den umliegenden Siedlungsbereichen, die Berücksichtigung der historischen Strukturen insbesondere im Bereich der Gartenstadt und das Erzielen einer erhöhten städtebaulichen Dichte aufgrund der zentralen Lage der Flächen.</p>																							

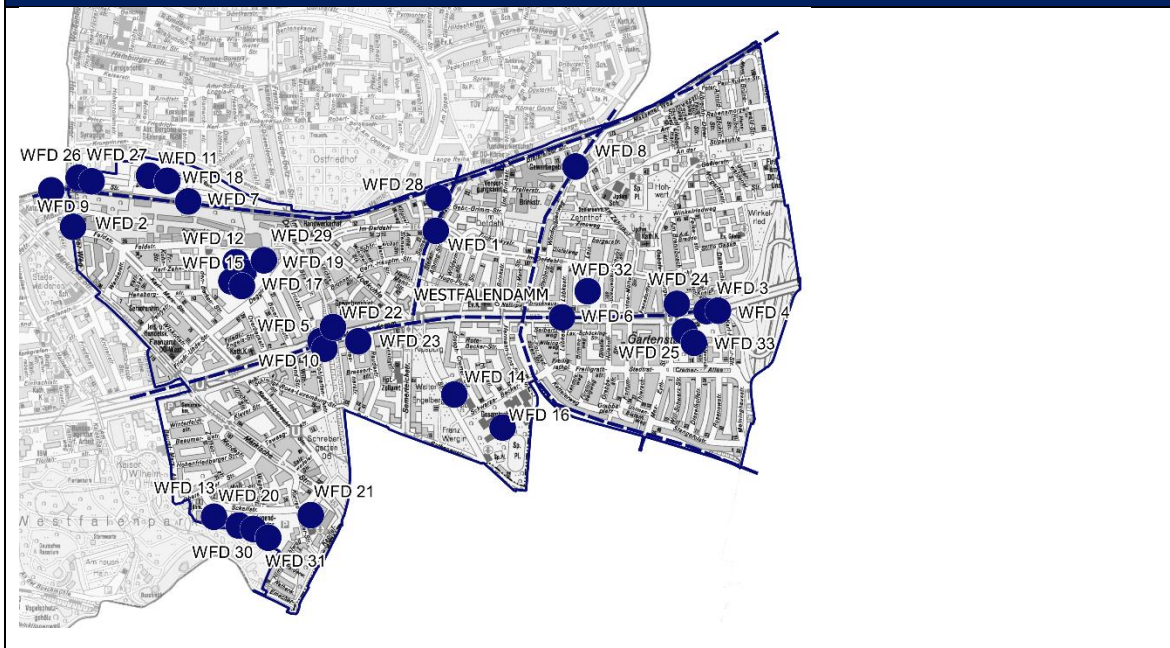
Ehemaliger Güterbahnhof Süd und Umfeld
Die Flächen „Kronprinzenviertel“, „DOEGO-Gelände“ und „Deggingshöfe“ sollen im Sinne einer kompakten und durchmischten Stadt zu einem Quartier mit einer hohen städtebaulichen Dichte und Nutzungsvielfalt in direkter Nähe zur Dortmunder City entwickelt werden. Dabei gilt es, die verschiedenen Bedarfe an Grün- und Gemeinbedarfsflächen sowie die Anforderungen der Klimaanpassung (z. B. Fassaden- und Dachbegrünung) und die Vermeidung einer Überhitzung zu berücksichtigen. Der geplante Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) leistete einen Beitrag zur Schaffung attraktiver Fuß- und Radwege sowie zur Mobilitätswende. Die geplante Errichtung einer neuen S-Bahn-Haltestelle trägt zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes bei. Eine perspektivisch denkbare Verlagerung des Großmarktes und eine Entwicklung der Fläche als kompaktes und durchgrüntes Quartier in Anlehnung an den Rahmenplan zur Gestaltung des Umfeldes Güterbahnhof Süd kann die gewünschte Entwicklung in diesem Bereich abrunden.
Gewerbegebiet „Brinkstraße“ und „Bronnerstraße“
Die zukünftige Weiterentwicklung der Wirtschafts- und Arbeitsstandorte „Brinkstraße“ und „Bronnerstraße“ soll durch städtebauliche Erneuerung und Reaktivierung der unter- und mindergenutzten Wirtschaftsflächen erfolgen. Dabei ist eine stärkere Durchgrünung der Bestandsgebiete zu forcieren, um eine stadtklimatische Entlastung in verdichteten und hochversiegelten Bereichen zu erreichen.
Kreuzungsbereich „Märkische Straße / Westfalendamm
Die bereits fortgeschrittenen Planungen zur Umgestaltung des Kreuzungsbereiches „Märkische Straße / Westfalendamm“ sollen zu einer Optimierung für alle Verkehrsteilnehmer*innen führen. Insbesondere der Ausbau einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegführung sowie der barrierefreie Ausbau der Stadtbahn-Haltestelle werden einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende leisten. Die Nutzung vorhandener Flächenpotenziale sowie eine konsequente Reaktivierung von leerstehenden Büro- und Gewerbeimmobilien im Umkreis stärkt den Büro- und Dienstleistungsstandort „Rheinland- und Westfalendamm“ und schafft eine repräsentative Eingangssituation zur Dortmunder Innenstadt.
Rheinland- und Westfalendamm (B1)
Die bereits fortgeschrittenen Planungen zur Umgestaltung der Verkehrsachse „Rheinland- und Westfalendamm“ sehen eine Verbesserung für alle Verkehrsträger vor. Der Ausbau durchgängiger Fuß- und Radwege und sicherer Querungsmöglichkeiten sowie die Optimierung des ÖPNV-Angebotes leisten einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende und verbessern die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen durch umweltfreundliche Verkehrsmittel. Durch eine grundsätzliche Neubewertung des Straßenabschnittes zwischen der Anschlussstelle Märkische Straße und B236 sollen die Planungen zum Tunnelbau geprüft werden. Die Entwicklung brachliegender Flächen stärkt den Büro- und Dienstleistungsstandort „Rheinland- und Westfalendamm“ und schafft eine repräsentative Eingangssituation zur Dortmunder Innenstadt.
Semerteichstraße
Bestehende Planungen sehen den Ausbau der Semerteichstraße vor, durch die die umliegenden Siedlungsbereiche verkehrlich entlastet werden. Aufgrund der entstehenden Lärmauswirkungen ist eine geschlossene Blockstruktur entlang des zukünftigen Straßenverlaufes bei Neubauvorhaben zu berücksichtigen.
Laufende / geplante Projekte (s. Anhang 8)
Mobilität
WFD 1 – Ausbau Semerteichstraße
Als Teil der Straßennetzplanung ist der Ausbau der Semerteichstraße von der B1 im Mündungsbereich „Voßkuhle“ bis zum Anschluss an die Hannöversche Straße im Norden des Stadtbezirkes im Flächennutzungsplan 2004 dargestellt. Damit sollen angrenzende Siedlungsbereiche – z. B. die östlich gelegene Verbindung Voßkuhle, Von-der-Goltz-Straße und Düsseldorfer Straße – entlastet werden. Der damit verbundene Ausbau der Fuß- und Radwegführung trägt zur Verbesserung des Wegenetzes im Stadtbezirk bei.
WFD 2 – Umgestaltung Heiliger Weg
Die Radverkehrsinfrastruktur am Heiligen Weg ist unzureichend (z. B. Schutzstreifen ohne Sicherheitsräume zu den parkenden Fahrzeugen). Im Zuge von Leitungsarbeiten sind die vorhandenen Markierungen

entfernt worden. Ziel bei der Wiederherstellung der Oberfläche ist eine zeitgemäße und den Grundsätzen der „Fahrradstadt Dortmund“ entsprechende Radwegelösung zu finden.
WFD 3 – Tunnelplanung B1 (Anschlussstelle Märkische Straße bis B236)
Im aktuellen Verkehrswegeplan ist der Tunnel in der Priorität herabgestuft worden. Durch eine grundsätzliche Neubewertung des Straßenabschnittes zwischen der Anschlussstelle Märkische Straße und B236 sollen die Planungen zum Tunnelbau geprüft werden.
WFD 4 – Umgestaltung der B1-Oberfläche
Der Umbau der B1-Oberfläche sieht eine Verbesserung für alle Verkehrsträger vor. Der Ausbau durchgängiger Fuß- und Radwege und sicherer Querungsmöglichkeiten sowie der Barrierefreie Ausbau der Stadtbahnhaltestellen U47 sind vorgesehen.
WFD 5 – Umgestaltung Kreuzungsbereich „Märkische Straße / Westfalendamm“
Im Zuge des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen werden im Bereich des Kreuzungsbereiches „Märkische Straße / Westfalendamm“ Personenaufzüge für die Stadtbahnhaltestelle „Märkische Straße“ installiert. Wegen baulicher Mängel am Brückenbauwerk muss diese saniert werden. Mit der Instandsetzung werden der Verkehrsablauf und das Radverkehrsangebot auf der Brücke optimiert.
WFD 6 – Barrierefreier Ausbau der Stadtbahnhaltestellen
Der barrierefreie Haltestellenumbau der Stadtbahnlinien U47 (B1) ist derzeit in Planung. Die Hochflurbahnsteige der U47 an den Stationen „Kohlgartenstraße“, „Voßkuhle“, „Max-Eyth-Straße“, „Lübkestraße“ und „Stadtkrone-Ost“ sollen bis 2024 umgebaut sein.
WFD 7 – Errichtung S-Bahn-Haltestelle „Kronprinzenviertel“
Der VRR hat mit der Planung der neunten S-Bahn-Haltestelle „Kronprinzenviertel“ mit der Deutsche-Bahn AG begonnen und hat das Projekt in ein Förderprogramm für zusätzliche Haltepunkte für den Schienenpersonennahverkehr eingebracht. Die S-Bahn-Haltestelle soll eine Verknüpfung zu den Buslinien am Gewerbehof Defdahl / Düsseldorfer Straße ermöglichen und ab 2024 realisiert werden.
WFD 8 – Ausbau Hoesch-Hafenbahn-Weg
Durch den Ausbau der ehemaligen Güterbahntrasse zwischen den Stahlstandorten „Westfalenhütte“ und „Phoenix-Ost / Phoenix-West“ soll eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zur besseren Anbindung des Stadtteils Westfalendamm an die südlich und nördlich gelegenen Stadtbezirke entstehen. Auf der Strecke werden hohe Qualitätsstandards umgesetzt, etwa ein weitgehend kreuzungsfreier Verlauf und ausreichend breite Fahrbahnen für jede Richtung.
WFD 9 – Ausbau Radschnellweg Ruhr (RS1)
Der RS1 bietet zukünftig eine hervorragende Möglichkeit für das Radfahren innerhalb des Stadtteils Westfalendamm, insbesondere für Fahrten in die westlich und östlich liegenden Stadtbezirke. Er wird zudem direkt verknüpft mit dem Hoesch-Hafenbahn-Weg und erschließt so viele weitere Stadtbereiche. Auf der Strecke werden hohe Qualitätsstandards umgesetzt, etwa ein weitgehend kreuzungsfreier Verlauf, ausreichend breite Fahrbahnen für jede Richtung, Beleuchtung und Winterdienst.
WFD 10 – Ausbau Park+Ride, Bike+Ride und Carsharing
An der Stadtbahnhaltestelle „Märkische Straße“ der U47 an der B1 und der S-Bahn-Haltestelle „Körne West“ sollen der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), Park+Ride, Bike+Ride sowie Car-Sharing systematisch miteinander verbunden und vermarktet werden, um die öffentlichen Verkehrsträger mit andern Verkehrsträgern zu verknüpfen und die Erreichbarkeit zu verbessern.
Soziale Infrastruktur
WDF 11 – Neubau TEK „Güterbahnhof Süd / Kronprinzenviertel“ (In O 225)
Im Rahmen der Flächennachnutzung des ehemaligen Güterbahnhofs Süd sollen rund 630 Wohneinheiten (WE) und eine Tageseinrichtung für Kinder (TEK) geschaffen werden. Die TEK soll mit einer Größe von sechs Gruppen insgesamt 105 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 30 U3- und 75 Ü3-Plätze.
WDF 12 – Neubau TEK „Deggingstraße / Von-den-Berken-Straße“ (In O 224n)
Im Rahmen der Flächennachnutzung der ehemaligen DSW21-Fläche soll ein Quartier mit rund 500 WE entstehen. Zusätzlich wird ein neues Gemeinbedarfszentrum mit einer TEK, Schule und Sporthalle sowie


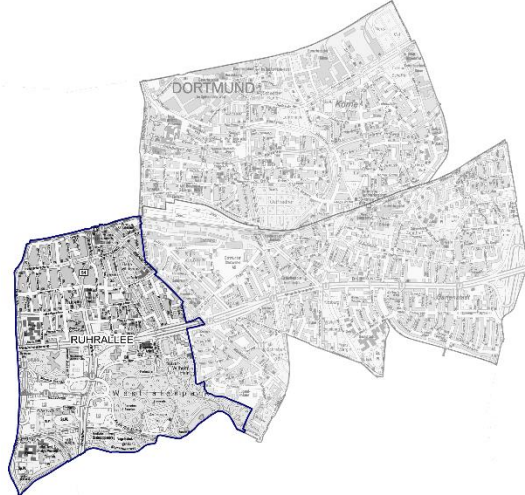
<p>einem Veranstaltungsstandort der DSW21 vorgesehen. Die TEK soll mit einer Größe von vier bis sechs Gruppen ca. 100 Betreuungsplätze bereitstellen.</p>
<p>WFD 13 – Neubau TEK „Sckellstraße“ (In O 205, 10. Änderung)</p>
<p>Die TEK soll mit einer Größe von vier Gruppen insgesamt 73 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 20 U3- und 53 Ü3-Plätze.</p>
<p>WFD 14 – Erweiterung Kerschensteiner Grundschule</p>
<p>Ziel der Planung ist die Schaffung zusätzlicher Raumressourcen durch die Erweiterung des Schulstandortes um zwei Züge.</p>
<p>WFD 15 – Neubau Grundschule Deggingstraße / Von-den-Berken-Straße (In O 224n)</p>
<p>Im Rahmen der Flächennachnutzung der im Falle eines Umzuges der DSW21-Verwaltung freizuziehenden Fläche wird der Bau einer neuen fünfzügigen Grundschule geprüft. Sie soll einen wesentlichen Beitrag zur Deckung des Nachholbedarfes im Grundschulsektor im Stadtbezirk leisten.</p>
<p>WFD 16 – Neubau 3-fach-Sporthalle Gesamtschule Gartenstadt</p>
<p>Die auf dem Gelände der Gesamtschule Gartenstadt liegende und untergenutzte Rundlaufbahn wird anlässlich des Bedarfes einer 3-fach-Sporthalle umgestaltet. Sie soll auch dem Vereinssport zur Verfügung stehen.</p>
<p>WFD 17 – Neubau 2-fach-Sporthalle Grundschule Deggingstraße / Von-den-Berken-Straße (In O 224n)</p>
<p>Im Rahmen der Flächennachnutzung der ehemaligen DSW21-Fläche soll ein Quartier mit rund 500 WE entstehen. Zusätzlich wird ein neues Gemeinbedarfszentrum mit TEK, Schule, 2-fach-Sporthalle, Tischtennisleistungszentrum sowie einem Veranstaltungsstandort der DSW21 vorgesehen.</p>
<p>WFD 18 – Errichtung Spielfläche „Güterbahnhof Süd / Kronprinzenviertel“ (In O 225)</p>
<p>Die vorgesehene Wohnbauflächenentwicklung löst am Standort einen weiteren Spielflächenbedarf aus. Bei einem anvisierten Potenzial von ca. 630 WE errechnet sich ein Bedarf von ca. 3.600 m² Spielfläche, die in zwei Spielbereiche aufgeteilt wird.</p>
<p>WFD 19 – Errichtung Spielfläche „Deggingstraße / Von-den-Berken-Straße“ (In O 224n)</p>
<p>Die vorgesehene Wohnbauflächenentwicklung löst am Standort einen weiteren Spielflächenbedarf aus. Bei einem anvisierten Potenzial von ca. 500 WE errechnet sich ein Bedarf von ca. 2.800 m² Spielfläche, die im städtebaulichen Konzept bereits verortet sind.</p>
<p>WFD 20 – Errichtung Spielfläche „Sckellstraße“ (In O 205, 10. Änderung)</p>
<p>Die vorgesehene Wohnbauflächenentwicklung löst am Standort einen weiteren Spielflächenbedarf von ca. 1.200 m² aus. Im Sinne des Quartiersgedanken werden die Bedarfe teilweise durch Umwidmung und Umgestaltung der Grünfläche an der Konrad-Glocker-Straße umgesetzt.</p>
<p>WFD 21 – Errichtung Spielfläche „Sckellstraße“ (In O 205, 11. Änderung)</p>
<p>Diese vorgesehene Wohnbauflächenentwicklung löst am Standort einen weiteren Spielflächenbedarf von ca. 600 m² aus, die entweder im Plangebiet selber oder ebenfalls auf der Grünfläche an der Konrad-Glocker-Straße umgesetzt werden.</p>
<p>Wirtschaftsflächen</p>
<p>WFD 22 – Errichtung Westfalentor</p>
<p>Östlich der Kreuzung „Märkische Straße / Westfalendamm“ wurde Ende 2004 mit dem Bau eines 6.450 m² Bruttogeschossfläche umfassenden Bürogebäudes der erste Bauabschnitt des Westfalentors fertiggestellt (Ernst & Young). Weitere Bauabschnitte sind vorgesehen. Im Kreuzungsbereich ist u. a. ein markantes, vielgeschossiges Gebäude mit Hotel- und Büronutzungen geplant.</p>
<p>WFD 23 – Erweiterung KVWL Campus</p>
<p>Die KVWL beabsichtigt den Bau einer sechsgeschossigen Riegelbebauung entlang des Westfalendamms und somit die Erweiterung des bisherigen Standortes zum Campus. Ziel ist die Errichtung eines Abrechnungs- und Beratungszentrum mit ca. 250-280 neuen Arbeitsplätzen sowie ca. 800 m² Sitzungsraumfläche. Hierzu wird der Neubau eines Verwaltungsgebäudes inklusive Tiefgarage geplant.</p>

WFD 24 – Neubau Hotel Gabelsbergerstraße und Westfalendamm
Im Bereich Gabelsbergerstraße und Westfalendamm entsteht auf der Fläche eines abgerissenen Wohnhauses aus den 1960er Jahren ein Hotel im Low Budget Segment. Der Hotelneubau am Westfalendamm 290 hat 102 Zimmer mit 208 Betten und eine Tiefgarage. Auf der gegenüberliegenden Seite der B1 befindet sich ein weiteres Hotel unter der Adresse Westfalendamm 305 in Planung.
WFD 25 – Neubaugebiet „Max-Eyth-Straße“ (In O 244)
Neben der Mobilisierung von Baulandpotenzialen für Wohnnutzungen ist im Rahmen des derzeit laufenden Bebauungsplanverfahren In O 244 „Max-Eyth-Straße“ vorgesehen, untergeordnete Flächenanteile für eine das Wohnen nicht wesentliche störende gewerbliche Nutzung (z. B. Büro, Dienstleistungen) entlang des Westfalendamms zu entwickeln, die die dahinterliegenden Wohnnutzungen vor Immissionen schützen soll.
WFD 26 – Neubaugebiet „Kronprinzenviertel“ (In O 225)
Der seit September 2019 rechtskräftige Bebauungsplan In O 225 „Kronprinzenviertel“ sieht im westlichen Teilbereich neben der Entwicklung von Wohnnutzungen auch ergänzende, nicht störende Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen vor. Hierzu wurden bereits erste Bauanträge für Wohn- und Geschäftshäuser gestellt.
Wohnen
WFD 27 – Neubaugebiet „Kronprinzenviertel“ (In O 225)
Für das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Süd wurde im Jahr 2019 Planrecht geschaffen, um hier großflächig neuen Wohnraum zu errichten. Die Baustruktur ist gemischt und für unterschiedliche Zielgruppen geeignet.
WFD 28 – Neubaugebiet „Östlich Semerteichstraße“ (In O 210n)
Der Bebauungsplan wurde im Juli 2004 rechtsverbindlich. An dem Standort wurden rund 60 WE in Form von Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern realisiert. Ein Großteil der Fläche ist bereits bebaut.
WFD 29 – Neubaugebiet „Deggingshöfe“ (In O 224n, 62. FNP-Änderung)
Die ehemalige Fläche der DSW21 soll einer neuen Nutzung zugeführt werden. Geplant ist ein Quartier, in dem neben der Wohnnutzung auch ein großer Flächenanteil für den Neubau von sozialer Infrastruktur (Kita, Schule und Sporthalle) sowie der neue Verwaltungsstandort der DSW21 geplant sind. Die städtebauliche Struktur soll in einer sehr dichten Bauweise (MFH) erfolgen, die zum Teil hofförmige Strukturen andeutet.
WFD 30 – Neubaugebiet „Sckellstraße“ (In O 205, 10. Änderung)
Ziel der Planung ist die Errichtung eines Neubaugebietes mit ca. 226 WE im Geschosswohnungsbau und 24 WE in Einfamilienhäusern. Aufgrund der räumlichen Lage im Stadtgebiet mit seiner unmittelbaren Nähe zum Westfalenpark und zur renaturierten Emscheraue kann für den Standort eine hohe Nachfrageattraktivität erwartet werden.
WFD 31 – Neubaugebiet „Sckellstraße“ (In O 205, 11. Änderung)
Ziel der Planung ist die Integration und Umnutzung des ehemaligen denkmalgeschützten Schulkomplexes für den Wohnungsbau. Geplant sind ca. 114 WE im Geschosswohnungsbau.
WFD 32 – Neubaugebiet „Nördlich Wittekindshof“ (In O 232)
Nördlich des Wittekindshofes soll auf einer Wohnbaufläche neben 28 WE auch eine Pflegeeinrichtung mit 80 Heimplätzen als Ersatzneubau für die Einrichtung "Seniorenzentrum des St. Josefinenstifts" am Ostwall entstehen.
WFD 33 – Neubaugebiet „Max-Eyth-Straße“ (In O 244)
Die ehemalige Fläche der Siemens-Nixdorf AG an der Max-Eyth-Straße soll einer neuen Nutzung zugeführt werden. Ziel ist es, ein attraktives innerstädtisches Wohnquartier unmittelbar angrenzend an das Wohngebiet Gartenstadt-Süd mit ca. 228 WE im Geschosswohnungsbau zu schaffen.

