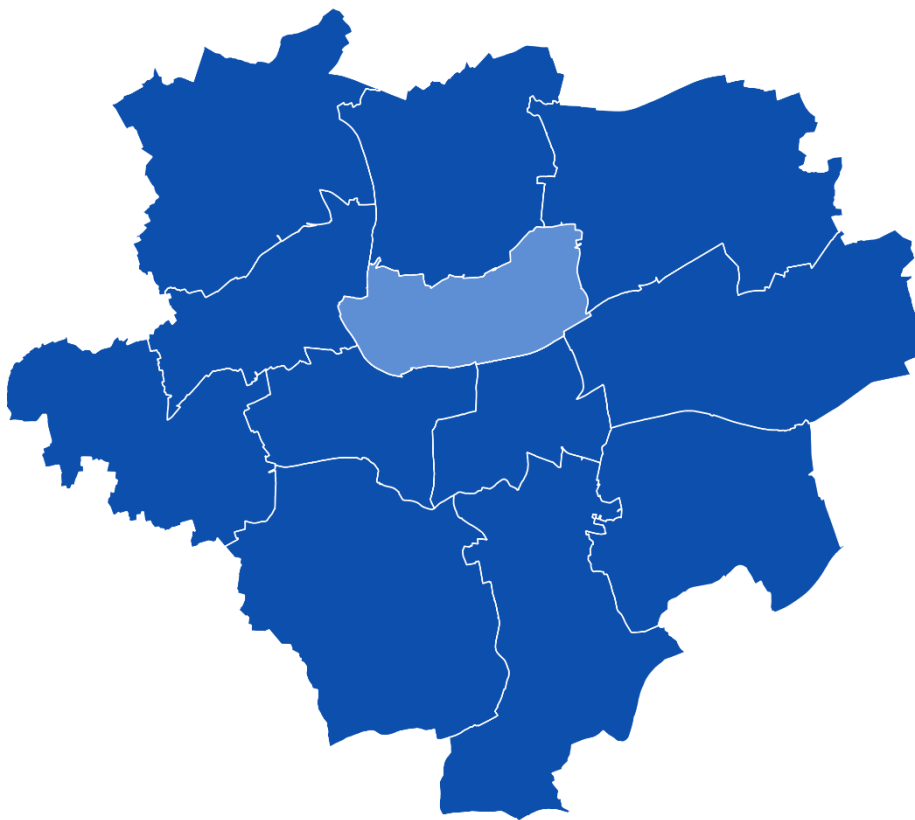


Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept



Innenstadt-Nord 2030+



Impressum

Herausgeber:

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Juni 2025

Birgit Niedergethmann (Leitung Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, verantwortlich)

Freistuhl 7, 44122 Dortmund

Telefon: 0231 - 50-22619

stadtplanungsamt@dortmund.de

www.stadtplanungsamt.dortmund.de

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt | dortmund.de

Projektbetreuung:

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

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

Rechtsgrundlage

Das Integrierte Stadtbezirkentwicklungskonzept Innenstadt-Nord 2030+ ist am 09.10.2025 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+ (2025)

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	10
3.2.2 SIEDLUNGSSCHWERPUNKTEMODELL	11
4 BESTANDSANALYSE	14
4.1 STADTBZIRKSPROFIL	14
4.1.1 RAUMNUTZUNG UND SIEDLUNGSSTRUKTUR	14
4.1.2 BEVÖLKERUNG UND SOZIALSTRUKTUR	18
4.2 PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN – FORMELL UND INFORMELL	21
4.2.1 FORMELLER RAHMEN DER DORTMUNDER STADTENTWICKLUNG	21
4.2.2 INFORMELLER RAHMEN DER DORTMUNDER STADTENTWICKLUNG ...	28

4.3	FACHPLANUNGEN	35
4.3.1	DENKMALSCHUTZ & DENKMALPFLEGE.....	35
4.3.2	EINZELHANDEL & ZENTREN	41
4.3.3	FREIRAUM & STADTKLIMA.....	48
4.3.4	MOBILITÄT	63
4.3.5	SOZIALE INFRASTRUKTUR.....	78
4.3.6	TECHNISCHE INFRASTRUKTUR.....	85
4.3.7	WIRTSCHAFTSFLÄCHEN.....	90
4.3.8	WOHNEN.....	102
5	INNENSTADT-NORD 2030+	114
5.1	WESENTLICHE AUSSAGEN	114
5.2	RAUMMODELL.....	116
5.2.1	SIEDLUNGSSTRUKTUR.....	116
5.2.2	ZENTREN	117
5.2.3	FREIRAUMSTRUKTUR.....	119
5.3	STADTBEZIRKSENTWICKLUNGSPLAN: HANDLUNGSFELDER, ZIELE UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	121
6	BETEILIGUNGSPROZESS ZU DEN ERARBEITETEN ERGEBNISSEN	151
6.1	ONLINE-BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	151
6.2	BETEILIGUNG DER ORTSPOLITIK	151
7	AUSBLICK	152
ANHANG 1	QUELLENANGABEN	I

ANHANG 2 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS..... IV

ANHANG 3 LEGENDE FLÄCHENNUTZUNGSPLAN (FNP) 2004VII

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Handlungsfelder, Ziele und Handlungsempfehlungen für Innenstadt-Nord 2030+..... 3

Abbildung 2: Stadtbezirksentwicklungsplan Innenstadt-Nord 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: Schrägluftbilder - Ausschnitte Innenstadt-Nord 14

Abbildung 8: Übersicht Gebietsgliederung Innenstadt-Nord 15

Abbildung 9: Schwarzplan Ausschnitt Innenstadt-Nord 16

Abbildung 10: ALKIS Ausschnitt Innenstadt-Nord 17

Abbildung 11: Stadtbezirk Innenstadt-Nord im Regionalplan Ruhr (RP Ruhr) 2024 22

Abbildung 12: Stadtbezirk Innenstadt-Nord im Flächennutzungsplan Dortmund 2004 24

Abbildung 13: Auswahl Bebauungspläne und Satzungen im Stadtbezirk Innenstadt-Nord 27

Abbildung 14: Rahmenplanung Westfalenhütte (2021) 29

Abbildung 15: Rahmenplanung südliche und nördliche Speicherstraße 29

Abbildung 16: Visualisierung nördlicher Bahnhofsvorplatz 30

Abbildung 17: Geltungsbereich Sanierungsgebiet „Südliches Nordmarktquartier“ 31

Abbildung 18: Abgrenzung Gebietskulissen der Stadterneuerungsgebiete Innenstadt-Nord 33

Abbildung 19: Hoeschmuseum und Borsigplatz 37

Abbildung 20: Fassaden im Nordmarkviertel; Hafenamt im Dortmunder Hafen 38

Abbildung 21: Siedlungsstrukturen in der Innenstadt-Nord 39

Abbildung 22: Bestand und Handlungsempfehlungen Denkmalschutz & Denkmalpflege Innenstadt-Nord 40

Abbildung 23: Stadtbezirkszentrum Nordstadt und Eingangssituation „Nördlich Burgtor“ 43

Abbildung 24: Nahversorgungszentren Schützenstraße und Münsterstraße-Nord 44

Abbildung 25: Nahversorgungszentrum Borsigplatz-Westfalenhütte und Westfalen-Einkaufszentrum am Sondergebietsstandort Bornstraße 45

Abbildung 26: Bestand und Handlungsempfehlungen Einzelhandel & Zentren Innenstadt-Nord 47

Abbildung 27: Hoeschpark, Fredenbaumpark und Blücherpark 52

Abbildung 28: Übersicht naturnahe ruhige Gebiete sowie Stadtoasen in Dortmund 56

Abbildung 29: Klimaanalysekarte der Stadt Dortmund (Ausschnitt Innenstadt-Nord) 59

Abbildung 30: Bestand und Handlungsempfehlungen Freiraum & Stadtklima Innenstadt-Nord 61

Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken 64

Abbildung 32: Verlauf der Veloroute 1 – südlicher Abschnitt 67

Abbildung 33: Verlauf der Veloroute 1 – mittlerer Abschnitt I 68

Abbildung 34: Verlauf der Veloroute 1 – mittlerer Abschnitt II 68

Abbildung 35: Verlauf der Veloroute 1 – nördlicher Abschnitt 69

Abbildung 36: Verlauf der Veloroute 2 – südlicher Abschnitt 69

Abbildung 37: Verlauf der Veloroute 2 – mittlerer Abschnitt I 70

Abbildung 38: Verlauf der Veloroute 2 – mittlerer Abschnitt II 70

Abbildung 39: Verlauf der Veloroute 2 – nördlicher Abschnitt 71

Abbildung 40: Verlauf der Veloroute 9 – südlicher Abschnitt 71

Abbildung 41: Verlauf der Veloroute 9 – mittlerer Abschnitt 72

<i>Abbildung 42: Verlauf der Veloroute 9 – nördlicher Abschnitt</i>	72
<i>Abbildung 43: Radzielnetz Ausschnitt Innenstadt-Nord</i>	74
<i>Abbildung 44: Bestand und Handlungsempfehlungen Mobilität Innenstadt-Nord</i>	77
<i>Abbildung 45: Bestand und Handlungsempfehlungen Bildungslandschaft Innenstadt-Nord</i>	83
<i>Abbildung 46: Bestand und Handlungsempfehlungen Technische Infrastruktur Innenstadt-Nord</i>	89
<i>Abbildung 47: Wirtschaftsflächenbestand nach Stadtbezirken</i>	91
<i>Abbildung 48: Potenzialflächen westlich des Logistikparks und Logistikpark Westfalenhütte</i>	92
<i>Abbildung 49: Logistik im Güterverteilzentrum Feineisenstraße, Zentrallager, Zementwerk</i>	93
<i>Abbildung 50: Industrie-Hafen, Südliche Speicherstraße, Nördliche Speicherstraße</i>	95
<i>Abbildung 51: Areal Westfaliastraße, Logistik Westfalia, Städtischer Betriebshof</i>	96
<i>Abbildung 52: Großflächiges Parken, Kfz-Gewerbe, Brauerei-Standort im Gewerbegebiet Bornstraße</i>	97
<i>Abbildung 53: Parkplatz Treibstraße, Umfeld nördlicher Hauptbahnhof, DHL-Zustellbasis</i>	98
<i>Abbildung 54: Bestand und Handlungsempfehlungen Wirtschaftsflächen Innenstadt-Nord</i>	100
<i>Abbildung 55: Wohnbauflächenpotenziale nach Stadtbezirken (ohne Einzelgrundstücke nach § 34 BauGB)</i>	104
<i>Abbildung 56: Wohnbauflächenpotenziale nach Fläche und potenzieller Anzahl an Wohneinheiten (inkl. Einzelgrundstücken nach § 34 BauGB)</i>	105
<i>Abbildung 57: Mittlere Angebotsmieten und Leerstandsquoten in den statistischen Unterbezirken</i> ..	107
<i>Abbildung 58: Flächencharakteristik der noch vorhandenen Wohnbauflächenpotenziale in der Innenstadt-Nord</i>	109
<i>Abbildung 59: Bestand und Handlungsempfehlungen Wohnen in der Innenstadt-Nord</i>	112
<i>Abbildung 60: Raummodell Innenstadt-Nord</i>	120
<i>Abbildung 61: Stadtbezirkentwicklungsplan Innenstadt-Nord 2030+</i>	150

Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung Innenstadt-Nord und Gesamtstadt</i>	18
<i>Tabelle 2: Bevölkerungsvorausberechnung</i>	19
<i>Tabelle 3: Geburten, Sterbefälle und Altersstruktur Innenstadt-Nord und Gesamtstadt 2024</i>	20
<i>Tabelle 4: Haushaltsstruktur, soziale Lage und Migration Innenstadt-Nord und Gesamtstadt</i>	20
<i>Tabelle 5: Zusammenfassende Darstellung der Wohnbauflächenpotenziale nach Entwicklungspriorität</i>	111

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) 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.

Der Stadtbezirk Innenstadt-Nord ist eine gründerzeitliche Stadterweiterung, die geprägt ist von hochverdichteten Wohngebieten, umgeben von großflächigen Industrie- und Gewerbeflächen. Auch Grün- und Parkanlagen, insbesondere entlang der nördlichen Bezirksgrenze, kennzeichnen den Stadtbezirk. Das Wohnen ist hauptsächlich auf die südlichen, citynahen Bereiche konzentriert, während sich die großflächigen Industrieareale der ehem. Westfalenhütte und des Hafens im Osten und West erstrecken. Der Stadtbezirk ist verkehrlich gut erschlossen, verschiedenen Hauptverkehrsstraßen von gesamtstädtischer Bedeutung durchlaufen das Gebiet und ein sehr gutes ÖPNV-Angebot ist vorhanden. Die Bevölkerung im Stadtbezirk hat innerhalb der letzten zehn Jahre stark zugenommen und wird nach der aktuellen Bevölkerungsprognose auch weiterhin zunehmen. Die Bevölkerungs- und Sozialstruktur weicht deutlich von den gesamtstädtischen Trends ab. Die Nordstadt liegt bereits seit Jahrzehnten im Fokus von städtebaulichen Erneuerungs- und Entwicklungsmaßnahmen zur Stabilisierung und Aufwertung des Stadtbezirkes.

Die Innenstadt-Nord ragt städtebaulich aus den gründerzeitlichen Stadterweiterungen deutlich hervor. Der erhaltene Baubestand stammt wesentlich aus der Zeit zwischen 1895 und dem zweiten Weltkrieg und wurde überwiegend in geschlossener Blockrandbauweise errichtet. Kriegslücken wurden in den 1950er Jahren geschlossen. Aus diesem längeren Bebauungsprozess folgte eine Vielzahl unterschiedlicher Haustypologien in unterschiedlichen stilistischen Ausformulierungen. Aktuell sind in der Dortmunder Nordstadt rd. 100 Objekte in die Dortmunder Denkmalliste eingetragen, wobei größere Siedlungsstrukturen bisher nicht geschützt sind. Um die historischen Siedlungs- und Gebäudestrukturen mehr ins Blickfeld zu rücken und eine weitere Überformung zu verhindern, gilt es, die Qualitäten der Substanz zu analysieren und zur allgemeinen Aufwertung des Stadtbildes zu nutzen sowie langfristig geeignete Schutzinstrumente (z.B. Denkmalpflegeplan) aufzustellen und zu implementieren (siehe Handlungsfeld „Baukultur und Urbanität“).

Insgesamt zeigt sich die Innenstadt-Nord als der Stadtbezirk mit der höchsten Einwohner*innenzahl als ein beliebtes Ankunftsquartier sowie einer hohen Stadtbezirkstreue der Bewohner*innen. So verfügt der Stadtbezirk über eine flächendeckende und im städtischen Vergleich sehr gute Anbindung aller Siedlungsbereiche an den öffentlichen Personennahverkehr und eine gute Ausstattung mit Angeboten der Daseinsvorsorge. Lediglich das Borsigplatzviertel gilt

derzeit als unterversorgter Bereich, die geplante Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes im Karlsquartier wird die Situation jedoch kurzfristig verbessern. Dennoch sind Veränderungen durch den zunehmenden Online-Handel und der Handlungsdruck durch den voranschreitenden Klimawandel auch hier zu spüren. Der Fokus sollte demnach darauf liegen, mit dem Projekt „Zukunftsfähige Zentren“ Handlungsansätze für eine resiliente Gestaltung der zentralen Versorgungsbereiche (Stadtbezirkszentrum (SBZ) Nordstadt, Nahversorgungszentren (NVZ) Schützenstraße, Münsterstraße-Nord und Borsigplatz/Westfalenhütte) zu entwickeln. Eine weitere Herausforderung wird es in den nächsten Jahren sein, die steigenden Bedarfe nach Tageseinrichtungen für Kinder und Schulplätzen zu decken, die in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen sind. Für den Ausbau der bestehenden Kapazitäten sind Strategien und Maßnahmen zur Flächensicherung zu entwickeln (siehe Handlungsfeld „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“).

Für den Bereich Freiraum und das Stadtklima besteht in erster Linie die Herausforderung darin, die bestehenden Grün- und Freiraumstrukturen und deren Natur-, Erholungs- und Klimaausgleichsfunktionen zu erhalten und Barrieren zu überwinden. Insbesondere der Erhalt bestehender sowie die Schaffung und Vernetzung zusätzlicher Grünstrukturen (u.a. die Realisierung des neuen Parks „Grüner Ring“ auf der ehemaligen Westfalenhütte) stellen wichtige Ziele mit Blick auf den voranschreitenden Klimawandel dar. Demnach sind der Durchgrünung und dreifachen Innenentwicklung in bereits verdichteten Bereichen eine besondere Bedeutung beizumessen. Es wird empfohlen, eine gesamtstädtische Erhebung der Grünversorgung und Erarbeitung einer Strategie zur Schaffung zusätzlichen Grüns in der Stadt zu erarbeiten, um ggf. weitere Handlungsbedarfe zu identifizieren (siehe Handlungsfeld „Freiraum und Stadtklima“).

Der Stadtbezirk Innenstadt-Nord verfügt über die größte Anzahl von Wirtschaftsflächen aller Stadtbezirke. Da keine weiteren Wirtschaftsflächenpotenziale im Freiraum vorhanden sind, stellen die Reaktivierung aus der Nutzung gefallener Wirtschaftsflächen (z.B. das Areal der ehem. Westfalenhütte) und die Aktivierung von vorhandenen Potenzialen wichtige Bausteine dar. Darüber hinaus soll der Fokus auf der Qualifizierung und effizienteren Nutzung bestehender Gewerbegebiete liegen (siehe Handlungsfeld „Wirtschaft und Arbeit“).

Vor dem Hintergrund der weiter anhaltenden Nachfrage nach zusätzlichem Wohnraum besteht allgemein ein Spannungsfeld zwischen der Neuausweisung von Flächen und dem Schutz des Freiraumes. Aus dem Flächennutzungsplan ergeben sich jedoch keine weiteren Wohnbauflächenpotenziale in der Innenstadt-Nord mehr. Mit der Wohnbauflächenentwicklung „Karlsquartier“ und perspektivisch im nördlichen Hauptbahnhofsumfeld sind die letzten großen Wohnbauflächenentwicklungen im Stadtbezirk zunächst abgeschlossen. Der Fokus der wohnbaulichen Entwicklung liegt daher auch in der dichtbesiedelten Nordstadt auf dem Innenbereich, um durch Nachverdichtungen und Baulückenschließungen zusätzlichen Wohnraum zu schaffen. Die Erarbeitung einer Innenentwicklungsstrategie soll hier Nachverdichtungspotenziale aufzeigen (siehe Handlungsfeld „Wohnen und Leben“).

Mit Blick auf die Mobilitätswende weist der Stadtbezirk schon jetzt eine sehr gute Flächenabdeckung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf. So werden bereits 36,7 % der täglichen Wege mit dem Bus und der Bahn zurückgelegt. Damit liegt die Innenstadt-Nord an der Spitze aller Stadtbezirke. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie Westfalenhütte und der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen soll die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes weiter steigern. Darüber hinaus liegt der Fokus auf der Stärkung des Radverkehrs. Bedeutsamste Maßnahmen sind hier die Umsetzung der Velorouten 1 - Eving, 2 - Scharnhorst und 9 – Huckarde/Mengede, welche die Erreichbarkeit der Dortmunder City verbessern soll. Wichtige

Straßenbauprojekte sind die Errichtung der „Nordspange“, die im Zusammenhang mit der Wiedernutzung und Inwertsetzung gewerblicher Flächenpotenziale auf dem Areal der ehem. Westfalenhütte sowie der Entlastung gewerblicher Verkehre in der Nordstadt steht und der Vollanschluss der Westfaliastraße an die Ost-West Verbindung OW IIIa (Mallinckrodtstraße) (siehe Handlungsfeld „Mobilität und öffentlicher Raum“).

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

Abbildung 1: Handlungsfelder, Ziele und Handlungsempfehlungen für Innenstadt-Nord 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 Vernetzung des Freiraums	Stärkung des Radverkehrs	Profilschärfung und bessere Ausnutzung der bestehenden Wirtschaftsflächen	Maßvolle Nachverdichtung
		Sicherung attraktiver Zentren	Durchgrünung und dreifache Innenentwicklung	Stärkung des ÖPNV	Reaktivierung aus der Nutzung gefallener Wirtschaftsflächen	Wohnbauflächen entwickeln
		Verringerung und Berücksichtigung von Überflutungsrisiken durch Starkregen		Sicherung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes	Wirtschaftsflächenpotenziale aktivieren	Wohnbauflächenpotenziale mit Blick auf ihre Entwicklungsfähigkeit überprüfen
		Potenzial zum Ausbau von Wärmenetzen nutzen				
Handlungsempfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - Erhaltenswerte historische Siedlungsbereiche gesamtstädtisch erfassen und kartografisch darstellen - Konsequente Schließung der Blocklücken im Stadtbezirk prüfen - Erarbeitung von Gestaltungs- und Erhaltungssatzungen im Sanierungsgebiet „Südliches Nordmarktquartier“ - Umsetzung von Maßnahmen aus dem Denkmalpflegeplan im Borsigplatzviertel - Instrumente zum flächendeckenden Schutz im Hafenviertel prüfen 	<ul style="list-style-type: none"> - Planerische Sicherung von Flächenreserven für Erweiterungen und Neubauten des Gemeinbedarfs - Umsetzung Bedarfsplanung TEK - Neubau / Angebotsverteilung an Grundschulen und an Schulen im Bereich Sek I & Sek II - Gesamtstädtisches Projekt „Zukunftsfähige Zentren“ erarbeiten - Qualifizierung Sondergebietsstandort Bornstraße - Neugestaltung Stadtbezirkszentrum Nordstadt - Neugestaltung der Eingangssituation zum Stadtbezirkszentrum Nordstadt - Realisierung des geplanten Lebensmittelmarktes im Karlsquartier - Verminderung und Berücksichtigung von Überflutungsrisiken durch Starkregen in Aufmerksamkeitsräumen (Schützenstraße, Evinger Straße) - Prüfung von Ausbau und Dekarbonisierung des Fernwärmenetzes im Stadtbezirk 	<ul style="list-style-type: none"> - Schutz, Erhalt und Förderung der lokalen Park- und Grünanlagen, auch in Ihrer Funktion als „Stadtoasen / ruhiges Gebiet“ (Fredenbaumpark, Brüggmanns Hölzchen, Dietrich-Kauning-Park, Blücherpark) - Grüne Verbindungen vernetzen und ausgestalten (Fredenbaumpark bis Hoeschpark, Hoeschpark in Richtung Hohenbuschei, Grüner Ring Westfalenhütte, Grünes U – Nördliches Hauptbahnhofsumfeld) - Umsetzung neuer Park „Grüner Ring“ - Gesamtstädtische Erhebung und Erarbeitung von Strategien zur Verbesserung der Grünversorgung - Erarbeitung eines Freiraumkonzepts für die Themen Grünordnung, Verortung von Klimaanpassungsmaßnahmen sowie Gestaltungs- und Nutzungskonzepte im Stadterneuerungsgebiet zentrale Nordstadt - Durchgrünung der Gewerbegebiete und Magistralen - Integration stadtklimatischer sowie freiraum- und umweltplanerischer Aspekte bei Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklungen (Karlsquartier) 	<ul style="list-style-type: none"> - Aus- / Umbau Radverkehrskonzept im Stadtbezirk - Umsetzung der Velorouten 1 / 2 und 9 - Umsetzung Hoesch-Hafenbahnweg - Umgestaltung Borsigstraße (im Bereich Eisenbahnüberführung) - Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen - Einführung Buslinie 400 und CityTaktPlus - Umgestaltung der Nordseite des Hauptbahnhofs - Stadtbahnerweiterung Westfalenhüttenallee - Herstellung Hoeschallee / Springorumstraße als Teil der „Nordspange“ - Neubau der Eisenbahnüberführung Nördlich Burgtor - Vollanschluss Westfaliastraße 	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung gesamtstädtischen Wirtschaftsflächenatlas - Qualifizierung Gewerbegebiet Bornstraße - Durchgrünung und energetische Optimierung der Gewerbegebiete Westfalenhütte und Feinisenstraße - Reaktivierung der Wirtschaftsfläche ehem. Westfalenhütte - Weitere Entwicklung der südlichen und nördlichen Speicherstraße zum Hafenviertel sowie Aktivierung ungenutzter Wirtschaftsflächen im (Industrie-)Hafen - Entwicklung und Umgestaltung des nördlichen Hauptbahnhofsumfeldes zu einem Stadtquartier für Wohnen, Gewerbe, Bildungseinrichtungen und Einzelhandel - Entwicklung ICE-Werk am Hafen 	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung gesamtstädtischen Baulückenkataster - Erarbeitung gesamtstädtische Innenentwicklungsstrategie - Durchführung gesamtstädtische Wohnbauflächenrevision - Umsetzung Wohnbauflächenpotenziale in Geltungsbereichen rechtskräftiger Bebauungspläne (InN 226 – Karlsquartier - Perspektivische Entwicklung des Wohnbauflächenpotenzials „Hauptbahnhof Nordseite“ - Wohnbauflächenpotenzial „Wohnen am Fredenbaum (InN 239) mit Blick auf seine Entwicklungsperspektive überprüfen“

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

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

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. Sie bewegen sich als integriertes Planungsinstrument zwischen den Betrachtungsebenen der gesamtstädtischen Flächennutzungsplanung und teilträumlichen 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).

