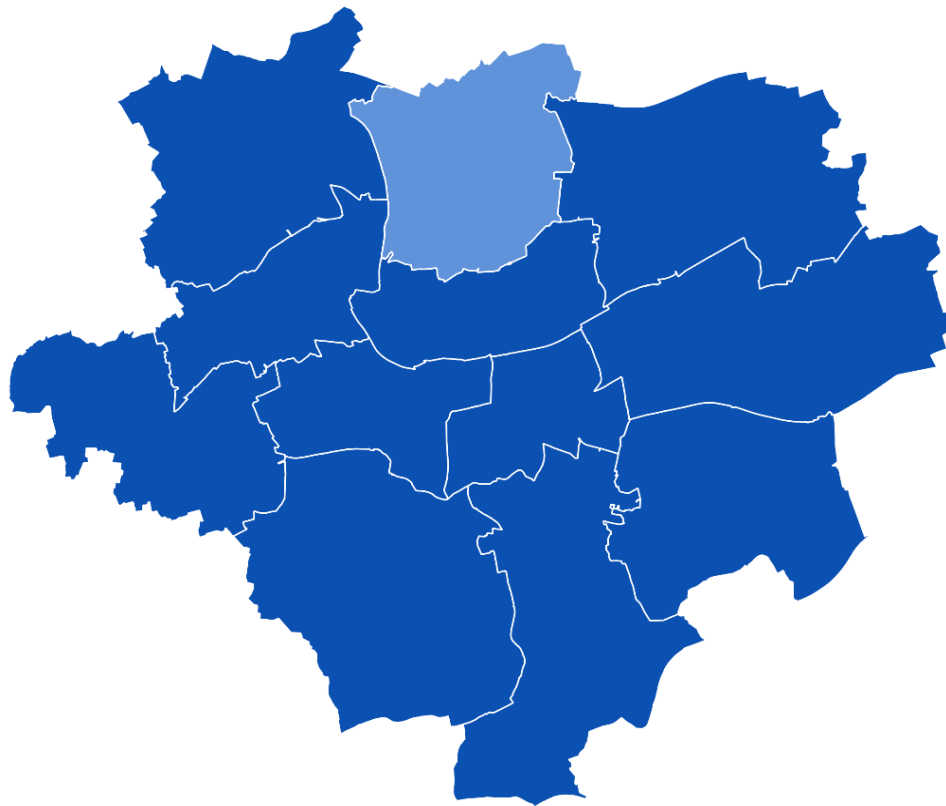


Integriertes Stadtbezirkentwicklungskonzept



Eving 2030+



Berichte zur Stadtentwicklung
Band 16

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt



Impressum

Herausgeber:

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Dezember 2025

Birgit Niedergethmann (Leitung Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, verantwortlich)

Freistuhl 7, 44122 Dortmund

Telefon: 0231 - 50-22619

stadtplanungsamt@dortmund.de

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt | [dortmund.de](https://www.dortmund.de)

Projektbetreuung:

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

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

Rechtsgrundlage

Das Integrierte Stadtbezirkentwicklungskonzept Eving 2030+ ist am 26.03.2026 vom Rat der Stadt Dortmund als städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 1 (6) Nr. 11 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen worden.

Berichte zur Stadtentwicklung

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

Band 1: Entwicklungsbericht Dorstfeld (2013)

Band 2: Entwicklungsbericht Marten (2015)

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

Band 4: Wohnbauflächenentwicklung in Dortmund (2016)

Band 5: Integriertes 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)

Band 10: Integriertes Stadtbezirkentwicklungskonzept Hombruch 2030+ (2023)

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

Band 12: Integriertes Stadtbezirkentwicklungskonzept Hörde 2030+ (2023)

Band 13: Integriertes Stadtbezirkentwicklungskonzept Lütgendortmund 2030+ (2024)

Band 14: Integriertes Stadtbezirkentwicklungskonzept Huckarde 2030+ (2024)

Band 15: Integriertes Stadtbezirkentwicklungskonzept Mengede 2030+ (2024)

Band 16: Integriertes Stadtbezirkentwicklungskonzept Eving 2030+ (2026)

Band 17: Integriertes Stadtbezirkentwicklungskonzept Innenstadt-Nord 2030+ (2025)

Band 18: Integriertes Stadtbezirkentwicklungskonzept Scharnhorst 2030+ (2025)

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	I
Abbildungsverzeichnis.....	III
Tabellenverzeichnis.....	IV
1 Für eilige Leser*innen.....	1
2 INSEKT 2030+.....	4
2.1 Anlass und Zielstellung.....	4
2.2 Methodik und Aufbau.....	5
3 Grundlagen der Stadtentwicklung.....	8
3.1 Integrierte Stadtentwicklung – international bis kommunal.....	8
3.2 Räumliche Leitbilder.....	10
3.2.1 Radial-konzentrisches Freiraummodell.....	11
3.2.2 Siedlungsschwerpunktemodell.....	11
4 Bestandsanalyse.....	14
4.1 Stadtbezirksprofil.....	14
4.1.1 Raumnutzung und Siedlungsstruktur.....	14
4.1.2 Bevölkerung und Sozialstruktur.....	17
4.2 Planerische Rahmenbedingungen – formell und informell.....	20
4.2.1 Formeller Rahmen der Dortmunder Stadtentwicklung.....	20
4.2.2 Informeller Rahmen der Dortmunder Stadtentwicklung.....	26
4.3 Fachplanungen.....	29
4.3.1 Denkmalschutz & Denkmalpflege.....	29
4.3.2 Einzelhandel & Zentren.....	37
4.3.3 Freiraum & Stadtklima.....	43
4.3.4 Mobilität.....	56

4.3.5	Soziale Infrastruktur	65
4.3.6	Technische Infrastruktur.....	71
4.3.7	Wirtschaftsflächen.....	78
4.3.8	Wohnen	88
5	Eving 2030+	101
5.1	Wesentliche Aussagen	101
5.2	Raummodell	103
5.3	Stadtbezirkentwicklungsplan: Handlungsfelder, Ziele und Handlungsempfehlungen.....	108
6	Beteiligungsprozess zu den erarbeiteten Ergebnissen.....	138
6.1	Beteiligung der Ortspolitik	138
6.2	Online-Beteiligung der Öffentlichkeit.....	138
7	Ausblick	139
Anhang 1	Quellenangaben	I
Anhang 2	Abkürzungsverzeichnis	IV
Anhang 3	Legende Flächennutzungsplan (FNP) 2004	VI

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Handlungsfelder, Ziele und Handlungsempfehlungen Eving 2030+	3
Abbildung 2: Stadtbezirkentwicklungsplan Eving 2030+ (klein).....	4
Abbildung 3: Methodischer Aufbau des INSEKT 2030+	7
Abbildung 4: Integrierte Stadtentwicklung – international bis kommunal.....	9
Abbildung 5: Radial-konzentrisches Freiraummodell	11
Abbildung 6: Siedlungsschwerpunktemodell.....	13
Abbildung 7: Schwarzplan Ausschnitt Eving	15
Abbildung 8: ALKIS Ausschnitt Eving.....	16
Abbildung 9: GE Hardenberghafen; Dortmund-Ems-Kanal und Holthausen; Brechten mit A 2... 16	
Abbildung 10: Stadtbezirk Eving im Regionalplan Ruhr (RP Ruhr) 2024	21
Abbildung 11: Stadtbezirk Eving im Flächennutzungsplan Dortmund 2004.....	23
Abbildung 12: Bebauungspläne und Satzungen im Stadtbezirk Eving	26
Abbildung 13: Widumer Platz im Stadtteil Brechten	31
Abbildung 14: Siedlungsstrukturen in Eving.....	34
Abbildung 15: Bestand und Handlungsempfehlungen Denkmalschutz & Denkmalpflege Eving. 36	
Abbildung 16: Stadtbezirkszentrum Neue Mitte Eving und Evinger Marktplatz im NVZ Obereving	39
Abbildung 17: NVZ Brechten – Verkehrsbelastung auf der B 54 und NVZ Brechten – Einzelhandelsstandort östl. Evinger Straße	40
Abbildung 18: Bestand und Handlungsempfehlungen Einzelhandel Eving	42
Abbildung 19: Nordfriedhof, Dammwildgehege im Süggelewald, Blick auf Lichtung im Süggelewald	46
Abbildung 20: Klimaanalysekarte Ausschnitt Eving.....	51
Abbildung 21: Ruhige Gebiete - Kartografische Darstellung	53
Abbildung 22: Bestand und Handlungsempfehlungen Freiraum & Stadtklima Eving.....	54
Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken.....	57
Abbildung 24: Verlauf der Veloroute 1 – Abschnitt 1	59
Abbildung 25: Verlauf der Veloroute 1 – Abschnitt 2	60
Abbildung 26: Verlauf der Veloroute 1 – Abschnitt 3	60
Abbildung 27: Radzielnetz Ausschnitt Eving	62
Abbildung 28: Bestand und Handlungsempfehlungen Mobilität Eving	64
Abbildung 29: TEK Selma-Lagerlöf-Straße; TEK Widumer Straße	66
Abbildung 30: Neu entstandene Spielplätze im Neubaugebiet Brechtener Heide	68
Abbildung 31: Bestand und Handlungsempfehlungen Bildungslandschaft Eving	70
Abbildung 32: Kugel-Gasbehälter, Regenrückhaltebecken Brechtener Heide.....	75
Abbildung 33: Bestand und Handlungsempfehlungen Technische Infrastruktur Eving	77
Abbildung 34: Wirtschaftsflächenbestand nach Stadtbezirken.....	79
Abbildung 35: Veranstaltungssaal im Gewerbegebiet Burgweg, Blick auf ein Betriebsgrundstück, Wohnhäuser in der Jakobstraße.....	80
Abbildung 36: Baugewerbe, Metallverarbeitendes Gewerbe, Handwerk im Gewerbegebiet Lütge Heidestraße/ Seilerstraße.....	81

Abbildung 37: Industrie im Gewerbegebiet Hardenberghafen, Deutsche Gasrußwerke, Großgaragen Lindenhorster Straße.....	82
Abbildung 38: Logistikdienstleister im Güterverkehrszentrum Fürst Hardenberg, Kfz-Gewerbe entlang der Fürst-Hardenberg-Allee, Malakowturm	83
Abbildung 39: Grüner Platz in der Evinger Mitte, Hammerkopfturm, Service- und Gewerbepark Minister Stein	84
Abbildung 40: Bestand und Handlungsempfehlungen Wirtschaftsflächen Eving.....	86
Abbildung 41: Wohnbauflächenpotenziale nach Stadtbezirken (ohne Einzelgrundstücke nach § 34 BauGB)	90
Abbildung 42: Wohnbauflächenpotenziale nach Fläche und potenzieller Anzahl an Wohneinheiten (inkl. Einzelgrundstücken nach § 34 BauGB)	91
Abbildung 43: Mittlere Angebotsmieten und Leerstandsquoten in den statistischen Unterbezirken	93
Abbildung 44: Flächencharakteristik der noch vorhandenen Wohnbauflächenpotenziale in Eving	95
Abbildung 45: Bestand und Handlungsempfehlungen Wohnen in Eving.....	99
Abbildung 46: Raummodell Eving.....	107
Abbildung 47: Stadtbezirksentwicklungsplan Eving 2030+	137

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung Eving und Gesamtstadt	17
Tabelle 2: Bevölkerungsvorausberechnung Eving und Gesamtstadt.....	18
Tabelle 3: Geburten, Sterbefälle und Altersstruktur Eving und Gesamtstadt 2024	19
Tabelle 4: Haushaltsstruktur, soziale Lage und Migration Eving und Gesamtstadt 2023/ 2024 ..	19
Tabelle 5: Zusammenfassende Darstellung der Wohnbauflächenpotenziale nach Entwicklungspriorität	97

1 Für eilige Leser*innen

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

Im Stadtbezirk Eving zeigt sich ein Kontrast zwischen Nord und Süd: im Norden liegt der durch überwiegend Ein- und Zweifamilienhaussiedlungen geprägte statistische Bezirk Brechten, im Süden liegen die durch die Montanindustrie geprägten statistischen Bezirke Lindenhurst und Eving, welche eine vielfältige Siedlungstypologie aufweisen. Insbesondere großflächige Arbeitersiedlungen aber auch einzelne Großwohnsiedlungen prägen hier das Siedlungsbild.

Das vielfältige Wohnraumangebot sowie eine gute Verkehrsanbindung sowohl an den öffentlichen Personennahverkehr als auch an das überregionale Straßennetz machen den Stadtbezirk Eving zu einem beliebten Wohnstandort. Mit dem Neubaugebiet in der Brechtener Heide ist die letzte große Wohnbauflächenentwicklung im Stadtbezirk nahezu abgeschlossen. Hier sind ca. 500 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern sowie im Geschosswohnungsbau entstanden. Der Fokus der Siedlungsflächenentwicklung liegt künftig auf einer wohnbaulichen Entwicklung im Innenbereich in den statischen Bezirken Lindenhurst und Eving. Für eine mittel- bis langfristige Entwicklung stehen Wohnbauflächenpotenziale in Brechten zur Verfügung. Hier wird eine stufenweise Entwicklung angestrebt, um ein Überangebot an Bauland zu vermeiden.

Die vorhandenen Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk konzentrieren sich ausschließlich auf den Süden im Bereich des Hafens und im Übergang zur Innenstadt-Nord. Über die Bestandsgebiete hinaus befinden sich keine weiteren im Flächennutzungsplan 2004 dargestellten Gewerbeflächenpotenziale. Jedoch zeigt sich ein großes Potenzial, mindergenutzte Flächen auf bestehenden Wirtschaftsflächen höherwertig und effizienter zu nutzen. Der Fokus sollte demnach zukünftig auf der Qualifizierung und Weiterentwicklung bestehender Wirtschaftsflächen liegen.

Insbesondere der Norden vom Stadtbezirk Eving ist von weitläufigen zusammenhängenden Freiräumen in Form von landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie großen Wald- und Naturschutzgebieten geprägt. Die bestehenden Grünzüge und Grünverbindungen sollen geschützt und insbesondere die siedlungsgliedernden Freiräume erhalten und von weiteren Siedlungstätigkeiten freigehalten werden.

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

Der Stadtbezirk Eving gehört zu den Stadtbezirken, die ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum zu verzeichnen hatten und auch für die nächste Zeit wird von steigenden Zahlen ausgegangen. Daher liegt der Fokus auf einer Erweiterung des Angebots bei Tageseinrichtungen für Kinder (TEK) und Schulplätzen.

Die Umsetzung der Mobilitätswende bildet aktuell die wichtigste Aufgabe im Bereich Verkehr. In Eving steht dabei insbesondere die Förderung des Radverkehrs im Vordergrund, da der Anteil des Radverkehrs mit 6,6 % besonders niedrig ist.

Die folgende Abbildung stellt in aller Kürze die Ziele einschließlich der Handlungsempfehlungen für Eving dar (siehe Abbildung 1). Zugeordnet sind sie sechs verschiedenen Handlungsfeldern, um den Kontext zu übergeordneten Leitlinien der Stadtentwicklung darzustellen. Die Darstellung der Handlungsfelder erfolgt in alphabetischer Reihenfolge und beinhaltet keine Gewichtung.

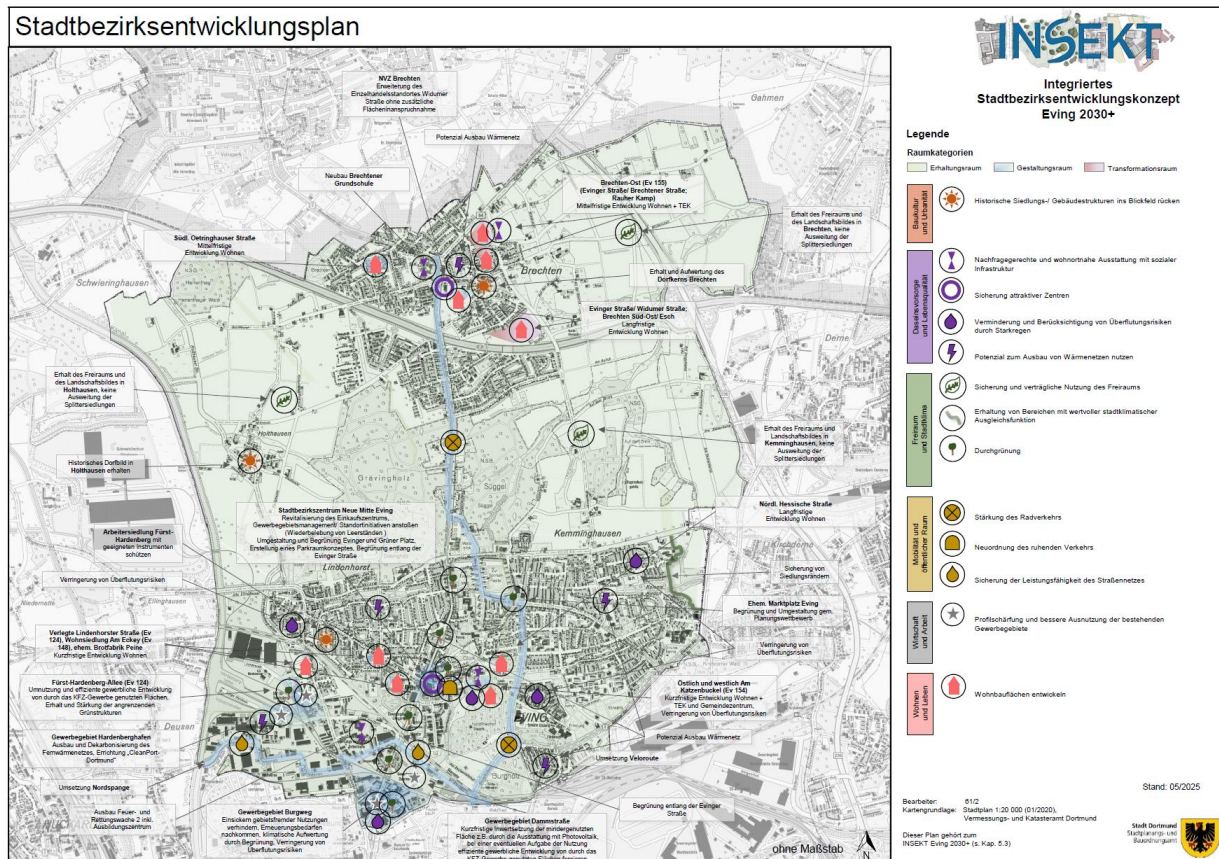
Abbildung 1: Handlungsfelder, Ziele und Handlungsempfehlungen Eving 2030+

Handlungsfeld	Baukultur und Urbanität	Daseinsvorsorge und Lebensqualität	Freiraum und Stadtklima	Mobilität und öffentlicher Raum	Wirtschaft und Arbeit	Wohnen und Leben
Ziele für den Stadtbezirk	Historische Siedlungs-/ Gebäudestrukturen ins Blickfeld rücken	Nachfragegerechte und wohnortnahe Ausstattung mit sozialer Infrastruktur	Sicherung und verträgliche Nutzung des Freiraums	Stärkung des Radverkehrs	Profilschärfung und bessere Ausnutzung der bestehenden Wirtschaftsflächen	Maßvolle Nachverdichtung
		Sicherung attraktiver Zentren	Erhalt von Bereichen mit wertvoller stadtklimatischer Ausgleichsfunktion	Sicherung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes		Wohnbauflächen entwickeln
		Verminderung von Überflutungsrisiken durch Starkregen	Durchgrünung	Ordnung des Ruhenden Verkehrs		
		Potenziale zum Ausbau von Wärmenetzen nutzen				
Handlungsempfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - erhaltenswerte Siedlungsbereiche erfassen und kartografisch darstellen - Ortsteil Eving: bestehenden Denkmalpflegeplan evaluieren - Arbeitersiedlung „Fürst-Hardenberg“: Qualitäten der historischen Substanz analysieren und zur Aufwertung des Stadtbildes nutzen - Historischen Dorfkern Brechten: Wiederherstellung gestalterischer Details 	<ul style="list-style-type: none"> - Planerische Sicherung von Flächenreserven für Erweiterung und Neubauten - Bedarfsplanung TEK Am Katzenbuckel - Flächensicherung TEK Brechten-Ost - Schulentwicklungs-Planung - gesamtstädtisches Projekt „Zukunftsfähige Zentren“ erarbeiten - SBZ Neue Mitte Eving stabilisieren und aufwerten - Umgestaltung des ehem. Markplatzes Eving - Erweiterung des Einzelhandelsstandortes Widumer Straße ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahme <ul style="list-style-type: none"> - Verminderung und Berücksichtigung von Überflutungsrisiken durch Starkregen in Aufmerksamkeitsräumen (Lindenhorst, Obereving, Kemminghausen) <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung Nah-/ Fernwärme bei Neubaugebieten/ Innenentwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung Strategie Freiflächen-Solaranlagen - Erhalt des Freiraums und Landschaftsbildes, keine Ausweitung von Splittersiedlungen - Sicherung der Siedlungsränder zwischen den Siedlungsbereichen Kemminghausen, Obereving und Kirchdorne (Stadtbezirk Scharnhorst) <ul style="list-style-type: none"> - gesamtstädtische Erhebung und Erarbeitung Strategie zur Grünversorgung - gleichwertige Integration stadtklimatischer sowie freiraum- und umweltplanerischer Aspekte bei Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklungen - Entsiegelung und Begrünung im Bestand (insb. im GE Burgweg, Stadtbezirkszentrum und dessen Umfeld, entlang der Evinger Straße) 	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung Veloroute 1 Eving <ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung Nordspange <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung eines Parkraumkonzeptes für die Evinger Mitte 	<ul style="list-style-type: none"> - gesamtstädtischen Wirtschaftsflächenatlas erarbeiten - GE „Burgweg“: gebietsfremde Nutzungen verhindern; Erneuerungsbedarfen nachkommen; effiziente Nutzung un- und mindergenutzter Flächen; Durchgrünung - Fürst-Hardenberg-Allee: effiziente Nutzung der untergenutzten Wirtschaftsflächen gem. Ev 124 – verlegte Lindenhorster Straße – - GE Hardenberghafen: Entwicklung „CleanPort Dortmund“ - GE „Dammstraße“: Inwertsetzung der Wirtschaftsflächen z.B. durch Photovoltaik, gestapelte Bauweise; langfristig effiziente gewerbliche Nutzung anstreben 	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung gesamtstädtischen Baulückenkataster - Erarbeitung gesamtstädtische Innenentwicklungsstrategie <ul style="list-style-type: none"> - Durchführung gesamtstädtische Wohnbauflächenrevisio - Abschluss Bauleitplanverfahren: „westlich und östlich Am Katzenbuckel (Ev 152)“ - Mobilisierung von Baulücken in bestehenden Bebauungsplänen: „Wohnsiedlung am Eckey“ (Ev 148), „verlegte Lindenhorster Straße“ (Ev 124) - Wohnbauflächenentwicklung ehemalige Brotfabrik Peine nach § 34 BauGB - Mittelfristige Entwicklung des Plangebietes Ev 155 – Brechten-Ost – und Wohnbauflächenpotenzials „südl. Oetringhauser Straße“ - Langfristige Entwicklung der Wohnbauflächenpotenziale „Widumer Straße“, „Brechten-Südost/ Esch“, „nördl. Hessische Straße“ - Nachrangige Entwicklung des Wohnbauflächenpotenzials „Im Siepen“

(Quelle: eigene Darstellung)

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

Abbildung 2: Stadtbezirksentwicklungsplan Eving 2030+ (klein)



(Quelle: eigene Darstellung, größere Abbildung siehe S. 137)

2 INSEKT 2030+

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

2.1 Anlass und Zielstellung

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

zwischen langfristigen Strategien und schnellem Handeln, zwischen Experiment und Sicherheit und einer gerechten Abwägung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Belange.

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

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

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

2.2 Methodik und Aufbau

Grundlagen

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

Bestandsanalyse

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

durch entsprechende Beteiligungsformate eingeholt (Onlinebeteiligung, Gesprächsrunde mit der Bezirksvertretung).

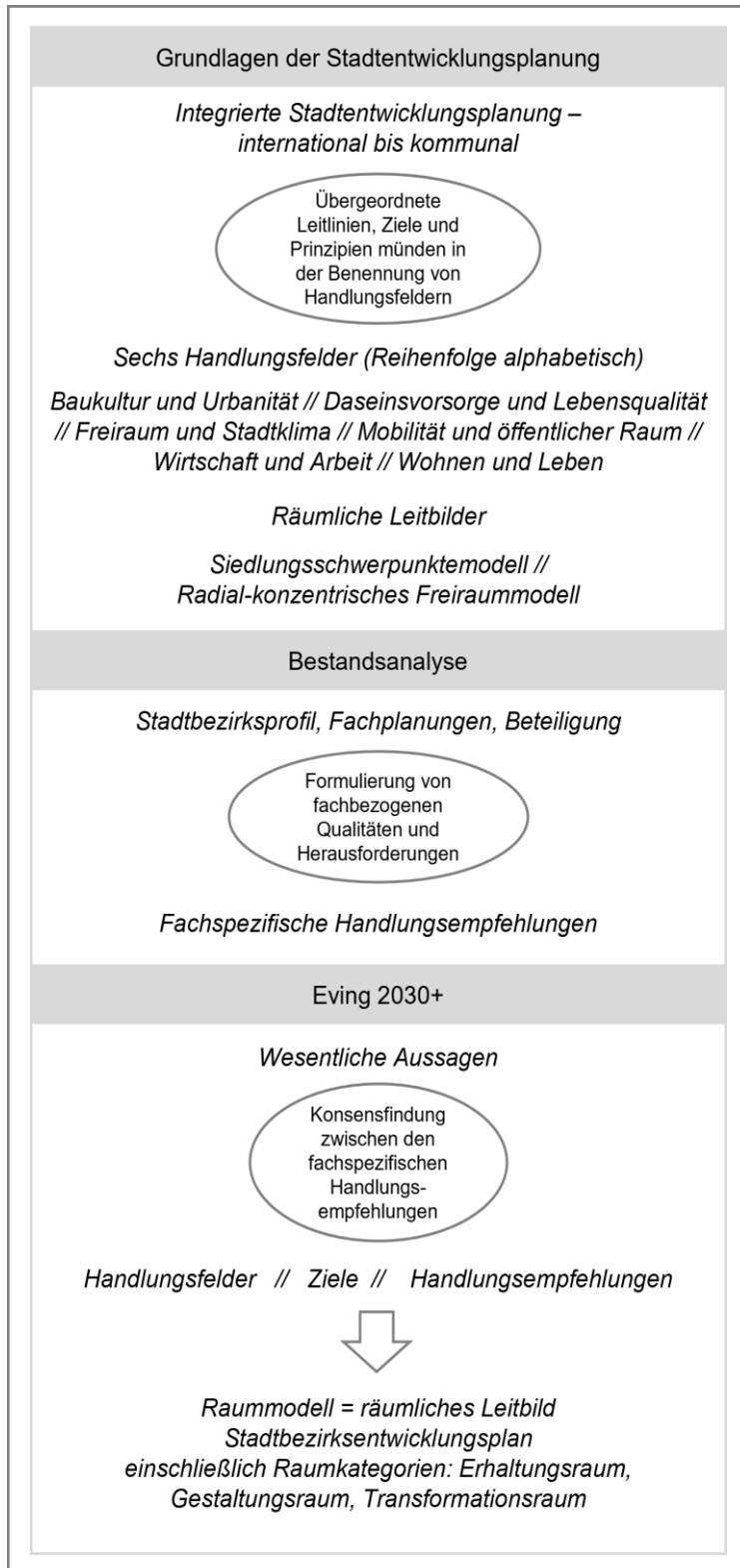
Eving 2030+

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

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

Die nachfolgende Abbildung stellt den methodischen Aufbau zusammenfassend dar.

Abbildung 3: Methodischer Aufbau des INSEKT 2030+



(Quelle: eigene Darstellung)

3 Grundlagen der Stadtentwicklung

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

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

3.1 Integrierte Stadtentwicklung – international bis kommunal

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

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

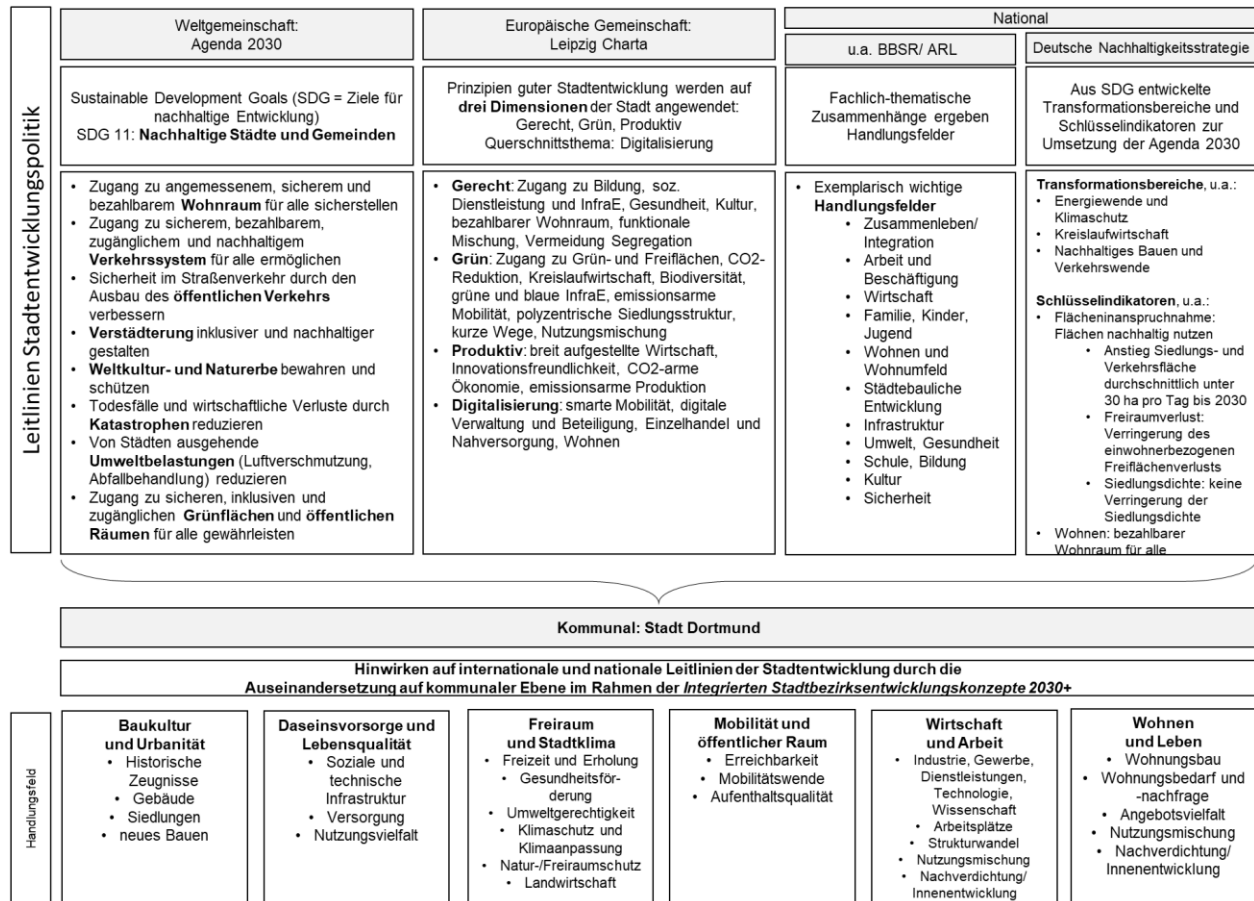
Darauf hinzuweisen ist, dass nicht immer eine eindeutige Themenzuordnung zu den Handlungsfeldern möglich ist und die Übergänge zwischen den Handlungsfeldern z.T. fließend sind und es auch zu Themenüberschneidungen kommen kann.

¹ Die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung | BMZ, zugegriffen am 10.05.2024

² Die Bundesregierung, Stand 15.12.2020, Die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie, Weiterentwicklung 2021 Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie | Bundesregierung, zugegriffen am 02.08.2023

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

Abbildung 4: Integrierte Stadtentwicklung – international bis kommunal



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

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

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

Die Zielrichtungen stehen im Einklang mit den im Rahmen der Verwaltungsstrategie erarbeiteten Stadtzielen⁴, wie z.B. dem Kita-/ Schulausbau, der Schaffung von neuem Wohnraum und der Umsetzung der Verkehrswende. Vordergründig bei der Zielerreichung ist, die Neuinanspruchnahme von Freiflächen zu Siedlungszwecken möglichst gering zu halten, so wie es in der Bundesgesetzgebung implementiert ist. Die Bundesgesetzgebung gibt vor, dass die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll (§ 1 Abs. 5 BauGB). Dabei geht es nicht nur um die bauliche Innenentwicklung, sondern es geht gleichzeitig um die Entwicklung von Grün- und Freiflächen sowie von nachhaltiger Mobilität (dreifache Innenentwicklung). Denn für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung müssen die Interessen und Flächenbedarfe der drei Bereiche von Anfang an zusammengedacht und gemeinsam geplant werden⁵. Auch hat die Bundesregierung das Ziel ausgesprochen, die Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke bis 2030 auf durchschnittlich unter 30 ha pro Tag zu begrenzen und bis 2050 eine Flächenkreislaufwirtschaft umzusetzen⁶. Daher muss der Fokus der Stadtentwicklung auf der Innenentwicklung liegen. Ergänzend zu der in Dortmund erfolgreich praktizierten Revitalisierung von Flächen, sollen verstärkt Möglichkeiten der Innenentwicklung ausgelotet werden, um sowohl der Flächennachfrage entsprechen zu können als auch den Freiraum zu schützen.

Ebenfalls ist bei der Verfolgung der oben genannten Ziele darauf zu achten, dass ein klimaneutrales Handeln angestrebt wird. So hat sich Dortmund das ambitionierte Ziel gesetzt, bis 2035 klimaneutral zu werden⁷. Dieses Klimaziel ist nur erreichbar, wenn der Klimaschutz von Anfang an in allen Planungsprozessen verankert wird. In den Integrierten Stadtbezirkentwicklungskonzepten ist das Thema des Klimaschutzes als Querschnittsaufgabe vertreten, z. B. hinsichtlich Energieeffizienz/ nachhaltigem Bauen oder auch der Mobilitätswende. Eine konkrete Umsetzung des Ziels der Klimaneutralität erfolgt fachplanungs-/ themenbezogen im Rahmen von konkreten Projektplanungen und deren Umsetzung (bspw. Festsetzungen in Bebauungsplänen zu Solarenergie und Effizienzstandard).

3.2 Räumliche Leitbilder

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

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

⁵ Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen: Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der integrierten Stadtentwicklung, Bearbeitungsstand 29.07.2024; BMWStB - Gesetzgebungsverfahren - Gesetz zur Stärkung der integrierten Stadtentwicklung, zugegriffen am 03.02.2025

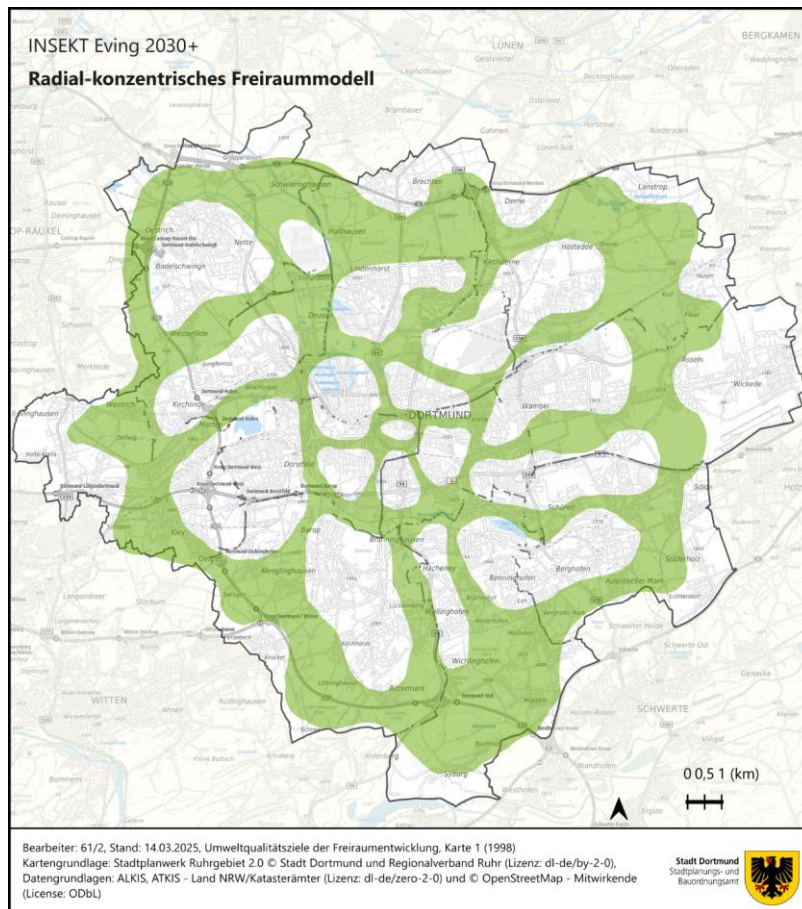
⁶ vgl. Die Bundesregierung: Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie, Weiterentwicklung 2021, S. 271

⁷ vgl. Anpassung des Handlungsprogramms Klima-Luft 2030 an das Ziel Klimaneutralität 2035, Drucksache-Nr. 33723-23; Mantelvorlage Klimaschutz und Klimaanpassung, Drucksache-Nr. 22397-21-E2

3.2.1 Radial-konzentrisches Freiraummodell

Das radial-konzentrische Freiraummodell ist ein Leitbild der Freiraumentwicklung (siehe Abbildung 5)⁸. Es soll eine durchgängige Freiraumversorgung im gesamten Stadtgebiet gewährleisten. Dadurch werden gesunde Lebensverhältnisse gefördert und die nachhaltige Entwicklung ökologischer Potenziale und Ressourcen sichergestellt.

Abbildung 5: Radial-konzentrisches Freiraummodell



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

3.2.2 Siedlungsschwerpunktemodell

Der Rat der Stadt Dortmund hat im Jahr 1972 als Grundsatz seiner Stadtentwicklungsplanung das „Multizentrische Modell“ beschlossen, das eine abgestufte Siedlungs- und Versorgungsstruktur festlegt und eine bestmögliche und gleichwertige Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen zum Ziel hat. Das Multizentrische Modell wurde 1979 im

⁸ Stadt Dortmund, Umweltqualitätsziele der Freiraumentwicklung, Karte 1, 1998: eigene Darstellung nach Neumayer, Hufnagel und Kieslich

„Siedlungsschwerpunktemodell“⁹ konkretisiert, was sowohl im Flächennutzungsplan 1985 als auch im Flächennutzungsplan 2004 zu Grunde gelegt wurde.

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

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

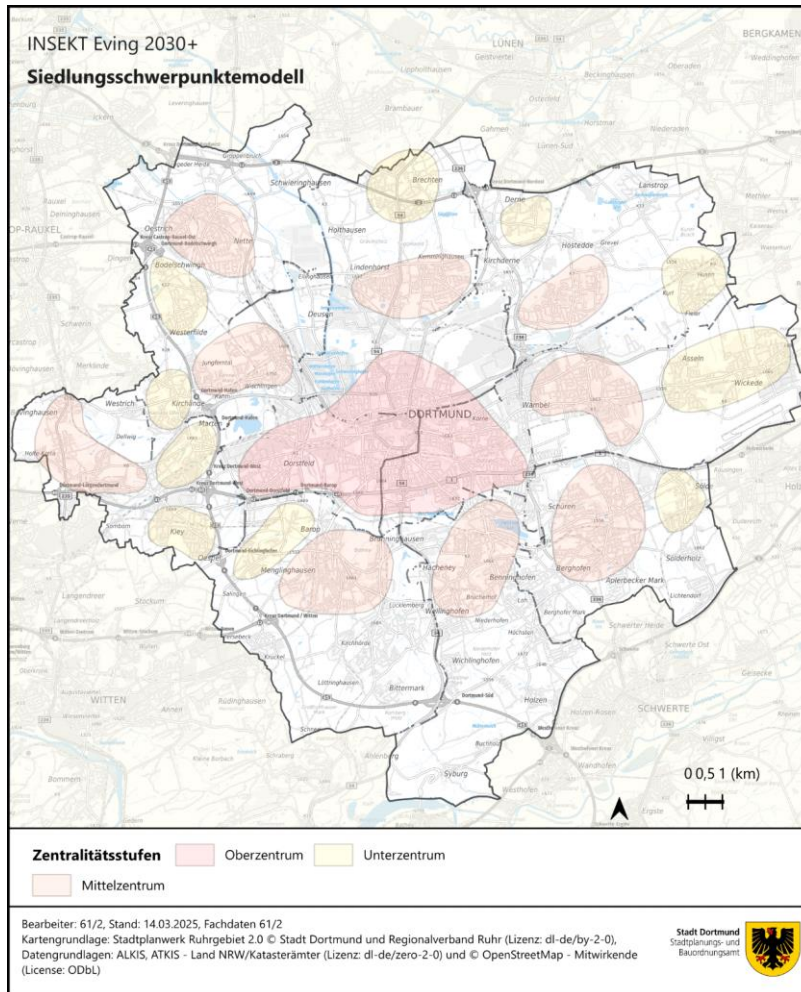
Die wesentlichen Zielsetzungen des Siedlungsschwerpunktemodells bestehen darin, (großflächige) Einzelhandelsansiedlungen und anderweitige zentrenprägende Nutzungen in den Siedlungsschwerpunkten (City, Stadtbezirkszentren, Nebenzentren) zu konzentrieren und den Zuwachsbedarf an Wohnbauflächen im Grundsatz in den gekennzeichneten Siedlungsschwerpunkten zu decken. Außerhalb der Siedlungsschwerpunkte sollte sich die Siedlungsentwicklung lediglich auf die Sicherung des Bestandes und allenfalls örtlich bedingten Abrundungen ausrichten¹⁰.

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

⁹ z.T. auch als „Siedlungsschwerpunktekonzept“ bezeichnet, z. B. im Erläuterungsbericht des Flächennutzungsplans 2004

¹⁰ Stadt Dortmund, Flächennutzungsplan 2004, Erläuterungsbericht, S. 45, S. 67 und S. 125-126

Abbildung 6: Siedlungsschwerpunktemodell



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

Auch im Bereich der Wohnbauflächenentwicklung haben die Zielaussagen des Siedlungsschwerpunktemodells, neue Wohnbauflächen vorrangig an gut integrierten und infrastrukturell gut ausgestatteten Standorten zu entwickeln weiterhin Bestand (siehe Kapitel 4.3.8 Wohnen).

4 Bestandsanalyse

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

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

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

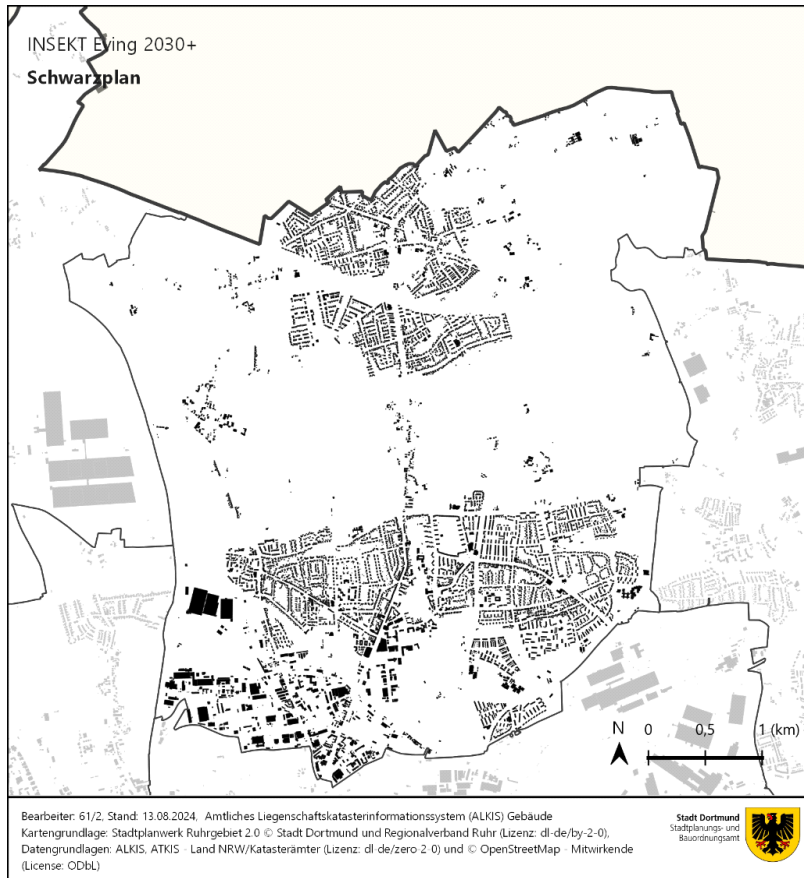
4.1 Stadtbezirksprofil

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

4.1.1 Raumnutzung und Siedlungsstruktur

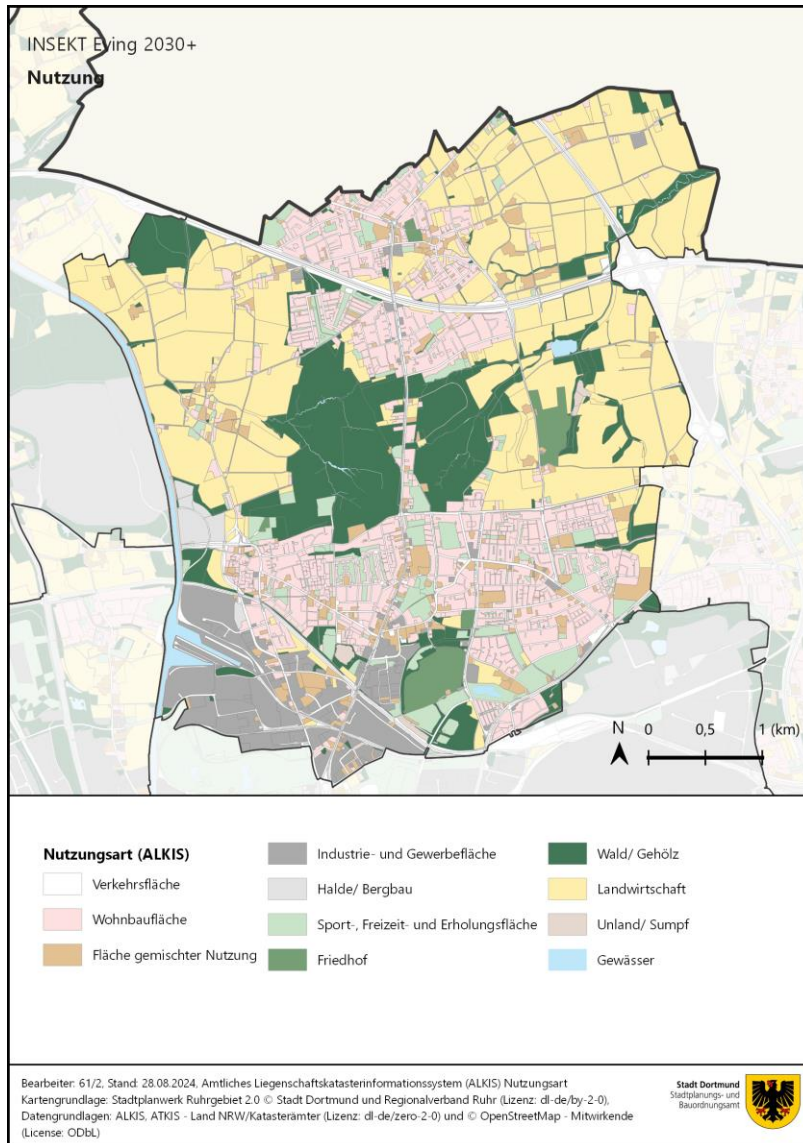
Der Stadtbezirk Eving liegt im Norden Dortmunds und grenzt an die Nachbarstadt Lünen. Während die Stadtteile Eving und Lindenhorst durch unterschiedliche Wohnsiedlungstypologien sowie große Gewerbe- und Industriegebiete geprägt sind, kennzeichnet den Stadtteil Brechten vorwiegend Ein- und Zweifamilienhausbebauung (siehe Abbildung 7).

Abbildung 7: Schwarzplan Ausschnitt Eving



Zwischen den Stadtteilen Eving und Lindenhorst im Süden und dem Stadtteil Brechten im Norden des Stadtbezirks befindet sich das Waldgebiet Grävingsholz/ Süggel. Im Westen und Osten des Stadtbezirks liegen durch Landwirtschaft geprägte Freiräume, die mit den Bauernschaften und dem Dorf Holthausen Zeugen des landwirtschaftlichen Ursprungs sind (siehe Abbildung 8).

Abbildung 8: ALKIS Ausschnitt Eving



Der Dortmund-Ems-Kanal bildet im Westen die Grenze des Stadtbezirks. Dieser hat zum einen einen hohen Freizeitwert, zum anderen besteht z.T. ein Anschluss der Wirtschaftsflächen an den Kanalhafen (GE Hardenberghafen, siehe Abbildung 9).

Abbildung 9: GE Hardenberghafen; Dortmund-Ems-Kanal und Holthausen; Brechten mit A 2



(Quelle: Geonetzwerk.metropole Ruhr, Regionalverband Ruhr, Sommer 2024)

Der Stadtbezirk Eving hat eine gute verkehrliche Anbindung durch die Stadtbahn U41 und U43, sowie die A 2 und B 236. Gleichzeitig gehen von der A 2 und der B 236 jedoch auch Barrierewirkungen aus, so ist der Stadtteil Brechten durch die A 2 „zerschnitten“.

4.1.2 Bevölkerung und Sozialstruktur

Zu einem vollständigen Profil eines Stadtbezirks gehört auch die Analyse der Bevölkerungs- und Sozialstruktur. Im Folgenden werden die wichtigsten Kenndaten dargestellt.

Bevölkerungsentwicklung

- Im Stadtbezirk Eving haben 39.555 Menschen ihren Hauptwohnsitz (Stichtag 31.12.2024). Das sind 6,4 % der Gesamtbevölkerung Dortmunds. Somit zählt Eving zu den Stadtbezirken mit einer kleineren Bevölkerungszahl.
- Die Bevölkerung des Stadtbezirks Eving ist in den letzten zehn Jahren (2014-2024) um 5,9 % gewachsen. Dieser Wert liegt deutlich über dem gesamtstädtischen Trend (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung Eving und Gesamtstadt

	2014	2019	2024	Veränderung 2014-2024	Veränderung 2019-2024
EW Eving	37.350	38.480	39.555	+2.205 (+5,9 %)	+1.075 (+2,8 %)
EW Dortmund	589.285	603.610	614.495	+25.210 (+4,3 %)	+10.885 (+1,8 %)

(Quelle: eigene Darstellung nach Website Dortmunder Statistik, Bevölkerung in Zahlen 2024 (zugegriffen am 19.05.2025); Stadt Dortmund, 2020: Statistisches Jahrbuch. Dortmunder Statistik 2019)

Bevölkerungsvorausberechnung¹¹

- Bei der Annahme eines mittleren Szenarios ist Eving mit einem Bevölkerungswachstum von +7,4 % der Dortmunder Stadtbezirk mit der stärksten Bevölkerungszunahme, gefolgt von den Stadtbezirken Innenstadt-Nord und Scharnhorst.
- Bei der Annahme des Wachstumsszenarios ist Eving ebenfalls der am stärksten wachsende Stadtbezirk mit einem prozentualen Wachstum von 14,9 %.
- Bei Annahme des Schrumpfungsszenarios sinkt die Bevölkerungszahl um 1,0 %. Damit ist Eving einer der Stadtbezirke mit den wenigsten Bevölkerungsverlusten in diesem Szenario (siehe Tabelle 2).
- Im Vergleich zur Gesamtstadt liegen alle Werte der verschiedenen Szenarien der Bevölkerungsvorausberechnung in Eving deutlich über den Werten der Gesamtstadt.