Verortung der laufenden / geplanten Projekte



6.3.3 Ruhrallee

Ruhrallee																							
EW 2013-2019		13.032 +5,5 %	Altersdurchschnitt EW / ha SF	41,9 139,7 %	Anzahl der HH Wohnfläche / EW (2016)	8.304 46,2 m ²																	
<p>Altersstruktur Bezirk Ruhrallee im Vergleich zur Gesamtstadt (31.12.2019)</p> <table border="1"> <caption>Altersstruktur Vergleich</caption> <thead> <tr> <th>Altersgruppe</th> <th>Ruhrallee (%)</th> <th>Dortmund (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0-u.6J.</td> <td>5,5%</td> <td>5,7%</td> </tr> <tr> <td>6-u.18J.</td> <td>6,2%</td> <td>10,6%</td> </tr> <tr> <td>18-u.65J.</td> <td>71,3%</td> <td>63,5%</td> </tr> <tr> <td>65-u.80J.</td> <td>11,6%</td> <td>13,7%</td> </tr> <tr> <td>80J.u.ä.</td> <td>5,3%</td> <td>6,5%</td> </tr> </tbody> </table> 						Altersgruppe	Ruhrallee (%)	Dortmund (%)	0-u.6J.	5,5%	5,7%	6-u.18J.	6,2%	10,6%	18-u.65J.	71,3%	63,5%	65-u.80J.	11,6%	13,7%	80J.u.ä.	5,3%	6,5%
Altersgruppe	Ruhrallee (%)	Dortmund (%)																					
0-u.6J.	5,5%	5,7%																					
6-u.18J.	6,2%	10,6%																					
18-u.65J.	71,3%	63,5%																					
65-u.80J.	11,6%	13,7%																					
80J.u.ä.	5,3%	6,5%																					
Ziel der Stadtteilentwicklung																							
<p>Im Stadtteil Ruhrallee soll durch die Umgestaltung der Verkehrsachse „Rheinlanddamm“ sowie der Saarlandstraße die Qualität für den Fuß- und Radverkehr im Stadtteil erhöht werden. Durch die Neuaufteilung des Straßenraumes entlang der Saarlandstraße wird die Aufenthaltsqualität im Zentrum „Saarlandstraße“ gesteigert, die Querbarkeit verbessert und durch eine Neuordnung des Parkens die Qualitäten für den Fuß- und Radverkehr erhöht. Der Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) sowie die Herstellung einer verbesserten Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Stadewäldchen und dem Emscherradweg leisten einen weiteren Beitrag zur Mobilitätswende. Die Entwicklung der Fläche „Nördlich Ernst-Mehlich-Straße“ im Umfeld des ehemaligen Güterbahnhofs Süd folgt dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“. Hier soll ein neues Wohnquartier mit einer hohen städtebaulichen Dichte in direkter Nähe zur Dortmunder City entstehen.</p>																							
Stadtteilthemen (s. Kapitel 5.3)																							
Ausbau des Wegenetzes																							
<p>Unter der Nutzung linearer Grünstrukturen wird das Wegenetz im Stadtteil Ruhrallee durch den Radschnellweg Ruhr (RS1) ausgebaut. Zudem bestehen erste Ideen für eine verbesserte Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Stadewäldchen und dem Emscherradweg durch die Einbindung des Westfalenparks in das Wegenetz. Durch die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs wird ein Beitrag zur Mobilitätswende und langfristigen Verringerungen von Lärm- und Schadstoffbelastungen geleistet.</p>																							
Ehemaliger Güterbahnhof Süd und Umfeld																							
<p>Die Fläche „Nördlich Ernst-Mehlich-Straße“ soll zu einem Wohnquartier mit einer hohen städtebaulichen Dichte in direkter Nähe zur Dortmunder City entwickelt werden. Dabei gilt es, die verschiedenen Bedarfe an Grün- und Gemeinbedarfsflächen sowie die Anforderungen der Klimaanpassung (z. B. Fassaden- und Dachbegrünung) und die Vermeidung einer Überhitzung zu berücksichtigen. Der geplante Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) leistet einen Beitrag zur Schaffung attraktiver Fuß- und Radwege sowie zur Mobilitätswende.</p>																							
Rheinland- und Westfalendamm (B1)																							
<p>Die bereits fortgeschrittenen Planungen zur Umgestaltung der Verkehrsachse „Rheinland- und Westfalendamm“ sehen eine Verbesserung für alle Verkehrsträger vor. Der Ausbau durchgängiger Fuß- und Radwege und sicherer Querungsmöglichkeiten sowie die Optimierung des ÖPNV-Angebotes leisten einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende und verbessern die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen durch</p>																							

umweltfreundliche Verkehrsmittel. Die Entwicklung brachliegender Flächen stärkt den Büro- und Dienstleistungsstandort „Rheinland- und Westfalendamm“ und schafft eine repräsentative Eingangssituation zur Dortmunder Innenstadt.
Zentrum „Saarlandstraße“
Die Umgestaltung des öffentlichen Raumes zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie eine Stärkung der Durchgrünung sollen zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und stadtklimatischen Entlastung im Zentrum „Saarlandstraße“ beitragen. Dabei gilt es, im Sinne einer Stadt der kurzen Wege die Nutzungsmischung und Angebotsvielfalt zu erhalten. Die finale Planung zur Umgestaltung der Saarlandstraße dient als Vorbild für die Verkehrswende, indem die Funktion als innerstädtische Verbindungstraße angemessen zurückgenommen wird und somit langfristigen zu Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und mehr Aufenthaltsqualität beiträgt.
Laufende / geplante Projekte (s. Anhang 8)
Mobilität
RA 1 – Umgestaltung Saarlandstraße
Aktuelle Planungen zur Umgestaltung der Saarlandstraße sollen als Vorbild für die Verkehrswende dienen. Durch die Neuaufteilung des Straßenraumes soll die Aufenthaltsqualität insbesondere im Zentrum „Saarlandstraße“ erhöht, die Querbarkeit verbessert und durch eine Neuordnung des Parkens die Qualitäten für den Fuß- und Radverkehr erhöht werden.
RA 2 – Umgestaltung der B1-Oberfläche
Der Umbau der B1-Oberfläche sieht eine Verbesserung für alle Verkehrsträger vor. Der Ausbau durchgängiger Fuß- und Radwege und sicherer Querungsmöglichkeiten sind vorgesehen.
RA 3 – Ausbau Radschnellweg Ruhr (RS1)
Der RS1 bietet zukünftig eine hervorragende Möglichkeit für das Radfahren innerhalb des Stadtteils Ruhrallee, insbesondere für Fahrten in die westlich und östlich liegenden Stadtbezirke. Er wird zudem direkt verknüpft mit dem Hoesch-Hafenbahn-Weg und erschließt so viele weitere Stadtbereiche. Auf der Strecke werden hohe Qualitätsstandards umgesetzt, etwa ein weitgehend kreuzungsfreier Verlauf, ausreichend breite Fahrbahnen für jede Richtung, Beleuchtung und Winterdienst.
RA 4 – Ausbau Radweg Westfalenpark
Ziel der Planung ist die Schaffung einer verbesserten Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Stadewäldchen und Emscher-Radweg durch die Einbindung des Westfalenparks in das Wegenetz.
RA 5 – Ausbau Park+Ride, Bike+Ride und Carsharing
An den Stadtbahn- bzw. S-Bahn-Haltestellen „Markgrafenstraße“ und „Stadthaus“ sollen der ÖPNV, Park+Ride, Bike+Ride sowie Car-Sharing systematisch miteinander verbunden und vermarktet werden, um die öffentlichen Verkehrsträger mit andern Verkehrsträgern zu verknüpfen und die Erreichbarkeit zu verbessern.
RA 6 – Errichtung von Bewohnerparkzonen
Mit Hilfe von Bewohnerparkzonen soll in Quartieren, in denen ein hoher Parkdruck durch verschiedene Nutzergruppen (Besucher*innen, Beschäftigte, Bewohner*innen) besteht, die Parksituation und die Wohnqualität verbessert und gleichzeitig der Parksuchverkehr verringert werden. Über die bestehenden Bewohnerparkzonen im Gerichtsviertel sowie im Bereich Chemnitzer Straße und Joseph-Scherer-Straße hinaus, sollen ebenfalls in den Quartieren „Hainallee“ und „Markgrafenstraße“ Bewohnerparkzonen eingerichtet werden.
Soziale Infrastruktur
RA 7 – Neubau TEK „Florianstraße 15-21“ (In O 201 MK)
Die Tageseinrichtung für Kinder (TEK) soll mit einer Größe von drei Gruppen insgesamt 45 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 15 U3- und 30 Ü3-Plätze.

RA 8 – Neubau TEK „Victor-Toyka-Straße 6“ (In O 139, Blatt 3 mit Änd. Nr. 1-3, Grünfläche, Sportanlage)
Der Verein TSC Eintracht möchte einen Sportkindergarten auf dem eigenen Grundstück realisieren. Die TEK soll mit einer Größe von vier Gruppen insgesamt 73 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 20 U3- und 53 Ü3-Plätze.
RA 9 – Erweiterung Max-Planck-Gymnasium
Ziel der Planung ist die Schaffung zusätzlicher Raumressourcen durch die Erweiterung des Schulstandortes um einen Zug.
RA 10 – Erweiterung Landgrafen-Grundschule
Ziel der Planung ist die Schaffung zusätzlicher Raumressourcen mittels Neubau mit Zügigkeitserweiterung auf fünf Züge.

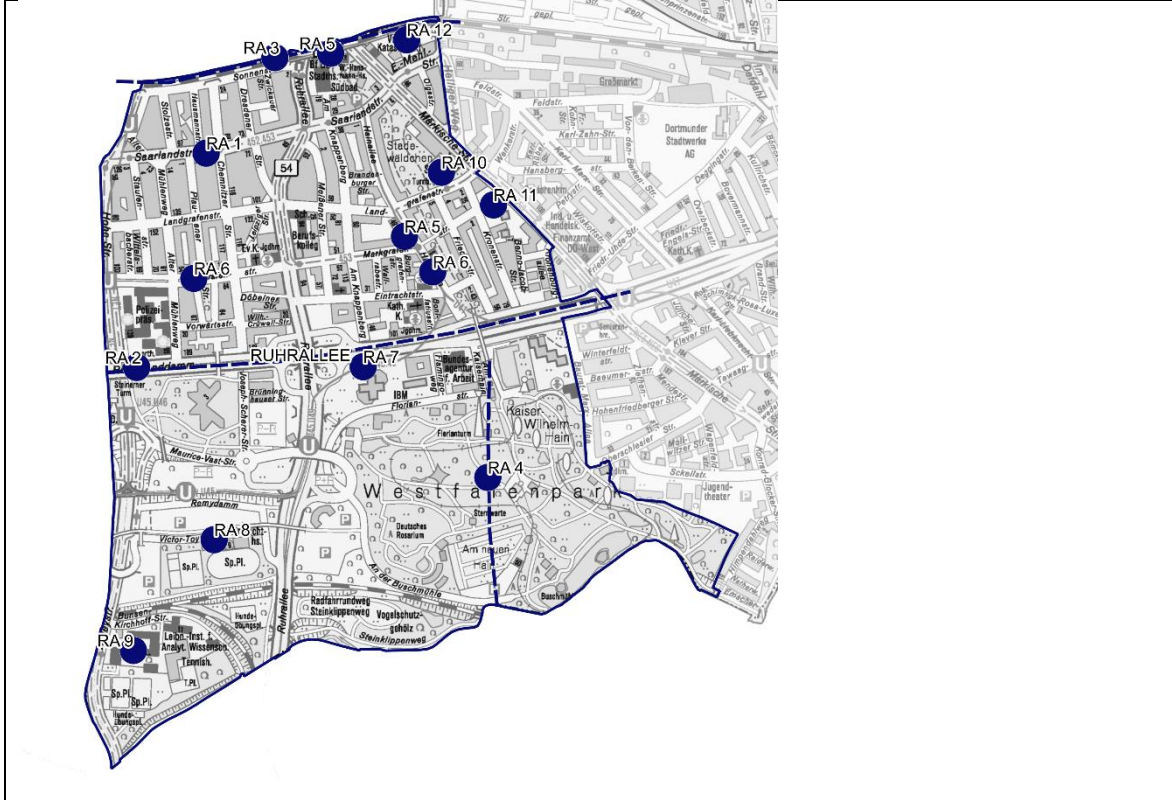
Wirtschaftsflächen

RA 11 – Errichtung Kronencenter und Stadtarchiv im Kronenturm
An der Entwicklung eines Büro- und Verwaltungsgebäudes an der B1 wird planerisch festgehalten, auch wenn vormalige Projektentwicklungsaktivitäten eingestellt wurden. Für den Kronenturm bestehen derzeit Planungen zur Nutzung durch das Stadtarchiv, welche durch eine Machbarkeitsstudie Mitte 2020 bestätigt wurden.

Wohnen

RA 12 – Neubaugebiet „Nördlich Ernst-Mehlich-Straße“ (In O 229)
Die städtebaulichen Entwicklungsziele der Stadt Dortmund für den Geltungsbereich des aufzustellenden Bebauungsplanes In O 229 „Nördlich Ernst-Mehlich-Straße“ sind in der am 10.12.1997 beschlossenen Rahmenplanung „Märkische Straße“ festgelegt. Das Plangebiet soll als Wohnstandort entwickelt werden. Hierzu wurde ein Qualifizierungsverfahren durchgeführt. Geplant sind ca. 250-300 Wohneinheiten (WE) im Geschosswohnungsbau.

Verortung der laufenden / geplanten Projekte



7 AUSBLICK

Die Innenstadt-Ost ist als urbaner Stadtbezirk mit einer hohen Nutzungsdurchmischung und vielfältigen Wohnungsangeboten ein beliebter Wohnstandort in Dortmund. Die Eigenschaften „urban“, „zentral“ und „dicht“ spiegeln sich auch in den Ergebnissen der Online-Beteiligung zu der Frage „Was macht den Stadtbezirk aus?“ wider. Entgegen der fachplanerischen Bewertung haben die Teilnehmer*innen den Stadtbezirk am häufigsten als durchgrünt bezeichnet (s. Abbildung 80).

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

Die größte Herausforderung für den Stadtbezirk Innenstadt-Ost ist die weiter zunehmende Verdichtung von Innenentwicklungspotenzialen. Neben den bereits bestehenden Planungen zur Entwicklung der Flächen „Nördlich Ernst-Mehlich-Straße“, „Kronprinzenviertel“ und „Deggingshöfe“ kann eine perspektivisch denkbare Verlagerung des Großmarktes und eine Entwicklung der Fläche als kompaktes aber auch durchgrüntes Quartier die gewünschte Entwicklung in diesem Bereich abrunden. Darüber hinaus sollen weitere Neubaugebiete an der Sckellstraße, Max-Eyth-Straße und nördlich des Wittekindshofes entstehen. Aufgrund immer dichter werdender Siedlungsbereiche rücken die stadtklimatische Anpassung, die Sicherstellung der wohnortnahen Grünflächenversorgung, eine bedarfsgerechte Bereitstellung an Angeboten der sozialen Infrastruktur (Betreuungs-, Bildungs-, Freizeit- und Pflegeangebote) sowie die Verringerung des Verkehrsaufkommens durch eine Änderung des Mobilitätsverhaltens zunehmend in den Fokus. Die Vielzahl an Innenentwicklungspotenzialen bietet jedoch auch die Chance, die östliche Innenstadt als urbanen Stadtbezirk weiter zu stärken.

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

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Stadtbezirk stellt das Vorantreiben der Mobilitätswende eine wesentliche Aufgabe dar. Zahlreiche konkret in Umsetzung bzw. Planung befindliche Maßnahmen zielen bereits auf eine Verringerung des Autoverkehrs ab. Zu nennen sind hier die Umgestaltung der Hauptverkehrsachsen Saarlandstraße, Kaiserstraße und Körner Hellweg sowie die Umgestaltung des Kreuzungsbereiches „Märkische Straße / Westfalendamm“ und Rheinland- und Westfalendamm (B1) für alle Verkehrsträger. Insbesondere die finale Planung zur Umgestaltung der Saarlandstraße dient als Vorbild für die Verkehrswende. Der Ausbau des Wegenetzes durch den Radschnellweg Ruhr (RS1), Hoesch-Hafenbahn-Weg sowie Bananenradweg verfolgt das Ziel, durch attraktive Fuß- und Radwege das Mobilitätsverhalten langfristig zu verändern. Dadurch wird sich auch die Aufenthaltsqualität in den Zentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“ verbessern. Des Weiteren stellt die Neuordnung des ruhenden Verkehrs aufgrund des hohen Parkdrucks insbesondere in den Zentren aber auch in den umliegenden Siedlungsbereichen



Abbildung 80: Auswertung Online-Beteiligung – „Was macht die Innenstadt-Ost aus?“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

eine Herausforderung dar, um die Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes z. B. für die Bewohnerschaft und Angebote der Außengastronomie zu steigern. Als letztes fehlendes Netzelement sehen bestehende Planungen einen Ausbau der Semerteichstraße vor, um die umliegenden Siedlungsbe-
reiche verkehrlich zu entlasten.

Um auch zukünftig attraktive Wirtschafts- und Arbeitsstandorte im Stadtbezirk bereitzustellen sind die Gewerbegebiete „Im Spähenfelde-Nord / -West“, „Körne“, „Brinkstraße“ und „Bronnerstraße“ durch eine städtebauliche Erneuerung, Reaktivierung und stärkere Durchgrünung weiterzuentwickeln. Zudem gilt es, den Rheinland- und Westfalendamm als repräsentativen Büro- und Dienstleistungsstandort zu stärken.

Die Vision der Bewohnerschaft zur zukünftigen Entwicklung der Innenstadt-Ost spiegelt den Wunsch nach einem nachhaltigen Stadtbezirk mit einer hohen Lebensqualität wider (s. Abbildung 81). Der Wunsch findet in aktuellen Planungen sowie den Zielvorstellungen für die zukünftige Entwicklung stets Berücksichtigung mit dem Ziel, die Innenstadt-Ost nachhaltig zu gestalten und die Lebensqualität auch in Zukunft zu erhalten und zu stärken.



Abbildung 81: Auswertung Online-Beteiligung – „Wie soll die Innenstadt-Ost sein?“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

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

Mit dem INSEKT Innenstadt-Ost 2030+ verfügen die Stadtentwicklung in Dortmund, die Politik sowie die Bewohner*innen im Stadtbezirk über einen Orientierungsrahmen für die räumliche Entwicklung der östlichen Innenstadt, 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-Ost 2030+ bildet zudem die Grundlage zur Fortschreibung des Flächennutzungsplanes 2004 in den nächsten Jahren.