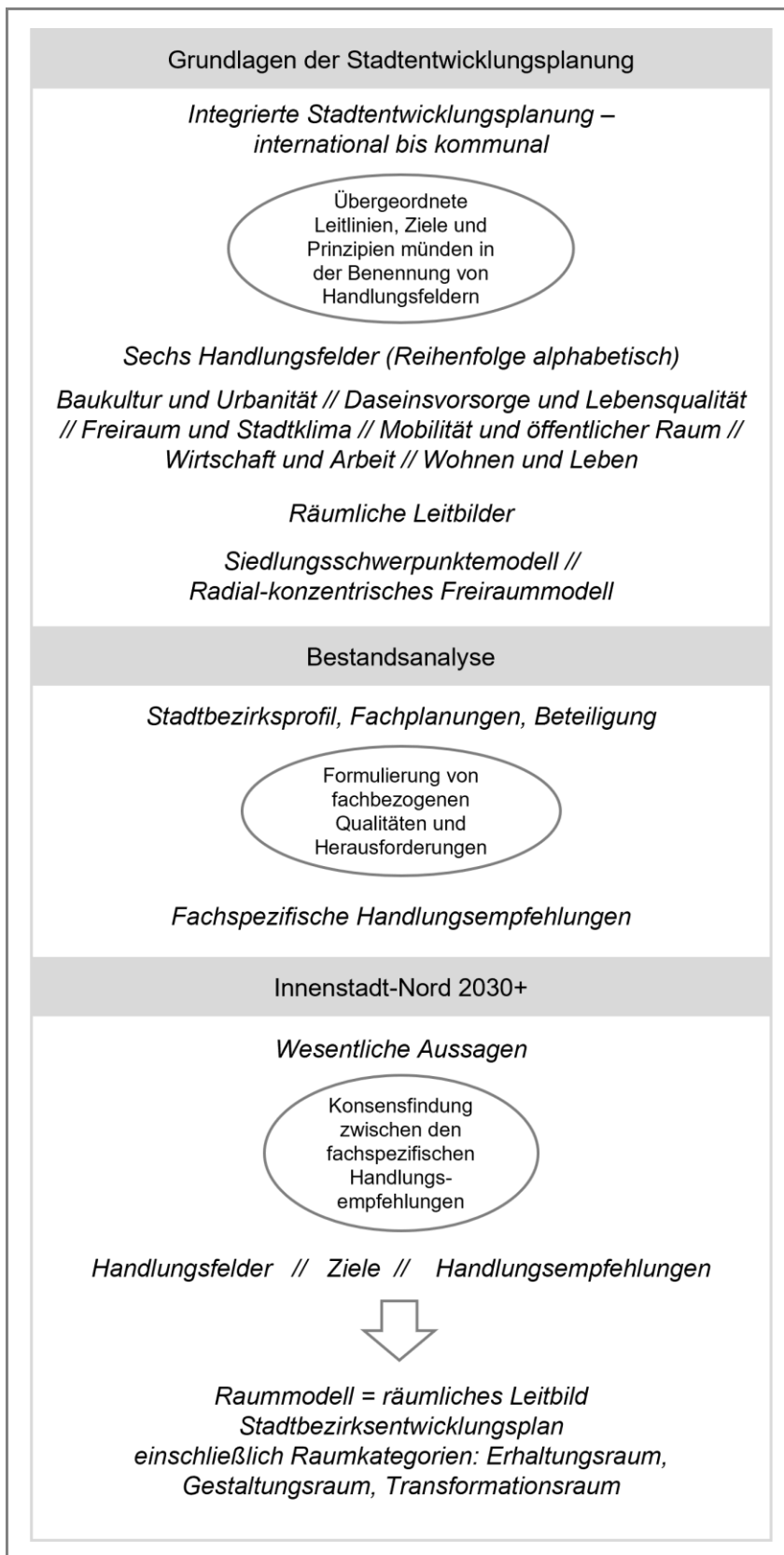
Innenstadt-Nord 2030+

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 Stadtbezirkes 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 (s. Abb. 4). 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 (s. Abb. 4). Dabei stehen die räumlichen Auswirkungen der Handlungsfelder innerhalb der Erarbeitung der INSEKT im Vordergrund; Ziel ist die Erarbeitung eines flächendeckenden Stadtbezirkentwicklungsplanes.

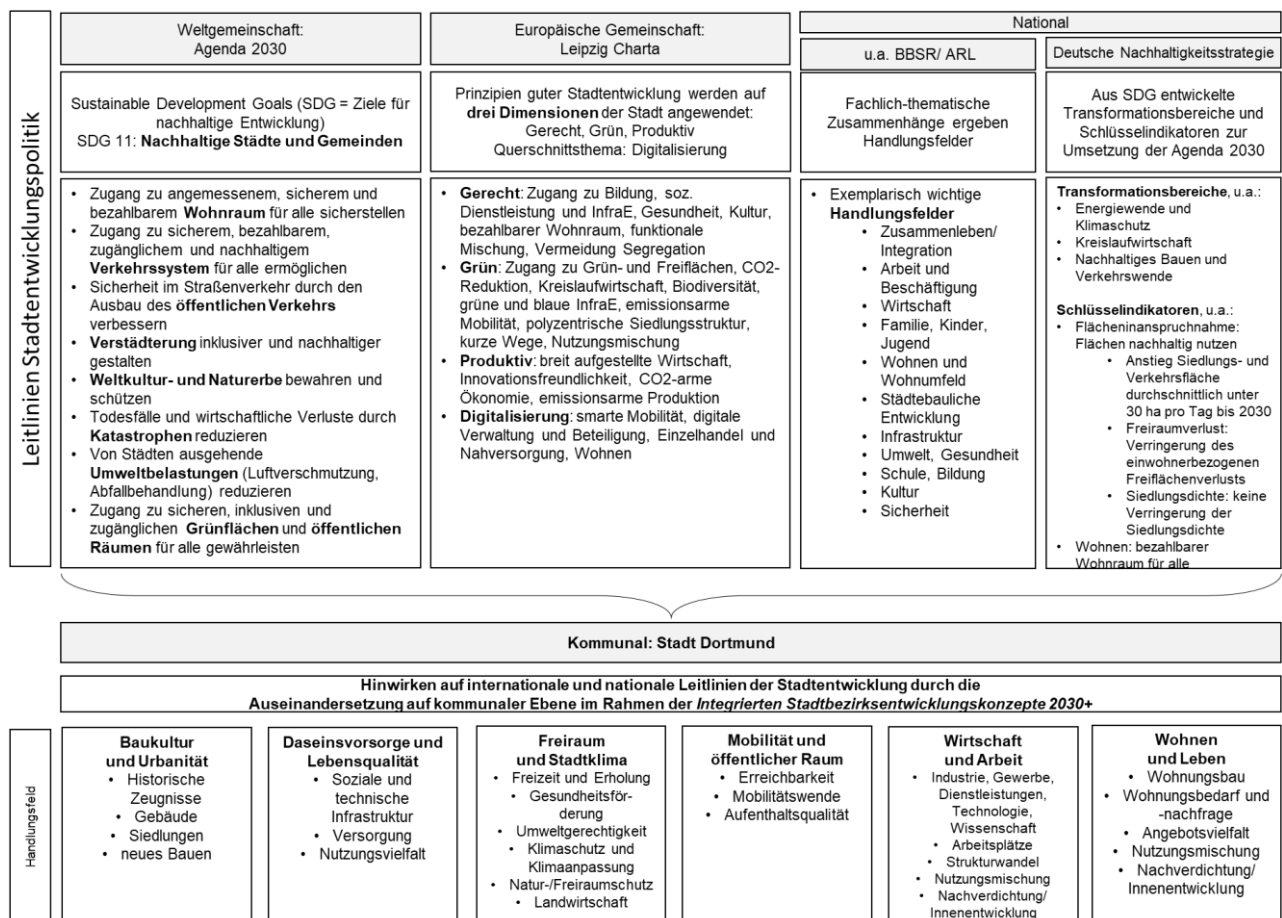
Darauf hinzuweisen ist, dass nicht immer eine eindeutige Themenzuordnung zu den Handlungsfeldern möglich ist und die Übergänge zwischen den Handlungsfeldern z.T. fließend sind und es auch zu Themenüberschneidungen kommen kann.

¹ Website BMUV: Die 2030-Agenda für nachhaltige Entwicklung (zugegriffen am 06.05.2025)

² Die Bundesregierung (Hrsg.), 2020: Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Weiterentwicklung 2021

³ Website BMWWSB: Die Neue Leipzig-Charta (zugegriffen am 06.05.2025)

Abbildung 4: Integrierte Stadtentwicklung – international bis kommunal



(Quelle: eigene Darstellung nach Websites Bundesregierung, Website BMWSB, 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 (vgl. DS-Nr. 22397-21-E2, 33723-23). 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 der Dortmunder Freiräume und ist Bestandteil der Umweltqualitätsziele der Freiraumentwicklung. Als Pendant zeichnet das Siedlungsschwerpunktemodell Siedlungsbereiche nach, indem es diesen die Kategorien „Unterzentrum“, „Mittelzentrum“ und „Oberzentrum“ zuweist und auf die die Siedlungsentwicklung konzentriert werden soll.

3.2.1 Radial-konzentrisches Freiraummodell

Das radial-konzentrische Freiraummodell ist ein Leitbild der Freiraumentwicklung (siehe Abbildung 5)⁸. Es soll eine durchgängige Freiraumversorgung im gesamten Stadtgebiet

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; BMWWSB - Gesetzgebungsverfahren - Gesetz zur Stärkung der integrierten Stadtentwicklung, zugegriffen am 03.02.2025

⁶ Die Bundesregierung, 2020: Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie, Weiterentwicklung 2021, S. 271

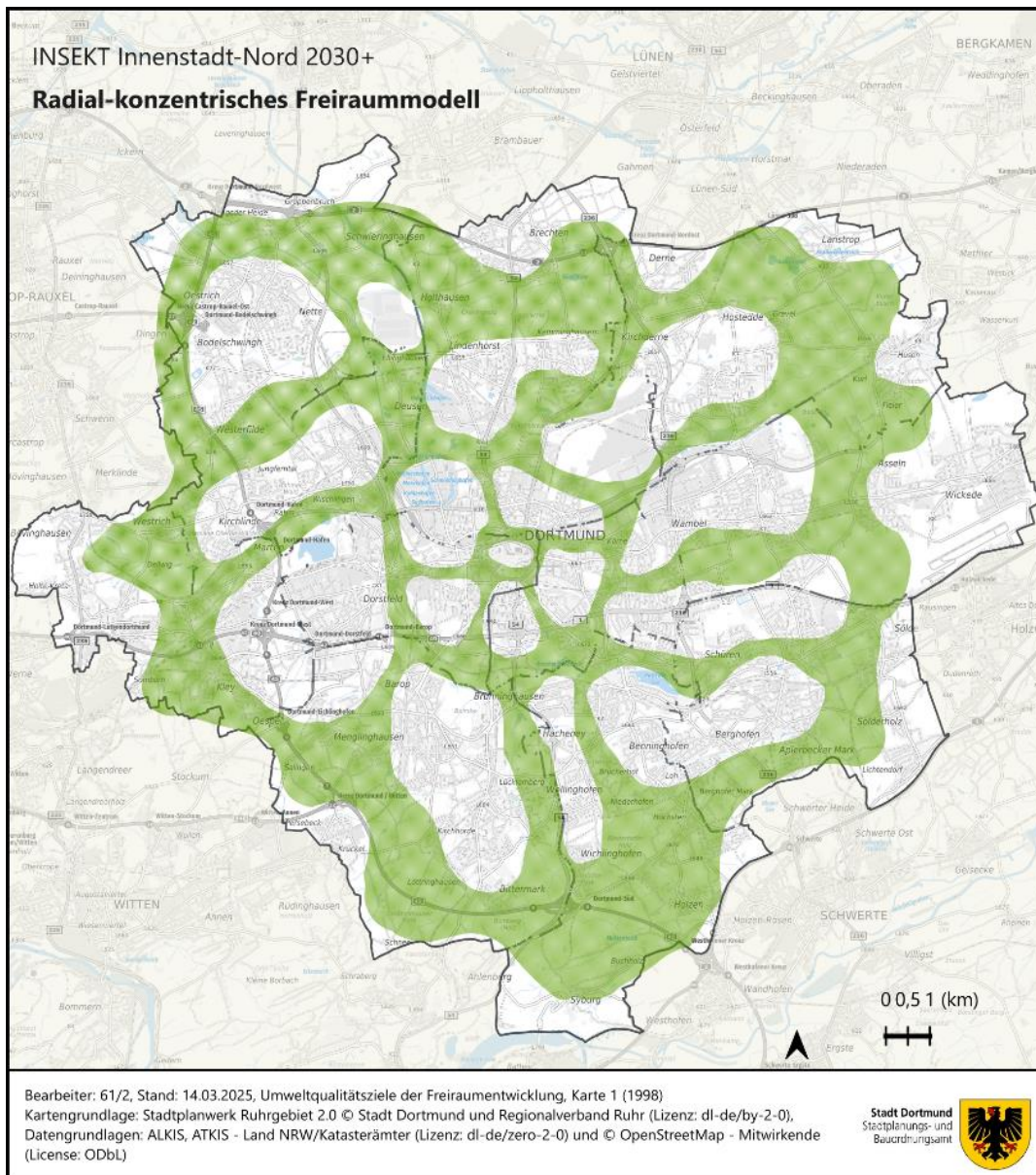
⁷ vgl. Anpassung des Handlungsprogramms Klima-Luft 2030 an das Ziel Klimaneutralität 2035, Kenntnisnahme von Rat vom 22.02.2024, Drucksache-Nr. 33723-23,

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

gewährleisten. Dadurch werden gesunde Lebensverhältnisse gefördert und die nachhaltige Entwicklung ökologischer Potenziale und Ressourcen sichergestellt.

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 die Innenstadt-Nord sollen die Freiraumversorgung und die Vernetzung von Grünflächen analysiert werden (s. Kap. 4.3.3 Freiraum & Stadtklima). Das radial-konzentrische Freiraummodell bietet dazu eine Grundlage.

Abbildung 5: Radial-konzentrisches Freiraummodell



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

„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 (Brechten, Derne, Kurl/ Husen, Asseln/ Wickede, Sölde, Groß- und Klein-Barop/ Eichlinghofen, Kley/ Oespel, Marten, Kirchlinde, Bodelschwingh/ Westerfilde).

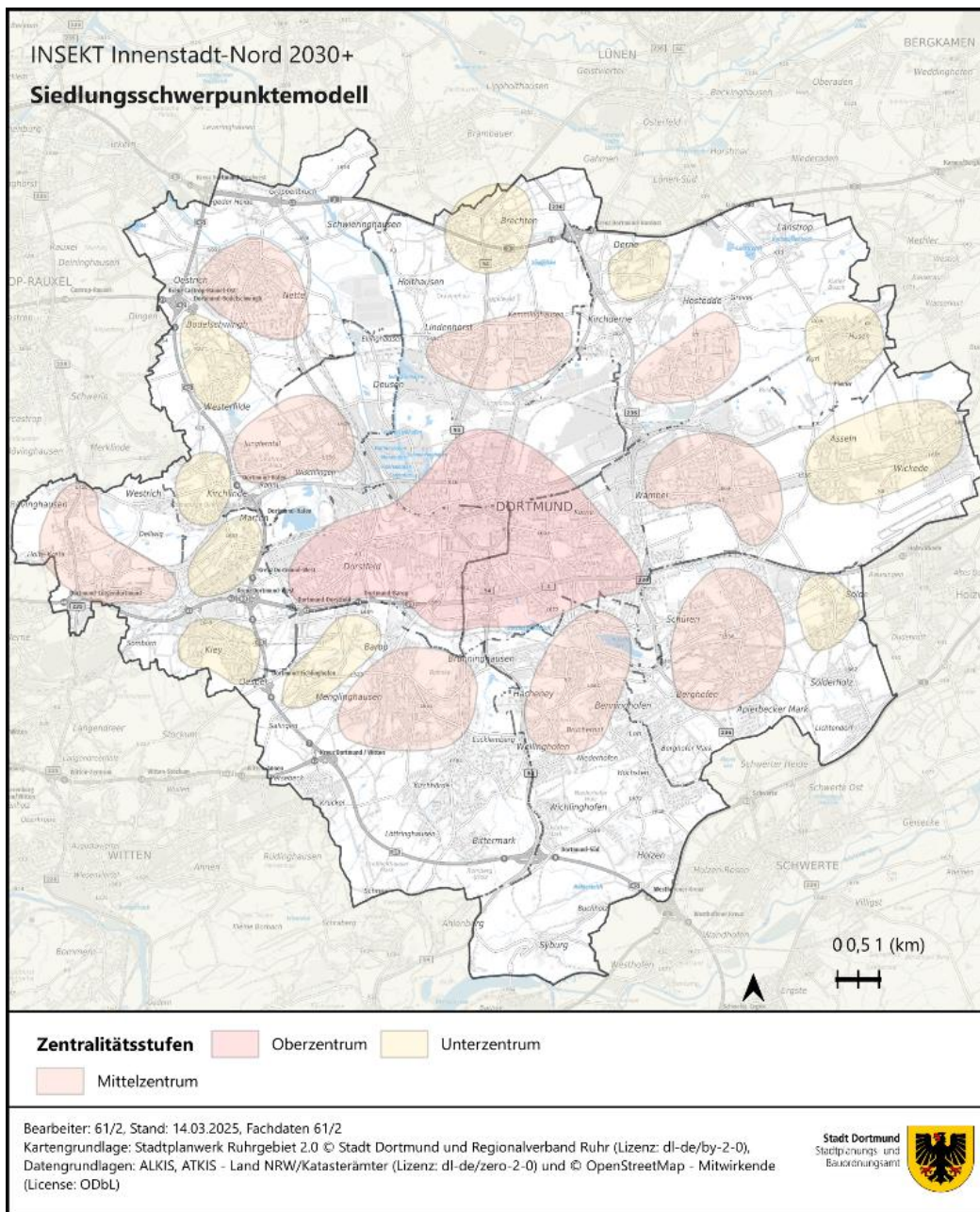
Die wesentlichen Zielsetzungen des Siedlungsschwerpunktemodells bestehen darin, (großflächige) Einzelhandelsansiedlungen und anderweitige zentrenprägende Nutzungen in den Siedlungsschwerpunkten (City, Stadtbezirkszentren, Nebenzentren) zu konzentrieren und den Zuwachsbedarf an Wohnbauflächen im Grundsatz 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 Innenstadt-Nord stellt das Siedlungsschwerpunktemodell einen Siedlungsschwerpunkt der obersten Zentralitätsstufe dar (siehe Abbildung 6).

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

¹⁰ vgl. 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 (s. Kap. 4.3.2 Einzelhandel & Zentren). So wurde seit der Rechtswirksamkeit des Flächennutzungsplanes 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 (s. Kap. 4.3.8 Wohnen).

4 Bestandsanalyse

Die nachfolgende Bestandsanalyse des Stadtbezirkes Innenstadt-Nord 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 Stadtbezirkes Innenstadt-Nord erfasst werden.

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

Anhand von acht **Fachplanungen** wird anschließend der Stadtbezirk untersucht. 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 Stadtbezirkes Innenstadt-Nord dargestellt. Dazu werden die Raumnutzung und Siedlungsstruktur sowie die Bevölkerungs- und Sozialstruktur beschrieben. Ziel der Darstellung ist es, 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

Die Innenstadt-Nord ist im Rahmen der Entwicklung des Hafens, der Stahlindustrie und des Bergbaus als gründerzeitliche Stadterweiterung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden und gilt als größtes zusammenhängendes Gründerzeitviertel Nordrhein-Westfalens. Sie liegt nördlich der City und ist in die statistischen Bezirke Hafen, Nordmarkt und Borsigplatz unterteilt. Mit einer Fläche von 1.442 Hektar und einer Einwohner*innenzahl von 61.660 (Stand Ende 2024) verfügt der Stadtbezirk über die höchste Einwohnerzahl und Bevölkerungsdichte aller Dortmunder Stadtbezirke.

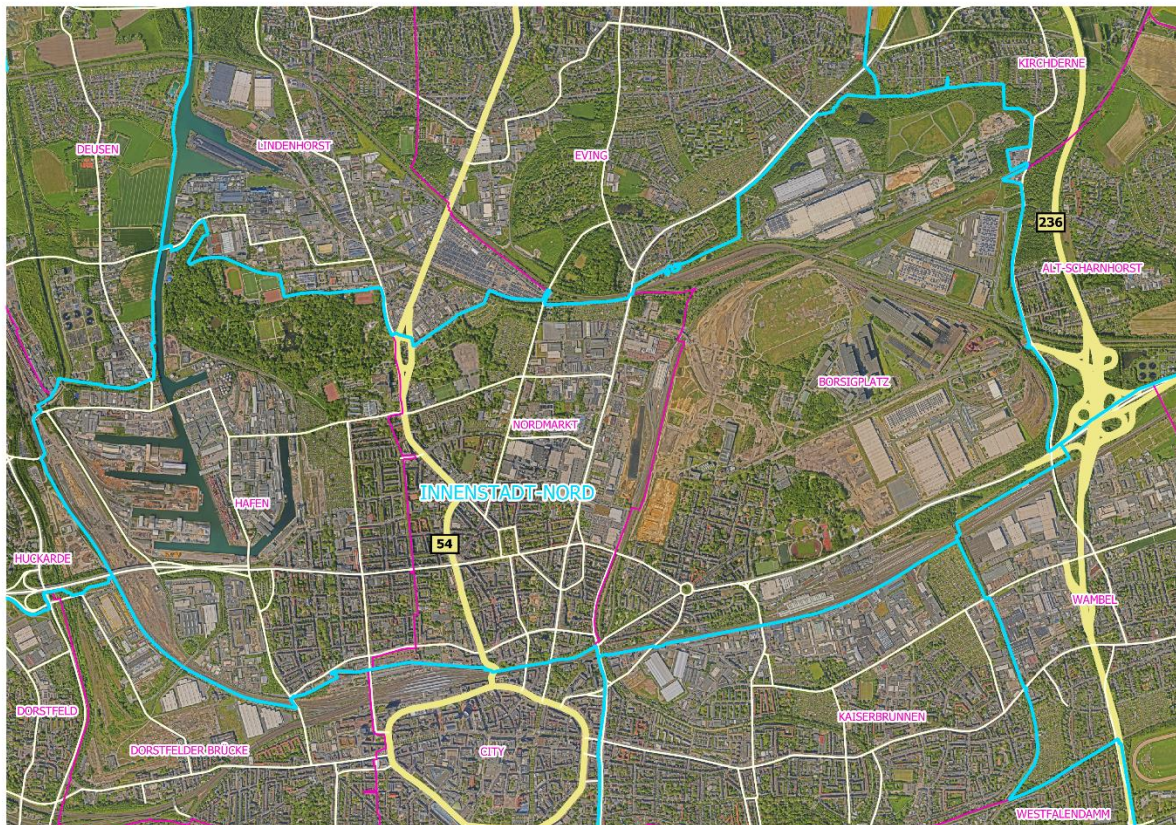
Abbildung 7: Schrägluftbilder - Ausschnitte Innenstadt-Nord



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

Im Westen liegt der Bezirk Hafen mit dem namensgebenden Dortmunder Hafen, dem Gewerbe- und Industriegebiet Westfalia, dem Fredenbaumpark, dem Blücherpark sowie dem Nahversorgungszentrum Schützenstraße. Weitgehend nahtlos schließt der zentral gelegene Bezirk Nordmarkt an. Der gleichnamige Nordmarkt stellt das Zentrum des Bezirkes dar und dient als öffentlicher Aufenthaltsraum und Standort für den Wochenmarkt. Des Weiteren liegen in dem Bezirk das Gewerbegebiet und der Sondergebietsstandort Bornstraße, das Stadtbezirkszentrum Nordstadt sowie das Nahversorgungszentrum Münsterstraße.