¹¹ Die Bevölkerungsvorausberechnung (Prognose) der Dortmunder Statistik bis zum Jahr 2035 ist eine Trendfortschreibung unter Berücksichtigung der getroffenen Annahmen und des gewählten Stützzeitraums der Jahre 2017 bis 2021 in drei verschiedenen Szenarien (vgl. Website Dortmunder Statistik: Vorausberechnung der Dortmunder Hauptwohnbevölkerung (zugegriffen am 15.07.2024))

Tabelle 2: Bevölkerungsvorausberechnung Eving und Gesamtstadt

	Schrumpfungsszenario ¹²	Mittleres Szenario ¹³	Wachstumsszenario ¹⁴
EW Eving 2035	38.805	42.115	45.045
Eving Abweichung ggü. 2022	-1,0 %	+7,4 %	+14,9 %
EW Dortmund 2035	570.715	611.030	651.030
Dortmund Abweichung ggü. 2022	-6,4 %	+0,2 %	+6,8 %

(Quelle: eigene Darstellung nach Website Dortmunder Statistik; Vorausberechnung der Hauptwohnbevölkerung (zugegriffen am 19.05.2025))

Geburten, Sterbefälle und Altersstruktur

- In Eving gibt es mehr Sterbefälle als Geburten, sodass sich ein negativer Saldo ergibt. Dies entspricht dem gesamtstädtischen Trend mit Ausnahme der Innenstadt-Nord
- Das Durchschnittsalter in Eving beträgt 42,1 Jahre und liegt damit knapp unter dem städtischen Durchschnitt von 43,2 Jahren.
- Der Minderjährigenanteil (19,1 %) ist in Eving etwas höher als in der Gesamtstadt (17,2 %) und der Altenanteil (18,8 %) sowie der Hochbetagtenanteil (5,6 %) ist etwas geringer im Vergleich zur Gesamtstadt (siehe Tabelle 3).

¹² Unter der Annahme, dass sich zunehmend ein Fortzugsüberschuss bis auf das Niveau von 2009 zeigt, sich die jährliche Geburtenrate im unteren Bereich der letzten Jahre bewegt und die Lebenserwartung sinkt (gleichzeitiges Eintreffen aller Annahmen vorausgesetzt) (vgl. Website Dortmunder Statistik; Vorausberechnung der Dortmunder Hauptwohnbevölkerung (zugegriffen am 15.07.2024)).

¹³ Unter der Annahme, dass sich die jährlichen Zuzugsüberschüsse auf dem Durchschnittswert der Jahre 2017-2021 einpendeln, sich die jährliche Geburtenziffer im Durchschnitt der letzten fünf Jahre bewegt und die Lebenserwartung jedes Jahr um den Mittleren Anstieg der Jahre 2015-2021 ansteigt (gleichzeitiges Eintreffen aller Annahmen vorausgesetzt) (vgl. Website Dortmunder Statistik; Vorausberechnung der Dortmunder Hauptwohnbevölkerung (zugegriffen am 15.07.2024)).

¹⁴ Unter der Annahme, dass sich der jährliche Zuzugsüberschuss im Mittel der letzten Jahre, einschließlich möglicher Geflüchteten- und Neuzuzüge, befindet, sich die jährliche Geburtenziffer durchgängig im oberen Bereich der letzten Jahre bewegt und die Lebenserwartung jedes Jahr um den mittleren Anstieg der Jahre 2010-2021 erhöht (gleichzeitiges Eintreffen aller Annahmen vorausgesetzt) (vgl. Website Dortmunder Statistik; Vorausberechnung der Dortmunder Hauptwohnbevölkerung (zugegriffen am 15.07.2024)).

Tabelle 3: Geburten, Sterbefälle und Altersstruktur Eving und Gesamtstadt 2024

	Eving	Dortmund
Geburten/1.000 EW	9,86	8,9
Sterbefälle/1.000 EW	12,14	12,2
Saldo/1.000 EW	-2,28	-3,3
Durchschnittsalter	42,1 Jahre	43,2 Jahre
Minderjährigenanteil	19,1 %	17,2 %
Altenanteil	18,8 %	20,3 %
Hochbetagtenanteil	5,6 %	6,5 %

(Quelle: eigene Darstellung nach Website Dortmunder Statistik; Bevölkerung in Zahlen 2024 (zugegriffen am 19.05.2025))

Haushaltsstruktur, soziale Lage und Migration

- Die Quote der Einpersonenhaushalte liegt in Eving bei 44,5 % und somit unter dem gesamtstädtischen Wert (49,8 %).
- Die Quote der Leistungsbezüge liegt mit 19,3 % über dem Wert der Gesamtstadt (17,1 %).
- Ebenso liegt der Wert der Einwohner*innen mit Migrationshintergrund (49,2 %) über dem der Gesamtstadt (42,9 %, siehe Tabelle 4).

Tabelle 4: Haushaltsstruktur, soziale Lage und Migration Eving und Gesamtstadt 2023/ 2024

	Eving	Dortmund
Einpersonenhaushalte 2024	44,5 %	49,8 %
Quote Leistungsbezug 2023	19,3 %	17,1 %
EW mit Migrationshintergrund 2024	49,2 %	42,9 %

(Quelle: eigene Darstellung nach Website Dortmunder Statistik; Bevölkerung in Zahlen 2024 (zugegriffen am 19.05.2025))

Wanderungsbewegungen

- Eving hat, wie alle Dortmunder Stadtbezirke (außer Aplerbeck), ein positives Außenwanderungssaldo (Außenwanderungssaldo/ 1.000 EW: +6,07). Wie bei den meisten anderen Außenstadtbezirken ist das Außenwanderungsplus jedoch relativ gering.
- Die Binnenwanderung findet hauptsächlich innerhalb des Stadtbezirkes statt (1.035 Umzüge). Umzüge in andere Stadtbezirke haben meistens das Ziel Innenstadt-Nord (215 Umzüge), Scharnhorst (150 Umzüge) oder die Innenstadt-West (110 Umzüge)¹⁵

¹⁵ Website Dortmunder Statistik; Bevölkerung in Zahlen 2024 (zugegriffen am 19.05.2025)

Zusammenfassung

- Eving hat im letzten Jahrzehnt eine dynamische Bevölkerungsentwicklung verzeichnet und auch das mittlere Bevölkerungsszenario weist bis 2035 den Stadtbezirk als stark wachsend aus.
- Die Bevölkerungs- und Sozialstruktur in Eving weicht teilweise von der gesamtstädtischen ab. So ist die Bevölkerung Evings ein wenig jünger als die gesamtstädtische. Gleichzeitig ist die Quote der Leistungsbezüge höher und auch der Anteil an Einwohner*innen mit Migrationshintergrund ist höher.
- Die Binnenwanderung findet zum Großteil innerhalb des Stadtbezirks statt. Umzüge aus dem Stadtbezirk hinaus gehen dafür nicht nur in die Nachbarbezirke, sondern auch darüber hinaus.

4.2 Planerische Rahmenbedingungen – formell und informell

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

4.2.1 Formeller Rahmen der Dortmunder Stadtentwicklung

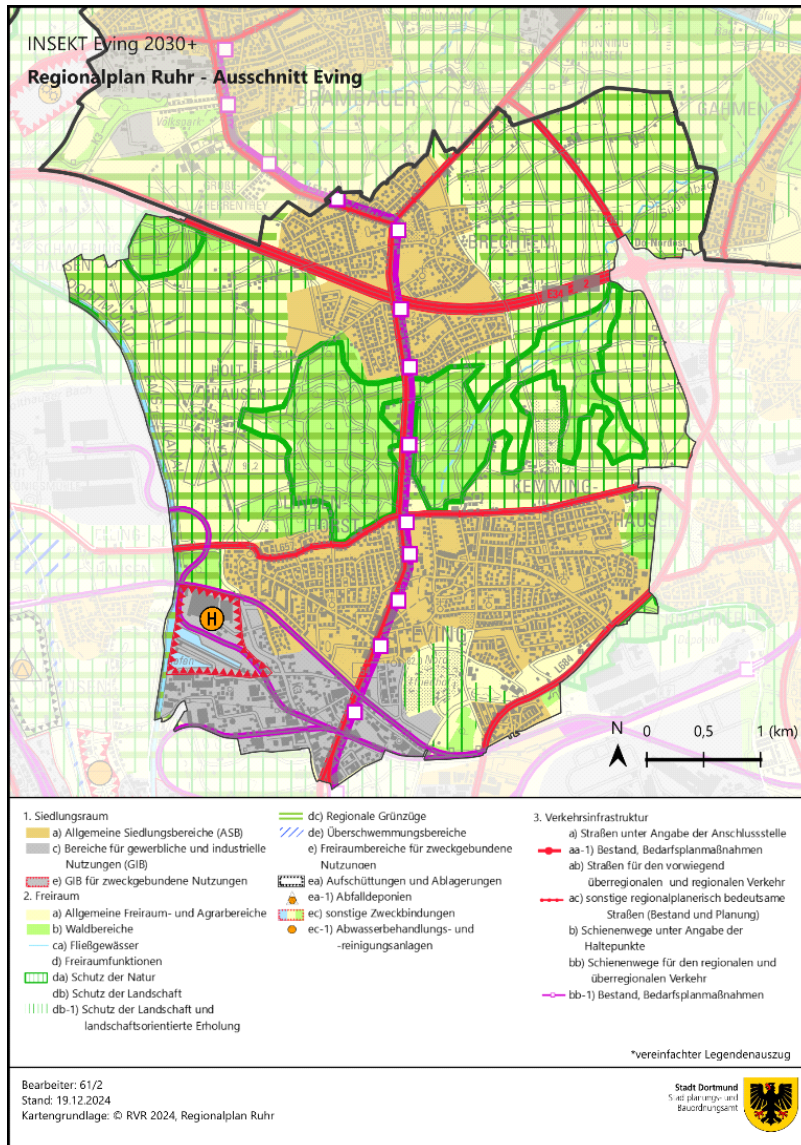
Die Darstellung und Auswertung der für den Stadtbezirk vorliegenden förmlichen Pläne ist für die Erarbeitung der INSEKT relevant, da es sich hierbei um die aktuellen rechtsverbindlichen Grundlagen für neue Planungen oder für die Zulassung bzw. Umsetzung von Bauvorhaben handelt. Drei Planungsebenen sind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

Regionalplan

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

Seit 28.02.2024 ist für Dortmund der Regionalplan Ruhr (RP Ruhr) rechtsgültig, der vom Regionalverband Ruhr (RVR) erarbeitet wurde. Er löst damit den Gebietsentwicklungsplan (GEP) Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt für den Oberbereich Dortmund – westlicher Teil – ab, der im August 2004 in Kraft getreten ist.

Abbildung 10: Stadtbezirk Eving im Regionalplan Ruhr (RP Ruhr) 2024



Der Stadtbezirk Eving weist aufgrund seiner Lage im Norden der Stadt einen hohen Grad an all-gemeinen Freiraum und Agrarbereichen (AFAB) im Regionalplan Ruhr auf, die zusätzlich als Be-reiche zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung (BSLE) und Regionale Grünzüge festgelegt sind. Die Stadtteile Eving/ Lindenhorst und Brechten, die durch einen Wald-bereich, das Grävingholz, getrennt sind, haben eine Festlegung als allgemeine Siedlungsbereiche (ASB). Zudem befinden sich der nördliche Teil des Hafens sowie einige Gewerbegebiete als Be-reiche für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB) im Südwesten des Stadtbezirkes.

Flächennutzungsplan

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

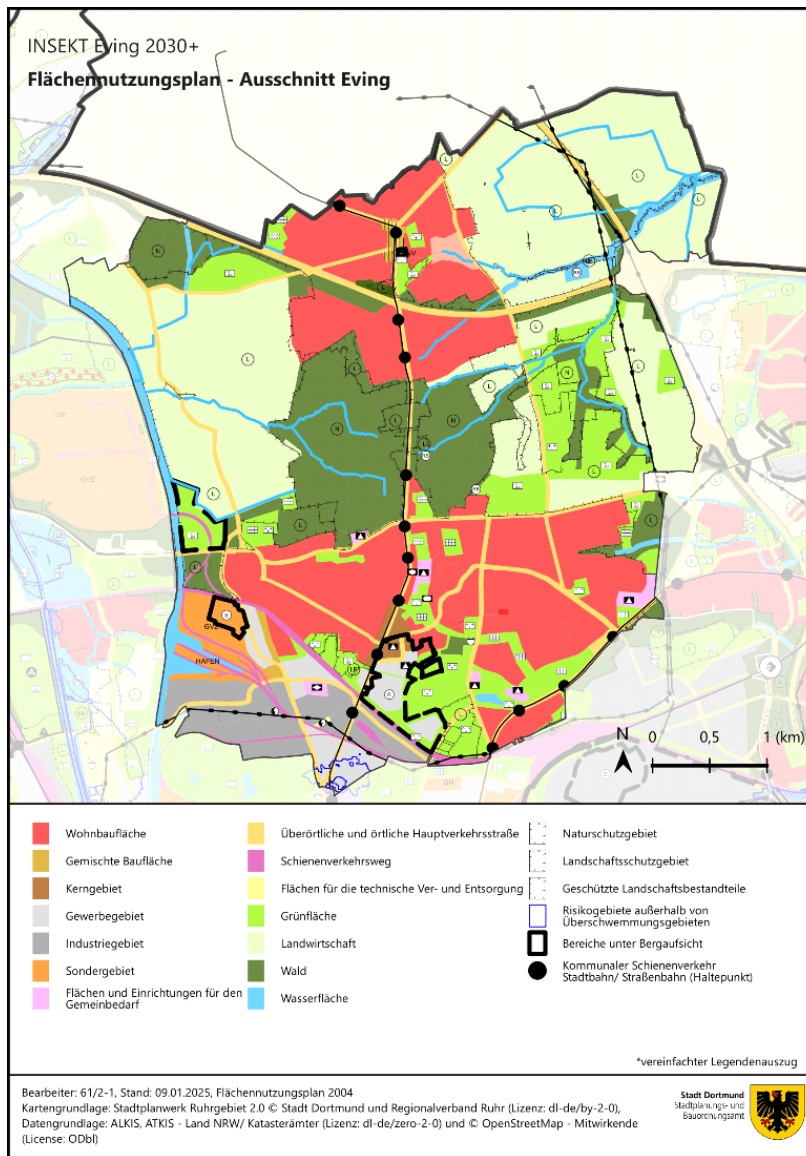
Eine unmittelbare rechtliche Wirkung (Baurecht) kann aus dem Flächennutzungsplan, dessen Darstellungen in Dortmund weitestgehend nicht parzellenscharf sind, nicht abgeleitet werden; eine Ausnahme können Vorgaben für bestimmte Nutzungen im Außenbereich sein (z.B. Windenergieanlagen). Primär bildet der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

Der aktuelle Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund wurde am 31.12.2004 bekannt gemacht und damit rechtswirksam. Inhaltlich spielte bei der Aufstellung des Flächennutzungsplans 2004 die Überwindung des Strukturwandels eine große Rolle, die sich in den Stadtentwicklungszielen abbildet (z.B. Reaktivierung von Brachflächen)¹⁶. Leitlinien und -ziele waren darauf ausgerichtet, dass die Stadt gestärkt aus diesem Umstrukturierungsprozess hervorgehen konnte.

Entsprechend der Festlegungen im Regionalplan sind auch im Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund von 2004 die Siedlungsflächen im Stadtbezirk Eving umgeben von großflächigen Grün- und Waldflächen sowie landwirtschaftlichen Flächen dargestellt, die in Teilen als Schutzgebiete und -objekte (Natur- und Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmale und geschützte Landschaftsbestandteile) gesichert sind. Die Festsetzung erfolgt im Landschaftsplan Dortmund. Natur- und Landschaftsschutzgebiete wurden aus diesem im Flächennutzungsplan nachrichtlich übernommen. Das Waldstück Grävlingholz trennt den Stadtteil Brechten von der Siedlungslage Eving/ Lindenhorst räumlich ab. Die Wohnbauflächen der Stadtteile liegen umgrünt im nördlichen Stadtgebiet. Im Südwesten des Stadtbezirkes konzentriert sind gewerblich genutzte Gebiete dargestellt: der nördliche Teil des Sondergebietes Hafen, das Sondergebiet Güterverteilzentrum Fürst-Hardenberg und die Gewerbegebiete Hardenberg, Lütge Heidestraße/ Seilerstraße, Dammstraße und Burgweg.

¹⁶ vgl. Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund (2004), S. 43 ff.

Abbildung 11: Stadtbezirk Eving im Flächennutzungsplan Dortmund 2004



Seit der Rechtswirksamkeit des Flächennutzungsplans 2004 sind insgesamt 52 Änderungsverfahren abgeschlossen worden. Bei 16 dieser Änderungen handelte es sich um sogenannte „Berichtigungen“ des Flächennutzungsplanes im Zusammenhang mit dem vereinfachten Bauleitplanverfahren gemäß § 13a BauGB (Stand Februar 2025). Für den Stadtbezirk Eving wurde seit 2004 ein Änderungsverfahren zur Rechtswirksamkeit gebracht¹⁷:

- Nr. 23 (parallel mit Bebauungsplan Ev 149 - Einzelhandelsstandort Widumer Straße -)

Die 23. Änderung des Flächennutzungsplans hat zum Ziel, eine maßvolle Entwicklung der Nachversorgung im zentralen Versorgungsbereich des Stadtteils Brechten zu ermöglichen.

¹⁷ Der Flächennutzungsplan in der derzeit gültigen Fassung ist einsehbar unter:
<https://geoweb1.digistattdo.de/OWSServiceProxy/client/fnp.jsp> (zugriff am 01.08.2024)

Darüber hinaus erfolgt aktuell die 93. Änderung des Flächennutzungsplans, die die gesamte Stadt betrifft. Mit der Änderung sollen die aktuellen Abgrenzungen der zentralen Versorgungsbereiche aus dem Masterplan Einzelhandel 2021¹⁸ dargestellt werden. Der Grund dafür liegt in der festgelegten Struktur der Zentren (zentrale Versorgungsbereiche) auf Basis der Fortschreibung des Masterplan Einzelhandel 2021, die Veränderungen gegenüber den im Flächennutzungsplan aus dem Jahr 2004 dargestellten Abgrenzungen und Bezeichnungen aufweist.

Anhand der einen Änderung des Flächennutzungsplans im Stadtbezirk Eving zeigt sich, dass sich die 2004 erarbeiteten Darstellungen bezüglich der Flächenentwicklung bestätigt haben.

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

- Die Digitalisierung, die in den Bereichen Wirtschaft, Bildung, Einzelhandel etc. fortschreitet und durch die Covid-19-Pandemie eine Beschleunigung erfahren hat, wird sich z.B. in einem möglicherweise verringerten Bedarf an Potenzialflächen für diese Nutzungen widerspiegeln. Dafür sind die vorhandenen Potenzialflächen insbesondere im Hinblick auf das Ziel „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ und die aktuellen gesellschaftlichen Entwicklungen zu überprüfen.
- Der Klimawandel, der sich u.a. in Starkregenereignissen und trockenen (Hitze)Perioden deutlich abzeichnet. Klimaschutz und Klimaanpassungsstrategien werden in einem neu aufgestellten FNP ablesbar sein, z.B. durch die Darstellung von Kaltluftschneisen oder gliedernden Grünverbindungen.
- Erneuerbare Energien und ihre flächenhafte Ausprägung, z.B. Freiflächen-Solaranlagen
- Änderungen im Mobilitätsverhalten
- Die EU-Wiederherstellungsverordnung: sie gilt unmittelbar für Bund, Länder und Kommunen bereits seit Inkrafttreten am 24.06.2024 (Referenzzeitpunkt). Sie umfasst zeitlich gestaffelte Zielvorgaben zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung von Ökosystemen und zur Bekämpfung des Biodiversitätsverlustes. Verkürzt ist Folgendes vorgesehen: Bis 2050 ist guter ökologischer Zustand auf mind. 20 % der Land- und 20% der Meeresfläche der EU zu erreichen. Bis 2030 darf kein Nettoflächenverlust (Verschlechterungsgebot) eintreten, ab 2031 gilt dann ein Verbesserungsgebot. Ein nationaler Wiederherstellungsplan ist innerhalb von zwei Jahren zu erarbeiten (bis 2027).

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

Bebauungspläne, unbeplanter Innenbereich und Außenbereich

¹⁸ Masterplan Einzelhandel 2021 – Fortschreibung Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Dortmund, DS-Nr. 30213-23

Ein größerer Teil des Siedlungsgebiets von Eving liegt nicht in Geltungsbereichen von Bebauungsplänen. Liegt kein Bebauungsplan, oder nur ein sogenannter „einfacher Bebauungsplan“ vor, richtet sich die Zulässigkeit von baurechtlich relevanten Vorhaben im Siedlungsbereich nach den Regelungen des § 34 BauGB (z.B. Einfügen in die Eigenart der näheren Umgebung). Für Bereiche, die im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen (siehe Abbildung 12), richtet sich die Zulässigkeit von baurechtlich relevanten Vorhaben nach den Festsetzungen des jeweiligen Bebauungsplans.

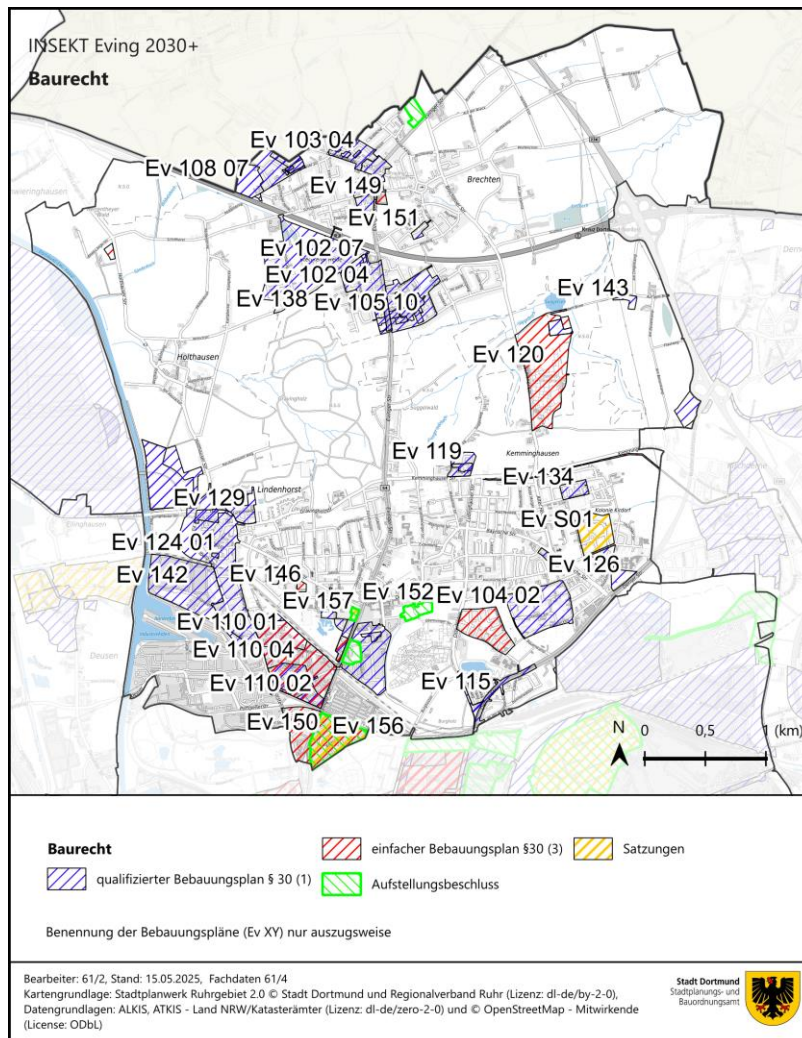
Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Ev 138 – Brechtener Heide (Rechtskraft 2004), erfolgte die größte Stadtentwicklungsmaßnahme im Stadtbezirk in den letzten Jahren.

Darüber hinaus wurden bzw. werden Bebauungspläne aufgestellt, um Gewerbegebiete zu qualifizieren und durch den Ausschluss gebietsfremder Nutzungen zu schützen (Ev 150 – Burgweg (Rechtskraft 2022, Ausschluss von Einzelhandel mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Einzelhandel sowie bestimmte Arten von Vergnügungsstätten); Aufstellungsbeschluss 12.06.2024: Ev 156 – Gewerbegebiet Raveike).

Zukünftig wird der Fokus bei der Aufstellung von Bebauungsplänen bei der Planrechtschaffung für Wohnnutzungen und soziale Infrastruktur liegen (z.B. aktuelle Aufstellung des Bebauungsplans Ev 152 – östlich und westlich Am Katzenbuckel (Wohnen, Gemeindezentrum und TEK), geplante Aufstellung des Bebauungsplans Ev 155 – Brechten-Ost – (Wohnen und TEK)).

Bei baurechtlichen Satzungen handelt es sich in der Regel um „Innenbereichssatzungen“ nach § 34 BauGB oder um Gestaltungssatzungen. Im Stadtbezirk Eving gibt es mit der „Erhaltungssatzung Kolonie Kirdorf“ aus dem Jahr 2004 eine derartige Satzung, die die Arbeitersiedlung (entstanden um 1914) in ihrem Gesamtbild schützen soll.

Abbildung 12: Bebauungspläne und Satzungen im Stadtbezirk Eving



4.2.2 Informeller Rahmen der Dortmunder Stadtentwicklung

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

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

Rahmenplanungen im Stadtbezirk Eving

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

Im Stadtbezirk Eving wurden in den letzten Jahren keine Rahmenpläne erstellt.

Stadterneuerung im Stadtbezirk Eving

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.

Im Stadtbezirk Eving ist die Stadterneuerung in den letzten Jahren nicht im Rahmen von geförderten Projekten tätig gewesen.

Quartiersanalysen im Stadtbezirk Eving

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

In Eving wurden in den letzten Jahren drei Quartiersanalysen durchgeführt:

- Quartiersanalyse Obereving-Süd (2011)
- Quartiersanalyse Niedereving (2019)
- Quartiersanalyse Lindenhorst-Süd (2017)

Projekt „nordwärts“

Mit Ratsbeschluss vom 07.05.2015¹⁹ wurde die Verwaltung mit der Einrichtung des Dekadenprojektes „nordwärts“ sowie der Durchführung eines breit angelegten Beteiligungs- und Dialogverfahrens beauftragt. „nordwärts“ verfolgt das Ziel, die Stärken der nördlichen Stadtbezirke Dortmunds in den Fokus der Öffentlichkeit zu rücken. Die Gebietskulisse umfasst die Stadtbezirke Huckarde, Mengede, Eving, Scharnhorst, Innenstadt-Nord sowie Teile der Stadtbezirke Innenstadt-West und Lütgendortmunds (Germania und Marten).

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

Im Stadtbezirk Eving wurden 19 „nordwärts“-Projekte gemeldet. Dabei konnte z.T. an bestehenden Projektansätzen angeknüpft werden. Die Bandbreite reichte von Projekten im Bereich Wohnen, wie z.B. die Aufwertung von Wohnungsbeständen, über die Entwicklung eines kulturellen Zentrums (Wohlfahrtsgebäude am Nollendorfplatz, genannt „Evinger Schloss“) bis hin zur Förderung von Schüler*innen in naturwissenschaftlichen Inhalten und Methoden (nordMINT).

Der Umsetzungsstatus der Projekte ist in der interaktiven „nordwärts“-Online-Karte²⁰ für alle öffentlich einsehbar. Das Dekadenprojekt „nordwärts“ wird 2025 abgeschlossen.

Quartierskoordination Eving

Als ein aus „nordwärts“ entwickeltes Projekt ist die Quartierskoordination Eving zu nennen. Aufbauend auf den bisherigen Erfahrungen und Ergebnissen der Quartierskoordination Marten hat die Koordinierungsstelle „nordwärts“ eine Quartierskoordination für den Stadtbezirk Eving auf Anregung und in Abstimmung mit der Bezirksvertretung Eving und den Akteur*innen vor Ort aufgebaut²¹. Langfristiges Ziel ist eine deutliche Revitalisierung und Profilierung eines noch lebenswerteren Stadtbezirks Eving.

Masterpläne

Auch die gesamtstädtischen Masterpläne besitzen Berührungspunkte mit dem Stadtbezirk Eving. In den Masterplänen werden für verschiedene thematische Bereiche (zum Beispiel kommunales Wohnkonzept, Energiewende, Mobilität 2030, Einzelhandel, integrierte Klimaanpassung) Ziele,

¹⁹ Projekt „Nordwärts“, Drucksache-Nr. 14748-14

²⁰ Serviceportal - Online-Karte (dortmund.de) (zugegriffen am 30.04.2025)

²¹ Einrichtung einer Quartierskoordination für den Stadtbezirk Eving, Drucksache-Nr. 23655-22

Projekte und Perspektiven definiert. In dem folgenden Kapitel der Fachplanungen werden die Inhalte relevanter Masterpläne in Bezug auf den Stadtbezirk näher erläutert.

4.3 Fachplanungen

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

Für die Handlungsempfehlungen werden, wenn bereits absehbar, grobe Umsetzungszeiträume²² angegeben. Dabei ist die Einteilung der Zeithorizonte wie folgt:

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

4.3.1 Denkmalschutz & Denkmalpflege

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

Die behördliche Zuständigkeit in der Denkmalpflege in Nordrhein-Westfalen regelt das Denkmalschutzgesetz des Landes (DSchG NRW)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. 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

²² Bei den angegebenen Umsetzungszeiträumen handelt es sich z.T. um erste Einschätzungen/ Zielvorstellungen. Da gerade bei baulichen Projekten viele Randbedingungen derzeit noch nicht bekannt sind bzw. noch erforderliche Untersuchungen und Abwägungen ausstehen, kann es zu einer zeitlichen Verschiebung der Umsetzung kommen. Bei der Konkretisierung von Planungen ist daher die Machbarkeit und der Zeithorizont erneut zu prüfen und die Auswirkungen auf die Projekte darzustellen.

²³ Nordrhein-Westfälisches Denkmalschutzgesetz (Denkmalschutzgesetz – DSchG) in der Fassung vom 1. Juni 2022

Denkmalbehörde ist das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen. Im Gebiet Westfalen-Lippe ist die LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen als Denkmalfachamt für die fachliche Beratung und Unterstützung der Denkmalbehörden zuständig. Außerdem obliegt dem Denkmalfachamt die wissenschaftliche Untersuchung und Erforschung der Denkmale.

Städtebauliche Entwicklung Dortmunds

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

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

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

Der Städtebau der Nachkriegszeit war einerseits von der Idee der autogerechten Stadt geleitet. Wall sowie Rheinland- und Westfalendamm wurden zu „Hochleistungsstraßen“ umgebaut und verloren ihren Charakter als Schmuckboulevards weitestgehend. Durch den Innenstadtkern wurden mit der Kleppingstraße und der 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 qualitätvolle Neubauten so geschlossen, dass der historische Stadtgrundriss bewahrt wurde. Hinzu kamen die typischen Strukturen der Nachkriegs-

jahrzehnte wie Großwohnsiedlungen in Scharnhorst oder Wickede und teils großflächige Zeilenbaustrukturen wie in Löttringhausen oder Jungferntal²⁴.

Status quo im Stadtbezirk Eving

Der Stadtbezirk Eving besteht aus den Ortsteilen Brechten, Holthausen, Lindenhorst, Kemminghausen und Eving. Sie weisen eine lange und teils bis ins Mittelalter zurückreichende Geschichte als agrarisch geprägte Dörfer oder Streusiedlungen auf. Eving wurde 1232 erstmals urkundlich erwähnt, Brechten bereits im Jahr 950. Die Ortsteile unterscheiden sich in Struktur und Baubestand. Während Holthausen und Kemminghausen und im Wesentlichen auch Brechten bis heute einen dörflichen bzw. ländlichen Charakter ausweisen, sind Eving und Lindenhorst großflächig durch die Bergbaugeschichte geprägt wie kaum ein anderer Ort auf Dortmunder Stadtgebiet. Insgesamt sind im Bezirk aktuell 40 Objekte in der Denkmalliste der Stadt Dortmund eingetragen (Stand 2024, siehe Abbildung 15).

Kemminghausen und Holthausen sind in ihrem ländlichen und durch die Landwirtschaft geprägtem Orts- und Landschaftsbild erhalten und bis heute weitgehend frei von unharmonischer Verdichtung und Bebauung. Darüber hinaus ist in Brechten der historische Dorfkern mit der mittelalterlichen St.-Johann-Baptist-Kirche und dem umgebenden Widum in seinem Erscheinungsbild ebenfalls frei von unharmonischer Bebauung. Diese weitestgehend ungestörten Strukturen, baulichen Formen sowie Orts- und Landschaftsbilder sind selten bis einmalig in Dortmund. Während Kirche und Widum in Brechten denkmalrechtlich gesichert sind, bestehen keine vergleichbaren Schutzinstrumente für die genannten Qualitäten von Kemminghausen und Holthausen.

Abbildung 13: Widumer Platz im Stadtteil Brechten



(Quelle: Günther Wertz (2007), Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Im Gegensatz dazu sind Lindenhorst und Eving flächendeckend durch die städtebauliche und bauliche Entwicklung gekennzeichnet, die sich im Rahmen des Bergbaus und auch dessen

²⁴ Die vorgenannten Absätze beruhen auf Kenntnissen der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Dortmund.

Niedergangs vollzogen haben. In Lindenhorst und Eving finden sich heute bauliche Zeugnisse von der vorindustriellen, landwirtschaftlichen Prägung, über das zunächst langsame, dann stark beschleunigte Wachstum der Zechen und ihrer Bergbausiedlungen bis zum wirtschaftlichen Abstieg ab Beginn der Kohlekrise 1957.

Eving und Lindenhorst weisen eine für das Ruhrgebiet charakteristische Mischung von Nutzungsarten auf, die eine heterogene, jedoch bemerkenswerte räumliche Struktur bildet. Diese umfasst stillgelegte Industrieanlagen, gewerbliche Flächen, Wohnsiedlungen, Infrastrukturen, Grünflächen sowie landwirtschaftliche Restflächen, die sich in einem teils ungeordneten Nebeneinander präsentieren. Obwohl kein explizit ausgewiesenes historisches Zentrum existiert, spiegelt sich in der Bindung der Siedlungsentwicklung an den Bergbau eine herausragende Quantität und Vielfalt an Bergbausiedlungen, die in Dortmund ihresgleichen suchen. Diese Besonderheit bietet eine einzigartige Gelegenheit, die Bergbaugeschichte der Stadt sowohl städtebaulich als auch baulich für zukünftige Generationen zu dokumentieren. Bereits 1975 erfolgte eine umfassende wissenschaftliche Dokumentation und Publikation einer Vielzahl von Siedlungen in Eving und Lindenhorst²⁵. Die Abbildungen aus den 1970er Jahren belegen, dass diese Siedlungen zu dieser Zeit weitgehend in ihrem ursprünglichen Zustand erhalten und damit von denkmalpflegerischem Wert waren. Im Jahr 1992 wurde für den Ortsteil Eving ein detaillierter Denkmalpflegeplan erarbeitet, der mit über 600 Seiten den umfangreichsten der insgesamt sechs im Auftrag der Stadt entwickelten Denkmalpflegepläne darstellt und zugleich die größte Fläche abdeckt²⁶.

Der Denkmalpflegeplan wies bereits vor 32 Jahren auf die städtebaulichen und baulichen Veränderungen im Untersuchungsgebiet hin, die durch fortschreitende Anpassungen und Umgestaltungen der bis in die 1970er Jahre weitgehend erhaltenen historischen Bausubstanz sowie der nachkriegszeitlichen Strukturen geprägt waren. Die Analyse zeigt, dass diese Entwicklungen weiterhin Einfluss auf das Gebiet nehmen und die im Denkmalpflegeplan von 1992 vorgeschlagenen Maßnahmen bislang nur in begrenztem Umfang umgesetzt wurden. Diese Tatsache unterstreicht die Bedeutung einer kontinuierlichen Evaluierung und einer gezielten Strategie zur nachhaltigen Sicherung der noch vorhandenen historischen Substanz.

Eving und Lindenhorst sind Stadtbereiche, die bis heute maßgeblich durch historische Stadtstrukturen und Bausubstanz geprägt sind. Darüber hinaus stellt dieses Gebiet eine besonders bedeutende Dokumentation der Bergbaugeschichte Dortmunds dar. Aufgrund umfangreicher Veränderungen ist diese historische Entwicklung nur noch in Teilen erkennbar. Vor diesem Hintergrund besteht die zukünftige Aufgabe darin, auf Basis des vorhandenen Wissens und durch eine systematische Evaluierung des Bestandes den Schutz der historischen Substanz zu gewährleisten, um diese für zukünftige Generationen nachhaltig zu sichern.

Bergbau- und Siedlungsgeschichte

Zwischen 1871 und 1881 wurden die Zechen Minister Stein und Fürst Hardenberg im Gebiet des heutigen Stadtbezirks Eving eröffnet und entwickelten sich zu wichtigen Motoren für die industrielle Urbanisierung. Besonders die Zeche Minister Stein war nach der Inbetriebnahme von Schacht

²⁵ Franziska Bollerey, Krstina Hartmann: Wohnen im Revier. 99 Beispiele aus Dortmund. Siedlungen vom Beginn der Industrialisierung bis 1933. Ein Architekturführer mit Strukturdaten, München 1975

²⁶ Renate Kastorff-Viehmann: Denkmalpflegeplan Dortmund Eving (Band I+II), Dortmund 1992

6 1941 mit über 9.000 Beschäftigten und einer Förderung von 3,67 Millionen Tonnen die größte Zeche im Ruhrgebiet.

Heute sind die technischen Bergbauanlagen kaum noch sichtbar. Der denkmalgeschützte Malakowturm der Zeche Fürst Hardenberg ist isoliert zwischen Kanal und Gewerbegebiet, und die älteste Bergarbeitersiedlung wurde bereits in den 1980er Jahren abgerissen. In Eving sind noch Reste der Zeche Minister Stein erhalten, vor allem der Hammerkopfturm von 1925, der als markantes Wahrzeichen im Dortmunder Norden dient.

Das Ortsbild ist heute vor allem durch die Bergarbeitersiedlungen geprägt. Die Entwicklung dieser Siedlungen folgte zunächst bestehenden Wegen, wobei Eving teils einen städtischen Charakter annahm. Es wurde nie eine umfassende Gesamtplanung für den Stadtteil realisiert, sodass sich ein facettenreiches Bild aus verschiedenen städtebaulichen Konzepten der 20. Jahrhunderts ergibt. Die Siedlungen spiegeln die Architekturgeschichte des 20. Jahrhunderts wider – von Historismus und Stadtbaukunst bis hin zu den Siedlungen der Nachkriegsmoderne.

Denkmalpflegeplan von 1992 und Verluste des historischen Ortsbildes

Der Denkmalpflegeplan von 1992 identifiziert in Eving insgesamt 11 Siedlungen und Siedlungsbereiche als erhaltens- und entwicklungswürdig. Hervorzuheben sind die Unterschutzstellungen der Siedlungen „Zur Sonnenseite“ und „An den Stahlhäusern“ sowie die Erhaltungssatzung für die Kolonie Kirdorf, die einen bedeutenden Beitrag zur Sicherung historischer Bausubstanz leisten. Baulicher Veränderungen führten im Laufe der Zeit zu einer Vereinfachung der ursprünglichen Strukturen.

In Lindenhorst zeigt sich eine vergleichbare Entwicklung. Die sogenannte Alte Kolonie (Kolonie Externberg), eine der prägendsten Bergarbeitersiedlungen Dortmunds, dokumentiert die städtebaulichen Transformationsprozesse anschaulich. Während fünf denkmalgeschützte Objekte am Nollendorfplatz in gutem Erhaltungszustand verblieben sind, weisen die älteren Bauabschnitte trotz gestalterischer Vereinfachungen eine einheitliche Erscheinung auf. Die jüngeren Erweiterungen wurden nach ihrer Privatisierung in erheblichem Maße überformt, wodurch ihre ursprüngliche architektonische Qualität nur noch eingeschränkt nachvollziehbar ist. Dennoch bleibt die historische Bedeutung dieser Siedlungen bestehen, sodass eine gezielte denkmalpflegerische und städtebauliche Strategie dazu beitragen könnte, ihren kulturellen und architektonischen Wert langfristig zu sichern.

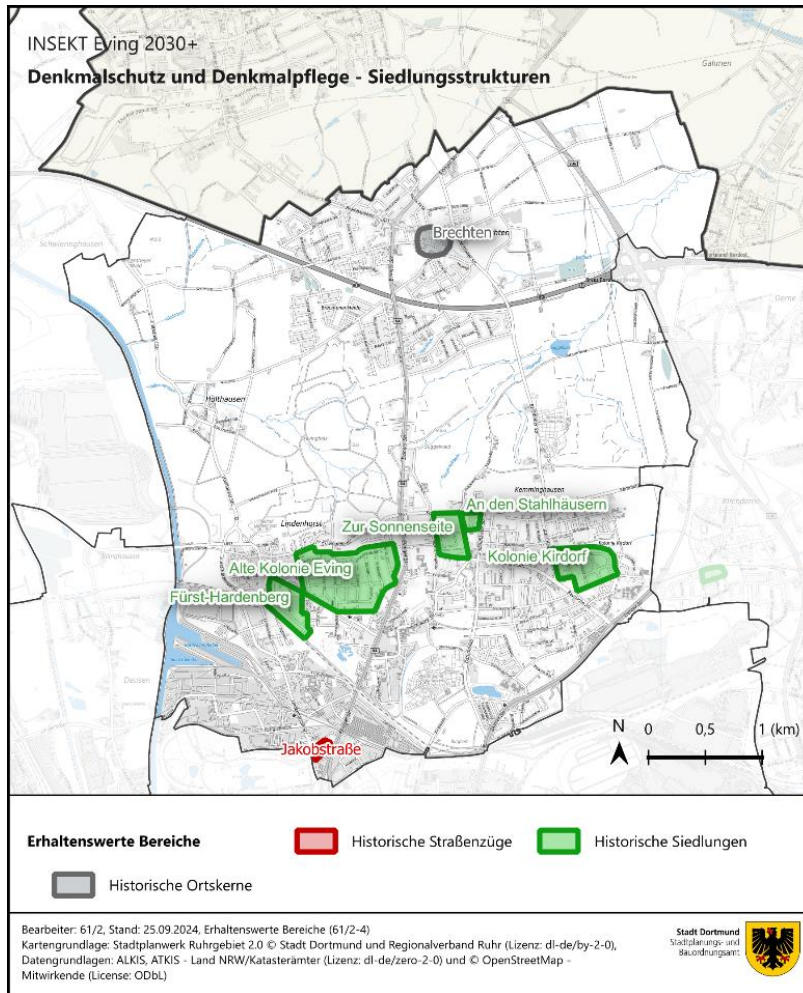
Ein prägnantes Beispiel für die städtebaulichen Entwicklungen der letzten Jahrzehnte ist der Bereich um die Deutsche und Preußische Straße²⁷, dessen westlicher Abschnitt in den 1990er Jahren als „Neue Mitte Eving“ umgestaltet wurde. Bereits in den 1950er Jahren war dieser Standort durch die repräsentative Eingangssituation der Zeche strukturell und gestalterisch als potenzielles Ortszentrum etabliert worden. Der Denkmalpflegeplan von 1992 empfahl daher eine behutsame Weiterentwicklung unter Einbeziehung des historischen Baubestands. Während einige Elemente, wie die Bauten des ehemaligen Zecheneingangs, erhalten blieben, erfuhren andere erhebliche Veränderungen: Das ehemalige Gesundheitshaus aus den 1950er Jahren wurde stark umgestaltet, die Hofstelle Schweer (ein Fachwerkensemble von 1880) zwischen 2020 und 2022 abgebrochen, und das größte historische Wohngebäude in der Preußischen Straße zwischen 2009 und

²⁷ Renate Kastorff-Viehmann: Denkmalpflegeplan Dortmund Eving (Band II), Dortmund 1992, S. 401-443

2015 entfernt. Zudem wurden Freiflächen entlang der Deutschen Straße nach den 1990er Jahren ohne gestalterischen Bezug zur historischen Struktur bebaut.

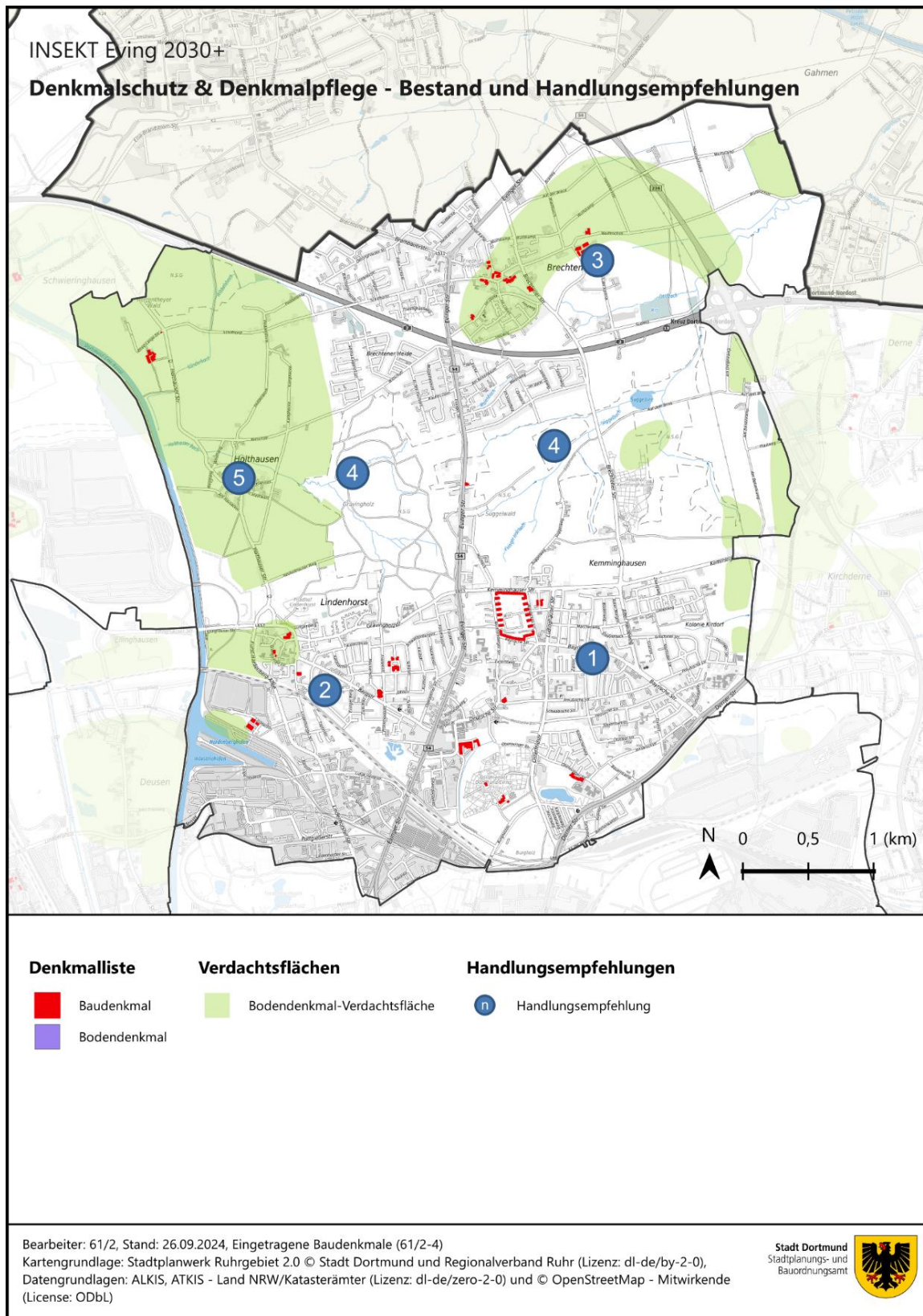
Eving besitzt eine prägende Industriegeschichte, die im Stadtbild bis heute sichtbar ist. Die historischen Strukturen bieten Potenzial für eine Entwicklung, die das bauliche Erbe bewahrt und zugleich neue Akzente setzt. So kann das industriegeschichtliche Erbe als identitätsstiftendes Element für kommende Generationen erlebbar bleiben.

Abbildung 14: Siedlungsstrukturen in Eving



Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> • Historischer Dorfkern Brechten gut erhalten und frei von unharmonischer Bebauung • Ländliche und dörfliche Räume und Ortsbilder in Holthausen und Kemminghausen sehr gut erhalten • Großflächige historische Bergarbeitersiedlungen als bedeutende Zeugnisse der Dortmunder Montangeschichte • Hohe städtebauliche Qualität und städtebauhistorische Bedeutung der historischen Bergarbeitersiedlungen • Erhaltener Eingangshof der Zeche Minister Stein aus den 1950er Jahren 	<ul style="list-style-type: none"> • Flächendeckend massive Überformung des historischen Baubestandes • Vorhandene und weiter zunehmende unharmonische Nachverdichtung im gesamten Bezirk • Fehlende Steuerungsinstrumente für die Ortsteile Brechten, Holthausen, Kemminghausen und Lindenhorst • fehlendes Gestaltungskonzept für Neubauten im historischen Bestand

Abbildung 15: Bestand und Handlungsempfehlungen Denkmalschutz & Denkmalpflege Eving



Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- Erhaltenswerte Siedlungsbereiche stadtweit identifizieren und anwendbares Kartenwerk erstellen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurzfristig)
- Qualitäten der historischen Substanz nutzen, um das Stadtbild im Bezirk aufzuwerten (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- Neubauten im historischen Kontext zukünftig kontextfreundlich gestalten (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)

Spezifisch:

- 1 Bestehenden Denkmalpflegeplan für den Ortsteil Eving evaluieren, berücksichtigen und ggf. enthaltende Maßnahmen umsetzen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); langfristig/ fortlaufend)
- 2 Qualitäten der historischen Substanz der Arbeitersiedlung „Fürst-Hardenberg“ analysieren und mit geeigneten Schutzinstrumenten erhalten (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); langfristig)

- 3 Historisches Bild des Brechtener Dorfkerns (Widum) durch die Wiederherstellung gestalterischer Details wie Natursteinpflaster oder geeignete Möblierung – unter Berücksichtigung eines erhöhten Unterhaltungs- und Wiederherstellungsaufwandes nach unvermeidbaren Straßenaufbrüchen bereichern bzw. vervollständigen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66); fortlaufend, begleitend im Zuge von Baumaßnahmen)
- 4 Landschaftsbilder in Holthausen und Kemminghausen erhalten und von Bebauung freihalten (Umweltamt (FB 60), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- 5 Qualitäten der historischen Substanz im Dorfkern Holthausen analysieren und zur Aufwertung des Stadtbildes nutzen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); langfristig)

4.3.2 Einzelhandel & Zentren

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

Für die Beurteilung von Einzelhandelsvorhaben sind in Dortmund neben baurechtlichen Vorschriften und übergeordneten Planwerken insbesondere der Masterplan Einzelhandel, der Konsultationskreis Einzelhandel sowie das Regionale Einzelhandelskonzept (REHK) entscheidend. Der aktuelle Masterplan Einzelhandel (MPEH)²⁸ wurde 2023 vom Rat der Stadt beschlossen. Er definiert unter anderem die zentralen Versorgungsbereiche (kurz: ZVB) nach ihren unterschiedlichen

²⁸ Masterplan Einzelhandel 2021 – Fortschreibung Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Dortmund, DS-Nr. 30213-23

Versorgungsfunktionen in die schützenswerten Zentrentypen „City“, „Stadtbezirkszentrum“ (SBZ) und „Nahversorgungszentrum“ (NVZ).