ANHANG

Anhang 1 Quellenverzeichnis

Veröffentlichungen

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

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

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

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

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

Kurz- und Abschlussbericht, Kleinräumige Quartiersanalyse „LEG-Siedlung Wickede“ (2011): Stadt Dortmund, Amt für Wohnungswesen (Hrsg.)

Landschaftsplan Dortmund (2020): Stadt Dortmund, Umweltamt (Hrsg.)

Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund (2014): Stadt Dortmund, Umweltamt (Hrsg.)

Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland, verabschiedet von der Ministerkonferenz für Raumordnung am 9. März 2016 (2016): Geschäftsstelle der Ministerkonferenz für Raumordnung im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (MKRO) (Hrsg.)

Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege, Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie (2011): Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Hrsg.)

Lkw-Stadtplan (2014): Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Hrsg.)

Masterplan Einzelhandel (2013): Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Hrsg.)

Masterplan Emscher Landschaftspark (2010): Projekt Ruhr GmbH (Hrsg.)

NEUE LEIPZIG CHARTA. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl verabschiedet beim Informellen Ministertreffen Stadtentwicklung am 30. November 2020 (2020): Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) (Hrsg.)

StadtgrünPlan - Stadtbezirk Innenstadt-Ost (2004); Stadt Dortmund, Grünflächenamt (Hrsg.)

Umweltplan Dortmund (2002): Stadt Dortmund, Umweltamt (Hrsg.)

Umweltqualitätsziele zur Freiraumentwicklung in Dortmund - Eine Arbeitshilfe der Planungs- und Umweltverwaltung (1998): Stadt Dortmund, Umweltamt (Hrsg.)

Zehn Jahre Leipzig-Charta. Die Bedeutung integrierter Stadtentwicklung in Europa (2017): Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.)

Beschlussvorlagen

1. Genehmigung einer Dringlichkeitsentscheidung gemäß § 60 Abs. 1 GO NRW, 2. Klage der Deutschen Umwelthilfe zu Luftreinhalteplan Ruhrgebiet – Teilplan Ost. Hier: Zustimmung zu den Ergebnissen der Vergleichsverhandlungen – Auftrag an die Verwaltung zur Umsetzung (2020): Kenntnisnahme des Rates der Stadt Dortmund vom 26.02.2020, Drucksache-Nr. 16529-20

Altersgerechte Stadt im Lichte des demografischen Wandels (2018): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 13.12.2018, Drucksache-Nr. 11153-18

Angebotsstrukturen der Dortmunder Tageseinrichtungen für Kinder (TEK) nach dem Kinderbildungsgesetz (KiBiz) und Plätze in der Kindertagespflege (KT) zum 01.08.2021 (2021): Beschluss des Ausschusses für Kinder, Jugend und Familie vom 27.01.2021, Drucksache-Nr. 11153-18

Barrierefreier Umbau der Stadtbahnhaltestellen – Konzept und Planungsbeschluss (2016): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 29.09.2016, Drucksache-Nr. 04055-16

Beschluss zur Erarbeitung des Masterplanes Sport (Sportentwicklungsplanung) für die Stadt Dortmund: Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 13.12.2018, Drucksache-Nr. 11874-18

Bushaltestellenprogramm 2016-2017 (2015): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 28.04.2016, Drucksache-Nr. 01871-15

Fortschreibung des Rettungsdienstplanes (2018): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 17.05.2018, Drucksache-Nr. 10207-18

Geschäftsbericht des Jugendamtes 2019 (2020): Kenntnisnahme des Ausschusses für Kinder, Jugend und Familie vom 02.09.2020, Drucksache-Nr. 18385-20

Kinderbetreuungsquote (2018): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 17.05.2018, Drucksache-Nr. 10660-18

Kleinräumiges Pflegemarktmonitoring Stadt Dortmund (2021): Kenntnisnahme des Rates der Stadt Dortmund vom 20.05.2021, Drucksache-Nr. 19869-21

Kommunales Wohnkonzept Dortmund (2009): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 26.03.2009, Drucksache-Nr. 14702-09

Konzentrationszonen für Windenergieanlagen im Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund (2019): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 23.05.2019, Drucksache-Nr. 13471-19

Konzept für Abstellmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zum Parken und Reisen: Park and Ride – (P+R) und Bike and Ride (B+R) – Konzept (2006): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 28.09.2006, Drucksache-Nr. 05800-06

Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (MiKaDo) (2019): Kenntnisnahme des Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen (AUWS) vom 18.09.2019, DS-Nr. 14977-19

Masterplan Mobilität 2030, Abschluss 1. Stufe, Zielkonzept (2018): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 22.03.2018, Drucksache-Nr. 09755-17

Masterplan Plätze in der Innenstadt (2019): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 28.03.2019, Drucksache-Nr. 13222-19

Masterplan Sport (Sportentwicklungsplanung) für die Stadt Dortmund, Erster Zwischenbericht (2020): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 27.04.2020, Drucksache-Nr. 16354-19

Masterplan Wirtschaftsflächen – Zwischenbericht 2015 (2015): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 12.11.2015, Drucksache-Nr. 02185-15

Modal-Split-Erhebung – Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Dortmund (2019): Kenntnisnahme des Rates der Stadt Dortmund vom 26.03.2020, Drucksache-Nr. 16308-19

Nachfrageanalyse zur Situation auf dem Dortmunder Wohnungsmarkt (2018): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 12.07.2018, Drucksache-Nr. 10799-18

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 (2014): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 15.05.201, Drucksache-Nr. 12283-14

Rahmenplanung Güterbahnhof Süd und Umfeld (2002): Beschluss des Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen vom 02.12.2002, Drucksache-Nr. 03143-02

Rahmenplanung Stadtquartier-Ost. Hier: Beschluss über das städtebauliche Konzept Stadtquartier Ost als Grundlage für die weitere Bauleitplanung (2009): Beschluss des Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen vom 11.02.2009, Drucksache-Nr. 13420-08

Schulentwicklungsplanung 2018 bis 2023 – 3. Zwischenbericht für die Weiterführenden Schulen (2019): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 25.09.2019, Drucksache-Nr. 14517-19

Schulentwicklungsplanung 2018 bis 2023 – 4. Zwischenbericht für Grundschulen, insbesondere in den Stadtbezirken Hörde, Innenstadt-Nord und Innenstadt-Ost, Gymnasien und Gesamtschulen (2019): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 26.09.2019, Drucksache-Nr. 15069-19

Schulentwicklungsplanung 2018 bis 2023 – 5. Zwischenbericht für den Bereich der Förderschulen (2019): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 13.02.2020, Drucksache-Nr. 15078-19

Sicherung von bezahlbarem Wohnen (2014): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 10.04.2014, Drucksache-Nr. 11396-13-E4

Spielleitplanung Dortmund (2008): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 14. Februar 2008, Drucksache-Nr. 09666-07

Städtebauliche Rahmenplanung B1 (2003): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 09.10.2003, Drucksache-Nr. 04440-03

Starkregengefahrenkarte für Dortmund (2019): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 04.07.2019, Drucksache-Nr. 13089-18

Stellungnahme der Stadt Dortmund zum ersten Entwurf des Regionalplanes Ruhr (2018): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 28.03.2019, Drucksache-Nr. 13074-18

Strategische Ausbauplanung Kindertagesbetreuung 2012-2025 (2021): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 25.03.2021, Drucksache-Nr. 19920-21

Zukünftige Wirtschaftsflächenentwicklung in Dortmund (2017): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 16.11.2017, Drucksache-Nr. 08015-17

Zukünftige Wohnbauflächenentwicklung in Dortmund – Handlungsstrategie (2016): Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 29.09.2016, Drucksache-Nr. 04710-16

Gesetze, Verordnungen und Satzungen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung der Neufassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Art. 2 G vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1728)

Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 37,86), zuletzt geändert durch Art. 2 G vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057, 1062)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege – Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 5 G vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 440)

Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz – LNatSchG NRW) vom 21. Juli 2000 (GV. NRW. S. 568), zuletzt geändert durch Art. 5 G zur Änd. des Landeswasserrechts vom 4. Mai 2021 (GV. NRW. S. 560)

Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (DSchG NW) vom 11. März 1980 (GV. NRW. S. 226,716), zuletzt geändert durch Art. 5 G vom 15. November 2016 (GV. NRW. S. 934)

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 (ABl. EG Nr. L 189 S. 12)

Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift am 01. Juni 2017 (BAz AT 08.06.2017 B5)

Verordnung über den Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) vom 15. Dezember 2016, zuletzt geändert durch Verordnung vom 12. Juli 2019 (GV.NRW. S. 442)

Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfg) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Art. 15 Abs. 1 G vom 4. Mai 2021 (BGBl. I S. 882)

Anhang 2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Stadtbezirksentwicklungsplan (STEP) Innenstadt-Ost 2030+ (s. Kapitel 6.2) Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	3
Abbildung 2: Auswertung Online-Beteiligung – „Welche Stadtbezirksthemen sind Ihrer Meinung nach für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes am wichtigsten?“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	5
Abbildung 3: Auswertung Online-Beteiligung – „Wie soll die Innenstadt-Ost sein?“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	6
Abbildung 4: Aufbau des Berichtes Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	9
Abbildung 5: Beteiligungsformate INSEKT Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	10
Abbildung 6: Aufbau des Kapitels Grundlagen Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	11
Abbildung 7: Ausschnitt Entwurf Neuaufstellung des Regionalplan Ruhr (RPR) vom 06.07.2018 (Legende s. Anhang 4); Quelle: eigene Darstellung nach Regionalverband Ruhr	15
Abbildung 8: Ausschnitt Flächennutzungsplan Innenstadt-Ost 2004 (Legende s. Anhang 5) Quelle: eigene Darstellung nach Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	16
Abbildung 9: Übersicht der Bebauungspläne und Satzungen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	20
Abbildung 10: Aufbau des Kapitels Bestandsanalyse Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	22
Abbildung 11: Lage des Stadtbezirkes Innenstadt-Ost im Dortmunder Stadtgebiet Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	23
Abbildung 12: Denkmallandschaft und erhaltenswerte Siedlungsstrukturen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	26
Abbildung 13: Kaiserviertel, Robert-Koch-Straße. Die gründerzeitlichen Stadterweiterungen sind durch ein komplexes Zusammenspiel von Architektur und Städtebau geprägt; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	26
Abbildung 14: Kaiserblock in der Innenstadt-Ost aus den 1920er Jahren; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund	26
Abbildung 15: Fassaden in der Mendestraße im Quartier rund um die Ziethenstraße; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	27
Abbildung 16: Amtliches Liegenschaftskataster (ALKIS), Raumnutzung im Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: Stadt Dortmund, Vermessungs- und Katasteramt.....	30
Abbildung 17: Amtliche Basiskarte NRW, Siedlungsstruktur im Stadtbezirk Innenstadt-Ost; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Vermessungs- und Katasteramt.....	33
Abbildung 18: Lage der statistischen Bezirke und Unterbezirke im Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	35
Abbildung 19: Hauptwohnbevölkerung je Hektar Siedlungsfläche in Dortmund Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik	36
Abbildung 20: Bevölkerungsentwicklung 2013-2019 im Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik	36
Abbildung 21: Durchschnittsalter der Hauptwohnbevölkerung (HWB) in Dortmund am 31.12.2019 Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik.....	38
Abbildung 22: Hauptwohnbevölkerung nach Altersklasse (Stand 31.12.2019); Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik	38
Abbildung 23: Altersstruktur im Vergleich zur Gesamtstadt (Stand 31.12.2019); Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik	38
Abbildung 24: Entwicklung der Altersstruktur 2013-2019 Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik	39
Abbildung 25: Durchschnittsalter im Stadtbezirk am 31.12.2019 Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik	39
Abbildung 26: Zentralität nach Stadtbezirken ohne Innenstadt-West Quelle: eigene Darstellung nach Masterplan Einzelhandel (2013)	43

Abbildung 27: Nahversorgungszentrum „Kaiserstraße“ Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund	44
Abbildung 28: Nahversorgungszentrum „Saarlandstraße“ Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund	45
Abbildung 29: Nahversorgungszentrum „Körne“ Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund	45
Abbildung 30: Nahversorgungsstruktur im Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	46
Abbildung 31: Einzelhandel im Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	48
Abbildung 32: Radial-Konzentrisches Freiraummodell (1998) Quelle: eigene Darstellung nach Neumayer, Hufnagel und Kieslich (1998)	49
Abbildung 33: Freiraum im Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	54
Abbildung 34: Lärm im Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	58
Abbildung 35: Acht gleichwertige Zielfelder des Masterplanes Mobilität 2030 Quelle: Abschluss 1. Stufe Masterplan Mobilität 2030, Planersocietät	60
Abbildung 36: Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken (Gesamtverkehr) Quelle: eigene Darstellung nach Modal-Split-Erhebung – Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Dortmund (2019)	63
Abbildung 37: Untersuchungsbereiche zur Einrichtung von Bewohnerparkzonen im Cityrandbereich ; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	67
Abbildung 38: Mobilität im Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	69
Abbildung 39: Flächenanteile der Klimatope und Verkehrstrassen im Stadtgebiet von Dortmund Quelle: Klimaanalyse Dortmund (2019)	71
Abbildung 40: Stadtklima im Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: Regionalverband Ruhr; Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Stadt Dortmund	73
Abbildung 41: Versorgungsquoten in Dortmund und der Innenstadt-Ost Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	76
Abbildung 42: Spielplatzkategorien und prozentuale Flächenzuteilung Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	79
Abbildung 43: Ergebnisse aus der Sportverhaltensstudie für den Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: Masterplan Sport (Sportentwicklungsplanung) für die Stadt Dortmund, Erster Zwischenbericht (DS-Nr. 16354-19)	82
Abbildung 44: Soziale Infrastruktur im Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	88
Abbildung 45: prozentualer Anteil unterversorgter Adresspunkte (Breitband) Quelle: TÜV Rheinland	90
Abbildung 46: Technische Infrastruktur im Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	93
Abbildung 47: Wirtschaftsflächenreserven nach Stadtbezirken Quelle: eigene Auswertung nach Wirtschaftsflächendatenbank, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Stand 01.01.2017)	97
Abbildung 48: Gewerbegebiet „Im Spähenfelde-West“ Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund	98
Abbildung 49: Kraftwerk „Weißenburger Straße“ Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund	99
Abbildung 50: Handwerkerhof „Defdahl“ und westlich gelegene Abstellfläche Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund	99
Abbildung 51: Großmarkt Dortmund Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund	100
Abbildung 52: Büromeile „Rheinland- und Westfalendamm“ Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund ..	101
Abbildung 53: Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	103
Abbildung 54: Flächeninanspruchnahme der letzten Jahre im Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	109
Abbildung 55: Charakteristik der zukünftigen Flächenentwicklungen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	110
Abbildung 56: Wohnbauflächen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt	112

Abbildung 57: Aufbau des Kapitels Innenstadt-Ost 2030+ Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	113
Abbildung 58: Verortung der Handlungsempfehlungen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	123
Abbildung 59: Verortung des Wegenetzes im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	124
Abbildung 60 : Ansicht der ehemaligen Hoesch-Hafenbahn-Trasse; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	124
Abbildung 61: Verortung der Innenentwicklungsflächen im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	126
Abbildung 62: Ansicht Innenentwicklungsfläche „Nördlich Wittekindshof“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	126
Abbildung 63: Verortung des ehemaligen Güterbahnhofs Süd und Umfeld im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	128
Abbildung 64: Luftbild des ehemaligen Güterbahnhofs Süd und Umfeld; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	128
Abbildung 65: Verortung der Gewerbegebiete im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	131
Abbildung 66: Ansicht Nachnutzungspotenzial Gewerbegebiet „Spähenfelde-West“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	131
Abbildung 67: Verortung des Kreuzungsbereiches im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	133
Abbildung 68: Ansicht des Kreuzungsbereiches „Märkische Straße / Westfalendamm“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	133
Abbildung 69: Verortung des Rheinland- und Westfalendamms im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	135
Abbildung 70: Ansicht des Westfalendamms Richtung Westen; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	135
Abbildung 71: Verortung der neuen Verkehrsachse im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	138
Abbildung 72: zukünftiger Verlauf der Semerteichstraße; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	138
Abbildung 73: Verortung Stadtquartier Ost im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	140
Abbildung 74: Ansicht der Flächen des ehemaligen Bahngeländes; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	140
Abbildung 75: Verortung der Zentren im Stadtbezirk; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	142
Abbildung 76: Ansicht Zentrum „Körne“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund.....	142
Abbildung 77: Aufbau des Kapitels Visualisierung Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	145
Abbildung 78: Raummodell Innenstadt-Ost Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	146
Abbildung 79: Stadtbezirksentwicklungsplan Brackel 2030+; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	151
Abbildung 80: Auswertung Online-Beteiligung – „Was macht die Innenstadt-Ost aus?“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	166
Abbildung 81: Auswertung Online-Beteiligung – „Wie soll die Innenstadt-Ost sein?“; Quelle: eigene Darstellung, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt.....	167

Anhang 3 Abkürzungsverzeichnis



A+E-Flächen	Ausgleichs- und Ersatzflächen
A1	Autobahn 1
A40	Autobahn 40
ALKIS	Amtliches Liegenschaftskataster
ASB	Allgemeine Siedlungsbereiche
B+R	Bike and Ride
B1	Bundesstraße 1
B236	Bundesstraße 236
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
B-Plan	Bebauungsplan
DEW21	Dortmunder Energie- und Wasserversorgung GmbH
DOEGO	Dortmunder Einkaufsgenossenschaft für Obst und Gemüse
DSW21	Dortmunder Stadtwerke 21
EFH	Einfamilienhäuser
FNP	Flächennutzungsplan
GEP	Gebietsentwicklungsplan
GIB	Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen
GWB	Geschosswohnungsbau
KEP-Dienste	Kurier-, Express- und Paket-Dienste
Kfz	Kraftfahrzeug
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz
LEG	Landesentwicklungsgesellschaft
LEP	Landesentwicklungsplan
LNatSchG	Landesnaturschutzgesetz
LSG	Landschaftsschutzgebiet
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NSG	Naturschutzgebiet
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
Pkw	Personenkraftwagen
RE	Regional-Express
RPR	Regionalplan Ruhr
RRX	Rhein-Ruhr-Express
RS1	Radschnellweg Ruhr
RVR	Regionalverband Ruhr
SF	Siedlungsfläche
SGB	Sozialgesetzbuch
SGB II	Zweites Buch Sozialgesetzbuch

TEK	Tageseinrichtung für Kinder
Tmax	Tageshöchsttemperatur
UBB	Untere Bodenschutzbehörde
UBZ	Unterbezirk
UND	Untere Denkmalbehörde
UQZ	Umweltqualitätsziele
VRR	Verkehrsbund Rhein-Ruhr
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WE	Wohneinheiten
WZ	Wirtschaftszweig








Anhang 4 Legende Regionalplan Ruhr

Legende zum Entwurf der Neuaufstellung des Regionalplanes Ruhr von 06.07.2018 für den Ausschnitt Innenstadt-Ost gemäß den Festsetzungen des Regionalverbands Ruhr (s. Kapitel 3.2):

1. Siedlungsraum

-  a) Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB)
-  c) Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)

2. Freiraum

-  a) Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche
-  b) Waldbereiche
-  c) Oberflächengewässer
-  ca) Fließgewässer
- d) Freiraumfunktionen**
-  da) Schutz der Natur
-  db-1) Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung
-  dc) Regionale Grünzüge
-  de) Überschwemmungsbereiche

3. Verkehrsinfrastruktur

a) Straßen unter Angabe der Anschlussstelle

aa) Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr

-  aa-1) Bestand, Bedarfsplanmaßnahmen

ab) Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr

-  ab-1) Bestand, Bedarfsplanmaßnahmen

b) Schienenwege unter Angabe der Haltepunkte und Betriebsflächen

ba) Schienenwege für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr

-  ba-1) Bestand, Bedarfsplanmaßnahmen

bb) Schienenwege für den regionalen und überregionalen Verkehr

-  bb-1) Bestand, Bedarfsplanmaßnahmen

f) Lärmschutzbereich gemäß Fluglärmschutzverordnungen

-  fb) Tagschutzzone 2

Anhang 5 Legende Flächennutzungsplan 2004

Legende zum Flächennutzungsplan 2004 der Stadt Dortmund (s. Kapitel 3.3):

I. Darstellungen (§ 5 Abs. 2 BauGB)










Bauflächen bzw. Baugebiete

(§ 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB)