Abbildung 8: Übersicht Gebietsgliederung Innenstadt-Nord



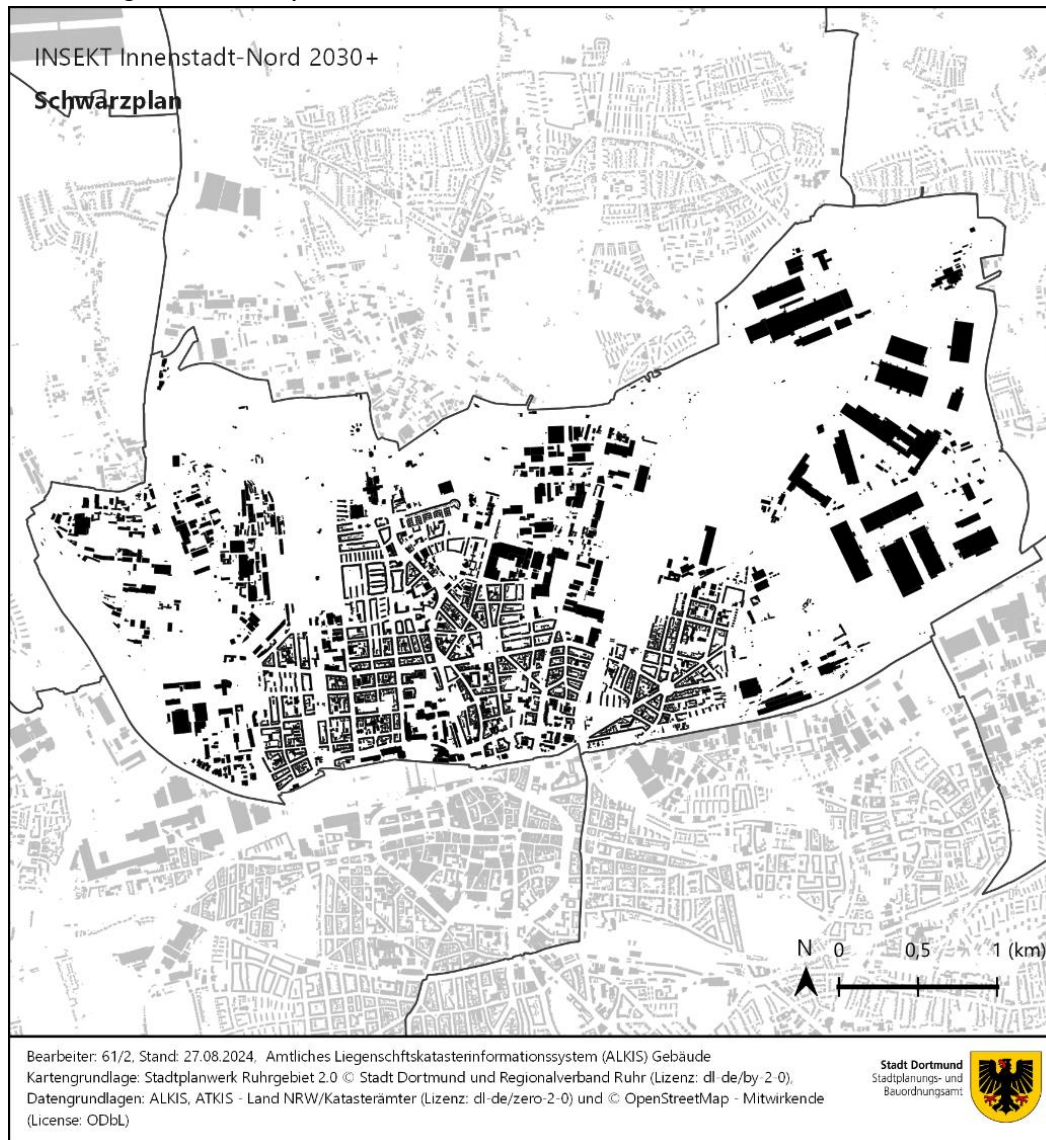
(Quelle: Stadt Dortmund, Luftbild 2024)

Der östliche Bezirk Borsigplatz wird durch Gleisanlagen von der übrigen Nordstadt abgegrenzt. Hier befinden sich im Nordosten die Flächen der ehem. Westfalenhütte, die einen großen Teil der Gesamtfläche in der Innenstadt-Nord einnimmt, der Hoeschpark sowie der namensgebende Borsigplatz. Angrenzende Stadtbezirke sind im Westen Huckarde, im Norden Eving sowie im Osten Scharnhorst und Brackel. Im Süden grenzt die Innenstadt-Nord an die Innenstadtbezirke, die durch den Hauptbahnhof mit seinen Gleisanlagen abgegrenzt werden.

Der Stadtbezirk ist geprägt von hochverdichteten Wohngebieten, umgeben von großflächigen Industrie- und Gewerbeflächen, aber auch Grün- und Parkanlagen. Das Wohnen ist hauptsächlich auf die südlichen, citynahen Bereiche konzentriert. Die Siedlungsfläche beträgt weniger als 25 % der Gesamtfläche des Stadtbezirkes, der größte Teil der Fläche entfällt auf das Gelände der ehemaligen Westfalenhütte, den Hafen, den Fredenbaumpark, den Hoeschpark sowie einigen Kleingartenanlagen (siehe Abbildung 9 und 10).¹¹

¹¹ Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, 2009: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Innenstadt-Nord. S.11-12

Abbildung 9: Schwarzplan Ausschnitt Innenstadt-Nord



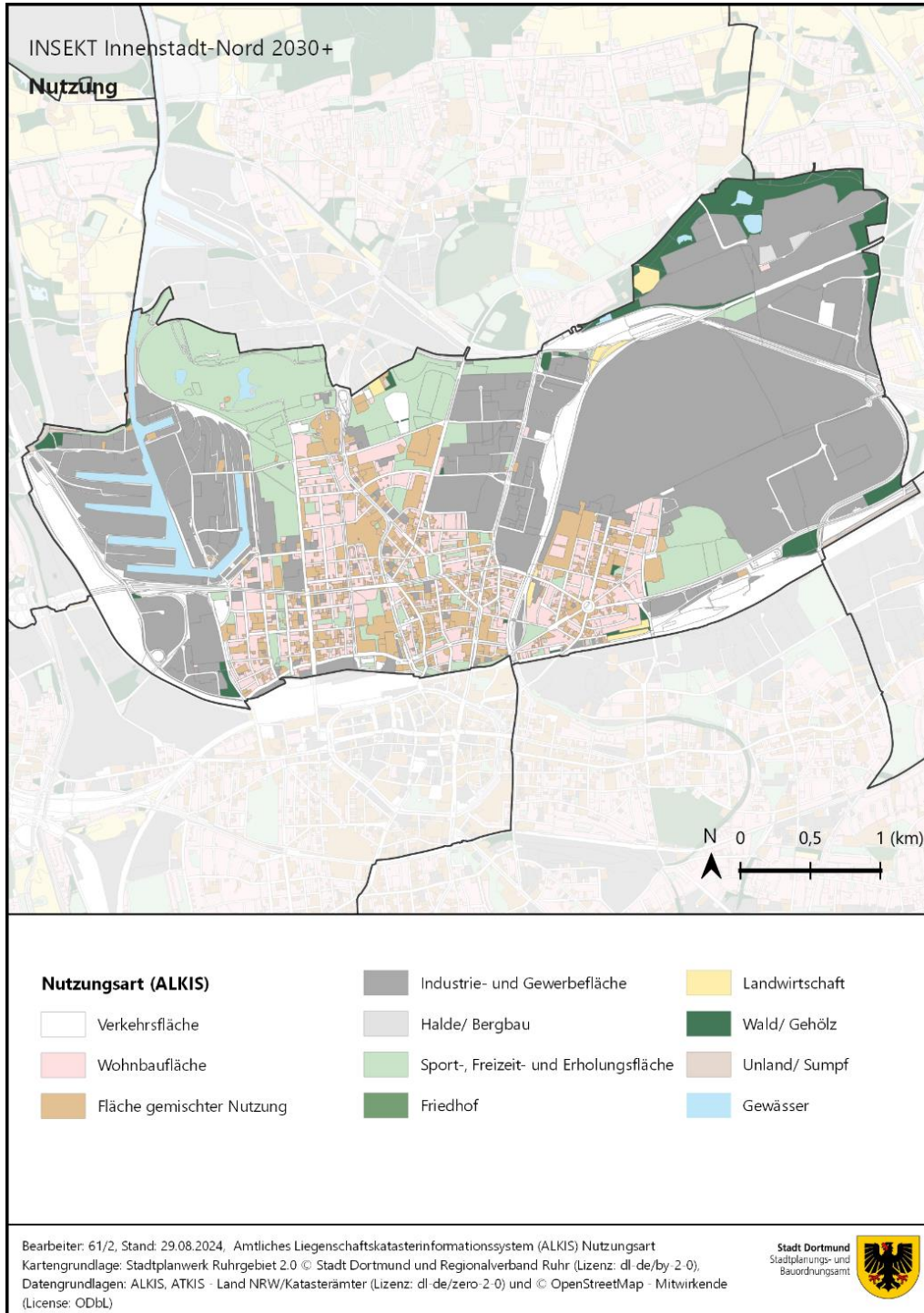
Die städtebauliche Struktur in der Innenstadt-Nord stellt sich überwiegend in Form von Blockrandbebauungen mit in der Regel vier- bis sechsgeschossigen Gebäuden dar. Dabei handelt es sich häufig um eine kleinteilige Mischung aus erhaltenen/ wiedererrichteten Gründerzeitgebäuden und ergänzenden Nachkriegsbauten. Einige Gebäude besitzen durch ihre Größe und Lage eine stadtbildprägende Wirkung (z.B. der Wohnkomplex „Hannibal“ oder das Dietrich-Keuning-Haus). Das gleiche gilt für einige Problemimmobilien, die aufgrund von Leerstand und/oder baulichen Mängeln eine negative Wirkung auf das Umfeld ausüben¹².

Die Innenstadt-Nord ist verkehrlich gut erschlossen, durch das Gebiet verlaufen verschiedene Hauptverkehrsstraßen von gesamtstädtischer Bedeutung. Die zentrale West-Ost-Achse bildet die Mallinckrodtstraße, die im Westen an die Bundesautobahn 45 und im Osten (in Verlängerung als Borsigstraße und Brackeler Straße) an die Bundesstraße 236 anschließt. Die Leopoldstraße und Münsterstraße stellen als Bundesstraße 54 für das gesamte Stadtgebiet eine

¹² Stadt Dortmund, Amt für Stadterneuerung 2023: Integriertes Handlungskonzept Dortmund Nordstadt. Rahmenkonzept. S. 12-13

wichtige Nord-Süd-Verbindung dar. Gleiches gilt für die weiter östlich gelegene Bornstraße. Mehrere Linien der Stadtbahn verbinden die Innenstadt-Nord mit dem Hauptbahnhof und anderer zentralen Umsteigebahnhöfe in der Innenstadt (Reinoldikirche, Kampstraße, Stadtgarten). Ergänzt wird das Angebot des ÖPNV durch verschiedene Buslinien.

Abbildung 10: ALKIS Ausschnitt Innenstadt-Nord



In der Innenstadt-Nord befinden sich Einrichtungen mit stadtweiter und teils überregionaler Bedeutung. Hier sind unter anderem das Klinikzentrum Nord, verschiedene Museen (das Naturmuseum, das Hoesch-Museum, das Brauereichmuseum) das Dietrich-Keuning-Haus, das Depot, die Agentur für Arbeit, die Musikschule, die Auslandsgesellschaft sowie der Hoesch- und Fredenbaumpark zu nennen.

4.1.2 Bevölkerung und Sozialstruktur

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

Bevölkerungsentwicklung

- Mit 61.660 Einwohner*innen (Hauptwohnbevölkerung, Stichtag 31.12.2024) ist die Innenstadt-Nord der bevölkerungsreichste Stadtbezirk Dortmunds. Insgesamt leben 10 % der Dortmunder Gesamtbevölkerung im Stadtbezirk.
- Fast die Hälfte der Einwohner*innen lebt im Bezirk Nordmarkt (47 %), gefolgt vom Hafen (30,6 %) und dem Borsigplatz (22,3 %).
- Seit 2014 hat ein Bevölkerungswachstum um 7,2 % stattgefunden. Dieser Wert liegt deutlich über dem gesamtstädtischen Trend (siehe Tabelle 1). Besonders in den Bezirken Borsigplatz (+12,45 %) und Nordmarkt (+6,3 %) hat sich die Einwohner*innenzahl deutlich in diesem Zeitraum erhöht. Ausgehend vom Jahr 2011 hat sich die Bevölkerung in der Innenstadt-Nord bis 2024 um 16,6 % erhöht.
- Seit 2019 hat sich das starke Bevölkerungswachstum abgeschwächt, liegt aber immer noch über dem Gesamtstädtischen Durchschnitt

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung Innenstadt-Nord und Gesamtstadt

	2014	2019	2024	Veränderung 2014-2024	Veränderung 2019-2024
EW Dortmund	589.285	603.610	614.495	+25.210 (+4,3 %)	+10.885 (+1,8 %)
EW Innenstadt-Nord	57.505	59.605	61.660	+4.155 (+7,2 %)	+2.055 (+3,5 %)
EW Bezirk Hafen	17.950	18.290	18.870	+920 (+15,1 %)	+580 (+3,2 %)
EW Bezirk Nordmarkt	27.305	28.345	29.015	+1.710 (+6,3 %)	+670 (+2,4 %)
EW Bezirk Borsigplatz	12.250	12.965	13.775	+1.525 (+12,45 %)	+810 (+6,25 %)

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

Bevölkerungsvorausberechnung¹³

- Bei der Annahme eines mittleren Szenarios wird für die Innenstadt-Nord bis zum Jahr 2035 eine Zunahme der Bevölkerungszahl von 5,7 % prognostiziert (Berechnungsstand November 2023). Gemäß Vorausberechnung wird die Innenstadt-Nord neben

¹³ 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))

den Stadtbezirken Eving, Scharnhorst und Mengede der Stadtbezirk mit der zweit höchsten prozentualen Steigerung der Bevölkerungszahl sein.

- Bei einer Annahme eines Wachstumsszenarios steigt der prozentuale Bevölkerungszuwachs um 12,3 % an. Mit diesem Wachstum liegt die Innenstadt-Nord prozentual ebenfalls an zweiter Stelle aller Dortmunder Stadtbezirke.
- Die Innenstadt-Nord ist der einzige Bezirk, für den bei der Annahme eines Schrumpfungsszenarios kein Bevölkerungsrückgang, sondern mit 0,7% immer noch ein leichter Bevölkerungszuwachs prognostiziert wird (siehe Tabelle 2).
- Im Vergleich zur Gesamtstadt liegen alle Szenarien der Bevölkerungsvorausberechnung in der Innenstadt-Nord deutlich über den Werten der Gesamtstadt.

Tabelle 2: Bevölkerungsvorausberechnung

	Schrumpfungsszenario¹⁴	Mittleres Szenario¹⁵	Wachstumsszenario¹⁶
EW Innenstadt-Nord 2035	61.090	64.095	68.095
Innenstadt-Nord Abweichung ggü. 2022	+0,7 %	+5,7 %	+12,3 %
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 der Innenstadt-Nord liegt 2024 die Geburtenrate über der Sterberate. Das ist in keinem anderen Dortmunder Stadtbezirk der Fall.
- Das Durchschnittsalter liegt mit 35,4 Jahren deutlich unter dem städtischen Durchschnitt (43,2 Jahre) und hat mit Abstand das jüngste Durchschnittsalter aller Stadtbezirke.

¹⁴ 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)).

¹⁵ 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)).

¹⁶ Unter der Annahme, dass sich der jährliche Zuzugsüberschuss im Mittel der letzten Jahre, einschließlich möglicher Geflüchtetenauflagen, befindet, sich die jährliche Geburtenziffer durchgängig im oberen Bereich der letzten Jahre bewegt und 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)).

- Ebenfalls ist der Anteil an Minderjährigen (23,7 %) höher als in der Gesamtstadt (17,2 %). Der Altenanteil ist der geringste der Stadt und beträgt im Vergleich zu Gesamtstadt weniger als die Hälfte (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3: Geburten, Sterbefälle und Altersstruktur Innenstadt-Nord und Gesamtstadt 2024

	Innenstadt-Nord	Dortmund
Geburten / 1.000 EW	13,30	8,9
Sterbefälle / 1.000 EW	7,30	12,2
Saldo / 1.000 EW	+6,00	-3,3
Durchschnittsalter	35,4 Jahre	43,2 Jahre
Minderjährigenanteil	23,7 %	17,2 %
Altenanteil	9,9 %	20,3 %
Hochbetagtenanteil	2,4 %	6,5 %

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

Haushaltsstruktur, soziale Lage und Migration

- Der Anteil der Einpersonenhaushalte (57,8 %) liegt im Bezirk Innenstadt-Nord deutlich über dem Anteil der Gesamtstadt (49,8 %).
- Die Quote der Leistungsbezüge liegt bei 40,2 % und ist im Vergleich zur gesamtstädtischen Quote (17,1 %) mehr als doppelt so hoch.
- Die Arbeitslosenquote ist in den letzten Jahren teils zurückgegangen, liegt mit 22,7 % jedoch immer noch deutlich über dem gesamtstädtischen Wert (11,5 %).
- Auch der Anteil von Einwohner*innen mit Migrationshintergrund (80,3 %) ist im Vergleich zur Gesamtstadt fast doppelt so hoch (siehe Tabelle 4).

Tabelle 4: Haushaltsstruktur, soziale Lage und Migration Innenstadt-Nord und Gesamtstadt

	Innenstadt-Nord	Dortmund
Einpersonenhaushalte 2024	57,8 %	49,8 %
Quote Leistungsbezug 2023	40,2 %	17,1 %
Arbeitslosenquote 2023	22,7 %	11,5 %
EW mit Migrationshintergrund 2024	80,3 %	42,9 %
EW ohne deutsche Staatsangehörigkeit 2024	58,8 %	22,2

(Quelle: eigene Darstellung nach Website Dortmunder Statistik; Bevölkerung in Zahlen 2024 (zugegriffen am 19.05.2025); Website statista; Arbeitslosenquote der Bezirke in Dortmund im Zeitraum von 2014 bis 2023 (zugegriffen am 19.05.2025))

Wanderungsbewegungen¹⁷

- Der Bezirk Innenstadt-Nord ist mit einem positiven Außenwanderungssaldo/1.000 EW von 23,60 das wichtigste Ankunftsquartier Dortmunds.
- Die Binnenwanderung findet hauptsächlich innerhalb des Stadtbezirks statt (2.310 Umzüge). Die meisten Umzüge in einen anderen Bezirk haben das Ziel Innenstadt-West (485). Weitere häufige Zielbezirke sind die Nachbarbezirke Innenstadt-Ost (470) und Eving (315).

Zusammenfassung

- Der Bezirk Innenstadt-Nord hat eine sehr dynamische Bevölkerungsentwicklung. Die Bevölkerung hat innerhalb der letzten zehn Jahre stark zugenommen und wird nach der Bevölkerungsprognose auch weiterhin zunehmen. Die meisten Einwohner*innen leben in dem Bezirk Nordmarkt.
- Die Bevölkerungs- und Sozialstruktur weicht in der Innenstadt-Nord deutlich von den gesamtstädtischen Trends ab. Die Einwohner*innen sind durchschnittlich jünger als in der Gesamtstadt und es ist ein höherer Anteil von Einwohner*innen mit Migrationshintergrund so wie eine deutlich höhere Quote von Leistungsbezügen zu verzeichnen.
- Es ist ein stark positives Außenwanderungssaldo gegeben. Binnenumzüge finden hauptsächlich innerhalb des Bezirkes sowie in die Nachbarbezirke statt.

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

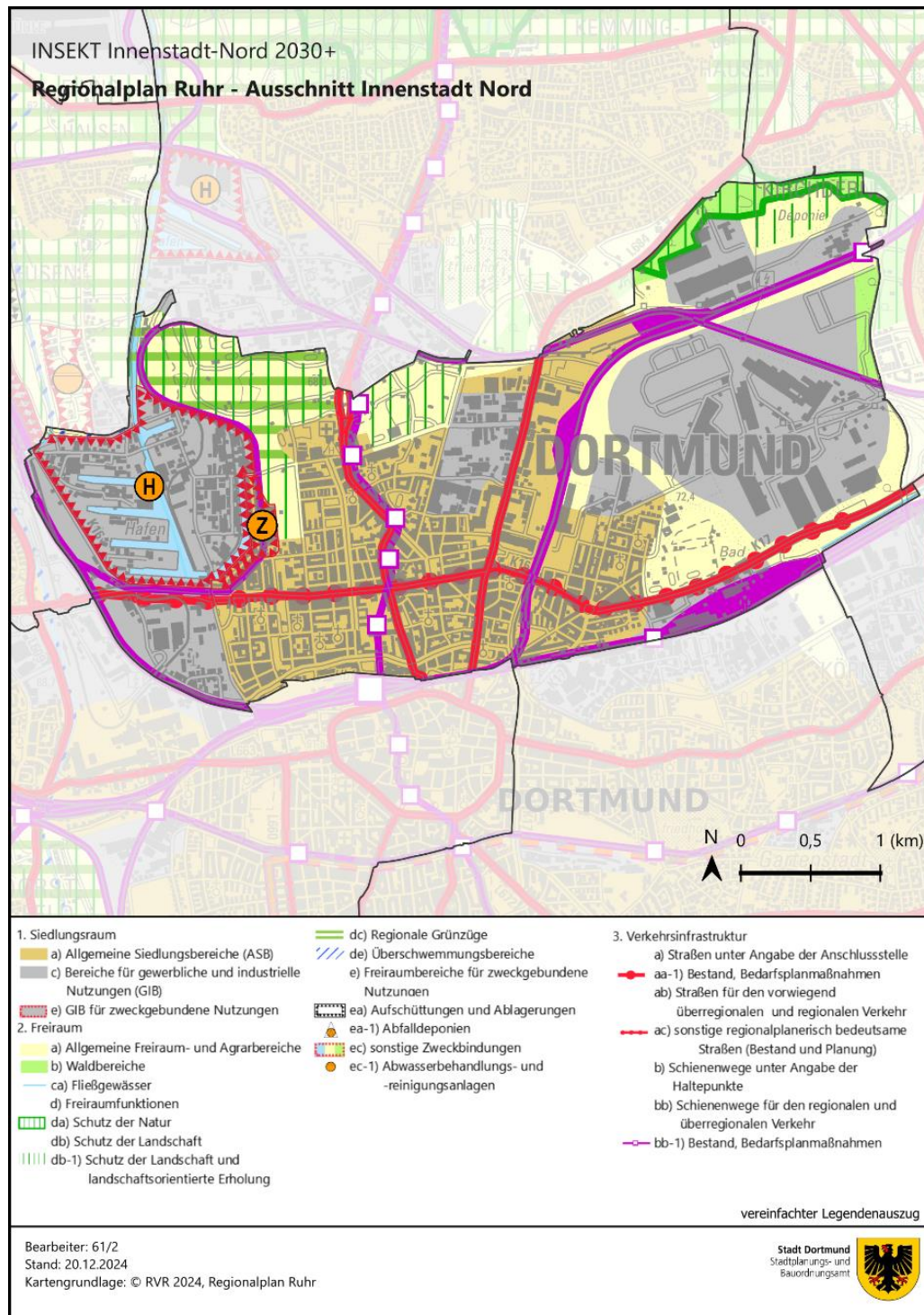
Der Regionalplan legt die Ziele und Grundsätze der Raumordnung für die Entwicklung der Region und für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Plangebiet fest. Ziele der Raumordnung sind für die nachgeordneten Planungsebenen verbindliche Vorgaben in Form von textlichen oder zeichnerischen Festlegungen. Grundsätze der Raumordnung werden als Vorgaben für die nachfolgenden Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen – insbesondere auch der Städte und Gemeinden – verstanden. Im Gegenzug fließen Aussagen

¹⁷ vgl. Website Dortmunder Statistik; Bevölkerung in Zahlen 2024 (zugegriffen am 19.05.2025)

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) rechtgültig, 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 war. Während seiner Rechtsgültigkeit erfolgten zwei Änderungen auf Dortmunder Stadtgebiet (Westfalenhütte und Knepper).

Abbildung 11: Stadtbezirk Innenstadt-Nord im Regionalplan Ruhr (RP Ruhr) 2024



Der Stadtbezirk Innenstadt Nord weist aufgrund seiner innerstädtischen Lage im Regionalplan Ruhr einen hohen Grad allgemeinen Siedlungsbereichen (ASB) und Bereichen für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) auf. Mit der Westfalahütte im Osten des Stadtbezirks, dem Gewerbe an der Bornstraße und dem Gewerbegebiet Westfalia, südlich des Hafens, sind große Teile des Stadtbezirks als Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen festgelegt. Hinzu kommt der Hafen, als zweckgebundener Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIBz). Mit der Festlegung zweckgebundener allgemeiner Siedlungsbereich (ASBz) schließt sich die Entwicklungsfläche des Hafenviertels Speicherstraße süd-östlich an den Hafen an. Nördlich des Hauptbahnhofs Dortmund befindet sich der großflächig zusammenhängende allgemeine Siedlungsbereich der Innenstadt-Nord. Der Freiraum des Stadtbezirks ist geprägt durch Parkanlagen, wie den Fredenbaumpark, den Ebertplatz und den Hoeschpark.

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).