Status quo im Stadtbezirk Eving

Eving gehört neben Mengede und Huckarde zu den kleineren Stadtbezirken mit weniger als 40.000 Einwohner*innen. Die einzelhandelsrelevante Kaufkraft pro Kopf ist die höchste unter den nördlichen Stadtbezirken. Die Kaufkraftkennziffer liegt mit 94,2 nah am gesamtstädtischen Durchschnittswert (94,0). Hinsichtlich der Verkaufsflächenausstattung liegt Eving mit rd. 755 m² pro 1.000 Einwohner*innen im Mittelfeld all jener Stadtbezirke, die keinen Sondergebietsstandort (Aplerbeck-Ost, Indupark und Bornstraße) aufweisen. Die Anzahl der Einzelhandelsbetriebe ist mit rd. 104 allerdings sehr gering²⁹. Lässt man die Innenstadt-West mit der City außer Acht, ist Eving der Stadtbezirk mit dem höchsten Anteil an Einzelhandels-Verkaufsfläche innerhalb zentraler Versorgungsbereiche (rd. 73 %). Aus Sicht der Einzelhandelssteuerung ist dies grundsätzlich positiv zu sehen. Auch bestehen in Eving keine Sondergebietsstandorte oder Sonderstandorte Nahversorgung, alle nahversorgungs- und zentrenrelevanten Einzelhandelsstandorte sind wohnsiedlungsräumlich integriert und tragen damit zum Ziel einer fußläufig erreichbaren Nahversorgung bei.

Der Masterplan Einzelhandel 2021 identifiziert in Eving **drei zentrale Versorgungsbereiche**. Neben dem Stadtbezirkszentrum „Neue Mitte Eving“ sind dies die Nahversorgungszentren in Obereving entlang der Bayrischen Straße sowie in Brechten. Mit diesen drei Zentren sowie drei ergänzenden Nahversorgungsstandorten (Lindenhorst, Evinger Straße/ Wittichstraße in Brechten-Süd und Derner Straße/ An den Teichen) sind die Wohnsiedlungsbereiche des Stadtbezirks im Sinne einer fußläufigen Nahversorgung weitestgehend abgedeckt. Lediglich aus einigen Randbereichen sind die Nahversorgungsangebote nicht in ca. 10 Minuten fußläufig (700 m-Gehwegradien³⁰) zu erreichen. Dies betrifft insbesondere den Süden Brechtens einschließlich Teilen der Neubausiedlung Brechtener Heide, Kemminghausen und die Siedlungen nördlich Oberevinger Straße und Innsbrucker Straße. Außerdem verfügen die Gewerbegebiete im Süden Evings nicht über eine Nahversorgung. Dies ist allerdings zur Sicherung von Gewerbeflächen für produzierendes Gewerbe und Handwerk sowie zum Schutz des Stadtbezirkszentrum vor schädlichen Ansiedlungen im Umfeld beabsichtigt und wurde durch den Bebauungsplan Ev 150 – Burgweg – abgesichert. Größere unterversorgte Wohnsiedlungsbereiche bestehen somit im Stadtbezirk nicht.

Das **Stadtbezirkszentrum Neue Mitte Eving** wurde in den 1990er Jahren auf Flächen der ehemaligen Zeche Minister Stein – deren Hammerkopfturm noch heute das Ortsbild prägt – neu geplant und realisiert. Kern des zentralen Versorgungsbereichs ist ein Einkaufszentrum, das aktuell – nach dem Auszug des SB-Warenhauses real im September 2021 – in weiten Teilen leer steht. Die Revitalisierung mit neuen Nutzungen – unter anderem einem Lebensmittelvollsortimenter sowie einem Lebensmitteldiscounter – ist gestartet. Aktuell ist nur noch ein Drogeriemarkt in diesem

²⁹ Es ist bei den statistischen Angaben zu beachten, dass in der Bestandsaufnahme des Masterplans Einzelhandel 2021 der real-Markt im Stadtbezirkszentrum noch enthalten ist.

³⁰ Die 700 m-Gehwegradien berücksichtigen örtliche städtebauliche Gegebenheiten (z.B. mehrspurige Straßen oder Bahntrassen als Zäsur), sodass ein genaueres Bild der tatsächlichen fußläufigen Erreichbarkeit gezeichnet werden kann, als es bei Kreisradien der Fall wäre.

aufgrund seiner Größe prägenden Bau vorhanden. Mit dem gegenüber liegenden Elektronikfachmarkt ist ein weiterer Anziehungspunkt vorhanden; außerhalb der City verfügen nur die Stadtbezirkszentren in Hörde und Eving über einen solchen großen Elektrofachmarkt.

Das räumlich kompakte Zentrum ist geprägt – und zerschnitten – von der stark befahrenen Evinger Straße (B 54), auf der zudem die Stadtbahn verkehrt. Dennoch ist dieser Bereich deutlich belebter als die ruhiger gelegenen Bereiche Evinger Platz und Grüner Platz, die im Zuge der Neuschaffung dieses Zentrums umgeben von historischen Zechengebäuden hergerichtet wurden. Hier fehlen Nutzungen, die für mehr Belebung und Urbanität sorgen; das leerstehende Einkaufszentrum, das einen Ausgang zum Grünen Platz hat, kann hier aktuell ebenfalls keinen Beitrag leisten. Auch der Wochenmarkt, der 2023 in das Stadtbezirkszentrum verlegt wurde, findet nicht auf dem Evinger Platz statt, sondern im Bereich zwischen Bezirksverwaltungsstelle und Einkaufszentrum.

Selbst mit noch belegtem Einkaufszentrum verfügte das Stadtbezirkszentrum über eine vergleichsweise geringe Anzahl an Einzelhandelsbetrieben (28, der Rückgang seit 2013 um 15 % entspricht einem stadtweiten Trend). Es wies bis 2021 allerdings die zweitgrößte Verkaufsfläche aller Dortmunder Stadtbezirkszentren (hinter Hombruch) auf. Auch wenn das Zentrum seine zugewiesene Funktion noch erfüllen kann, verdeutlicht dies die Problematik der Abhängigkeit von wenigen großen Einzelbetrieben. Die für den Standort wichtige Revitalisierung des Einkaufszentrums ist allerdings gestartet.

Abbildung 16: Stadtbezirkszentrum Neue Mitte Eving und Evinger Marktplatz im NVZ Obereving



(Quelle: Tegethoff (2024), Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Eine gewisse Konkurrenzsituation besteht auch zum **Nahversorgungszentrum Obereving/ Bayerische Straße**, dessen westliches Ende der Evinger Marktplatz bildet, der allerdings heute nicht mehr Standort des Wochenmarktes ist. Zwischen den beiden Zentren liegt nur etwa 1 km, sodass sich ihre Einzugsbereiche überschneiden. Das Nahversorgungszentrum erstreckt sich über eine Länge von etwa 1,2 km in Ost-West-Richtung entlang der Bayerischen Straße. Der Besatz mit Einzelhandel und Dienstleistungen ist allerdings nur auf der südlichen Straßenseite (fast) durchgehend, im Norden gibt es dagegen vereinzelte Ansammlungen zentrenrelevanter Nutzungen. Die Umgebung ist vor allem von Wohnsiedlungen in Zeilenbauweise geprägt.

Es gibt zwei Schwerpunktbereiche, an denen jeweils ein Lebensmittel-Vollsortimenter und ein Discounter ansässig sind: Der eine liegt ganz im Nordwesten nahe des Evinger Marktplatzes, der andere an der Einmündung des Alten Heidewegs. 90% der Verkaufsfläche des Zentrums entfallen auf den kurzfristigen Bedarfsbereich, damit wird dieses seiner Nahversorgungsfunktion voll gerecht. Mit den vier genannten Lebensmittel-Magnetbetrieben ist es auch strukturell resilient. Dennoch ist auch hier ein Rückgang der Betriebsanzahl um rd. 16% zwischen 2013 und 2021 anzumerken.

Durch die lange Ausdehnung mit einer Unterbrechung in der Mitte und den teils einseitigen Besatz ist das Zentren-Erlebnis eingeschränkt. Breite Gehwege und die mäßige Verkehrsbelastung der Bayrischen Straße erhöhen dagegen die Aufenthaltsqualität. Eine Aufwertung des öffentlichen Raumes – etwa durch Stadtmöbel oder weitere Begrünung – wäre wünschenswert. Der Evinger Marktplatz, der seit 2023 nicht mehr Standort des Wochenmarktes für den Stadtbezirk ist, wird aktuell überwiegend als Parkplatz genutzt und bietet keine Aufenthaltsqualität. Das Ergebnis eines Planungswettbewerbes zur Umgestaltung und Aktivierung als nutzbare Platzfläche aus dem Jahr 2018 wurden bislang nicht umgesetzt. Positiv ist die dort vorhandene barrierefreie öffentliche Toilette zu nennen.

Abbildung 17: NVZ Brechten – Verkehrsbelastung auf der B 54 und NVZ Brechten – Einzelhandelsstandort östl. Evinger Straße



(Quelle: Tegethoff (2024), Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Wie das Stadtbezirkszentrum ist auch das **Nahversorgungszentrum Brechten** durch die stark befahrene Evinger Straße (B 54), von der im Zentrum die Brambauerstraße abzweigt, zerschnitten und geprägt. Die oberirdische Stadtbahntrasse, die von Süden kommend Richtung Brambauer fährt, trägt hierzu bei, sorgt aber ebenso für eine gute Anbindung des Zentrums. Dies ist insbesondere von Bedeutung, da die fußläufige Erreichbarkeit aus Brechten-Süd durch die (sich aus der Lage jenseits der A 2 ergebende) Distanz stark eingeschränkt ist. Die fußläufige Erlebbarkeit ist aufgrund der Verkehrsbelastung und fehlender Nutzungen im Kernbereich gering, eine gewisse Aufenthaltsqualität besteht im Bereich der nördlichen Ladenzeile, wo auch Außengastronomie vorhanden ist. Ortsbildprägend ist der Kreisverkehr mit seiner gestalteten Mittelinsel. Der historische Ortskern Brechtens mit der Johannes Baptist-Kirche liegt etwa 300 m abgesetzt östlich des Nahversorgungszentrums am Widumer Platz, sodass keine funktionale Verbindung gegeben ist.

Als strukturprägende Betriebe sind zwei Lebensmitteldiscounter im Süden des Zentrums vorhanden (Netto als Nachfolger in der ehemals durch EDEKA genutzten Immobilie), die den größten

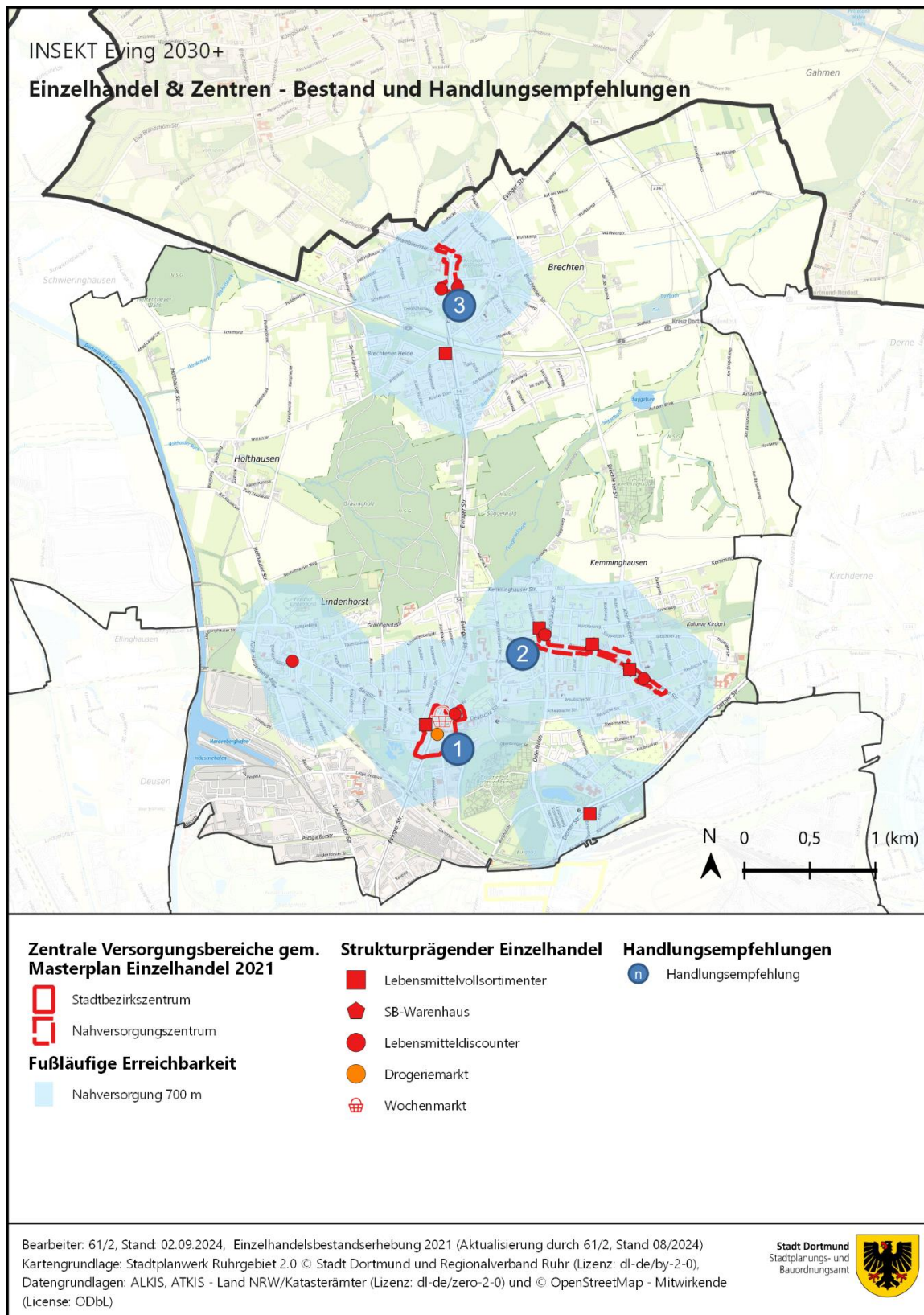
Teil der Verkaufsfläche des Zentrums auf sich vereinigen und dafür sorgen, dass dieses seine Nahversorgungsfunktion erfüllt. Dem gegenüber steht im Norden an der Brambauerstraße die Ladenzeile einer mischgenutzten Immobilie, in der beispielsweise SB-Bankfilialen, Imbiss und Bäckerei-Café, ein Kiosk und ein Golf-Shop als besonderes Ausstattungsmerkmal (im früheren Netto-Ladenlokal) vorhanden sind. Zwar ist die Anzahl der Einzelhandelsbetriebe stabil, doch existieren zwischen diesen beiden Polen nur noch ein Blumengeschäft und wenige Dienstleister.

Das Nahversorgungszentrum Brechten ist vollständig durch qualifizierte Bebauungspläne überplant. Teils eröffnen diese Ansiedlungsmöglichkeiten für gewerbliche Nutzungen (z.B. durch Mischgebiets-Festsetzungen), aber insbesondere für den Standort des Aldi-Marktes trifft der vorhabenbezogenen Bebauungsplan Ev 149 VEP – Einzelhandelsstandort Widumer Straße – enge Festsetzungen. Eine potenzielle Änderung oder Erweiterung dieses Standortes würde somit voraussichtlich ein Änderungsverfahren bedingen. Die Auswirkungen auf das Zentrum selbst sowie die Nahversorgungsstruktur wären im Planverfahren zu prüfen.

Über die vom Einzelhandel geprägten zentralen Versorgungsbereiche hinaus können auch weitere Orte im Siedlungsraum eine wichtige Funktion als Treff- oder Identifikationspunkte und Standort zentraler Einrichtungen haben; solchen Quartiersmittelpunkten kommt damit eine wichtige Rolle im Stadtgefüge zu. Im Flächennutzungsplan von 2004 ist nur ein weiteres **Quartiersversorgungszentrum** dargestellt, das nicht in den aktuellen zentralen Versorgungsbereichen aufgegangen ist: der Ortskern von Lindenhorst am westlichen Ende der Bergstraße. Bei dem hier ansässigen Lebensmitteldiscounter handelt es sich um einen wohnsiedlungsräumlich integrierten Nahversorgungsstandort. Als ergänzendem Nutzungsbesatz sind lediglich ein Kiosk und ein Imbiss vorhanden. Auch wenn es sich hier um einen der historischen Ortskerne im Stadtbezirk Eving handelt, ist eine Mittelpunkt-Funktion heute nur noch eingeschränkt erkennbar. Die Bergstraße selbst als historisch bedeutsame Verbindungsstraße zwischen Eving und Lindenhorst ist auch heute noch Standort einiger Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe sowie der katholischen Kirche St. Barbara. Sie ergänzt damit die rund 500 m östlich gelegene Neue Mitte Eving, bildet aber auch eine Konkurrenz um diese zentrenergänzenden Nutzungen.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Zentren werden ihrer Versorgungsaufgabe überwiegend gerecht ▪ Es gibt keine großen unterversorgten Bereiche ▪ Alle nahversorgungs- und zentrenrelevanten Einzelhandelsstandorte sind wohnsiedlungsräumlich integriert ▪ Ein hoher Anteil der Einzelhandelsbetriebe befindet sich in den zentralen Versorgungsbereichen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leerstand des Einkaufszentrums in der Neuen Mitte Eving ▪ Fehlende Akzeptanz und Belebung der Plätze in der Neuen Mitte Eving, Konkurrenz mit den gewachsenen Lagen an Bergstraße und Deutscher Straße um zentrenergänzende Nutzungen ▪ Alle drei Zentren weisen nur eine eingeschränkte Aufenthaltsqualität und fußläufige Erlebbarkeit auf ▪ Die flächendeckende Nahversorgung hängt an wenigen Einzelbetrieben

Abbildung 18: Bestand und Handlungsempfehlungen Einzelhandel Eving



Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- Erarbeitung Projekt „Zukunftsfähige Zentren“ für die zentralen Versorgungsbereich (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurzfristig)
- Außerhalb der Zentren: Fokus auf integrierte Nahversorgungsstandorte (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)

Spezifisch:

- 1 Stadtbezirkszentrum: Revitalisierung des Einkaufszentrums mit resilienter Betriebsstruktur (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Private; mittel- bis langfristig)
- 2 Nahversorgungszentrum Obereving/Bayrische Straße: Umgestaltung des ehemaligen Evinger Markplatzes basierend auf den Ergebnissen des Planungswettbewerbes von 2018/ 19 (Grünflächenamt (FB 63), Tiefbauamt (FB 66); mittelfristig)
- 3 Erweiterung des Einzelhandelsstandortes Widumer Straße ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahme (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); langfristig)

4.3.3 Freiraum & Stadtklima

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

Zusätzlich zur Freiraumplanung sind Umweltbelange ein eigenständiger und zentraler Bestandteil räumlicher Planung. Dazu zählen insbesondere der Schutz von Boden, Wasser und Luft, die Bewahrung und Förderung der biologischen Vielfalt sowie der vorsorgende Gesundheits- und Lärmschutz. Diese Belange gehen über die rein freiraumbezogenen Funktionen hinaus und haben eigenständiges Gewicht in der Abwägung von Planungsentscheidungen. Sie sind verbindlich im Rahmen der Umweltprüfung zu berücksichtigen, die für räumliche Planungen – etwa bei der Aufstellung von Flächennutzungs- oder Bebauungsplänen – durchgeführt werden muss. Die Umweltprüfung ermöglicht es, erhebliche Auswirkungen frühzeitig zu erkennen, transparent darzustellen und gegebenenfalls durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden oder zu mildern. Damit leistet sie einen wichtigen Beitrag zur Umweltvorsorge und zur nachhaltigen Entwicklung der Stadt.

Der für die Bevölkerung zur Freizeit- und Erholungsnutzung verfügbare Freiraum besteht nicht nur aus den klassischen Grün- und Parkanlagen, sondern auch aus Kleingärten und Friedhöfen, Spielplätzen und Schulhöfen, Wäldern und Feldwegen, Betriebswegen an Flüssen und Kanälen und weiteren Flächen, die für die Öffentlichkeit zugänglich und nutzbar sind. Unter Betrachtung ökologischer und stadtklimatischer Aspekte leisten die Grünzüge und Grünverbindungen, die

Acker- und Waldflächen, aber auch die Pflanzungen entlang von Straßen und Bahnlinien und die Dach- und Fassadenbegrünungen an Gebäuden einen wichtigen Beitrag zum stadtklimatischen Ausgleich im Siedlungsbereich.

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

Über das im Kapitel 3.2.1 erläuterte radial-konzentrische Freiraummodell zur Vernetzung von innerstädtischen Freiflächen und landschaftsbezogenen Freiräumen hinaus sollten zukünftig weitere strategische Ansätze für mehr urbanes Grün in den Fokus der Stadtentwicklungsplanung rücken. Dabei geht es um die ganzheitliche Betrachtung des Grünangebotes und dessen Funktionen in der Stadt: u.a. Attraktivität des Stadtbildes, Nutzbarmachung für die Menschen in der Stadt, Beitrag zur Klimaanpassung, Förderung der Biodiversität. Mit Blick auf die stadtklimatischen Funktionen des Grüns in der Stadt beinhaltet der Masterplan integrierte Klimaanpassung³¹ eine Vielzahl an umzusetzenden Maßnahmen. Für die räumliche Planung werden Darstellungs- und Festsetzungsmöglichkeiten in Bauleitplänen aufgeführt, die in der Dortmunder Stadtplanung bereits Anwendung finden (z.B. Vorhaltung von Frei- und Frischluftflächen, Luftleitbahnen, Dachbegrünung). Zusätzlich könnten Kennzahlen, z.B. Grünfläche in m² pro Einwohner*in ein Baustein sein. Idealerweise sind die Zentren zukünftig attraktiv, grün und klimaangepasst, z.B. mit durch Bäumen beschattete Plätze. Die Quartiere sind kühlend begrünt und durchlüftet, haben Pocket Parks und als „Wohnungserweiterung“ dienende Straßen mit Aufenthaltsqualität. Der landschaftsbezogene Freiraum ist für die Menschen im Stadtbezirk über Grünverbindungen und fahrradfreundliche Straßen gut erreichbar und erfüllt seine Funktion als Ausgleichsraum für den Natur- und Klimaschutz.

Status quo im Stadtbezirk Eving

Der Stadtbezirk Eving ist mit seinen statistischen Bezirken Brechten, Holthausen, Eving und Lindenhorst im Norden durch Land- und Forstwirtschaft geprägt, das Wohnen findet vor allem in den südlichen Subzentren von Eving und Lindenhorst statt. Aber auch in Brechten besteht ein kleineres Subzentrum, das jedoch durch die A 2 in Nord und Süd geteilt ist. Brechten als Wohnstandort ist, nicht zuletzt durch das Wohngebiet Brechtener Heide, in den letzten Jahren als Wohnstandort gestärkt worden.

Als besonders prägende bzw. charakterisierende Merkmale des Stadtbezirks sind der Hardenberg- und Industriehafen im Südwesten und das zentral gelegene Grävingsholz als flächenbedeutsame Objekte aus den Bereichen Verkehrsinfrastruktur und Freiraum zu nennen.

Stadtgrünplan Eving 2004

³¹ Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (MiKaDo) (2021)

Der Stadtgrünplan aus dem Jahr 2004³² zeigt, dass Eving einen hohen Freiraumbedarf aufweist, Brechten und Lindenhorst einen mittleren und Holthausen einen geringen. Das Verhältnis von Siedlungs- und Infrastrukturflächen zu Freiraum ist in Holthausen und Brechten günstig, während Lindenhorst einen hohen Anteil an Siedlungs- und Infrastrukturflächen hat. Nur Eving verfügt über nennenswerte öffentliche Grünanlagen, während in den anderen Bezirken Kleingärten, Sportplätze und Friedhöfe dominieren.

Holthausen hat das höchste Wald-/Einwohner-Verhältnis. Auch Brechten, Eving und Lindenhorst haben nennenswerte Waldflächen. In Brechten und Holthausen sind mehr als 40,0 % der Fläche Erholungsraum, in Eving ca. 34,0 % und in Lindenhorst unter 6,0 %.

Holthausen bietet ein hohes Freiraumangebot, Eving und Brechten ein mittleres und Lindenhorst ein geringes. Der Stadtgrünplan sieht in Lindenhorst eine unzureichende Freiraumversorgung aufgrund hoher Anteile Siedlungs- und Industrieflächen. Eine Neubetrachtung könnte die Nähe zu Holthausen und dem Fredenbaumpark einbeziehen, deren Erreichbarkeit durch räumliche Barrieren erschwert ist. Holthausen ist durch seinen Wald (Grävingsholz) gut versorgt, während Eving vor allem durch öffentliche Grünflächen geprägt ist, und Brechten vor allem landschaftsbezogenen Freiraum bietet.

Das Grävingsholz inmitten des Stadtbezirks Eving ist ein bedeutender Erholungsraum, gut erreichbar von Eving und Lindenhorst. Nördlich schließen landwirtschaftliche Flächen an, die zum Spazierengehen und Radfahren genutzt werden, jedoch durch die A 2 beeinträchtigt sind. Der Dortmund-Ems-Kanal mit angrenzenden Freiflächen bildet eine weitere wichtige Erholungsachse im Westen des Stadtbezirks.

Zusammengefasst ergibt sich im Stadtgrünplan 2004 ein geringer Handlungsbedarf für Holthausen aufgrund des geringen Freiraumbedarfs und des guten Angebots. Brechten weist einen mittleren Handlungsbedarf auf. In Eving und Lindenhorst besteht hingegen ein hoher Bedarf aufgrund hoher Bevölkerungsdichte und ungünstiger Wohnsituation.

Es ist davon auszugehen, dass die Einschätzung des inzwischen über 20 Jahre alten Stadtgrünplans zu den Handlungsbedarfen in den statistischen Bezirken weiterhin bestehen und der landschaftsbezogene Freiraum einen Großteil der Defizite in der Freiraumversorgung kompensiert. Um jedoch die Gesamteinschätzung des Stadtgrünplans von 2004 zu bestätigen und die Veränderungen, wie beispielsweise das neue Wohngebiet Brechtener Heide oder die Nähe zum Fredenbaumpark und zum landschaftsbezogenen Freiraum in Holthausen, einfließen zu lassen, ist eine aktuelle Erfassung des Grünflächenangebotes folgerichtig und für eine objektive Beurteilung notwendig. Dabei sollten verstärkt die Einzugsgebiete des Freiraums, die stadtbezirksübergreifend sein können, wie die Nähe zum Fredenbaumpark (Innenstadt Nord) und landschaftsbezogener Freiraum westlich den Dortmund-Ems-Kanals (Mengede), in den Fokus genommen werden und weniger die Stadtbezirksgrenzen. Aus dieser veränderten Erfassung sind dann neue Handlungsmaßnahmen gesamtstädtisch und strategisch zu erarbeiten.

³² StadtgrünPlan - Stadtbezirk Eving (2004)

Abbildung 19: Nordfriedhof, Dammwildgehege im Süssgelwald, Blick auf Lichtung im Süssgelwald



Quelle: Herlitz (2024), Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Weitere Freiraumausstattung und Barrieren

Der Stadtbezirk Eving verfügt, neben zwei konfessionellen Friedhöfen (Evangelische Friedhöfe Brechten (Luerwaldstraße) und Lindenhorst (Alte Ellinghauser Straße), über den Bezirksfriedhof Nord (Nordfriedhof) und zwei Stadtteilstädtchen in Kemminghausen und Lindenhorst. Auf dem alten Friedhof Eving, welcher sich in unmittelbarer Nähe zum Nordfriedhof befindet, finden keine Bestattungen mehr statt. Die 1,7 ha große Fläche ist heute zu einer beliebten Grünanlage geworden.

Im Stadtbezirk Eving bestehen 12 Kleingartendaueranlagen. Die Bedarfsdeckung mit Kleingartendaueranlagen von 116,7 % (Stand 31.12.2000) ist der zweithöchste Wert nach Brackel und liegt weit über dem gesamtstädtischen Mittelwert von 73,3 %. Diese kommunalen Flächen sind den öffentlichen Grünflächen zuzurechnen.

Der Stadtbezirk Eving wird im Westen durch den Dortmund-Ems-Kanal, im Osten durch die Derner Straße und die B 236 begrenzt. Die südliche Grenze bildet die zum Stadtbezirk Innenstadt-Nord zugehörige Grünverbindung vom Kanal im Westen, über den Fredenbaumpark, das Naturkundemuseum und verschiedene Kleingartenanlagen bis zur Westfalenhütte. Im Norden verläuft in West-Ost-Richtung die A 2, die die Nordgrenze des statistischen Bezirks Holthausen bildet, den statistischen Bezirk Brechten jedoch hälftig durchschneidet. An den nördlichen Teil von Brechten schließt sich Lünen-Brambauer an. Die B 54 verläuft mittig von Nord nach Süd durch den Stadtbezirk Eving. Diese sowie das gesamte Hafensareal sind die wesentlichen Barrieren. Die Herausforderung besteht darin, sowohl aus Nutzersicht (zu Fuß, per Rad) als auch unter naturschutzfachlichen Aspekten (Biotopverbund) diese Barrieren zu überwinden.

Radial-konzentrisches Freiraummodell

Das radial-konzentrische Freiraummodell (siehe Kapitel 3.2.1) ist in der Überlagerung mit dem Stadtbezirk, besonders im Norden, gut ablesbar. Von der weiten Ackerlandschaft Holthausens über das Grävingsholz und den Süssgelwald bis in die weite Feldflur von Brechten zieht sich der äußere Ring, einzig durch die B 54 zwischen den beiden Wäldern zerschnitten. Die westliche Radiale verläuft von Holthausen Richtung Deusen über den Kanal zwischen dem Ikea-Hochlager

und dem Hafen. Der anschließende mittlere Ring, jedoch im Stadtbezirk Innenstadt-Nord, umfasst im Wesentlichen die Grünverbindung vom Fredenbaumpark über das Naturmuseum und die Kleingartendaueranlagen, um dann wieder auf die Radiale nach Norden im Stadtbezirk Eving zu treffen. Diese führt über das Burgholz, den Nordfriedhof und die Grünanlage „An den Teichen“, verschiedenen Kleingartenanlagen und auch durch Siedlungsbereiche von Eving wieder auf die Ackerflächen von Brechten.

Im Stadtbezirk Eving zeigt sich sehr deutlich, dass das radial-konzentrische Freiraummodell eine wertvolle Leitlinie in der Stadtentwicklung ist. Für den Norden gilt der Schutz dieser weiten Feldfluren und Waldbereiche, die weitaus schmalere Radialen mit den Bebauungsstrukturen im südöstlichen Bereich von Eving sind die Herausforderung, die noch vorhandenen Grünstrukturen und -verbindungen zu erhalten, zu stärken und auszubauen.

Der landschaftsbezogene Freiraum umgibt die Siedlungsstrukturen des Stadtbezirkes. Diese Bereiche sind aus Naturschutzsicht, Landwirtschaft, für Freizeit und Erholung, und immer wichtiger werdend aus Sicht des Klimawandels wertvoll, erhaltens- und schützenswert. Eine besondere Herausforderung sind die mit dem Freiraum widerstreitenden Interessen hinsichtlich Siedlungsausweitung, das kann sich auf Wohnbebauung und Gewerbe beziehen, aber auch auf Flächen des Gemeinbedarfs, wie notwendige Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, wie z.B. Schulen. Hier ist zum Schutz des Freiraums insbesondere auf Nachverdichtung im Sinne von dreifacher, d. h. baulicher, begrünter und die Mobilitätsaspekte beachtender Innenentwicklung zu setzen, gegebenenfalls kann aber auch die Akzeptanz notwendig sein, dass ursprünglich vorgesehene Flächen nicht mehr entwickelt werden können.

Landschaftsplan 2020

Der Landschaftsplan Dortmund (2020)³³ erstreckt sich mit seinem Geltungsbereich auf den baulichen Außenbereich im Sinne des Bauplanungsrechtes (§ 35 BauGB i. V. m. § 7 LNatSchG NRW). Er konkretisiert die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Dies geschieht im Wesentlichen durch die Darstellung von Entwicklungszielen, die Festsetzung von geschützten Teilen von Natur und Landschaft (Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmale, Gebiete mit geschützten Landschaftsbestandteilen und Geschützte Landschaftsbestandteile), die dazugehörigen Ver- und Gebote sowie die Festsetzung von Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen.“

Im Stadtbezirk Eving umfasst der Geltungsbereich des Landschaftsplanes sämtliche Feldfluren und Waldflächen von Holthausen und Brechten und setzt diese als Landschaftsschutzgebiete (L-04 Schwieringhausen - Holthausen – Lindenhorst - Brechten Süd, L-05 Brechten, L-07 Kemminghausen, L-15 Burgholz, L-16 Im Karrenberg, L-17 Dahlwiese), die Waldflächen als Naturschutzgebiete (N-06 Grävlingholz, N-07 Süssgel, N-08 Auf dem Brink) fest.

Im statistischen Bezirk Eving liegen die Bereiche Burgholz, Nordfriedhof, Grünanlage „Externberg“ sowie die miteinander verbundenen Kleingartenanlagen ebenfalls im Geltungsbereich des Landschaftsplanes, haben jedoch keine Festsetzungen und sind auch nicht mit dem landschaftsbezogenen Freiraum verbunden. Daneben sind kleinflächige, lineare oder punktuelle Schutzgebiete bzw. -objekte als geschützte Landschaftsbestandteile und Naturdenkmale

³³ Stadt Dortmund, Umweltamt: Landschaftsplan 2020

festgesetzt. Hierbei handelt es sich z. B. um kleine Feuchtgebiete, Baumgruppen und Einzelbäume. Zum Erhalt und zur Förderung der Vielfalt an Arten und Lebensräumen sind Maßnahmen wie z. B. die Pflege von Kleingewässern, Brachen, Grünlandflächen und Streuobstwiesen sowie die Anpflanzung von Gehölzreihen an Fließgewässern und Wegen vorgesehen.

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

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

Der Geltungsbereich des Landschaftsplans und seine flächigen Gebietsfestsetzungen sind im Regionalplan weitgehend als Regionaler Grünzug festgelegt.

Biotopverbundsystem

Der Biotopverbund³⁴ stellt Flächen dar, welche als Lebensräume und Korridore für die Ausbreitung bzw. Wanderung von Tier- und Pflanzenarten fungieren, damit der Austausch zwischen verschiedenen Populationen möglich ist. Die Flächen im Biotopverbund der Stufe 1 sind Flächen mit herausragender Bedeutung für den Naturschutz und werden in der Regel als Naturschutzgebiete festgesetzt. Die Flächen im Biotopverbund der Stufe 2 vernetzen die Kerngebiete, sind daher von besonderer Bedeutung und werden in der Regel als Landschaftsschutzgebiete festgesetzt.

Da, wo das Biotopverbundsystem Flächen des Innenbereiches überlagert, wird die Forderung aus dem Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (2021) untermauert, dass ein kleinräumiger, klimatisch wirksamer Biotopverbundplan für den Innenbereich als Ergänzung zum Außenbereich zu erarbeiten ist³⁵. Damit soll das Ziel verfolgt werden, im Innenbereich die ökologische sowie stadtklimatische Wertigkeit und Wirksamkeit kleinräumiger Grün- und Freiflächenstrukturen durch die Erfassung und Weiterentwicklung einer Biotopverbundstruktur zu erhalten und zu erhöhen.

Klimaanalyse

Dortmund verfügt über zwei Stadtklimaanalysen, die inhaltlich die gleichen Aussagen treffen. Die Analyse aus dem Masterplan integrierte Klimaanpassung mündet in einer Handlungskarte

³⁴ LANUV 2017: Fachbeitrag des Naturschutzes und der Landschaftspflege für die Planungsregion des Regionalverbandes Ruhr (RVR)

³⁵ Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (MiKaDo) (2021), S. 207

Klimaanpassung, die die Klimaanalyse des RVRs um zukünftige Entwicklungen ergänzt und Handlungsräume mit Zielvorgaben formuliert³⁶.

Die Klimaanalyse der Stadt Dortmund aus dem Jahr 2019³⁷ analysiert und bewertet die klimatische Situation innerhalb des Stadtgebietes. „Insbesondere erhöhte Temperaturen, geringere Luftfeuchtigkeit, eine eingeschränkte Belüftungssituation und eine stärkere Luftverschmutzung können im städtischen Lebensraum zu Einbußen bei der Umweltqualität führen, was gesundheitliche Beeinträchtigungen der Bewohner*innen zur Folge haben kann. Die Ursachen der klimatischen Defizite einer Stadt liegen u.a. in einem hohen Versiegelungsgrad, einem geringen Grünflächenanteil, den thermischen Eigenschaften der urbanen Oberflächen und dreidimensionalen Baukörper sowie den erhöhten Emissionen an Luftschadstoffen begründet“.³⁸ Um den Anforderungen einer klimawandelgerechten Stadtentwicklung zu entsprechen, sind genaue Kenntnisse der aktuellen und zukünftig zu erwartenden lokalklimatischen Verhältnisse unabdingbar. Es werden die klimaökologischen Funktionen und die Vulnerabilität aufgezeigt und Planungshinweise gegeben, die vor dem Hintergrund der prognostizierten klimatischen Veränderungen im Laufe des 21. Jahrhunderts eine klimawandelgerechte Stadtentwicklung gewährleisten sollen. Die Klimaanalyse ist im Planungskontext ein Bestandteil der städtebaulichen Planung und gemäß Baugesetzbuch (BauGB) ein Instrument zur Berücksichtigung klimatischer Belange in der Abwägung. Nach § 1 Abs. 5 BauGB sollen Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung fördern, die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen gerecht wird und dabei die Verantwortung gegenüber künftigen Generationen wahrt. Insbesondere sollen Bauleitpläne dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und Klimaschutz sowie Klimaanpassung in der Stadtentwicklung zu fördern.

Die Klimaanalyse (2019) zeigt auf, dass sich aus klimatischer Sicht der Stadtbezirk Eving in einen nördlichen und einen südlichen Bereich aufteilen lässt. Im nördlichen Teil, der durch die Grävlingholzstraße/ Kemminghauser Straße vom Evinger Süden getrennt wird, ist der Stadtbezirk vor allem durch große zusammenhängende, landwirtschaftlich genutzte Freilandbereiche geprägt. Diese stellen relevante Kaltluftentstehungsgebiete mit in weiten Teilen hoher Kaltluftproduktion dar. Aufgrund des Reliefs finden jedoch kaum nennenswerte nächtliche Kaltluftmassentransporte in angrenzende Siedlungsbereiche hinein statt. Eine Ausnahme bildet hier der Ortsteil Holthausen, der jedoch aufgrund seiner geringen Größe und der lockeren Bebauungsstruktur ohnehin nur geringe Überwärmungstendenzen aufweist. Ein großer Teil der Kaltluft fließt jedoch in Richtung der Frei- und Waldflächen von Mengede oder östlich an Brechten vorbei. Hiervon profitieren vor allem die Siedlungsbereiche am Stadtrand von Lünen. Bei allochthonen Wetterlagen³⁹ und entsprechenden Windrichtungen können Frischluftmassen, die auf den Acker- und Wiesenflächen produziert werden, in Richtung der besiedelten Gebiete verfrachtet werden. Je nach Anströmrichtung können allerdings auch auf der Bundesautobahn A 2 freigesetzte Luftschadstoffe in Richtung der Siedlungsflächen transportiert werden. Einen geringfügigen Beitrag können jedoch die Lärmschutzeinrichtungen entlang der Trasse leisten, die neben dem Schutz vor Schallemissionen auch die Ausbreitung von Luftschadstoffen mindern. Neben den großflächigen Freilandbereichen sind

³⁶ ebd., S. 68

³⁷ Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Regionalverband Ruhr, Referat Geoinformation und Raumbeobachtung, Team Klimaschutz und Klimaanpassung, 2019: Klimaanalyse Stadt Dortmund

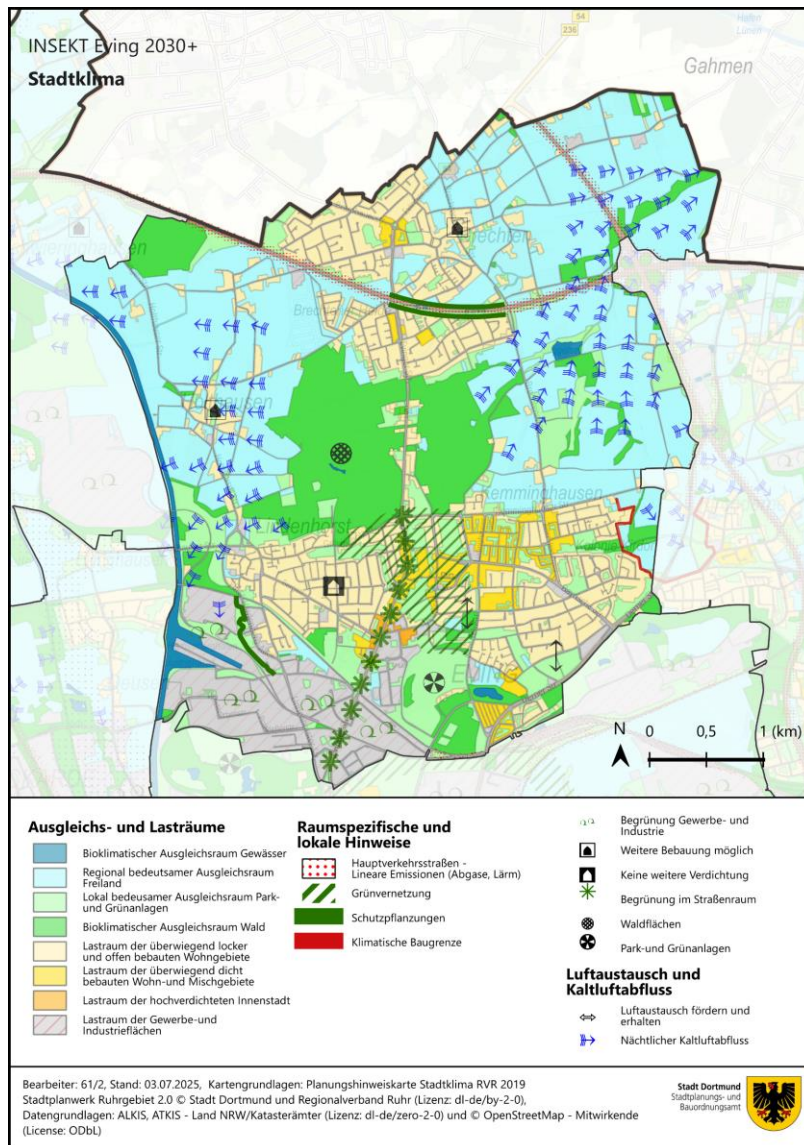
³⁸ ebd., S. 6

³⁹ Eine durch lokale und regionale Einflüsse bestimmte Wetterlage.

mit der ausgeprägten Waldfläche des Grävingsholzes sowie einiger kleinerer Wald- und Gehölzbestände weitere Frischluftproduzenten vorhanden, die neben ihrer Filterfunktion auch als Naherholungs- und Regenerationsräume dienen können. Im südlichen Teil von Eving sind als klimatische Ausgleichsräume vor allem die parkähnlichen Flächen des Nordfriedhofes und des alten Evinger Friedhofes sowie die daran anschließenden Grünflächen und der Burgholzwald zu nennen. Positiv auf die klimatische Situation wirken sich auch die verschiedenen Kleingartenanlagen aus, die aufgrund ihres niedrigen Versiegelungsgrades und der geringen Baumasse den städtischen Wärmeinseleffekt mindern.

Die Siedlungsstruktur in den Ortsteilen von Eving unterscheidet sich teilweise recht stark. In Holt- und im nördlichen Teil von Kemminghausen finden sich kleinere Streu- und Splittersiedlungen mit dörflichem Charakter sowie Einzelhofbebauung. Durch die aufgelockerte Bauweise und die unmittelbare Nähe zu großflächigen klimatischen Ausgleichsräumen sind lediglich geringe Änderungen der Klimaelemente gegenüber dem Freiland zu verzeichnen. Der Ortsteil Brechten liegt an der Nordgrenze von Eving und wird durch die Autobahn A 2 in Brechten-Nord und Brechten-Süd geteilt. Die Siedlungsstruktur ist durch eine lockere Bebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern geprägt, die durch kleinere Mehrfamilienhaussiedlungen ergänzt wird. Insbesondere im Nordteil von Brechten finden sich noch vereinzelt landwirtschaftliche Betriebe. Mit Ausnahme von drei kleineren Bereichen, die aufgrund ihrer Gebäudestruktur dem Lastraum der überwiegend dicht bebauten Wohn- und Mischgebiete zugeordnet werden, ist Brechten ein typisches Beispiel für den Lastraum der überwiegend locker und offen bebauten Wohngebiete mit einer guten Durchgrünung und nur geringen Überwärmungstendenzen. Aufgrund der ebenfalls aufgelockerten Strukturen der Wohnsiedlungen in Lindenhorst, die sich durch einen hohen Grünanteil, einen eher geringen Versiegelungsgrad und mehrere Kleingartenanlagen auszeichnen, wird auch dieser Ortsteil fast vollständig dem Lastraum der überwiegend locker und offen bebauten Wohngebiete zugeordnet. Die Bebauung von Eving-Mitte wird durch Mehrfamilienhäuser unterschiedlichen Typs dominiert. Insbesondere die reinen Wohnsiedlungen werden von Gärten und Grünflächen sowie Kleingartenanlagen aufgelockert, so dass der städtische Wärmeinseleffekt in abgeschwächter Form auftritt. In den Wohngebieten von Lindenhorst sollte auf eine weitere Verdichtung verzichtet werden, um die trotz der südlich angrenzenden großen Gewerbeflächen noch größtenteils günstigen klimatischen Verhältnisse nicht zu gefährden. Zum Schutz der Kaltluftproduzierenden Grün- und Freiflächen sowie der Kaltluftabflussbahnen wird das Festschreiben klimatischer Baugrenzen am östlichen Siedlungsrand der Kolonie Kirdorf empfohlen. Im südlichen Teil von Eving, vornehmlich im Ortsteil Lindenhorst, erstrecken sich großflächige Gewerbeflächen. Grünflächen sind hier nur in sehr geringem Umfang vorhanden. Stattdessen dominieren Gewerbe- und Lagerhallen sowie versiegelte Höfe, Park- und Abstellplätze. Erwartungsgemäß kommt es im Lastraum der Gewerbe- und Industrieflächen zu einem spürbaren Wärmeinseleffekt, der sämtliche Gewerbeflächen zwischen Dortmund-Ems-Kanal, Fredenbaumpark und Bahntrasse sowie den nördlich daran anschließenden Bereich östlich der Evinger Straße betrifft.

Abbildung 20: Klimaanalysekarte Ausschnitt Eving



Lärmaktionsplan 2024⁴⁰

Umgebungslärm kann starke Belästigungen hervorrufen und dadurch im Weiteren die Entstehung von schweren Krankheiten begünstigen und die kognitive Entwicklung beeinträchtigen. Im Gegenzug kann der Zugang zu ruhigen Orten sich positiv auf die Gesundheit auswirken.

Um ruhige Orte zu schützen und Lärm zu bekämpfen, wurde mit der EU-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (kurz: „Umgebungslärmrichtlinie“) vom 25.06.2002 ein gemeinsamer europäischer Ansatz gefunden, aus dem die Lärmaktionsplanung hervorgeht. Ziel der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist es, schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.

⁴⁰ Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund 2024, Drucksache-Nr. 36988-25

Entsprechend der Richtlinie gelten folgende Lärmquellen als Umgebungslärm: Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr sowie Industrie- und Gewerbeanlagen. In einem dreistufigen Verfahren werden in der Lärmaktionsplanung zunächst Belastungen erfasst (Lärmkartierung), anschließend die Öffentlichkeit informiert und schließlich Maßnahmen zur Lärminderung lauter Bereiche sowie zum Schutz ruhiger Gebiete geplant.

Im Stadtbezirk Eving stellen insbesondere die von Ost nach West verlaufende A2 im Norden, die von Süd nach Nord verlaufende B236 (Stadtbezirk Scharnhorst) sowie die Evinger, Kemminghauser und Derner Straße maßgebliche Umgebungslärmquellen dar, die auf Freiflächen und die angrenzende Wohnbebauung einwirken bzw. diese zerschneiden. Zusätzlich führt im Süden des Stadtbezirkes eine Bahntrasse durch die überwiegend gewerblich geprägten Bereiche. Trotz dieser verkehrsbedingten Belastungen sind mit dem zentral gelegenen Waldgebiet Grävingholz/Süggel sowie dem Externbergpark, Nordfriedhof und Burgholz ruhige Gebiete vorhanden, die für den Großteil der umliegenden Siedlungsbereiche gut fußläufig erreichbar sind (Fußweg >700 m). Lediglich im Norden von Brechten und in den östlichen Siedlungsbereichen von Obereving ist eine fußläufige Erreichbarkeit von >700m nicht gegeben.

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie legt jede Kommune selbst die ruhigen Gebiete und die dazugehörigen Kriterien fest, da es weder einheitliche noch konkrete Kriterien für die Festlegung und den Schutz ruhiger Gebiete gibt. Zu beachten ist, dass ruhige Gebiete für nachfolgende Planungen abwägungsrelevant sind. Eventuelle Schutz- und Entwicklungsmaßnahmen müssen aus dem jeweiligen Fachrecht abgeleitet werden.

Für den Lärmaktionsplan 2024 wurden die Kriterien von 2014 überarbeitet, und es gibt nun zwei Kategorien ruhiger Gebiete: „Stadtoasen“ und „naturnahe ruhige Gebiete“. **Stadtoasen** sind Flächen, die größer als 3 Ha sind und sich im bebauten Innenbereich befinden. Dazu zählen Parks, Friedhöfe, im Betrieb abgeschlossene Halden, Wälder, Gewässer und Kleingartenanlagen. Diese Gebiete zeichnen sich nicht nur durch ihre Größe und den geringeren Umgebungslärm im Vergleich zur umgebenden Wohnbebauung aus, sondern auch durch ihre gute Zugänglichkeit und Ausstattung. Sie werden oft als Oasen der Ruhe inmitten des Stadtlebens wahrgenommen, wie auch die Bürgerbeteiligung in Dortmund gezeigt hat, bei der innenstadtnahe Parks häufig als ruhige Orte genannt wurden.