-  Wohnbaufläche
(§ 1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO)
-  Dorfgebiet
(§ 5 BauNVO)
-  Gemischte Baufläche
(§ 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO)
-  Kerngebiet
(§ 7 BauNVO)
-  Gewerbegebiet
(§ 8 BauNVO)
-  Industriegebiet
(§ 9 BauNVO)
-  Sondergebiete, untergliedert nach:
(§ 10 und § 11 BauNVO)
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung
- AZ** Ausbildungszentrum Handwerk
- BM** Baumarkt
- BMF** Büro, Museum, Freizeitgewerbe
- BV** Büro- und Verwaltungsgebäude
- CP** Campingplatz
- EKB** Einzelhandel, Kultur und Büro
- GB** Gastronomie und Beherbergungsgewerbe
- GC** Gartencenter
- GH** Großflächiger Handel
Großflächiger Handel ohne zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente
(siehe nebenstehenden Hinweis)
- GK** Großkino
- GM** Großmarkt
- GVZ** Güterverkehrszentrum
- HAFEN** Hafen
- HFS** Hotelfachschule
- MDB** Med. Dienstleistungs- und Beherbergungsgewerbe
- MFZ** Multifunktionales Zentrum
- MVSF** Messen, Veranstaltungen, Sport und Freizeit
- SF** Sport und Freizeit
- SK** Spielkasino
- SH** Sporthotel
- TÜV** Technischer Überwachungsverein
- TECH** Technologiegebiet
- UNI** Universität und unibezogene Einrichtung










Flächen und Einrichtungen für den Gemeinbedarf

(§ 5 Abs. 2 Nr. 2 BauGB)








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

Flächen für die Hauptverkehrswege








(§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)

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

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

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



Grünflächen (§ 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB)

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


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

-  Landwirtschaft
-  Wald


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

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

II. Ergänzende Darstellungen

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

III. Nachrichtlich übernommene oder vermerkte Fachplanungen (§ 5 Abs. 4 BauGB) nach anderen gesetzlichen Vorschriften

	Flughafen (Planfestgestellter Bereich)
	Betriebsfläche für den Luftverkehr
	Bauschutzbereich
	Lärmschutzzonen 1, 2 und C
	Regionalflughafen
	Abfall (Deponie)
	Bereich unter Bergaufsicht
	Recyclinghof
	Überschwemmungsgebiet
	Wasserschutzgebiet
	Naturschutzgebiete *
	Landschaftsschutzgebiete *
	Geschützte Landschaftsbestandteile *

* Aktuelle und geplante Schutzgebiete und -objekte (Paralleles Änderungsverfahren der Landschaftspläne)

Anhang 6 Denkmalliste

Die folgende Liste beinhaltet Denkmäler im Stadtbezirk Innenstadt-Ost, die rechtskräftig unter Denkmalschutz stehen (Stand Mai 2021). Die Tabelle stellt ausschließlich einen Auszug der Informationen aus der Denkmalliste der Stadt Dortmund und keine rechtsverbindliche Auskunft dar

List.-Nr.	Bezeichnung	Straße	Hs-Nr.	Gebäudetyp: einfache Kategorisierung	Gebäudetyp: genaue Kategorisierung
0205		Bismarckstraße	36	Wohngebäude	Wohnhaus
0206		Dresdener Straße	8	Wohngebäude	Wohnhaus
0207		Freiligrathstraße	23	Wohngebäude	Wohnhaus
0208		Friedenstraße	5	Wohngebäude	Wohnhaus
0209		Fürstenbergweg	9,11	Wohngebäude	Wohnhaus
0213		Gerichtsstraße	13	Wohngebäude	Wohnhaus
0214		Goebenstraße	1	Wohngebäude	Wohn- und Geschäftshaus
0215		Kettelerweg	55	Wohngebäude	Wohnhaus
0216		Landoisweg	10	Wohngebäude	Wohnhaus
0218	ehem. Villa Köhne	Prinz-Friedrich-Karl-Straße	36	Wohngebäude	Wohnhaus
0219		Robert-Koch-Straße	5,7	Wohngebäude	Wohnhaus
0260		Freiligrathstraße	8	Wohngebäude	Wohnhaus
0299	Landgericht	Hamburger Straße	11	Öffentl. bauliche Anlagen	Verwaltung
0331		Schönhauser Straße	15	Handwerk / Handel / Dienstleistung	Bürogebäude
0332		Westfalendamm	267	Wohngebäude	Wohnhaus
0333		Westfalendamm	273	Wohngebäude	Wohnhaus
0358		Landoisweg	2	Wohngebäude	Wohnhaus
0379	Landesoberbergamt Dortmund	Goebenstraße	25,27	Öffentl. bauliche Anlagen	Verwaltung
0380		Lübecker Straße	34,36	Wohngebäude	Wohnhaus
0395	Kath. Pfarrkirche St. Bonifatius	Bonifatiusstraße	3	Sakral	Kirche
0440		Freiligrathstraße	13	Wohngebäude	Wohnhaus
0461	Kath. Kloster- und Pfarrkirche St. Franziskus	Franziskanerstraße	1	Sakral	Kirche
0462		Lübkestraße	10	Wohngebäude	Wohnhaus
0552	Park-Café	Florianstraße	2	Handwerk / Handel / Dienstleistung	Gaststätte
0558		Hermann-Löns-Straße	5	Wohngebäude	Wohnhaus
0566	Justizgebäude Amtsgericht	Gerichtsplatz Lübecker Straße	4,22 23	Öffentl. bauliche Anlagen	Verwaltung
0570	Westfalenhalle I (Haupthalle)	Rheinlanddamm	200	Öffentl. bauliche Anlagen	Gesundheit / Soziales
0572		Thierschweg	5	Wohngebäude	Wohnhaus
0574		Grabbeplatz	3	Wohngebäude	Wohnhaus
0579		Kortumweg	4	Wohngebäude	Wohnhaus

0586		Thierschweg	1	Wohngebäude	Wohnhaus
0604		Thierschweg	2	Wohngebäude	Wohnhaus
0605		Thierschweg	3	Wohngebäude	Wohnhaus
0627		Peter-Florenz-Weddigen-Straße	9	Wohngebäude	Wohnhaus
0628		Droste-Hülshoff-Straße	7	Wohngebäude	Wohnhaus
0629		Max-Eyth-Straße	7,9	Wohngebäude	Wohnhaus
0630		Uhlmann-Bixterheide-Weg	2	Wohngebäude	Wohnhaus
0631		Uhlmann-Bixterheide-Weg	5	Wohngebäude	Wohnhaus
0640		Kortumweg	25	Wohngebäude	Wohnhaus
0655		Prinz-Friedrich-Karl-Straße	3	Handwerk / Handel / Dienst- leistung	Bürogebäude
0659		Westfalendamm	281	Wohngebäude	Doppelwohnhaus
0660		Franziskanerstraße	4	Wohngebäude	Wohnhaus
0661		Thierschweg	11	Wohngebäude	Wohnhaus
0680		Lübecker Straße	26	Wohngebäude	Wohnhaus
0681		Lübecker Straße	32	Wohngebäude	Wohnhaus
0682		Friedenstraße	7	Wohngebäude	Wohnhaus
0715		Thomas-Mann-Straße	17	Wohngebäude	Wohnhaus
0716	Kath. Kirche St. Li- borius	Liboristraße	20	Sakral	Kirche
0719		Lübecker Straße	28	Wohngebäude	Wohnhaus
0839		Kaiserstraße	58	Wohngebäude	Wohn- und Ge- schäftshaus
0842	Fachhochschule	Rheinlanddamm	203	Öffentl. bauliche Anlagen	Bildung / Wissen- schaft
0853		Lübecker Straße	40	Wohngebäude	Wohn- und Ge- schäftshaus
0854		Lübecker Straße	42	Wohngebäude	Wohn- und Ge- schäftshaus
0856		Sonnenstraße	144	Wohngebäude	Wohnhaus
0857		Sonnenstraße	146	Wohngebäude	Wohnhaus
0858		Sonnenstraße	148	Wohngebäude	Wohnhaus
0859		Sonnenstraße	150	Wohngebäude	Wohnhaus
0860		Sonnenstraße	84	Wohngebäude	Wohnhaus
0864	Funk- und Fernseh- turm 'Florian'	Florianstraße	2 a	Industrieanlage / Technik	Technik
0880	Ev. Gemeindehaus 'Melanchthon'	Melanchthonstraße	2,4	Öffentl. bauliche Anlagen	Gesundheit / Sozia- les
0881		Sonnenstraße	82	Wohngebäude	Wohnhaus
0885		Lübecker Straße	38	Wohngebäude	Wohn- und Ge- schäftshaus
0894	Villa Klönne	Hohenzollernstraße	26	Wohngebäude	Villa
0904		Hohenzollernstraße	33	Wohngebäude	Wohnhaus
0905		Dresdener Straße	9	Wohngebäude	Wohnhaus

0915	Wohn- und Atelierhaus	Stadtrat-Cremer-Allee	21	Wohngebäude	Wohnhaus
0920		Landoisweg	4	Wohngebäude	Wohnhaus
0935		Kettelerweg	20	Wohngebäude	Wohnhaus
0943		Gerichtsstraße	15	Wohngebäude	Wohnhaus
0945		Droste-Hülshoff-Straße	2,4	Wohngebäude	Wohnhaus
0946	Hochbunker	Zwickauer Straße	10	Öffentl. bauliche Anlagen	Gesundheit / Soziales
0948		Dresdener Straße	7	Gestaltete Landschaft	Villa
0949		Grabbestraße	15	Wohngebäude	Wohnhaus
0950		Freiligrathstraße	32	Wohngebäude	Wohnhaus
0951		Wilsingweg	5	Wohngebäude	Wohnhaus
0952		Lübkestraße	6	Wohngebäude	Wohnhaus
0953		Lübkestraße	4	Wohngebäude	Wohnhaus
0954		Westfalendamm	237	Wohngebäude	Wohnhaus
0955		Westfalendamm	265	Wohngebäude	Wohnhaus
0956		Westfalendamm	251	Wohngebäude	Wohnhaus
0957	Verwaltungsgebäude der neuapostolischen Gemeinde	Westfalendamm	88	Öffentl. bauliche Anlagen	Gesundheit / Soziales
0958		Wilsingweg	6	Wohngebäude	Wohnhaus
0959		Grimmeweg	16	Wohngebäude	Wohnhaus
0960		Freiligrathstraße	25	Wohngebäude	Wohnhaus
0961		Freiligrathstraße	34	Wohngebäude	Wohnhaus
0962		Lübkestraße	8	Wohngebäude	Wohnhaus
1025	Siedlung Kaiserblock	Davidisstraße	15-33, 34, 35, 36-44, 45-49	Wohngebäude	Wohnhaus
1025	Siedlung Kaiserblock	Präsidentenstraße Reichswehrstraße Von-der-Tann-Straße Walderseestraße	1-14 1,3-9,10- 24,26,28 1,3-9, 10,11, 11a,12, 12a,13 22-24,26	Wohngebäude	Wohnhaus
1026	Siedlung Lenteninsel	Güntherstraße Klönnestraße Lenteninsel Lüneburger Straße	116-128 73-79 1-20 4-20,24	Wohngebäude	Wohnhaus
1027	ehem. Hauptzollamt	Hainallee	1	Öffentl. bauliche Anlagen	Verwaltung
1030	Ostenfriedhof	Robert-Koch-Straße	35	Gedenken / Begräbniskultur	Friedhof
1057		Hermann-Löns-Straße	16,18	Wohngebäude	Doppelwohnhaus
1059		Prinz-Friedrich-Karl-Straße	46	Wohngebäude	Villa
1060	Sonnensegel im Westfalenpark	Florianstraße	2	Gestaltete Landschaft	Parkanlage

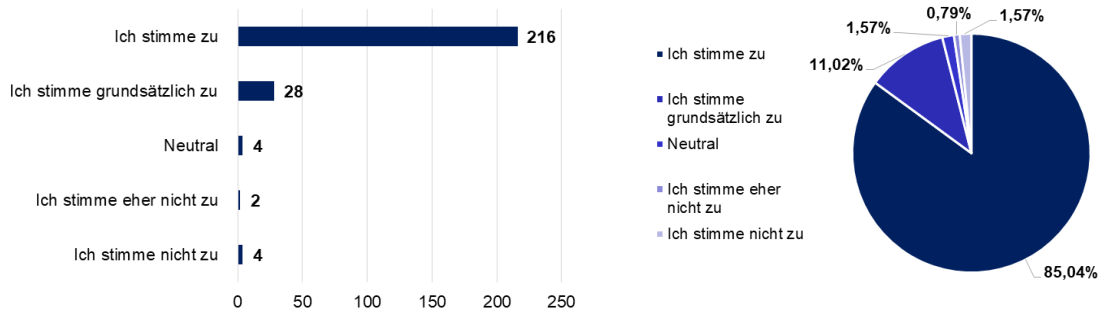
Anhang 7 Ergebnisdokumentation Online-Beteiligung

Im Zuge einer Online-Beteiligung wurden die Bewohner*innen im Stadtbezirk Innenstadt-Ost sowie alle Interessierten dazu aufgerufen, sich über die Ergebnisse des INSEKT zu informieren sowie ein Stimmungsbild abzugeben. Inhaltlich lag der Fokus auf der Vorstellung der wesentlichen Themen für die zukünftige Entwicklung des Stadtbezirkes (s. Kapitel 5.3) sowie deren Zielformulierung, zu denen die Teilnehmer*innen ihre Bewertung abgeben konnten.

Die folgende Ergebnisdokumentation zeigt die Auswertung der Fragestellung „Stimmen Sie der Zielformulierung zu?“ und „Wie wichtig ist Ihnen das Stadtbezirksthema?“. Dabei wurden die Zielformulierungen der Stadtbezirksthemen in Teilaspekte aufgeteilt, um eine differenzierte Bewertung einholen zu können. Insgesamt sind 254 Teilnahmen eingegangen. Am Ende steht als Zusammenfassung das jeweilige Stimmungsbild, welches sich zu den verschiedenen Stadtbezirksthemen ergeben hat.

Stadtbezirksthema „Ausbau des Wegenetzes“

Das Wegenetz soll durch den Radschnellweg Ruhr (RS1), den Hoesch-Hafenbahn-Weg und die Fortführung des Bananenradwegs ausgebaut werden. Zudem soll eine verbesserte Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Stadewäldchen und dem Emscherradweg durch die Einbindung des Westfalenparks in das Wegenetz entstehen. Durch die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs wird ein Beitrag zur Mobilitätswende geleistet sowie Lärm- und Schadstoffbelastungen langfristig verringert.

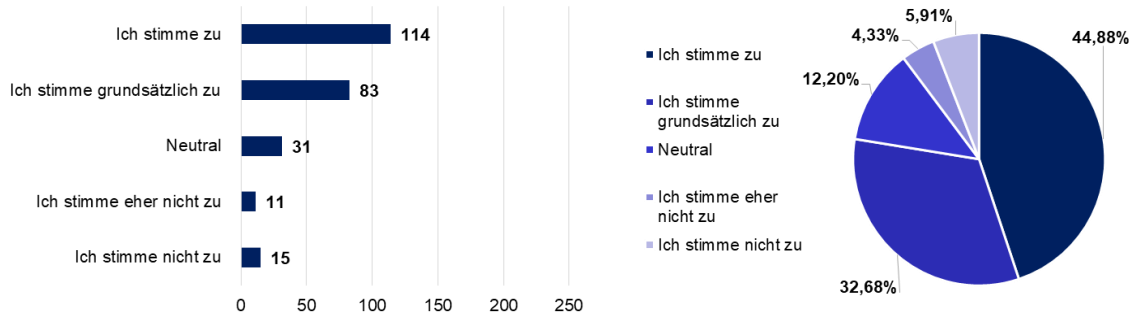


Stimmungsbild: Insgesamt stimmen 85,04 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung zu und nur 2,36 % „eher nicht zu“ bzw. „nicht zu“. Dies spiegelt sich in der Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas wieder. Insgesamt 86,22 % der Teilnehmer*innen erachten das Thema als wichtig. Dahingegen hat kein*e Teilnehmer*in das Thema als „unwichtig“ und nur 1,57 % als „eher unwichtig“ bewertet. 9,45 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.

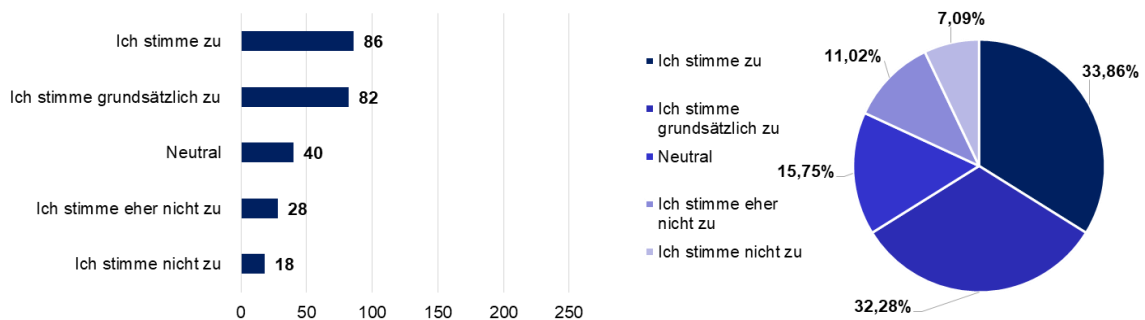


Stadtbezirksthema „Doppelte Innenentwicklung“

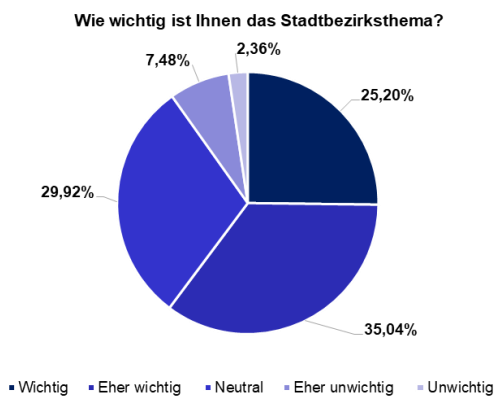
Im Sinne einer „Doppelten Innenentwicklung“ soll die Entwicklung der Flächenpotenziale „Nördlich Wittekindshof“, „Max-Eyth-Straße“ und „Sckellstraße“ unter der Berücksichtigung des Bedarfes an Grünflächen und Flächen für soziale Angebote (z. B. Betreuungs-, Bildungs-, Freizeit- und Pflegeangebote) erfolgen, um dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ gerecht zu werden und zu einer positiven Entwicklung des gesamten Wohnumfeldes beizutragen.



Eine besondere Bedeutung erhält dabei die Einbindung in umliegende Siedlungsbereiche, die Berücksichtigung der historischen Strukturen insbesondere im Bereich der Gartenstadt und das Erzielen einer erhöhten städtebaulichen Dichte aufgrund der zentralen Lage der Flächen.

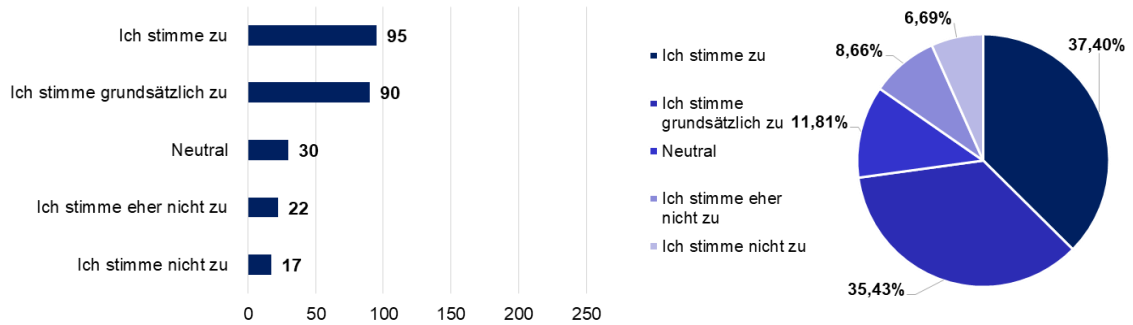


Stimmungsbild: Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von mehr als zwei Dritteln der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei haben jedoch in beiden Punkten der Zielformulierung deutlich weniger als 50,00 % der Teilnehmer*innen ihre eindeutige Zustimmung durch die Eingabe „ich stimme zu“ erteilt. Insbesondere bei dem Aspekt der besonderen Berücksichtigung der Verzahnung mit den umliegenden Siedlungsbereichen, der historischen Strukturen und das Erzielen einer erhöhten städtebaulichen Dichte geben 11,02 % „ich stimme eher nicht zu“ und 7,09 % „ich stimme nicht zu“ an. Dies spiegelt sich in der allgemeinen Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas wieder. Nur 25,40 % bewerten das Stadtbezirksthema als „wichtig“ und 35,04 % als „eher wichtig“. Knapp 10,00 % geben an, das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ zu bewerten. Mehr als ein Viertel der Teilnehmer*innen (29,92 %) weicht durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.