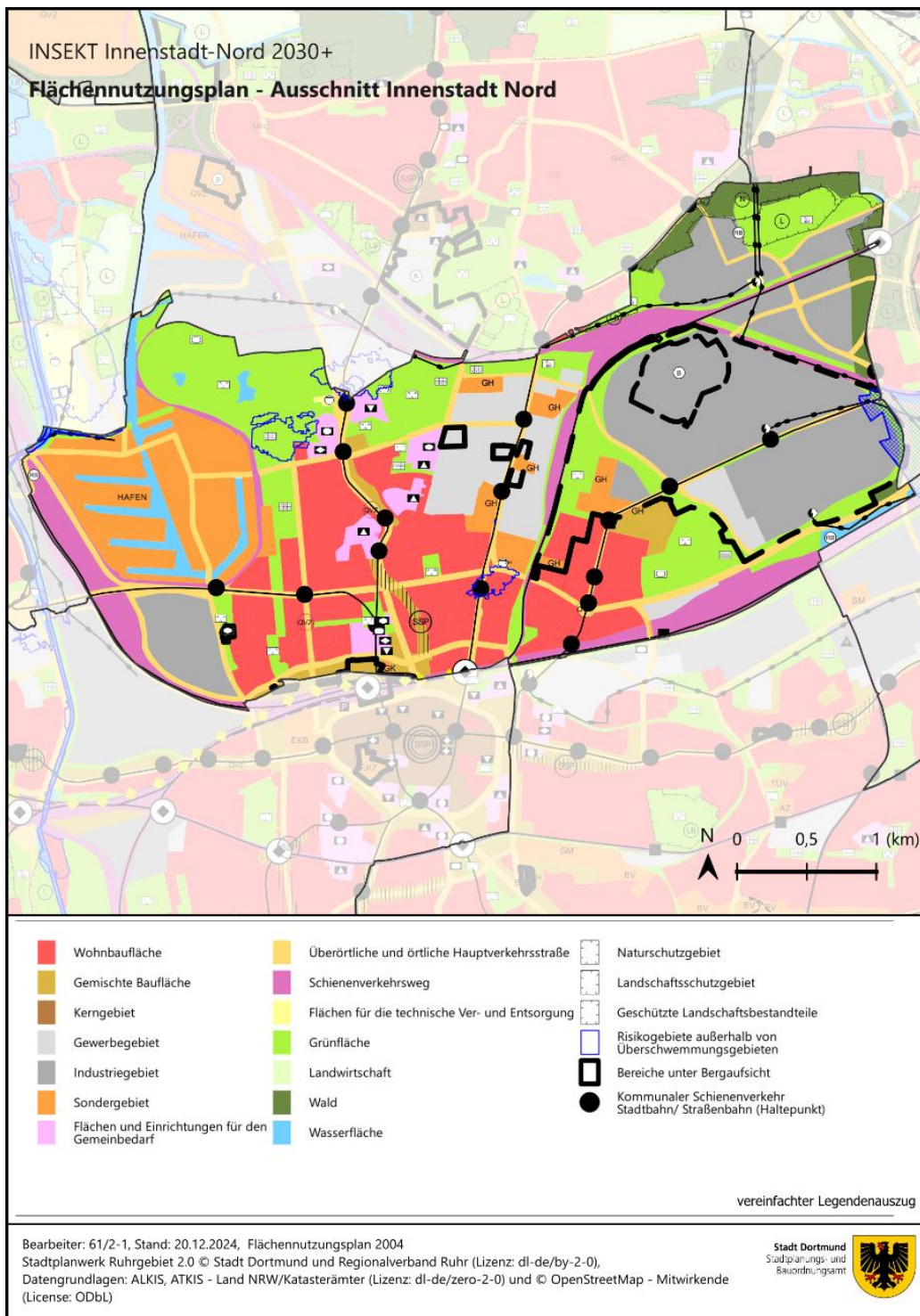
Eine unmittelbare rechtliche Wirkung (Baurecht) kann aus dem Flächennutzungsplan, dessen Darstellungen in Dortmund weitestgehend nicht parzellenscharf sind, nicht abgeleitet werden; eine Ausnahme können Vorgaben für bestimmte Nutzungen im Außenbereich sein (z.B. Windenergieanlagen). Primär bildet der 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)¹⁸. 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 große Bereiche des Stadtbezirks als gewerbliche Nutzung dargestellt. Dem Sondergebiet Hafen schließt sich südlich das Industriegebiet Westfalia an. An der Bornstraße befindet sich neben gewerblicher Nutzung das Sondergebiet großflächiger Einzelhandel ‚Bornstraße‘. Die ehemalige Westfalahütte ist als Gewerbe- und Industriegebiet dargestellt. Für die Innenstadt-Nord erfolgt eine Darstellung als Wohnbaufläche mit einzelnen Flächen für Gemeinbedarfseinrichtungen. Parkanlagen, z.B. der Fredenbaumpark, Hoeschpark grenzen nördlich an die Wohnbauflächen an.

¹⁸ vgl. Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund (2004), S. 43 ff.

Abbildung 12: Stadtbezirk Innenstadt-Nord 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 Innenstadt Nord wurden seit 2004 fünf Änderungsverfahren (inkl. Berichtigungen) zur Rechtswirksamkeit gebracht¹⁹:

¹⁹ Der Flächennutzungsplan in der derzeit gültigen Fassung ist einsehbar unter:

- Nr. 15 a/b (parallel mit Bebauungsplan InN 219 - Westfalenhütte -)
- Nr. 31 (- nördlich Schlängelstraße -, parallel mit Bebauungsplan InN 205, 6. Änderung - Glückaufstraße / Eisenstraße - und InN 203, 3. Änderung - Bornstraße, nördlicher Teil -)
- Nr. 37B (parallel mit Bebauungsplan InN 106, 2. Änderung - Union Gelände Kalte Seite -)
- Nr. 40B (parallel mit Bebauungsplan InN 205, Änderung Nr. 7 - Glückaufstraße / Eisenstraße -)
- Nr. 66B (parallel mit Bebauungsplan InN 106, 3. Änderung - Union Gelände Kalte Seite -)

Die 15. (a/b) Änderung hatte zum Ziel, die Fläche der ehemaligen Westfalenhütte einer neuen Entwicklung zuzuführen. Mit der 31. Änderung erfolgte im Gewerbegebiet Bornstraße die Änderung eines Sondergebietes großflächiger Einzelhandel in eine gewerbliche Baufläche. Für die Entwicklung einer Kindertageseinrichtung und einer Schule wurden die Berichtigungen 37B und 66B durchgeführt. Bei der Berichtigung Nr. 40B wurde eine Fläche für Gemeinbedarf im Gewerbegebiet Bornstraße in eine gewerbliche Baufläche geändert.

Drei weitere Flächennutzungsplanänderungen befinden sich im Stadtbezirk Innenstadt Nord im Verfahren:

1. Nr. 68: Möbelhaus Hildastraße: Änderung der Darstellung von Grünfläche in ein Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel zur Ansiedlung eines Möbelhauses.
2. Nr. 69: Seniorenwohnanlage und Kindertageseinrichtung Fredenbaum (Sportplatz westl. Schützenstraße): Änderung der Darstellung von Grünfläche in Fläche für Gemeinbedarf oder Wohnbaufläche, je nach Nutzung.
3. Nr. 85: Parallelverfahren des Bebauungsplanverfahrens InN 246 – Hafenquartier: Zur Entwicklung eines vielfältigen, gewerblich genutzten Quartiers ohne Wohnnutzung wird die Darstellung an der nördlichen Speicherstraße von Sondergebiet Hafen in Sondergebiet Hafenquartier mit Symbol Bildung geändert.

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 2021²⁰ 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 überschaubaren Anzahl an Änderungen bzw. Berichtigungen des Flächennutzungsplans im Stadtbezirk Innenstadt-Nord 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

<https://geoweb1.digistadtdo.de/OWSServiceProxy/client/fnp.jsp> (zugegriffen am 30.07.2024)

²⁰ Masterplan Einzelhandel 2021 – Fortschreibung Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Dortmund, DS-Nr. 30213-23

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 können auch auf Ebene des FNP einbezogen werden, z.B. durch die Darstellung von Kaltluftschneisen oder gliedernden Grünverbindungen.
- Erneuerbare Energien und ihre flächenhafte Ausprägung, z.B. Freiflächen-Photovoltaikanlagen
- 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 Stadtbezirkentwicklungskonzepte 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 und Satzungen

Ein Großteil des Stadtbezirkes der Innenstadt-Nord ist mit Bebauungsplänen überplant (siehe Abbildung 13). In den Siedlungsbereichen kommen häufig einfache Bebauungspläne zum Einsatz, um beispielsweise Gebiete für bestimmte Nutzungen zu sichern und von anderen Nutzungen freizuhalten. In den letzten Jahren wurden zudem zur Festsetzung von Dachbegrünungen Änderungen an bestehenden oder eine Neuaufstellung von Bebauungsplänen durchgeführt. Nicht nur, aber insbesondere in den Gewerbegebieten liegen meist qualifizierte Bebauungspläne vor. Gleiches gilt für einen zentralen Bereich des Unterbezirkes Nordmarkt.

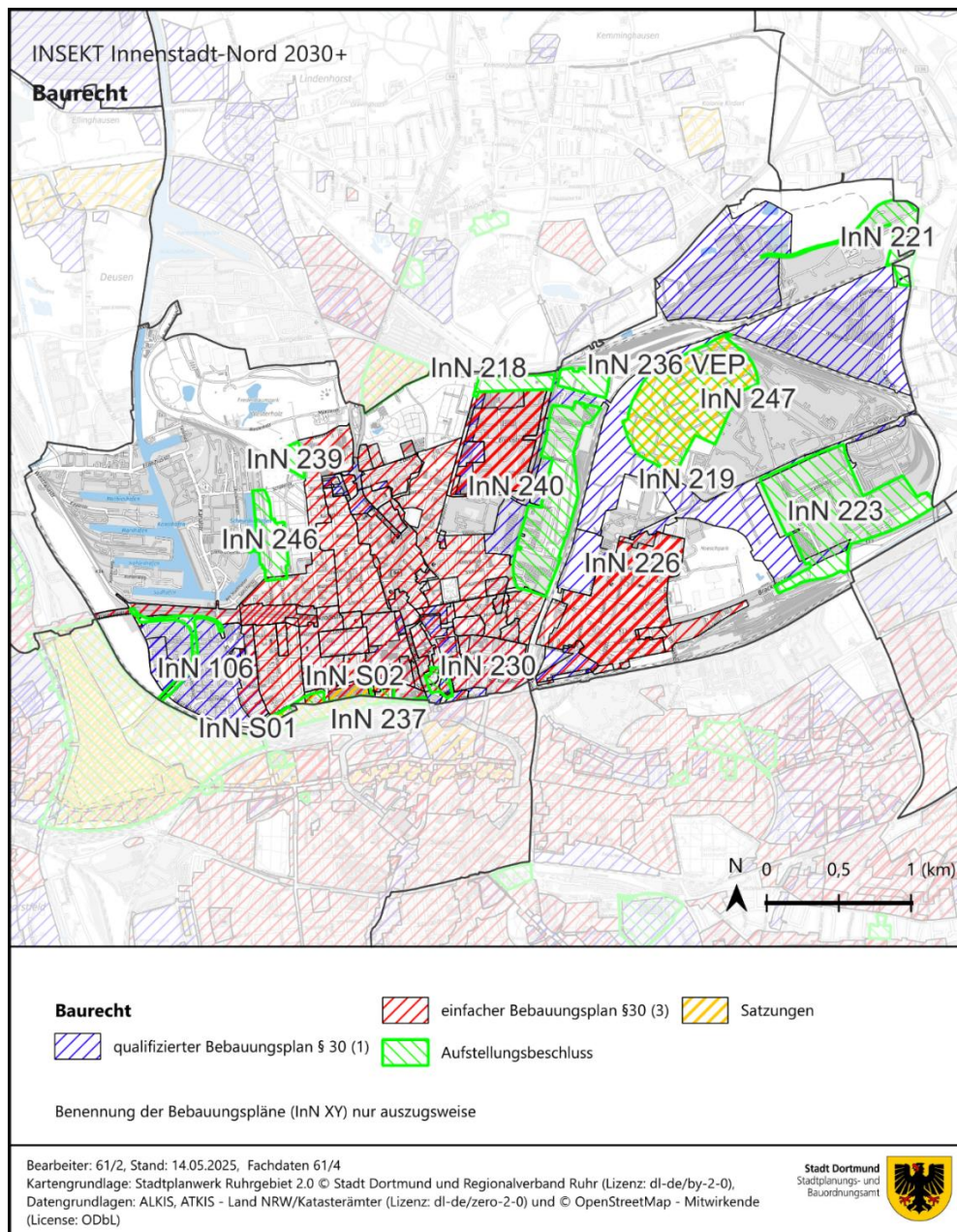
Wichtige abgeschlossene Planverfahren oder baurechtliche Satzungen der letzten Jahre sind unter anderem InN 219 - Haupterschließung Westfalenhütte (inklusive neuer Park Grüner

Ring), InN 226 - westlich Stahlwerkstraße (Entwicklung Karlsquartier), InN S01/S02 – Vorkaufsrechtssatzungen Hauptbahnhof Nordseite und das Sanierungsgebiet „Südliches Nordmarktquartier“.

Relevante laufenden Planverfahren sind unter anderem InN 246 - Hafenquartier Speicherstraße (Satzungsbeschluss am 26.09.2024), InN 236 VEP – Möbelhaus Hildastraße, InN 224 – ehemalige Kokerei Kaiserstuhl (wurde am 17.09.2024 aufgehoben und als InN 247 unter geänderter Zielnutzung fortgeführt i.V.m mit einer Vorkaufsrechtssatzung (DS-Nr. 35398-24), InN 237 – Hauptbahnhof Nordseite sowie InN 218 – Am Waldfried (Trasse Nordspange und Veloroute).

In Abhängigkeit von der Standortentscheidung des Nordbads ist ggf. ein Bebauungsplanverfahren erforderlich, falls eine Genehmigung in Abhängigkeit von dem jeweiligen Standort nicht anderweitig erfolgen kann (z.B. Befreiung, Zulässigkeit über § 34 oder § 35 BauGB).

Abbildung 13: Auswahl Bebauungspläne und Satzungen im Stadtbezirk Innenstadt-Nord



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 (InHKs) 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 Handlungskonzeptes Städtebaufördermittel beantragt werden.

Rahmenplanungen im Stadtbezirk Innenstadt-Nord

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

Für den Stadtbezirk Innenstadt-Nord liegen aktuell drei Rahmenplanungen vor:

Rahmenplanung Westfalenhütte (2008 - 2021)

Für die nicht mehr gewerblich genutzten Flächen auf dem Areal der Westfalenhütte hat die Stadt Dortmund in Abstimmung mit dem Thyssenkrupp-Konzern Planungen zur Folgenutzung der Grundstücke durchgeführt. Leitlinie für die städtebauliche Entwicklung ist die Rahmenplanung Westfalenhütte (2008), die mit fortschreitender Entwicklung des Areals kontinuierlich bis 2021 fortgeschrieben wurde und in dessen Folge eine Reihe von Bebauungsplänen initiiert wurden. Neben gewerblich/industriellen Nutzungen sieht der Rahmenplan auch Flächen für Wohnen und Freiraum vor, die mit dem „Karlsquartier“ und dem neuen 34 ha großen Park „Grüner Ring“ bereits kurz vor bzw. bereits in der Umsetzung sind. Seit 2023 liegt für den neuen Park Grüner Ring nach einem umfangreichen Beteiligungsprozess eine konkretisierende Entwurfsplanung vor und seit November 2024 der dazugehörige Baubeschluss.

Abbildung 14: Rahmenplanung Westfalenhütte (2021)

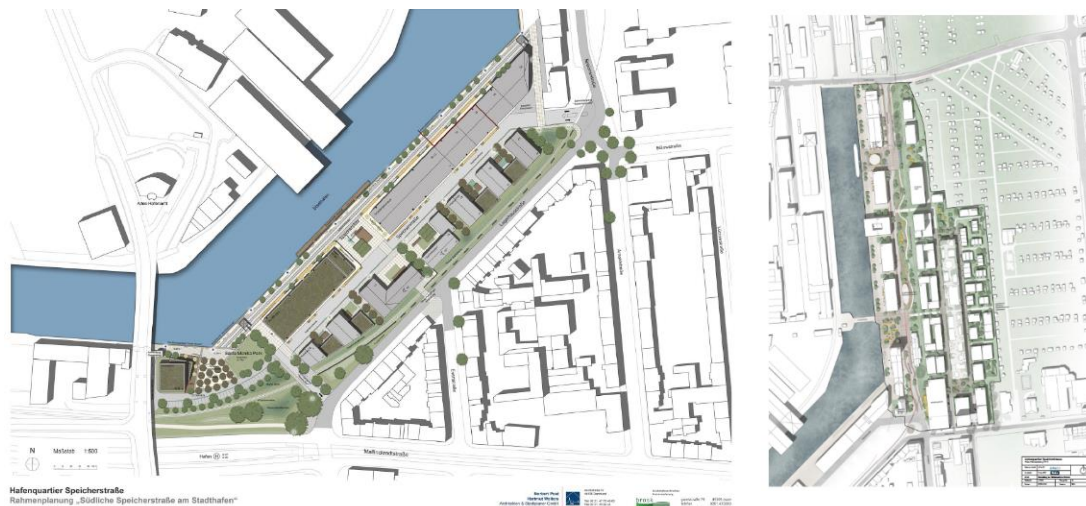


Quelle: Stahm Architekten (2021)

Rahmenplanung nördliche (2023) und südliche (2017) Speicherstraße

Mit der Entwicklung der nördlichen und südlichen Speicherstraße zum Hafenquartier wird das Ziel verfolgt, den klassischen Hafen in seinem östlichen Randbereich um urbane Nutzungen wie Büros-, Gewerbe- sowie Gastronomie zu erweitern und ein urbanes Gründungs- und Wissensquartier mit digitalem Schwerpunkt zu schaffen. Dabei werden markante Speichergebäude am Kanal sowie an der Speicherstraße saniert und mit ansprechenden Neubauten ergänzt. Grundlage für die städtebauliche Entwicklung sind zwei Rahmenpläne für die südliche (2017) und nördliche (2023) Speicherstraße.

Abbildung 15: Rahmenplanung südliche und nördliche Speicherstraße



Quelle: Architekten & Stadtplaner GmbH; Cobe APS

Rahmenplanung nördliches Bahnhofsumfeld (2024):

Die Rahmenplanung verfolgt das Ziel, die Flächen nördlich des Hauptbahnhofs nezugestalten und zu einem lebendigen, nachhaltigen und sozial durchmischten Stadtquartier zu entwickeln. Im Mittelpunkt der Planung stehen dabei die attraktive Gestaltung des Nordausgangs, die Schaffung eines lebendigen Stadtviertels und die Errichtung von innovativen Mobilitätsangeboten. Ein Kernelement ist dabei das „Grüne U“, ein Landschaftspark auf dem Bahndamm der in seiner geschwungenen Form den Blücherpark mit dem Dietrich-Keuning-Park verbinden und somit zur Verbesserung und Vernetzung des Freiraumes beitragen soll. Der Rahmenplangentwurf wurde im ersten Quartal 2025 vom Rat der Stadt Dortmund beschlossen.

Abbildung 16: Visualisierung nördlicher Bahnhofsvorplatz



Quelle: raumwerk Gesellschaft für Architektur und Stadtplanung mbH

Stadterneuerungsprozess im Stadtbezirk Innenstadt-Nord

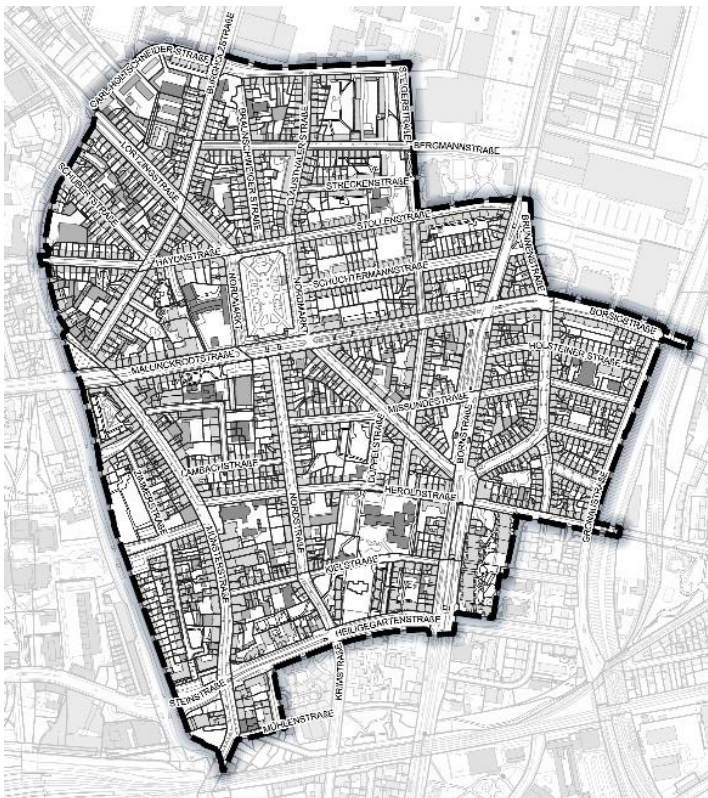
Die Stadterneuerung entwickelt gebietsbezogene, integrierte Handlungsprogramme mit dem Ziel, Stadtteile unter Berücksichtigung wirtschaftlicher, stadtklimatischer, städtebaulicher, sozialer und demografischer Aspekte zu entwickeln und den Wohn- und Lebenswert nachhaltig zu erhalten. Die Finanzierung 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*innen sicher.

Die Innenstadt-Nord liegt bereits seit Jahrzehnten im Fokus von städtebaulichen Erneuerungs- und Entwicklungsmaßnahmen zur Stabilisierung und Aufwertung des Stadtbezirkes. Wie auch die soziodemographischen Strukturdaten zeigen (siehe Kapitel 4.1), hat der Stadtbezirk im

Vergleich zu anderen Stadtbezirken mit großen Herausforderungen zu kämpfen. Als Gründe hierfür sind insbesondere die Folgen des Strukturwandels, strukturelle Rahmenbedingungen, Zuwanderung und Migration, städtebauliche Defizite und ein negatives Außenimage zu nennen.

Bereits in den 1970er Jahren wurden mit den drei Sanierungsgebieten „Nord II“, „Nord III Ost“ und „Nord III West“ unter anderem die Voraussetzungen für den Bau von zwei Hauptverkehrsstraßen und der U-Bahn geschaffen. Mit dem „Nordstadt-Programm“ folgte ab 1991 ein ergänzendes Sanierungsgebiet, das einen behutsamen und kooperativen Erneuerungsprozess zur Aufwertung des Gebäudebestandes zum Ziel hatte. Nach dem Ablauf der Durchführungsfrist wurde das Sanierungsgebiet „Nordstadt-Programm“ in 2023 aufgehoben. Durch eine vorbereitende Untersuchung wurde jedoch festgestellt, dass weiterhin städtebauliche Missstände und Handlungsbedarfe vorliegen und die Voraussetzungen für ein neues Sanierungsgebiet gegeben sind. So wurde im Juni 2024 die Festlegung des Sanierungsgebietes „Südliches Nordmarktquartier“ im vereinfachten Verfahren unter Einbezug der sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorbehalte nach § 124 BauGB per Satzung beschlossen. Die öffentliche Bekanntmachung erfolgte zum 31.01.2025 und ist somit rechtskräftig.²¹

Abbildung 17: Geltungsbereich Sanierungsgebiet „Südliches Nordmarktquartier“



 Geltungsbereich Sanierungsgebiet "Südliches Nordmarktquartier"

(Quelle: Stadt Dortmund, Amt für Stadterneuerung)

Bereits in den 1990er wurde die Innenstadt-Nord in das Handlungsprogramm „Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf“ des Landes NRW aufgenommen, dem Vorläufer des Bund-

²¹ NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH, 2024: Vorbereitende Untersuchungen gemäß §141 BauGB im Sanierungsverdachtsgebiet Dortmund Nordstadt, S. 18-21

Länderprogramms „Soziale Stadt“. Dafür wurde im Jahr 1996 das erste integrierte Handlungskonzepte (InHK) für die Nordstadt erstellt.

Von 2000 bis 2008 war die Innenstadt-Nord Teil der EU-Gemeinschaftsinitiative URBAN II. Aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) wurden in diesem Zeitraum insgesamt 29 Einzelprojekte und eine Vielzahl von Unterprojekten mit den drei Schwerpunkten Städtebau, lokale Ökonomie und soziokulturelle Entwicklung realisiert.

In 2004 folgte das erste Stadtbezirkentwicklungskonzept für die Innenstadt-Nord, um Zielvorstellungen für die zukünftige räumliche Entwicklung zu formulieren. Das Konzept wurde in 2009 fortgeschrieben und mit diesem Bericht steht nun eine Neuaufstellung an.