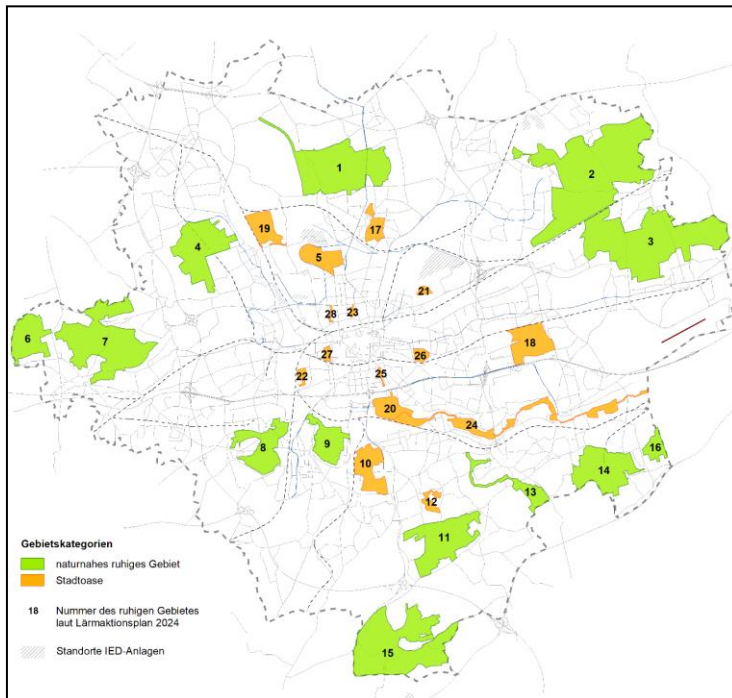
Naturnahe ruhige Gebiete hingegen befinden sich meist in den Außenbereichen und umfassen größere Flächen wie Naturschutzgebiete und Wälder. Die Kriterien für diese Gebiete ähneln denen des Lärmaktionsplans von 2014, allerdings wurde die Mindestgröße von 50 Ha auf 30 Ha reduziert. Auch Gebiete, die teilweise durch Umgebungslärm beeinträchtigt sind, können als ruhige Gebiete gelten, sofern sie insgesamt als Einheit erlebt werden.

Im Stadtbezirk Eving ist ein naturnahes ruhiges Gebiet sowie eine Stadtoase ausgewiesen⁴¹:

- Nr. 1 Ruhiger Landschaftsraum Eving (395 ha) Mg/ Ev
- Nr. 17 Stadtoase Eving (42 ha) Ev

⁴¹ vgl. Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund 2024, Drucksache-Nr. 36988-25, S. 40, Tabelle 6: Ruhige Gebiete

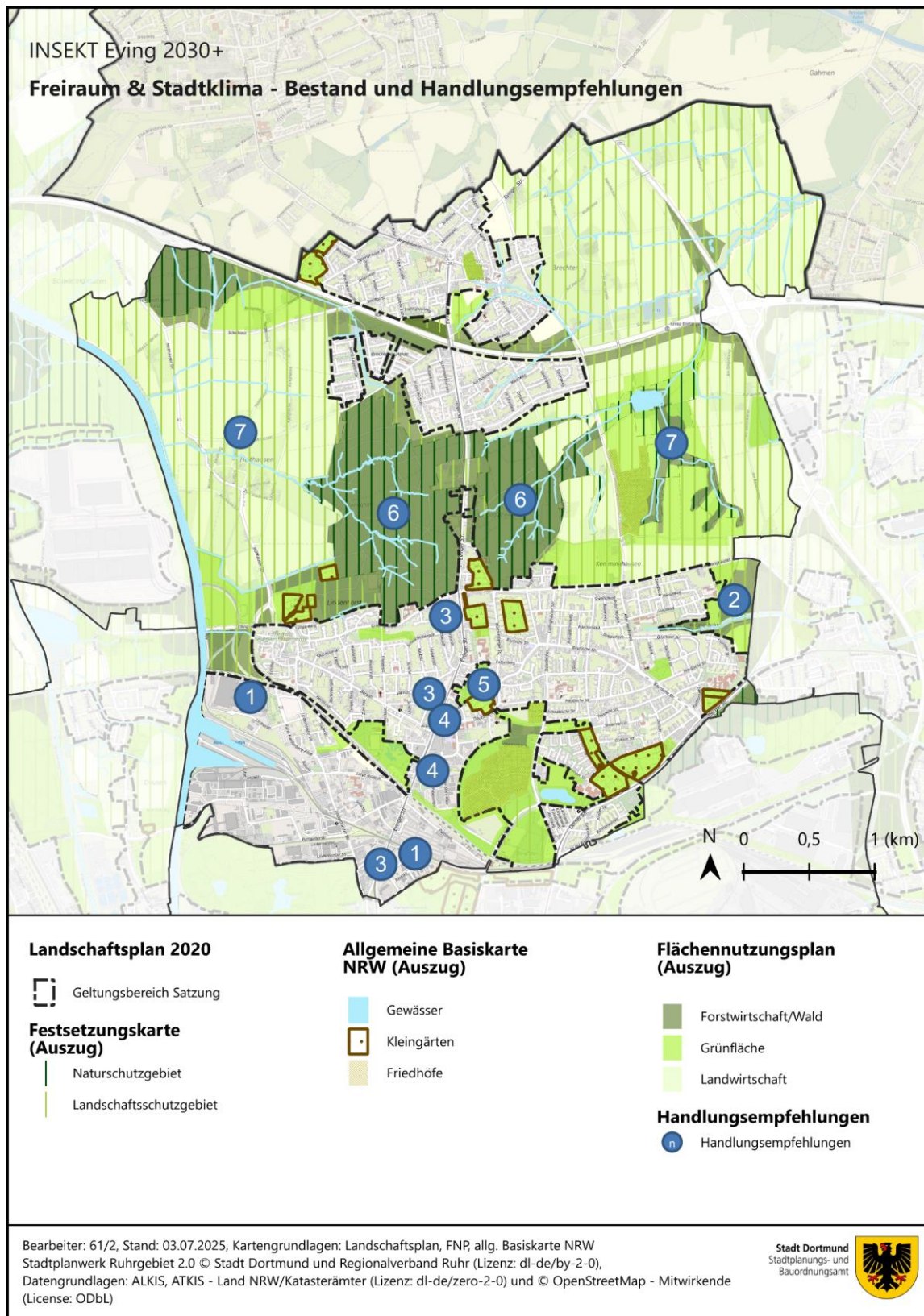
Abbildung 21: Ruhige Gebiete - Kartografische Darstellung



(Quelle: Stadt Dortmund, Lärmaktionsplan 2024, Seite 39)

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausgedehnter landschaftsbezogener Freiraum mit guter Eignung für die Erholungsnutzung und Naturschutzqualitäten (insb. in Brechten, Holthausen und Kemminghausen) ▪ Gute Ablesbarkeit des radial-konzentrischen Freiraummodells ▪ Große klimatische Ausgleichsräume durch Feldfluren und Wälder (Grävingsholz/ Sügge) ▪ Weitgehend ausgeglichene klimatische Verhältnisse durch überwiegend lockere Bauungsstrukturen in den Wohngebieten und durch Grünflächen als klimatische Ausgleichsräume wie z.B. der Nordfriedhof, die Grünanlage „Externberg“ und „An den Teichen“ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhalt des landschaftsbezogenen Freiraums zur Erholungsnutzung und Sicherung als klimatische Ausgleichsräume ▪ Schutz der aus Sicht des Naturschutzes sensiblen Bereiche ▪ Maßvolle bauliche Nachverdichtung statt Freiraumbeanspruchung und Zersiedlung der Landschaft ▪ Steuerung der Freiraumnutzung für erneuerbare Energien ▪ Immissionen von Luftschadstoffen und Lärm durch Verkehrswege (A 2, B 54, Derner Straße, B 236) und verschiedener Gewerbegebiete ▪ Barrieren durch lineare Verkehrsstrukturen innerhalb (B 54, Kemminghauser Str.) und im Randbereich (A 2, B 236, Derner Str.) des Stadtbezirks und dadurch teils schlechte Zugänglichkeit von ruhigen Gebieten zur Erholung

Abbildung 22: Bestand und Handlungsempfehlungen Freiraum & Stadtklima Eving



Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- Bestandserhebung des urbanen Grünflächenangebotes und Erarbeitung von Strategien zur Versorgung und Verbesserung des Grüns in der Stadt (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) in Zusammenarbeit mit Grünflächenamt (FB 63), Umweltamt (FB 60); mittelfristig)
- Erarbeitung eines kleinräumigen, klimatisch wirksamen Biotopverbundplans für den Innenbereich (Umweltamt (FB 60); mittelfristig)
- Realisierung des Biotopverbunds im Außenbereich: Erhalt der Lebensraum- und Verbundfunktion (Umweltamt (FB60), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- Verbesserung der Zugänglichkeit von ruhigen Gebieten (Umweltamt (FB 60), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- Maßvolle bauliche Nachverdichtung als dreifache Innenentwicklung statt Freiraumbeanspruchung (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- Schutz der Ausgleichsräume und Freihalten von Bebauung (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60); fortlaufend)
- Dach- und Fassadenbegrünung zur Klimaanpassung in den Wohnquartieren und den Gewerbegebieten (Private Unternehmen; fortlaufend)

Spezifisch:

- 1 Durchgrünung der Gewerbegebiete⁴² (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60), Grünflächenamt (FB 63); mittelfristig)
- 2 Klimatische Baugrenzen einhalten im Bereich der Kolonie Kirdorf zum Schutz der kaltluftproduzierenden Freiflächen im östlichen Randbereich des Stadtbezirkes (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60); fortlaufend)
- 3 Neupflanzung von Straßenbäumen⁴³ entlang der Evinger Straße, um durch Verschattungs- und Verdunstungseffekte eine lokale Verbesserung des Mikroklimas zu erreichen (Tiefbauamt (FB 66), Grünflächenamt (FB 63); mittelfristig)
- 4 Erhöhung des Grünanteils durch kleinräumige Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen, Anpflanzung schattenspendender Bäume auf Plätzen und Parkplätzen (Grüner Platz, Evinger Platz, Alter Markplatz)⁴⁴ (Tiefbauamt (FB 66), Grünflächenamt (FB 63); mittelfristig)
- 5 Schutz, Erhalt und Förderung der lokalen Park- und Grünanlagen und auch in ihrer Funktion als Stadtoase/ ruhiges Gebiet (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60); fortlaufend)
- 6 Schutz und Erhalt der naturnahen ruhigen Gebiete, Verbesserung ihrer Zugänglichkeit (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60); fortlaufend)
- 7 Erhalt der landschaftlichen Weite als bestimmendes Charakteristikum des Raumes, Schutz der Ausgleichsräume und Freihalten von Bebauung, Zersiedelung

⁴² vgl. Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Regionalverband Ruhr, Referat Geoinformation und Raumbeobachtung, Team Klimaschutz und Klimaanpassung, 2019: Klimaanalyse Stadt Dortmund): S. 137. Die Möglichkeit der Neupflanzung von Bäumen ist im Einzelfall zu prüfen. Ggf. ist die Neupflanzung aufgrund von Versorgungsleitungen oder Feuerwehrlächen nicht oder nur erschwert möglich.

⁴³ Die Möglichkeit der Neupflanzung von Bäumen ist im Einzelfall zu prüfen. Ggf. ist die Neupflanzung aufgrund von Versorgungsleitungen oder Feuerwehrlächen nicht oder nur erschwert möglich.

⁴⁴ vgl. Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Regionalverband Ruhr, Referat Geoinformation und Raumbeobachtung, Team Klimaschutz und Klimaanpassung, 2019: Klimaanalyse Stadt Dortmund): S. 135-136. Die Möglichkeit der Neupflanzung von Bäumen ist im Einzelfall zu prüfen. Ggf. ist die Neupflanzung aufgrund von Versorgungsleitungen oder Feuerwehrlächen nicht oder nur erschwert möglich.

der Landschaft verhindern (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60); fortlaufend)

4.3.4 Mobilität

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

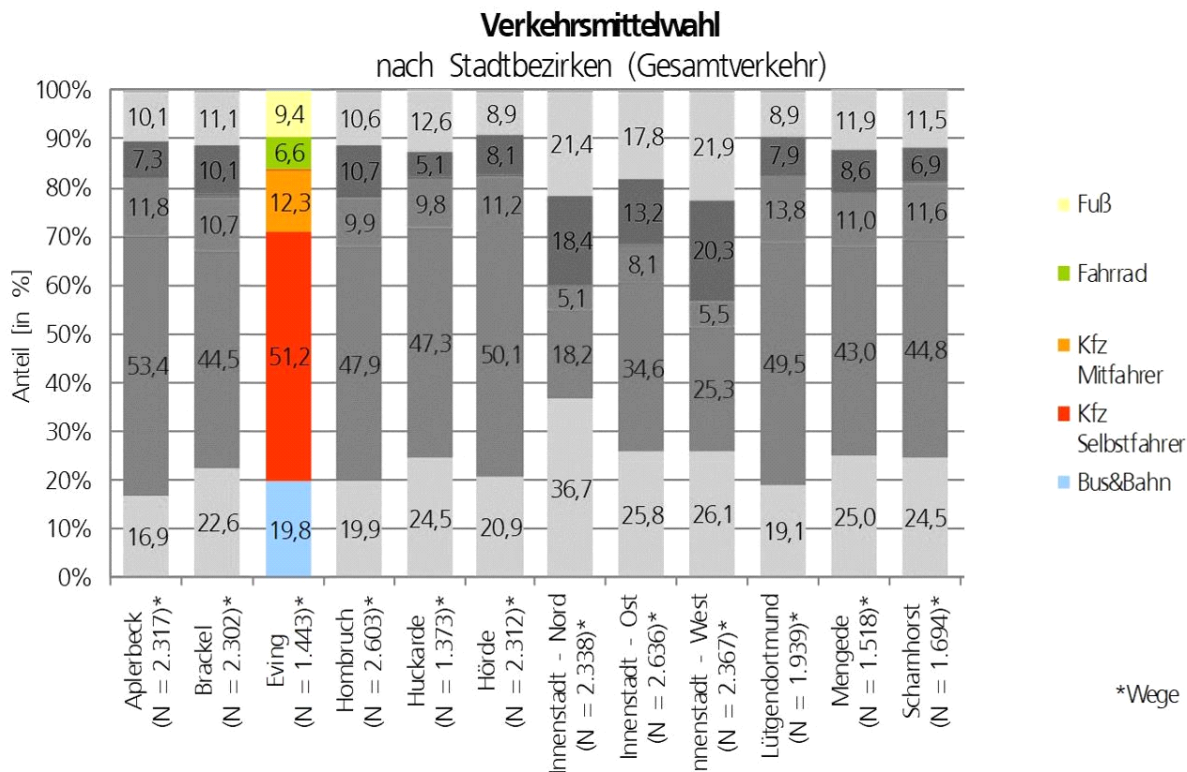
Der Masterplan Mobilität 2030 legt die strategischen Grundsätze und Leitlinien der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030 fest. Er behandelt alle Verkehrsarten (Fußverkehr, Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel (ÖPNV), motorisierten Individualverkehr (MIV), Wirtschaftsverkehr) und Querschnittsthemen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

Zurzeit befindet sich das Teilkonzept „Dortmund & die Region - Nach innen und außen vernetzte Stadt (ÖPNV)“ in Aufstellung. Das Teilkonzept beschäftigt sich mit der Weiterentwicklung des ÖPNV in Dortmund. Der Rat hat 2021 beschlossen, dass Dortmund bis 2035 klimaneutral werden soll. Um das ambitionierte Ziel zu erreichen sind Veränderungen und Einsparungen im Verkehrssektor notwendig. Das Teilkonzept soll einen wesentlichen Beitrag durch einen stärkeren ÖPNV insb. ÖSPV aber auch SPNV in der Stadt und Region leisten. Die Teilkonzepte „Mobilitätsmanagement“, „Neue Mobilitätsformen 6 Digitalisierung und Multimodalität“ und „Wirtschaftsverkehr“ stehen noch aus.

Status quo im Stadtbezirk Eving

Der die Verkehrsmittelwahl abbildende sogenannte Modal Split (siehe Abbildung 23) zeigt auf, welcher Anteil der Wege im Stadtbezirk mit welchen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird.

Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken



(Quelle: Modal-Split-Erhebung – Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Dortmund, DS-Nr. 16308-19)

Der unterdurchschnittliche Anteil des Radverkehrs im Stadtbezirk Eving von 6,6 % zeigt auf, dass die Zielsetzung einer Stärkung des Radverkehrs hier besonderen Sinn ergibt. Der Fußverkehrsanteil von 9,4 %⁴⁵ und der ÖPNV-Anteil von 19,8 % sind jeweils grob vergleichbar mit den Werten der anderen Außenstadtbezirke.

Öffentlicher Personennahverkehr

Der Stadtbezirk Eving weist eine Vielzahl von ÖSPV-Verbindungen verschiedener Art auf. Die Stadtbahnlinie U41 (Lünen Brambauer – Dortmund Hörde) erschließt den Stadtbezirk auf der Nord-Süd-Achse mit zehn Haltestellen im 10-Minuten-Takt und verkehrt im 20-Minuten-Takt Stadtgrenzen-überschreitend von Brechten-Zentrum bis nach Lünen Brambauer Verkehrshof. Im südöstlichen Grenzgebiet des Stadtbezirks (angrenzend an die Bezirke Innenstadt-Nord und Scharnhorst) verläuft die Stadtbahnlinie U42 mit vier Haltestellen im 10-Minuten-Takt.

Der Stadtbezirk Eving wird, neben der Stadtbahn, durch sieben Buslinien erschlossen. Diese fahren wochentags überwiegend alle 30 Minuten. Die Strecken nach Brechten, Schwieringhausen sowie Mengede über Lünen-Brambauer werden alle 60 Minuten befahren. Mit der Haltestelle Schulte Rödding im Südosten verfügt der Stadtbezirk über einen zentralen Verknüpfungspunkt

⁴⁵ Der Fußwegeanteil ist mit 9,4 % gegenüber der vorherigen Befragung aus dem Jahr 2013 erheblich eingebrochen und liegt deutlich unter dem Ergebnis der bundesweiten Befragung „Mobilität in Deutschland“. Dies hat methodische Gründe. Für die Gesamtstadt ist der Modal Split angepasst worden. Dies ging für die einzelnen Stadtbezirke nicht (vgl. Modal-Split-Erhebung – Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Dortmund, DS-Nr. 16308-19, S 22f)

zwischen Stadtbahn und Bus. Von hier aus ist mit der Buslinie C5 eine Verbindung zum Lünen ZOB im 30-Minuten-Takt gegeben.

In den Nachtstunden erschließen drei NachtExpress-Buslinien den Stadtbezirk ab dem Knotenpunkt Reinoldikirche in der Innenstadt. Dabei wird der verstärkte Einsatz von Elektrobussen zur Lärminderung forciert. Bis circa 1 Uhr verkehrt die Stadtbahn abschnittsweise im 15- bzw. 30-Minuten-Takt. Das Angebot des Stadtbahnbetriebs im Nachtverkehr und am Tagesrand soll perspektivisch weiter ausgedehnt werden. Ab ca. 21.00 Uhr wird die Buslinie 473 durch ein Anruf-Sammel-Taxi (AST) ergänzt und bietet die Möglichkeit, bis 23.30 Uhr nach Holthausen zu gelangen.

Von den im Stadtbezirk Eving vorhandenen 132 Bushaltestellen (eine Bushaltestelle besteht meist aus mehreren Haltepositionen) sind aktuell 24 barrierefrei und 12 bedingt barrierefrei. Das weitere Vorgehen zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen ist im Fachbeitrag „Barrierefreie Bushaltestellen“⁴⁶ beschrieben. Der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnhaltestellen ist im Fachbeitrag „Barrierefreie Stadtbahnhaltestellen“⁴⁷ dargestellt. Von den im Stadtbezirk Eving vorhandenen 14 Stadtbahnhaltestellen sind alle barrierefrei ausgebaut.

Das aktuell in Arbeit befindliche Konzept zu Mobilstationen soll eine noch bessere Verknüpfung der unterschiedlichsten Verkehrsarten ermöglichen. Neben der Installation von verschiedenen Ausstattungsmerkmalen, soll besonders Bike&Ride (B&R) in Form von gesicherten Sammelabstellanlagen für Fahrräder gefördert werden. Bisher gibt es im Stadtbezirk Eving in der Nähe von fünf Stadtbahnhaltestellen Fahrradbügel und drei P&R-Anlagen (davon ist eine beschränkt und bewirtschaftet).

Radverkehr

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

Der RS1 und die Velorouten sind künftig die wichtigsten Verbindungen zwischen den Stadtteilen und knüpfen an die regionalen Radrouten zu den Nachbargemeinden an. Auf den Velorouten erhält der Radverkehr in der Regel die höchste Priorität bei der Zuweisung von Flächen und der Bevorrechtigung an Kreuzungen. Die Trassenführung erfolgt so, dass möglichst geringe Berührungen mit stärker vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen erfolgen.

Die Veloroute 1 – Eving verbindet die Innenstadt und dessen künftigen Radwall in nahezu direkter Linie über eine Länge von 8,01 km mit dem Stadtteil Brechten des Stadtbezirks Eving

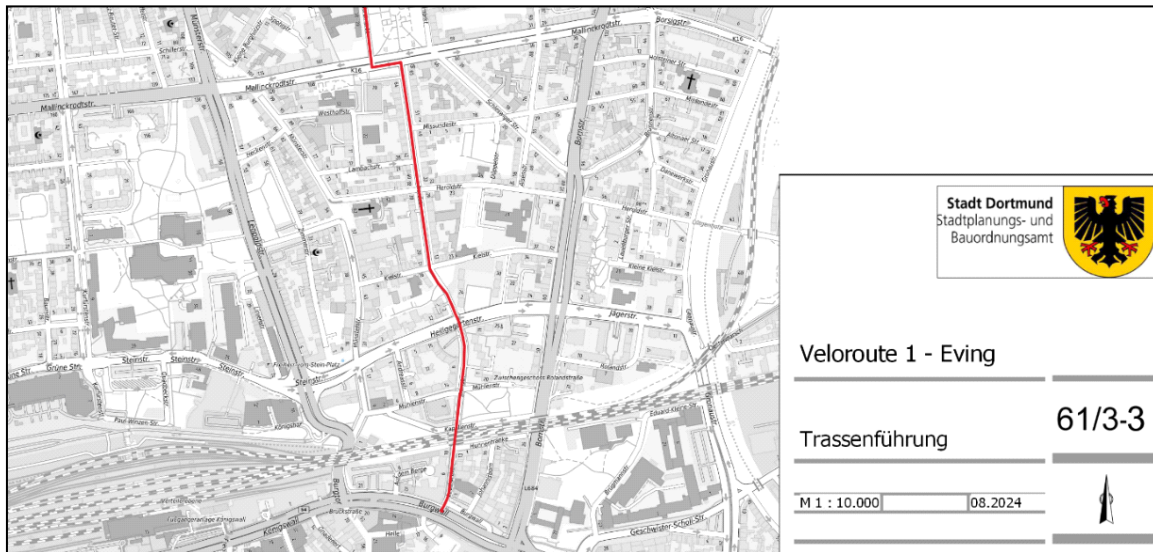
⁴⁶ Fachbeitrag „Barrierefreie Bushaltestellen“, DS-Nr.: 17473-20

⁴⁷ Fachbeitrag „Barrierefreie Stadtbahnhaltestellen“, DS-Nr.: 22296-21

(Umwegfaktor⁴⁸ 1,05). Bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 20 km/h ist von einer reinen Fahrzeit von ca. 24 Minuten auszugehen. In einem Radius von 300 m um die Trasse leben insgesamt 28.315 Menschen.

Die Veloroute 1 – Eving beginnt am Burgwall und führt über die Leuthardstraße, Krimstraße und Nordstraße bis zur Ecke Mallinckrodtstraße. Das Teilstück 1b entlang der Nordstraße soll voraussichtlich im Jahr 2025 umgesetzt werden.

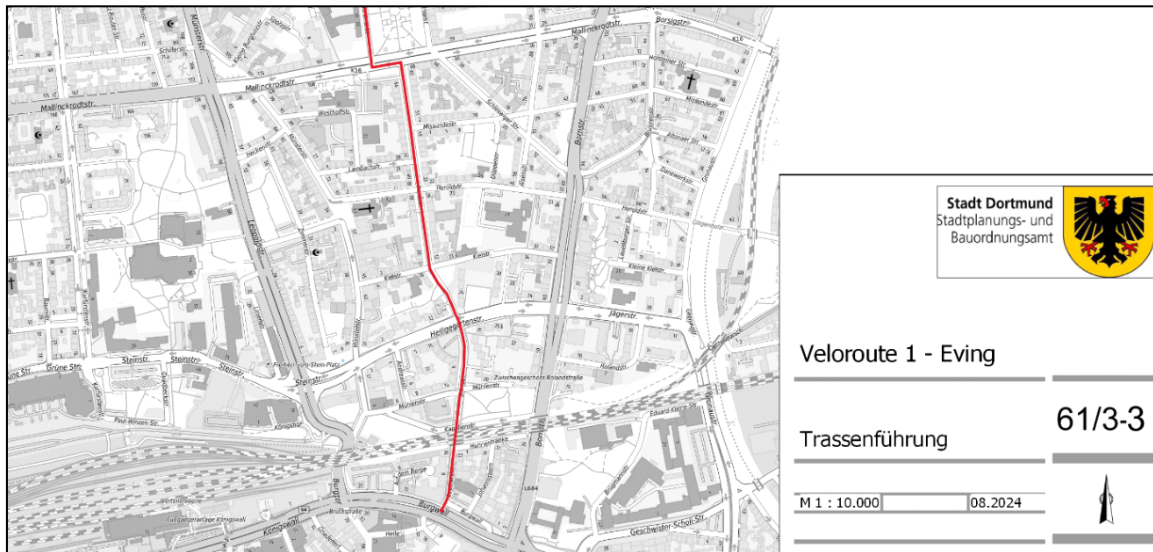
Abbildung 24: Verlauf der Veloroute 1 – Abschnitt 1



Von der Mallinckrodtstraße soll die Veloroute entlang des Nordmarktes, der Lortzingstraße und Burgholzstraße bis zur Stadtbezirksgrenze (Innenstadt-Nord/ Eving) auf Höhe der Dammstraße geführt werden.

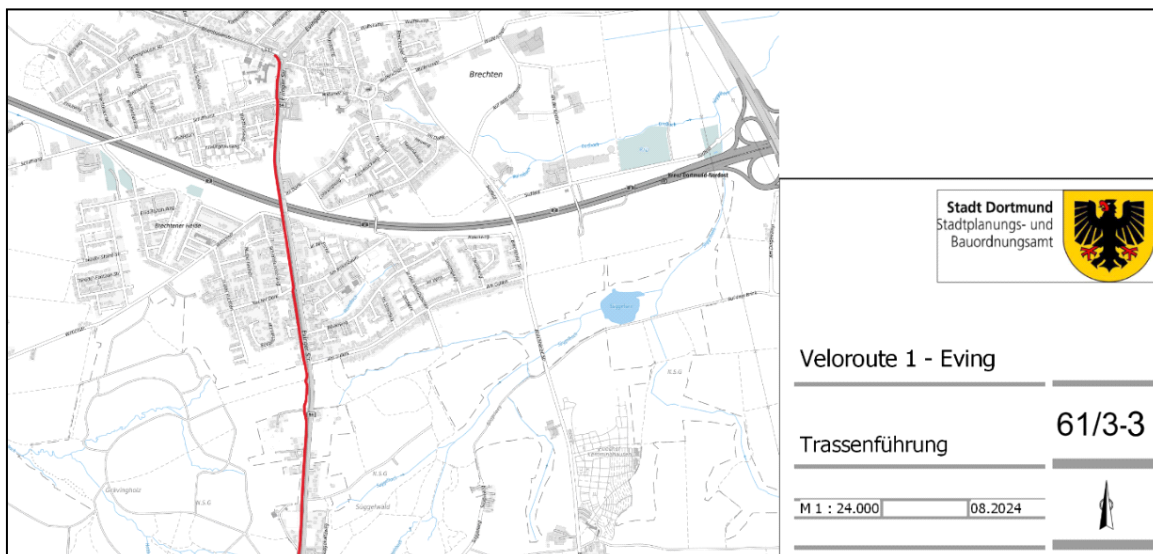
⁴⁸ Der Umwegfaktor drückt das Verhältnis zwischen dem gewählten Weg und der Luftlinienentfernung zweier Ziele aus.

Abbildung 25: Verlauf der Veloroute 1 – Abschnitt 2



Von der Dammstraße aus geht es weiter auf der Burgholzstraße zum Kreisverkehr an der Osterfeldstraße. Vom Kreisverkehr ausgehend führt die Veloroute entlang der Osterfeldstraße, über die Bayrische Straße, Würtemberger Straße ins Holzheck bis zur Evinger Straße. Das Teilstück 7 entlang der Straße Holzheck soll voraussichtlich im Jahr 2025 zu einer Fahrradstraße markiert und beschildert werden. Des Weiteren wird in dem Zuge die Veloroute in dem Bereich bevorrechtigt geführt.

Abbildung 26: Verlauf der Veloroute 1 – Abschnitt 3



Zusammen mit den Haupt-, Neben- und Freizeitroutes, die teilweise ausbaufähig sind, ergibt sich ein nach Umsetzung engmaschiges Netz (siehe Abbildung 27).

Im Rahmen der Entwicklung des neuen Radzielnetzes wurde das bestehende Geflecht aus festgelegten Haupt- und Nebenroutes erweitert und vervollständigt. Die Hauptroutes dienen der direkten Erschließung der Hauptquell- und Zielpunkte des Radverkehrs, die Nebenroutes schaffen

innerhalb des Stadtbezirks eine feinmaschigere Erschließung, um alle definierten Ziele erreichen zu können. Netzlücken im Haupttroutennetz gibt es nicht.

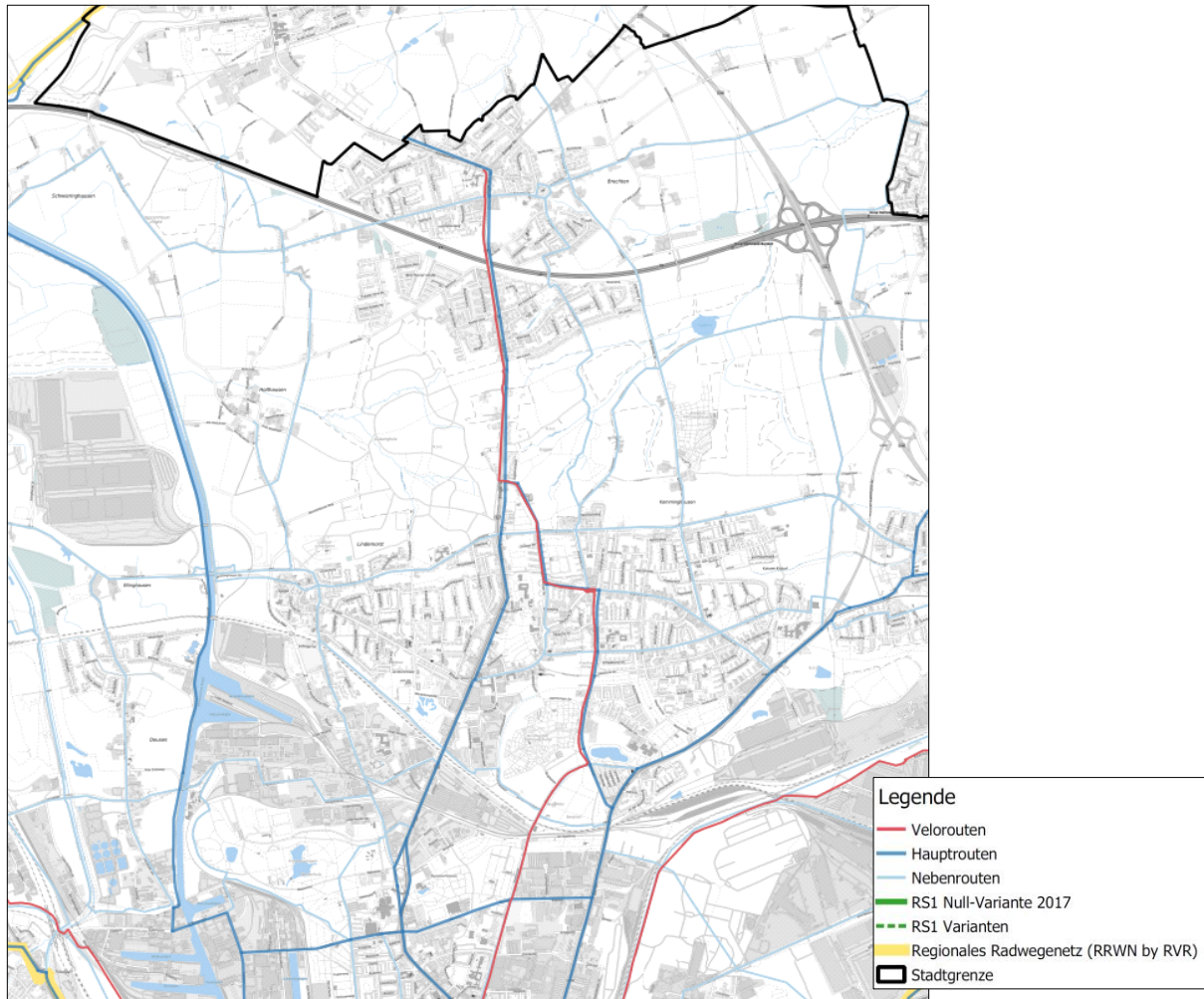
Die im Rahmen des Teilkonzepts „Radverkehr & Verkehrssicherheit“ des Masterplans Mobilität 2030 entwickelten Haupt-, Neben- und Freizeitrouten wurden mit jeweils spezifischen Ausbaustandards definiert. Hauptrouten für den Radverkehr werden direkt geführt und erhalten größere Breiten.

Das Netz für den Freizeitradverkehr im Stadtbezirk ist gut entwickelt und ein Bestandteil regionaler Radwege. Im Stadtbezirk Eving sind es die Wege:

- Fernradwanderweg am Dortmund-Ems-Kanal von Dortmund bis zur Nordsee,
- Regionale Radweg R 8,
- Regionale Radweg R 33.

Der Stadtbezirk Eving bietet aufgrund der topografischen Voraussetzungen eine gute Grundlage zum Fahrrad fahren. Das Radwegenetz für den Alltagsverkehr wurde in den vergangenen Jahren fortlaufend durch Markierungen, bauliche Anpassungen und Verbesserungen der vorhandenen Infrastruktur erweitert. Dies soll auch weiterhin, beispielweise im Falle von Komplettsanierungen von Straßen(-abschnitten) angegangen werden, um die Attraktivität des Radfahrens im Stadtbezirk zu erhöhen.

Abbildung 27: Radzielnetz Ausschnitt Eving



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

Kfz-Verkehr

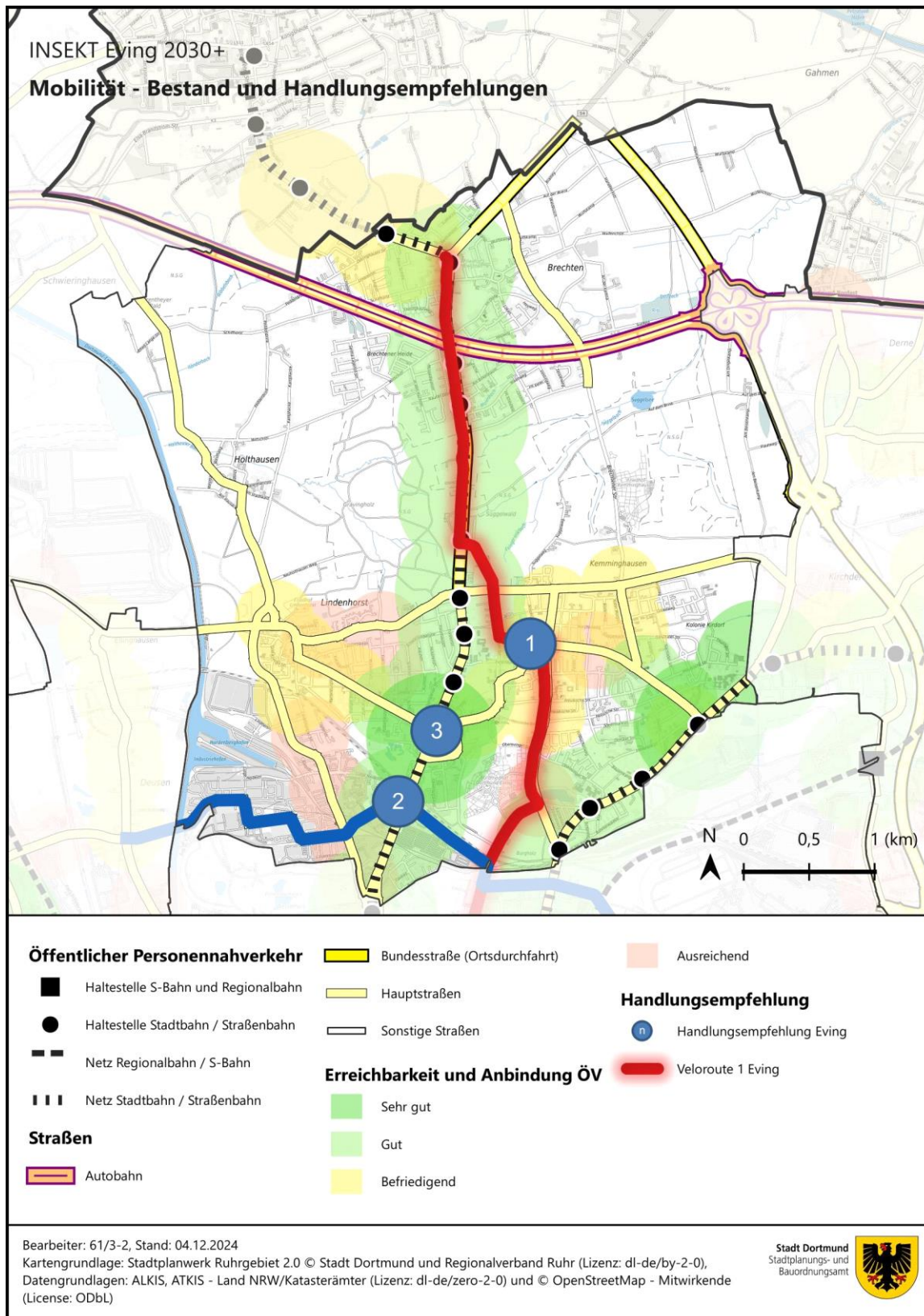
Eving ist gut an das überregionale und regionale Straßennetz angebunden. Dabei ist das Hauptstraßennetz grundsätzlich als leistungsfähig zu bewerten. Zu Spitzenstunden weisen einige Hauptstraßen und Knotenpunkte wie bspw. der Knoten Bayrische Straße/ Derner Straße im Kfz-Verkehr eine hohe Auslastung auf.

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit ist ein Ausbau des Netzes zugunsten des Kfz-Verkehrs weder möglich noch zielführend. Eine Ausnahme stellt hier die geplante Nordspange dar, wobei sie im Bereich des Stadtbezirk Eving weitestgehend über bereits vorhandene Straßen verläuft. Diese werden im Querschnitt neu aufgeteilt, um den Verkehr besser abwickeln zu können. Die Nordspange führt überwiegend durch gewerblich geprägte Bereiche (Weidenstraße, Dammstraße) und soll künftig vor allem Lkw-Verkehre aufnehmen. Der Trassenverlauf im Stadtbezirk Eving verläuft über die Dammstraße, Seilerstraße, Pottgießerstraße, Weidenstraße bis zur Lindberghstraße in Huckarde.

Durch die Entwicklung und Gestaltung der Evinger Mitte sowie des Gewerbeparks Minister-Stein ist der Bedarf an zusätzlichem Parkraum im Bereich Evinger Mitte gestiegen. Teilweise können die privaten Stellplatzanlagen den Parkdruck nicht aufnehmen. Das von der Bezirksvertretung Eving wiederholt geforderte Parkraumkonzept mit der Entwicklung von Lösungsmöglichkeiten wird mittelfristig ausgearbeitet.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überwiegend leistungsfähiges Straßennetz ▪ Sehr gute Flächenabdeckung des ÖPNV ▪ Gutes Freizeitnetz, keine Netzlücken im Haupttroutennetz des Radverkehrs ▪ Gute regionale Erreichbarkeit des Stadtbezirkes durch ÖSPV 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parksituation im Stadtbezirk(-Zentrum) für Pkw und Rad ▪ Defizite bei der Barrierefreiheit der Bushaltepunkte ▪ Radverkehrsanlagen entsprechen oft nicht mehr heutigen Standards

Abbildung 28: Bestand und Handlungsempfehlungen Mobilität Eving



Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- Aus- und Umbau Radverkehrskonzept entsprechend der Radverkehrsstrategie (Radzielnetz) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66); fortlaufend)
- Verbesserung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit (insbesondere Fuß- und Radverkehr) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66); fortlaufend)
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen (Tiefbauamt (FB 66); fortlaufend)

Spezifisch:

- 1 Umsetzung der Veloroute 1 Eving (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66); langfristig)
- 2 Umsetzung der Nordspange (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66); langfristig)
- 3 Erstellung eines Parkraumkonzeptes für die Evinger Mitte (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66); mittelfristig)

4.3.5 Soziale Infrastruktur

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

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

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

Status quo im Stadtbezirk Eving

Tageseinrichtungen für Kinder (TEK)

Zum Stichtag 31.12.2024 liegen die Versorgungsquoten⁴⁹ für das vorschulische Betreuungsangebot in Eving für Kinder im Alter unter drei Jahren (U3) bei 38 % und für Kinder im Alter von 3-6

⁴⁹ Die Angebotsstrukturen werden im Rahmen der örtlichen Bedarfsplanung von den Fachämtern der Stadt Dortmund geplant und fortlaufend weiterentwickelt (Quelle: Entwurf des Sachstandsberichts 2024 „Strategische Ausbauplanung der Kindertagesbetreuung“, Drucksache-Nr. 36295-24).

Jahren (Ü3) mit 90,0 % jeweils etwas unter dem Dortmunder Durchschnitt (Gesamtstadt Ø U3 40 %, Ü3 94 %). Hintergrund ist u.a. der Zuzug von Familien in das große Neubaugebiet „Brechtener Heide“. Aktuell fehlen im Stadtbezirk insgesamt knapp über 300 Plätze. Damit gehört Eving zu den Bezirken mit dem höchsten Handlungsdruck. Im Kindergartenjahr 2023/24 wurden zuletzt zwei neue Tageseinrichtungen für Kinder (TEK) im Ortsteil Brechten in Betrieb genommen (Selma-Lagerlöf-Straße, Widumer Straße,), was zu einer Erhöhung des Angebots um neun Gruppen geführt hat. Die aktuell vorliegende Bedarfsplanung sieht zur Erreichung der stadtweiten Zielquoten die Errichtung bzw. Erweiterung sechs weiterer TEKs bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus vor: Bayrische Straße 140 (Neubau), Probstheidastraße (Abriss/ Neubau), Alte Ellinghauser Straße (Neubau), Fällackerweg (Neubau), Externberg (Abriss/ Neubau) und Evinger Straße 600 (Abriss/ Neubau). Ergänzend soll durch den weiteren Ausbau der Großtagespflegestellen das U3-Angebot kontinuierlich verbessert werden. Prognostisch können damit die Versorgungsquoten auf ca. 50 % für U3 und auf gut 110 % auf Ü3 ansteigen. Zudem werden im Zuge der wohnbaulichen Entwicklungen Ev 152 – Am Katzenbuckel – und Ev 155 – Brechten Ost – Flächen für den TEK-Neubau gesichert.

Abbildung 29: TEK Selma-Lagerlöf-Straße; TEK Widumer Straße



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

Die Fachverwaltung sieht aktuell die Notwendigkeit, basierend auf der Bevölkerungsvorausrechnung der Dortmunder Statistik und qualifizierten Annahmen eine Vorausrechnung der zukünftigen Platzbedarfe, Versorgungslagen und Ausbaubedarfe bis zum Jahr 2035 zu tätigen und die weiteren Planungen darauf auszurichten. Vor dem Hintergrund der bereits bekannten Datenlage ist davon auszugehen, dass die Stadtentwicklungsplanung bis auf weiteres gefordert ist, zukünftige Grundstücksentwicklungen zu ermöglichen. Im Sinne einer vorausschauenden Planung sind daher Strategien und Maßnahmen zur Flächensicherung zu entwickeln.

Schulraumangebot

Im Stadtbezirk Eving wird in der Bedarfsplanung⁵⁰ für Grundschulen von einem signifikanten Anstieg der Schüler*innenzahlen berichtet. Es wird erwartet, dass die Schülerzahl bis zum Schuljahr 2032/ 2033 weiter ansteigt und danach bis zum Ende des Betrachtungszeitraums 2035 auf diesem hohen Niveau verbleibt.

Die insgesamt vorhandenen 17 Schulzüge reichen bei Zugrundelegung eines Richtwertes von 23 Schüler*innen pro Klasse im Prognosezeitraum nicht aus. Zur Unterbringung der steigenden Schüler*innenzahlen wurden daher weitere dauerhafte bauliche und organisatorische Maßnahmen eingeleitet (wie die Erweiterung der Herder-Grundschule um einen Zug bzw. die Prüfung der Fläche der ehemaligen Osterfeld-Grundschule), um die künftigen Spitzenwerte aufzufangen. Darüber hinaus werden dort, wo es räumlich bereits möglich ist, zusätzliche temporäre Eingangsklassen eingerichtet.

Die Brechtener Grundschule soll am jetzigen Haupt-Standort abgerissen und mit drei bis vier Zügen neu errichtet werden. Der Dependance-Standort soll weiterhin einzügig geführt werden. Für die Zeit bis zur Inbetriebnahme des Neubaus ist ein Interimsstandort geplant.

Das Schulgebäude am „Gretelweg 35-37“ wird derzeit als Dependance von der Max-Wittmann-Förderschule genutzt. Ob mittelfristig an dem Standort zusätzliche Kapazitäten für den Primarbereich geschaffen werden können, ist derzeit nicht absehbar.

Das Heisenberg Gymnasium wurde für die Rückkehr zu G9 und entstehenden Raumbedarfe umfangreich saniert und erweitert. Aufgrund der begrenzten Grundstücksfläche sind zusätzliche Erweiterungen um einen weiteren Schulzug nicht möglich.

Gesamtstädtisch gibt es einen Bedarf an weiteren Gesamtschulkapazitäten, besonders im Norden der Stadt, wo ein starkes Wachstum der Schüler*innenzahlen erwartet wird. Vom Rat der Stadt Dortmund wurde am 15.06.2023 beschlossen⁵¹ (Niederschrift zur Drucksache-Nr. 30634-23), dass in Eving eine Gesamtschule realisiert werden soll. Dadurch könnten weiter ansteigende Bedarfe aufgefangen werden.

Bis zur Realisierung einer neuen Gesamtschule in Eving werden die Bedarfe vermutlich auch an den Realschulen in den nächsten Jahren weiter ansteigen. An der Theodor-Heuss-Realschule sollen deshalb mobile Raumeinheiten aufgestellt werden. Die Hauptschule am Externberg ist gut ausgelastet, die Notwendigkeit zur Schaffung weiterer diesbezüglicher Kapazitäten ist hier aktuell jedoch nicht erkennbar.

Der Hauptstandort der Max-Wittmann-Förderschule wurde saniert und hat ab dem Schuljahr 2024/ 2025 zusätzliche Kapazitäten erhalten. Ein weiterer Förderschulstandort mit dem

⁵⁰ Aus der Schulentwicklungsplanung gehen die voraussichtlichen Anpassungsbedarfe an Schulstandorten bzw. Neubaubedarfe von Schulbauten hervor. Betrachtet werden alle öffentlichen Grund-, Haupt- und Realschulen, Gymnasien und Gesamtschulen sowie berufsbildende Schulen und Förderschule. Gegenstand der aktuell vorliegenden Schulentwicklungsplanung ist die Fortschreibung der Prognosezahlen bis zum Schuljahr 2028/29 (Grundschule) bzw. 2029/30 (weiterführende Schulen) (Quelle: Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung bis zum Schuljahr 2028/29 (Grundschulen) bzw. 2029/30 (weiterführende Schulen), Drucksache-Nr. 30634-23)

⁵¹ Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung bis zum Schuljahr 2028/29 (Grundschulen) bzw. 2029/30 (weiterführende Schulen), Drucksache-Nr. 30634-23

Schwerpunkt „Geistige Entwicklung“ ist in Brackel geplant, um gesamtstädtisch ansteigende Schüler*innenzahlen aufzufangen.

Für TEK als auch für Schulen gilt, dass die Erreichbarkeit grundsätzlich gut ist. Eine Ausnahme stellt das Dorf Holthausen dar, dort gibt es keine Einrichtungen, aber auch nur eine geringe Anzahl von Kindern.

Spielraumangebot

Im Stadtbezirk Eving gibt es insgesamt 22 Spielplätze in der Gesamtgröße von 66.894 m². Die Versorgung mit Spielflächen in Eving liegt über dem Niveau des städtischen Durchschnitts. In dem Neubaugebiet Brechtener Heide wurde im Jahr 2023 ein zweiter Kinderspielplatz an der Selma-Lagerlöf-Straße in der Größe von ca. 600 m² fertiggestellt. In dem Neubaugebiet „Am Katzenbuckel“ wird ein Standort für einen zusätzlichen Spielplatz gesichert. Gegenwärtig wird für die Stadt Dortmund eine Spielraumleitplanung erarbeitet, welche die Gesamtheit der Spielmöglichkeiten bewerten und darstellen wird.

Abbildung 30: Neu entstandene Spielplätze im Neubaugebiet Brechtener Heide



(Quelle: Kneisel (2024), Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Sportflächenangebot

Hinsichtlich der Bedarfsentwicklung stellt der Masterplan Sport⁵² fest, dass neben Fitness und Kraftsport insbesondere Radfahren und Laufen als Aktivitäten in frei zugänglichen Räumen (z.B. Parks, Landschaftsraum) an Bedeutung gewinnen. Sportgelegenheiten in öffentlichen Grün-, Frei- und Verkehrsflächen sind somit nachgefragt. Hier stellt das Waldgebiet Grävingsholz ein wertvolles Potenzial dar, die sportliche Aktivitätsquote im Stadtbezirk Eving zu steigern, die etwas unter dem Dortmunder Durchschnitt liegt. Im Weiteren empfiehlt der Masterplan Sport eine Ausweitung des Raumangebots für den Schulsport für mehrere Standorte (Kettler Grundschule, Graf Konrad Grundschule) Am Heisenberg Gymnasium ist eine zusätzliche 3-fach Sporthalle Ende im Jahr

⁵² 2. Zwischenbericht Masterplan Sport (2021)

2023 fertiggestellt worden. Im Jahr 2024 wurde der Neubau der Turnhalle an der Hauptschule Externberg abgeschlossen.

Pflegeangebot

In Eving gibt es derzeit vier Einrichtungen mit insgesamt 344 stationären Pflegeplätzen, davon entfallen 50 auf eingestreute Kurzzeitpflegeplätze. Die vier Einrichtungen verteilen sich gut im Stadtbezirk. Die Versorgungsquote der Altersbevölkerung über 80 Jahre liegt bei rd. 15 % und damit leicht über Durchschnitt der Gesamtstadt. Der Bedarf an stationärer Langzeitpflege ist somit derzeit gedeckt. Es bestehen aktuell keine weiteren Planungen.

Eving verfügt derzeit über ein Tagespflegeangebot mit 17 Plätzen, bei einem Anbieter bestehen Überlegungen, das Angebot auszubauen.