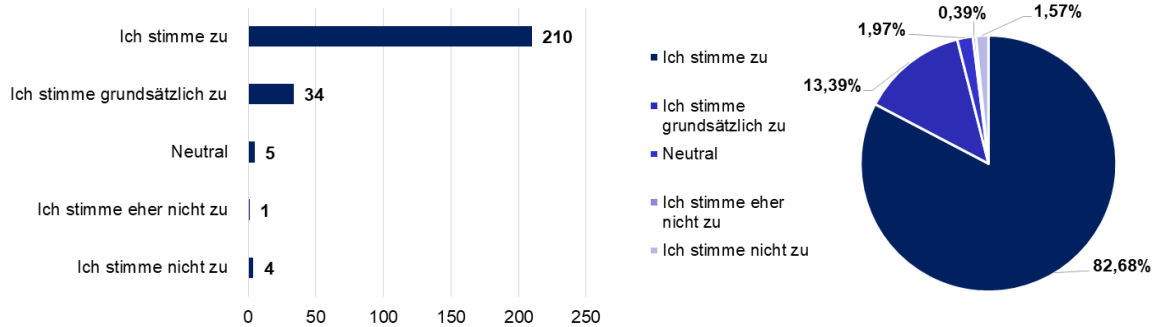


Stadtbezirksthema „Ehemaliger Güterbahnhof Süd und Umfeld“

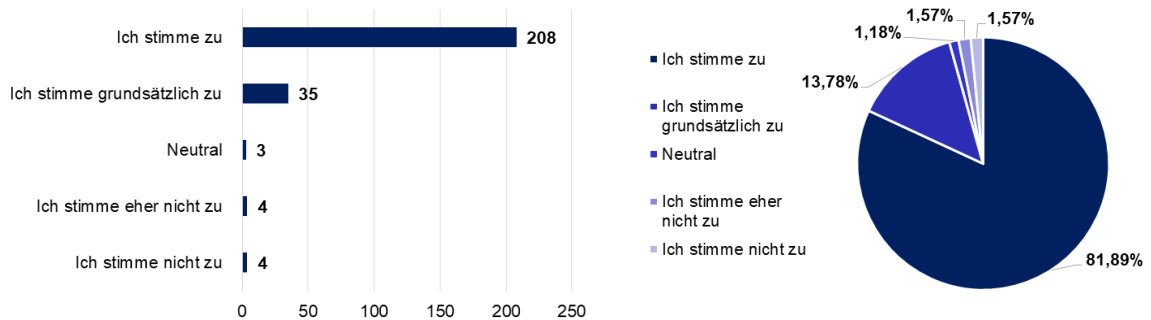
Die Flächen „Nördlich Ernst-Mehlich-Straße“, „Kronprinzenviertel“, „DOEGO-Gelände“ und „Deggingshöfe“ sollen im Sinne einer kompakten und durchmischten Stadt zu einem Quartier mit einer hohen städtebaulichen Dichte und Nutzungsvielfalt in direkter Nähe zur Dortmunder City entwickelt werden.



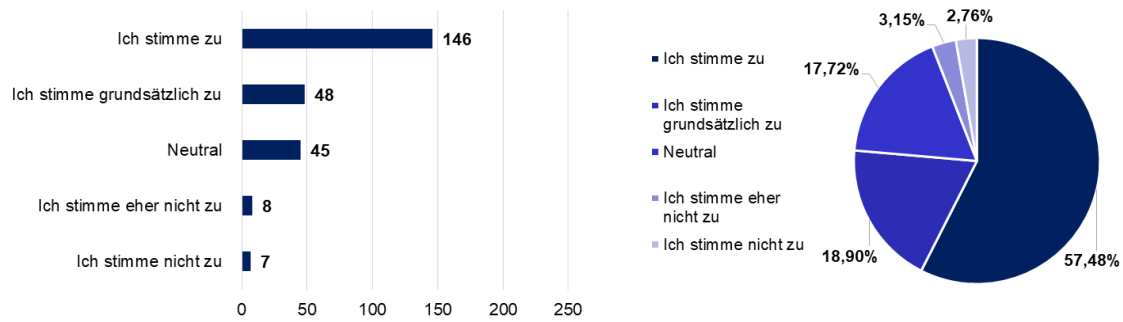
Dabei gilt es, die verschiedenen Bedarfe an Grünflächen und Flächen für soziale Angebote (z. B. Betreuungs-, Bildungs-, Freizeit- und Pflegeangebote) sowie die Anforderungen der Klimaanpassung (z. B. Fassaden- und Dachbegrünung) und die Vermeidung einer Überhitzung zu berücksichtigen.



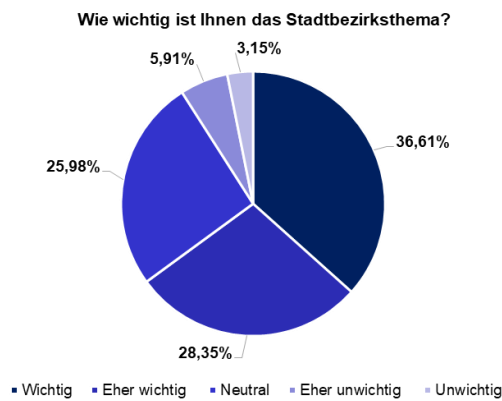
Als Beitrag zur Mobilitätswende sollen attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen und eine Anbindung an den Radschnellweg Ruhr (RS1) geschaffen werden. Die Errichtung einer neuen S-Bahn-Haltestelle trägt zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes bei.



Eine perspektivisch denkbare Verlagerung des Großmarktes und eine Entwicklung der Fläche als kompaktes, durchgrüntes, Quartier in Anlehnung an den Rahmenplan zur Gestaltung des Umfeldes Güterbahnhof Süd kann die gewünschte Entwicklung für diesen Bereich abrunden.

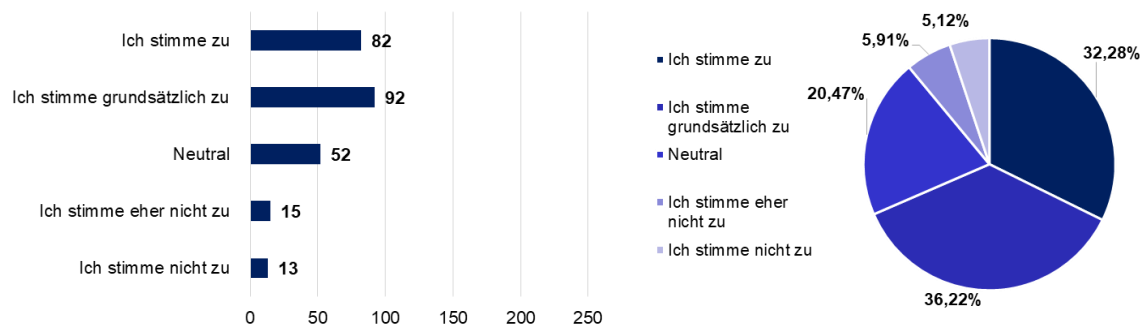


Stimmungsbild: Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von mehr als zwei Dritteln der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erfährt die Berücksichtigung der Bedarfe an Grün- und Gemeinbedarfsflächen und Anforderungen der Klimaanpassung, die Vermeidung einer Überhitzung, der geplante Ausbau des Radschnellwegs Ruhr (RS1) und die Errichtung einer neuen S-Bahn-Haltestelle besonderen Zuspruch. Hier stimmen mehr als 80,00 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung eindeutig zu. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas geben 36,61 % „wichtig“ und 28,35 % „eher wichtig“ an, wohingegen 9,06 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. Rund ein Viertel der Teilnehmer*innen (25,98 %) weicht durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.

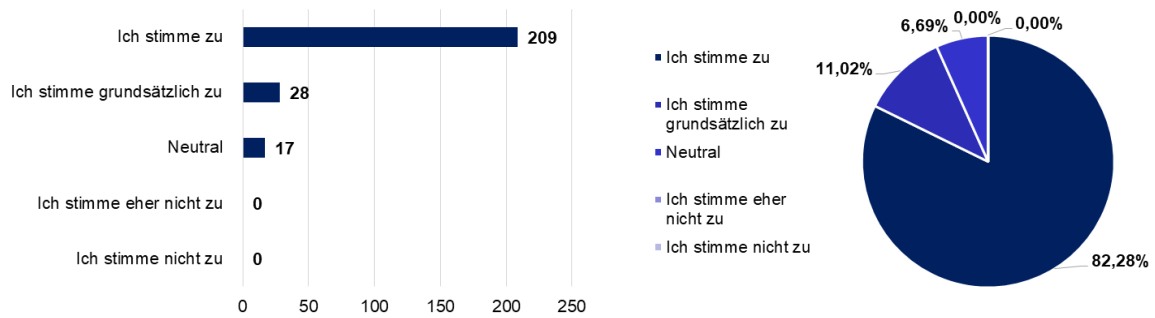


Stadtbezirksthema „Gewerbegebiete „Im Spähenfelde-Nord / -West“, „Körne“, „Brinkstraße“ und „Bronnerstraße““

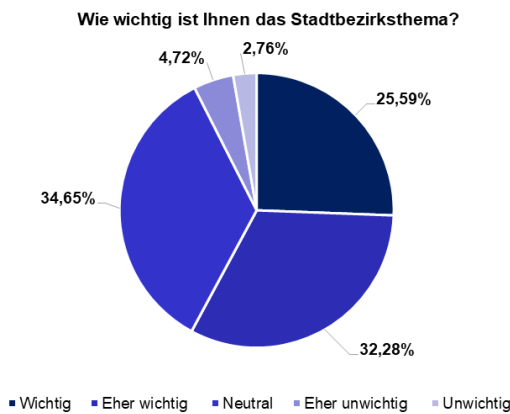
Durch eine städtebauliche Erneuerung und eine Reaktivierung der brachliegenden und mindergenutzten Wirtschaftsflächen soll eine Weiterentwicklung der Wirtschafts- und Arbeitsstandorte „Im Spähenfelde“, „Körne“, „Brinkstraße“ und „Bronnerstraße“ erfolgen.



Es ist eine Durchgrünung der Bestandsgebiete zu forcieren, um eine Überhitzung der verdichteten und hochversiegelten Bereiche zu vermeiden.

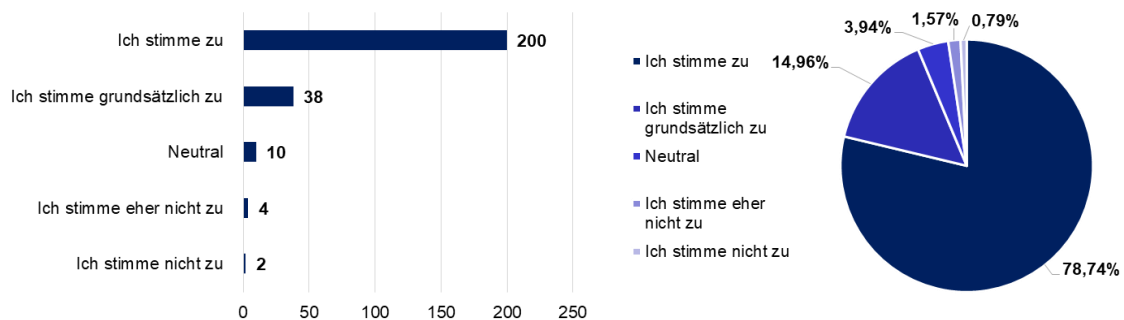


Stimmungsbild: Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von mehr als zwei Dritteln der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erfährt das Ziel, eine Durchgrünung der Bestandsgebiete zu forcieren, um eine Überhitzung der verdichteten und hochversiegelten Bereiche zu vermeiden einen besonderen Zuspruch. Hier stimmen über 80,00 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung zu. Der Aspekt, die Gewerbegebiete durch eine städtebauliche Erneuerung und eine Reaktivierung der brachliegenden und mindergenutzten Flächen weiterzuentwickeln findet einen geringeren Zuspruch von 32,28 %. Zudem geben gut 10,00 % an, dem Aspekt der Zielformulierung „eher nicht zuzustimmen“ bzw. „nicht zuzustimmen“. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas haben rund ein Viertel der Teilnehmer*innen (25,59 %) „wichtig“ und 32,28 % „eher wichtig“ angegeben. Insgesamt 7,48 % haben das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewertet. Der hohe Anteil von 34,65 % weicht durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.

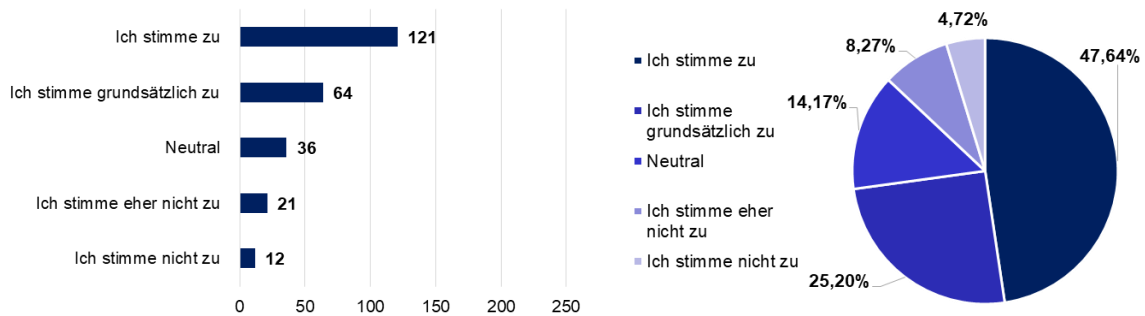


Stadtbezirksthema „Kreuzungsbereich Märkische Straße / Westfalendamm“

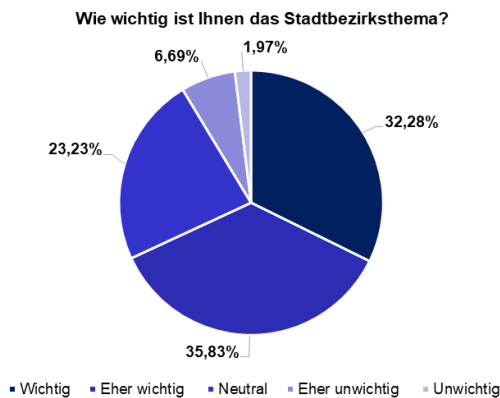
Die Umgestaltung des Kreuzungsbereiches „Märkische Straße / Westfalendamm“ soll zu einer Optimierung für alle Verkehrsteilnehmer*innen führen. Insbesondere der Ausbau einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegführung sowie der barrierefreie Ausbau der Stadtbahn-Haltestelle sollen einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten.



Durch die Entwicklung brachliegender Flächen sowie einer Wiederbelebung von leerstehenden Büro- und Gewerbeimmobilien im Umkreis soll der Büro- und Dienstleistungsstandort „Rheinland- und Westfalendamm“ gestärkt und eine repräsentative Eingangssituation zur Innenstadt geschaffen werden.

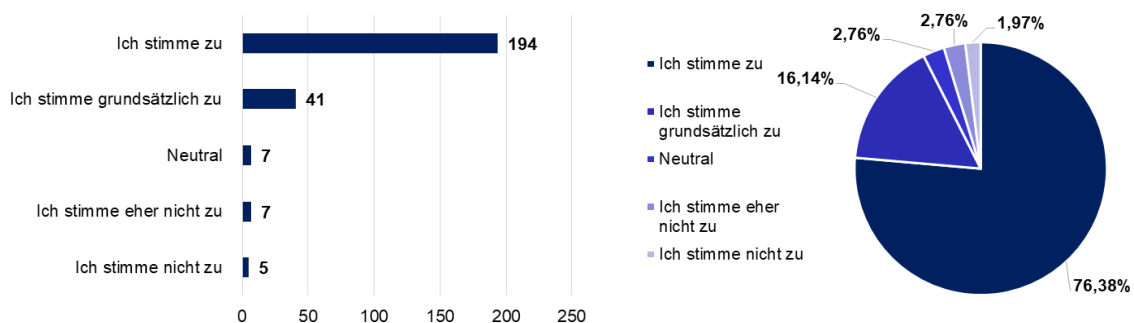


Stimmungsbild: Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von mehr als zwei Dritteln der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erfährt das Ziel, den Kreuzungsbereich für alle Verkehrsträger zu optimieren sowie der Ausbau einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegführung und der barrierefreie Ausbau der Stadtbahn-Haltestelle einen besonderen Zuspruch. Hier stimmen knapp 80,00 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung zu. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas geben 32,28 % „wichtig“ und 35,83 % „eher wichtig“ an, wohingegen 8,66 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. 23,23 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.

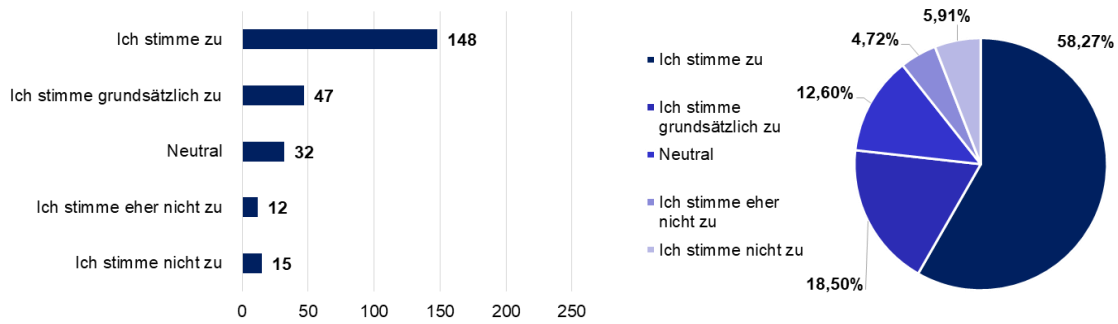


Stadtbezirksthema „Rheinland- und Westfalendamm“

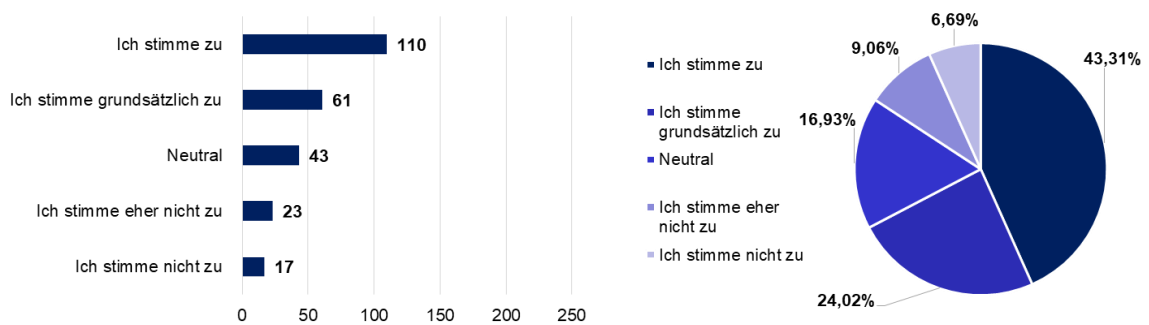
Die Umgestaltung der Verkehrsachse Rheinland- und Westfalendamm soll für alle Verkehrsträger*innen erfolgen. Durch den Ausbau durchgängiger Fuß- und Radwege mit zeitgemäßen Qualitätsstandards, der Schaffung sicherer Quermöglichkeiten und Optimierung des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs wird ein Beitrag zur Mobilitätswende geleistet und die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen durch alternative Verkehrsmittel verbessert.



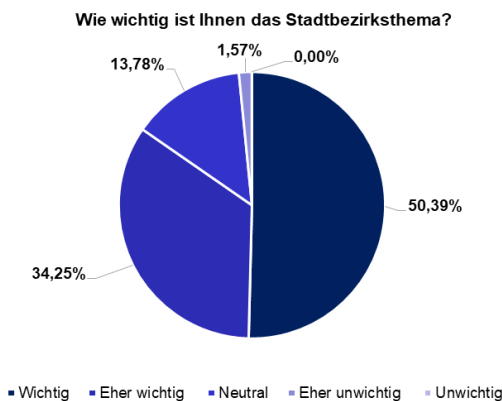
Durch eine grundsätzliche Neubewertung des Straßenabschnitts zwischen der Anschlussstelle Märkische Straße und B236 sollen die Planungen zum Tunnelbau überprüft werden.



Durch die Entwicklung brachliegender Flächen soll der Büro- und Dienstleistungsstandort „Rheinland- und Westfalendamm“ gestärkt und eine repräsentative Eingangssituation zur Innenstadt geschaffen werden.