In Jahr 2010 wurde das Konzept „Lebenswerte Nordstadt“ entwickelt, welches alle Aktivitäten der Kommune in einem Gesamtkonzept zusammengefasst hat. Ein Schwerpunkt dieses Konzeptes war die Umsetzung des Programms „Soziale Stadt NRW – Dortmund Nordstadt“.

In den Jahren 2008 – 2015 wurden weitere Stadterneuerungsmaßnahmen zur Aufwertung und Stabilisierung des Stadtbezirkes aus der EU-Förderphase 2007 – 2013 umgesetzt. Dafür wurde 2010 das integrierte Handlungskonzept Soziale Stadt Dortmund Nordstadt erstellt und in 2015 für die Förderphase 2015 – 2020 fortgeschrieben. Schwerpunkte in dieser Förderphase waren folgende Entwicklungen: die südliche Speicherstraße am Hafen, Immobilien, Spiel-, Sport- und Freiflächen, Soziale Infrastruktur und Quartiersmanagement.²²

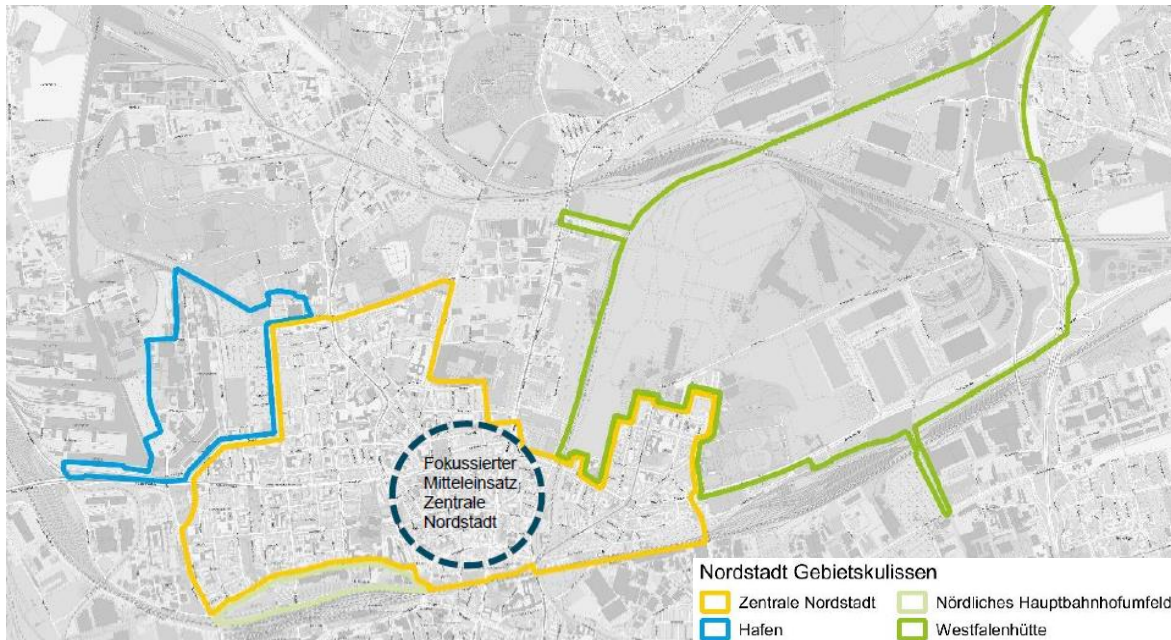
Mit Beendigung der Maßnahmen in 2024 erfolgte schon Ende 2023 als Grundlage für die Beantragung weiterer Städtebauförderungsmittel die Neuaufstellung des Integrierten Handlungskonzeptes Dortmund Nordstadt (InHK).

Das InHK besteht aus einem übergeordneten Rahmenkonzept, das die übergreifenden Zielsetzungen festlegt und Handlungsbedarfe aufzeigt. Daraus abgeleitet werden vier Einzelkonzepte, die räumlich in die Stadterneuerungsgebiete Zentrale Nordstadt und Westfalenhütte sowie den Bereichen nördliches Hauptbahnhofsumfeld und Hafen abgegrenzt werden. Die Beschlussfassung des Rahmenkonzeptes, des InHK Zentrale Nordstadt und Westfalenhütte erfolgte bereits Ende 2023. Hierzu wurden Städtebaufördermittel beantragt. In 2024 sowie im Frühjahr 2025 erhielt die Westfalenhütte für den Grünen Ring rund 25 Mio. € Fördermittel aus zwei unterschiedlichen EFRE-Förderprogrammen. Eine weitere Bewilligung aus einem weiteren Förderprogramm wird erwartet. Die Schwerpunkte des InHK Westfalenhütte liegen in der Umsetzung von Maßnahmen zur Entwicklung des ehem. Westfalenhüttenareals (Parkfläche Grüner Ring, Wohnen und Freiraum, Städtebau und Stadtgestaltung, Verkehrliche Maßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit). Im Gebiet „Zentrale Nordstadt“ wurden in 2024 keine Städtebaufördermittel durch das Land NRW zur Verfügung gestellt. Hier wurde für 2025 erneut ein Antrag auf Förderung gestellt. Die Schwerpunkte der Maßnahmen des InHK Zentrale Nordstadt liegen in der Prozessbegleitung des Sanierungsgebietes „Südliches Nordmarktquartier“, der Aufwertung und klimagerechten Anpassung des Gebäudebestandes sowie Maßnahmen zur Aufwertung und klimagerechten Gestaltung öffentlicher Räume, sowie Prüfung von städtebaulicher Erhaltungs- und Gestaltungssatzungen im Sanierungsgebiet. Erste Maßnahmen für das Stadterneuerungsgebiet Zentrale Nordstadt wurden bereits beauftragt und sollen bis Anfang 2026 abgeschlossen sein (Grünordnungskonzept, Entwicklung und Verortung von Klimaanpassungsmaßnahmen, Kleinräumige Nutzungs- und Gestaltungskonzepte). Ein fokussierter

²² NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH, 2024: Vorbereitende Untersuchungen gemäß §141 BauGB im Sanierungsverdachtsgebiet Dortmund Nordstadt, S. 18-21

Fördermitteleinsatz wird im Bereich des Sanierungsgebietes in der zentralen Nordstadt liegen. Die Erstellung der Handlungskonzepte nördliches Hauptbahnhofumfeld und Hafen erfolgen zu einem späteren Zeitpunkt. Anhand der Abgrenzung der Gebietskulissen zeigt sich, dass ein Großteil des Stadtbezirkes innerhalb des Stadterneuerungsgebietes liegt.²³

Abbildung 18: Abgrenzung Gebietskulissen der Stadterneuerungsgebiete Innenstadt-Nord



(Quelle: Stadt Dortmund, Amt für Stadterneuerung)

Quartiersanalysen

Um frühzeitig auf negative Entwicklungen mit entsprechenden Maßnahmen reagieren zu können, wurden in den letzten Jahren in der Nordstadt verschiedene Quartiersanalysen durchgeführt:

- Münsterstraßen- und Schleswiger Viertel (2012)
- Brunnenstraßen- und Hannibalviertel (2009, Evaluation in 2014)
- Borsigplatz-West (2015)
- Hafen-Süd (2010, Evaluation in 2016)
- Hafen-Südost (2017)
- Nordmarkt-Ost (2018)
- Hoeschpark-Viertel (2011, Evaluation in 2019)
- Hafen (2023)²⁴

²³ Stadt Dortmund, Amt für Stadterneuerung, 2023: Integriertes Handlungskonzept Dortmund Nordstadt. Rahmenkonzept. S. 6-11

²⁴ NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH, 2024: Vorbereitende Untersuchungen gemäß §141 BauGB im Sanierungsverdachtsgebiet Dortmund Nordstadt, S. 20

Projekt „nordwärts“

Mit Ratsbeschluss vom 07.05.2015²⁵ wurde die Verwaltung mit der Einrichtung des Dekadenprojektes „nordwärts“ sowie der Durchführung eines breit angelegten Beteiligungs- und Dialogverfahrens beauftragt. „nordwärts“ verfolgt das Ziel, die Stärken der nördlichen Stadtbezirke Dortmunds in den Fokus der Öffentlichkeit zu rücken. Die Gebietskulisse umfasst die Stadtbezirke Huckarde, Mengede, Eving, Scharnhorst, Innenstadt-Nord sowie Teile der Stadtbezirke Innenstadt-West und Lütgendortmunds (Germania und Marten).

Trotz des bereits erfolgreich vorangetriebenen Strukturwandels im Dortmunder Norden (z.B. Emscherumbau, Hafententwicklung, Ansiedlung des IKEA-Lagers, Maßnahmen der Stadterneuerung) bleiben die nördlichen Stadtbezirke teilweise hinter ihren Möglichkeiten. Es zeigen sich neben weiteren Flächenentwicklungspotenzialen (Westfalahütte, 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.

Das Projekt „nordwärts“ umfasst im gesamten Geltungsbereich über 200 Teilprojekte, die in unterschiedlichen Dialog- und Beteiligungsverfahren eingereicht und entwickelt wurden. Beispiele für abgeschlossene Projekte in der Innenstadt-Nord sind beispielsweise das Quartiersprojekt „iResilience“, in dem gemeinsam mit Bewohnern des Hafen-Quartiers neue Vorgehensweisen, Kooperationen und Maßnahmen zur Klimavorsorge erprobt wurden oder das Werkstattverfahren zur Neugestaltung des öffentlichen Raums in der Fußgängerzone Münsterstraße. Der Umsetzungsstatus der Projekte ist in der interaktiven „nordwärts“-Online-Karte²⁶ für alle öffentlich einsehbar. Das Dekadenprojekt „nordwärts“ wird 2025 abgeschlossen.

Aktionsplan Soziale Stadt Dortmund

Der „Aktionsplan Soziale Stadt Dortmund“ startete im Jahr 2008 und versteht sich als zentrale Strategie gegen Armut und Ausgrenzung in Dortmund. Er soll den Menschen vor Ort mit passgenauen Maßnahmenpaketen helfen, ihre Situation zu verbessern. Dazu werden in den betroffenen Quartieren Aktionsraumbeauftragte eingesetzt, die vor Ort Maßnahmen und Projekte initiieren und begleiten. Von den aktuell 13 Aktionsräumen befinden sich drei (Hafen, Nordmarkt, Borsigplatz) in der Nordstadt.

Masterpläne

Auch die gesamtstädtischen Masterpläne bilden Berührungspunkte mit der Innenstadt-Nord. In den Masterplänen werden für verschiedene thematische Bereiche (zum Beispiel kommunales Wohnkonzept, Migration/Integration, Energiewende, Mobilität 2030, Einzelhandel, integrierte Klimaanpassung, kommunale Sicherheit) Ziele, Projekte und Perspektiven definiert. In dem folgenden Kapitel der Fachplanungen werden die Inhalte relevanter Masterpläne in Bezug auf die Innenstadt-Nord näher erläutert.

²⁵ Projekt „Nordwärts“, DS-Nr. 14748-14

²⁶ Website Stadt Dortmund; „nordwärts“-Online-Karte, unter: <https://rathaus.dortmund.de/apps/nordwaerts/#/> (zugegriffen am 06.05.2025)

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 Umsetzungszeiträume²⁷ angegeben. Dabei ist die Einteilung der Zeithorizonte wie folgt:

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

4.3.1 Denkmalschutz & Denkmalpflege

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

Die behördliche Zuständigkeit in der Denkmalpflege in Nordrhein-Westfalen regelt das Denkmalschutzgesetz des Landes (DSchG NW)²⁸. Die mit dem Vollzug des Denkmalschutzgesetzes betrauten Denkmalbehörden stehen in einem hierarchisch geordneten Verhältnis zueinander. Jede Gemeinde in Nordrhein-Westfalen ist Untere Denkmalbehörde für ihr Gemeindegebiet. Die Aufsicht über die Unteren Denkmalbehörden üben als Obere Denkmalbehörden für kreisangehörige Gemeinden die 27 Kreise und für kreisfreie Gemeinden die fünf Bezirksregierungen aus. Oberste Denkmalbehörde ist das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen. Im Gebiet Westfalen-Lippe ist die LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen als Denkmalfachamt für die fachliche

²⁷ 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.

²⁸ Nordrhein-Westfälischen Denkmalschutzgesetzes (Denkmalschutzgesetz – DSchG NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. April 2022 (GV. NRW. S. 662 / SGV. NRW. 224)

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 Einwohnerzahl 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 Einsetzen der Industrialisierung eine Besiedlung der Flächen, die an die alten Siedlungsstrukturen angrenzten – zunächst überwiegend ungeordnet, ab den 1890er Jahren unter Stadtbaurat Friedrich Kullrich dann planvoll 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 Arbeiterwohnungen errichtet. Diese sogenannten Arbeiterkolonien bestanden zunächst vor allem aus der Wiederholung einheitlicher Haustypen. 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 1914 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.

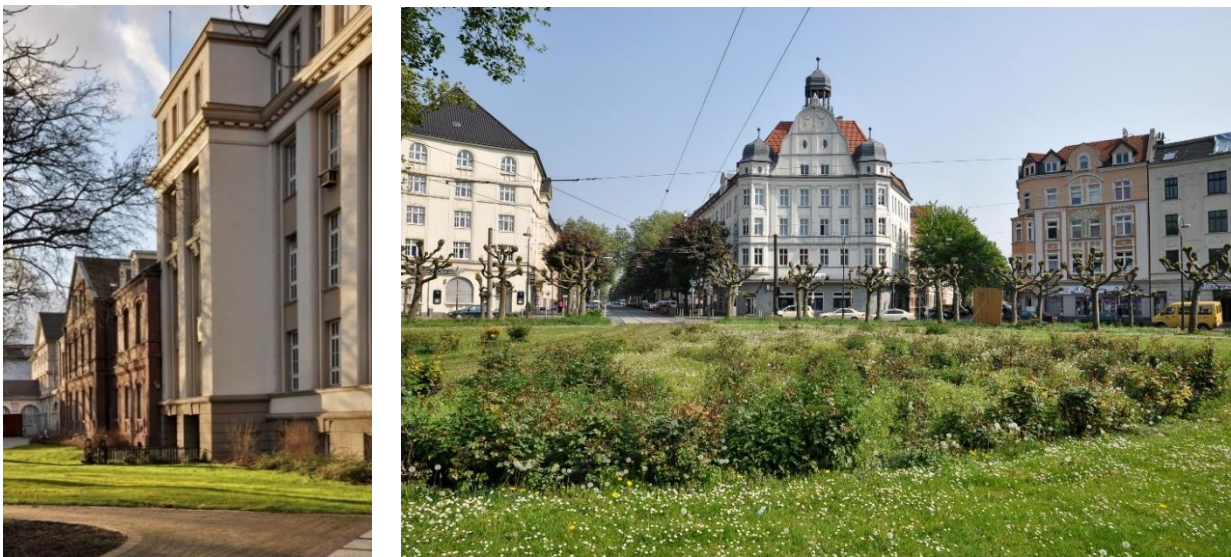
Der Städtebau der Nachkriegszeit war einerseits von der Idee der autogerechten Stadt geleitet. Wall sowie Rheinland- und Westfalendamm wurden zu „Hochleistungsstraßen“ umgebaut und verloren ihren Charakter als Schmuckboulevards weitestgehend. Durch den Innenstadtkern wurden mit der Kleppingstraße und 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 Neubauten so geschlossen, dass der historische Stadtgrundriss bewahrt wurde. Hinzu kamen die typischen Strukturen der Nachkriegsjahrzehnte wie Großwohnsiedlungen in Scharnhorst oder Wickede und teils großflächige Zeilenbaustrukturen wie in Löttringhausen oder Jungferntal.

Status Quo im Stadtbezirk Innenstadt-Nord

Die Innenstadt-Nord liegt nördlich der Bahntrasse, die in Ost-West-Richtung durch Dortmund verläuft und die die Innenstadt-Nord vom Stadtkern und den westlichen, östlichen und südlichen Stadterweiterungsgebieten der Gründerzeit baulich trennt. Bis zur einsetzenden Industrialisierung Mitte des 19. Jahrhunderts, wurde das Gebiet der heutigen Innenstadt-Nord als Weide- und Holzland genutzt und war kaum erschlossen. Lediglich drei kleinere Wege trafen am heutigen Borsigplatz zusammen. Erst der Bau der Eisenbahnlinien 1846 und 1848 sowie die Ansiedlung größerer Industrieunternehmen ab 1850, darunter die Dortmunder Hütte, Hoesch und die Zeche Kaiserstuhl, ließen sie zu einem Kernbereich der Entwicklung Dortmunds zur Großstadt werden.

Abbildung 19: Hoeschmuseum und Borsigplatz



(Quelle: Günther Wertz)

Nachdem die Gebiete außerhalb des Dortmunder Stadtkerns ab den 1850er Jahren vielfach ungeordnet bebaut wurden, folgte unter Friedrich Kullrich ab den 1890er Jahren dann die planvolle Erweiterung der Stadt nach Norden. Diese erfolgte im Geiste des Städtebaus des 19. Jahrhunderts, wobei Städte wie Paris, Wien und Berlin Vorbilder auch für die Erweiterungsplanung in Dortmund waren, das sich zunehmend selbstbewusst als Großstadt begriff. In und um die Nordstadt herum lagen zahlreiche Industriebetriebe. Die Wohnviertel waren daher stärker von den Emissionen der Industriebetriebe belastet als die Stadterweiterungen im Westen, Osten und insbesondere im Süden des Stadtkerns. Einerseits führten die schlechteren Wohnverhältnisse in der Nordstadt schon früh zu sozialen Herausforderungen. Andererseits ragt die Nordstadt städtebaulich aus den gründerzeitlichen Stadterweiterungen deutlich hervor. Anders als in den südlichen Stadterweiterungsgebieten wie z.B. dem Kreuzviertel, oder der Oststadt wurde das städtebauliche Repertoire des Historismus in der Nordstadt in für Dortmund beispielloser Art und Weise ausgeschöpft. Dabei wurde eine Vielzahl städtebaulicher Figuren und Motive verwirklicht, wobei das Viertel rund um den Borsigplatz der städtebauliche Höhepunkt dieser Stadterweiterungsphase in Dortmund ist.

Der erhaltene Baubestand der Innenstadt-Nord stammt wesentlich aus der Zeit zwischen 1895 und dem zweiten Weltkrieg und wurde überwiegend in geschlossener Blockrandbauweise errichtet. Kriegslücken wurden in den 1950er Jahren geschlossen, mehrheitlich unter Beibehaltung des historischen Stadtgrundrisses. Aus diesem längeren Bebauungsprozess sowie der

Mischnutzung vieler Bauten folgte eine Vielzahl unterschiedlicher Haustypologien in unterschiedlichen stilistischen Ausformulierungen vom Historismus über den Jugendstil und den Reformwohnungsbau bis hin zum Wiederaufbau und den Großstrukturen der Nachkriegsmoderne. Prägend sind geschlossene Platz- und Straßenräume, die Trennung öffentlicher und privater Räume, ein Ineinandergreifen von Architektur und Städtebau. Die klare Hinwendung der Fassaden zum öffentlichen Raum sowie die Betonung von Sichtachsen und Ecksituationen durch Giebel, Risalite oder Türme kennzeichnen alle Phasen der Bebauung.

Abbildung 20: Fassaden im Nordmarkviertel; Hafenamts im Dortmunder Hafen



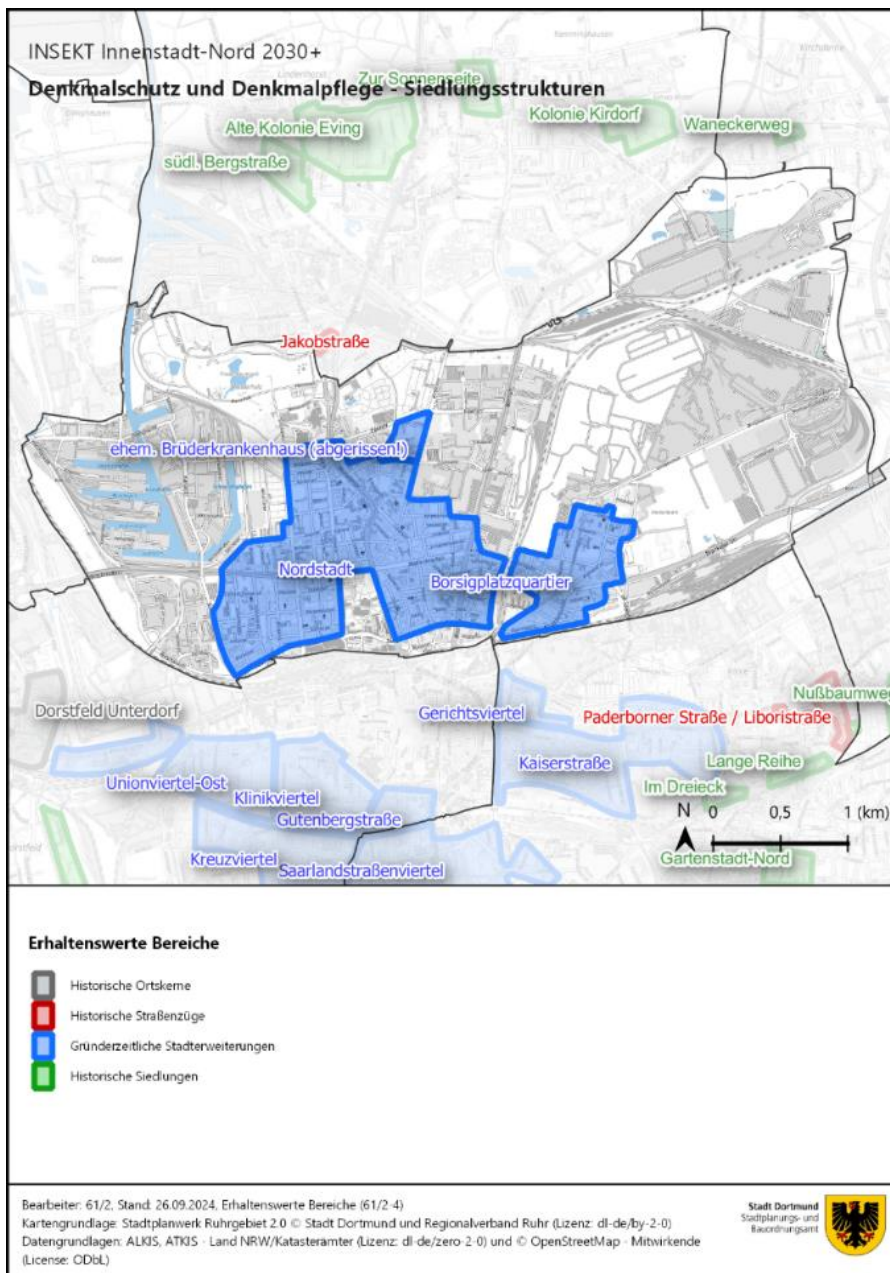
(Quelle: Günther Wertz)

Die besondere bauhistorische Bedeutung wurde bereits in den 1980er Jahren erkannt, als das Planungsbüro Prof. Kraus & Partner mit der Erstellung eines Denkmalpflegeplans für das Borsigplatzviertel²⁹ beauftragt wurde. Die Empfehlung des Gutachtens, einen Denkmalsbereich auszuweisen, wurde bislang nicht umgesetzt, was zu einem Verlust von Substanz geführt hat. Umso wichtiger ist es, die heute noch vorhandene, wertvolle Bausubstanz gezielt zu erhalten und zu pflegen

Aktuell sind in der Innenstadt-Nord 163 Objekte in die Dortmunder Denkmalliste eingetragen. Zu den Höhepunkten der denkmalgeschützten Objekte zählen u.a. das Hafenamts von 1899, das ehemalige Straßenbahndepot an der Immermannstraße von 1915/16, das Sudhaus der ehemaligen Hansabrauerei an der Steigerstraße von 1911, der Hoeschpark von 1937-1941/1951-1956 und nicht zuletzt der Borsigplatz selbst. Zuletzt wurde im April 2024 der historische Kernbereich des Fredenbaumparks als Gartendenkmal unter Schutz gestellt. Im Rahmen der Sanierungsplanung unter Federführung des Amtes für Stadterneuerung unterstützt die Untere Denkmalbehörde die Erarbeitung von Schutz- und Gestaltungsinstrumenten für den zentralen Bereich der Nordstadt. Ziel dabei ist die Aktivierung der großen städtebaulichen und stadtgestalterischen Potentiale des historischen Bestandes für eine zukünftige positive Entwicklung der Innenstadt-Nord.