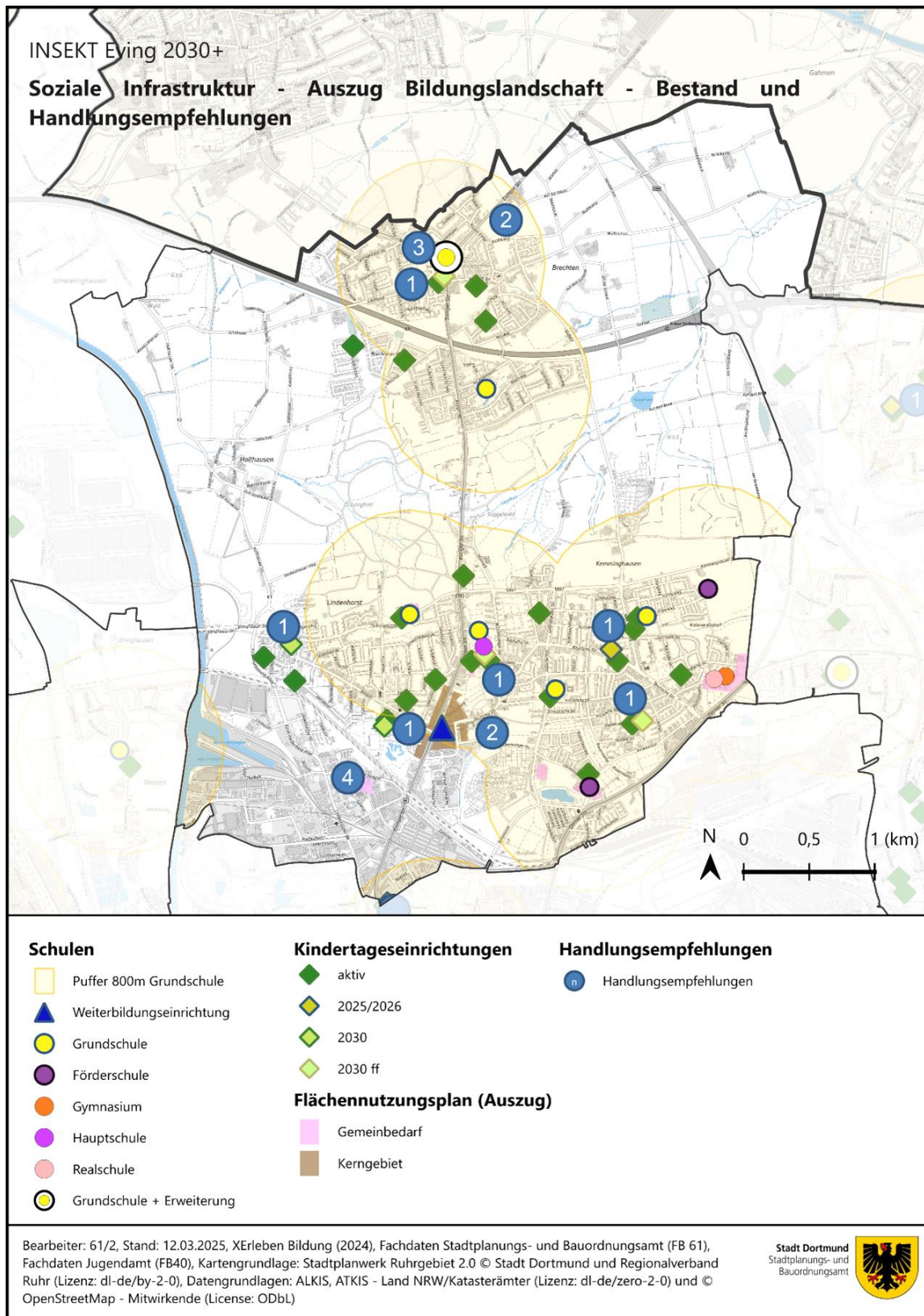
Darüber hinaus gibt es in Eving sechs anbieterverantwortete Pflegewohngemeinschaften mit 72 Plätzen. Mit diesem Angebot liegt Eving im gesamtstädtischen Vergleich auf einem Vorderplatz (Rang 3). Weitere Angebote stehen derzeit nicht in Planung.

Brandschutzbedarfsplanung

Die Berufsfeuerwehr unterhält am Standort in Lindenhurst die Feuer- und Rettungswache 2, das Ausbildungszentrum und die Freiwillige Feuerwehr 25. Darüber hinaus befinden sich im Stadtbezirk eine weitere Rettungswache an der Kemminghauser Straße und eine Fortbildungseinrichtung an der Osterfeldstraße. Wachsende Anforderungen bedürfen kontinuierlich organisatorische und bauliche Anpassungen an den Standorten. Hierzu wird derzeit der Brandschutzbedarfsplan für Dortmund neu aufgestellt. Bereits absehbar sind Veränderungen am Standort der FW 2, die bis 2029 umgesetzt werden. Dort sind vier größere Maßnahmen in Planung, die zusammen einen Investitionsbedarf in einem höheren zweistelligen Millionenbereich erfordern.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Differenziertes Angebot an weiterführenden Schulen ▪ Insgesamt gute Versorgung mit Spielflächen und Jugendeinrichtungen ▪ Gutes Angebot im Bereich der Pflegeinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weiterer Ausbau des TEK-Angebots ▪ Erhöhte Anzahl von Kindern in den Grundschulen ▪ Hohe Auslastung an den weiterführenden Schulen ▪ Erweiterung des Raumangebots für den Schulsport ▪ Die Anforderungen an den Brandschutz und den Rettungsdienst sowie die Anzahl der Einsätze sind in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen

Abbildung 31: Bestand und Handlungsempfehlungen Bildungslandschaft Eving



Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- Vorausschauende Flächensicherung für den Gemeinbedarf, insbesondere an den bestehenden Standorten und in zentralen Lagen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- Standortsuche Gesamtschule Eving (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurzfristig)

Spezifisch:

- 1 Angebotserweiterung TEK (Fachbereich Liegenschaften (FB 23), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Jugendamt (FB 51); kurz- bis mittelfristig)
 - Bayrische Straße 140 (Neubau 2025/ 26)
 - Probstheidastraße 2 (Abriss/ Neubau bis 2030)
 - Alte Ellinghauser Straße (Neubau bis 2030)
 - Fällackerweg 23 (Neubau bis 2030 ff.)
 - Externberg 14 (Abriss/ Neubau bis 2030 ff.)
 - Evinger Straße 600 (Abriss, Neubau bis 2030 ff.)

- 2 Standortsicherung für den TEK-Neubau Ev 152 – Am Katzenbuckel – und Ev 155 – Brechten Ost – (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- 3 Abriss und Neubau Brechtener Grundschule (Fachbereich Liegenschaften (FB 23), Fachbereich Schule (FB 40); mittelfristig)
- 4 Ausbau Feuer-/ Rettungswache 2 inkl. Ausbildungszentrum (Amt für Feuerwehr und Rettungsdienst (FB 37), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurzfristig (Umsetzung bis 2029))

4.3.6 Technische Infrastruktur

„Technische Infrastruktur“ als Fachplanung der Stadtentwicklung betrachtet insbesondere die Themenfelder Energie, Wasser, Kommunikation sowie Abfall und Kreislaufwirtschaft.

Erneuerbare Energien liegen im überragenden öffentlichen Interesse und sind als vorrangiger Bedarf zu berücksichtigen⁵³. Vor dem Hintergrund des Klimawandels sowie des Angriffskrieges von Russland auf die Ukraine findet hinsichtlich der Erzeugung von Strom ein beschleunigter, tiefgreifender Wandel hin zur dezentralen, regenerativen Erzeugung z.B. durch Photovoltaik und Windkraft sowie dessen intensiverer Nutzung z.B. durch Elektromobilität und Wärmepumpen statt. Zugleich gewinnen effiziente Nah- und Fernwärmenetze und damit z.B. die Nutzung von Abwärme und Geothermie als Alternativen zu fossilen Brennstoffen an Bedeutung. Die Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen für Wasser und Abwasser sind aufgrund der Klimafolgenanpassung seit

⁵³ vgl. § 2 EEG; Erneuerbare-Energien-Gesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Juli 2014 zuletzt geändert am 26. Juli 2023

Jahren im Umbau. Daneben hat mit der fortschreitenden Digitalisierung der Ausbau einer modernen Kommunikationsinfrastruktur insb. durch flächendeckenden Glasfaser-Breitbandausbau und 5G-Mobilfunknetze eine zentrale Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit der Städte. Im Bereich der Entsorgungsinfrastruktur gewinnt die Kreislaufwirtschaft z.B. hinsichtlich der s.g. „grauen Energie“ weiter an Bedeutung.

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

Status quo im Stadtbezirk Eving

Im Kontext der Energiewende nimmt die Bedeutung regenerativer Energieträger zu. Dezentrale Möglichkeiten der Energieerzeugung durch Photovoltaik, Solar- und Geothermie werden nicht nur durch private Haushalte und Unternehmen verstärkt genutzt, sondern auch durch Akteure der Energiebranche. Freiflächen-Solaranlagen sind gebäudeunabhängig und können sowohl im Freiraum (z.B. auf Ackerflächen) als auch im Siedlungsraum (z.B. auf Brachen) errichtet werden. Zum Jahresbeginn 2023 wurden durch eine Änderung des Baugesetzbuches Freiflächen-Solaranlagen im Freiraum in einem Korridor von 200m entlang von Autobahnen und Schienenwegen mit mind. zwei Hauptgleisen allgemein zulässig, wenn keine öffentlichen Belange – z.B. des Umwelt- und Naturschutzrechtes – entgegenstehen und die Erschließung gesichert ist⁵⁴. Ein Bebauungsplan ist in diesem Fall nicht mehr erforderlich, obwohl das Vorhaben im baurechtlichen Außenbereich liegt. Da die A 2 in Ost-Westrichtung den Stadtbezirk durchquert, sind dort Flächenpotenziale mit baurechtlicher Privilegierung vorhanden, die im Einzelfall geprüft werden müssen (siehe Abbildung 33). Nennenswerte Flächenpotenziale entlang von Schienenwegen sind nicht vorhanden. Das theoretische Flächenpotenzial baurechtlich privilegierter Flächen im Stadtbezirk Eving – vorbehaltlich der Prüfung öffentlicher Belange und der Erschließung im Einzelfall – beträgt rund 43 Ha. Es wurde die Annahme getroffen, dass eine wirtschaftliche, raumbedeutsame Entwicklung erst ab einer Größe von zwei Ha realistisch ist, sodass kleinere Flächenpotenziale ohne räumlichen Zusammenhang zu größeren Flächen nicht bilanziert wurden. Die Privilegierung von Freiflächen-Solaranlagen im räumlich-funktionalem Zusammenhang mit land-, forst- oder gartenbaulichen Betrieben von bis zu 2,5 ha⁵⁵ wurde hier ebenfalls nicht berücksichtigt.

Aktuell wird eine Strategie für Freiflächen-Solaranlagen erarbeitet. Im Ergebnis sollen Flächen mit möglichst geringem Konfliktpotenzial sowie Steuerungserfordernisse im Frei- sowie im Siedlungsraum identifiziert werden. Die Dortmunder Stadtentwicklungsplanung verfolgt primär das Ziel, möglichst vorgeprägte Flächen wie Brachen und Parkplätze sowie Dachflächen für Freiflächen-Solaranlagen zu nutzen. Auch dahingehend werden Flächen identifiziert, die für eine Entwicklung in Frage kommen könnten.

Ein Solarkataster für Dachflächen liegt bereits vor und kann auf der Internetseite der Stadt Dortmund eingesehen werden⁵⁶. Die Stadt Dortmund setzt gem. dem „Dortmunder Neubaustandard

⁵⁴ vgl. § 35 Abs.1 Nr. 8b BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 zuletzt geändert am 20. Dez. 2023

⁵⁵ vgl. § 35 Abs.1 Nr. 9 BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 zuletzt geändert am 20. Dez. 2023

⁵⁶ vgl. Website Stadt Dortmund: <https://www.dortmund.de/themen/umwelt-nachhaltigkeit-und-klimaschutz/solarkataster/> Solarkataster (zugegriffen am 19.12.2024)

für klimagerechtes Bauen⁵⁷ bei Neubaugebieten Solaranlagen auf Dachflächen fest. Nach der Bauordnung für das Land NRW gilt bei der Errichtung von Gebäuden, für die ein Bauantrag gestellt wird, nun auch über die o.g. Bebauungspläne hinaus die Solardachpflicht (z.B. bei Baulücken). Nach dem 01. Januar 2026 gilt dies i.d.R. auch bei vollständiger Erneuerung der Dachhaut⁵⁸.

Im Stadtbezirk befindet sich keine Konzentrationszone für Windenergieanlagen.

Das Umweltamt der Stadt Dortmund hat bereits im Jahr 2022 mit der Vorbereitung des Energienutzungsplans (ENP) begonnen. Anhand von wissenschaftlichen Analysen aller verfügbarer Daten (z.B. Verbrauch- und Versorgungslage, leitungsgebundene Versorgungsnetze, potenzielle Wärmequellen etc.) wurden energetische Potenziale untersucht und zu einem Zielszenario zusammengeführt. Das Zwischenergebnis⁵⁹ mit Beschluss vom 26.09.2024 zeigt im Wesentlichen auf, welche Wärmeversorgungsart sich für bestimmte Teilgebiete der Stadt Dortmund besonders eignet, und verknüpft diese Informationen mit sozioökonomischen Daten. Der ENP ist informell und löst keine Pflichten gegenüber Dritten aus. Zukünftig soll das Planwerk fortgeschrieben werden und über die Wärmeversorgung hinaus die Sektoren Strom, Wasserstoff und Kälte einbeziehen.

Der ENP enthält bereits maßgebliche Elemente der seit Januar 2024 gesetzlich vorgeschriebenen Wärmeplanung⁶⁰, die an die Ergebnisse des ENP anschließt und bis Ende Juni 2026 erstellt werden muss. Ein wesentlicher Teil dieser Ergebnisse ist der zukünftige Wärmeplan, der u.a. Wärmeversorgungsgebiete darstellt. Aus der Einteilung in ein voraussichtliches Wärmeversorgungsgebiet entsteht keine Pflicht, eine bestimmte Wärmeversorgungsart tatsächlich zu nutzen oder bereitzustellen. Der Wärmeplan hat keine rechtliche Außenwirkung und begründet keine einklagbaren Rechte oder Pflichten. Die Wärmepläne enthalten wertvolle Informationen für Fachplaner, Unternehmen und Private und zeigen Möglichkeiten auf, die Wärmewende z.B. durch den Ausbau von Wärmenetzen zu gestalten. Voraussichtlich werden auch zukünftig im Stadtgebiet grundsätzlich die dezentralen Energielösungen überwiegen.

Im Stadtbezirk ist ein Fernwärmenetz vorhanden, das maßgeblich von der Abwärme eines Industriebetriebes im Hafen versorgt wird und zukünftig weiter ausgebaut werden soll. Im ENP bzw. der zukünftigen Wärmeplanung werden die Bereiche, die theoretisch für eine Versorgung mit Wärmenetzen geeignet sind, dargestellt (siehe Abbildung 33). Zudem ist im Hardenberghafen unter Einbeziehung eines bestehenden Kugel-Gasbehälters (siehe Abbildung 32) ein Standort für eine Elektrolyseanlage zur Herstellung von Wasserstoff mit einer Leistungsfähigkeit von 20 Megawatt in Planung. Darüber hinaus gibt es Planungen, Altholz zur Wärmegewinnung zu nutzen. Dadurch lässt sich ein Teil des nicht wiederverwertbaren Holzes, das sonst einer Restmüllverbrennungsanlage zugeführt würde, energetisch für eine klimaneutrale Fern- und Nahwärme nutzen⁶¹. Grundsätzlich sollen gemäß dem „Dortmunder Neubaustandard für klimagerechtes Bauen“ bei

⁵⁷ vgl. Dortmunder Neubaustandard für klimagerechtes Bauen, DS-Nr. 25762-22, S.1

⁵⁸ vgl. § 42 a Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.07.2018 zuletzt geändert am 01.01.2024

⁵⁹ Vom Energienutzungsplan zur kommunalen Wärmeplanung, DS-Nr. 35538-24

⁶⁰ vgl. Website BMWSB; Gesetz für die Wärmeplanung und zu Dekarbonisierung der Wärmenetze (zugegriffen am 20.09.2023)

⁶¹ Hafenviertel Dortmund Nr. 2 (2024)

Neubaugebieten auch Nahwärmenetze geprüft werden⁶², wenn das Gebiet nicht an die Fernwärme angeschlossen werden kann. Bereiche die sich besonders gut für quartiersbezogene Nahwärme eignen sind ebenfalls im ENP (siehe Abbildung 33) bzw. der Wärmeplanung dargestellt.

Höchst- bzw. Hochspannungsnetze werden bundesweit an die neuen Herausforderungen der Energiewende angepasst. Bestehende Trassen müssen im Bestand geschützt werden und Ausbaumöglichkeiten erhalten bleiben. Im Stadtbezirk sind es 110-kV-Leitungen, die vor allem die Umspannwerke der großen Industriearale Hafen und Westfalenhütte anschließen. Die dortigen Umspannanlagen sind bedeutsam für die Versorgung und zunehmend auch die Einspeisung von Strom. Auch die Mittelspannungsnetze müssen in erheblichem Umfang auf die neuen Anforderungen der dezentralen Einspeisung (z.B. Photovoltaik) und des Verbrauchs (z.B. Wärmepumpen, Elektromobilität) angepasst bzw. vorbereitet werden. Die entsprechenden Anforderungen werden im Rahmen des oben genannten ENP auch für den Stadtbezirk perspektivisch mitbedacht.

Im Themenfeld Wasser sind die durch den Klimawandel zunehmenden Starkregenereignisse grundsätzlich eine große Herausforderung. Zudem rücken der ganzheitliche Wasserkreislauf und das Thema Verdunstung von Wasser durch Begrünung zur Reduzierung von Hitzeinseln weiter in den Fokus. Technische Infrastrukturen können keinen vollumfänglichen Schutz insbesondere vor Oberflächenabflüssen bei Starkregen oder Hochwasser aus Fließgewässern bieten. Als Gemeinschaftsaufgabe der Stadt, Infrastrukturträgern sowie der Grundstückseigentümer*innen wird eine Reduzierung von potenziell entstehenden Schäden angestrebt. Auf Grundlage einer Risikoanalyse wurden bzw. werden Eigentümer*innen durch die Stadtentwässerung Dortmund gezielt informiert. Darüber hinaus wurde eine Studie in Form eines Value Managements im Bereich südlich der Kemminghauser Straße in Kemminghausen durchgeführt. Das übergeordnete Projektziel der Value Management-Studien ist es, innovative Maßnahmen zur Überflutungsvorsorge zu erarbeiten, die sich durch hohe Effektivität, eine optimale Organisation und die Nutzung eingeschränkt verfügbarer Zeit und Ressourcen auszeichnen. Verschiedene Maßnahmen insbesondere zur Rückhaltung und Ableitung konnten erarbeitet werden, deren Umsetzung nun zu prüfen und zu konkretisieren ist. Im Bereich Karl-Klose-Weg und Schiffstraße ist ein Aufmerksamkeitsraum für Überflutung gekennzeichnet (siehe Abbildung 33). Im Stadtbezirk Eving befindet sich im Übergang zum Stadtbezirk Innenstadt-Nord ein Aufmerksamkeitsraum für Überflutung im Umfeld der Evinger Straße und Lindenhorster Straße. Im Umfeld der Hessischen Straße zwischen Osterfeldstraße und Ötztaler Straße gibt es ebenfalls Hinweise auf ein Überflutungsrisiko im Fall von Starkregenereignissen. Grundsätzlich bietet die Stadtentwässerung Dortmund interessierten Grundstückseigentümer*innen eine gezielte Vor-Ort-Beratung zum Thema klimafeste Grundstücksentwässerung an, bei der es auch um Umsetzungsmaßnahmen zum Schutz vor Starkregen geht.

Entlang von größeren Gewässern sind in den Jahren 2013 und 2019 zudem Risiken im Fall eines extremen Hochwassers berechnet worden, das seltener als hundertjährlich auftritt. Im Stadtbezirk Eving gibt es jedoch keine Bereiche, die davon betroffen sind.

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

⁶² vgl. Dortmunder Neubaustandard für klimagerechtes Bauen, DS-Nr. 25762-22, S. 2

beschlossen⁶³. Zu dem Handlungskonzept gehört auch die Erstellung flächendeckender Hochwassergefahrenkarten für das Stadtgebiet Dortmund. Die Umsetzung ist bis zum Jahr 2032 geplant.

Im Rahmen der Klimafolgenanpassung wurden bzw. werden unter anderem durch den naturnahen Umbau von Fließgewässern und der Schaffung von Rückhalteräumen die Infrastrukturen angepasst (siehe Abbildung 32).

Abbildung 32: Kugel-Gasbehälter, Regenrückhaltebecken Brechtener Heide



(Quelle: Stadt Dortmund, Vermessungs- und Katasteramt)

Von Seiten des Eigenbetriebs Stadtentwässerung sind im Stadtbezirk zahlreiche Projekte in Planung. Es ist eine Abkopplung des städtischen Fließgewässers Maienbach vom Mischwassersystem sowie dessen Anschluss an den Unterlauf des Dorfbachs geplant. Die Offenlage des Gewässers ist ausschließlich nördlich der A 2 realisierbar. Mit einem Maßnahmenbeginn ist nicht vor dem Jahr 2032 zu rechnen. Auch eine Abkopplung und Offenlegung des städtischen Fließgewässers Dorfbach vom Mischwassersystem und der Anschluss an den Unterlauf des Dorfbachs nordöstlich der Brechtener Straße ist geplant. Ein Maßnahmenbeginn ist nicht vor dem Jahr 2028 zu erwarten. Darüber hinaus ist die ökologische Verbesserung und teilweise Offenlegung der städtischen Fließgewässer Neuholthauer Graben und Ellinghauser Siepen geplant. Dazu gehören eine Sickerwasserfassung der Halde Ellingrott, die Errichtung eines Pumpwerks sowie eines Regenrückhaltebeckens mit Anschluss an das städtische Fließgewässer Holthauer Bach. Der Maßnahmenbeginn ist nicht vor dem Jahr 2030 zu erwarten.

Der aktuell laufende Glasfaserausbau sowie der Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes sind ebenfalls im vollen Gange. Von Seiten der Dortmunder Stadtentwicklungsplanung wird eine Bündelung der technischen Infrastrukturen an Standorten bzw. auf Dachflächen befürwortet, um eine Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes so gering wie möglich zu halten.

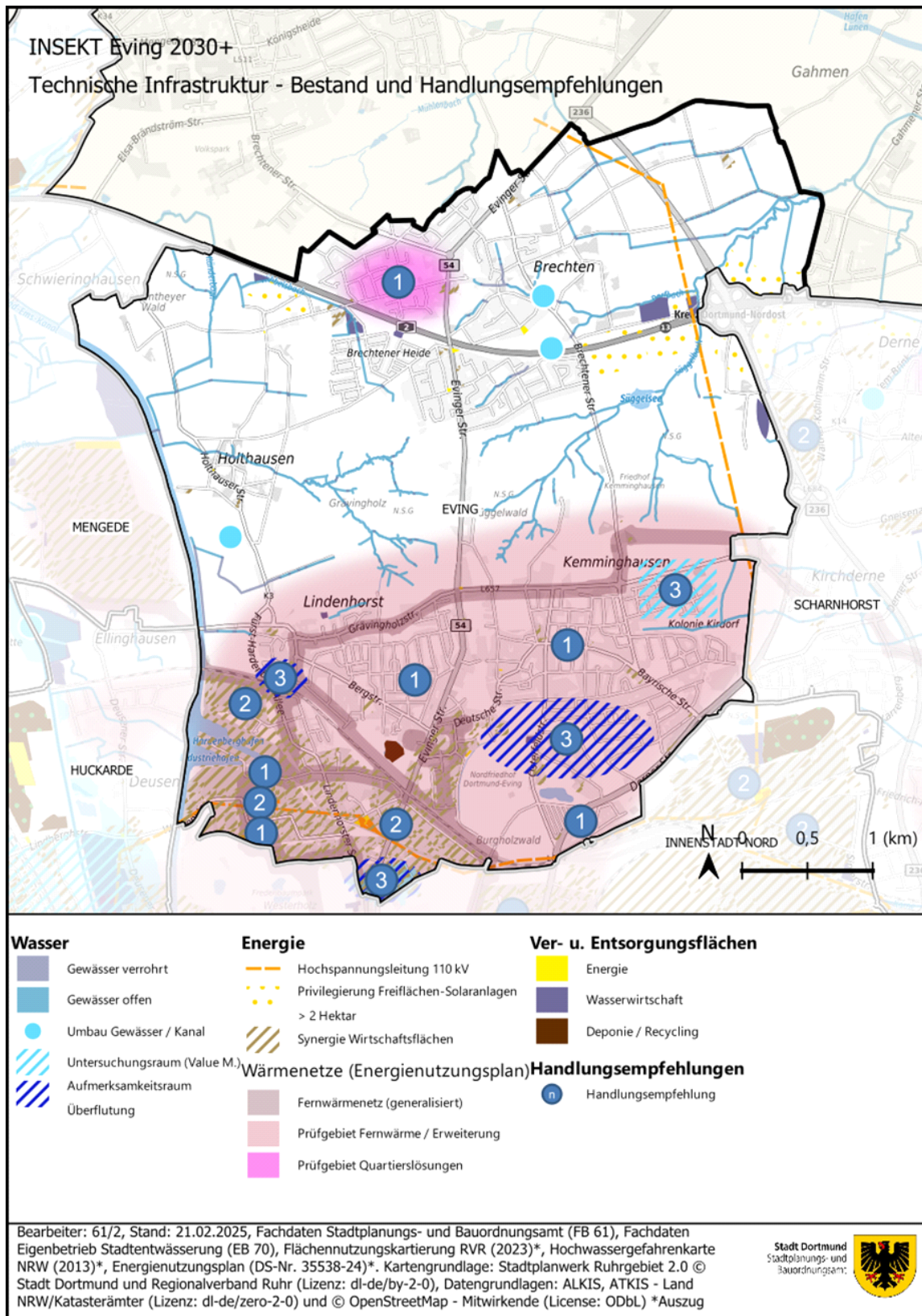
Hinsichtlich der Ver- und Entsorgungsflächen sind die Schnittstellen zu den Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk besonders wichtig. Wegen der ähnlichen Flächenansprüche durch emittierende Nutzungen und erweiterter Anforderungen an die Kreislaufwirtschaft sollten Flächenreserven in Gewerbe- und Industriegebieten zugleich für Einrichtungen der Ver- und Entsorgung (z.B. Wertstoffhöfe, Recyclingbetriebe, Heizkraftwerke) vorgehalten werden. Insbesondere im Hafen sind

⁶³ vgl. Handlungskonzept zur weiteren Verbesserung der Überflutungs- sowie Hochwasservorsorge und des zugehörigen Krisenmanagements, DS-Nr. 25087-22

zahlreiche Recyclingbetriebe ansässig – dieses Cluster sollte erhalten und gestärkt werden. Auch hinsichtlich der Energieeffizienz und -produktion sowie der Wärmeplanung bestehen potenzielle Synergien, die z.B. durch das Projekt „CleanPort“ genutzt werden sollen.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächenpotenziale für Freiflächen-Solaranlagen entlang der Autobahn (A 2) ▪ Hohes Potenzial für die Nutzung von Fernwärme ▪ Cluster für Kreislaufwirtschaft am Hafen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Interessenkonflikte der Freiflächen-Solaranlagen mit Naturschutz und Naherholung ▪ Räumliche Schwerpunkte für erhöhtes Risiko im Fall von Starkregenereignissen ▪ Ausbau des Fernwärmenetzes unter Berücksichtigung der Nutzung erneuerbarer Energien (Dekarbonisierung).

Abbildung 33: Bestand und Handlungsempfehlungen Technische Infrastruktur Eving



Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- Identifizierung der Flächenpotenziale für Freiflächen-Solaranlagen im Siedlungsbereich – z.B. auf Brachflächen, Lagerflächen und Parkplätzen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60); kurzfristig)
- 3 Verminderung und Berücksichtigung von Überflutungsrisiken durch Starkregen insbesondere in Bereichen, die besondere Aufmerksamkeit voraussetzen (Stadtentwässerung (EB 70), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)

Spezifisch:

- 1 Prüfen von Ausbau und Dekarbonisierung des Fernwärmenetzes (DEW 21) und Wärmenetzen in Quartieren im Bestand (Energiebranche; Privat; sofort bis langfristig)
- 2 Nutzung von Potenzialen der Wirtschaftsflächen bezüglich Energieeffizienz und -produktion, Wärmeplanung und Stoffkreisläufen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF), Umweltamt (FB 60), Private; fortlaufend)

4.3.7 Wirtschaftsflächen

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

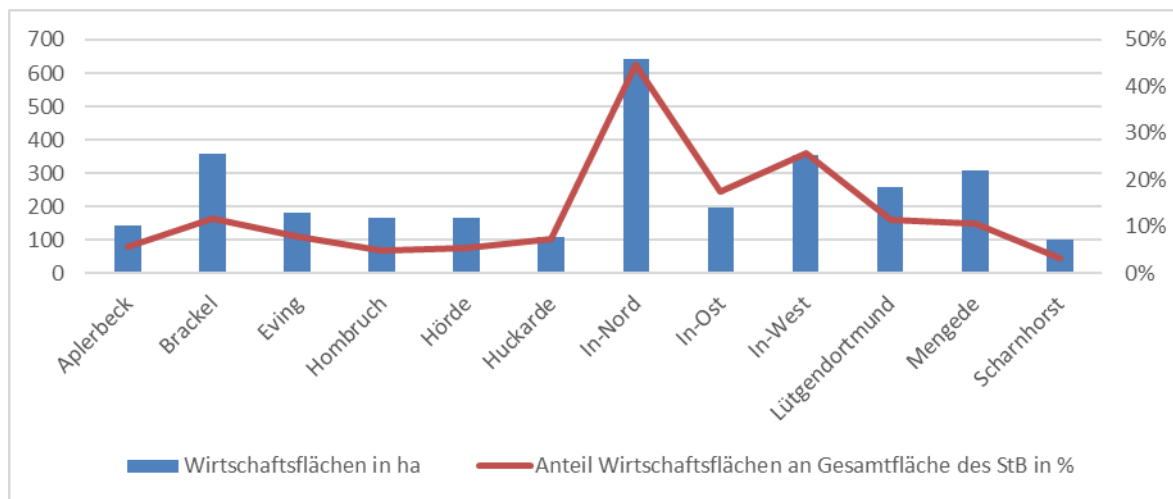
Nach wie vor ist die Wirtschaftsflächenpolitik eines der wichtigsten Instrumente kommunaler Wirtschaftsförderungsaktivität. Maßgebliches Ziel der Dortmunder Wirtschaftsflächenentwicklung ist es, ein quantitativ und qualitativ gutes Angebot an Wirtschaftsflächen für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen vorzuhalten und vorhandene Wirtschaftsflächen zu sichern, um eine positive ökonomische Entwicklung der Stadt zu unterstützen und vorhandene Arbeitsplätze zu sichern bzw. neue schaffen zu können. Vision der Fachplanung ist eine flächeneffiziente und bedarfsangepasste Nutzung der Wirtschaftsstandorte im Stadtbezirk sowie ein Umbau der Bestandsgebiete unter Gesichtspunkten von Nachhaltigkeit und Klimaresilienz. Darüber hinaus werden neue Nutzungskonzepte sowie Experimentierräume für die Reintegration von Formen Urbaner Produktion in innerstädtische bzw. zentrale Lagen erprobt.

Als wesentlicher Analyse-Baustein für die strategische Wirtschaftsflächenentwicklung erfolgt derzeit die Erarbeitung eines Wirtschaftsflächenatlas, der einen breiten Überblick über Charakteristik bzw. Prägung, Entwicklung und räumliche Verteilung der Wirtschaftsflächen in Dortmund geben soll. Mit dem Wirtschaftsflächenatlas wird zudem das Ziel verfolgt, Standorttypen zu definieren und zu verorten (z.B. Logistik, Technologie), um später Unternehmensansiedlungen entsprechend konzeptioneller Standorttypik steuern zu können.

Status quo im Stadtbezirk Eving

Im Stadtbezirk Eving werden rund 181 ha Fläche gewerblich genutzt. Dies entspricht rund 7,9 % der Gesamtfläche des Stadtbezirks und rund 6,1 % der Wirtschaftsflächen in Dortmund (ruhrAGIS Business Metropole Ruhr GmbH (BMR): Abfrage vom 01.08.2024). Mit diesen Werten weist Eving einen durchschnittlichen Flächenbestand im Vergleich zur Gesamtstadt auf. Auffällig ist jedoch die Lage der Wirtschaftsflächen, welche sich als zusammenhängendes Band ausnahmslos im Süden und Südwesten des Stadtbezirks befinden. Hier sind sie aus Gewerbeansiedlungen des 19. Jahrhunderts zwischen den ehemaligen Zechen Fürst Hardenberg im Westen und Minister Stein im Osten entstanden. Die jahrzehntelange Ausrichtung auf die Montanindustrie spiegelt sich noch heute in den Wirtschaftsflächen in Eving wider, welche vom Strukturwandel gezeichnet sind und teilweise untergenutzt oder „in die Jahre gekommen“ wirken (Gewerbegebiete Burgweg und Dammstraße). Begünstigt durch die unmittelbare Lage am Kanalhafen befinden sich im Bereich des Güterverkehrszentrums Fürst Hardenberg heutzutage ausgedehnte Logistikflächen. Mit den Wirtschaftsflächen Lütge Heidestraße/Seilerstraße, Dammstraße sowie Hardenberghafen sind weiterhin große Industriegebiete vorhanden. Im Service- und Gewerbepark Minister Stein haben sich seit Anfang der 2000er Jahre neue gewerbliche Nutzungen etabliert.

Abbildung 34: Wirtschaftsflächenbestand nach Stadtbezirken



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, auf Grundlage des Gewerbeflächenatlas von ruhrAGIS - eigene Auswertung vom 01.08.2024)

Das **Gewerbegebiet Burgweg** ist der südliche Teil des Gewerbe- und Industriebands im Stadtbezirk Eving. Geprägt ist das Areal überwiegend von Betrieben der Kfz-Branche (Gebrauchtwagenhändler, Kfz-Reparaturwerkstätten, Autopflegedienste) sowie kleineren Bauunternehmen und verarbeitenden Betrieben. Wie in vielen gewachsenen Gewerbegebieten gibt es insbesondere im Bereich der Straßen Raveike und Burgweg einzelne Wohnhäuser und Gewerbegebäude mit Betriebswohnungen. Die Jakobstraße ist geprägt durch eine weitestgehend geschlossene Straßensrandbebauung mit mehrgeschossigen Wohnhäusern aus der Gründerzeit. Im Gebiet finden sich darüber hinaus mehrere Vergnügungsstätten (Veranstaltungs- bzw. Hochzeitsäle, Spielhalle, Billard-Café). Teilweise kann eine Mindernutzung von Flächen und abgängige Bausubstanz festgestellt werden. Das Gebiet wirkt – zumindest in Teilbereichen – „in die Jahre gekommen“. Dabei

befindet es sich in einer für Gewerbegebiete privilegierten Lage, da es zum großen Teil von Grünflächen umgeben ist, die Puffer bzw. Abstandsflächen zu den sensiblen Bereichen darstellen. Somit können sich kleinteilige Betriebe ohne größere Auflagen gewerbeaufsichtlicher oder immissionsschutzrechtlicher Art ansiedeln. Dementsprechend sollte es das Ziel sein, den gewerblichen Bestand zu sichern und das Gewerbegebiet weiterzuentwickeln. Ein wichtiger Schritt auf dem Weg dahin war die Aufstellung des Bebauungsplans Ev 150 – Burgweg – im Jahr 2022. Der einfache Bebauungsplan schließt die weitere Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten sowie bestimmte Arten von Vergnügungsstätten (Spiel- und Erotikbereich) aus. Im Weiteren gilt es, un- oder untergenutzte Flächen in eine effiziente Nutzung zu überführen und eine sukzessive Qualifizierung der städtebaulichen und gewerblichen Strukturen voranzutreiben.

Abbildung 35: Veranstaltungssaal im Gewerbegebiet Burgweg, Blick auf ein Betriebsgrundstück, Wohnhäuser in der Jakobstraße



(Quelle: Lassen (2024), Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Nördlich schließen sich die Gewerbegebiete Lütge Heidestraße/ Seilerstraße und Dammstraße an. Das **Gewerbegebiet Lütge Heidestraße/Seilerstraße** ist überwiegend von industriellen und gewerblichen Nutzungen geprägt, wobei auch ein Umspannwerk sowie eine Feuer- und Rettungswache samt Ausbildungszentrum und Expansionsfläche für den Bau eines Feuerwehr-Zentrallagers im Gebiet liegen. Die Betriebsgrundstücke sind durch eine große Bandbreite unterschiedlicher Branchen belegt (Logistik-/ Speditionsgewerbe, Baugewerbe, Metallverarbeitendes Gewerbe, Handwerk, Kfz-Gewerbe) und überwiegend kleinteilig gegliedert. Im Gebiet befinden sich ebenfalls Vergnügungsstätten (Veranstaltungs- bzw. Hochzeitssaal, Spielhalle) und einige Wohngebäude als Straßenrandbebauung. Sofern das Wohnen aufgegeben wird, sind auf diesen Grundstücken nur noch – entsprechend des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Ev 110 – gewerbliche oder industrielle Nutzungen möglich. Der Bebauungsplan setzt in seiner 4. Änderung ferner einen Einzelhandelsausschluss (mit Ausnahmen) fest, wodurch Betriebsgrundstücke nach etwaigen Nutzungsaufgaben für gewerbliche Betriebe vorgehalten werden können. Der Fokus sollte zukünftig auf Bestandspflege, Nachverdichtung und Qualifizierung gelegt werden.

Abbildung 36: Baugewerbe, Metallverarbeitendes Gewerbe, Handwerk im Gewerbegebiet Lütge Heidestraße/ Seilerstraße



(Quelle: Lassen (2024), Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Das **Gewerbegebiet Dammstraße** wurde über Jahrzehnte vom Aluminiumrecycler und -produzent Metallhüttenwerke Bruch geprägt. Das Unternehmen stellte seinen Betrieb in Folge einer Insolvenz im Juli 2011 endgültig ein. Die enorm große Betriebsfläche südlich der Dammstraße (rd. 13,5 ha) nimmt den überwiegenden Teil des Gewerbegebiets Dammstraße ein und wird seit 2018 durch einen Betrieb für Fahrzeuglogistik („Autokontor Bayern“) genutzt. Das Dienstleistungsportfolio des Unternehmens umfasst Kfz-Logistik, Inspektions- und Wartungsarbeiten sowie Services für Flotten- und Leasingfahrzeuge. Die Lagerkapazität am Standort umfasst rd. 6.000 Fahrzeuge. In ihrer derzeitigen Nutzungsform (ebenerdiges Abstellen Kfz) erscheint die Fläche untergenutzt. Aufgrund ihrer Vornutzung und der Umgebungsbebauung bietet sich die Fläche als Standort für das produzierende Gewerbe und Industrie an. Dabei sollte eine kleinteilige Entwicklung und effiziente Flächennutzung forciert werden. Neben dem großen Flächenpotenzial zeichnet sich der Standort durch eine zentrale Lage innerhalb Dortmunds sowie infrastrukturell günstige Anbindung aus. Nördlich der Dammstraße befinden sich auf kleineren Betriebsgrundstücken Schrott- und Metallgroßhändler sowie weiteres Kfz-Gewerbe.

Im Südwesten des Stadtbezirks Eving findet sich das **Gewerbegebiet Hardenberghafen**. Im Flächennutzungsplan ist es im nördlichen Bereich als Sondergebiet Hafen, sonst als Industriegebiet dargestellt. Über den Industriehafen besteht ein direkter Zugang zum Dortmund-Ems-Kanal. Das Gebiet wird bereits seit Anlage des Kanals genutzt und hat eine große Bedeutung für das produzierende Gewerbe. Die Belegung ist hinsichtlich Flächenbedarf und Branchenzugehörigkeit sehr heterogen und reicht von einer Rohstoffsortier- und Verladeanlage, über Metallgroßhandel, Baustoffrecycling und einem DOGA-Wertstoffzentrum im industriellen Kern, bis hin zu eher kleinteiligeren gewerblichen Nutzungen (u.a. Kfz-Gewerbe, Großgaragen) entlang der Lindenhorster Straße. Bestandspflege und Sicherung als Industriestandort stehen im Fokus der zukünftigen Entwicklung. Die Ansiedlung gebietsfremder Nutzungen sollte verhindert werden. An der Lindenhorster Straße ist im Rahmen der ausnahmsweisen Zulässigkeit zuletzt eine Moschee (Hz. Meryem Camil) als Anlage für kirchliche, kulturelle und soziale Zwecke errichtet worden. Ein Bebauungsplan besteht für das Gebiet bislang nicht. Darüber hinaus sind die Möglichkeiten der trimodalen Erschließung (Straße, Kanal, Gleis) des Gewerbegebiets zu nutzen.

Abbildung 37: Industrie im Gewerbegebiet Hardenberghafen, Deutsche Gasrußwerke, Großgaragen Lindenhorster Straße



(Quelle: Lassen (2024), Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Mit knapp 12 ha Betriebsfläche sind die Deutschen Gasrußwerke das dominierende Unternehmen. Durch kontrollierte Verbrennung werden hier Kohlenstoffe in verschiedenen Qualitäten für den Weltmarkt hergestellt, die z.B. für Tonerkartuschen, Lacke oder Autoreifen verwendet werden. Die anfallende Prozesswärme wird zur Versorgung Dortmunder Haushalte mit Fernwärme genutzt. Dazu hat der Energieversorger DEW21 zuletzt das sanierungsbedürftige Dampfnetz im Zentrum Dortmunds sukzessive durch ein Heißwassernetz ersetzt und die bisherigen Dampflieferungen aus dem Heizkraftwerk Weißenburger Straße zugunsten der industriellen Abwärme der Gasrußwerke zurückgefahren (siehe Kapitel 4.3.6). Die Abwärme soll zukünftig ebenfalls als günstige Energiequelle für Betriebe im Bereich der Entwicklungsfläche „CleanPort“ dienen.

Der „CleanPort Dortmund“ in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Deutschen Gasrußwerken an der Lütge Heidestraße stellt ein bedeutendes Entwicklungsprojekt im Bereich Hardenberg Hafen dar. Auf einer rund 2 ha großen, städtischen Brachfläche plant der Fachbereich Sondervermögen Verpachtung Technologiezentrum Dortmund (SVTZ) die Errichtung eines Kompetenzzentrums mit Verwaltungs- und Laborräumen sowie Versuchseinheiten für die angewandte Forschung und Entwicklung von Technologien entlang der Wertschöpfungskette von Wasserstoff. Zudem ist eine Industriehalle in Leichtbauweise als Gebäudehülle für die technischen Anlagen eines Ankermieters geplant. Die Entwicklung des Kompetenzzentrums soll mit dem Fokus auf Technologien und Verfahren zur Erzeugung, Verdichtung, Speicherung und Transport von Wasserstoff erfolgen. Die erforderlichen Versorgungs-, Labor- und Büroinfrastrukturen werden im bewährten Verfahren der Dortmunder Technologiezentren entwickelt.

Das Sondergebiet **Güterverkehrszentrum Fürst Hardenberg** liegt nördlich des vorgenannten Gebiets und ist über den Hardenberghafen ebenfalls direkt an Dortmund-Ems-Kanal angebunden. Die Zentralwerkstätten der ehemaligen Schachtanlage Fürst Hardenberg wurden Mitte der 1990er Jahre geschlossen, das Gelände Ende der 1990er Jahre aufbereitet und anschließend vorzugsweise an Logistikunternehmen vermarktet. So werden die Betriebsflächen des Güterverkehrszentrums Fürst Hardenberg heutzutage auch überwiegend durch große Logistikbetriebe genutzt, deren große Dachflächen derzeit nur teilweise für Solaranlagen genutzt werden. Die größte Betriebsfläche (rund 10 ha) belegt der für internationale Reifenhersteller tätige Logistikdienstleister Fiege. Neben den großflächigen Logistiktutzungen werden insbesondere entlang der Fürst-Hardenberg-Allee kleinteiligere Betriebsflächen marginal durch Kfz-Gewerbe genutzt. Für diese Flächen ist

eine effizientere Flächennutzung anzustreben. Im Bereich des Güterverkehrszentrums Fürst Hardenberg gelten die beiden Bebauungspläne Ev 124 – verlegte Lindenhorster Straße – und Ev 142 – Güterverkehrszentrum Fürst Hardenberg. Zwei Grundstücke mit insgesamt rund 3,0 ha Fläche stehen noch für eine Entwicklung zur Verfügung. Der unter Denkmalschutz stehende Malakowturm an der Lindnerstraße ist Stadtbild-prägend und kann z.B. für eine Büronutzung oder ein modernes Gewerbehof-Konzept genutzt werden.

Abbildung 38: Logistikdienstleister im Güterverkehrszentrum Fürst Hardenberg, Kfz-Gewerbe entlang der Fürst-Hardenberg-Allee, Malakowturm



(Quelle: Lassen (2024), Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Der **Service- und Gewerbepark Minister Stein** befindet sich auf dem Gelände der 1987 stillgelegten Zeche Minister Stein. Die Flächen der in den 1940er Jahren mit 6.820 Beschäftigten größten Zeche des Ruhrgebiets wurden Mitte der 1990er Jahre mit öffentlichen Fördermitteln saniert, aufbereitet und erschlossen. Nördlich des weithin sichtbaren Hammerkopfturms ist das Stadtteilzentrum Dortmund-Evings mit Einzelhandel, Dienstleistungen, Kultur und Freizeit sowie sozialen Einrichtungen reaktiviert worden. Das Gebiet ist von zahlreichen Leerständen geprägt (siehe Kapitel 4.3.2). Südlich des Förderturms ist der Service- und Gewerbepark entstanden, der inzwischen vollständig vermarktet ist und von Unternehmen aus den Bereichen Produktion/produktionsorientierte Dienstleistungen, Handwerk, Versand- und Großhandel sowie Baugewerbe geprägt ist. Im Bereich unter und um den Hammerkopfturm sind höherwertige Dienstleistungs- und Büronutzungen entstanden. Die Bebauung und Straßenraumgestaltung im Bereich des Service- und Gewerbeparks wirken teilweise „in die Jahre gekommen“ und werden ihrer zentralen Lage nicht vollständig gerecht. Potenziale liegen z.B. in der Fassadengestaltung und im Arrangement der Stellplätze. Auch in diesem Bereich könnte eine Standortinitiative oder ggf. ein Gebietsmanagement angeschoben werden.

Abbildung 39: Grüner Platz in der Evinger Mitte, Hammerkopfturm, Service- und Gewerbepark Minister Stein



(Quelle: Lassen (2024), Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

In unmittelbarer Nähe des Service- und Gewerbeparks befindet sich nördlich der Straße **Am Zechenbahnhof** eine weitere im Flächennutzungsplan als Gewerbegebiet dargestellte Fläche (rd. 4,8 ha brutto). Hier wurde 2016 eine Fußballgolf-Anlage („Soccerpark Westfalen“) eröffnet. Angesichts der sich verschärfenden Verknappung im Bereich Wirtschaftsflächen sowie der stadträumlich prädestinierten Lage sollte die im Flächennutzungsplan forcierte Zielrichtung beibehalten werden. Die Entwicklungsfähigkeit der Fläche in Richtung einer effizienteren Flächennutzung durch gewerbliche Ansiedlungen kann im Bedarfsfall geprüft werden. Aufgrund der Bodenbeschaffenheit sind Flächen eines ehemaligen Flotationsteichs wahrscheinlich nur in Teilbereichen baulich zu nutzen.

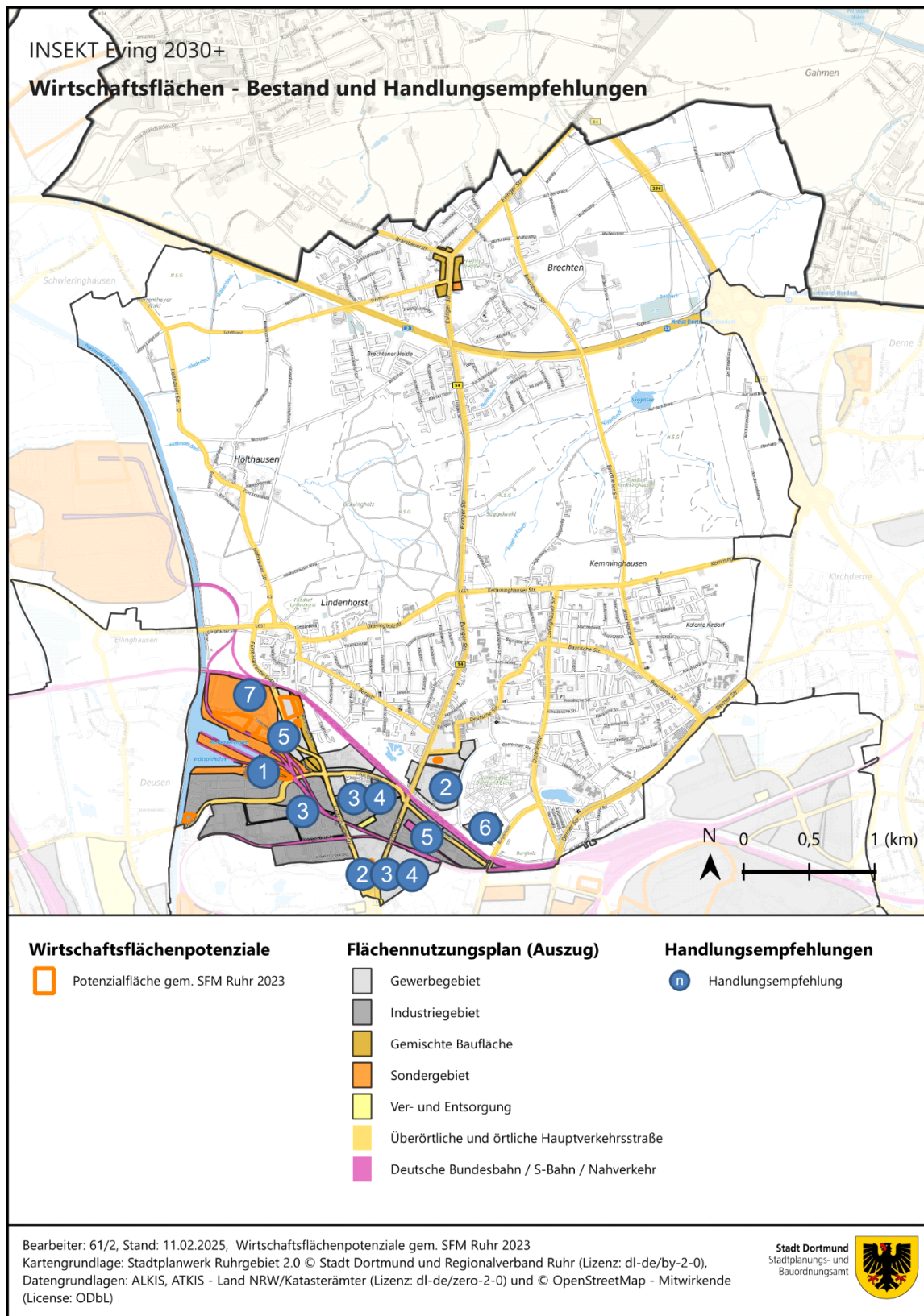
Im Zuge der Erarbeitung einer kommunalen Wirtschaftsflächenstrategie werden stadtweit Optionen zur Weiterentwicklung von Wirtschaftsflächen geprüft. Die gewerbliche Entwicklung des Freiraums östlich des Ortsteils Dortmund-Brechten, die sogenannte **Brechtener Niederung** (rd. 83 ha, derzeit überwiegend landwirtschaftliche Nutzung), wurde dabei initial benannt. Maßgeblich und politisch beschlossen ist jedoch der Vorrang der Bestandsentwicklung gegenüber der Freirauminanspruchnahme.⁶⁴

Die Sicherung, Qualifizierung und Weiterentwicklung der bestehenden Wirtschaftsflächen sowie derzeit ungenutzter Altstandorte stehen im Vordergrund der zukünftigen Arbeit im Bereich Wirtschaftsflächenentwicklung. Sie ist von besonderer Bedeutung, da diese Flächen allgemein einem hohen Transformationsdruck ausgesetzt sind. Die Neuausweisung eines Gewerbegebietes im Freiraum soll erst dann erfolgen, wenn Flächengewinnung durch Ankauf, Weiterentwicklung und Nachverdichtung bestehender Gewerbegebiete nicht mehr geleistet werden kann. Vor Aufnahme möglicher Planverfahren ist eine umfängliche Standortalternativenprüfung sowie Abwägung sämtlicher Belange erforderlich.