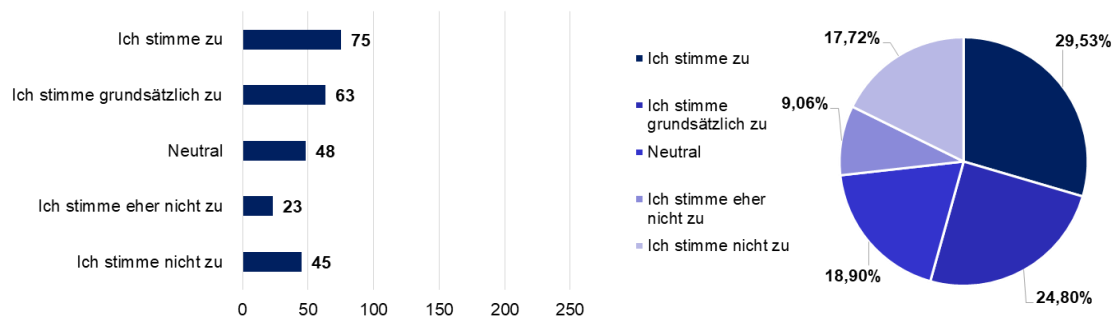


Stimmungsbild: Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von mehr als zwei Dritteln der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erfährt das Ziel, den Rheinland- und Westfalendamm für alle Verkehrsträger zu optimieren sowie der Ausbau durchgängiger Fuß- und Radwege, sicherer Querungsmöglichkeiten und die Optimierung des ÖPNV-Angebotes einen besonderen Zuspruch. Hier stimmen knapp 80,00 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung zu. Der Aspekt, brachliegende Flächenpotenziale zu nutzen, um den Büro- und Dienstleistungsstandort zu stärken und eine repräsentative Eingangssituation zur Dortmunder Innenstadt zu schaffen, findet hingegen einen geringeren Zuspruch von 43,31 %. Zudem geben 9,06 % an, dem Aspekt der Zielformulierung „eher nicht zuzustimmen“ und 6,69 % „nicht zuzustimmen“. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas geben die Hälfte der Teilnehmer*innen (50,39 %) „wichtig“ und 34,25 % „eher wichtig“ an, wohingegen ausschließlich 1,57 % das Thema als „eher unwichtig“ und 0,00 % „unwichtig“ bewerten. 13,78 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.

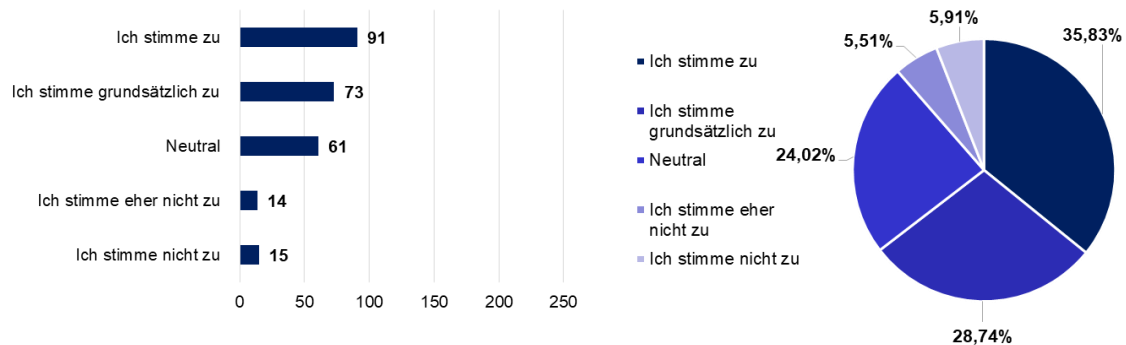


Stadtbezirksthema „Semerteichstraße“

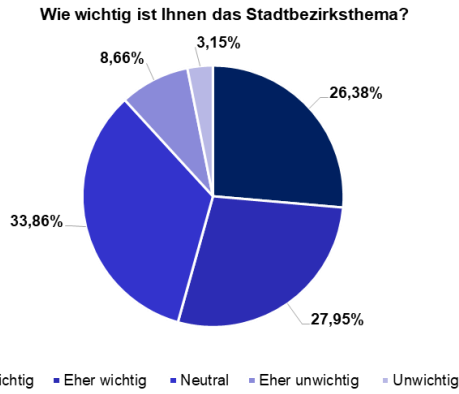
Der Ausbau der Semerteichstraße soll zur verkehrlichen Entlastung der umliegenden Siedlungsbereiche dienen.



Die Flächenpotenziale am ehemaligen TÜV-Nord-Standort, am Körner Hellweg und an der Pyrmonter Straße sollen für eine bauliche Entwicklung unter Berücksichtigung des Bedarfe an Grünflächen und Flächen für soziale Angebote (z. B. Betreuungs-, Bildungs-, Freizeit- und Pflegeangebote) geprüft werden. Aufgrund der entstehenden Lärmauswirkungen ist eine geschlossene Bebauung entlang des zukünftigen Straßenverlaufes bei Neubauvorhaben zu berücksichtigen.

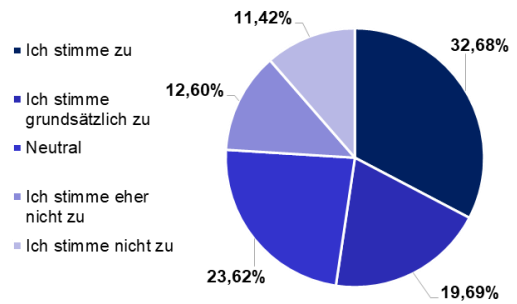
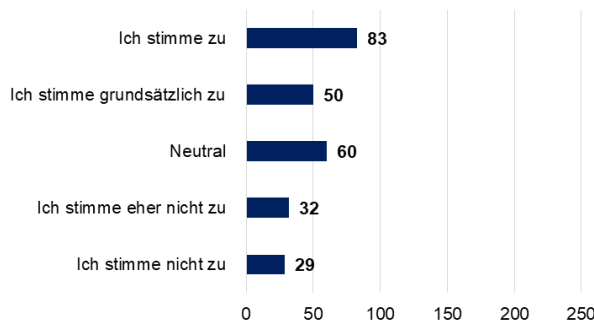


Stimmungsbild: Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von der Hälfte der Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erhält das Ziel, die Semerteichstraße zur verkehrlichen Entlastung der umliegenden Siedlungsbereiche auszubauen, nur einen geringen Zuspruch. Hier haben lediglich knapp 29,53 % ihre eindeutige Zustimmung durch die Eingabe „ich stimme zu“ erteilt. Zudem geben 9,06 % an, dem Aspekt der Zielformulierung „eher nicht zuzustimmen“ und 17,72 % „nicht zuzustimmen“. Somit stimmen über ein Viertel der Teilnehmer*innen der Zielformulierung „eher nicht“ zu bzw. „nicht zu“. Der Aspekt der Innenentwicklung und des Lärmschutzes entlang des zukünftigen Straßenverlaufes erhält hingegen eine klare Zustimmung von 35,83 %. Zudem stimmen 28,74 % „grundsätzlich zu“ und nur 5,51 % „eher nicht zu“ und 5,91 % „nicht zu“. In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas haben nur 26,38 % „wichtig“ und 27,95 % „eher wichtig“ angegeben, wohingegen mehr als 10,00 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerten. Der hohe Anteil von 33,86 % weicht durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.

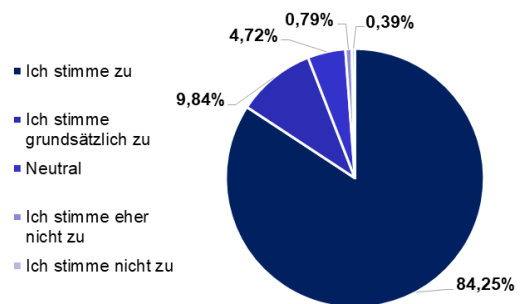
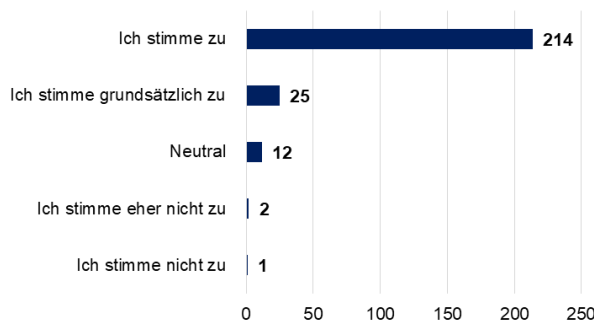


Stadtbezirksthema „Stadtquartier Ost“

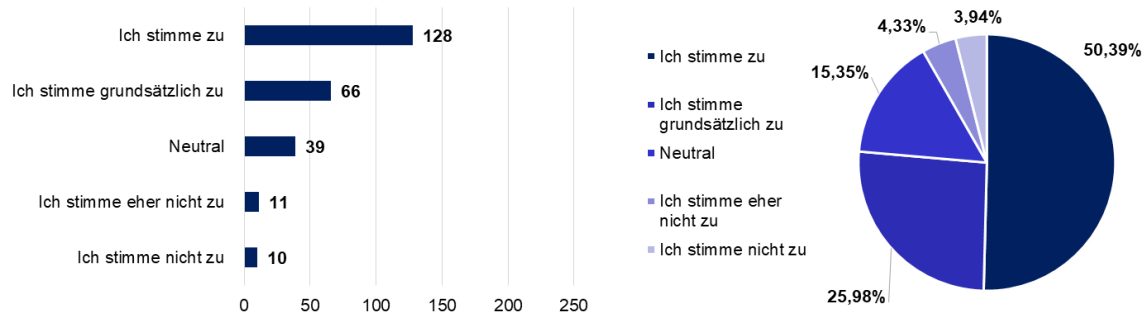
Die Fertigstellung des Stadtquartiers soll gemäß dem städtebaulichen Konzept „Stadtquartier Ost“ durch die Entwicklung des verbliebenen Flächenpotenzials an der Hamburger Straße in Form einer mehrgeschossigen und geschlossenen Bauweise erfolgen.



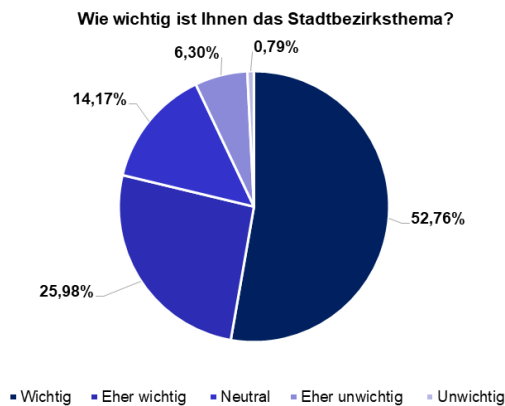
Durch die Ausgestaltung der Flächen der ehemaligen Bahntrasse zu einem Park sowie der Fortführung des Bananenradwegs als lineare Grünstruktur wird ein Beitrag zur Mobilitätswende geleistet und dem örtlichen Grünflächenmangel entgegenwirkt.



Eine langfristige Aufgabe gewerblicher Nutzungen südlich der Güntherstraße zugunsten von Wohnen hebt die isolierte Lage der nördlich gelegenen Wohnsiedlung auf, ermöglicht einen verbesserten Zugang zur neu entwickelten Grünverbindung und leistet damit einen positiven Beitrag zur Gesamtentwicklung des Stadtquartiers Ost und seiner Umgebung. Dabei sollen kulturelle Nutzungen erhalten bleiben.

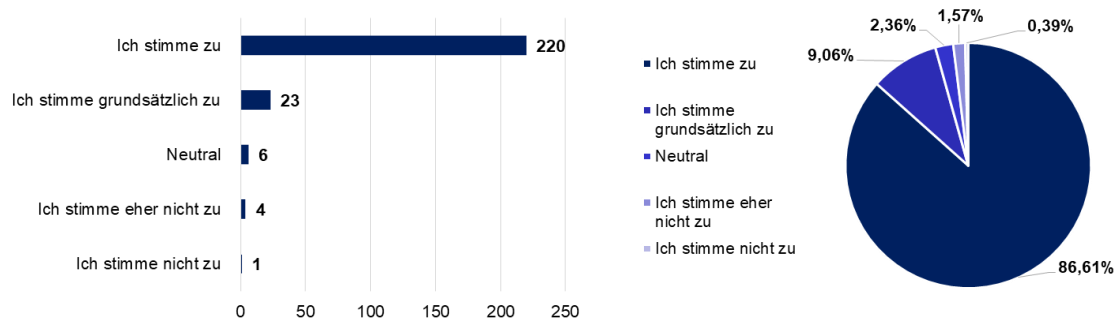


Stimmungsbild: Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von mindestens der Hälfte aller Teilnehmer*innen „grundsätzlich zugestimmt“ bzw. „zugestimmt“. Dabei erhalten die Ausgestaltung der Flächen der ehemaligen Bahntrasse zu einem Park sowie die Fortführung des Bananenradwegs als lineare Grünstruktur einen besonderen Zuspruch. Hier stimmen knapp 85,00 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung zu. Das Ziel, das Stadtquartier Ost durch die Entwicklung des verbliebenen Flächenpotenzials an der Hamburger Straße in Form einer mehrgeschossigen und geschlossenen Bauweise abzuschließen, erfährt hingegen einen geringeren Zuspruch von nur 32,68 %. Zudem geben mehr als ein Viertel der Teilnehmer*innen an, der Zielformulierung „eher nicht zuzustimmen“ (12,60 %) bzw. „nicht zuzustimmen“ (11,42 %). In Bezug auf die Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas haben dennoch 52,76 % „wichtig“ und 25,98 % „eher wichtig“ angegeben, wohingegen nur 7,06 % das Thema als „eher unwichtig“ bzw. „unwichtig“ bewerteten. 14,17 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.

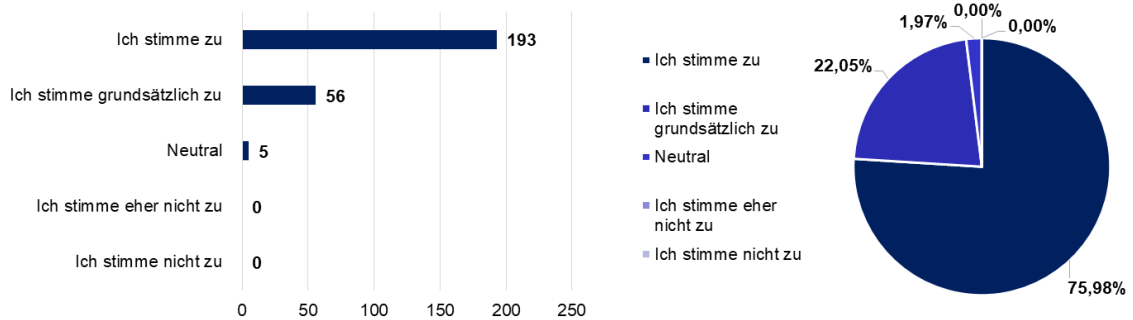


Stadtbezirksthema „Zentren“

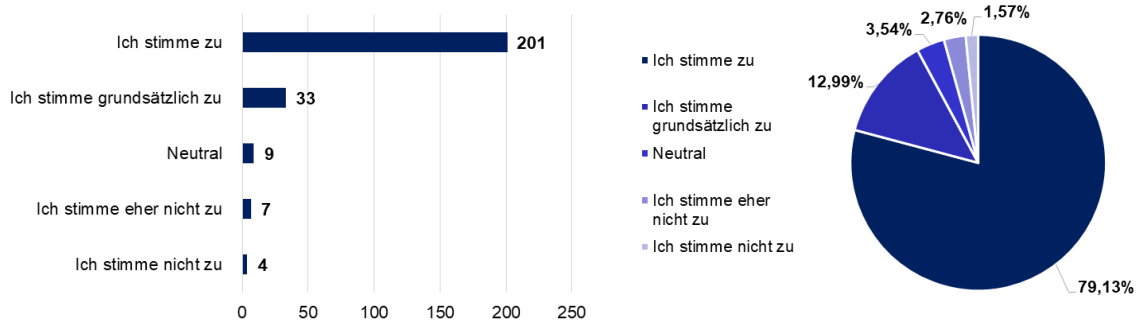
Die Umgestaltung des öffentlichen Raumes zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie eine Stärkung der Durchgrünung soll zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und Vermeidung einer Überhitzung in den Zentren „Saarlandstraße“, „Kaiserstraße“ und „Körne“ beitragen.



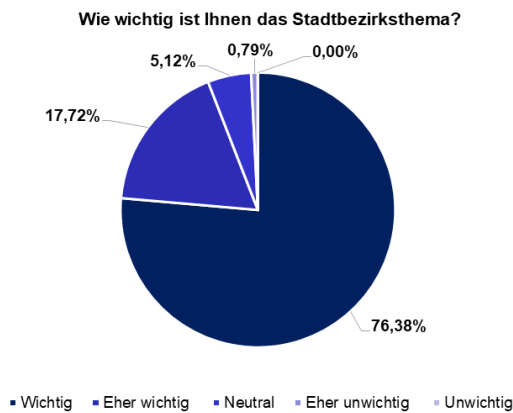
Um Verkehre zu vermeiden und die räumliche Distanz zwischen Wohnen, Nahversorgung, Dienstleistungen, Freizeit und Bildungsorten gering zu halten gilt es, die Nutzungsmischung und Angebotsvielfalt in den Zentren zu sichern.



Die Umgestaltung der Saarlandstraße, Kaiserstraße und des Körner Hellweg leistet durch den Ausbau einer zeitgemäßen Fuß- und Radwegeführung und Neugestaltung der Seitenräume einen Beitrag zur Mobilitätswende. Dies trägt zu einer langfristigen Verringerung des Autoverkehrs und mehr Aufenthaltsqualität in den Zentren bei.



Stimmungsbild: Insgesamt wird der Zielformulierung in allen Punkten von knapp 80 % der Teilnehmer*innen durch die Eingabe „ich stimme zu“ eindeutig zugestimmt. Dabei erhält die Umgestaltung des öffentlichen Raumes zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie eine Stärkung der Durchgrünung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und stadtklimatischen Entlastung in den Zentren einen besonders hohen Zuspruch. Hier stimmen 86,61 % der Teilnehmer*innen der Zielformulierung eindeutig zu. Die allgemein hohe Zustimmung spiegelt sich auch in der Bewertung der Wichtigkeit des Stadtbezirksthemas wider. Somit bewerten 76,38 % das Thema als „wichtig“ und 17,72 % als „eher wichtig“. Dahingegen geben nur 0,79 % an, dass Thema als „eher unwichtig“ und 0,00 % als „unwichtig“ zu bewerten. 5,12 % der Teilnehmer*innen weichen durch eine neutrale Abstimmung einer klaren Bewertung des Themas aus.



Anhang 8 Projektabelle

Um die aktuelle Entwicklung im Stadtbezirk Innenstadt-Ost herauszustellen, werden in der folgenden Tabelle „laufende“ bzw. „geplante“ Projekte erläutert, die für das jeweilige Fachressort von Bedeutung sind (Stichtag 31.03.2021). Je nach Fachplanung ergibt sich die Bedeutsamkeit z. B. durch den Flächenbedarf, über die Versorgungsfunktion und insbesondere in der Mobilitätsplanung über wichtige Lückenschlüsse im Fuß-, Radwege- und Straßennetz. Dabei zählen Vorhaben unter „laufende“ Projekte, bei denen die planungsrechtlichen Absichten bzw. Voraussetzungen bereits über einen Aufstellungsbeschluss oder Satzungsbeschluss für einen Bebauungsplan vorliegen, eine abgeschlossene Planfeststellung formuliert ist oder eine Baugenehmigung vorliegt. Unter „geplante“ Projekte zählen all jene Projekte, deren Umsetzungsperspektive gesichert ist. Die Nummerierung der Projekte ergibt sich aus der Zuteilung der Projekte zu den jeweiligen Stadtteilen bzw. statistischen Bezirken Kaiserbrunnen (KB), Westfalendamm (WFD) und Ruhrallee (RA) Brackel (BRA) des Stadtbezirkes Innenstadt-Ost.

ID	Ziel der Planung	Anforderung / Restriktionen	Umsetzung
Einzelhandel			
KB 1	Neubau Lebensmitteldiscounter Kaiserstraße 182-19 Die Fa. Lidl plant eine Modernisierung und Erweiterung des Marktes an der Kaiserstraße 182-190. In diesem Zusammenhang ist auch eine Wohnbebauung im vorderen Straßenbereich vorgesehen, die einen Lückenschluss der bestehenden Blockstruktur darstellen soll.		in Planung Bebauungsplanverfahren ausstehend
Mobilität			
KB 2 / WFD 1	Ausbau Semerteichstraße Das einzig noch fehlende Netzelement im Vorbehaltsnetz ist die Semerteichstraße. Als Teil der Straßennetzplanung ist der Ausbau der Semerteichstraße von der B1 im Einmündungsbereich „Voßkuhle“ bis zur Hannöversche Straße im Norden des Stadtbezirkes im FNP 2004 dargestellt. Damit sollen angrenzende Siedlungsbereiche – z.B. die östlich gelegene Verbindung Voßkuhle, Von-der-Goltz-Straße und Düsseldorfstraße – entlastet werden. Der damit verbundene Ausbau der	Gegenwärtig stehen weder personelle noch finanzielle Kapazitäten für weitere Schritte zur Verfügung.	in Planung / ruht Die netzrelevante Maßnahme ist in ihrer Realisierung zurzeit nicht bestimmbar.