²⁹ Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Planungsbüro Prof. Krause und Partner, 1988: Denkmalpflegeplan Dortmund Borsigplatz-Viertel (Bd. 1-2)

Abbildung 21: Siedlungsstrukturen in der Innenstadt-Nord



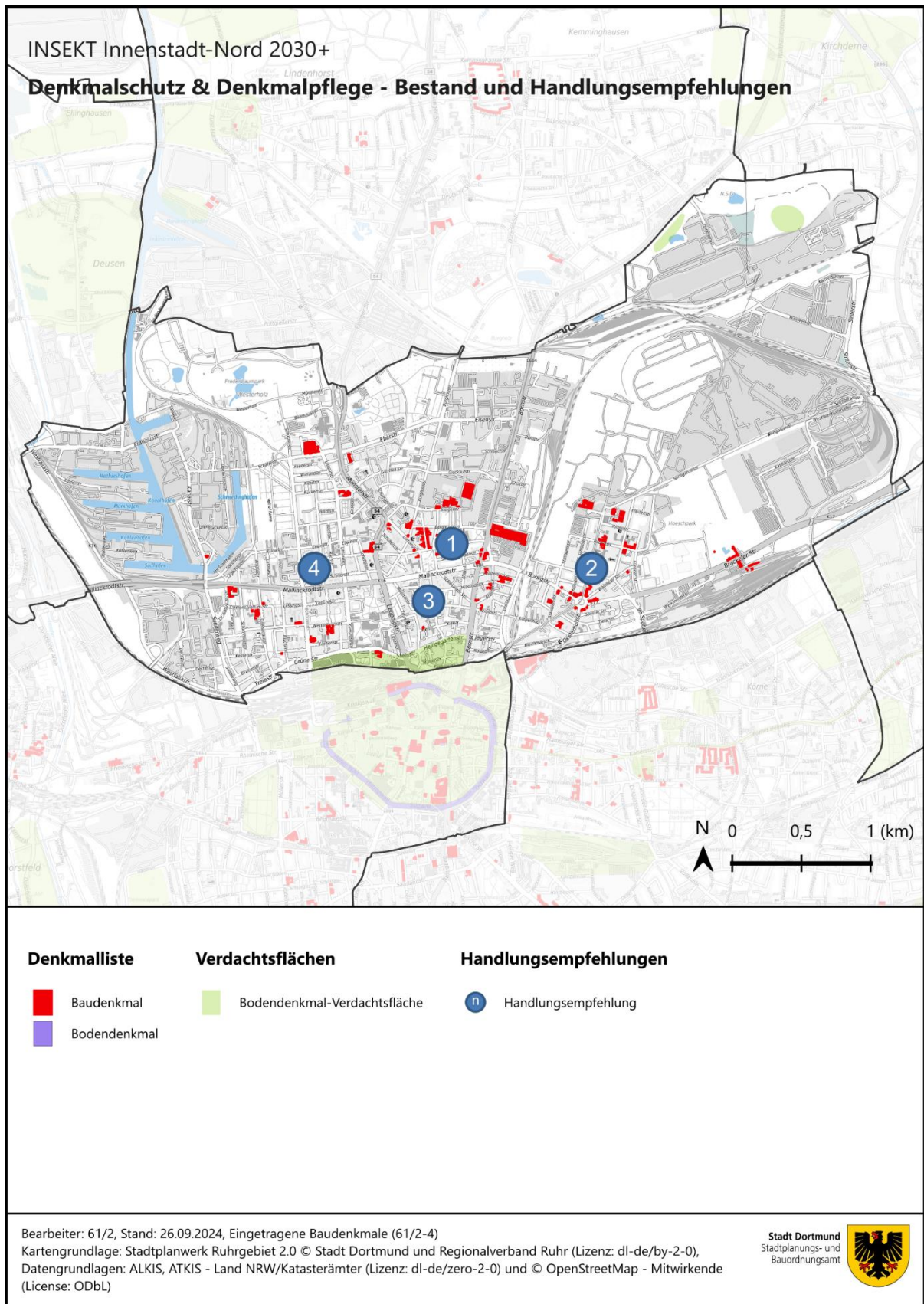
Qualitäten

- Großflächige, gründerzeitliche Stadterweiterung mit hoher städtebaulicher und baulicher Qualität vom Historismus bis zur Nachkriegsmoderne
- Hohes bis sehr hohes Aktivierungspotenzial im historischen Bestand

Herausforderungen

- Vorhandene und weiter zunehmende unharmonische Nachverdichtung im gesamten Bezirk
- Mangelnde Harmonisierung mit dem hist. Ortsbild von Neubauten oder neuen Siedlungsbereichen innerhalb oder angrenzend an die hist. Stadterweiterung
- noch zu erstellendes Gestaltungskonzept für Neubauten im historischen Bestand

Abbildung 22: Bestand und Handlungsempfehlungen Denkmalschutz & Denkmalpflege Innenstadt-Nord



Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- Erhaltenswerte Siedlungsbereiche stadtweit identifizieren und anwendbares Kartenwerk erstellen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurzfristig)
- Die öffentlichen Freiflächen in den Altbauquartieren mit dem hist. Baubestand harmonisieren - Denkmalpflegeplan aufstellen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61, FB 66); langfristig)
- 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), Private; fortlaufend)
- Zukünftige Bebauung auf Grundlage der ursprünglichen städtebaulichen Konzeption der Nordstadt als dichtes, urbanes und gemischtes Stadtquartier mit geschlossenen Blockrändern und einer klaren Trennung öffentlicher und privater Räume. Konsequente Schließung der Blockränder. (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Private; fortlaufend)

Spezifisch:

- 1 Prüfung einer Gestaltungs-/ städtebaulichen Erhaltungssatzung Brunnenviertel- und Nordmarktviertel (Amt für Stadterneuerung mit Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 67 und FB 61); kurzfristig)
- 2 Borsigplatzviertel: Maßnahmen aus dem Denkmalpflegeplan Borsigplatzviertel umsetzen (Denkmalbereich) und zugleich den Denkmalpflegeplan als Grundlage für alle zukünftigen Planungen im Viertel nutzen, um die historische Substanz zu bewahren und eine gezielte Entwicklung zu ermöglichen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurzfristig in Abhängigkeit von vorhandenen Ressourcen)
- 3 Münsterstraßenviertel: Prüfung einer Gestaltungssatzung (Amt für Stadterneuerung gemeinsam mit Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 67 und FB 61); kurzfristig)
- 4 Hafenviertel: Instrumente zum flächendeckenden Schutz prüfen (Gestaltungs-, Erhaltungs- bzw. Denkmalbereichssatzung (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); mittelfristig in Abhängigkeit von vorhandenen Ressourcen)

4.3.2 Einzelhandel & Zentren

Um eine wohnungsnahе 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) wurde 2023 vom Rat der Stadt beschlossen. Er definiert unter anderem die zentralen Versorgungsbereiche (kurz: ZVB) nach ihren

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

Status Quo im Stadtbezirk Innenstadt-Nord

Die diverse ethnographische Struktur sowie die bauliche Dichte der Innenstadt-Nord bringen auch Besonderheiten für die Einzelhandelsstruktur des Stadtbezirks mit sich. Nach der Innenstadt-West mit der City sind in der Innenstadt-Nord die zweitmeisten Einzelhandelsbetriebe zu finden. Dazu gehören viele Kioske, Trinkhallen, Mobilfunkshops und kleine Lebensmittelgeschäfte. Auf der anderen Seite liegt in der Innenstadt-Nord mit der Bornstraße auch einer der drei Sondergebietsstandorte für großflächigen nicht-zentrenrelevanten Einzelhandel. Allein dieser Standortbereich bindet rund 69% der Verkaufsfläche des Stadtbezirks. Durch diese beiden gegensätzlichen Besonderheiten liegt die durchschnittliche Betriebsgröße im oberen Mittelfeld der Stadtbezirke. Sowohl beim kurzfristigen (118) als auch beim langfristigen Bedarf (139) ist eine sehr hohe Zentralität³⁰ gegeben, auch über alle Bedarfsbereiche gesehen fließt dem Stadtbezirk Kaufkraft zu (118).

Die kompakte und dicht besiedelte Innenstadt-Nord verfügt mit vier zentralen Versorgungsbereichen über ein enges Zentren-Netz, allerdings ist deren Ausstattung sehr unterschiedlich. Als einziger der Innenstadt-Bezirke verfügt die Innenstadt-Nord über ein Stadtbezirkszentrum: dieses wurde im Masterplan Einzelhandel 2013 erstmalig ausgewiesen, da sich der Einzelhandelsbesatz hier, an der südlichen Münsterstraße, doch deutlich von den Nahversorgungszentren absetzt. Außerdem ergibt sich durch die Zäsur der Bahntrasse eine stärkere Unabhängigkeit von der City als für die Innenstadt-West und -Ost. Drei Nahversorgungsstandorte ergänzen die Struktur und für den Südwesten des Stadtbezirks ist auch das NVZ Unionviertel im Stadtbezirk Innenstadt-West gut erreichbar. Die fußläufige Nahversorgung (d.h. Erreichbarkeit eines Lebensmittelmarktes innerhalb von 10-Gehminuten/ 700 m-Gehwegradien³¹) ist somit für den zentralen und westlichen Bereich der Innenstadt-Nord sichergestellt, als unterversorgter Bereich ist allerdings das Borsigplatzquartier östlich der Bahntrasse Dortmund-Münster anzusehen, wo es seit Jahren an einem Lebensmittelmarkt fehlt.

Das **Stadtbezirkszentrum Nordstadt** liegt an der südlichen Münsterstraße, die nach dem Ausbau der westlich parallel verlaufenden Leopoldstraße (B54) in den 1990er Jahren verkehrsberuhigt wurde. Mit ihrem leicht geschwungenen Verlauf und Platzsituationen am südlichen sowie am nördlichen Ende und in der Mitte weist sie eine nahezu idealtypische städtebauliche Struktur für ein Nebenzentrum auf. Es gibt Aufenthaltsräume, die z.T. in die Jahre gekommen sind, der öffentliche Raum ist jedoch belebt. Die vielfältige ethnische Struktur des Stadtbezirks spiegelt sich auch im Nutzungsbesatz wider. Es sind zahlreiche Gastronomiebetriebe vorhanden, außerdem eines der wenigen verbliebenen Programmkinos Dortmunds. Der ÖPNV-Anschluss ist über die nahe Stadtbahnhaltestelle Leopoldstraße gegeben, auch der Hauptbahnhof ist fußläufig in rund 700-800 Metern erreichbar.

Mit 55 Einzelhandelsbetrieben und rund 8.200 m² Verkaufsfläche ist das Zentrum durchschnittlich gut ausgestattet. Vergleichsweise hohe Anteile der Verkaufsfläche im SBZ Nordstadt sind dem mittelfristigen (33%) und langfristigen Bedarfssegment (43%) zuzuordnen, es sind beispielsweise Bekleidungs-, Haushaltwaren- und Schmuckgeschäfte zu finden. Grundsätzlich

³⁰ Die Einzelhandelszentralität zeigt das Verhältnis zwischen Einzelhandelsumsatz und einzelhandelsbezogener Kaufkraft der Bevölkerung auf. Werte von über 100 kommen zustande, wenn durch den Einzelhandel mehr umgesetzt wird als Kaufkraft am Ort vorhanden ist.

³¹ Die 700 m Gehwegradien berücksichtigen örtliche städtebauliche Gegebenheiten (z. B. mehrspurige Straße oder Bahntrassen als Zäsuren), so dass ein genaueres Bild der tatsächlichen fußläufigen Erreichbarkeit gezeichnet werden kann, als es bei Kreisradien der Fall wäre.

ist ein starkes Segment gerade im mittelfristigen Bedarf für Stadtbezirkszentren wünschenswert. Auf der anderen Seite ist in der Münsterstraße dadurch das kurzfristige Bedarfssegment unterrepräsentiert: So gibt es an größeren Geschäften lediglich einen Lebensmitteldiscounter und einen Drogeriemarkt. Damit ist es im gesamten Stadtgebiet das Zentrum mit dem kleinsten Flächenanteil im kurzfristigen Bedarf. Hier besteht Ausbaupotential, auch wenn das Zentrum seiner zugewiesenen Versorgungsfunktion gerecht wird.

Zur Erweiterung und Modernisierung des Angebots in diesem Segment wird der Neubau eines mischgenutzten Gebäudekomplexes mit einem Hochhaus zwischen Münsterstraße, Leopoldstraße und Freiherr-vom-Stein-Platz im Süden des Zentrums beitragen. Diese Fläche wurde im Masterplan Einzelhandel 2021 vollständig in die Zentrenabgrenzung einbezogen. Der aktuell bereits in der Münsterstraße ansässige Lebensmitteldiscounter LIDL plant den Umzug in diesen Neubau. Dadurch wird die bisherige LIDL-Immobilie voraussichtlich frei und bietet Raum für eine weitere Ergänzung des nahversorgungsrelevanten Spektrums. Des Weiteren wird sowohl durch den Neubau als auch durch den von der Deutschen Bahn geplanten Umbau der Brücke am Burgtor und die damit verbundene Neugestaltung des Straßenraumes durch die Stadt Dortmund eine neue Entrée-Situation zur Münsterstraße und damit zur zentralen Nordstadt geschaffen. Mit einem neuen Stadtplatz und mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr kann hier eine erhebliche Aufwertung erzielt werden.

Ergänzend hat das Integrierte Handlungskonzept Dortmund Nordstadt, welches Ende 2023 beschlossen wurde und das im Januar 2025 bekannt gemachte Sanierungsgebiet „Südliches Nordmarktquartier“ einen erheblichen Einfluss auf die weitere Entwicklung im Zentrenbereich der Münsterstraße. In diesem Zusammenhang ist auch dass im Jahr 2021 stattgefundenen Werkstattverfahren zur weiteren Attraktivierung des Zentrums zu nennen, in dessen Rahmen freiraumplanerische Konzepte mit zukunftsfähigen Lösungsansätzen für einen attraktiven, multifunktionalen und resilienten Stadtraum entwickelt wurden. Die Bearbeitung des Projektes „Neugestaltung Münsterstraße“ erfolgt im Rahmen des Integrierten Handlungskonzepts Zentrale Nordstadt des Fachbereichs Stadterneuerung, ist jedoch abhängig von der Finanzierung durch Fördermittel sowie tiefergehenden Planungs- und Beteiligungsprozessen. Mit einem Baubeginn ist daher frühestens 2029 zu rechnen.

Abbildung 23: Stadtbezirkszentrum Nordstadt und Eingangssituation „Nördlich Burgtor“



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

Das **Nahversorgungszentrum Schützenstraße** erstreckt sich über etwa 600 Meter entlang der Schützenstraße im Westen des Stadtbezirks. Sein Schwerpunkt hat sich durch die Ansiedlung mehrerer Betriebe nach Norden verlagert, im Süden wurde es mit dem Masterplan Einzelhandel 2021 aufgrund zurückgegangenen Besatzes eingekürzt. Dreh- und Angelpunkt

bleibt allerdings die Kreuzung Schützenstraße/ Mallinckrodtstraße mit der unterirdischen Stadtbahnstation Schützenstraße. Insbesondere das südliche Teilstück der Schützenstraße bis zur Lessingstraße weist einen kleinteiligen Nutzungsmix aus Handel, Gastronomie und Dienstleistungen sowie durch Straßenbäume auch eine höhere Aufenthaltsqualität auf. Trotz der stark befahrenen Straßen ist dieser Bereich des Zentrums belebt. Der nördlich etwas abgesetzte Standort aus Discounter und Drogeriemarkt ist fußläufig gut erreichbar, weist allerdings eher die Charakteristika eines Kfz-orientierten Standortes auf.

Mit 23 Einzelhandelsbetrieben und rund 7.455 m² Verkaufsfläche handelt es sich um eines der am besten ausgestatteten Nahversorgungszentren in Dortmund, mit 82% der Verkaufsfläche liegt der Schwerpunkt klar im kurzfristigen Bedarfssegment. Das Zentrum wird seiner zugewiesenen Versorgungsfunktion für den großen Einzugsbereich mit mehr als 18.000 Einwohner*innen voll gerecht und kompensiert auch die Schwäche des Stadtbezirkszentrums zum Teil. Auch für die Entwicklung des Hafengebiete an der Speicherstraße spielt die Schützenstraße als nächstgelegenes Zentrum eine Rolle, im Gegenzug kann die dortige Entwicklung durch zusätzliches Publikum auch zu einer weiteren Stärkung und Aufwertung des Zentrums beitragen.

Abbildung 24: Nahversorgungszentren Schützenstraße und Münsterstraße-Nord



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

Auch das **Nahversorgungszentrum Münsterstraße-Nord** liegt an einer stark befahrenen Straße (Münsterstraße/ B54), allerdings liegt hier die Stadtbahnstation (Lortzingstraße) zusätzlich oberirdisch, sodass sich eine stärkere Zäsur ergibt als an der Schützenstraße. Entsprechend ist die Aufenthaltsqualität hier stark eingeschränkt. Mit drei Lebensmitteldiscountern und einem Non-Food-Discounter ist das Sortiment einseitig, aber die gebündelte Nahversorgungsfunktion in jedem Falle gegeben. Vereinzelt einfache Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe ergänzen dieses Zentrum, ohne dass ein durchgehender Besatz mit zentrenrelevanten Nutzungen entsteht.

Der Verkaufsflächenschwerpunkt liegt klar im kurzfristigen Bedarfsbereich. Durch die Neueröffnungen von Norma und Penny nach der Aufstellung des Masterplans Einzelhandel kann nun auch wieder davon ausgegangen werden, dass das Zentrum seine Funktion gut erfüllt. Mit einer Zunahme von Betrieben und Verkaufsfläche ist die Entwicklung insgesamt stabil, auch wenn es weiterhin vereinzelt Leerstände und einige Vergnügungsstätten gibt. Diese stabile Entwicklung gilt es beizubehalten und weiter voranzutreiben, die Aufwertungspotenziale sind aufgrund der städtebaulichen Struktur allerdings eingeschränkt.

Im **Nahversorgungszentrum Borsigplatz/ Westfalenhütte** fehlt es seit der Schließung des Edeka-Marktes direkt am Borsigplatz im Jahre 2012 an einem Magnetbetrieb des Lebensmittel Einzelhandels. Zwar sind rund 15 kleinteilige Lebensmittelgeschäfte vorhanden, doch können diese mit insgesamt nur gut 300 m² Verkaufsfläche den Mangel in diesem wichtigen nahversorgungsrelevanten Sortiment nicht kompensieren. Insgesamt verfügt das Zentrum nur über 23 Geschäfte mit rund 480 m² Verkaufsfläche und wird damit seiner Versorgungsfunktion aktuell nicht gerecht. Die Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes ist allerdings im Rahmen der Realisierung des Karlsquartiers auf dem ehemaligen Westfalenhüttengelände vorgesehen und im Bebauungsplan InN 226 – westlich Stahlwerkstraße – festgesetzt. Ob es sich um einen Discounter oder einen Vollsortimenter handeln wird, steht noch nicht fest. Im Masterplan Einzelhandel 2021 wurde der vorgesehene Standort am Hoeschplatz westlich des Borsigplatzes als Potenzialfläche ergänzt und in die Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs einbezogen.

Den städtebaulichen Mittelpunkt des Quartiers und auch des Zentrums stellt der kreisrunde Borsigplatz mit seiner teils gründerzeitlichen Bebauung dar. Es handelt sich allerdings nicht um eine fußläufig nutzbare Platzsituation, sondern effektiv um einen Kreisverkehr, dessen grüne Mittelinsel von der Stadtbahn gequert wird. Dadurch besteht an diesem zentralen Ort nur eine eingeschränkte Aufenthaltsqualität. Belebt sind daher eher die strahlenförmig um den Borsigplatz angeordneten Seitenstraßen, insbesondere die Straße Oestermärsch, wo auch die Stadtbahnhaltestelle liegt. Dort sind neben einigen einfachen Gastronomiebetrieben allerdings auch zahlreiche Vergnügungstätten vorhanden, sodass für diesen Bereich von Trading-down-Tendenzen gesprochen werden kann. Mit der geplanten Einzelhandelsansiedlung am Hoeschplatz könnte künftig jenem Bereich die primäre Treffpunkt- und Aufenthaltsfunktion zukommen. Dennoch ist es wichtig, auch den Bereich um den Borsigplatz zu stabilisieren und gegebenenfalls aufzuwerten.

Abbildung 25: Nahversorgungszentrum Borsigplatz-Westfalenhütte und Westfalen-Einkaufszentrum am Sondergebietsstandort Bornstraße



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

Als weiterer im MPEH klassifizierter Standortbereich liegt der Sondergebietsstandort Bornstraße in der Innenstadt-Nord. Sondergebietsstandorte dienen vorrangig der gebündelten Ansiedlung des großflächigen nicht-zentrenrelevanten Einzelhandels. Tatsächlich machen auch die hierzu gehörenden Bau- und Gartenmärkte, Möbelhäuser einen großen Teil der Verkaufsfläche aus, 75 % sind dem langfristigen Bedarfssegment zuzuordnen. Allerdings ist an der Bornstraße auch das Westfalen-Einkaufszentrum (WEZ) mit einem SB-Verbrauchermarkt (Kaufland) und weiteren nahversorgungs- und zentrenrelevanten Einzelhandelsbetrieben ansässig. Das heutige WEZ wurde 2008-09 errichtet, der in den 70er Jahren auf Flächen der

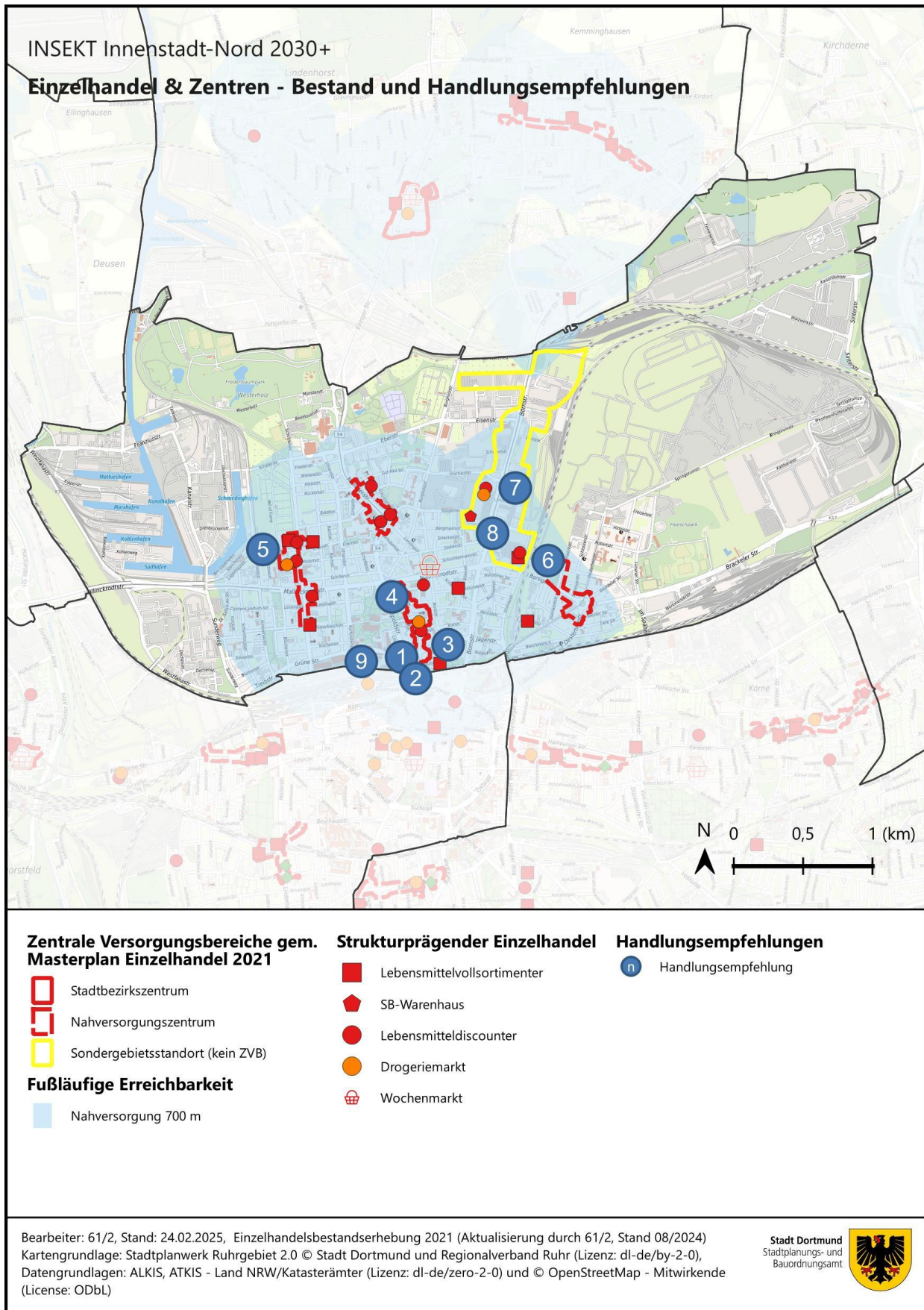
geschlossenen Zeche Kaiserstuhl errichtete Vorgängerbau war zusammen mit dem Freizeitbad Tropa Mare die Keimzelle dieses Standortbereichs. Auch heute ist die Bornstraße durch einen Mix aus Einzelhandel und Freizeitnutzungen wie Fitnessstudios, Gastronomiebetriebe und einem Indoor-Spielplatz geprägt; auch ein Wettbüro und mehrere Spielhallen, die bau-rechtlich den Vergnügungsstätten zuzurechnen sind, haben sich dort angesiedelt. Der südliche Bereich des Sondergebietsstandortes Bornstraße leistet auch einen Beitrag zur fußläufigen Nahversorgung, allerdings fehlt es aufgrund der Kfz-Orientierung vielfach an direkten, konti-nuierlichen und barrierefreien Zuwegungen.