⁶⁴ Wirtschaftsflächenstrategie, Drucksache-Nr. 36262-24 zzgl. Zusatz-/ Ergänzungsantrag DS-Nr. 36262-24/5

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gewerbegebiete verkehrstechnisch teilweise bi- oder sogar trimodal erschlossen ▪ Privilegierte stadträumliche Lage der Gewerbegebiete – ermöglicht Ansiedlungen i.d.R. ohne größere gewerbeaufsichtsrechtliche oder immissionschutzrechtliche Auflagen ▪ Kompetenzzentrum für Wasserstofftechnologie auf städtischen Flächen in Planung (Entwicklungsprojekt „Clean-Port“) ▪ Nutzung der industriellen Abwärme der Deutschen Gasrußwerke für städtisches Fernwärmenetz ▪ Stadtbildprägende altindustrielle Bausubstanz (Hammerkopfturm Zeche Minister Stein, Malakowturm Fürst Hardenberg) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bi- oder Trimodale Erschließung der Logistikflächen/ Verlagerung der Verkehre von der Straße auf das Wasser oder die Schiene ▪ Mindernutzungen, Leerstände und hoher Vergnügungsstätten-Besatz im Gewerbegebiet Burgweg ▪ Wohnnutzungen in den Gewerbegebieten Burgweg, Lütge Heidestraße/ Seilerstraße ▪ Ineffiziente Nutzung von Betriebsflächen durch Kfz-Gewerbe (v.a. Dammstraße, Fürst-Hardenberg-Allee) ▪ Wirtschaftliche Entwicklung der derzeit untergenutzten Potenzialfläche Am Zechenbahnhof (Soccerpark) ▪ Entwicklung marginal genutzter Flächen im privaten Eigentum in eine städtebaulich gewünschte Richtung ▪ Schlechter Zustand des Stadtteilzentrums Eving (Leerstände, Platzsituationen)

Abbildung 40: Bestand und Handlungsempfehlungen Wirtschaftsflächen Eving



Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- Sicherung, Qualifizierung und Weiterentwicklung bestehender Wirtschaftsflächen (u.a. Kommunalverwaltung, Politik, Institutionen; fortlaufend)
 - Konsequente Wiederbelebung aus der Nutzung gefallener Gewerbeimmobilien (u.a. Kommunalverwaltung, Politik, Institutionen; fortlaufend)
- 4 Modellprojekt zur Nachverdichtung im Bestand anschieben (GE Burgweg, GE Lütge Heidestraße/ Seilerstraße) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/WF); mittelfristig)
 - 5 Umnutzung und effiziente gewerbliche Nutzung von durch das Kfz-Gewerbe marginal genutzten Flächen (GE Dammstraße, Fürst-Hardenberg-Allee) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/WF); mittel- bis langfristig)

Spezifisch:

- 1 Entwicklung des „CleanPorts“ im Hardenberghafen als zukunftsorientierte Industriefläche (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF); mittel- bis langfristig)
- 2 Gewerbegebietsmanagement/ Standortinitiative anschieben (GE Burgweg, Service- und Gewerbepark Minister Stein) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF); mittel- bis langfristig)
- 3 Weiteres Einsickern von gebietsfremden Nutzungen in Gewerbeflächen verhindern (GE Burgweg, GE Lütge Heidestraße/ Seilerstraße, GE Hardenberghafen) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF); fortlaufend)
- 6 Im Bedarfsfall Prüfung einer höheren Ausnutzung der Wirtschaftsfläche Am Zechenbahnhof (Stadtplanung- und Bauordnungsamt (FB 61); bei Bedarf)
- 7 Dachbegrünung und PV-Aufständigung gewerblich genutzter Gebäude, insb. großer Logistikhallen (GVZ Fürst Hardenberg) (Private; kurzfristig)

4.3.8 Wohnen

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

Derzeitige Treiber und Trends sind:

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

Infolge einer stetigen Bevölkerungs- und insbesondere Haushaltszunahme seit 2010 und der damit verbundenen steigenden Nachfrage nach Wohnraum zeigt sich der Dortmunder Wohnungsmarkt derzeit insbesondere im unteren und mittleren Preissegment angespannt. In dieser Situation gewinnt die Ausweisung von Wohnbauland wieder verstärkt an Bedeutung. Die Stadt Dortmund startete daher 2016 die Mobilisierungsoffensive „Wohnungsbau“. Der Rat verständigte sich in diesem Zusammenhang auf Handlungsstrategien für die zukünftige Wohnbauflächenentwicklung⁶⁵. Zentrales Ziel ist es, ein Wohnungsangebot zu gewährleisten, das allen Haushalten ermöglicht, eine nach Lage, Größe, Ausstattung und Preis angemessene Wohnung in einem qualitativ möglichst hochwertigen Umfeld zu finden. Um dieses Ziel zu erreichen, stellt die planerische Bereitstellung eines vielfältigen Baulandangebotes, das hinsichtlich Qualitäts- und Quantitätskriterien priorisiert und zielgruppenorientiert entwickelt wird, einen wesentlichen Baustein dar. Eine

⁶⁵ Zukünftige Wohnbauflächenentwicklung in Dortmund – Handlungsstrategie, DS-Nr. 04710-16

höhere Verdichtung in den zukünftigen Baugebieten und ein ausgewogenes Mischungsverhältnis zwischen Mehr- und Einfamilienhausbau sorgt für ein breites Wohnungsangebot für alle Zielgruppen und schützt gleichzeitig die kostbare Ressource Boden. Zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum besteht eine verpflichtende Quotenregelung für den geförderten Mietwohnungsbau bei der Entwicklung neuer Wohnbauflächen⁶⁶.

Das 2022 beschlossene „Kommunale Wohnkonzept Dortmund 2021“⁶⁷: stellt den zukünftigen Orientierungs- und Handlungsrahmen für die Dortmunder Wohnungspolitik dar. Die wohnungspolitische Agenda⁶⁸ greift in alle zuständigen Handlungsebenen der Verwaltung ein. Im Geschäftsbereich Stadtentwicklung des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes, im Speziellen im Ressort der Wohnbauflächenentwicklung, das sich mit der Weiterentwicklung des Siedlungsraumes und der Ausgestaltung des Wohnbauflächenangebotes beschäftigt, betrifft dies die Weiterentwicklung des „Wohnbauflächenmonitorings“. Dies dient der Überprüfung der Entwicklungsdynamik sowie der Quantifizierung und Qualifizierung des Flächenangebotes. Weitere Handlungsfelder sind insbesondere folgende:

- Wohnbauflächenrevision
 - Aktuell wird durch die Dortmunder Stadtentwicklungsplanung eine Wohnbauflächenrevision erarbeitet, d.h. eine Überprüfung aller bislang nicht in Anspruch genommenen Baulandpotenziale des Flächennutzungsplanes von 2004 hinsichtlich aktueller Entwicklungseinschätzungen, sowie Prüfung neuer Flächen als mögliche Ergänzungsoptionen. Ziel ist eine Entwicklungspriorisierung der Wohnbauflächenreserven für eine mittelfristige, verlässliche und nachhaltige Baulandbereitstellung. Zum anderen wird deutlich, welche Wohnbauflächenpotenziale sich aufgrund gewandelter z.B. planungsrechtlicher oder stadtklimatischer Anforderungen nicht mehr für eine wohnbauliche Entwicklung eignen.
- Baulückenkataster
 - Ein weiteres Handlungsfeld ist die aktuell durch die Dortmunder Stadtentwicklungsplanung systematische Erfassung und Bewertung von Baulücken für den Wohnungsbau auf dem gesamten Stadtgebiet analog zu der im Jahr 2021 erfolgten Modelluntersuchung im Stadtbezirk Huckarde. Die Implementierung des zukünftigen Baulückenkatasters in bestehende Monitoringsysteme ist ab 2025 vorgesehen.

Zusammenfassend werden die Ergebnisse der Baulückenerhebung und der Wohnbauflächenrevision grundlegende Bausteine bei der Erarbeitung einer gesamtstädtischen Innenentwicklungsstrategie darstellen. Investitionen in den Wohnungsbau bieten die Chance, über das konkrete Vorhaben hinaus das städtebauliche Erscheinungsbild der Stadt aufzuwerten und einen positiven Beitrag zur Bewältigung zentraler Zukunftsaufgaben (Klimaschutz, Verkehrswende und

⁶⁶ Für Bebauungspläne mit Aufstellungsbeschluss bis zum 17.12.2021 einschl.: 25 % der geplanten Wohneinheiten (vgl. Sicherung von bezahlbarem Wohnraum, DS-Nr. 11409-13-E2); Aufstellungsbeschluss nach dem 17.12.2021: 30 % der geplanten Bruttogrundfläche Wohnen (vgl. Kommunales Wohnkonzept Dortmund 2021, DS-Nr. 21690-21)

⁶⁷ vgl. Kommunales Wohnkonzept Dortmund 2021, DS-Nr. 21690-21

⁶⁸ vgl. Website Stadt Dortmund; Umsetzung der Wohnungspolitischen Agenda (zugegriffen am 05.06.2024)

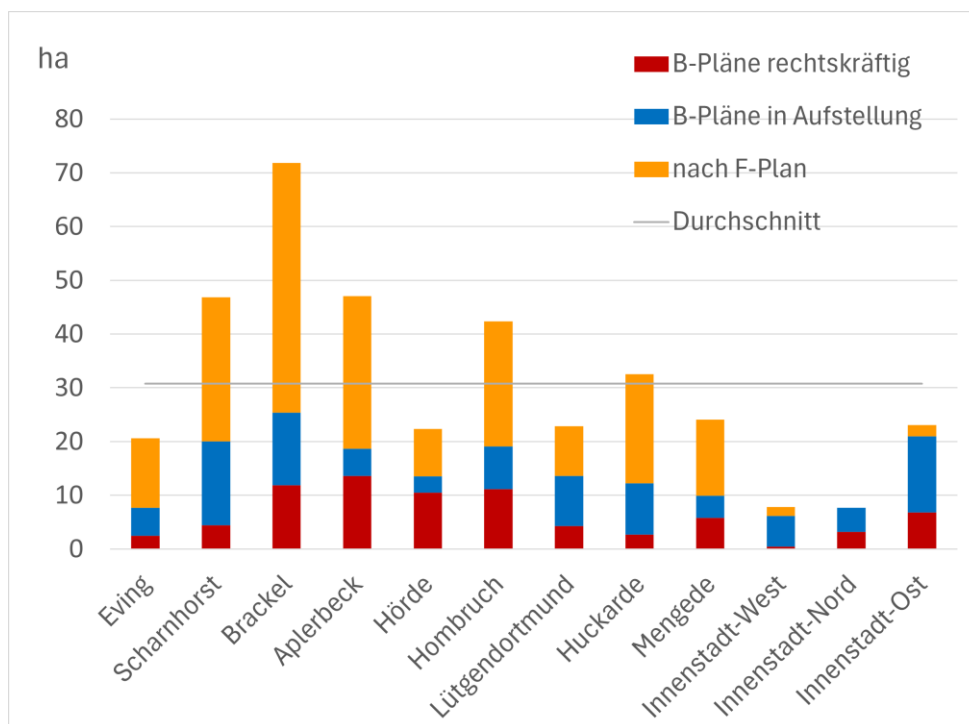
Demografischer Wandel) zu leisten. Die Erfüllung dieser Aufgabe ist integraler Bestandteil einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung, um die Weichen für eine nachhaltige Nutzung der Ressource Boden sowohl für Wohnen als auch für Gewerbe, Gemeinbedarf und Freiflächen zu stellen⁶⁹.

Status quo im Stadtbezirk Eving

Das Wohnbauflächenpotenzial im Stadtbezirk Eving beschreibt eine Summierung von Flächen mit bestehendem Planrecht, Flächen, die derzeit über laufende Bauleitplanverfahren qualifiziert werden, und Flächenreserven im Flächennutzungsplan.

Eving verfügt über ein Wohnbauflächenpotenzial von 20,6 ha (Gesamtstadt 372,4 ha, siehe Abbildung 41) und liegt damit rund 9 ha unterhalb des gesamtstädtischen Durchschnitts von 31 ha. Dieses Potenzial befindet sich in den Kategorien der rechtsverbindlichen (2,5 ha) und der sich in Aufstellung (5,2 ha) befindlichen Bebauungspläne. Der überwiegende Anteil von 13 ha findet sich in Flächennutzungsplanreserven wieder.

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



(Quelle: eigene Auswertung nach Wohnbauflächenmonitoring, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Stand: 31.12.2023))

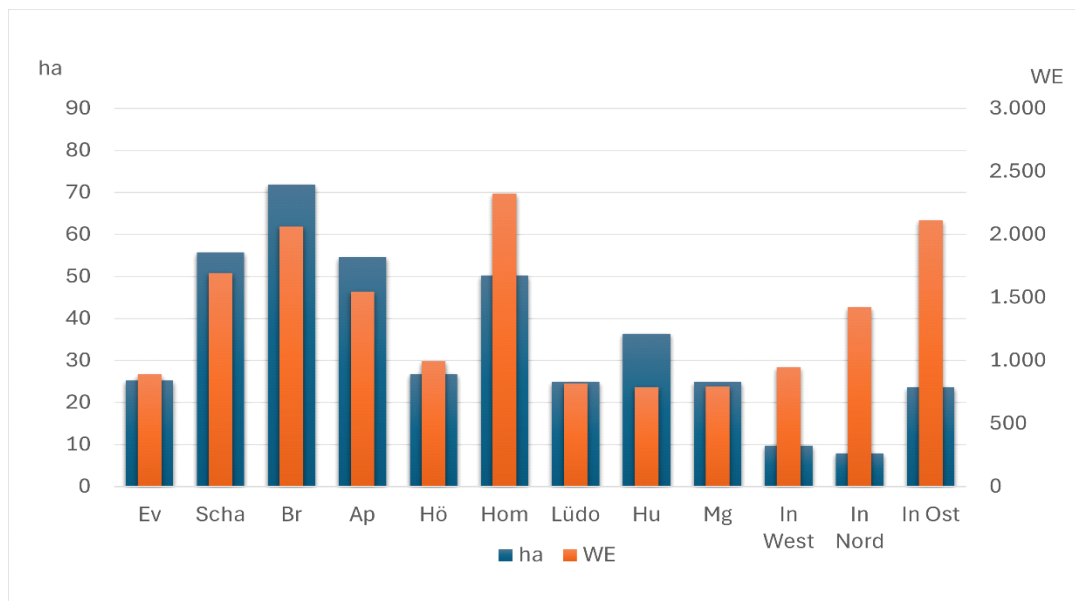
In den vergangenen fünf Jahren liefen Neubauaktivitäten sowohl in ausgewiesenen Neubaugebieten als auch durch Nachverdichtungen im Siedlungsbestand. In der Summe sind dabei 495 neue Wohneinheiten entstanden, davon 366 im Geschosswohnungsbau. Ein Großteil entfällt dabei auf Inanspruchnahmen im Neubaugebiet „Brechtener Heide“ in den statistischen

⁶⁹ Entwicklung einer gesamtstädtischen Innenentwicklungsstrategie, DS-Nr. 30727-23

Unterbezirken Brechten-Süd und Holthausen, wo in den Jahren 2018 bis 2023 256 Wohneinheiten realisiert wurden. Weitere Maßnahmen entfielen auf eher kleinräumige Umsetzungsmaßnahmen innerhalb vorhandener Siedlungsgrenzen.

Es zeigt sich ein deutlicher Wandel in der Bebauungsstruktur. Neubaukonzepte, sowohl im Aufstellungsverfahren als auch nach § 34 BauGB, legen zunehmend den Fokus auf den Geschosswohnungsbau anstelle des Einfamilienhausbaus. Die Entwicklungen der letzten fünf Jahre bestätigen diesen Trend und entsprechen der aktuellen Wohnraumnachfrage. Die Prognosen zur städtebaulichen Dichte (Anzahl der Wohneinheiten pro Fläche, siehe Abbildung 42) werden sich entsprechend anpassen, da auch zukünftig ein höherer Flächenanteil für den Geschosswohnungsbau vorgesehen ist.

Abbildung 42: Wohnbauflächenpotenziale nach Fläche und potenzieller Anzahl an Wohneinheiten (inkl. Einzelgrundstücken nach § 34 BauGB)



(Quelle: eigene Auswertung nach Wohnbauflächenmonitoring, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Stand: 31.12.2023))

Zur Vermeidung von Angebotsengpässen oder Überangeboten an Bauland in der stadtbezirksbezogenen Wohnbauflächenentwicklung ist in einem ersten Schritt die Betrachtung der Leerstandsquoten und Mietpreise ein wichtiger Indikator für die aktuelle Wohnungsmarktlage. Zur tiefergehenden Analyse müssten im weiteren Prozess Kontextindikatoren analysiert werden, die die Situation vor Ort genauer beschreiben.

Eine Leerstandsquote von drei bis fünf Prozent gilt als Indikator für einen ausgewogenen Wohnungsmarkt. „Eine höhere längerfristige Leerstandsquote wirkt sich negativ auf die Stadt- und Quartiersentwicklung aus, eine niedrigere Leerstandsquote erschwert die sogenannte Fluktuation, die für einen funktionierenden Wohnungsmarkt von großer Bedeutung ist. [Hierbei] entstehen Engpässe in der Wohnraumversorgung, [...] wohnungssuchende Haushalte [haben] zu geringe

Wahlmöglichkeiten“ [...] Insbesondere [betrifft dies] das preisgünstige bzw. bezahlbare Segment.⁷⁰

Der strukturelle Wohnungsleerstand⁷¹ beträgt gesamtstädtisch 1,9 %⁷². Diese Quote spiegelt die angespannte Wohnungsmarktsituation in Dortmund wider. Im Stadtbezirk Eving liegt die durchschnittliche Leerstandsquote bei 1,7 %. Dies zeigt sich auch in den statistischen Unterbezirken, Lindenhorst weist mit 2,7 % eine vergleichsweise erhöhte Quote des strukturellen Leerstands auf. In Obereving liegt diese mit 1,1 % deutlich darunter.

„Ein wichtiger Parameter für das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt ist das Mietniveau. Insbesondere im unteren und mittleren Preissegment führt das knappe Angebot [...] zu steigenden Miet- und Eigentumspreisen für Wohnungen bzw. Immobilien. Neben der geringeren Verfügbarkeit von Wohnungen verschärfen folglich steigende Mietpreise die Situation der Erschwinglichkeit am Wohnungsmarkt.“⁷³

Im Stadtbezirk Eving liegt die mittlere Angebotsmiete⁷⁴ mit 8,04 €/m² gemessen am gesamtstädtischen Wert von 8,50 €/m² auf einem leicht unterdurchschnittlichen Niveau (siehe Abbildung 43). Abgesehen von dem statistischen Unterbezirk Kemminghausen, der mit einer mittleren Angebotsmiete von 5,13 €/m² eine deutliche Abweichung aufweist, verfügen die weiteren Unterbezirke über eine vergleichsweise geringe Spannweite von 8,12 €/m² in Eving bis 9,25 €/m² in Brechten-Nord⁷⁵.

Im Zuge der angespannten Wohnungsmarktlage gilt es, den Fokus auf die Unterbezirke zu legen, in denen geringe Leerstandsquoten und/ oder hohe Mieten vorzufinden sind, da hier im Zuge der Angebotsenerweiterung „ein gesteigerter Handlungsbedarf“ besteht.^{76,77}

Besondere Bestrebungen zur Ergänzung des bereits vorhandenen preiswerten Wohnungsangebotes durch Neubau oder den Ankauf von Belegungsbindungen zur Vermeidung eventueller Verdrängungseffekte sind in Unterbezirken zu prüfen, in denen sich ein niedriges Mietniveau mit einer niedrigen Leerstandsquote überlagern⁷⁸. Dies ist wie erwähnt in Kemminghausen zu beobachten. Darüber hinaus sollten Unterbezirke mit niedrigen Leerstandsquoten, gleichzeitig aber deutlich überdurchschnittlichen Mietniveaus, tieferen Analysen unterzogen werden, um zu ermitteln, „inwiefern und ggf. in welchen Quartieren eine Erweiterung des Wohnungsbestandes mit

⁷⁰ vgl. Stadt Dortmund, Amt für Wohnen (2023): Bericht zum kleinräumigen Wohnungsmarktmonitoring, S. 23

⁷¹ Wohnungen, die länger als sechs Monate lang leer stehen.

⁷² Stichtag 31.12.2023, bezogen auf den Wohnungsbestand 2022, Quelle: Dortmunder Statistik

⁷³ vgl. Stadt Dortmund, Amt für Wohnen (2023): Bericht zum kleinräumigen Wohnungsmarktmonitoring, S.25

⁷⁴ Inserate aus 2022 und 2023, Quelle: Empirica-Preisdatenbank

⁷⁵ In vielen Unterbezirken liegen allerdings (zu) wenige Fallzahlen von Mietwohnungsinseraten vor, sodass eine Verzerrung nach unten möglich und ein valider Vergleich schwierig ist. Die sehr geringe Fallzahl von Inseraten hängt einerseits mit der geringen Siedlungsdichte in einigen Unterbezirken zusammen. Andererseits sind in den eher ländlich geprägten Unterbezirken vorrangig Eigenheime zu finden.

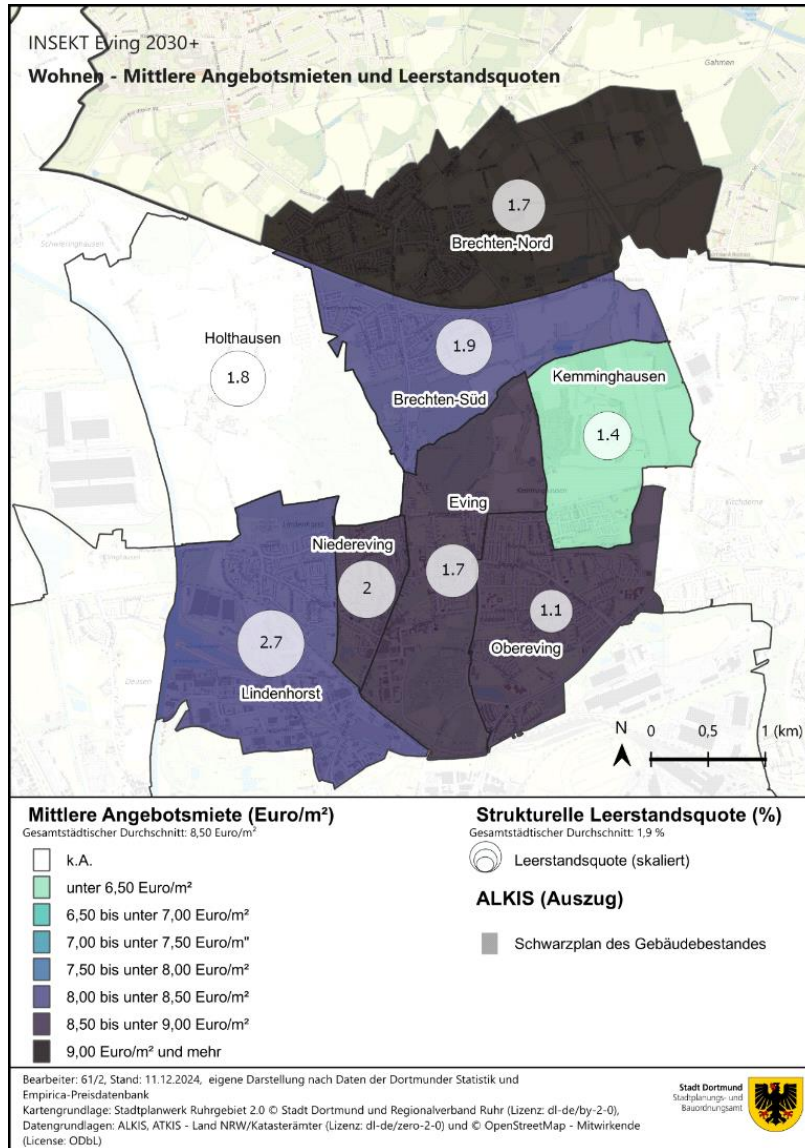
⁷⁶ vgl. Stadt Dortmund, Amt für Wohnen (2023): Bericht zum kleinräumigen Wohnungsmarktmonitoring, S.27

⁷⁷ „Es ist zu berücksichtigen, dass in vielen Unterbezirken eine eher unauffällige Datenlage vorherrscht, da die Indikatorenwerte oftmals nur geringfügig vom gesamtstädtischen Durchschnitt abweichen. [...] Diese Priorisierung soll die Aufmerksamkeit auf die Statistischen Unterbezirke mit einer besonders auffälligen – deutlich vom städtischen Durchschnitt abweichenden – Datenlage lenken.“ (vgl. Stadt Dortmund, Amt für Wohnen (2023): Bericht zum kleinräumigen Wohnungsmarktmonitoring, S.28)

⁷⁸ vgl. Stadt Dortmund, Amt für Wohnen (2023): Bericht zum kleinräumigen Wohnungsmarktmonitoring, S. 9

bezahlbarem Wohnraum möglich ist, um für Entlastung zu sorgen⁷⁹ (Beispiele könnten hier Brechten-Nord und Obereving sein).

Abbildung 43: Mittlere Angebotsmieten und Leerstandsquoten in den statistischen Unterbezirken



Die Wohnbauflächenpotenziale, insbesondere die großflächigen Flächennutzungsplanreserven, die sich hauptsächlich in im Stadtteil Brechten befinden (siehe Abbildung 44), erfordern eine stufenweise und nachfragegerechte Steuerung der Baulandentwicklung.

Neben der erforderlichen Planrechtschaffung für die Bereitstellung von Bauland ist die Mobilisierung der Flächen, die bereits Planrecht haben aber noch nicht vermarktet wurden, eine wichtige Herausforderung. Das betrifft im statistischen Unterbezirk Niedereving die Fläche „Wohnsiedlung

⁷⁹ ebd., S. 9

Am Eckey“ (Ev 148, ca. 30 WE auf ca. 0,7 ha⁸⁰), welche seit 2014 Rechtskraft besitzt (nach erfolgreicher Umsetzung der Erschließungsmaßnahmen befinden sich die Einzelgrundstücke nun in der Vermarktung). Gleiches gilt für die Fläche „verlegte Lindenhorster Straße“ in Lindenhorst (Ev 124, 40 WE auf ca. 0,3 ha).

Ein Potenzial der Flächennachnutzung befindet sich in räumlicher Nähe auf dem ehemaligen Gelände der Brotfabrik Peine. Das zuvor gewerblich genutzte Gelände soll zukünftig ausschließlich für Wohnen genutzt werden. Rund 80 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau können hier entstehen. Das Projekt ist nach § 34 BauGB zu beurteilen und bebaubar. Nach langen eigentumsbedingten Hemmnissen wurde die Fläche an eine Immobilienfirma veräußert und bereits abgeräumt. Die bei der Baugenehmigungsbehörde eingereichten Planungen werden nach derzeitigem Kenntnisstand erneut überarbeitet.

In Eving befinden sich aktuell die Innenentwicklungsflächen „westlich und östlich Am Katzenbuckel“ über den Bebauungsplan Ev 152 auf ca. 2,1 ha in planungsrechtlicher Aufstellung. Hier sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für rund 110 Wohneinheiten in Mehr- und Einfamilienhäusern, einem Gemeindezentrum sowie einer Tageseinrichtung für Kinder geschaffen werden.

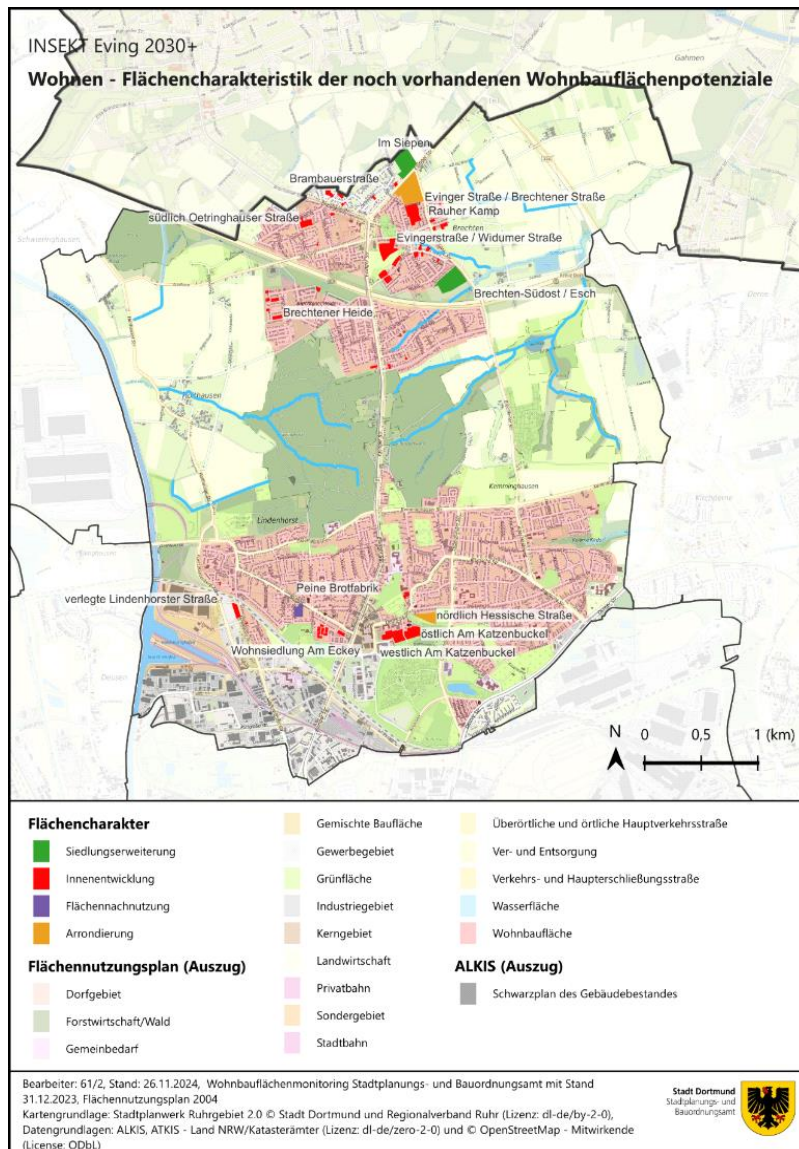
In Brechten-Nord ruht das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Ev 140 - Im Siepen (60 WE auf ca. 3 ha) seit 1998 aufgrund der fehlenden Einigung mit dem Straßenbaulastträger Straßen.NRW bezüglich einer Erschließung über die Evinger Straße. Eine Erschließung über die Straße Im Siepen wurde von der Bevölkerung abgelehnt. Eine mittelfristige Wiederaufnahme des Verfahrens ist nicht geplant.

In Brechten befindet sich der Bebauungsplan Ev 155 - Brechten-Ost mit rund 200 Wohneinheiten in einem frühen Entwurfsstadium (umfasst die Flächen „Evinger Straße/ Brechtener Straße“ und „Rauher Kamp“). Es ist angestrebt, den Aufstellungsbeschluss im Jahr 2026 zu fassen.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Brechtener Heide“ (Ev 138, ca. 70 WE auf rund 0,8 ha), der 2004 Rechtskraft erlangte und den Entwicklungsschwerpunkt der letzten Jahre in Eving darstellt, sind aktuell wenige Restpotenziale verfügbar.

⁸⁰ Flächenangaben zu den Flächennutzungsplanreserven sowie den Flächen, die im Geltungsbereich eines sich in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans befinden, beziehen sich auf die Bruttofläche, also die gesamte Fläche des Baugebiets, die für Wohnnutzung vorgesehen ist inklusive unbebauter oder anderweitig genutzter Flächen. Angaben zu Flächen, die im Geltungsbereich eines rechtskräftigen Bebauungsplans liegen und Baulücken nach § 34 BauGB, beziehen sich überwiegend auf die Nettofläche, also die Fläche, die tatsächlich für die Bebauung mit Wohngebäuden genutzt werden kann.

Abbildung 44: Flächencharakteristik der noch vorhandenen Wohnbauflächenpotenziale in Eving



Bislang nicht projektierte Flächennutzungsplanpotenziale wie „Im Siepen“, „Evinger Straße/ Widumer Straße“ (südlich Widumer Straße), „Brechten-Südost/ Esch“ (Brechten-Südfeld) und „südlich Oetringhauser Straße“ in Brechten sowie „nördlich Hessische Straße“ in Eving wurden mithilfe der Wohnbauflächenrevision auf ihre grundsätzliche Entwicklungsfähigkeit geprüft. Im Hinblick auf die Ausprägung von Restriktionen erfolgt eine Priorisierung⁸¹ der Flächen hinsichtlich ihrer Entwicklungsperspektive. Diese gliedert sich in folgende dreistufige Kategorisierung:

- „Flächenpool“ mit Flächen mit hoher Eignung für mittelfristige⁸² Entwicklungen
- Potenzialflächen für langfristige Entwicklungen und Nachrückreserve für den „Flächenpool“

⁸¹ Die Priorisierung basiert auf den Ergebnissen der Wohnbaurevision und kann sich durch Faktoren wie u.a. Investorenanfragen verändern.

⁸² Die mittelfristige Entwicklungsperspektive umfasst im Zusammenhang mit der Wohnbauflächenrevision in etwa einen Zeitraum von 6-8 Jahren, da hier alle Schritte vom Planungsanstoß über das Bauleitplanverfahren bis hin zur erfolgreichen Planrechtschaffung gemeint sind.

- Potenzialflächen für nachrangige Entwicklung oder ggf. für andere Nutzungen.

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

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

- „Südlich Oetringhauser Straße“ (ca. 10 WE⁸³ in EFH, 0,6 ha): Die Fläche weist als Innenentwicklungspotenzial laut Flächenrevision eine hohe Eignung für die mittelfristige Entwicklungskategorie auf. Eine bauliche Umsetzung auf der Fläche ist allerdings vom Interesse der Eigentümer anhängig.

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

- „Evinger Straße/ Widumer Straße“ (südlich Widumer Straße) (ca. 60 WE (30 WE in EFH, 30 WE in GWB), 1,8 ha): Als Potenzial für die Innenentwicklung ist die Fläche sehr gut in vorhandene Versorgungsstrukturen (Nahversorgungseinrichtungen, Mobilitätsvoraussetzungen) integriert und liegt im Ergebnis der Flächenrevision in der Eignungskategorie der „Nachrückreserve“. Trotz bestehender Restriktionen (schwierige Erschließung, bestehendes Gewässer) würde die Fläche – ggf. unter der Voraussetzung eines Zuschnitts – in Summe eine sinnvolle Ergänzung der vorhandenen Bebauung und Stärkung der Infrastrukturen ermöglichen.
- „nördlich Hessische Straße“ (30 WE in EFH, 1,1 ha): Trotz ihres Arrondierungscharakters ist diese Fläche zentral gelegen und gut in vorhandene Versorgungsstrukturen in Eving integriert. Gleichzeitig ist sie wenig betroffen von städtebaulichen Restriktionen, bietet jedoch im Hinblick auf Aspekte der Klima- und Umweltverträglichkeit Abwägungserfordernisse. Im Gesamtergebnis der Flächenrevision liegt sie in der mittleren Eignungskategorie für langfristige Entwicklungen und dient als „Nachrückreserve“ für den Flächenpool. Klärungsbedarf besteht im Hinblick auf die Erschließungsmöglichkeiten.
- „Brechten-Südost/ Esch“ (Brechten-Südfeld) (ca. 100 WE (40 WE in EFH, 60 WE in GWB), 3,5 ha): Das Flächennutzungsplanpotenzial gilt ebenfalls als Siedlungserweiterungsfläche, die in die mittlere Eignungskategorie für langfristige Entwicklungen eingestuft wurde. Durch die randliche Lage nahe der Autobahn ist jedoch lediglich eine mäßige Einbindung in den Siedlungsraum sowie eine starke Verlärmung gegeben. Zudem sind hier Aspekte der Klima- und Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen, sodass dieses Potenzial als „stille Reserve“ betrachtet wird und erst eine Entwicklung in Erwägung gezogen werden sollte, wenn alle anderen Flächen entwickelt worden sind.

⁸³ Bei den hier und im folgenden angegebenen Zahlen zu Wohneinheiten handelt es sich um Näherungswerte auf Ebene des Flächennutzungsplans. Die abschließende Zahl an realisierbaren Wohneinheiten wird in der verbindlichen Bauleitplanung festgesetzt.

Potenzialflächen für nachrangige Entwicklung oder ggf. für andere Nutzungen:

- Im Siepen (Ev 140, 60 WE in EFH, ca. 3 ha): Im Rahmen der Restriktionsanalyse zur Flächenrevision liegt die Fläche in der mäßigen Eignungskategorie für eine nachrangige Entwicklung.

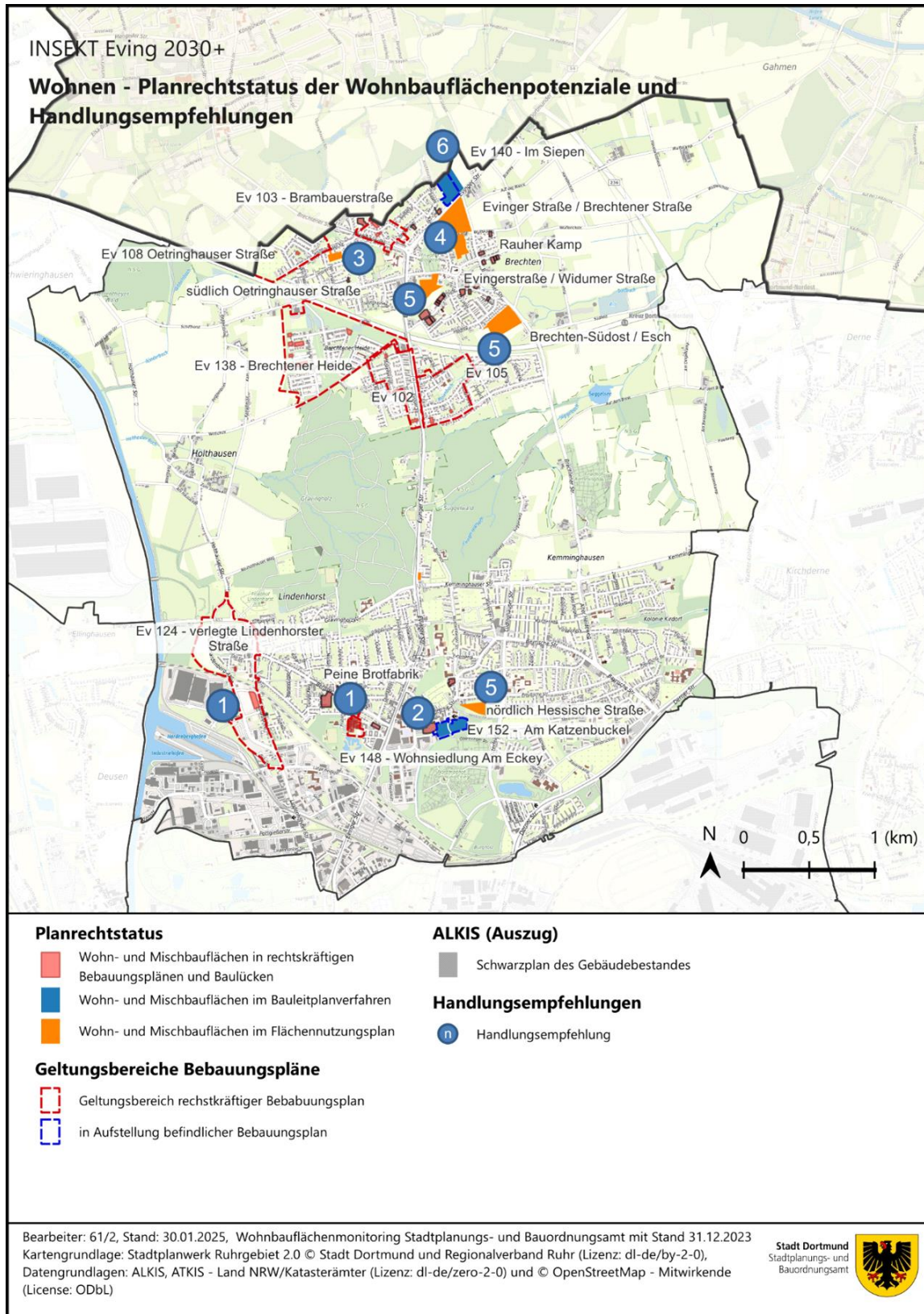
Tabelle 5: Zusammenfassende Darstellung der Wohnbauflächenpotenziale nach Entwicklungspriorität

Aktuelle, kurzfristige Flächenentwicklung	FNP-Potenziale		
	Flächenpool, mittelfristig	Nachrücker für den Flächenpool, langfristig	Nachrangige oder für andere Nutzungen besser geeignete Flächen
<p>Östlich am Katzenbuckel (Ev 152)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenentwicklung, 1,2 ha, ca. 50 WE (15 WE in EFH, 35 WE in GWB), Satzungsbeschluss für Ende 2025 angestrebt 	<p>Südlich Oetringhauser Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenentwicklung, 0,6 ha, 10 WE (EFH) 	<p>Evinger Straße/ Widumer Straße (südlich Widumer Straße)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenentwicklung, 1,8 ha, ca. 60 WE (30 WE in EFH, 30 WE in GWB), Nachrückreserve 	<p>Im Siepen (Ev 140)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungserweiterung, 3 ha, ca. 60 WE (EFH)
<p>Westlich Am Katzenbuckel (Ev 152)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenentwicklung, 0,9 ha, ca. 60 WE (GWB), Satzungsbeschluss für Ende 2025 angestrebt 		<p>nördlich Hessische Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arrondierung, 1,1 ha, ca. 30 WE (EFH), Nachrückreserve 	
<p>Wohnsiedlung Am Eckey (Ev 148)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenentwicklung, 0,7 ha, ca. 30 WE (20 WE in EFH, 10 WE in GWB) 		<p>Brechten-Südost/ Esch (Brechten-Südfeld)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungserweiterung, 3,5 ha, ca. 100 WE (40 WE in EFH, 60 WE in GWB), langfristig 	

<p>Verlegte Lindenhörster Straße (Ev 124)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenentwicklung, 0,3 ha, ca. 40 WE (GWB) 			
<p>Brechten-Ost (Ev 155)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungserweiterung und Innenentwicklung, 4,1 ha, ca. 200 WE (40 WE in EFH, 160 WE in GWB), Aufstellungsbeschluss 2026 angestrebt 			

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Positive Einwohner*innenentwicklung und hohe Stadtbezirkstreue lassen eine anhaltende Nachfrage nach Wohnraum im Stadtbezirk erwarten ▪ Moderate Mieten und Baulandpreise im Vergleich zur Gesamtstadt ▪ Kleinere Innenentwicklungspotenziale in verschiedenen Stadtbezirkslagen ▪ Sowohl in Brechten als auch in Eving liegen Flächennutzungsplanpotenziale für Wohnbebauung in teils gut integrierten Lagen vor 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mögliche Reserveflächenverluste bei Berücksichtigung der Ergebnisse der Wohnbauflächenrevision ▪ Zeitnahe Umsetzung der Flächenentwicklung auf rechtskräftigen Baulandpotenzialen, u. a. „verlegte Lindenhörster Straße“ (Ev 124), „Wohnsiedlung am Eckey“ (Ev 148) und das ehemalige Gelände der Brotfabrik Peine ▪ Entwicklungsvorrang für Innenentwicklungspotenziale und Flächennachnutzungen ▪ Priorisierung der großen Potenzialflächen in Brechten; nachfragegerechte Umsetzung unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit vorhandener Infrastrukturen bzw. Möglichkeiten für deren Ausbau

Abbildung 45: Bestand und Handlungsempfehlungen Wohnen in Eving



Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- Fokus auf qualitätsvolle, klimagerechte, städtebaulich angepasste Nachverdichtung/ Bestandsentwicklung legen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- Entwicklungspriorisierung auf Grundlage der Ergebnisse der Wohnbauflächenrevision vornehmen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); mittelfristig)
- Mobilisierung von unbebauten Baugrundstücken in bestehenden Bebauungsplänen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); mittelfristig)
- Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum, Sicherung und Ausweitung des öffentlich geförderten Wohnungsbaus (Wohnungsamt (FB 64), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)

Spezifisch:

- 1 Entwicklungsvorrang für unbebaute Grundstücke in Geltungsbereichen rechtskräftiger Bebauungspläne und nach § 34 („Wohnsiedlung Am Eckey“, Ev 148, „verlegte Lindenhorster Straße“, Ev 124, ehemalige Brotfabrik Peine) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurzfristig)
- 2 Überwindung von Entwicklungshemmnissen (Entwässerung) bei Wohnbauflächenpotenzialen mit kurzfristiger Entwicklungseignung („westlich und östlich Am Katzenbuckel“, Ev 152) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Fachbereich Liegenschaften (FB 23), Stadtentwässerung (FB 70); kurzfristig)

- 3 Überwindung von Entwicklungshemmnissen (wie Eigentumsverhältnisse oder Erschließung) bei der mittelfristigen Entwicklung des Wohnbauflächenpotenzials „südlich Oetringhauser Straße“ (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurz- bis mittelfristig)
- 4 Stufenweise, nachfragegerechte Entwicklung der Flächen „Rauher Kamp“ und „Evinger Straße/ Brechtener Straße“ im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Brechten-Ost“ (Ev 155) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- 5 Langfristige Entwicklung der Wohnbauflächenpotenziale „Evinger Straße/ Widumer Straße“, „nördlich Hesseische Straße“ und „Brechten-Südost/ Esch“ (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); langfristig)
- 6 Nachrangige Entwicklung der Fläche „Im Siepen“, Ev 140 (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); langfristig)

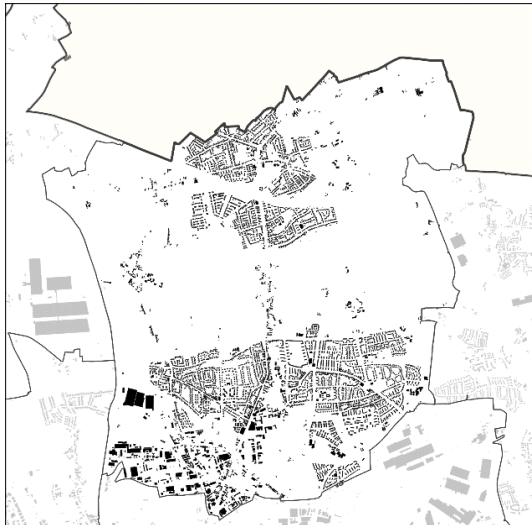
5 Eving 2030+

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

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

5.1 Wesentliche Aussagen

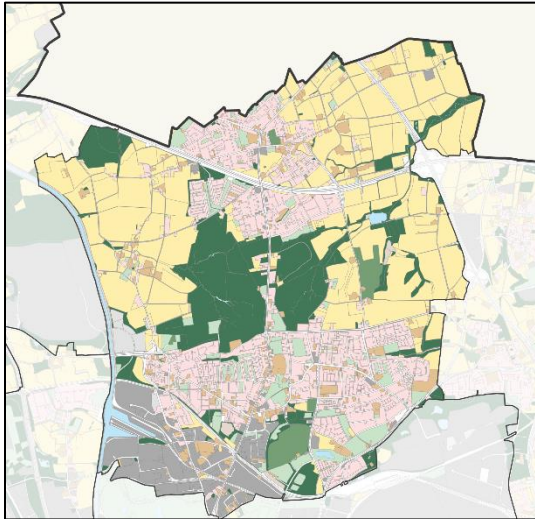
Siedlungsstruktur



Im Stadtbezirk Eving zeigt sich ein Kontrast zwischen Nord und Süd: im Norden liegt der durch überwiegend Ein- und Zweifamilienhaussiedlungen geprägte statistische Bezirk Brechten, im Süden liegen die durch die Montanindustrie geprägten statistischen Bezirke Lindenhurst und Eving, welche eine vielfältige Siedlungstypologie aufweisen. Insbesondere großflächige Arbeitersiedlungen aber auch einzelne Großwohnsiedlungen prägen hier das Siedlungsbild. Im zentral gelegenen Freiraum liegen das Dorf Holthausen, kleinere Hausgruppen und Hofstellen. Davon abgesehen ist eine klare Raumkante zwischen Siedlungs- und Freiraum gegeben.

Insbesondere der Norden vom Stadtbezirk Eving ist von weitläufigen zusammenhängenden Freiräumen in Form von landwirtschaftlich genutzten Flächen, großen Wald- und Naturschutzgebieten geprägt. Das siedlungsbezogene Grünflächenangebot beschränkt sich auf die statistischen Unterbezirke Lindenhurst und Eving. Der Nordfriedhof, das Waldgebiet Burgholz und die Grünanlagen „Externberg“ und „An den Teichen“ stellen wichtige Erholungsräume für die Bevölkerung dar. Bedeutende Verkehrsachsen zerschneiden den Frei- und Siedlungsraum und erzeugen z.T. eine Trennwirkung (A 2, B 54, Derner Straße, Kemminghauser Straße, Brechtener Straße,).

Wohnen/ Arbeiten/ Leben



Das vielfältige Wohnraumangebot sowie eine gute Verkehrsanbindung sowohl an den öffentlichen Personennahverkehr als auch an das überregionale Straßennetz macht den Stadtbezirk Eving zu einem beliebten Wohnstandort. Mit dem Neubaugebiet in der Brechtener Heide ist die letzte große Wohnbauflächenentwicklungen im Stadtbezirk nahezu abgeschlossen. Hier sind ca. 500 WE in Ein- und Zweifamilienhäusern sowie im Geschosswohnungsbau entstanden. Der Fokus der Siedlungsentwicklung liegt künftig auf wohnbauliche Entwicklung im Innenbereich in den statischen Bezirken Lindenhorst und Eving.

Die vorhandenen Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk konzentrieren sich ausschließlich auf den Süden im Bereich des Hafens und im Übergang zur Innenstadt-Nord. Über die Bestandsgebiete hinaus befinden sich keine weiteren im FNP 2004 dargestellten Gewerbeflächenpotenziale. Jedoch zeigt sich ein großes Potenzial mindergenutzte Flächen in bestehenden Gewerbegebieten höherwertig und effizienter zu nutzen. Der Fokus sollte demnach zukünftig auf der Qualifizierung und Weiterentwicklung von Gewerbegebieten im Bestand liegen.