ID	Ziel der Planung	Anforderung / Restriktionen	Umsetzung
	Fuß- und Radwegführung trägt zur Verbesserung des Wegenetzes im Stadtbezirk bei.		
KB 3	<p>Umgestaltung Hellwegachse</p> <p>Der östliche Hellweg steht in seiner gesamten Länge zur Umgestaltung an. Durch eine angemessene Querschnittsgestaltung soll der Fuß- und Radverkehr gestärkt und gleichzeitig die verkehrlichen Ansprüche weiterhin gewährleistet werden.</p>	Für den Abschnitt von der Klönnestraße bis zur Stadtbezirksgrenze Brackel liegt eine Vorentwurfsplanung vor. Der Gremiengang für diese Planung ist für Herbst 2021 vorgesehen.	in Planung
KB 4	<p>Umgestaltung Kaiserstraße</p> <p>Der Querschnitt der Kaiserstraße stammt aus der Frühzeit der Verkehrsberuhigung und wird seiner Funktion als Quartierszentrum nicht gerecht. Er bedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung. Durch die Neuaufteilung des Straßenraumes soll die Aufenthaltsqualität insbesondere im Zentrum „Kaiserstraße“ gesteigert, die Querbarkeit verbessert und durch eine Neuordnung des Parkens die Qualitäten für den Fuß- und Radverkehr erhöht werden.</p>	Aufgrund von Personalrestriktionen ist eine Aufnahme der Planungsarbeiten derzeit nicht bestimmbar.	in Planung
RA 1	<p>Umgestaltung Saarlandstraße</p> <p>Aktuelle Planungen zur Umgestaltung der Saarlandstraße sollen als Vorbild für die Verkehrswende dienen. Durch die Neuaufteilung des Straßenraumes soll die Aufenthaltsqualität insbesondere im Zentrum „Saarlandstraße“ erhöht, die Querbarkeit verbessert und durch eine Neuordnung des Parkens die Qualitäten für den Fuß- und Radverkehr erhöht werden.</p>		in Planung

ID	Ziel der Planung	Anforderung / Restriktionen	Umsetzung
KB 5 / WFD 2	Umgestaltung Heiliger Weg Die Radverkehrsinfrastruktur am Heiligen Weg ist unzureichend (z. B. Schutzstreifen ohne Sicherheitsräume zu den parkenden Fahrzeugen). Im Zuge von Leitungsarbeiten sind die vorhandenen Markierungen entfernt worden. Ziel bei der Wiederherstellung der Oberfläche ist eine zeitgemäße und den Grundsätzen der „Fahrradstadt Dortmund“ entsprechende Radwegelösung zu finden.	Begrenzter Straßenraum. Radwege nur durch Einziehung eines Fahrstreifens möglich.	laufend Vorentwurf liegt vor. Zurzeit signaltechnische Prüfung. Umsetzung in 2022 möglich.
KB 6	Sanierung eines Teilstücks der Hannöverschen Straße Ziel ist die Schaffung eines durchgängigen und zeitgemäßen Radwegeangebotes.	Begrenzter Straßenraum	laufend
WFD 3	Tunnelplanung B1 (Anschlussstelle Märkische Straße bis B236) Im aktuellen Verkehrswegeplan ist der Tunnel in der Priorität herabgestuft worden. Durch eine grundsätzliche Neubewertung des Straßenabschnitts zwischen der Anschlussstelle Märkische Straße und B236 sollen die Planungen zum Tunnelbau geprüft werden.	Die B1 ist als Netzelement zwar vorhanden, ihre Kapazität reicht aber nicht, die Verkehrsnachfrage störungsfrei abzuwickeln. Im aktuellen Verkehrswegeplan ist der Tunnel in der Priorität herabgestuft worden. Mittelfristig ist mit einer Aufnahme der Planungsarbeiten nicht zu rechnen. Vor diesem Hintergrund sollte das Projekt grundsätzlich überprüft und das Verkehrsband B1 neu bewertet werden. Dies auch vor dem Hintergrund, dass ein Festhalten an der Tunnelplanung angrenzende Flächenentwicklungen für mindestens weitere 15 Jahre blockiert und der B1 eine wichtige Rolle im Zusammenhang mit der Mobilitätswende zukommt. Im Vordergrund stehen punktuelle Maßnahmen, die insbesondere die Zugänglichkeit der Stadtbahnhaltestellen und die Querbarkeit der B1 verbessern. Hierzu gehört auch die anstehende Untersuchung zur Ertüchtigung des südlichen Anschlusses der Max-Eyth-Straße an die B1.	in Planung / ruht Eine Umsetzung der netzrelevanten Maßnahme ist derzeit nicht bestimmbar.

ID	Ziel der Planung	Anforderung / Restriktionen	Umsetzung
WFD 4 / RA 2	<p>Umgestaltung der B1-Oberfläche</p> <p>Der Umbau der B1-Oberfläche sieht eine Verbesserung für alle Verkehrsträger vor. Der Ausbau durchgängiger Fuß- und Radwege und sicherer Querungsmöglichkeiten sowie der Barrierefreie Ausbau der Stadtbahnhaltestellen U47 sind vorgesehen.</p>		in Planung
WFD 5	<p>Umgestaltung Kreuzungsbereich „Märkische Straße / Westfalendamm“</p> <p>Im Zuge des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen werden im Bereich des Kreuzungsbereiches „Märkische Straße / Westfalendamm“ Personenaufzüge für die Stadtbahnhaltestelle „Märkische Straße“ installiert. Wegen baulicher Mängel am Brückenbauwerk muss diese saniert werden. Mit der Instandsetzung werden der Verkehrsablauf und das Radverkehrsangebot auf der Brücke optimiert.</p>		in Planung
KB 7 / WFD 6	<p>Barrierefreier Ausbau der Stadtbahnhaltestellen</p> <p>Der barrierefreie Haltestellenumbau der Stadtbahnlinien U43 (Hellweg) und U47 (B1) ist derzeit in Planung. Die Hochflurbahnsteige der U47 an den Stationen „Kohlgartenstraße“, „Voßkuhle“, „Max-Eyth-Straße“, „Lübkestraße“ sowie „Stadtkrone-Ost“ sollen bis 2024 umgebaut sein.</p>		in Planung
WFD 7	<p>Errichtung S-Bahn-Haltestelle „Kronprinzenviertel“</p> <p>Der VRR hat mit der Planung der neunten S-Bahn-Haltestelle „Kronprinzenviertel“ mit der Deutsche-Bahn AG begonnen und hat das Projekt in ein Förderprogramm für zusätzliche Haltepunkte für den Schienenpersonennahverkehr eingebracht. Die S-Bahn-Haltestelle soll eine Verknüpfung zu den Buslinien am Gewerbehof Defdahl / Düsseldorfer Straße ermöglichen und ab 2024 realisiert werden.</p>		in Planung

ID	Ziel der Planung	Anforderung / Restriktionen	Umsetzung
KB 8	<p>Fortführung Bananenradweg</p> <p>Ziel der Planung ist die Fortführung des bereits bestehenden Fuß- und Radweg nach Westen von der Klönnestraße bis zur Weißenburger Straße. Auf der Strecke werden hohe Qualitätsstandards umgesetzt, etwa ein weitgehend kreuzungsfreier Verlauf und ausreichend breite Fahrbahnen für jede Richtung.</p>		laufend
KB 9	<p>Ausbau Fahrradstraße „Arndtstraße / Lange Reihe“</p> <p>Zur Förderung des Radverkehrs sollen die bestehenden Fahrradachsen „Arndtstraße“ (zwischen Goebenstraße und Heiliger Weg) und „Lange Reihe“ (vom östlichen Ende bis Von-der-Tann-Straße) in Fahrradstraßen umgewandelt werden. Dazu müssen Beschilderungen und Fahrbahnmarkierungen geändert sowie Parkregelungen neu geordnet und überwacht werden. Der Ausbau der Arndtstraße zwischen Goebenstraße und Heiliger Weg verbessert die Anbindung des Stadtteils Kaiserbrunnen in die Dortmunder Innenstadt sowie in östlich liegende Stadtteile.</p>		<p>laufend</p> <p>Eine Umsetzung ist aktuell für September geplant. Die Ausschreibung ist in Vorbereitung.</p>
KB 10 / WFD 8	<p>Ausbau Hoesch-Hafenbahn-Weg</p> <p>Durch den Ausbau der ehemaligen Güterbahntrasse zwischen den Stahlstandorten „Westfalehütte“ und „Phoenix-Ost / Phoenix-West“ soll eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung zur besseren Anbindung des Stadtbezirkes Innenstadt-Ost an die südlich und nördlich gelegenen Stadtbezirke entstehen. Auf der Strecke werden hohe Qualitätsstandards umgesetzt, etwa ein weitgehend kreuzungsfreier Verlauf und ausreichend breite Fahrbahnen für jede Richtung.</p>	<p>Der Regionalverband-Ruhr (RVR) hat die Planungen übernommen. Die Realisierung erfolgt in drei Bauabschnitten. Voraussichtlicher Baubeginn des ersten Bauabschnittes ist Ende des dritten Quartals 2021.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bauabschnitt: Phoenix-See bis Anbindung Paderborner Straße • Bauabschnitt: Anbindung Paderborner Straße bis Anbindung Brackeler Straße • 3. Bauabschnitt: Anbindung Brackeler Straße bis Westfalehütte 	in Planung / laufend

ID	Ziel der Planung	Anforderung / Restriktionen	Umsetzung
WFD 9 / RA 3	<p>Ausbau Radschnellweg Ruhr (RS1)</p> <p>Der RS1 bietet zukünftig eine hervorragende Möglichkeit für das Radfahren innerhalb des Stadtbezirkes Innenstadt-Ost, insbesondere für Fahrten in die westlich und östlich liegenden Stadtbezirke. Er wird zudem direkt verknüpft mit dem Hoesch-Hafenbahn-Weg und erschließt so viele weitere Stadtbereiche. Auf der Strecke werden hohe Qualitätsstandards umgesetzt, etwa ein weitgehend kreuzungsfreier Verlauf, ausreichend breite Fahrbahnen für jede Richtung, Beleuchtung und Winterdienst.</p>		in Planung
RA 4	<p>Ausbau Radweg Westfalenpark</p> <p>Ziel der Planung ist die Schaffung einer verbesserten Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Stadewäldchen und Emscher-Radweg durch die Einbindung des Westfalenparks in das Wegenetz.</p>		in Planung
KB 11 / WFD 10 / RA 5	<p>Ausbau Park+Ride, Bike+Ride und Carsharing</p> <p>Um die ÖV-Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern zu verbessern hat der VRR durch eine*n Gutachter*in erste Überlegungen für ein Konzept von Mobilstationen untersuchen lassen. Von den 630 vorgeschlagenen Stationen entfallen 52 auf Dortmund, davon wiederum fünf auf den Stadtbezirk Innenstadt-Ost: die Haltestellen „Funkenburg“, „Körne West“, „Märkische Straße“, „Markgrafenstraße“ und „Stadthaus“. An diesen Stationen sollen ÖPNV, Park+Ride, Bike+Ride sowie Car-Sharing systematisch miteinander verbunden und vermarktet werden.</p>	Die Verwaltung wird auf dieser Basis bis Mitte 2022 ein Umsetzungskonzept erarbeiten. Das Programm ist offen für weitere Standorte.	laufend
KB 12 / RA 6	<p>Errichtung von Bewohnerparkzonen</p> <p>Mit Hilfe von Bewohnerparkzonen soll in Quartieren, in denen ein hoher Parkdruck durch verschiedene Nutzergruppen (Besucher*innen, Be-</p>		in Planung

ID	Ziel der Planung	Anforderung / Restriktionen	Umsetzung
	schäftige, Bewohner*innen) besteht, die Parksituation und die Wohnqualität verbessert und gleichzeitig der Parksuchverkehr verringert werden. Über die bestehenden Bewohnerparkzonen im Gerichtsviertel sowie im Bereich Chemnitzer Straße und Joseph-Scherer-Straße hinaus, sollen andere Quartiere wie „Hainallee“, „Markgrafenstraße“, „Kaiser-viertel“ und „Düsseldorfer Straße“ folgen.		
Soziale Infrastruktur			
Tageseinrichtung für Kinder (TEK)			
KB 13	Neubau TEK „Manteuffelstraße / Hallesche Straße 63“ (B-Plan 143 m. Änd. Nr. 1-2) Träger: Katholische Kindertageseinrichtungen Östliches Ruhrgebiet gGmbH Die TEK soll mit einer Größe von fünf Gruppen insgesamt 85 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 25 U3- und 60 Ü3-Plätze.	Aktuelle Nutzung als Übergangsquartier für die fünf-gruppige katholische TEK „St. Franziskus“.	in Planung voraussichtliche offizielle Inbetriebnahme drittes Quartal 2021
KB 14	Neubau TEK „Heiliger Weg / Kronprinzenstraße“ (In O 101) Träger: Caritas Die TEK soll mit einer Größe von vier Gruppen insgesamt 73 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 20 U3- und 53 Ü3-Plätze.		in Planung Offenlegung abgeschlossen voraussichtliche Inbetriebnahme im Jahr 2023 B-Plan-Änderung im Verfahren, Rechtskraft frühestens Ende 2021 zu erwarten
KB 15	Standortprüfung TEK „Berliner Straße“ (TÜV Nord) Derzeit wird der ehemalige TÜV-Nord-Standort für eine Teilnutzung durch eine TEK geprüft.	Abhängigkeit zur Bedarfslage im TEK-Bereich unter Berücksichtigung bereits verbindlich geplanter TEK-Gruppen im Neubau und Bestand und anderer dringlicher Bedarfslagen an dem Standort.	in Prüfung B-Plan-Änderung erforderlich

ID	Ziel der Planung	Anforderung / Restriktionen	Umsetzung
WFD 11	<p>Neubau TEK „Güterbahnhof Süd / Kronprinzenviertel“ (In O 225) Träger: AWO</p> <p>Im Rahmen der Flächennachnutzung des ehemaligen Güterbahnhofs Süd sollen rund 630 WE und eine TEK geschaffen werden. Die TEK soll mit einer Größe von sechs Gruppen insgesamt 105 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 30 U3- und 75 Ü3-Plätze.</p>	<p>Pflicht des Vorhabenträgers zur Errichtung der TEK wurde in einem städtebaulichen Vertrag zum B-Plan vereinbart.</p> <p>Antragsverfahren für gemischtgenutztes Gebäude inklusive TEK fortgeschritten.</p> <p>Fertigstellung in Abhängigkeit von weiteren Arbeiten wie z. B. Bodensanierung und Erschließung voraussichtlich im Jahr 2023.</p>	<p>in Planung</p> <p>rechtskräftiger B-Plan</p>
WFD 12	<p>Neubau TEK „Deggingsstraße / Von-den-Berken-Straße“ (In O 224n) Träger: AWO</p> <p>Im Rahmen der Flächennachnutzung der ehemaligen DSW21-Fläche soll ein Quartier mit rund 500 WE entstehen. Zusätzlich wird ein neues Gemeinbedarfszentrum mit einer TEK, Schule und Sporthalle sowie einem Veranstaltungsstandort der DSW21 vorgesehen. Die TEK soll mit einer Größe von vier bis sechs Gruppen insgesamt ca. 100 Betreuungsplätze bereitstellen.</p>	<p>Erweiterung um mindestens sechs statt vier Gruppen wird geprüft.</p> <p>Verträgliche Abwicklung der Verkehre; Abstimmung mit Wohnbauflächenentwicklung, Schul- und Sporthallenneubau.</p>	<p>in Planung</p> <p>voraussichtliche Inbetriebnahme frühestens im Jahr 2023</p> <p>B-Plan im Verfahren, Rechtskraft frühestens Ende 2023 zu erwarten</p>
WFD 13	<p>Neubau TEK „Sckellstraße“ (In O 205 Gemeinbedarf Schule, 10. Änd.)</p> <p>Die TEK soll mit einer Größe von vier Gruppen insgesamt 73 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 20 U3- und 53 Ü3-Plätze.</p>	<p>Noch keine Trägerfestlegung erfolgt. Bedarfsanstieg auf acht Gruppen; nach aktuellem Stand der Planung kann eine TEK mit vier Gruppen im Plangebiet untergebracht werden. Abstimmung mit Wohnbauflächenentwicklung am Standort (B-Plan In O 205 11. Änderung).</p>	<p>in Planung</p> <p>voraussichtliche Inbetriebnahme frühestens 2023</p> <p>B-Plan-Änderung im Verfahren, Rechtskraft angestrebt für viertes Quartal 2022</p>

ID	Ziel der Planung	Anforderung / Restriktionen	Umsetzung
RA 7	<p>Neubau TEK „Florianstraße 15-21“ (In O 201 MK) Träger: Kita Concept GmbH</p> <p>Die TEK soll mit einer Größe von drei Gruppen insgesamt 45 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 15 U3- und 30 Ü3-Plätze.</p>		<p>in Planung</p> <p>voraussichtliche Inbetriebnahme zweites Quartal 2021</p> <p>Baugenehmigungsverfahren</p>
RA 8	<p>Neubau TEK „Victor-Toyka-Straße 6“ (In O 139, Blatt 3 mit Änd. Nr. 1-3, Grünfläche, Sportanlage)</p> <p>Die TSC Eintracht möchte einen Sportkindergarten auf dem eigenen Grundstück realisieren. Die TEK soll mit einer Größe von vier Gruppen insgesamt 73 Betreuungsplätze bereitstellen. Geplant sind 20 U3- und 53 Ü3-Plätze.</p>	<p>Noch keine Trägerfestlegung erfolgt. Befreiung von der Festsetzung Grünfläche im B-Plan auf privatem Grundstück wurde bereits zugesagt.</p>	<p>in Planung</p> <p>voraussichtliche Inbetriebnahme frühestens drittes Quartal 2023</p> <p>Baugenehmigungsverfahren nach eingereichtem Bauantrag</p>
Schule			
KB 16	<p>Erweiterung Schulkomplex am Ostpark</p> <p>Am Standort befinden sich die jeweils zweizügige Berswordt-Europa- und Franziskus-Grundschule, die ehemalige Hauptschule am Ostpark sowie eine Sporthalle. Es erfolgt mittels Neubau eine Erweiterung der Berswordt-Europa-Grundschule auf vier Züge, die Franziskus-Grundschule verbleibt zweizügig, in das Gebäude der ehemaligen Hauptschule zieht künftig eine zweizügige jüdische Bekenntnisschule.</p>		<p>in Planung</p> <p>voraussichtlich Fertigstellung frühestens zum Schuljahresbeginn 2022/23, Franziskus-Grundschule 2024</p>
KB 17	<p>Neubau Grundschule TÜV-Gelände (Am Zippen)</p> <p>Derzeit wird der ehemalige TÜV-Nord-Standort für den Bau einer neuen Grundschule geprüft.</p>	<p>Abhängigkeit zur Bedarfslage im Grundschulsektor unter Berücksichtigung bereits verbindlich geplanter Grundschulzüge im Neubau und Bestand.</p>	<p>in Planung</p> <p>Potenzial gemäß FNP 2004, erste städtebauliche Konzepte, Änderung des B-Plan erforderlich</p>