Die planungsrechtliche Steuerung stellt sich insbesondere auf der Ostseite der Bornstraße aufgrund des vorhandenen Nutzungsmixes in Teilbereichen als schwierig dar. Auf der West-seite konnten in der Vergangenheit Bebauungspläne aufgestellt werden, die den Einzelhan-delsstandort regulieren und seine weitere Ausdehnung in die Gewerbegebiete hinein be-schränken. Im Norden des Sondergebietsstandortes läuft aktuell das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan InN 236 - Möbelhaus Hildastraße –. Hier soll ein Möbelhaus mit bis zu 40.000 m² Verkaufsfläche zugelassen werden. Da die Zentralität des Gesamtstandortes Dort-mund im Sortiment Möbel, Matratzen / Bettwaren nur 89 beträgt (d.h. nur 89 % der lokalen Kaufkraft werden auch in der Stadt gebunden), soll diese Ansiedlung dazu beitragen, dass die Stadt ihre oberzentrale Versorgungsfunktion auch in diesem Sortiment erfüllt. Insbesondere im klassischen, nicht discounterorientierten Möbelhandel besteht in Dortmund Potenzial, das hier gehoben werden soll.

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. Alle im Flächennutzungsplan von 2004 dargestellten Quar-tiersversorgungszentren haben inzwischen den Status von Nahversorgungszentren. Als Quar-tiersmittelpunkt ohne primäre Einzelhandelsfunktion ist darüber hinaus der Nordmarkt zu nen-nen. Dieser gärtnerisch gestaltete Platz aus den 1900er Jahren bildet das städtebauliche Zent-rum der Nordstadt, er ist Aufenthaltsraum und Treffpunkt, unter anderem auch für vulnerable soziale Gruppen. Südlich benachbart liegt ein Lebensmitteldiscounter (solitärer Nahversor-gungsstandort), es gibt vereinzelte Gastronomie und auch der Wochenmarkt findet um den Nordmarkt herum statt. Die Einbindung in das Stadtbezirkszentrum oder das NVZ Münster-straße-Nord ist aufgrund der Einzelhandelsstruktur in seiner Umgebung nicht zweckmäßig.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Insgesamt ist eine fußläufige Nahversor-gung mit Ausnahme des Borsig-platzquartiers flächendeckend gegeben ▪ Lebendiges Stadtbezirkszentrum mit großem Angebot im mittelfristigen Be-darfssegment ▪ Vielzahl an kleinen, teils inhabergeführ-ten Geschäften im nahversorgungs- und zentrenrelevanten Bereich 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhebliche Unterschiede in der Ausstat-tung und Mängel in der Aufenthaltsquali-tät der Zentren ▪ Nahversorgungsdefizit im Borsig-platzquartier, Nahversorgungsfunktion ohne Lebensmittel-Magnetbetrieb nicht gesichert ▪ NVZ Münsterstraße-Nord: Discounteri-entierung, fehlende Aufenthaltsqualität und schwacher Komplementärbesatz, Aufwertungspotenziale nur mit erhebli-chen Eingriffen möglich

Abbildung 26: Bestand und Handlungsempfehlungen Einzelhandel & Zentren Innenstadt-Nord



Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

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

Spezifisch:

- 1 Stadtbezirkszentrum: Realisierung des Projekts nördlich Burgtor mit nahversorgungsrelevantem Einzelhandel (Private; Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), kurzfristig)
- 2 Umgestaltung Burgtor: Neubau der Eisenbahnbrücke und Schaffung eines attraktiven neuen Entrées zur Münsterstraße (DB, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66), mittelfristig)
- 3 Neugestaltung Stadtbezirkszentrum Nordstadt von südlicher Münsterstraße bis zum Mehmet-Kubasiq-Platz (Stadterneuerung (FB 67), mittelfristig)
- 4 Unterstützung zur Verbesserung der Angebotsqualität im Stadtbezirkszentrum (Stadterneuerung (FB 67), kurzfristig)
- 5 Hafenquartier Speicherstraße: Berücksichtigung des NVZ Schützenstraße, insb. kein zentrenrelevanter Einzelhandel, Vernetzung (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), kurz- bis mittelfristig)
- 6 Nahversorgungszentrum Borsigplatz / Westfalenhütte: Realisierung des geplanten Lebensmittelmarktes im Karlsquartier (Private, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), kurz- bis mittelfristig)
- 7 Sondergebietsstandort Bornstraße: restriktiver Umgang mit Anträgen im nahversorgungs- und zentrenrelevanten Spektrum nach Maßgabe des Baurechts (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), fortlaufend)
- 8 Umbau Sondergebietsstandort Bornstraße: Bei Änderungen nahversorgungsrelevanter Betriebe auf Verbesserung fußläufiger Zuwegungen und Barrierefreiheit hinwirken (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), fortlaufend)
- 9 Berücksichtigung der zentralen Versorgungsbereiche bei der Entwicklung des nördlichen Hauptbahnhofs-Umfeldes (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), kurz- bis mittelfristig)

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: Gesundheitsschutz, 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 an Autobahnen und die Dach- und Fassadenbegrünungen an Gebäuden einen wichtigen Beitrag zum stadtklimatischen Ausgleich im Siedlungsbereich.

Bei einem stetig steigenden Nutzungsdruck auf die bestehenden 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 in Kapitel 3.2.1 erläuterte radial-konzentrische Freiraummodell zur Vernetzung von innerstädtischen Freiflächen und landschaftsbezogenen Freiraum hinaus sollten zukünftig weitere strategische Ansätze für mehr urbanes Grün in den Fokus der Stadtentwicklungsplanung rücken. Dabei geht es um die ganzheitliche Betrachtung des Grünangebotes und dessen Funktionen in der Stadt: u.a. Attraktivität des Stadtbildes, Nutzbarmachung für die Menschen in der Stadt, Beitrag zur Klimaanpassung, Förderung der Biodiversität. Mit Blick auf die stadtklimatischen Funktionen des Grüns in der Stadt bietet der Masterplan integrierte Klimaanpassung³² bereits eine Vielzahl an Maßnahmen, ebenso das Handlungsprogramm Klima Luft (2021), welches auf die notwendige langfristige Sicherung des Freiraumes hinweist, aber auch im besiedelten Bereich, mit beispielsweise einer Durchgrünungsoffensive, Teilaspekte zur Notwendigkeit doppelter Innenentwicklung aufzeigt und planerische und rechtliche Rahmenseetzungen einfordert. 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.

³² Stadt Dortmund, Umweltamt (Auftraggeberin), 2021: Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (MiKaDo), S. 207

Status Quo zur Grünflächenversorgung im Stadtbezirk Innenstadt-Nord

Stadtgrünplan

Der Stadtgrünplan³³ aus dem Jahr 2003 bietet eine umfassende Analyse der Grünflächenversorgung im Stadtbezirk Innenstadt Nord. Im Wesentlichen zeigt der Plan, dass sich die Grünflächenversorgung im verdichteten Stadtraum auf die nördlichen Ränder des Bezirks konzentriert, während im Siedlungsraum häufig nur Begleit- und Repräsentationsgrün vorhanden ist.

Der verdichtete Siedlungsbereich konzentriert sich auf die südlichen, citynahen Bereiche der Unterbezirke. Der statistische Bezirk Hafen mit dem dort befindlichen Fredenbaumpark besitzt den höchsten Anteil an öffentlichen Grünflächen pro Einwohner (ohne Friedhöfe, Sportplätze und Kleingartendaueranlagen), sodass das Angebot an Grün- und Freiraumversorgung als hoch eingestuft wird. Der statistische Bezirk Borsigplatz weist aufgrund der geringeren Einwohnerzahl ebenfalls ein höheres Grünflächenverhältnis auf als der statistische Bezirk Nordmarkt.

Es gibt keine Waldflächen in den Bezirken Hafen (der Parkwald Fredenbaum wird dem Fredenbaumpark als Grünanlage zugeordnet) und Nordmarkt, während im Bezirk Borsigplatz kleinere Waldflächen, wie das Brüggmanns Hölzchen und der Kirchderner Wald zu finden sind.

Grünflächen zur Erholung

Der statistische Bezirk Hafen wird durch den Fredenbaumpark und das Gelände um das Naturmuseum, den Blücherpark, den Bürgergarten sowie mehrere Kleingartenanlagen versorgt. Noch in Planung ist die Grünfläche und -verbindung „Grünes U“ des Umbauprojektes nördlich des Hauptbahnhofes. Der Borsigplatz bietet mit dem Hoeschpark und dem Brüggmanns Hölzchen (Waldgebiet nördlich des Hoeschparks) Erholungsmöglichkeiten. Der Kirchderner Wald liegt ebenfalls im statistischen Bezirk Borsigplatz. Durch die tatsächliche Lage im nördlichsten Randbereich dient das Naturschutzgebiet jedoch eher zur Grünflächenversorgung der Franz-Zimmer-Siedlung in Eving. Im Gegensatz dazu verfügt der Bezirk Nordmarkt lediglich über die Grünanlage und den Kinderspielplatz Nordmarkt. Darüber hinaus entsteht mit dem „Grünen Ring“ ein weitläufiger neuer Park. Wie eine Klammer wird er das gesamte Gelände der ehemaligen Westfalahütte umschließen. Insgesamt wird der Grüne Ring rund 34 Hektar groß sein, 29 Hektar davon entfallen auf den zentralen Park. Mit den geplanten Rad- und Fußwegen bietet der Grüne Ring auch den Menschen zwischen Eving, Kirchderne und Scharnhorst sowie der Innenstadt neue Wegeverbindungen. Die Park-Bauarbeiten starten Mitte 2025 und dauern voraussichtlich rund fünf Jahre.

Die nördliche Grünverbindung erstreckt sich vom Fredenbaumpark über das Gelände des Naturkundemuseums, nördlich des Eberplatzes und der Kleingartendaueranlagen Hansa und Waldfried, sowie nördlich der Hildastraße bis hin zum Gelände der ehemaligen Westfalahütte. Diese grüne Schneise bildet, trotz Barrieren wie Straßen und Schienen, eine wichtige Verbindung am nördlichen Rand des Bezirks. Sie kann über die Springorumstraße hinweg bis ins Brüggmanns Hölzchen und zum Hoeschpark führen und so eine grüne Spange bilden. Als weitere wichtige Grünverbindung ist die Nord-Süd-Verbindung, welche den Anschluss an den Bananenradweg bildet, zu nennen. Diese führt parallel zur Gronastraße vom Übergang über die Weißenburger Straße bis zum Gelände der ehemaligen Westfalahütte.

³³ Stadt Dortmund (Auftraggeberin), grünplan – Büro für Landschaftsplanung, 2004: StadtgrünPlan Stadtbezirk Innenstadt-Nord

Bezeichnend besonders in Hinblick auf den Klimawandel und die Klimaanpassung sind im dicht bebauten Bezirk Alleen mit großkronigen und schattenspendenden Bäumen in der Schützenstraße nördlich der Erwinstraße, der Herderstraße, der Uhlandstraße im statistischen Bezirk Hafen und der Gronastraße und entlang Oestermärsch im statistischen Bezirk Borsigplatz vorhanden. Im statistischen Bezirk Nordmarkt verfügt die teils fünfspurige Münsterstraße über einen mit Bäumen begrünten Mittelstreifen.

Positiv hervorzuheben sind die vielen begrünten Innenhöfe mit teils großkronigen, schattenspendenden Bäumen. Beispiele finden sich in den pocketparkähnlichen Innenhöfe zwischen der Schützenstraße und der Herderstraße sowie zwischen der Grisarstraße und der Uhlandstraße im statistischen Bezirk Hafen. Weitere grüne Innenhöfe befinden sich zwischen der Clausthaler Str. und der Gewerkenstraße, entlang der Mallinkrodtstraße und zwischen der Nordstraße und der Düppelstraße im statistischen Bezirk Nordmarkt. Auch im statistischen Bezirk Borsigplatz sind begrünte Innenhöfe zwischen der Oesterholzstraße und der Flurstraße sowie zwischen der Flurstraße und der Kirchner Str. zu verzeichnen. Besonders in den Bezirken Hafen und Borsigplatz gibt es aufgrund der größeren Baublöcke auch größere begrünte Innenhöfe.

Herausforderungen und Handlungsbedarf

Der Stadtbezirk Innenstadt Nord steht vor der Herausforderung, zusätzliche soziale Infrastruktur zu entwickeln, wie z. B. den Neubau des Nordbads sowie weitere TEK-Einrichtungen (Tages-Einrichtungen für Kinder). Dies führt zu einem hohen Nutzungsdruck auf die bestehenden Flächen. In den letzten Jahren wurde beispielsweise die neue Lessing-Grundschule auf einer ehemaligen Grünfläche am Sunderweg errichtet. An der Blücherstraße ist eine Tagesstätte für psychisch erkrankte Menschen und im Bürgergarten ist eine TEK auf einer Grünfläche entstanden. Angesichts der hohen Dichte ist es besonders wichtig, bei baulichen Entwicklungen gemäß der dreifachen Innenentwicklung zu handeln.

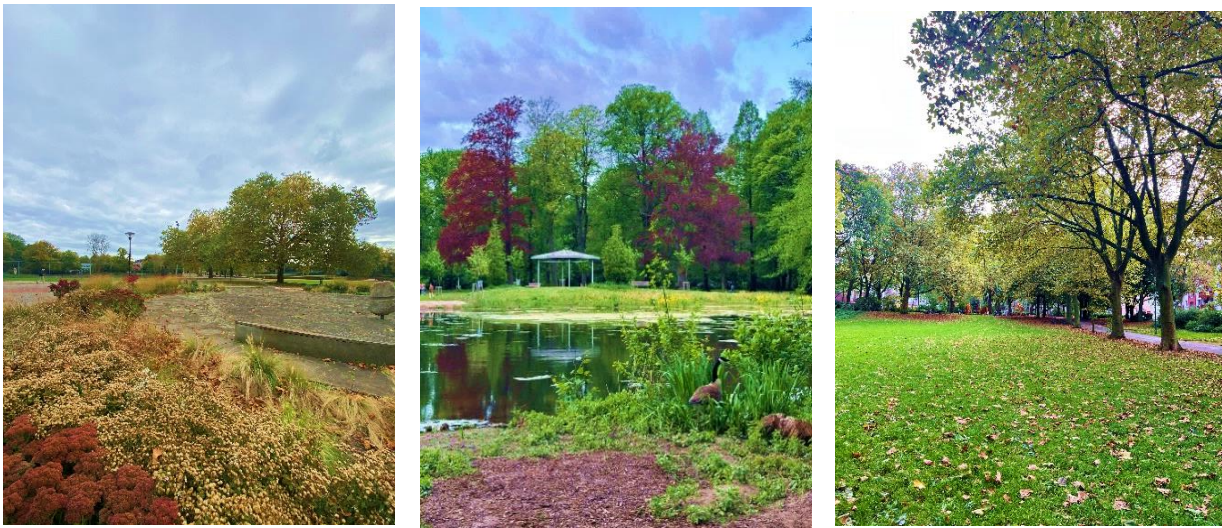
Der Nordmarkt ist der statistische Bezirk mit dem höchsten Freiraumbedarf, hier besteht ein hoher Handlungsbedarf. Die statistischen Bezirke Hafen und Borsigplatz weisen einen mittleren Freiraumbedarf auf, sodass der Handlungsbedarf gering ausfällt.

Eine beständige Herausforderung für den Stadtbezirk ist die Überwindung von Barrieren, sowohl aus Nutzersicht (zu Fuß, per Rad) als auch unter naturschutzfachlichen Aspekten (Biotopverbund), da der Stadtbezirk Innenstadt Nord von mehreren Gleisanlagen zerschnitten wird.

Der Stadtgrünplan 2003 formulierte bedingt durch den hohen Nutzungsdruck einen Handlungsbedarf zur Verbesserung der Grünversorgung im statistischen Bezirk Nordmarkt. Mit dem Park „Grüner Ring“ entsteht auf dem Gelände der ehemaligen Westfalenhütte eine neue, große Grünanlage und -verbindung und erweitert die Grünflächenversorgung. Durch das ebenfalls auf dem Gelände entstehenden Karlsquartier kommen jedoch auch weitere Nutzende der Grünfläche hinzu.

Es ist davon auszugehen, dass die Handlungsbedarfe in den statistischen Bezirken weiterhin bestehen. Um jedoch die Gesamteinschätzung von 2003 zu bestätigen, ist eine aktuelle Erfassung des Grünflächenangebotes notwendig. Dies ist vor dem Hintergrund der Entstehungen der neuen städtebaulichen Projekte „Karlsquartier“ und „Quartier am grünen U“ erforderlich. Die daraus abzuleitenden Handlungsmaßnahmen sollten gesamtstädtisch und strategisch erarbeitet werden.

Abbildung 27: Hoeschpark, Fredenbaumpark und Blücherpark



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

Im Stadtbezirk Innenstadt Nord gibt es keine Friedhöfe. Es gibt acht Kleingartendaueranlagen, Die Bedarfsdeckung mit Kleingartendaueranlagen von 52,9 % (Stand 31.12.2000) liegt gesamtstädtisch unter dem Mittelwert von 73,3 % und auch insgesamt im unteren Feld aller Stadtbezirke. Die Kleingartenanlagen als kommunale Flächen sind den öffentlichen Grünflächen zuzurechnen.

Der Stadtbezirk wird im Osten von der B236, im Westen von der Westfaliastraße und der dahinterliegenden Gleisharfe sowie im Süden vom Hauptbahnhof mit seinen Nah- und Fernverkehrsgleisen begrenzt. Diese Verkehrsinfrastrukturen beeinflussen die Vernetzung von grünen Fuß- und Radwegeverbindungen sowie die Durchlässigkeit für Biodiversität und tragen zur Fragmentierung der Grünflächen bei. Auch die Ausfallstraßen Münsterstraße, Bornstraße, Mallinkrodtstraße und Brackeler Straße wirken trennend. Die Gleisanlagen, die vom Hauptbahnhof über das Gelände der Westfalenhütte verlaufen, unterbrechen zudem die Verbindung der Freiräume zwischen den statistischen Bezirken Nordmarkt und Borsigplatz, wodurch die übergeordnete Grünraumvernetzung eingeschränkt wird.

Radial-konzentrisches Freiraummodell

Das radial-konzentrische Freiraummodell ist in der Überlagerung mit dem Stadtbezirk bedingt ablesbar. Die im Modell dargestellte Achse verläuft vom Hauptbahnhof im Süden bis zum mittleren grünen Ring im Norden, der durch den Fredenbaumpark, das Gelände des Naturkundemuseums, die Kleingartendaueranlagen Hansa und Waldfried sowie den neu entstehenden Park an der Westfalenhütte gebildet wird. Die dargestellte Achse führt jedoch durch dicht bebauten Siedlungsbereich zwischen der Schützen- und der Uhlandstraße. Grünflächen können in diesem Bereich nur durch zum Teil begrünte Innenhöfe abgelesen werden. Westlich versetzt zur eingezeichneten Achse ist jedoch dennoch eine grüne Achse vom Blücherpark über die Kleingartendaueranlage Hafenviese zum Fredenbaumpark abzulesen.

Im Stadtbezirk Innenstadt Nord zeigt sich, dass das radial-konzentrische Freiraummodell eine wertvolle Leitlinie in der Stadtentwicklung ist. Durch die Anlage des neuen Parks „Grüner Ring“ auf dem Gelände der Westfalenhütte wird es gelingen, die Engstelle im Freiraummodell aufzuweiten und eine verbindende Grünstruktur in der Realität zu schaffen.

Als Schlussfolgerung ist daraus zu ziehen, dass gerade in den bebauten Bereichen, die vom Freiraummodell überlagert werden, die noch vorhandenen Grünstrukturen und -verbindungen zu erhalten, zu stärken und auszubauen sind.

Landschaftsplan und Biotopverbund

Der Landschaftsplan Dortmund (2020)³⁴ 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.

Der Geltungsbereich des Landschaftsplanes umfasst im Stadtbezirk Innenstadt Nord die Park- und Grünanlagen vom Fredenbaupark über Naturkundemuseum, die Kleingartenanlagen Hansa und Walfried bis hin zum Gelände der Westfalenhütte sowie den Hoeschpark. Dabei werden Entwicklungsziele von Erhaltung (z. B. Fredenbaupark) bis Wiederherstellung / Neuerstellung (z. B. Grüner Ring Westfalenhütte) beschrieben. Festgesetzt ist das Landschaftsschutzgebiet L-16 sowie das Naturschutzgebiet N-12 Kirchderner Wald. Dort befinden sich auch kleinteilige Feuchtbiotope. Während das Naturschutzgebiet Kirchderner Wald öffentlich zugänglich ist, ist das Landschaftsschutzgebiet „Im Karrenberg“ eine nicht öffentlich zugängliche Fläche.

Daneben sind kleinflächige, lineare oder punktuelle Schutzgebiete bzw. -objekte als geschützte Landschaftsbestandteile und Naturdenkmale 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 -gesellschaften. Aber auch die Seltenheit und besondere Eigenart von Landschaftsstrukturen stehen im Vordergrund. Ein häufiger Schutzzweck ist der Schutz eines unzerschnittenen verkehrsarmen Raumes, ruhiger Landschaftsteile und der Schutz des Klimas.

Punktuell bestehen im Fredenbaupark (Hafen) zwei Naturdenkmäler und im Hoeschpark (Borsigplatz) ein Naturdenkmal sowie drei geschützte Landschaftsbestandteile (§ 29

³⁴ Stadt Dortmund, Umweltamt: Landschaftsplan 2020

BNatSchG). Dies sind festgesetzte Teile von Natur und Landschaft, deren Schutz besonders erforderlich ist.

Regionalplanung

Der Geltungsbereich des Landschaftsplans und seine flächigen Gebietsfestsetzungen sind im Regionalplan weitgehend als Regionaler Grünzug festgelegt (Fredenbaumpark ist als Regionaler Grünzug im Regionalplan Ruhr festgelegt, das Gelände rund um das Naturkundemuseum ist als Bereich für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierter Erholung festgelegt).

Biotopverbundsystem

Der Biotopverbund³⁵ 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.

Im Stadtbezirk Innenstadt-Nord liegen Flächen der Stufe 2 (besondere Bedeutung) auf dem Fredenbaumpark sowie über Teilen der Westfalenhütte. Die besondere Bedeutung dieser Bereiche liegt in der Verbindung, der Ergänzung und Entwicklung. Ihnen werden hinsichtlich Flora und Fauna Schutz- und Entwicklungsziele zugeordnet. 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 ist.³⁶ 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.

Lärmaktionsplan³⁷

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.

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

³⁵ LANUV 2017: Fachbeitrag des Naturschutzes und der Landschaftspflege für die Planungsregion des Regionalverbandes Ruhr (RVR)

³⁶ Stadt Dortmund, Umweltamt (Auftraggeberin) 2021: Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (MiKaDo), S. 207

³⁷ Stadt Dortmund, 2024: Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund 2024, DS-Nr. 36988-25, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 13.02.2025

(Lärmkartierung), anschließend die Öffentlichkeit informiert und schließlich Maßnahmen zur Lärminderung lauter Bereiche sowie zum Schutz ruhiger Gebiete geplant.

Die maßgeblichen Umgebungslärmquellen, welche in der Innenstadt-Nord auf Freiflächen und angrenzende Wohnbebauung einwirken bzw. diese zerschneiden, sind die stark befahrenen Verkehrsachsen wie die von Süd nach Nord verlaufende Bornstraße und Münsterstraße sowie die von Ost nach West verlaufenden Eberstraße, Mallinckrodtstraße, Brackerler Straße, Treibstraße bis Heilige-Garten-Straße. Hinzu kommt der nördliche Wallring. Auch die Bahntrassen rund um den Hauptbahnhof sowie die nach Nord-Ost und Nord-West abzweigenden Bahnlinien stellen bedeutende Lärmquellen dar. Gleiches gilt für die gewerblich genutzten Bereiche der ehemaligen Westfalahütte.

Trotz dieser Belastungen bestehen in einzelnen Quartieren der Innenstadt-Nord noch Zugänge zu ruhigen Bereichen, beispielsweise durch kleinere innerstädtische Parks, den sogenannte Stadtoasen, die innerhalb eines Fußwegs von mehr als 700 Metern erreichbar sind.