Der Stadtbezirk verfügt aktuell über ein unterdurchschnittliches Betreuungsangebot. Aufgrund der in den letzten Jahren stark gestiegenen Bevölkerungszahlen gehört Eving zu den vier Stadtbezirken mit dem höchsten Handlungsdruck. Auch im Bereich der Grundschulen wird ein deutlicher Anstieg der Schüler*innenzahlen erwartet. Die weiterführenden Schulen sind ebenfalls gut ausgelastet. Die zukünftige Herausforderung besteht darin, dem erhöhten Bedarf an Schulplätzen dennoch nachzukommen. Die Verfügbar- und Erreichbarkeit von Lebensmittelmärkten ist in nahezu allen Siedlungsbereichen von Eving gegeben. Versorgungsdefizite zeigen sich lediglich den Randbereichen.

Demographie (Stichtag 31.12.2024)

Eving hat in den letzten Jahren (2019-2024) deutlich an Bevölkerung gewonnen. Dies ist vor allem auf die Entwicklung des großen Neubaugebietes in der Brechtener Heide zurückzuführen. Wie in allen Stadtbezirken (außer Innenstadt-Nord) liegt die Zahl der Sterbefälle über der Zahl der Geburten. Trotz etwas höherem Minderjährigenanteil und niedrigeren Hochbetagtenanteil weicht der Altersdurchschnitt (42,1 Jahre) nur wenig vom Dortmunder Schnitt (43,2 Jahre) ab.

Im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt weist Eving eine höhere Quote der Leistungsbezüge auf sowie einen höheren Anteil an Einwohner*innen mit Migrationshintergrund. Mit Blick auf die Wanderungsdaten lässt sich erkennen, dass Eving, wie alle anderen Stadtbezirke (außer Aplerbeck), ein positives Außenwanderungssaldo aufzeigt. Umzüge innerhalb des Stadtgebietes finden vor allem innerhalb des Stadtbezirks statt. Umzüge in andere Stadtbezirke haben meistens das Ziel Innenstadt-Nord, aber auch Scharnhorst oder die Innenstadt-West.

5.2 Raummodell

Das Raummodell des INSEKT Eving 2030+ greift die im Stadtbezirksprofil Eving (siehe Kapitel 4.1) erarbeiteten Inhalte auf und bildet sowohl die angestrebte Siedlungsstruktur und Zentrenentwicklung als auch bedeutsame Freiraumstrukturen und deren Vernetzung für den Stadtbezirk ab. Darüber hinaus wird nicht nur die Freiraumvernetzung innerhalb des Stadtbezirkes dargestellt, sondern auch Anknüpfungspunkte an benachbarte Stadtbezirke bzw. Gemeinden (siehe Abbildung 46).

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

Siedlungsstruktur

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

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

Im Folgenden werden die Leitvorstellungen der Stufen erläutert:

Hohe städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 1)

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

Mittlere städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 3)

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

Niedrige städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 4)

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

- Der Stadtbezirk Eving verfügt im Bereich des Ortszentrums über eine erhöhte städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 2). Im Bereich um das Ortszentrum entlang der Deutschen Straße sowie in dem sich südlich anschließenden Gewerbe- und Servicepark Minister Stein ist eine mittlere städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung vorhanden bzw. anzustreben (Stufe 3). Gleiches gilt für den Verlauf der Bergstraße bis zur Lindenhorster Straße. Ebenfalls sind mittlere städtebauliche Dichten und Nutzungsmischungen entlang der Evinger Straße, in den Großwohnsiedlungen in Obereving sowie im Bereich des Nahversorgungszentrum Obereving/ Bayrische Straße und Brechten zu finden und zu erhalten. Eine gleiche Einstufung erfolgt für den Bereich südlich der Derner Straße/ Stadtbahnhaltestelle An den Teichen. Auch die gewerblich genutzten Bereiche wie die Gewerbegebiete Dammstraße, Lütge Heidestraße/ Seilerstraße, Burgweg, Hardenberghafen und das Güterverkehrszentrum Hardenberg sind dieser Kategorie zuzuordnen. Die übrigen überwiegend durch lockere Zeilenbebauung sowie Ein- und Zweifamilienhäuser geprägten Bereiche des Stadtbezirkes werden als Bereiche mit niedriger städtebaulicher Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 4) eingestuft. Eine hohe städtebauliche Dichte und Nutzungsdurchmischung (Stufe 1) ist ausschließlich in der Dortmunder City vorzufinden und im Stadtbezirk Eving nicht vertreten. Auch geplante Wirtschafts- oder Wohnbauflächenentwicklungen sind zur Verkörperung der Zielvorstellung im Raummodell aufgenommen und entsprechend der gewünschten Siedlungs- und Nutzungsstruktur gekennzeichnet (bspw. Wohnbauflächenpotenzial „Nördl. Hessische Straße“).

Zentren

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

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

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

- Stufe 1: Überregionale und gesamtstädtische Bedeutung; vielfältiges und differenziertes Einzelhandelsangebot aller Bedarfsstufen; große Anzahl und Vielfalt der ergänzenden Nutzungen aus den Bereichen Dienstleistungen, Gastronomie und Kultur; besonders hohe städtebauliche Dichte.
- Stufe 2: Bedeutung für den gesamten Stadtbezirk; vollständiges Einzelhandelsangebot im kurzfristigen Bedarfsbereich, weitgehend vollständiges Einzelhandelsangebot im mittel- bzw. langfristigen Bedarfsbereich; breit gefächertes Angebot an Dienstleistungen, Gastronomie sowie kulturellen und 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. Die Zentren der Stufe 4 sind im INSEKT 2030+ zunächst im Sinne einer Bestandsermittlung erfasst. Es bestehen derzeit noch keine Konzeption und keine Ziele für die weitere Entwicklung dieser Zentren. Aufgrund des insgesamt geringeren Ausstattungsstandards haben die Zentren dieser Kategorie vor allem eine Bedeutung für das Quartier, in dem sie liegen. Im INSEKT werden diese daher wie folgt eingestuft:

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

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

- Eving verfügt über ein Stadtbezirkszentrum (Zentrum Stufe 2) sowie über die Nahversorgungszentren Obereving/ Bayrische Straße und Brechten, welche der Zentrenstufe 3 zugewiesen sind. Ein Zentrum der Stufe 4 ist im Stadtbezirk Eving nicht vorzufinden.

Freiraumstruktur

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

In dem aktuellen Landschaftsplan sind umfangreiche Regelungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft getroffen. Durch seinen großräumigen Geltungsbereich und die Festsetzung von Schutzgebieten dient der Landschaftsplan der Freiraumsicherung, ebenso stärkt er durch flächen- und maßnahmenbezogene Festsetzungen das Biotopverbundsystem. Der Geltungsbereich des Landschaftsplanes erstreckt sich auf den Außenbereich im Sinne des Bauplanungsrechts⁸⁴. Die Klimaanalyse⁸⁵ gibt vor dem Hintergrund der prognostizierten klimatischen Veränderungen Planungshinweise, die eine klimawandelgerechte Stadtentwicklung gewährleisten sollen. Die Grünvernetzung ist auch eine wichtige Komponente für Ausgleichsräume und Windfelder. Flächenpotenziale von Freiflächen-Solaranlagen können auf Grund rechtlicher Vorgaben jedoch unter Berücksichtigung von Natur- und Landschaftsschutz in Bereichen der Grünvernetzung liegen. Artenschutzrechtliche Belange müssen für jedes Vorhaben einzelfallbezogen geprüft werden.

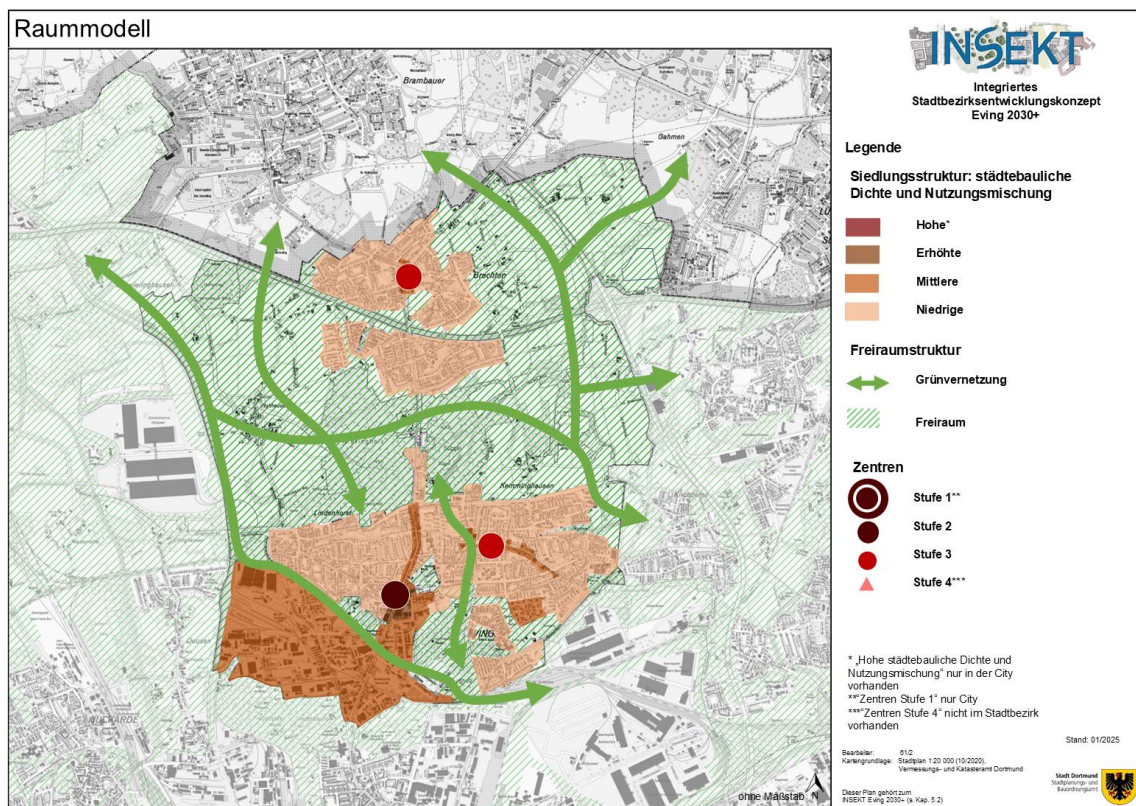
Im INSEKT werden folglich als Schnittstelle dieser Fachplanungen die für den Stadtbezirk bedeutsamen Grünvernetzungen im Raummodell dargestellt. Als idealisierte Darstellung überdecken sie räumliche Barrieren wie Schienen und Straßen und verlaufen z.T. durch den Siedlungsraum. Hier können durch Grünflächen,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

⁸⁴ vgl. § 7 Abs. 1 Satz 3 Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturenschutzgesetz (LNatSchG NRW) vom 21. Juli 2000

⁸⁵ vgl. Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Regionalverband Ruhr, Referat Geoinformation und Raumbeobachtung, Team Klimaschutz und Klimaanpassung, 2019: Klimaanalyse Stadt Dortmund

- Insbesondere der Norden des Stadtbezirkes Eving ist von weitläufigen und zusammenhängenden Freiräumen geprägt, die eine gliedernde Funktion zwischen den Siedlungsbereichen von Brechten im Norden und den Siedlungsbereichen von Lindenhorst und Eving im Süden einnehmen. Abgesehen von kleineren Hausgruppen und Hofstellen in den Randbereichen ist in Eving eine klare Raumkante zwischen Siedlungs- und Freiraum vorhanden. Der Freiraum besteht aus den Wald- und Naturschutzgebieten Grävingholz und Süssgelwald sowie überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen. Das radial-konzentrische Freiraummodell ist eindeutig ablesbar. Das Ziel sollte sein, den Freiraum in seine Ausdehnung zu erhalten und Grünvernetzungen auch über die Stadtbezirksgrenze hinaus zu stärken. Insbesondere der Verlauf des Dortmund-Ems-Kanal stellt eine Grünverbindung für den Fuß- und Radverkehr in den westlich angrenzenden Stadtbezirk Mengede und darüber hinaus dar. Im Bereich des Grünzuges zwischen den Siedlungsbereichen von Kemminghausen (Märchensiedlung) und Obereving (Kolonie Kirdorf) sollten die Siedlungsränder gesichert werden, um das Zusammenwachsen mit Kirchderne (Stadtbezirk Scharnhorst) zu verhindern. Zudem sollte die künftige Siedlungsentwicklung gem. dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ vorrangig innerhalb des Siedlungsbereiches unter Berücksichtigung einer dreifachen Innenentwicklung stattfinden. Die durch den Siedlungsraum verlaufende Grünverbindung ausgehend vom Nordfriedhof, entlang der Osterfeld Straße, über die Kleingartenanlage „Zur Sonnenseite“ bis zum Süssgelwald kann durch die vorgesehene Umgestaltung des ehemaligen Marktplatzes im NVZ Obereving/ Bayrische Straße mit mehr Grün gestärkt werden.

Abbildung 46: Raummodell Eving



(Quelle: eigene Darstellung)

5.3 Stadtbezirksentwicklungsplan: Handlungsfelder, Ziele und Handlungsempfehlungen

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

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

Erhaltungsraum (grün)

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

Gestaltungsraum (blau)

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

Transformationsraum (rot)

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

Transformationsräume

In Eving wurden insgesamt drei Flächen als Transformationsräume eingestuft. Sie bilden die Flächen, auf denen in der nächsten Zeit die größten Veränderungen im Stadtbezirk anstehen. Dabei handelt es sich entweder um konkrete Planungen/ Bebauungsplanverfahren, deren Umsetzung in den nächsten Jahren zu erwarten ist (z.B. Wohnbauflächenpotenzial Evinger Straße/ Brechtener Straße (Ev 155 – Brechten-Ost –), oder um Bereiche, in denen grundsätzliche Planungsabsichten bestehen, die langfristig auszugestalten sind (Wohnbauflächenpotenzial Brechten-Südost/ Esch). Gemein ist ihnen allen, dass sie aufgrund z.B. ihrer Flächengröße oder der entstehenden neuen Nutzung eine wesentliche Bedeutung für die Entwicklung des Stadtbezirkes haben. Konkret handelt es sich um folgende Flächen:

- Wohnbauflächenpotenzial „Evinger Straße/ Brechtener Straße“ (Bestandteil von Ev 155 – Brechten-Ost –)
- Wohnbauflächenpotenzial „Rauher Kamp“ (Bestandteil von Ev 155 – Brechten-Ost –)
- Wohnbauflächenpotenzial „Brechtener-Südost/ Esch“

Gestaltungsräume

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

- Stadtbezirkszentrum (SBZ) Neue Mitte Eving
- Ehemaliger Marktplatz Eving (Teilbereich des Nahversorgungszentrums (NVZ) Obereving/ Bayrische Straße)
- Veloroute 1 Eving
- Nordspange
- Gewerbegebiet Burgweg
- Gewerbegebiet Fürst-Hardenberg-Allee
- Gewerbegebiet Hardenberghafen, „CleanPort-Dortmund“
- Wohnsiedlung Am Eckey (Ev 148)
- Verlegte Lindenhorster Straße (Ev 124)
- Ehemalige Brotfabrik Peine
- Östlich und westlich Am Katzenbuckel (Ev 152)
- Wohnbauflächenpotenzial „Widumer Straße/ Evinger Straße“
- Wohnbauflächenpotenzial „südlich Oetringhauser Straße“
- Wohnbauflächenpotenzial „nördlich Hessische Straße“

Erhaltungsraum

Alle übrigen Bereiche des Stadtbezirkes Eving werden als Erhaltungsraum eingestuft. Das bedeutet, dass sie eine stabile bzw. erhaltenswerte Ausgangssituation und keinen besonderen Handlungsbedarf aufweisen. Geringe Veränderungen der Siedlungs- und Nutzungsstruktur bzw. kleinere Entwicklungsmaßnahmen sind dennoch möglich. Im Stadtbezirksentwicklungsplan werden entsprechende Hinweise mit Symbolen verortet. Darüber hinaus gelten u.U. fachplanungsbezogene Anregungen, die den Fachkapiteln zu entnehmen sind.

Handlungsfelder

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

Für die Handlungsempfehlungen werden grobe Umsetzungszeiträume⁸⁶ angegeben. Dabei ist die Einteilung der Zeithorizonte wie folgt:

- kurzfristig: nächste ca. ein bis vier Jahre
- mittelfristig: nächste ca. fünf bis neun Jahre
- langfristig: mehr als zehn Jahre
- fortlaufend: fortlaufende Aufgabe der Verwaltung

Handlungsfeld Baukultur und Urbanität

Durch seine Entstehungsgeschichte verfügt der Stadtbezirk Eving über ein attraktives Verhältnis zwischen Stadt-, Kultur- und Naturlandschaft. Neben historisch gewachsenen Siedlungsstrukturen aus dem Mittelalter und der Industrialisierung zeigt sich die Vielfalt des Stadtbildes ebenfalls in Form von dicht bebauten Großwohnsiedlungen und modernen Wohnanlagen. Das vielfältige Stadtbezirkszentrum bildet mit seinen umfangreichen Kultur- und Nahversorgungsangeboten den Mittelpunkt von Eving. Ebenfalls ist der Stadtbezirk geprägt durch attraktive Naturräume wie den Nordfriedhof und weitläufigen zusammenhängenden Freiräumen, die den Siedlungsraum gliedern und begrenzen. Es lässt sich jedoch zunehmend beobachten, dass z.B. bei baulichen Maßnahmen die strukturellen und substanziellen Qualitäten der historischen Architektur und des Ortsbildes häufig nicht bekannt sind und nicht berücksichtigt werden. Neben Überformung der bestehenden Bausubstanz ist auch der Abriss die Folge. Die Herausforderung besteht demnach darin, die baukulturellen Besonderheiten und Qualitäten zu erkennen, um diese zum Erhalt des Ortsbildes durch neue bauliche Strukturen stärken und aufwerten zu können.



Ziel: Historische Siedlungs-/ Gebäudestrukturen ins Blickfeld rücken

Zur Umsetzung des Ziels, das baukulturelle Erbe stärker in das Bewusstsein zu rücken, sollten insbesondere die Ortsteile Eving und Brechten in den Blick genommen werden. Daneben bietet die Arbeitersiedlung „Fürst-Hardenberg“ ein großes Potenzial, das weiter gestärkt werden sollte.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamtstadt	<p>Erhaltenswerte historische Siedlungsbereiche erfassen und kartografisch darstellen</p> <p>Ziel ist eine gesamtstädtische systematische Erfassung und Dokumentation der erhaltenswerten historischen Siedlungsbereiche. Die kartografische Darstellung im GIS ermöglicht es, historisch wertvolle Bereiche visuell darzustellen und mit z.B. Informationen zu architektonischen und städtebaulichen Merkmalen zu versehen (interaktive Karte), welche in der allgemeinen</p>

⁸⁶ Bei den angegebenen Umsetzungszeiträumen handelt es sich z.T. um erste Einschätzungen/ Zielvorstellungen. Da gerade bei baulichen Projekten viele Randbedingungen derzeit noch nicht bekannt sind bzw. noch erforderliche Untersuchungen und Abwägungen ausstehen, kann es zu einer zeitlichen Verschiebung der Umsetzung kommen. Bei der Konkretisierung von Planungen ist daher die Machbarkeit und der Zeithorizont erneut zu prüfen und die Auswirkungen auf die Projekte darzustellen.

	<p>Stadtentwicklung, in zukünftigen Planungsprozessen und bei Bauordnungsangelegenheiten berücksichtigt werden können. So kann sichergestellt werden, dass historisch wertvolle Siedlungsbereiche nicht unbeabsichtigt verändert oder überformt werden, sondern in ihrer besonderen Ausgestaltung zum Erhalt des Dortmunder Stadtbildes beitragen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurzfristig</p>
Ortsteil Eving	<p>Bestehenden Denkmalpflegeplan für den Ortsteil Eving evaluieren</p> <p>Bestehenden Denkmalpflegeplan für den Ortsteil Eving evaluieren, berücksichtigen und ggf. enthaltende Maßnahmen umsetzen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: langfristig</p>
Arbeitersiedlung „Fürst-Hardenberg“	<p>Qualitäten der historischen Substanz der Arbeitersiedlung „Fürst-Hardenberg“ analysieren und zur Aufwertung des Stadtbildes nutzen</p> <p>Mit der wachsenden Industrialisierung stiegen die Bevölkerungszahlen dramatisch an. Um den dadurch entstehenden Bedarf an neuem Wohnraum decken zu können, wurden eine Vielzahl an Arbeitersiedlungen errichtet, deren Strukturen insbesondere in der Siedlung „Fürst-Hardenberg“ heute noch gut erhalten sind. Durch die Analyse der historischen Substanz können Qualitäten erkannt und diese bei der allgemeinen Aufwertung des Stadtbildes genutzt werden. Neubauten sollten harmonisch in den historischen Bestand eingefügt werden. Somit können weitere Überformungen vermindert werden. Die Anwendung geeigneter Schutzinstrumente zum langfristigen Erhalt der Siedlung sollte angestrebt werden.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: langfristig</p>
Dorfkern Brechten	<p>Historischen Dorfkerne von Brechten durch die Wiederherstellung gestalterischer Details bereichern und vervollständigen</p> <p>Der historische Dorfkerne von Brechten mit der denkmalgeschützten mittelalterlichen St.-Johann-Baptist-Kirche und den unter Schutz gestellten umliegenden Fachwerkhäusern (Widum) ist in seinem Erscheinungsbild gut erhalten. Die noch in ihrem Ursprung vorhandenen städtebaulichen Strukturen sind selten bis einmalig in Dortmund. Demnach gilt es, das historische Bild des Brechtener Dorfkerne durch die Wiederherstellung gestalterischer Details wie Natursteinpflaster oder geeignete Möblierung – unter Berücksichtigung vom Unterhaltungsaufwand - zu bereichern bzw. zu vervollständigen. Darüber hinaus sind Neubauten harmonisch in den historischen Bestand einzufügen.</p>

Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66) Zeithorizont: fortlaufend, begleitend im Zuge von Baumaßnahmen

Handlungsfeld Daseinsvorsorge und Lebensqualität

Ziel ist es, eine bedarfsgerechte und räumlich ausgewogene Versorgung mit sozialer Infrastruktur zu ermöglichen. Gerade im Stadtbezirk Eving besteht dafür eine besondere Herausforderung, da er zu den vier Stadtbezirken mit dem größten Handlungsdruck hinsichtlich des TEK-Ausbaus zählt. Auch die Schulen sind ausgelastet und verfügen gleichzeitig über keine weiteren Erweiterungsflächen. Daher besteht die zukünftige Herausforderung darin, dem erhöhten Bedarf an Schulplätzen dennoch nachzukommen.

Die Spielflächenversorgung liegt über dem Niveau des gesamtstädtischen Durchschnitts. Der Bedarf an Jugendfreizeiteinrichtungen ist gedeckt. Eving verfügt ebenfalls über einen insgesamt guten Besatz an Pflegeangeboten, welche gleichmäßig im Stadtbezirk verteilt sind. Im Bereich des Brandschutzes und des Rettungsdienstes sind steigende Anforderungen und Anzahl an Einsätzen zu verzeichnen, was in Teilen eine Anpassung der Rettungsinfrastruktur erfordert.

In weiten Teilen des Stadtbezirkes ist eine fußläufige Nahversorgung gegeben. Lediglich in den Randbereichen ist eine räumliche Unterversorgung festzustellen. Neben der in allen drei Zentren eingeschränkten Aufenthaltsqualität (hohe Verkehrsbelastung, hoher Versiegelungsgrad etc.) stellen insbesondere im Stadtbezirkszentrum Leerstände und Vergnügungstätten eine Herausforderung dar.

Mit Blick auf die technischen Infrastrukturen in Eving stellt der sukzessive Ausbau zukunftsorientierter Infrastrukturen die Herausforderung für die nächsten Jahre dar. Dies betrifft einerseits die Prüfung des Ausbaus und der Dekarbonisierung der Wärmenetze. Zudem weisen Teile des Stadtbezirkes ein hohes Risiko für Überflutungen durch Starkregen auf, welches es zu mindern und bei baulichen Maßnahmen und Planungen zu berücksichtigen gilt.



Ziel: Nachfragegerechte und wohnortnahe Ausstattung mit sozialer Infrastruktur

Um der bestehenden und der ggf. z.T. steigenden Nachfrage nach sozialer Infrastruktur entsprechen zu können, sind folgende Maßnahmen zu ergreifen.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamter Stadtbezirk	<p>Planerische Sicherung von Flächenreserven für Erweiterungen und Neubauten</p> <p>Um flexibel auf Nachfrageveränderungen reagieren zu können, ist es anzustreben, auch über aktuelle Anforderungen hinaus, genügend Flächenreserven für Erweiterungen und Neubauten der sozialen Infrastruktur zu sichern.</p>

	<p>Im Sinne einer vorausschauenden Planung sind Strategien und Maßnahmen zur Flächensicherung zu entwickeln (Konzept zur Sicherung von Gemeinbedarfsflächen).</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: fortlaufend; Entwicklung Konzept Gemeinbedarfsflächen, kurzfristig</p>
<p>Bayrische Straße, Probstheidastraße, Alte Ellinghauser Straße, Fällackerweg, Externberg, Evinger Straße</p>	<p>Umsetzung der Bedarfsplanung TEK bis zum Jahr 2030 ff.</p> <p>Die aktuell vorliegende Bedarfsplanung sieht zur Erreichung der stadtweiten Zielquoten (U3: 50 %, Ü3: 90-100 %) die Errichtung bzw. Erweiterung sechs weiterer TEKs bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus vor:</p> <p><u>Angebotsausbau bis 2025/ 26:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bayrische Straße 140 (Neubau) <p><u>Weitere Planungen bis 2030:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Probstheidastraße (Abriss/ Neubau) • Alte Ellinghauser Straße (Neubau) <p><u>Projekte 2030 ff.:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fällackerweg (Neubau) • Externberg (Abriss/ Neubau)⁸⁷ • Evinger Straße 600 (Abriss, Neubau) <p>Akteur: Fachbereich Liegenschaften (FB 23), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Jugendamt (FB 51) Zeithorizont: kurz- bis mittelfristig</p>
<p>Am Katzenbuckel</p>	<p>Flächensicherung TEK Am Katzenbuckel</p> <p>Bei der Entwicklung des Wohnquartiers Am Katzenbuckel (Ev 152 – östlich und westlich Am Katzenbuckel –) ist eine Fläche für die Errichtung einer TEK zu sichern.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurzfristig</p>
<p>Brechten Ost</p>	<p>Flächensicherung TEK Brechten-Ost</p> <p>Bei der Entwicklung des Wohnquartiers Brechten-Ost (Ev 155 – Brechten-Ost –) ist eine Fläche für die Errichtung einer TEK zu sichern.</p>

⁸⁷ Aufgrund der Lage in der gem. Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund 2024 als ruhiges Gebiet eingestuften Stadtoase Eving sollte zum Schutz der Gebietsfunktion inklusive seiner Verbindungsfunktion zu den umliegenden Grünräumen (Nordfriedhof/ Burgholz im Norden, Waldgebiet Grävingsholz/ Süggelewald) der Abriss und Neubau ohne weitere Flächeninanspruchnahme erfolgen.

	<p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: mittelfristig</p>
Brechten, gesamter Stadtbezirk	<p>Umsetzung der Schulentwicklungsplanung bis zum Schuljahr 2028/ 2029 (Grundschule) 2029/ 2030 (weiterführende Schulen)</p> <p><u>Neubau Brechtener Grundschule:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Die Brechtener Grundschule soll am jetzigen Haupt-Standort abgerissen und mit drei bis vier Zügen neu errichtet werden. Der Dependance-Standort soll weiterhin einzügig geführt werden. Für die Zeit bis zur Inbetriebnahme des Neubaus ist ein Interimsstandort geplant. <p><u>Standortsuche Gesamtschule Eving:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Im Norden der Stadt Dortmund besteht der Bedarf an einer zusätzlichen Gesamtschule. Da Eving bisher über keine Gesamtschule verfügt und der politische Wille besteht, in Eving eine Gesamtschule anzusiedeln, konzentrieren sich derzeit die Aktivitäten der Verwaltung auf diesen Stadtbezirk. Die Entwicklung einer Gesamtschule in Eving würde perspektivisch auch zu Entlastungen bei bestehenden Schulen im Sekundarbereich führen. <p>Akteur: Fachbereich Liegenschaften (FB 23), Fachbereich Schule (FB 40) Zeithorizont: kurz- bis mittelfristig</p>
Lütge Hei- destraße/ Seilerstraße	<p>Ausbau am Standort der Feuer- und Rettungswache 2 (FW 2) inkl. Ausbildungszentrum</p> <p>Die Berufsfeuerwehr unterhält am Standort in Lindenhurst unter anderem die Feuer- und Rettungswache 2 (FW 2) und das Ausbildungszentrum. Wachsende Anforderungen bedürfen kontinuierlich organisatorische und bauliche Anpassungen an den Standorten. Bereits absehbar sind Veränderungen am Standort der FW 2, die bis ca. 2029 umgesetzt werden. Dort sind vier größere Maßnahmen in Planung.</p> <p>Akteur: Amt für Feuerwehr und Rettungsdienst (FB 37), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurzfristig (Umsetzung bis ca. 2029)</p>



Ziel: Sicherung attraktiver Zentren

Aufgrund des Strukturwandels im Einzelhandel verliert der Einzelhandel als treibende Kraft in den Zentren an Bedeutung. Es besteht die Notwendigkeit – aber auch die Chance – Zentren vielfältiger

zu gestalten und ihre Aufenthaltsqualität zu stärken und sie so als zentrale Orte zum Versorgen, zum Aufenthalt und zur Begegnung zu sichern.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Zentrale Versorgungsbereiche insg.	<p>Erarbeitung Projekt „Zukunftsfähige Zentren“</p> <p>Es soll eine gesamtstädtische systematische Analyse aller zentralen Versorgungsbereiche erfolgen, um einen Überblick über die Ist-Situation zu erlangen und darauf aufbauend konkrete Handlungsempfehlungen zur Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche auszusprechen („Zukunftsfähige Zentren“). Dabei sollen insbesondere folgende Aspekte in den Blick genommen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • baulich-räumliche Struktur • Erreichbarkeit • Grünflächen und Klimaanpassung • Öffentlicher Raum und Ausstattung • Nutzungsmischung und Angebotsqualität • Veranstaltungen und Vernetzung <p>Die Ergebnisse sollen unter anderem ein Impulsgeber für Akteur*innen vor Ort sein, aber auch dazu dienen, verwaltungsseitige Handlungsbedarfe, die sich auf die Zentren beziehen, zu priorisieren (bspw. im Hinblick auf Stadterneuerungsmaßnahmen).</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurzfristig; Amt für Stadterneuerung (FB 67) nachgelagert, mittel- bis langfristig</p>
SBZ Neue Mitte Eving	<p>Stadtbezirkszentrum Neue Mitte Eving stabilisieren und aufwerten</p> <p>Das Stadtbezirkszentrum Neue Mitte Eving wurde im Zuge der Internationalen Bauausstellung Emscher Park (IBA Emscher Park) im Jahr 1999 auf den Flächen der ehemaligen Zeche Minister Stein neu geplant und realisiert. Dabei wurden die noch vorhandenen Industriedenkmäler wie z.B. der Hammerkopfturm und die Bauten des Eingangshofes der Zeche in die Gestaltung mit einbezogen und erhalten. Sie tragen somit positiv zum Ortsbild bei und bringen einen gewissen Identifikationswert mit sich. Neben einem Einkaufszentrum, der Post, zahlreichen Gastronomieangeboten, der Sparkasse und der Bezirksverwaltungsstelle Eving mit der Stadtteilbibliothek befindet sich mit dem gegenüberliegenden Elektrofachmarkt ein weiterer Anziehungspunkt im Zentrum. Somit weist das Zentrum ein dichtes Nebeneinander von Versorgungs-, Dienstleistungs- und Kulturangeboten auf und bildet den Mittelpunkt des Stadtbezirkes. Seit Januar 2023 beschäftigt sich zudem eine Quartierskoordination mit den Aufgaben, den Stadtbezirk und insbesondere</p>

die Neue Mitte Eving weiter zu profilieren, aufzuwerten und für die Bewohner*innen lebenswerter zu gestalten. Angliedert ist das Projekt an den Geschäftsbereich „Stadt der Nachbarschaft“ bei der Koordinierungsstelle "nordwärts“.

Dennoch ist auch im Stadtbezirkszentrum Eving der allgemeine Strukturwandel im Einzelhandel in Form von Leerständen spürbar. Seit dem Auszug des SB-Warenhauses real im September 2021 steht das Einkaufszentrum in weiten Teilen leer. Zudem ist das Zentrum geprägt und zerschnitten von der stark befahrenen Evinger Straße (B 54) und der auf ihr verlaufenden Stadtbahntrasse U41. Die Klimaanalyse 2019 der Stadt Dortmund weist in Teilbereichen des Zentrums einen Lastraum der überwiegend dicht bebauten Wohn- und Mischgebiete sowie einen Lastraum der hochverdichteten Innenstadt aus. Die angelegten Bereiche Evinger Platz und Grüner Platz sind aufgrund der abschirmenden historischen Gebäudestrukturen (Bauten des Eingangshofes der Zeche) nur wenig belebt und tragen auch aufgrund der geringen Begrünung nicht zur Aufenthaltsqualität des Zentrums bei. Hier fehlen Nutzungen, die für mehr Belebung und Urbanität sorgen. Das leerstehende Einkaufszentrum, das einen Ausgang zum Grünen Platz hat, kann hier aktuell keinen Beitrag leisten.

Demnach gilt es, die aktuell laufende Revitalisierung des Einkaufszentrums mit neuen und resilienten Nutzungen – insbesondere auch mit Ankermietern aus dem Segment der Nahversorgung – voranzutreiben. Weiterhin sollte die fortlaufende Eindämmung der Vergnügungsstätten das Ziel sein. Um die allgemeine Aufenthaltsqualität mit Blick auf den Klimawandel und länger anhaltender Hitzeperioden zu verbessern, sollten der Evinger Platz und der Grüne Platz entsiegelt bzw. begrünt werden. Eine Nutzung der Plätze z.B. durch Außengastronomie oder geplanter Aktivitäten der Quartierskoordination ist zu begrüßen, um zur Belebung der Bereiche beizutragen. Dem Planhinweis der Klimaanalyse 2019 eine stärkere Begrünung im Straßenraum entlang der Evinger Straße zu realisieren, sollte nachgekommen werden.

Ein weiterer wichtiger Baustein zur Aufwertung des Stadtbezirkszentrums ist die Ausarbeitung eines Parkraumkonzeptes, welches den ruhenden Verkehr sowohl im Zentrum als auch im Bereich des angrenzenden Gewerbegebietes Minister Stein erhebt und neu ordnet. Ziel ist es, dem bestehenden und perspektivisch steigendem Bedarf an Parkraum nachzukommen und durch die Umsetzung eines gezielten Parkraummanagements die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Parkraumsuchverkehre zu vermeiden und die Verkehrsverhältnisse nachhaltig zu verbessern. Dabei sollten Möglichkeiten zur Förderung des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) stets mitgedacht werden (siehe Handlungsfeld Mobilität und öffentlicher Raum).

	<p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Grünflächenamt (FB 63), Tiefbauamt (FB 66), Koordinierungsstelle "nordwärts" (FB 1/ III)</p> <p>Zeithorizont: Umsetzung der oben genannten Maßnahmen und Projekte mittel- bis langfristig, fortlaufende Aktivitäten der Quartierskoordination</p>
<p>NVZ Obereving/ Bayrische Straße</p>	<p>Umgestaltung des ehemaligen Markplatzes basierend auf den Ergebnissen des Planungswettbewerbes von 2018/ 2019</p> <p>Am westlichen Ende des Nahversorgungszentrum (NVZ) Obereving/ Bayrische Straße liegt der ehemalige Markplatz von Eving, welcher aktuell als Parkplatzfläche genutzt wird. Bereits im Jahr 2018/ 2019 wurde für den stark versiegelten Platz ein Planungswettbewerb durchgeführt. Die im Planungswettbewerb betrachtete Fläche umfasst neben dem Evinger Marktplatz auch den angrenzenden Abschnitt der Bayrischen Straße und den nördlich anschließenden Spielplatz. Eine Schließung dieses Straßenabschnitts für den Kfz-Durchgangsverkehr und die Integrierung der Spielplatznutzung in die Platzsituation lassen einen attraktiven städtischen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität und Nutzungsvielfalt entstehen. Zudem galt es die Wegeverknüpfungen zu den angrenzenden Nutzungen im NVZ Obereving/ Bayrische Straße und die Frage nach einer möglichen städtebaulichen Ergänzung im rückliegenden Bereich des Platzes zu prüfen.</p> <p>Neben der geringen Aufenthaltsqualität und der eindimensionalen Nutzung der Fläche als Parkplatz weist die Klimaanalyse 2019 der Stadt Dortmund in dem Bereich bereits einen Lastraum der überwiegend dicht bebauten Wohn- und Mischgebiete aus. Mit Blick auf den Klimawandel zeigt sich ein steigender Bedarf zur Entsiegelung und Begrünung der Fläche, um bei langanhaltenden Hitzeperioden Abkühlung zu schaffen. Zudem soll durch eine weitere Durchgrünung die Grünvernetzung vom Externberg Park, über den Marktplatz und die Kleingartenanlage „Zur Sonnenseite“, bis zum Süggelwald gestärkt werden.</p> <p>Drei der im Rahmen des Planungswettbewerbs eingereichten Konzepte wurden prämiert. Sie bieten eine hohe Aufenthaltsqualität und Nutzungsvielfalt sowie eine umfangreiche Begrünung des Platzes, beinhalten aber auch hochbauliche Maßnahmen in unterschiedlichem Umfang. Grundsätzlich sollte es das Ziel sein, die Neugestaltung des Marktplatzes basierend auf diesen Wettbewerbsergebnissen umzusetzen. Dies kann im Rahmen der vorhandenen Arbeitskapazitäten der Verwaltung nur schrittweise erfolgen. Zunächst wird die Umgestaltung der Freianlagen unter Federführung des Grünflächenamtes angestrebt.</p> <p>Akteur: Grünflächenamt (FB 63), Tiefbauamt (FB 66)</p> <p>Zeithorizont: erster Bauabschnitt (Freianlagen), kurzfristig; weitere Bauabschnitte mittel- bis langfristig</p>

NVZ Brechten	<p>Erweiterung des Einzelhandelsstandort Widumer Straße ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahme</p> <p>Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Ev 149 VEP – Einzelhandelsstandort Widumer Straße – trifft für den Standort enge Festsetzungen. Eine denkbare Erweiterung des ansässigen Lebensmittelmarktes bedingt einer B-Plan-Änderung und ist ausschließlich im Bestand, d.h. durch den Ausbau des bestehenden Gebäudes vorgesehen, um die Inanspruchnahme weiterer Frei- und landwirtschaftlicher Flächen zu vermeiden. Die Auswirkungen auf das Zentrum selbst sowie die Nahversorgungsstruktur wäre im Planverfahren zu prüfen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: langfristig</p>
--------------	--



Ziel: Potenzial zum Ausbau von Wärmenetzen nutzen

Das Fernwärmenetz sollte unter Berücksichtigung der Nutzung erneuerbarer Energien (Dekarbonisierung) ausgebaut werden. Vor allem bei der Entwicklung neuer Wohngebiete sollten die Möglichkeiten der Versorgung durch Nah-/ Fernwärmenetze geprüft werden. Dabei geht es zum einen um die Versorgung der neuen Gebiete und zum anderen um die Möglichkeit, Synergien für den Anschluss an das neue Netz zu nutzen. Im Energienutzungsplan (ENP) bzw. der zukünftigen Wärmeplanung werden die Bereiche, die perspektivisch für eine Versorgung mit Fernwärme sowie für quartiersbezogene Nahwärme geeignet bzw. geplant sind, dargestellt.

Brechten, Kemminghausen, Lindenhorst, Eving	<p>Prüfung Nah-/ Fernwärme bei Neubaugebieten/ Innenentwicklung</p> <p>Insbesondere bei der Entwicklung von Wohnbauflächenpotenzialen/ Innenentwicklungen, die in Prüfgebieten für Fernwärme bzw. für Quartierslösungen von Nahwärme liegen, sollte bei der Planung die Möglichkeit der Nah-/ Fernwärme geprüft werden.</p> <p>Akteur: Energiebranche; Private Zeithorizont: sofort bis langfristig</p>
---	---



Ziel: Verminderung und Berücksichtigung von Überflutungsrisiken durch Starkregen

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

Handlungsempfehlungen

Lindenhorst, Obereving, Kemminghausen	<p>Verminderung und Berücksichtigung von Überflutungsrisiken durch Starkregen in Aufmerksamkeitsräumen</p> <p>Insbesondere für Aufmerksamkeitsräume mit einem erhöhten Überflutungsrisiko – die nicht bereits laufenden Projekten wie dem Value Management zuzuordnen sind – sollen z.B. in Machbarkeitsstudien individuelle Lösungsansätze zur Verringerung der Auswirkungen von Starkregenereignissen gesucht werden. Im Stadtbezirk Eving befindet sich im Übergang zum Stadtbezirk Innenstadt-Nord ein Aufmerksamkeitsraum für Überflutung im Umfeld der Evinger Straße und Lindenhorster Straße. Auch im Umfeld der Hessischen Straße zwischen Osterfeldstraße und Öztaler Straße sowie im Bereich Karl-Klose-Weg und Schiffstraße sind Aufmerksamkeitsräume für Überflutung gekennzeichnet. Für den Bereich der Studie des Value-Managements südlich der Kemminghauser Straße wurden verschiedene Maßnahmen erarbeitet, deren Umsetzung zu prüfen und zu konkretisieren ist. Grundsätzlich sollen Überflutungsrisiken frühzeitig bei der Siedlungsflächenentwicklung bzw. baulichen Maßnahmen berücksichtigt werden.</p> <p>Akteur: Stadtentwässerung (EB 70), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: fortlaufend</p>
---------------------------------------	---

Handlungsfeld Freiraum und Stadtklima

Der überwiegend locker bebaute Stadtbezirk Eving weist im Norden einen hohen Anteil an landschaftsbezogenen Freiräumen auf, die über wichtige Funktionen für den Naturschutz, die Erholung und den klimatischen Ausgleich verfügen. In erster Linie besteht die Herausforderung darin, die bestehenden Grün- und Freiraumstrukturen und deren Natur-, Erholungs- und Klimaausgleichsfunktionen zu erhalten. Insbesondere der Erhalt bestehender sowie die Schaffung zusätzlicher Grünstrukturen in den südlichen Siedlungsgebieten Lindenhorst und Eving stellen wichtige Ziele mit Blick auf den voranschreitenden Klimawandel dar. Demnach ist bei Nachverdichtungen auf eine dreifache Innenentwicklung zu setzen. Dies bedeutet, dass bei einer baulichen Nachverdichtung, neben der Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten, vor allem auch die Sicherung bzw. Entwicklung von Grünstrukturen erfolgen sollte. Zudem sind kleinteiligen Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen eine besondere Bedeutung beizumessen.

Aufgrund der baurechtlichen Privilegierung von Freiflächen-Solaranlagen entlang von Autobahnen und mehrgleisigen Hauptschienenwegen gewinnt das Thema im Stadtbezirk Eving u.a. wegen der dort verlaufenden A 2 an Bedeutung. Es gilt, einen strategischen Umgang hinsichtlich der Förderung erneuerbarer Energien und dem Freiraum- und Landschaftsschutz zu finden. Artenschutzrechtliche Belange müssen für jedes Vorhaben einzelfallbezogen geprüft werden.



Ziel: Sicherung und verträgliche Nutzung des Freiraums

Insbesondere der Norden vom Stadtbezirk Eving ist von weitläufigen zusammenhängenden Freiräumen geprägt, welche eine klare gliedernde Funktion zwischen den Stadtteilen Lindenhorst und Eving im Süden zum Stadtteil Brechten im Norden aufweisen. Lediglich ein paar im Freiraum liegende kleinere Streu- und Splittersiedlungen mit dörflichem Charakter sowie Einzelhofbebauung sind als Zeugen des agrarischen Ursprungs noch heute erhalten. So ist das radial-konzentrische Freiraummodell der Stadt Dortmund eindeutig ablesbar. Der gesamte Freiraum ist gem. Regionalplan als Regionaler Grünzug ausgewiesen.

Ziel ist es, den Freiraum aus Stadtklimatischer, umwelt- und freiraumplanerischer Sicht zu schützen sowie einen strategischen und verträglichen Umgang hinsichtlich des Ausbaus erneuerbarer Energien und dem Freiraum- und Landschaftsschutz zu finden.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamtstadt	<p>Strategie für Freiflächen-Solaranlagen erarbeiten</p> <p>Vor dem Hintergrund des erforderlichen Ausbaus Erneuerbarer Energien und damit einhergehender, gesetzlicher Vorgaben richtet sich der Fokus auch auf die Inanspruchnahme von Freiraum durch Freiflächen-Solaranlagen. Zugleich verfolgt die Stadt Dortmund den Ansatz, zum Schutz des Freiraumes und der Umwelt Freiflächen-Solaranlagen auf vorge nutzten Flächen zu ermöglichen. Ziel einer Strategie für Freiflächen-Solaranlagen ist es, Ausbaupotenziale sowohl im Siedlungsraum als auch im Freiraum zu identifizieren und deren Entwicklung im Rahmen vorhandener Möglichkeiten zu steuern bzw. zu fördern.</p> <p>Es besteht weiterhin das Ziel, Freiflächen-Solaranlagen möglichst auf vorge nutzten Flächen zu errichten. Dazu zählen insbesondere Brachen und Deponien, die bereits mit Altlasten belegt oder die versiegelt sind. Zudem ist die Mehrfachnutzung z.B. von Parkplätzen oder Wirtschaftsflächen zu begrüßen, wo i.d.R. Synergien mit vorhandenen Nutzungen bestehen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60) Zeithorizont: kurzfristig</p>
Brechtchen, Holthausen, Kemminghausen	<p>Erhalt des Freiraums und Landschaftsbildes, keine Ausweitung der Splittersiedlung</p> <p>Um den Freiraum und seine Funktionen für den Naturschutz, die Erholung und den klimatischen Ausgleich zu schützen, gilt es gem. dem Grundsatz Innen- vor Außenentwicklungen die Beanspruchung von Freiflächen im Außenbereich zu vermeiden. Davon ausgenommen sind bauleitplanerisch gesicherte Wohnbaupotenzialflächen. (siehe Handlungsfeld Wohnen und</p>

	<p>Leben). Zudem gilt es vorhandene Splittersiedlungen von baulichen Tätigkeiten freizuhalten und nicht auszuweiten.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60) Zeithorizont: fortlaufend</p>
--	---



Ziel: Erhalt von Bereichen mit wertvoller stadtklimatischer Ausgleichsfunktion

Die Freiflächen am östlichen Siedlungsrand der Kolonie Kirdorf (Obereving) und der Märchensiedlung (Kemminghausen) verfügen über wichtige klimatische Funktionen wie die Kaltluftproduktion und den nächtlichen Kaltluftabfluss. Demnach gilt es, die als Regionaler Grünzug ausgewiesenen Flächen, bestehend aus landwirtschaftlich genutzten Flächen, kleineren Waldbeständen sowie dem Verlauf des renaturierten Kirchderner Grabens, zu erhalten und von zukünftigen Siedlungstätigkeiten freizuhalten. Somit wird dem Hinweis der Klimaanalyse der Stadt Dortmund (2019), welche in diesem Bereich das Einhalten einer klimatischen Baugrenze empfiehlt, gefolgt. Die klimatische Baugrenze zieht sich weiter Richtung Osten entlang der Derner Straße bis zum Siedlungsrand von Kirchderne (Stadtbezirk Scharnhorst) und empfiehlt auch von dieser Seite aus den Siedlungsbereich nicht zu erweitern.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Obereving, Kemminghausen	<p>Sicherung von Siedlungsrändern</p> <p>Um weiterhin die Kaltluftproduktion und den Kaltluftabfluss zwischen dem Siedlungsrand von Kemminghausen, Obereving und Kirchderne (Stadtbezirk Scharnhorst) zu schützen, sollten die siedlungsgliedernden Freiflächen erhalten und von weiteren Siedlungstätigkeiten freigehalten werden.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60) Zeithorizont: fortlaufend</p>



Ziel: Durchgrünung

In den Bereichen des Stadtbezirks, in denen die klimatische Belastung aufgrund des Versiegelungsgrades höher ist, besteht das Ziel, durch Begrünung und Entsiegelung das lokale Mikroklima zu verbessern. Dadurch wird die Hitzebelastung der Bürger*innen erheblich reduziert und Gesundheitsschutz umgesetzt. Zudem steigert es die Aufenthaltsqualität und erhöht insgesamt die Attraktivität des Standortes. Bei der Entwicklung von Wohn- und Gewerbegebieten muss darauf geachtet werden, dass die Quartiere im Sinne der Klimaanpassung begrünt werden. Dies ist insbesondere in solchen Bereichen angeraten, deren Umfeld bereits verdichtet ist bzw. in bestehenden Quartieren, die nachverdichtet werden. Im Sinne einer dreifachen Innenentwicklung ist somit neben der baulichen Entwicklung auch darauf zu achten, dass Grünstrukturen erhalten bzw. geschaffen werden und das Thema Mobilität mitbetrachtet wird, um Mehrbelastungen

durch Innenentwicklungen möglichst gering zu halten bzw. wenn möglich einen Mehrwert durch Innenentwicklungsmaßnahmen zu schaffen.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamtstadt	<p>Erhebung der Grünversorgung und Erarbeitung von Strategien zur Versorgung und Verbesserung des Grüns in der Stadt</p> <p>Das Grünflächenangebot sollte hinsichtlich Größe und Qualität erhoben werden, um daraus ggf. erforderliche Handlungsbedarfe ableiten zu können. Einfließen sollen diese Erkenntnisse in eine Gesamtstrategie, die das Thema „Grün in der Stadt“ fachressortübergreifend beleuchtet, um die verschiedenen Funktionen des Grün- und Freiflächenangebotes (u.a. Klima, Attraktivität, Nutzbarmachung, Biodiversität, Begrünungspotenziale) sowie deren Vernetzungen untereinander zu verbessern.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) in Zusammenarbeit mit Grünflächenamt (FB 63), Umweltamt (FB 60)</p> <p>Zeithorizont: mittelfristig</p>
Lindenhorst, Eving	<p>Gleichwertige Integration stadtklimatischer sowie freiraum- und umweltplanerischer Aspekte bei Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklungen</p> <p>Mit der Entwicklung von neuen Wohn- oder Gewerbeflächen sollte immer auch eine Entwicklung von Grünstrukturen einhergehen, um eine hohe Aufenthaltsqualität zu gewährleisten und eine Anpassung an die Folgen des Klimawandels zu gewährleisten. Als aktuelle Flächen, bei denen diese Themen zu integrieren sind, sind z.B. die Entwicklung des Wohngebietes „östlich und westlich Am Katzenbuckel“ (EV 152), „verlegte Lindenhorster Straße (Ev 124) sowie die wohnbauliche Entwicklung nach § 34 BauGB auf dem ehemaligen Gelände der Brotfabrik Peine (siehe Handlungsfeld Wohnen und Leben).</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB), Private</p> <p>Zeithorizont: fortlaufend</p>
GE Am Burgweg Grüner Platz, Evinger Platz, Alter Marktplatz Eving, Evinger Straße	<p>Entsiegelung und Begrünung im Bestand</p> <p>Zur Verbesserung des Mikroklimas in belasteten Bereichen und zu Abkoppelung von Regenwasser gemäß dem Schwammstadtziels, wie z.B. dem Gewerbegebiet Am Burgweg sowie dem Stadtbezirkszentrum und dessen Umfeld, wird eine Entsiegelung bzw. Begrünung vorgeschlagen⁸⁸. Dabei kann es sich z. B. um die Neupflanzung von Bäumen, Sträuchern, oder auch die Begrünung von Dächern und Fassaden handeln.</p>

⁸⁸ vgl. Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Regionalverband Ruhr, Referat Geoinformation und Raumbewertung, Team Klimaschutz und Klimaanpassung, 2019: Klimaanalyse Stadt Dortmund: S. 137

	<p>Die geplanten Maßnahmen zur Umgestaltung des Evinger und Grünen Platzes im Stadtbezirkszentrum und die Umgestaltung des ehemaligen Marktplatzes, basierend auf den Ergebnissen des Planungswettbewerbes von 2018/2019, können einen Beitrag zur stärkeren Begrünung im Bestand leisten. Zudem gilt es, dem Hinweis der Klimaanalyse der Stadt Dortmund (2019)⁸⁹ den Grünanteil entlang der Evinger Straßen zu erhöhen zu folgen, um z.B. durch das Anpflanzen Schatten spendender Bäume die Aufheizung des Bodens zu vermindern⁹⁰.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60), Grünflächenamt (FB 63), Tiefbauamt (FB 66)</p> <p>Zeithorizont: mittel-/ langfristig</p>
--	---

Handlungsfeld Mobilität und öffentlicher Raum

Durch die Klimakrise und Digitalisierung, autonome Fahrzeuge und zusätzliche Mobilitätsangebote steht der Verkehrssektor vor großen Umbrüchen, die unter dem Begriff „Verkehrswende“ gebündelt werden. Neben „klassischen“ Infrastrukturprojekten zur Sicherung der Leistungsfähigkeiten gewinnen Handlungsfelder wie Mobilitätsmanagement und digitale Vernetzung an Bedeutung. Auch wenn Eving über ein überwiegend leistungsfähiges Straßennetz, eine sehr gute Flächenabdeckung des ÖPNV und über ein gutes Haupt- und Freizeitrouthenetz für den Radverkehr verfügt, besteht die Aufgabe Veränderungen im Sinne der Verkehrswende vorzunehmen. Damit einher geht oftmals auch eine generelle Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raums und der Aufenthaltsqualität.