ID	Ziel der Planung	Anforderung / Restriktionen	Umsetzung
WFD 14	Erweiterung Kerschensteiner Grundschule Ziel der Planung ist die Schaffung zusätzlicher Raumressourcen durch die Erweiterung des Schulstandortes um zwei Züge.		in Planung laufende Projektentwicklung
WFD 15	Neubau Grundschule Deggingstraße / Von-den-Berken-Straße (In O 224n) Im Rahmen der Flächennachnutzung der im Falle eines Umzuges der DSW21-Verwaltung freizuziehenden Fläche wird der Bau einer neuen fünfzügigen Grundschule geprüft. Sie soll einen wesentlichen Beitrag zur Deckung des Nachholbedarfes im Grundschulsektor im Stadtbezirk leisten.	Abstimmung mit der DSW21 als Eigentümerin der Fläche. Verträgliche Abwicklung der Verkehre; Abstimmung mit Wohnbauflächenentwicklung.	in Planung Machbarkeitsstudie; B-Plan im Verfahren, Rechtskraft frühestens 2023 zu erwarten
RA 9	Erweiterung Max-Planck-Gymnasium Ziel der Planung ist die Schaffung zusätzlicher Raumressourcen durch die Erweiterung des Schulstandortes um einen Zug.		in Planung voraussichtliche Fertigstellung zum Schuljahr 2022/23
RA 10	Erweiterung Landgrafen-Grundschule Ziel der Planung ist die Schaffung zusätzlicher Raumressourcen mittels Neubau mit Zügigkeitserweiterung auf fünf Züge.		in Planung
Sport			
KB 18	Neubau 3-fach-Sporthalle Schulzentrum am Ostpark Im Rahmen der Umstrukturierungen des Schulstandortes am Ostpark wird die aktuelle Sporthalle durch eine 3-fach-Sporthalle ersetzt.	Nach Freizug des Altgebäudes der Berswordt-Europa-Grundschule erfolgt ein Teilabriss und Neubau der 3-fach-Sporthalle.	in Planung
WFD 16	Neubau 3-fach-Sporthalle Gesamtschule Gartenstadt Die auf dem Gelände der Gesamtschule Gartenstadt liegende und untergenutzte Rundlaufbahn wird anlässlich des Bedarfes einer 3-fach-		laufend in Realisierung: Freigabe für den Sport ab 26.04.2021

ID	Ziel der Planung	Anforderung / Restriktionen	Umsetzung
	Sporthalle umgestaltet. Sie soll auch dem Vereinssport zur Verfügung stehen.		Baugenehmigungsverfahren nach eingereichtem Bauantrag
WFD 17	<p>Neubau 2-fach-Sporthalle Grundschule Deggingstraße / Von-den-Berken-Straße (In O 224n)</p> <p>Im Rahmen der Flächennachnutzung der ehemaligen DSW21-Fläche soll ein Quartier mit rund 500 WE entstehen. Zusätzlich wird ein neues Gemeinbedarfszentrum mit TEK, Schule, 2-fach-Sporthalle, Tischtennisleistungszentrum sowie einem Veranstaltungsstandort der DSW21 vorgesehen.</p>	Verträgliche Abwicklung der Verkehre: Abstimmung mit Wohnbauflächenentwicklung, Neubau einer TEK, einer fünfzügigen Grundschule, einem Tischtennisleistungszentrum (Gemeinbedarfszentrum) und einem Veranstaltungsstandort der DSW21.	in Planung Machbarkeitsstudie; B-Plan im Verfahren, Rechtskraft frühestens Ende 2021
Spielflächen			
WDF 18	<p>Errichtung Spielfläche „Güterbahnhof Süd / Kronprinzenviertel“ (In O 225)</p> <p>Die vorgesehene Wohnbauflächenentwicklung löst am Standort einen weiteren Spielflächenbedarf aus. Bei einem anvisierten Potenzial von ca. 630 WE errechnet sich ein Bedarf von ca. 3.600 m² Spielfläche, die in zwei Spielbereiche aufgeteilt wird.</p>		in Planung B-Plan in Aufstellung
WFD 19	<p>Errichtung Spielfläche „Deggingstraße / Von-den-Berken-Straße“ (In O 224n)</p> <p>Die vorgesehene Wohnbauflächenentwicklung löst am Standort einen weiteren Spielflächenbedarf aus. Bei einem anvisierten Potenzial von ca. 500 WE errechnet sich ein Bedarf von ca. 2.800 m² Spielfläche, die investorenseitig im städtebaulichen Konzept bereits verortet sind.</p>	<p>Abstimmung mit der DSW21 als Eigentümerin der Fläche.</p> <p>Abstimmung mit Wohnbauflächenentwicklung, Neubau einer TEK, einer 5-zügigen Grundschule samt 2-fach-Sporthalle, einem Tischtennisleistungszentrum (Gemeinbedarfszentrum) sowie dem Veranstaltungsstandort der DSW21.</p>	in Planung Machbarkeitsstudie; B-Plan im Verfahren, Rechtskraft frühestens Ende 2021

ID	Ziel der Planung	Anforderung / Restriktionen	Umsetzung
WFD 20	Errichtung Spielfläche „Sckellstraße“ (In O 205 10. Änderung) Die vorgesehene Wohnbauflächenentwicklung löst am Standort einen weiteren Spielflächenbedarf von ca. 1.200 m ² aus. Im Sinne des Quartiersgedanken werden die Bedarfe teilweise durch Umwidmung und Umgestaltung der Grünfläche an der Konrad-Glocker-Straße umgesetzt.	Abstimmung mit den Entwicklungen im Geltungsbereich der 11. Änderung. Abstimmung mit dem Grünflächenamt (StA 68) bzgl. Umwidmung und Umgestaltung der Grünfläche. Entwässerungskonzept auf der Grundlage der vorliegenden Machbarkeitsstudie mit Regenrückhaltung Anpassung des städtebaulichen Konzepts u. a. an die Topografie. Erstellung eines Erschließungs- und Mobilitätskonzeptes.	in Planung Machbarkeitsstudie; B-Plan im Verfahren, Rechtskraft frühestens Ende 2021
WFD 21	Errichtung Spielfläche „Sckellstraße“ (In O 205 11. Änderung) Diese vorgesehene Wohnbauflächenentwicklung löst am Standort einen weiteren Spielflächenbedarf von ca. 600 m ² aus, die entweder im Plangebiet selber oder ebenfalls auf der Grünfläche an der Konrad-Glocker-Straße umgesetzt werden.	Abstimmung mit den Entwicklungen im Geltungsbereich der 10. Änderung, Abstimmung mit dem Grünflächenamt (StA 68) bezüglich Umwidmung und Umgestaltung der Grünfläche.	in Planung B-Plan im Verfahren, Rechtskraft frühestens 2022 zu erwarten
Wirtschaftsflächen			
KB 19	Errichtung Großgarage Gewerbegebiet „Körne“ Für ein weiteres rund 0,6 ha großes Grundstück in der Berliner Straße wurde ein Bauantrag zur Errichtung von Großgaragen gestellt, welcher derzeit geprüft wird.	Die Errichtung der Großgaragen setzt eine Regelung zum Umgang mit den Altlasten behafteten Böden vor Ort voraus.	laufend laufendes Bauantragsverfahren
KB 20	Errichtung Energiezentrale DEW21 Das RWE-Heizkraftwerk nördlich der Weißenburger Straße soll planmäßig Ende September 2022 außer Betrieb genommen und anschließend in Teilen zurückgebaut werden. Hintergrund ist eine Umstellung des Dortmunder Fernwärmesystems auf industrielle Abwärmequellen		in Planung

ID	Ziel der Planung	Anforderung / Restriktionen	Umsetzung
	durch die DEW21, welche das Grundstück übernehmen wird und plant, vor Ort die dritte Energiezentrale in der Innenstadt zu errichten.		
WFD 22	Errichtung Westfalentor Östlich der Kreuzung „Märkische Straße / Westfalendamm“ wurde Ende 2004 mit dem Bau eines 6.450 m ² Bruttogeschossfläche umfassenden Bürogebäudes der erste Bauabschnitt des Westfalentors fertig gestellt (Ernst & Young). Weitere Bauabschnitte sind vorgesehen. Im Kreuzungsbereich ist u. a. ein markantes, vielgeschossiges Gebäude mit Hotel- und Büronutzungen geplant.		laufend teilweise im rechtskräftigen B-Plan In O 219 / Teilbereich Ost Objektplanung durch DSW21, anschließend erneute Vorstellung im Gestaltungsbeirat
WFD 23	Erweiterung KVWL Campus Die KVWL beabsichtigt den Bau einer sechsgeschossigen Riegelbebauung entlang des Westfalendamms und somit die Erweiterung des bisherigen Standortes zum Campus. Ziel ist die Errichtung eines Abrechnungs- und Beratungszentrum mit ca. 250-280 neuen Arbeitsplätzen sowie ca. 800 m ² Sitzungsraumfläche. Hierzu wird der Neubau eines Verwaltungsgebäudes inklusive Tiefgarage geplant.		in Planung Im dritten Quartal 2021 soll ein Bauantrag eingereicht werden.
WFD 24	Neubau Hotel Gabelsbergerstraße und Westfalendamm Im Bereich Gabelsbergerstraße und Westfalendamm entsteht auf der Fläche eines abgerissenen Wohnhauses aus den 1960er Jahren ein Hotel im Low Budget Segment. Der Hotelneubau am Westfalendamm 290 hat 102 Zimmer mit 208 Betten und eine Tiefgarage. Auf der gegenüberliegenden Seite der B1 befindet sich ein weiteres Hotel unter der Adresse Westfalendamm 305 in Planung.		laufend Westfalendamm 290: genehmigter Bauantrag, geplante Eröffnung im Juni 2021 in Planung Westfalendamm 305: positiver Bauvorbescheid für eine Hotelnutzung, Bauantrag wird überarbeitet

ID	Ziel der Planung	Anforderung / Restriktionen	Umsetzung
WFD 25	<p>Neubaugebiet „Max-Eyth-Straße“ (In O 244)</p> <p>Neben der Mobilisierung von Baulandpotenzialen für Wohnnutzungen ist im Rahmen des derzeit laufenden B-Plan-Verfahren In O 244 „Max-Eyth-Straße“ vorgesehen, untergeordnete Flächenanteile für eine das Wohnen nicht wesentliche störende gewerbliche Nutzung (z. B. Büro, Dienstleistungen) entlang des Westfalendamms zu entwickeln, die die dahinterliegenden Wohnnutzungen vor Immissionen schützen soll.</p>		laufend B-Plan im Verfahren
WDF 26	<p>Neubaugebiet „Kronprinzenviertel“ (In O 225)</p> <p>Der seit September 2019 rechtskräftige B-Plan In O 225 „Kronprinzenviertel“ sieht im westlichen Teilbereich neben der Entwicklung von Wohnnutzungen auch ergänzende, nicht störende Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen vor. Hierzu wurden bereits erste Bauanträge für Wohn- und Geschäftshäuser gestellt.</p>		laufend im rechtskräftigen B-Plan In O 225 laufende Bauantragsverfahren
RA 11	<p>Errichtung Kronencenter und Stadtarchiv im Kronenturm</p> <p>An der Entwicklung eines Büro- und Verwaltungsgebäudes an der B1 wird planerisch festgehalten, auch wenn vormalige Projektentwicklungsaktivitäten eingestellt wurden. Für den Kronenturm bestehen derzeit Planungen zur Nutzung durch das Stadtarchiv, welche durch eine Machbarkeitsstudie Mitte 2020 bestätigt wurden.</p>	Der von Hochtief projektierte Bürokomplex zur B1 (Kronencenter) wird nicht realisiert. Die Projektentwicklungsaktivitäten sind eingestellt worden. Zentrale Herausforderung bleibt die Integration der DEW21-Transformatorstation in einen zukünftigen Gebäudekomplex.	in Planung
Wohnen			
KB 21	<p>Neubaugebiet „Stadtquartier Ost – Teilbereich West“ (In O 106/2)</p> <p>ca. 0, 9 ha für rund 50 WE, Flächennachnutzung</p>	Derzeitige Nutzungen müssen aufgegeben bzw. integriert oder verlagert werden. Laufendes Umlegungsverfahren im ersten Teilabschnitt ist abgeschlossen.	laufend rechtskräftiger B-Plan seit 21.09.2012

ID	Ziel der Planung	Anforderung / Restriktionen	Umsetzung
	<p>Die letzte Entwicklungsfläche des ehemaligen Güterbahnhofs Ost entlang der Hamburger Straße ist als Mischgebietsfläche festgesetzt und soll als mehrgeschossige und geschlossene Struktur entwickelt werden. Die Fläche beinhaltet derzeit noch andere Nutzungen (z. B. Betten Bormann, Tankstelle etc.) die für eine Neuentwicklung im Sinne des geltenden Planrechtes integriert oder umgesiedelt bzw. aufgegeben werden müssten.</p>	<p>Aufgrund der verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastung ergeben sich hier jedoch besondere Anforderungen an bauliche Immissionsschutzvorkehrungen.</p>	
<p>KB 22</p>	<p>Neubauggebiet „Körne-Südwest“ (In O 207, 1. Änderung) ca. 0,4 ha für ca. 80 WE</p> <p>Die 1. Änderung des B-Planes wurde im Januar 2005 rechtsverbindlich. In dem Änderungsbereich soll nun in dreigeschossiger Bauweise nach geltendem Planrecht eine Wohnnutzung realisiert werden. Die bisherige Nutzung ist aufgegeben worden.</p>	<p>Herrichtung der Fläche</p>	<p>laufend rechtskräftiger B-Plan seit 07.01.2005 laufendes Bauantragsverfahren</p>
<p>KB 23</p>	<p>Neubauggebiet „Kaiserstraße“ (D-Plan-Nr. 15) ca. 0,3 ha, ca. 42 WE im GWB - Straßenrandschließung und Nachnutzung im Hinterland</p> <p>Im Zusammenhang mit der Erneuerung des Lidl-Marktes soll entlang der Kaiserstraße eine Randbebauung mit Wohnnutzung ergänzt werden und benachbarte Grundstücke im Hinterland für eine Nachnutzung erschlossen werden. Hierfür ist die Schaffung von neuem Planungsrecht erforderlich. Dazu wird zunächst gutachterlich die Zulässigkeit von großflächigem Einzelhandel an dieser Stelle sondiert.</p>	<p>Voraussetzung für ein Planverfahren ist die Zulässigkeit von großflächigem EH an diesem Standort außerhalb des zentralen Versorgungsbereiches</p>	<p>laufend rechtskräftiger Durchführungsplan DF 15</p>
<p>WFD 27</p>	<p>Neubauggebiet „Kronprinzenviertel“ (In O 225) ca. 7,5 ha für rund 630 WE, ca. 550 WE MFH und 80 WE EFH, Flächennachnutzung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Herrichtung der Fläche • Flächensanierung • Errichtung der Erschließung • laufende Bauantragsverfahren 	<p>laufend rechtskräftiger B-Plan seit 06.09.2019</p>

ID	Ziel der Planung	Anforderung / Restriktionen	Umsetzung
	Für das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Süd wurde in 2019 Planrecht geschaffen, um hier großflächig neuen Wohnraum zu errichten. Die Baustruktur ist gemischt und für unterschiedliche Zielgruppen geeignet.		
WFD 28	Neubaugelände „Östlich Semerteichstraße“ (In O 210n) ca. 0,2 ha für rund 8 WE Der B-Plan wurde im Juli 2004 rechtsverbindlich. An dem Standort wurden rund 60 WE in Form von Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern realisiert. Ein Großteil der Fläche ist bereits bebaut.	<ul style="list-style-type: none"> • Unmittelbare Nähe zur geplanten Tunnelausfahrt B1 / Semerteichstraße 	laufend Änderung Nr. 1 seit dem 19.08.2005 rechtsverbindlich
WFD 29	Neubaugelände „Deggingshöfe“ (In O 224 n, 62. Änderung FNP) ca. 5,6 ha für rund 500 WE, Flächennachnutzung Die ehemalige Fläche der DSW21 soll einer neuen Nutzung zugeführt werden. Geplant ist ein Quartier, in dem neben der Wohnnutzung auch ein großer Flächenanteil für den Neubau von sozialer Infrastruktur (Kita, Schule und Sporthalle) sowie der neue Verwaltungsstandort der DSW21 geplant sind. Die städtebauliche Struktur soll in einer sehr dichten Bauweise (MFH) erfolgen, die zum Teil hofförmige Strukturen andeutet.	Nach Ankauf der DOEGO-Fläche ist nun auch die Entscheidung gefallen die DSW21-Verwaltung auf diese Fläche zu bringen und verändert den Geltungsbereich des B-Planes. Die Neukonzeption des neuen Geltungsbereiches soll neben dem nun erforderlichen Parallelverfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes 2004 im Juni politisch beschlossen werden.	laufend laufendes B-Plan-Verfahren
WFD 30	Neubaugelände „Sckellstraße“ (In O 205, 10. Änderung) ca. 3,3 ha, ca. 226 WE im GWB, ca. 24 WE im Einfamilienhausbau, Flächennachnutzung Mit der Verlagerung der schulischen Nutzungen des Robert-Schuman-Berufskollegs und des Robert-Bosch-Berufskollegs in zwei Neubauten auf dem Gelände des Dortmunder U 2016 ergab sich sowohl für die denkmalgeschützten Gebäude im westlichen Teil als auch für die	<ul style="list-style-type: none"> • Entwässerungskonzept auf der Grundlage der vorliegenden Machbarkeitsstudie mit Regenrückhaltung • Anpassung des städtebaulichen Konzepts u.a. an die Topografie • Erschließungs- und Mobilitätskonzept • Bodenuntersuchung und Bergbau • Schallschutz und Abstand zum Westfalenpark und dem Robinsonspielplatz 	laufend laufendes B-Plan-Verfahren Änderung des B-Plan erforderlich Abschluss offen

ID	Ziel der Planung	Anforderung / Restriktionen	Umsetzung
	<p>ehem. östliche Stellplatzfläche die Möglichkeit, in einem Interessensbeurkundungsverfahren bzw. durch eine Mehrfachbeauftragung eine wohnbauliche Nachfolgenutzung zu qualifizieren.</p> <p>Ziel der Planung ist die Errichtung eines Neubaugebietes mit ca. 226 WE im Geschosswohnungsbau und 24 WE in Einfamilienhäusern. Aufgrund der räumlichen Lage im Stadtgebiet mit seiner unmittelbaren Nähe zum Westfalenpark und zur renaturierten Emscher Aue kann für den Standort eine hohe Nachfrageattraktivität erwartet werden.</p>		
WFD 31	<p>Neubaugebiet „Sckellstraße“ (In O 205, 11. Änderung) ca. 2,1 ha, ca. 114 WE im GWB, Flächennachnutzung</p> <p>Ziel der Planung ist die Integration und Umnutzung des ehem. denkmalgeschützten Schulkomplexes für den Wohnungsbau. Geplant sind ca. 114 WE im Geschosswohnungsbau.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung Baumbestand Westfalenpark • Lärmgutachten erforderlich, Abstimmung mit der Denkmalbehörde 	<p>laufend</p> <p>laufendes B-Plan-Verfahren Änderung des B-Plan erforderlich Abschluss offen</p>
WFD 32	<p>Neubaugebiet „Nördlich Wittekindshof“ (In O 232) ca. 1,3 ha, 28 WE im GWB – Innenentwicklung</p> <p>Nördlich des Wittekindshofes soll auf einer Wohnbaufläche neben 28 WE auch eine Pflegeeinrichtung mit 80 Heimplätzen als Ersatzneubau für die Einrichtung "Seniorenzentrum des St. Josefinstifts" am Ostwall entstehen.</p>	<p>Gutachten (u. a. Verkehr, Lärm, Luftschadstoffe, Artenschutz) in der Prüfung.</p>	<p>laufendes B-Plan-Verfahren</p>
WFD 33	<p>Neubaugebiet „Max-Eyth-Straße“ (In O 244) ca. 1,7 ha, 228 WE im GWB – Flächennachnutzung</p> <p>Die ehemalige Fläche der Siemens-Nixdorf AG an der Max-Eyth-Straße soll einer neuen Nutzung zugeführt werden. Ziel ist es, ein attraktives innerstädtisches Wohnquartier unmittelbar angrenzend an das</p>	<p>Gutachten (u. a. Verkehr, Lärm, Luftschadstoffe, Artenschutz) in der Prüfung.</p>	<p>laufend</p> <p>laufendes B-Plan-Verfahren</p>

ID	Ziel der Planung	Anforderung / Restriktionen	Umsetzung
	<p>Wohngebiet Gartenstadt-Süd mit ca. 228 WE im Geschosswohnungsbau zu schaffen.</p>		
<p>RA 12</p>	<p>Neubaugebiet „Nördlich Ernst-Mehlich-Straße“ (In O 229) ca. 3,0 ha, ca. 250-300 WE im GWB, Flächennachnutzung</p> <p>Die städtebaulichen Entwicklungsziele der Stadt Dortmund für den Geltungsbereich des aufzustellenden Bebauungsplanes In O 229 „Nördlich Ernst-Mehlich-Straße“ sind in der am 10.12.1997 beschlossenen Rahmenplanung „Märkische Straße“ festgelegt. Das Plangebiet soll als Wohnstandort entwickelt werden. Hierzu wurde ein Qualifizierungsverfahren durchgeführt. Geplant sind ca. 250-300 WE im Geschosswohnungsbau.</p>	<p>Die Trasse RS1 ist zu beachten. Verkehrsuntersuchung prüft die Verträglichkeit.</p>	<p>laufend</p> <p>laufendes B-Plan-Verfahren</p> <p>Abschluss Ende 2022</p> <p>erwartet</p>