Ziel: Stärkung des Radverkehrs

Im Hinblick auf den Radverkehr ist das Teilkonzept „Radverkehr und Verkehrssicherheit“ mit der Radverkehrsstrategie des Masterplans Mobilität 2030 maßgeblich. Ziel ist es, möglichst allen Menschen sichere, komfortable und zusammenhängende Radverkehrsverbindungen anbieten zu können. Wesentliches Vorhaben in diesem Bereich ist die Umsetzung der Veloroute 1 Eving, durch die die Erreichbarkeit der Dortmunder City und dessen künftigen Radwall von Eving aus verbessert wird.

⁸⁹ vgl. Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Regionalverband Ruhr, Referat Geoinformation und Raumbewachung, Team Klimaschutz und Klimaanpassung, 2019: Klimaanalyse Stadt Dortmund: S. 137

⁹⁰ Die Möglichkeit der Neupflanzung von Bäumen ist im Einzelfall zu prüfen. Ggf. ist die Neupflanzung aufgrund von Versorgungsleitungen oder Feuerwehrflächen nicht oder nur erschwert möglich.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Dammstraße/ Burgholzstraße/ Osterfeldstraße/ Bayrische Straße/ Württembergische Straße/ Holzheck/ Evinger Straße	Umsetzung Veloroute 1 Eving Durch die Umsetzung der Veloroute 1 Eving wird die Erreichbarkeit der Dortmunder City und dessen künftigen Radwall von Eving aus verbessert. Im Stadtbezirk Eving führt die Veloroute 1 Eving von der Dammstraße über die Burgholzstraße bis zum Kreisverkehr an der Osterfeldstraße. Von dort führt die Veloroute entlang der Osterfeldstraße, über die Bayrische Straße, Württembergische Straße ins Holzheck bis zur Evinger Straße (Abschnitt 2). Auf dem Teilstück 7 entlang der Straße Holzheck wird die Veloroute als Fahrradstraße markiert. Des Weiteren wird in dem Zuge die Veloroute in dem Bereich bevorrechtigt geführt. Der letzte Abschnitt führt entlang der westlichen Seite der Evinger Straße bis zum Kreisverkehr Brambauerstraße/ Evinger Straße (Abschnitt 3). Die Teilstücke 8b und 8d entlang der Evinger Straße sollen zu einer Fahrradstraße markiert und beschildert werden. Des Weiteren wird in dem Zuge die Veloroute in dem Bereich bevorrechtigt geführt. Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66) Zeithorizont: langfristig



Ziel: Sicherung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

Eine wichtige Aufgabe der städtischen Verkehrsplanung ist die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes. Diese umfasst die Planung, Gestaltung und Optimierung von Straßen und Verkehrswegen, um eine effiziente, sichere und nachhaltige Mobilität zu gewährleisten. Eving ist gut an das überregionale und regionale Straßennetz angebunden. Dabei ist das Hauptstraßennetz grundsätzlich als leistungsfähig zu bewerten. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit ist ein Ausbau des Netzes zugunsten des Kfz-Verkehrs weder möglich noch zielführend. Eine Ausnahme stellt die geplante Nordspange dar, welche durch den Stadtbezirk Innenstadt-Nord und Eving verläuft.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Dammstraße/ Seilerstraße/ Pottgießerstraße/ Weidenstraße	Umsetzung Nordspange Ziel der Straßenausbaumaßnahme ist eine Verbindung zwischen den Gewerbegebieten, die zwischen Eving und der Nordstadt liegen zu schaffen, um u.a. eine Verlagerung der Ost-West gerichteten Lkw-Verkehre aus der Nordstadt zu erreichen.

Lindberghstraße	<p>Die geplante Nordspange führt im Stadtbezirk Eving weitestgehend durch gewerblich geprägte Bereiche sowie bereits vorhandene Straßen und soll zukünftig vor allem Lkw-Verkehre aufnehmen. Der Trassenverlauf verläuft über die Dammstraße, Seilerstraße, Pottgießerstraße, Weidenstraße bis zur Lindberghstraße in Huckarde. Die Straßen werden im Querschnitt neu aufgeteilt, um den Verkehr besser abwickeln zu können.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB61), Tiefbauamt (FB 66) Zeithorizont: langfristig</p>
-----------------	---



Ziel: Ordnung des Ruhenden Verkehrs

Im Hinblick auf den Ruhenden Verkehr ist das Teilkonzept „Öffentlicher Raum und Ruhender Verkehr“ mit der Parkraumstrategie des Masterplans Mobilität 2030 maßgeblich. Ziel ist es, durch die Steuerung der Parkraumnutzung mittels unterschiedlicher Maßnahmen die Verkehrsverhältnisse nachhaltig zu verbessern, indem die Nachfrage nach Parkraum überprüft und gelenkt sowie Parkplatzsuchverkehre reduziert werden. Eine zielgerichtete Parkraumstrategie erhöht die Sicherheit und ermöglicht es Teile des öffentlichen Raums wiederzugewinnen und aufzuwerten. Gleichzeitig fördert sie im Zusammenwirken mit Angebots- und Optimierungsmaßnahmen die Nutzung des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr).

Insbesondere im Bereich des Stadtbezirkszentrums und dem Gewerbepark Minister Stein zeigt sich ein erhöhter Bedarf, den ruhenden Verkehr im Zentrum von Eving mittels eines zu erarbeitenden Parkraumkonzeptes zu erheben und neu zu ordnen.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Evinger Mitte	<p>Erstellung eines Parkraumkonzeptes für die Evinger Mitte</p> <p>Durch die Entwicklung und Ausgestaltung des Stadtbezirkszentrums Neue Mitte Eving sowie des Gewerbeparks Minister Stein ist der Bedarf an zusätzlichem Parkraum im und rund um das Zentrum in Eving stark gestiegen. Die privaten Stellplatzanlagen können den Parkdruck teilweise nicht mehr aufnehmen. Insbesondere entlang der Evinger Straße führen Parkraumsuchverkehre sowie das Parken in der zweiten Reihe häufig zu Behinderungen im Straßenverkehr. Demnach zeigt sich ein erhöhter Bedarf, den ruhenden Verkehr mittels eines zu erarbeitenden Parkraumkonzeptes zu erheben und neu zu ordnen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: mittelfristig</p>

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.⁹¹

Die vorhandenen Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk konzentrieren sich ausschließlich auf den Süden im Bereich des Hafens und im Übergang zur Innenstadt-Nord. Über die Bestandsgebiete hinaus befinden sich keine weiteren im FNP 2004 dargestellten Gewerbeflächenpotenziale. Jedoch besteht ein großes Potenzial darin, mindergenutzte Flächen in bestehenden Gewerbegebieten höherwertig und effizienter zu nutzen. Der Fokus sollte demnach zukünftig auf der Qualifizierung und Weiterentwicklung bestehender Gewerbegebiete liegen. Neben der intensiveren Nutzung der Wirtschaftsflächen sollen die bestehenden Standorte auch unter stadtklimatischen Aspekten verbessert werden (Begrünung, Entsiegelung, Unterstützung Energiewende z.B. Photovoltaik auf Dächern/ an Fassaden/ auf Parkplatzflächen (siehe Handlungsfeld Freiraum und Stadtklima). Ebenso soll zukünftig verstärkt betrachtet werden, wie Potenziale der Wirtschaftsflächen bezüglich Energieeffizienz und -produktion, Wärmeplanung und Kreislaufwirtschaft gehoben werden können. Eine Ausweisung zusätzlicher Gewerbe- und Industriegebiete im Freiraum über die im Flächennutzungsplan dargestellten Potenziale hinaus soll nicht erfolgen.



Ziel: Profilschärfung und bessere Ausnutzung der bestehenden Gewerbegebiete

Um auf der einen Seite der Durchmischung der Wirtschaftsflächen mit Fremdnutzungen und damit einer drohenden, schrittweisen Verdrängung der Gewerbenutzung entgegenzuwirken und auf der anderen Seite dem Standort angepasste Ansiedlungen zu fördern, ist es Ziel, im Rahmen eines Wirtschaftsflächenatlas´ die Charakteristik sämtlicher Wirtschaftsflächen in Dortmund herauszuarbeiten und die Profile der bestehenden Wirtschaftsflächen zu schärfen. Gleichzeitig wird eine bessere Ausnutzung der bestehenden Wirtschaftsflächen angestrebt, um die Inanspruchnahme von Freiraum möglichst gering zu halten. Der hier formulierte Anspruch gilt grundsätzlich für sämtliche Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk Eving. Zur Steuerung der vorhandenen Ressourcen wird jedoch empfohlen, zunächst das Gewerbegebiet Burgweg sowie das Gewerbegebiet Dammstraße und die Wirtschaftsflächen entlang der Fürst-Hardenberg-Alle in den Blick zu nehmen, da die Bestandsgebiete teilträumlich erhebliche Erneuerungs- und Umstrukturierungsbedarfe sowie mindergenutzte Flächen aufweisen.

⁹¹ siehe auch: Wirtschaftsflächenstrategie (Vorlage der Wirtschaftsförderung Dortmund, Drucksache-Nr. 36262-24 zzgl. Zusatz-/ Ergänzungsantrag 36262-24/5, Ratsbeschluss vom 03.07.2025), in der die gesamtstädtischen Ziele der Wirtschaftsflächenentwicklung dargestellt sind.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamtstadt	<p>Erarbeitung Wirtschaftsflächenatlas</p> <p>Die Erarbeitung des Wirtschaftsflächenatlas hat zum Ziel, einen Überblick über Charakteristik bzw. Prägung, Entwicklung und räumliche Verteilung der Wirtschaftsflächen in Dortmund zu geben. Der Atlas ist ein wesentlicher Analyse-Baustein für die zukünftige Arbeit im Bereich Wirtschaftsflächenentwicklung und Grundlage für die strategische Leitbildentwicklung. Mit dem Wirtschaftsflächenatlas wird das Ziel verfolgt, Standorttypen zu definieren und zu verorten. Die Analyse von Bewertungsparametern über mehrere Jahre hinweg ermöglicht die Identifizierung von Entwicklungsdynamiken bzw. Veränderungsprozessen, woraus im Weiteren Handlungsräume und Priorisierungen abgeleitet werden.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurzfristig (in Bearbeitung)</p>
GE Burgweg	<p>Qualifizierung Gewerbegebiet Burgweg</p> <p>Das Areal des Gewerbegebietes Burgweg ist überwiegend von Betrieben der Kfz-Branche sowie kleineren Bauunternehmen und verarbeitenden Betrieben geprägt. Insbesondere im Bereich der Straßen Raveike und Burgweg gibt es einzelne Wohnhäuser und Gewerbegebäude mit Betriebswohnungen. Die Jakobstraße ist geprägt durch eine weitestgehend geschlossene Straßenrandbebauung mit mehrgeschossigen Wohnhäusern aus der Gründerzeit. Im Gebiet finden sich darüber hinaus mehrere Vergnügungstätten (Veranstaltungs- bzw. Hochzeitssäle, Spielhalle, Billard-Café). Teilweise kann eine Mindernutzung von Flächen und abgängige Bausubstanz festgestellt werden. Das Gebiet wirkt in Teilbereichen „in die Jahre gekommen“. Dabei befindet es sich in einer für Gewerbegebiete privilegierten Lage, da es zum großen Teil von Grünflächen umgeben ist, die Puffer bzw. Abstandsflächen zu den sensiblen Bereichen darstellen. Somit können sich kleinteilige Betriebe ohne größere Auflagen gewerbeaufsichtsrechtlicher oder immissionsschutzrechtlicher Art ansiedeln. Jedoch ist abzuwägen, inwieweit die Ansiedlung von potenziell störendem Gewerbe mit dem Erhalt der angrenzenden gemäß Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund 2024 eingestuft ruhigen Bereiche (Fredenbaumpark) und dessen Funktion als Stadtoase/ ruhiges Gebiet vereinbar ist.</p> <p>Demnach sollte eine weitere Ausweitung gebietsfremder Nutzungen wie Wohnen, Einzelhandel und Vergnügungstätten zum Schutz der Wirtschaftsfläche vermieden werden. Ein wichtiger Schritt auf dem Weg dahin war der Beschluss des Bebauungsplans Ev 150 – Burgweg – im Jahr 2022. Der einfache Bebauungsplan schließt die weitere Ansiedlung von</p>

	<p>Einzelhandelsbetrieben mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten sowie bestimmte Arten von Vergnügungsstätten (Spiel- und Erotikbereich) aus. Im Weiteren gilt es, un- oder untergenutzte Flächen in eine effiziente Nutzung zu überführen und eine sukzessive Qualifizierung der städtebaulichen und gewerblichen Strukturen voranzutreiben. Einen Baustein dabei bildet der zurzeit in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Ev 156 – Gewerbegebiet Raveike –. Mit der Aufstellung des Bebauungsplans werden die Ziele verfolgt, den Gewerbebestandort zu stärken und die weitere städtebauliche Entwicklung und Ordnung durch Festsetzungen z.B. zu Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise oder den überbaubaren Flächen weitergehend zu steuern. Zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes ist darüber hinaus die Initiierung eines Gewerbegebietsmanagements bzw. einer Standortinitiative zu empfehlen.</p> <p>Akteur: Wirtschaftsförderung (80/ WF): Beratung Eigentümer*innen und Ansiedlungsinteressenten, Zeithorizont: fortlaufend; Gewerbegebietsmanagement, Zeithorizont: mittel- bis langfristig; Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61): Aufstellung Bebauungsplan, Zeithorizont: kurzfristig</p> <p>Ebenfalls wird empfohlen, das Gewerbegebiet zu begrünen, um der thermischen Belastung aufgrund des hohen Versiegelungsgrades zu begegnen. Denkbar wären z.B. die Pflanzung großkroniger Bäume sowie die Installation von Dach- und Fassadenbegrünungen⁹².</p> <p>Akteur: Private, Tiefbauamt (FB 66), Umweltamt (FB 60), Grünflächenamt (FB 63) Zeithorizont: mittelfristig</p>
Fürst-Hardenberg-Allee	<p>Entwicklung der untergenutzten Wirtschaftsflächen entlang der Fürst-Hardenberg-Allee gem. Ev 124 – verlegte Lindenhorster Straße –</p> <p>Entlang der Fürst-Hardenberg-Allee werden kleinteilige Betriebsflächen marginal durch Kfz-Gewerbe genutzt. Diese Art der Nutzung bleibt weit hinter den planungsrechtlichen Möglichkeiten des rechtskräftigen Bebauungsplans Ev 124 – verlegte Lindenhorster Straße – zurück. Für die Flächen gilt es demnach eine effizientere Flächennutzung gem. den planungsrechtlichen Möglichkeiten anzustreben.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF) Zeithorizont: mittel- bis langfristig</p>

⁹² vgl. Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Regionalverband Ruhr, Referat Geoinformation und Raumbewertung, Team Klimaschutz und Klimaanpassung, 2019: Klimaanalyse Stadt Dortmund: S. 137

<p>GE Hardenberghafen</p>	<p>Entwicklung „CleanPort-Dortmund“</p> <p>Das Kompetenzzentrum „CleanPort-Dortmund“ soll als zukunftsorientierte Industriefläche entwickelt werden, bei der der Fokus auf Technologien und Verfahren zur Erzeugung, Verdichtung, Speicherung und Transport von Wasserstoff liegen soll. Die Abwärme des direkt angrenzenden Unternehmens Deutsche Gasrußwerke soll als Energiequelle für die Betriebe im Bereich der Entwicklungsfläche „CleanPort“ dienen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF)</p> <p>Zeithorizont: mittel- bis langfristig</p>
<p>GE Dammstraße</p>	<p>Inwertsetzung der Wirtschaftsflächen im Gewerbegebiet Dammstraße</p> <p>Die Betriebsfläche südlich der Dammstraße (rd. 13,5 ha) nimmt den überwiegenden Teil des Gewerbegebiets Dammstraße ein und wird seit 2018 durch einen Betrieb für Fahrzeuglogistik (Autokontor Bayern) genutzt. Das Dienstleistungsportfolio des Unternehmens umfasst Kfz-Logistik, Inspektions- und Wartungsarbeiten sowie Services für Flotten- und Leasingfahrzeuge. Die Lagerkapazität am Standort umfasst rd. 6.000 Fahrzeuge. In ihrer derzeitigen Nutzungsform (ebenerdiges Abstellen Kfz) erscheint die Fläche untergenutzt. Das Überbauen der Stallplatzflächen mit Photovoltaik oder die Realisierung einer mehrstöckigen Parkpalette könnte zu einer kurzfristigen Aufwertung der Flächennutzung führen.</p> <p>Langfristig sollte jedoch bei einer eventuellen Aufgabe der Nutzung eine kleinteiligere und effizientere Entwicklung forciert werden. Neben dem großen Flächenpotenzial zeichnet sich der Standort durch eine zentrale Lage innerhalb Dortmunds sowie infrastrukturell günstige Anbindung aus. Aufgrund ihrer Vornutzung und der Umgebungsbebauung bietet sich die Fläche als Standort für das produzierende Gewerbe und Industrie an. Jedoch ist abzuwägen, inwieweit die Ansiedlung von potenziell störendem Gewerbe mit dem Erhalt der angrenzenden Grünfläche (Nordfriedhof/ Burgholz) und dessen Funktion als Stadtoase/ ruhiges Gebiet vereinbar ist. Bei einer möglichen Umstrukturierung der Flächen sollte zudem der Hinweis aus dem Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund 2024, eine Verbindung zwischen den ruhigen Gebieten Freudenbaupark und Stadtoase Eving zu schaffen, berücksichtigt werden, um die Zugänglichkeit der ruhigen Bereiche zu verbessern.</p> <p>Akteur: Stadtplanung- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF)</p> <p>Zeithorizont: langfristig</p>

Handlungsfeld Wohnen und Leben

Der Stadtbezirk Eving verfügt über ein vielfältiges Wohnangebot. Neben großflächigen Ein- und Zweifamilienhaussiedlungen und einzelner Streusiedlungen im Randbereich, zeigen sich mittel bis stark verdichtete Siedlungen in Obereving und der Evinger Mitte. Bedeutsam war in den letzten Jahren die Realisierung des Neubaugebietes Ev 138 – Brechtener Heide –, indem überwiegend Ein- und Zweifamilienhäuser aber auch Geschosswohnungsbauten errichtet wurden. Während der wohnbauliche Fokus lange auf einer aufgelockerten Bauweise lag, legen Neubaukonzepte zunehmend den Fokus auf den Geschosswohnungsbau anstelle des Einfamilienhausbaus. Der aktuelle Entwicklungsschwerpunkt liegt auf Flächenentwicklungen im Innenbereich in den statistischen Bezirken Lindenhurst und Eving sowie der Nutzung bereits bestehender rechtskräftiger Wohnbauflächenpotenziale.

Die darüber hinaus im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächenpotenziale, welche sich hauptsächlich im statistischen Bezirk Brechten aber auch in Eving befinden, erfordern eine stufenweise und nachfragegerechte Wohnbauflächenentwicklung, um kein Überangebot zu schaffen. Für eine Priorisierung der Wohnbauflächenpotenziale bietet die aktuell in Erarbeitung befindliche Wohnbauflächenrevision eine Orientierung. Mithilfe der Wohnbauflächenrevision erfolgt eine Überprüfung aller bislang nicht in Anspruch genommenen Wohnbaulandpotenziale des Flächennutzungsplans von 2004 hinsichtlich aktueller Entwicklungseinschätzungen, sowie die Prüfung neuer Flächen als mögliche Ergänzungsoption. Durch die Entwicklungspriorisierung der Wohnbauflächenreserven soll eine Grundlage für eine mittelfristige, verlässliche und nachhaltige Baulandbereitstellung geschaffen werden. Zum anderen wird deutlich, welche Wohnbauflächenpotenziale sich aufgrund gewandelter z.B. planungsrechtlicher oder stadtklimatischer Anforderungen ggf. nicht mehr für eine wohnbauliche Entwicklung eignen.

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

- „Flächenpool“ mit Flächen mit hoher Eignung für mittelfristige⁹³ Entwicklungen
- Potenzialflächen für langfristige Entwicklungen und Nachrückreserve für den „Flächenpool“
- Potenzialflächen für nachrangige Entwicklung oder ggf. für andere Nutzungen.

Gleichzeitig wird der Fokus der wohnbaulichen Entwicklung auf den Innenbereich gelenkt, um durch Nachverdichtungen und Baulückenschließungen Wohnraum zu schaffen, ohne Freiraum in Anspruch zu nehmen. Dabei ist v.a. in bereits verdichteten Bereichen darauf zu achten, dass durch Baumaßnahmen keine Verschärfung der stadtklimatischen Situation eintritt bzw. dass diese ausgeglichen wird (siehe auch Handlungsfeld Freiraum und Stadtklima). Gerade auch bei der Entwicklung neuer Wohngebiete sollten die Möglichkeiten der Nah-/ Fernwärme geprüft werden (siehe Handlungsfeld Lebensqualität und Daseinsvorsorge). Darüber hinaus sind weitere Belange bei der Entwicklung neuer Wohngebiete zu berücksichtigen, wie z.B. Lage, Nähe und Zugänglichkeit zu Stadtoasen/ ruhigen Gebieten, um dessen Funktion als Erholungs- und Rückzugsort zu sichern.

⁹³ Die mittelfristige Entwicklungsperspektive umfasst im Zusammenhang mit der Wohnbauflächenrevision in etwa einen Zeitraum von 6-8 Jahren, da hier alle Schritte vom Planungsanstoß über das Bauleitplanverfahren bis hin zur erfolgreichen Planrechtschaffung gemeint sind.



Ziel: Maßvolle Nachverdichtung

Um dem hohen Bedarf an Wohnraum mit dem gleichzeitigen Anspruch an eine gute Umfeldausstattung nachzukommen, stellt eine maßvolle Nachverdichtung in integrierter Lage die beste Lösung dar. Dabei ist v.a. in höher verdichteten Bereichen darauf zu achten, dass mit einer baulichen Entwicklung auch die Entwicklung von „Grün“ einhergeht (Dach- und Fassadenbegrünung, Entsigelung etc.), um die Wohn- und Lebensqualität zu sichern.

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

Handlungsempfehlung

Verortung	Thema
Gesamtstadt	<p>Erarbeitung Baulückenkataster</p> <p>Bundes- und landespolitische Vorgaben sehen vor, den Flächenverbrauch zu reduzieren und bis zum Jahr 2050 einen Verbrauch von Netto-Null im Sinne einer Kreislaufwirtschaft zu erreichen (Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie; Klimaschutzplan 2050; Landesentwicklungsplan NRW). Gesetzlich verankert ist eine Baulückenerhebung im § 200 Abs. 3 BauGB: „Ein Baulückenkataster erfasst sofort oder in absehbarer Zeit bebaubare Flächen in Karten oder Listen auf der Grundlage eines Lageplans“. Ziel ist es, die vorhandene Infrastruktur besser auszulasten, Freiraum zu schützen und einen Beitrag zur Deckung des Wohnflächenbedarfs zu leisten.</p> <p>Nach Abschluss der Erhebung und Auswertung der Baulückenpotenzial ist eine Implementierung des Katasters in das bestehende Wohnbauflächenmonitoring vorgesehen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurzfristig (in Bearbeitung)</p>

Gesamtstadt	<p>Erarbeitung Innenentwicklungsstrategie</p> <p>Grundsätzliches Ziel der Stadtentwicklung ist, die bauliche Inanspruchnahme von Freiraum im Außenbereich zu reduzieren. Dazu sollen im Innenbereich Nachverdichtungspotenziale für Wohnen, Gewerbe und Gemeinbedarf identifiziert werden. Dabei soll auf bestehende Untersuchungen, wie z.B. das Baulückenkataster, die Wohnbauflächenrevision und den Wirtschaftsflächenatlas Bezug genommen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurzfristig</p>
-------------	--



Ziel: Wohnbauflächen entwickeln

Der Fokus der Siedlungsentwicklung im Stadtbezirk Eving liegt kurzfristig auf Flächen im Innenbereich der statistischen Bezirke Lindenhorst und Eving sowie auf Flächen mit bestehendem Planrecht, dessen Vermarktung noch nicht abgeschlossen ist. Um der Nachfrage nach Wohnraum auch mittel- bis langfristig nachkommen zu können, gilt es, die darüber hinaus im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächenpotenziale bedarfsgerecht und stufenweise zu entwickeln.

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

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamtstadt	<p>Durchführung Wohnbauflächenrevision</p> <p>Mit Hilfe der Wohnbauflächenrevision erfolgt eine Überprüfung aller bislang nicht in Anspruch genommener Baulandpotenziale des Flächennutzungsplans hinsichtlich aktueller Entwicklungseinschätzungen, sowie die Prüfung neuer Flächen als mögliche Ergänzungsoption. Ziel ist eine Entwicklungspriorisierung der Wohnbauflächenreserven als Grundlage für eine mittel- und langfristige sowie verlässliche und nachhaltige Baulandbereitstellung.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurzfristig (in Bearbeitung)</p>

Bebauungspläne in Aufstellung	
Am Katzenbuckel	<p>Abschluss des Bauleitplanverfahrens Ev 152 – östlich und westlich Am Katzenbuckel –</p> <p>Östlich und westlich der Straße Am Katzenbuckel ist auf einer Fläche von 2,1 ha die Entwicklung von ca. 110 Wohneinheiten (15 WE in EFH, 95 WE in GWB) vorgesehen. Zudem sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein Gemeindezentrum, eine Tageseinrichtung für Kinder (TEK) und einen Spielplatz geschaffen werden. Die Möglichkeit der Nah-/ Fernwärme gilt es zu prüfen. Die entwässerungstechnische Planung wird aufgrund der komplexen Rahmenbedingungen vor Ort eng mit den Stadtentwässerungsbetrieben Dortmund erarbeitet. Die Zugänglichkeit zu der gem. Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund 2024 eingestuftem Stadtoase Eving (Nordfriedhof/ Burgholz, Externbergpark) sollte als positiver Standortfaktor bei der Planung berücksichtigt werden.</p> <p>Die Erschließung des Plangebiets erfolgt von der Deutschen Straße über die Straße Am Katzenbuckel. Auch wenn zu Stoßzeiten mit einer höheren Verkehrsbelastung gerechnet werden muss, ist die Verkehrsabwicklung über die Straße Am Katzenbuckel abbildbar. Darüber hinaus sieht der Entwurf des Bebauungsplans eine Verlängerung des Grubenwehrweges vor. Der verlängerte Grubenwehrweg soll zu einem späteren Zeitpunkt einen wesentlichen Teil der Hol- und Bringverkehre zur Tageseinrichtung für Kinder aufnehmen, wird jedoch entsprechend der Arbeitsplanung des Tiefbauamtes erst nachgelagert erfolgen können.</p> <p>Der östlich angrenze Wald und der Bereich des Hundevereins liegen außerhalb des Planbereichs und werden von der Planung nicht tangiert.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Fachbereich Liegenschaften (FB 23), Stadtentwässerung (FB 70)</p> <p>Zeithorizont: kurzfristig</p>
Wohnbauflächenpotenziale in bestehenden Bebauungsplänen	
Herbert-Grossek-Weg	<p>Entwicklung des Wohnbauflächenpotenzials Ev 148 – Wohnsiedlung am Eckey –</p> <p>Im Bereich des bereits seit 2014 rechtsgültigen Bebauungsplan Ev 148 – Wohnsiedlung am Eckey – wurde das Potenzial zur Errichtung von ca. 30 Wohneinheiten in Einfamilienhäusern noch nicht ausgeschöpft. Derzeit befindet sich der Bau eines Mehrfamilienhauses in der Umsetzung. Ebenfalls werden die Einzelgrundstücke, nachdem die Erschließungsmaßnahmen abgeschlossen wurden, nun vermarktet.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Fachbereich Liegenschaften (FB 23)</p>

	Zeithorizont: kurzfristig
Lindenhors- ter Straße/ Kohlberger Straße	<p>Entwicklung des Wohnbauflächenpotenzials Ev 124 – Verlegte Lindenhorster Straße -</p> <p>Durch die Aufstellung des Ev 124 wurden westlich der verlegten Lindenhors-ter Straße die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine gemischte Nutzung mit Wohnen (ca. 40 WE im GWB) und Gewerbe geschaffen. Neben der Prüfung der Möglichkeit für Nah-/ Fernwärme sollte bei der Ansiedlung von Gewerbe auf die Verträglichkeit mit der angrenzenden Wohnbebauung geachtet werden.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: mittelfristig</p>
Wohnbauflächenentwicklung nach § 34 BauGB	
Südlich Berg- straße	<p>Entwicklung des Wohnbauflächenpotenzials auf dem Gelände der ehemaligen Brotfabrik Peine</p> <p>Ein Potenzial der Flächennachnutzung in integrierter Lage befindet sich auf dem ehemaligen Gelände der Brotfabrik Peine. Das zuvor gewerblich genutzte Gelände soll zukünftig ausschließlich für Wohnen genutzt werden. Ca. 80 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau können hier entstehen. Das Projekt ist nach § 34 BauGB als Innenentwicklung zu beurteilen.</p> <p>Akteur: Private, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurzfristig</p>
Potenzialflächen für eine mittelfristige Entwicklung	
Brechten-Ost (Evinger Straße/ Brechterer Straße; Rau- her Kamp)	<p>Mittelfristige Entwicklung des Plangebiets Ev 155 – Brechten Ost – (ca. 200 WE, 40 in EFH, 160 in GWB)</p> <p>Die Fläche (ca. 5,9 ha) wird derzeit für die Landwirtschaft genutzt. Neben der Errichtung von ca. 200 Wohneinheiten in Ein- und Mehrfamilienhäusern ist die Errichtung einer Tageseinrichtung für Kinder (TEK) vorgesehen (siehe Handlungsfeld Lebensqualität und Daseinsvorsorge). Der Aufstellungsbeschluss des bereits in Vorbereitung befindlichen Bebauungsplans Ev 155 – Brechten-Ost – ist für das Jahr 2026 vorgesehen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: mittelfristig</p>
Südlich Oetringhau- ser Straße	<p>Mittelfristige Entwicklung des Wohnbauflächenpotenzials „südlich Oetringhauser Straße (Innenentwicklung, ca. 10 WE in EFH)</p>

	<p>Die Fläche (ca. 0,6 ha) weist generell eine gute Eignung für eine wohnbauliche Entwicklung auf und ist im mittelfristigen Realisierungshorizont vorstellbar. Eine bauliche Umsetzung auf der Fläche ist allerdings vom Interesse der Eigentümer abhängig.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: mittelfristig, bei neuprojektierten Flächenentwicklungsaktivitäten im Stadtbezirk sollte diese Fläche aufgrund ihrer guten Eignung einen Entwicklungsvorrang bekommen. In die Abwägung hinsichtlich des Entwicklungsvorrangs sind jedoch auch die relativ geringen zu erzielenden Wohneinheiten einzubeziehen.</p>
Potenzialflächen für eine langfristige Entwicklung	
<p>Evinger Straße/ Widumer Straße (südlich Widumer Straße)</p>	<p>Langfristige Entwicklung des Wohnbauflächenpotenzials „Widumer Straße“ (Innenentwicklung, ca. 60 WE, 30 WE in EFH, 30 WE in GWB)</p> <p>Als Potenzial für die Innenentwicklung (ca. 1,8 ha) ist die Fläche sehr gut in vorhandene Versorgungsstrukturen (Nahversorgungseinrichtungen, Mobilitätsvoraussetzungen) integriert. Trotz bestehender Restriktionen würde die Fläche – ggf. unter der Voraussetzung eines Zuschnitts auf restriktionsarme Bereiche – in Summe eine sinnvolle Ergänzung der vorhandenen Bebauung und Stärkung der Infrastrukturen ermöglichen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: langfristig, Nachrückreserve für den Flächenpool</p>
<p>Nördlich Hessische Straße</p>	<p>Langfristige Entwicklung des Wohnbauflächenpotenzials „Nördlich Hessische Straße“ (Arrondierung, ca. 30 WE in EFH)</p> <p>Trotz ihres Arrondierungscharakters ist diese Fläche (ca. 1,1 ha) zentral gelegen und gut in vorhandene Versorgungsstrukturen in Eving integriert. Gleichzeitig ist sie wenig betroffen von städtebaulichen Restriktionen, bietet jedoch im Hinblick auf Aspekte der Klima- und Umweltverträglichkeit Abwägungserfordernisse. Klärungsbedarf besteht im Hinblick auf die Erschließungsmöglichkeiten.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: langfristig, Nachrückreserve für den Flächenpool</p>
<p>Brechten-Südost/ Esch (Brechten-Südfeld)</p>	<p>Langfristige Entwicklung des Wohnbauflächenpotenzials „Brechten-Südost/ Esch“ (Siedlungserweiterung, ca. 90 WE in EFH)</p> <p>Das Flächennutzungsplanpotenzial gilt ebenfalls als Siedlungserweiterungsfläche. Eine wohnbauliche Entwicklung wird eher in langfristiger Perspektive gesehen. Durch die randliche Lage nahe der Autobahn ist lediglich eine mäßige Einbindung in den Siedlungsraum sowie eine starke Verlärmung gegeben. Zudem sind hier Aspekte der Klima- und</p>

	<p>Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen, so dass erst eine Entwicklung in Erwägung gezogen werden sollte, wenn alle anderen Flächen entwickelt worden sind.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: langfristig, die Fläche sollte bei neuen Entwicklungsaktivitäten im Stadtbezirk keinen Entwicklungsvorrang bekommen</p>
<p>Potenzialflächen für eine Nachrangige Entwicklung</p>	
<p>Im Siepen</p>	<p>Nachrangige Entwicklung des Wohnbauflächenpotenzials „Im Siepen“ (Siedlungserweiterung, ca. 60 WE in EFH)</p> <p>In Brechten-Nord ruht das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Ev 140 – Im Siepen (3 ha, Aufstellungsbeschluss 1998) aufgrund der fehlenden Einigung mit dem Straßenbaulastträger Straßen.NRW bezüglich einer Erschließung über die Evinger Straße. Eine Erschließung über die Straße Im Siepen wurde zudem von der Bevölkerung abgelehnt. Dennoch gilt es die Zielvorstellung Wohnen des Flächennutzungsplanes 2004 sowie den Aufstellungsbeschluss Ev 140 beizubehalten, eine Entwicklung der Fläche ist jedoch als nachrangig zu allen anderen Potenzialflächen im Stadtbezirk zu sehen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: langfristig, nachrangige Entwicklung</p>

6 Beteiligungsprozess zu den erarbeiteten Ergebnissen

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

6.1 Beteiligung der Ortspolitik

Bei der Vorstellung der Handlungsfelder und Ziele gegenüber der Ortspolitik zeigte sich, dass keine grundsätzlichen Widersprüche bestehen. Die von der Politik getätigten konkreten Anregungen und Hinweise zu einzelnen Flächen konnten in den Ausführungen des Integrierten Stadtbezirkentwicklungskonzeptes berücksichtigt werden bzw. dienen als Themenspeicher und werden bei weitergehenden Planungen berücksichtigt.

6.2 Online-Beteiligung der Öffentlichkeit

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

Es haben sich 115 Bürger*innen an der Befragung beteiligt. Dies zeigt, dass es sich nicht um eine repräsentative Befragung handelt, sondern vielmehr ausschnittsweise ein Stimmungsbild der Bewohnerschaft vor Ort widerspiegelt. 84 % der Teilnehmer*innen wohnen im Stadtbezirk Eving. Der überwiegende Teil (100 Teilnehmer*innen) ist zwischen 31 und 65 Jahre alt.

Die Rückmeldungen der Beteiligten zu den einzelnen Zielen der Handlungsfelder zeigt, dass diese Zustimmung finden. So lagen die Zustimmungswerte („stimme zu“/ „stimme grundsätzlich zu“), zwischen 63,5 % und 94,8 %. Die höchsten Zustimmungswerte erhielten die Ziele zur „Sicherung des Freiraums“ (94,8 %), zur „Durchgrünung“ (93,9 %) und zur „Sicherung attraktiver Zentren“ (93,8 %). Die niedrigsten Zustimmungswerte erhielten die Ziele einer „maßvollen Nachverdichtung“ (gesamstädtische Strategie für eine Innenentwicklung/ Nachverdichtung zu entwickeln; stufenweise Nachverdichtung in integrierten Lagen – 63,5 %) und zur „Sicherung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes“ (Bau der Nordspange – 64,3 %).

Die Befragung hatte weiterhin zum Ziel, den dringendsten Handlungsbedarf herauszustellen (max. drei Nennungen aus den sechs Handlungsfeldern). Dabei sehen die Befragten die größte Priorität in den Handlungsfeldern „Freiraum und Stadtklima“ (68 Nennungen), „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“ (65 Nennungen) und „Wohnen und Leben“ (61 Nennungen). Mit weniger Priorität werden die Handlungsfelder „Mobilität und öffentlicher Raum“ (39 Nennungen), „Wirtschaft und Arbeit“ (15 Nennungen) sowie „Baukultur und Urbanität“ (14 Nennungen) von den Teilnehmer*innen eingestuft.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die an der Befragung teilgenommenen Bürger*innen den im INSEKT Eving 2030+ erarbeiteten Zielen und Handlungsempfehlungen im Grundsatz zustimmen. Insbesondere bei den Handlungsfeldern „Freiraum und Stadtklima“ und „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“ zeigt sich, dass auch von der Öffentlichkeit ein großer Handlungsbedarf

gesehen wird. Keines der formulierten Ziele und Handlungsempfehlungen wird grundsätzlich abgelehnt.

7 Ausblick

Der Stadtbezirk Eving weist eine ausgewogene Mischung zwischen Wohnsiedlungsbereichen, gewerblichen Flächen sowie Frei- und Grünflächen auf. Dabei ist jedoch auffällig, dass sich die gewerblichen Flächen ausschließlich im Süden des Stadtbezirks befinden. Ebenfalls gibt es keine weiteren im Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund gesicherten Wirtschaftsflächenpotenziale, so dass eine Qualifizierung und Weiterentwicklung der bestehenden gewerblichen Flächen ange-raten sind, um der Nachfrage nach Wirtschaftsflächen nachkommen zu können.

Während es keine Wirtschaftsflächenpotenziale in Eving gibt, verfügt der Stadtbezirk über Wohnbauflächenpotenziale, durch die sowohl eine kurzfristige als auch langfristige Bereitstellung von Wohnbauland planerisch gewährleistet ist. Herausforderungen bei der Bereitstellung von Wohnbauland ist, dass in Eving weiterhin von einem überdurchschnittlichen Bevölkerungswachstum ausgegangen wird, so dass ein entsprechend hoher Bedarf nach Wohnraum, aber auch nach sozialer Infrastruktur zu erwarten ist. Gleichzeitig besteht das Ziel, die Neuinanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungszwecke möglichst gering zu halten, um den Freiraum mit seinen Funktionen, wie z.B. Erholungsnutzung, Naturschutz, Landwirtschaft und Stadtklima, zu schützen. Daher soll geprüft werden, wie im Innenbereich durch Nachverdichtung Wohnraum und Wirtschaftsflächen geschaffen werden können.

Bei der Entwicklung einer gesamtstädtischen Innenentwicklungsstrategie sind z.B. folgende Aspekte zu beleuchten:

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

Eine weitere wichtige Aufgabe bei der Entwicklung des Stadtbezirkes ist es, die Zentren zukunftsfähig aufzustellen. Zum einen geht es darum, dem Strukturwandel im Einzelhandel zu begegnen

und die Folgen des Klimawandels, die sich insbesondere in den stärker verdichteten und versiegelten Bereichen bemerkbar machen, abzumildern. Ziel ist es, eine hohe Nutzungsvielfalt und Aufenthaltsqualität zu sichern.

Im Rahmen der Mobilitätswende stellt die Stärkung des Radverkehrs einen wesentlichen Baustein dar. Bedeutsamste Maßnahme ist die Umsetzung der Veloroute 1 Eving welche die Anbindung des Stadtbezirkes an die Dortmunder Innenstadt verbessert.

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

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

Anhang 1 Quellenangaben

Veröffentlichungen

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

9 Ziele – Eine Stadtverwaltungsstrategie (2024); Stadt Dortmund (Hrsg.)

Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Weiterentwicklung 2021 (2020); Die Bundesregierung (Hrsg.)

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

Fachbeitrag des Naturschutzes und der Landschaftspflege für die Planregion des Regionalverbandes Ruhr (RVR) (2017); Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) (Hrsg.)

Hafenwelt Dortmund Nr. 2 (2024): Dortmunder Hafen AG (Hrsg.)

Integrierte Stadtentwicklung (2018): Beckmann, Klaus J., in: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Handwörterbuch für Stadt- und Raumentwicklung, Hannover: S. 1063-1068

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

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

Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (MiKaDo) (2021); Stadt Dortmund, Umweltamt (Hrsg.)

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

Stadt Dortmund, 2020: Statistisches Jahrbuch. Dortmunder Statistik 2019

Stadt Dortmund, Amt für Wohnen, 2023: Bericht zum kleinräumigen Wohnungsmarktmonitoring

Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik (2018): Nachfrageanalyse zur Situation auf dem Dortmunder Wohnungsmarkt, Dortmund

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (2016): Zukünftige Wohnbauflächenentwicklung in Dortmund: Bericht Wohnbauflächenentwicklung Dortmund, Dortmund

StadtgrünPlan - Stadtbezirk Eving (2004): Stadt Dortmund, Grünflächenamt (Hrsg.)

Internetquellen

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

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

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen: BMWSB - Gesetzgebungsverfahren - Gesetz zur Stärkung der integrierten Stadtentwicklung, Referentenentwurf, Bearbeitungsstand 29.07.2024 (zugegriffen am 03.02.2025)

Website Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV); Die 2030-Agenda für nachhaltige Entwicklung, unter: <https://www.bmu.de/WS3548> (zugegriffen am 10.05.2024)

Website Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWBSB); Die Neue Leipzig-Charta, unter <https://www.bmwsb.bund.de/Webs/BMWSB/DE/themen/stadt-wohnen/stadtentwicklung/neue-leipzig-charta/neue-leipzig-charta-node.html> (zugegriffen am 10.05.2024)

Website Die Bundesregierung; Die 17 globalen Nachhaltigkeitsziele, unter: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/nachhaltigkeitspolitik/die-un-nachhaltigkeitsziele-1553514> (zugegriffen am 03.06.2024)

Website Dortmunder Statistik; Bevölkerung in Zahlen 2024, unter: <https://statistikportal.dortmund.de/bevoelkerung/bevoelkerungin zahlen/> (zugegriffen am 19.05.2025)

Website Dortmunder Statistik; Vorausberechnung der Dortmunder Hauptwohnbevölkerung, unter: <https://statistikportal.dortmund.de/bevoelkerung/vorausberechnung2023/#annahmen> (zugegriffen am 19.05.2025)

Website Stadt Dortmund: Solarkataster, unter <https://www.dortmund.de/themen/umwelt-nachhaltigkeit-und-klimaschutz/solarkataster/> (zugegriffen am 19.12.2024)

Website Stadt Dortmund; „nordwärts“-Online-Karte, unter: https://rathaus.dortmund.de/wps/portal/dortmund/home/dortmund/rathaus/domap/services.domap.de/online_karte!/ut/p/z1/jZFNC8lwDlBv_go97KjJppvDWxEZyiaoOGcvsrE6B9pKVxX_vcWPg-A6c0hCeN43hABttDSTHZDoRrfvVFeB8vRaFqkqBU-PkMCWejtn4Tu2HWAYhEsPSRjNHJy7GBAXNk8Aa4lg0H_0BoCa7WfNC-g3gi7RSDQcx9EiRn_imo-HAts0AxtgARIMGwPs4mA8tjiJ7_YTwrO8XQCXbM8lk7yL1-KDUuRpZa-GEupDpdeN7IQua3IEIV9XJm4S_pQVQKkt8KOJ_WyX01Laddmt1vpPMAXSgE7w!!/dz/d5/L2dBI-SEvZ0FBIS9nQSEh/ (zugegriffen am 30.04.2025)

Website Stadt Dortmund; Umsetzung der Wohnungspolitischen Agenda, unter <https://www.dortmund.de/dortmund/projekte/rathaus/verwaltung/amt-fuer-wohnen/downloads/kommunales-wohnenkonzept-dortmund/umsetzung-der-wohnungspolitischen-agenda.pdf> (zugegriffen am 05.06.2024)

Beschlussvorlagen

Anpassung des Handlungsprogramms Klima-Luft 2030 an das Ziel der Klimaneutralität 2035: Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 22.02.2024, Drucksache-Nr. 33723-23

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

Eignungsuntersuchung zur Identifizierung neuer Wirtschaftsflächen im Freiraum aus 2021/ 2022, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 10.11.2022, Drucksache-Nr. 25130-22

Einrichtung einer Quartierskoordination für den Stadtbezirk Eving: Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 12.05.2022, Drucksache-Nr. 23655-22

Entwicklung einer gesamtstädtischen Innenentwicklungsstrategie, AKUSW 26.04.2023, Drucksache-Nr. 30727-23 und -23/1

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

Fachbeitrag „Barrierefreie Bushaltestellen“: Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 18.11.2021, Drucksache-Nr.: 17473-20

Fachbeitrag „Barrierefreie Stadtbahnhaltestellen“: Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 14.06.2022, Drucksache-Nr.: 22296-21

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

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

Kommunales Wohnkonzept Dortmund 2021: Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 18.11.2021, Drucksache-Nr. 21690-21

Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund 2024, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 13.02.2025, Drucksache-Nr. 36988-25

Mantelvorlage Klimaschutz und Klimaanpassung: Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 16.12.2021, Drucksache-Nr. 22397-21-E2

Masterplan Einzelhandel 2021 – Fortschreibung Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Dortmund: Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 15.06.2023, Drucksache-Nr. 30213-23

Projekt „Nordwärts“: Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 07.05.2015, Drucksache-Nr. 14748-14

Quartierskoordination Eving: Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 12.05.2022, Drucksache-Nr. 23655-22

Sachstandsbericht 2024 „Strategische Ausbauplanung der Kindertagesbetreuung: Kenntnisnahme des Ausschusses für Kinder, Jugend und Familien vom 06.11.2024, Drucksache-Nr. 36295-24

Sicherung von bezahlbarem Wohnraum, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 10.04.2014: / Drucksache-Nr. 11409-13-E2

Vom Energienutzungsplan zur kommunalen Wärmeplanung, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 26.09.2024, Drucksache-Nr. 35538-24

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

Denkmalschutzgesetz NW in der ab 1. Juni 2022 geltenden Fassung

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

Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.07.2018 zuletzt geändert am 01.01.2024

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

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

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

Anhang 2 Abkürzungsverzeichnis

A – Autobahn

Abb. – Abbildung

ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung

AS – Anschlussstelle

ASB – Allgemeine Siedlungsbereiche

AWO – Arbeiterwohlfahrt

B&R – Bike and Ride

BauGB – Baugesetzbuch

BauO – Bauordnung

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung

Bf - Bahnhof

BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

BMWSB – Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen

BNatschG – Bundesnaturschutzgesetz

bzw. - beziehungsweise

d.h. – das heißt

DO – Dortmund

DSchG – Denkmalschutzgesetz

DS-Nr. – Drucksache-Nummer

EEG – Erneuerbare-Energien-Gesetz

EFH - Einfamilienhaus

ENP – Energienutzungsplan

etc. – et cetera

EW - Einwohner*innen

FB – Fachbereich

ff. – fort folgende

FNP – Flächennutzungsplan

GE – Gewerbegebiet

GEP – Gebietsentwicklungsplan

GES – Gesamtschule

GI – Industriegebiet

GIB – Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen


GmbH – Gesellschaft mit beschränkter Haftung

GS – Grundschule

GWB – Geschosswohnungsbau
GYM – Gymnasium
ha – Ha
Hbf - Hauptbahnhof
i.d.R. – in der Regel
InHKs – Integrierte Handlungskonzepte
INSEKT – Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept
Kap. – Kapitel
Kfz – Kraftfahrzeug
kV – KiloVolt
KV – Kombiniertes Verkehr
L – Landesstraße
LEP – Landesentwicklungsplan
Lkw – Lastkraftwagen
LWL – Landschaftsverband Westfalen-Lippe
m – Meter
Mg – Mengede
MIV – Motorisierter Individualverkehr
NRW – Nordrhein-Westfalen
NSG – Naturschutzgebiet
NVZ – Nahversorgungszentrum
ÖPNV – öffentlicher Personennahverkehr
RB - Regionalbahn
RE – Regionalexpress
REHK – Regionales Einzelhandelskonzept
RP Ruhr – Regionalplan Ruhr
RS1 – Radschnellweg 1
RVR – Regionalverband Ruhr
SBZ – Stadtbezirkszentrum
Sek – Sekundarstufe
SFM – Siedlungsflächenmonitoring
SJ – Schuljahr
SO – Sondergebiet
sog. – so genannte
SPNV – Schienenpersonennahverkehr
StA – Stadtamt
Tab. – Tabelle
TEK – Tageseinrichtung für Kinder
u.a. – unter anderem
VER – Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr
vgl. – vergleiche
VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
WE – Wohneinheiten
WF – Wirtschaftsförderung
z.B. – zum Beispiel
z.T. – zum Teil
ZVB – zentraler Versorgungsbereich

I. Darstellungen (§ 5 Abs. 2 BauGB)










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

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










—•—•—•—•— Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung

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








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

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









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

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

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

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

	Landwirtschaft
	Wald

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

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