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 Hektar 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 Hektar auf 30 Hektar reduziert. Auch Gebiete, die teilweise durch Umgebungslärm beeinträchtigt sind, können als ruhige Gebiete gelten, sofern sie insgesamt als Einheit erlebt werden.

Im Stadtbezirk Innenstadt Nord sind keine naturnahen ruhigen Gebiete, aber vier Stadtoasen ausgewiesen:

Nr. 5 Stadtoase Fredenbaumpark

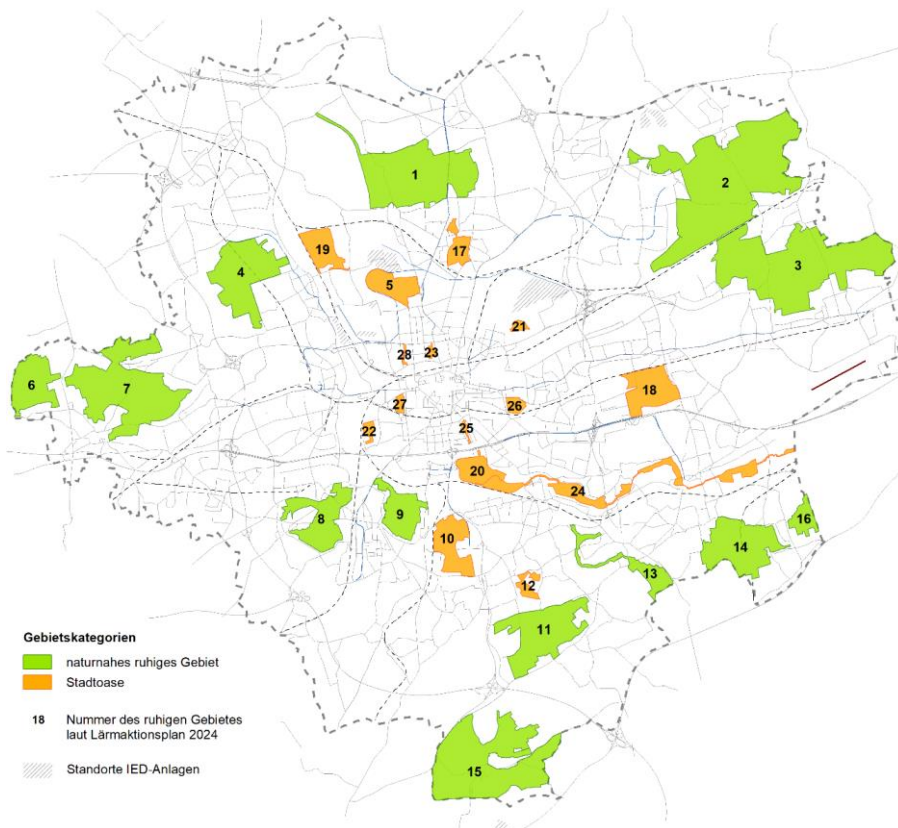
Nr. 21 Stadtoase Brüggmanns Hölzchen

Nr. 23 Dietrich-Keuning-Park

Nr. 28 Stadtoase Blücherpark³⁸

³⁸ Stadt Dortmund 2024: Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund 2024, S. 40, Tabelle 6: Ruhige Gebiete (DS-Nr. 36988-25)

Abbildung 28: Übersicht naturnahe ruhige Gebiete sowie Stadtoasen in Dortmund



(Quelle: Stadt Dortmund, Lärmaktionsplan 2024, S. 39)

Stadtklima und Freiraum

Dortmund verfügt über zwei Stadtklimaanalysen, die inhaltlich die gleichen Aussagen treffen. Die Analyse aus dem Masterplan integrierte Klimaanpassung mündet in einer Handlungskarte Klimaanpassung, die die Klimaanalyse des RVRs um zukünftige Entwicklungen ergänzt und Handlungsräume mit Zielvorgaben formuliert³⁹.

Die Klimaanalyse der Stadt Dortmund aus dem Jahr 2019 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 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."⁴⁰ 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

³⁹ Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (MiKaDo) (2021): S. 68

⁴⁰ Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Regionalverband Ruhr, 2019: Klimaanalyse Stadt Dortmund, S. 6

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 es große, als regional bedeutsame Ausgleichsraum Freiland klassierten Areale in der Osthälfte des Bezirks gibt. Hierbei handelt es sich um Flächen der ehemaligen Westfalenhütte, die nach der Stilllegung und dem Abbau der Industrieanlagen brachgefallen sind. Die Brachflächen sind jedoch nicht mit den Äckern und Wiesen vergleichbar, die als Ausgleichsräume in den Außenbezirken vorliegen, sondern unterliegen einer Neuplanung, welche bereits heute teilweise umgesetzt wurde (zum Beispiel im Bereich des Logistikparks Westfalenhütte). Perspektivisch werden auch weitere Flächen (Karlsquartier) auf der ehemaligen Westfalenhütte bebaut.

Neben den bereits erwähnten Grünanlagen des Fredenbaum- und des Hoeschparks verfügt die Innenstadt-Nord noch über diverse lokal bedeutsame klimatische Ausgleichsräume. Zu nennen sind hier beispielsweise verschiedene Kleingartenanlagen (z.B. Hafenwiese, Hansa, Waldfried), der Dietrich-Keuning-Park oder der Bürgergarten. Hinzu kommt eine große Zahl an begrünten Innenhöfen, die als Klimaoasen für die Anwohner genutzt werden können. Darüber hinaus steht die bauliche Umsetzung des neuen Parks Grüner Ring Westfalenhütte kurz vor der Umsetzung (siehe Seite 52 - Grünflächen zur Erholung).

Da der Stadtbezirk Innenstadt-Nord besonders von sommerlichen Überwärmungen betroffen ist und aufgrund seiner Lage kaum Anschluss an die großen klimatischen Ausgleichsräume der Randbezirke hat, kommt den lokalen Park- und Grünanlagen eine besondere Bedeutung zu. Daher sollten die lokalen Ausgleichsräume besonders geschützt und möglichst ausgebaut und aufgewertet werden.

Die Siedlungsstruktur des Stadtbezirkes ist in starkem Maße von einer dichten Blockrandbebauung geprägt. Insbesondere im südlichen Teil sind auch große öffentliche oder gewerbliche Gebäudekomplexe zu finden (Agentur für Arbeit, Deutsche Post, Kino etc.). Der gesamte Siedlungsraum wird daher dem Lastraum der überwiegend dicht bebauten Wohn- und Mischgebiete bzw. dem Lastraum der hochverdichteten Innenstadt zugeordnet. In diesen Bereichen können im Sommer verstärkt Hitzestress und Schwülebelastungen infolge starker Überwärmung der bodennahen Lufttemperaturen, sehr hohe nächtliche Wärmeinseleffekte sowie Winddiskomfort infolge lokaler Windfeldmodifikationen auftreten. Insgesamt ist die Durchlüftungssituation dort als schlecht zu bewerten, da infolge der erhöhten Rauigkeit die Windgeschwindigkeiten auch während allochthoner Wetterlagen (Wetterlagen, die nicht lokal entstehen, sondern durch Luftmassen beeinflusst werden, die aus anderen geographischen Regionen herantransportiert werden) stark herabgesetzt sind. Des Weiteren können insbesondere im Nahbereich der Hauptverkehrsstraßen und in engen Straßenschluchten die Immissionen von Luftschadstoffen und Lärm teilweise deutlich erhöht sein.

Im Rahmen der Klimafolgenanpassung sollte eine resiliente Stadtentwicklung angestrebt werden, die auf eine Verringerung der Hitzebelastung und eine Verbesserung des Mikroklimas

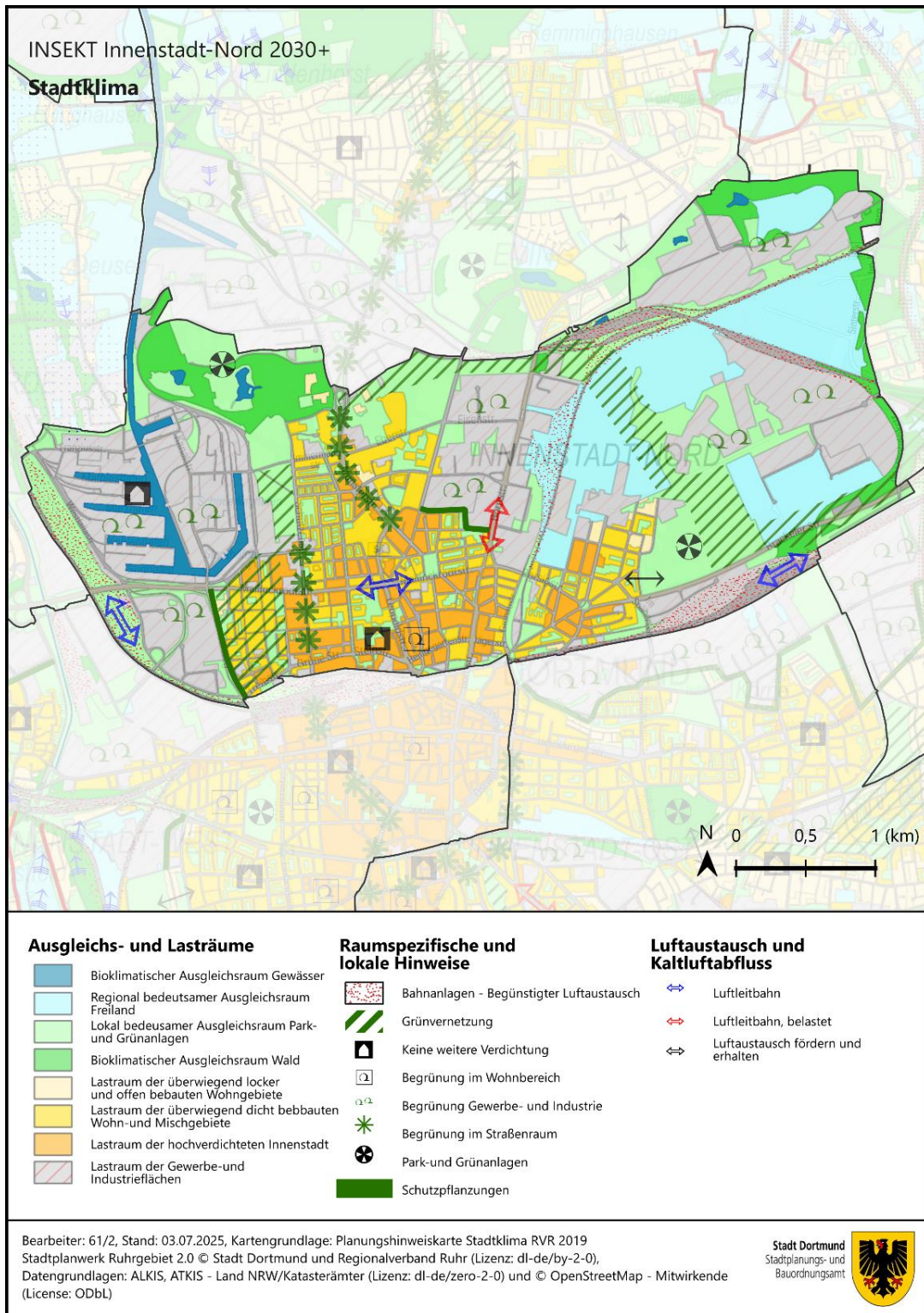
abzielt. Dies beinhaltet die verstärkte Integration von Grünflächen und die Entsiegelung von Flächen, um die Versickerung von Regenwasser zu fördern und die lokale Temperatur zu senken. Darüber hinaus sollten Maßnahmen zur Schaffung von Schatten und Verdunstungseffekten, insbesondere in dicht bebauten und stark frequentierten Bereichen, umgesetzt werden. Wichtig ist dabei, den vertikalen Luftaustausch nicht zu behindern, um eine Ansammlung von Schadstoffen zu vermeiden und die Luftqualität zu verbessern. Derzeit werden Konzepte zur Aufwertung und klimagerechten Gestaltung öffentlicher Räume vom Amt für Stadterneuerung für das Stadterneuerungsgebiet zentrale Nordstadt erarbeitet.

Wie die Planungshinweiskarte zeigt, besitzt der Lastraum der Gewerbe- und Industrieflächen einen bedeutenden Anteil an der Bezirksfläche. Neben der schon eingangs beschriebenen Fläche der Westfalahütte stellen die Gewerbegebiete Feineisenstraße, Bornstraße und Westfalia große gewerblich genutzte Areale dar. Hinzu kommen verschiedene kleinere Gewerbeflächen und das weitläufige Hafengebiet. Die Nutzungstypen umfassen ein weites Spektrum an produzierendem Gewerbe, Dienstleistungen oder Logistik. Der Versiegelungsgrad ist äußerst hoch und die Durchgrünung entsprechend gering, was die Flächen als stark überwärmte Bereiche in Erscheinung treten lässt. Besonders deutlich wird der hohe Anteil an versiegelten und unverschatteten Arealen im Gewerbegebiet Bornstraße, da hier verstärkt großflächiger Einzelhandel angesiedelt ist, sind auch entsprechend weitläufige Parkplätze vorhanden, welche oftmals kaum verschattet sind. Ein Beispiel hierfür findet sich am Ende des Eisenhüttenwegs.

Um thermische Belastungen in Gewerbegebieten zu reduzieren und das Mikroklima zu verbessern, sind umfassende Maßnahmen erforderlich. Diese beinhalten großflächige Begrünungen und die Verringerung versiegelter Flächen, um sowohl die lokale Temperatur zu senken als auch das allgemeine Stadtklima positiv zu beeinflussen. Solche Maßnahmen fördern die Kühlung und tragen zur Verbesserung der Luftqualität bei, was insbesondere in urbanen Gebieten von Bedeutung ist. Zusätzlich sind Schutzmaßnahmen gegen Lärm- und Luftschadstoffe notwendig, insbesondere an den Grenzen zwischen Gewerbe- und Wohngebieten. Diese Schutzmaßnahmen wirken als klimatische Pufferzonen und tragen dazu bei, negative Umweltauswirkungen auf angrenzende Wohnbereiche zu minimieren.

Ein weiterer zentraler Aspekt ist der Erhalt und die Optimierung von Luftleitbahnen, die in innerstädtischen Gebieten für die Frischluftzufuhr und die Durchlüftung unverzichtbar sind. Diese Luftleitbahnen sollten von Hindernissen wie dichter Vegetation oder baulichen Barrieren freigehalten werden, um eine effektive Luftzirkulation zu gewährleisten. Durch eine gezielte Pflege der Vegetation und die Gestaltung dieser Bereiche kann der Luftaustausch optimiert und somit die Luftqualität verbessert werden. Dies ist insbesondere in städtischen Gebieten, wo die natürliche Durchlüftung oft eingeschränkt ist, von großer Bedeutung.

Abbildung 29: Klimaanalysekarte der Stadt Dortmund (Ausschnitt Innenstadt-Nord)



Klima- und Freiraumkonzept Nordstadt

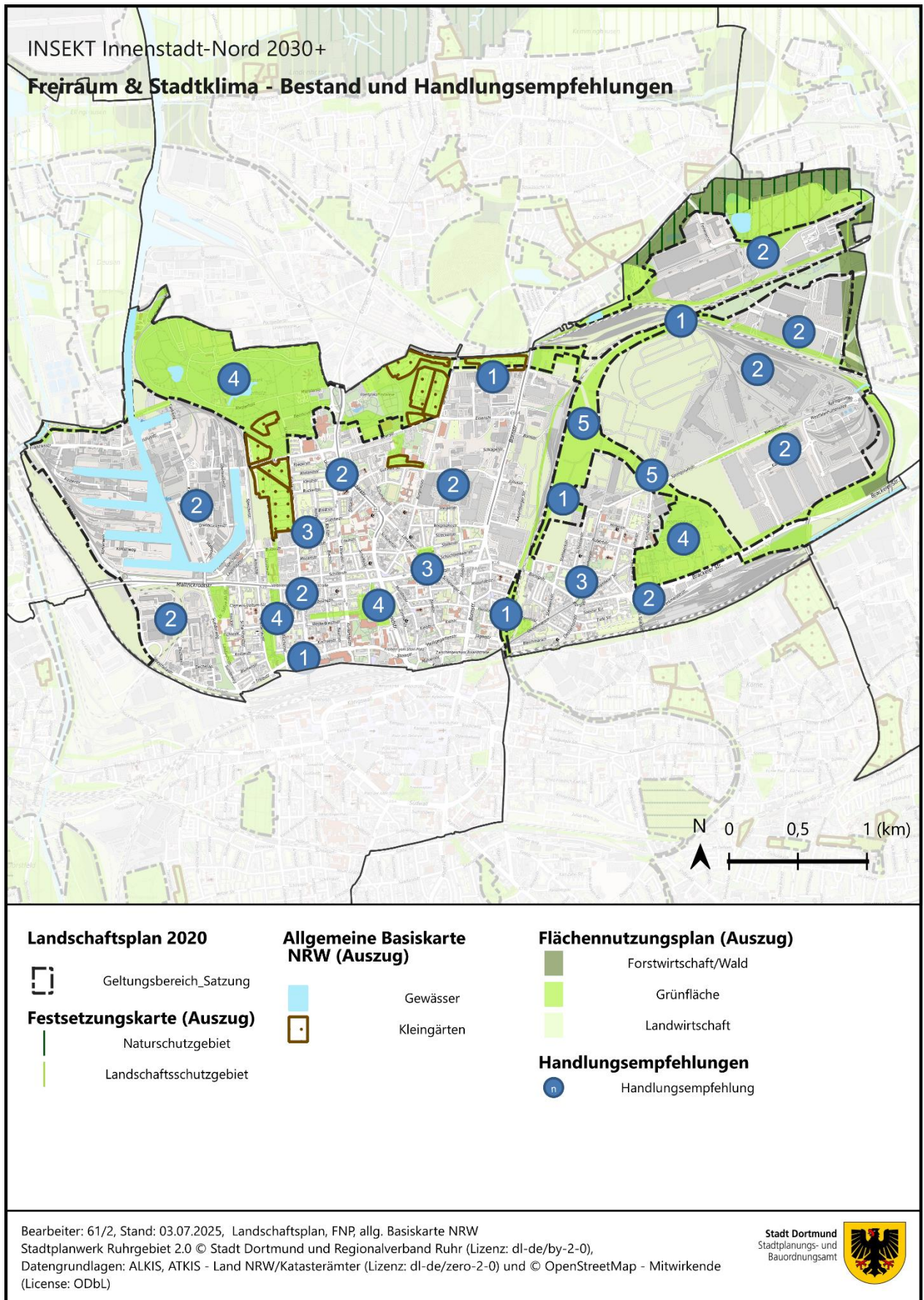
Derzeit wird das Klima- und Freiraumkonzept für die Dortmunder Nordstadt erarbeitet. Ziel ist es, Klimaanpassungsmaßnahmen sowie kleinräumige Nutzungs- und Gestaltungskonzepte zu entwickeln und räumlich zu verorten.

Die Nordstadt steht unter starkem Flächendruck, und viele Bewohnerinnen und Bewohner – insbesondere Kinder und Jugendliche – haben nur begrenzte Bewegungsmöglichkeiten in ihrem direkten Wohnumfeld. Gleichzeitig sind große Grünflächen wie der Fredenbaumpark und der Hoeschpark teilweise nicht bekannt, nicht präsent im Alltag oder für bestimmte Zielgruppen schwer erreichbar.

Um diese Herausforderungen zu bewältigen, soll das Konzept verschiedene Maßstabsebenen betrachten: von einer übergeordneten Analyse über gezielte Betrachtungen in sogenannten Lupenräumen bis hin zur Definition von Standards für Ausstattungselemente. Ein zentraler Aspekt ist die Frage, wie die großen Grünflächen besser in das Freiraumnetz der Nordstadt eingebunden werden können.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Große Grün- und Parkanlagen für Freizeit und Erholung (Fredenbaumpark, Blücherpark, Stadtpark, Hoeschpark, zukünftig Grüner Ring Westfalenhütte, u. a.) als klimatische Ausgleichsräume ▪ Begrünte Innenhöfe als Klimaoasen ▪ Bahntrassen zur City zur Belüftung ▪ Umfangreiche Kleingartenanlagen (z. B. Hafenwiese oder Hansa) ▪ Grünverbindungen: (Blücherpark - Fredenbaumpark, Fredenbaumpark - Hoeschpark, Bananenweg - Westfalenhütte, noch in Planung: Grüner Ring) ▪ Baumalleen Schützenstraße, Gronaustraße, Uhlandstraße, Mallinkrodtstraße) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhalt der Grünflächen und Sicherung als klimatische Ausgleichsräume ▪ Schutz der aus Sicht des Naturschutzes sensiblen Bereiche (NSG Kirchderner Wald) ▪ Erhöhte Immissionen von Luftschadstoffen und Lärm sowie Überhitzungstendenzen in den Gewerbegebieten ▪ Hohe bis sehr hohe Belastung von Lärm und Luftschadstoffen durch den Verkehr ▪ Sichere Rad- und Fußwegeverbindung in den Freiraum angrenzender Stadtbezirke ▪ Hohe städtebauliche Dichte und Nutzungsdruck auf verbleibender Fläche ▪ Klimaanpassungsmaßnahmen und Entsiegelung ▪ Neuanlage von Pocket Parks in verdichteten Quartieren mit wenig Grün

Abbildung 30: Bestand und Handlungsempfehlungen Freiraum & Stadtklima Innenstadt-Nord



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)
- Schutz, Erhalt und Förderung des Freiraumes im siedlungsbezogenen Innenbereich (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Grünflächenamt (FB 63), Umweltamt (FB 60); fortlaufend)
- mittelfristige Erarbeitung eines kleinräumigen, klimatisch wirksamen Biotopverbundplans für den Innenbereich (Umweltamt (FB 60))⁴¹
- Verbesserung der Stadtgestalt in verdichteten Bereichen (Umweltgerechtigkeit, Gesundheitsvorsorge, Klimaanpassung) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60); fortlaufend)
- Bei Neuplanungen: Dach- und Fassadenbegrünungen, großkronige Bäume auf Parkplätzen und dichte Vegetationsstreifen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- Rückbaumaßnahmen und Entsiegelung als Chance zur Integration von mehr Grün (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66); fortlaufend)
- Berücksichtigung einer dreifachen Innenentwicklung und Berücksichtigung von Klimaanpassungsmaßnahmen bei Neubauvorhaben (z. B. Dach- und Fassadenbegrünung u. a.) in verdichteten Bereichen, Anlage von Pocket Parks/Klimaoasen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60); fortlaufend)
- Vernetzung und Ausgestaltung bestehender Grünverbindungen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); mittelfristig, fortlaufend)
- Anpflanzung schattenspendender Bäume in unverschatteten Innenhöfen, Schulhöfen und auf Parkplätzen und öffentlichen Plätzen⁴² (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Grünflächenamt (FB 63), Umweltamt (FB 60); fortlaufend)
- Wasserinstallationen zur Abkühlung und Verdunstung (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 60); mittel- bis langfristig)
- Umsetzung von Minderungsmaßnahmen der Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehrslärm (z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen, Einbau von lärmminderndem Asphalt) (Umweltamt (FB 60), Tiefbauamt (FB 66); kurz- bis mittelfristig)

Spezifisch:

- 1 Grüne Verbindungen von den Quartieren in den Freiraum durch Fuß- und Radwege vernetzen und ausgestalten (Friedenbaupark bis Hoeschpark, Hoeschpark in Richtung Hohenbuschei, geplante Verbindungen Grünes U und Grüner Ring Westfalenhütte (Grünflächenamt (FB 63), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); mittelfristig)
- 2 Durchgrünung der Gewerbegebiete und Magistralen durch die Anpflanzung großkroniger Bäume und Sträucher (südliche Schützenstraße, Münsterstraße (Umweltamt (FB 60), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Grünflächenamt (FB 63), Tiefbauamt (FB 66); mittelfristig)
- 3 Erarbeitung eines Freiraumkonzepts für die Themen Grünordnung, Verortung von Klimaanpassungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Nutzungskonzepten als allgemeine Handlungsgrundlage für die Weiterentwicklung des öffentlichen und halböffentlichen Raumes für die nächsten 10 bis 15 Jahre (Amt für Stadterneuerung (FB 67), kurzfristig, Fertigstellung bis II. Quartal 2026)
- 4 Schutz, Erhalt und Förderung der lokalen Park- und Grünanlagen und auch in ihrer Funktion als „Stadtoase (Ruhige Gebiete) (Umweltamt (FB 60), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Grünflächenamt (FB 63); fortlaufend)
- 5 Umsetzung neuer Park „Grüner Ring“ (Amt für Stadterneuerung (FB 67), Umweltamt (60), Grünflächenamt (63); Baubeginn kurzfristig)

⁴¹ Stadt Dortmund, Umweltamt (Auftraggeberin): Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (MiKaDo) 2021: S. 207-209

⁴² 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.

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.

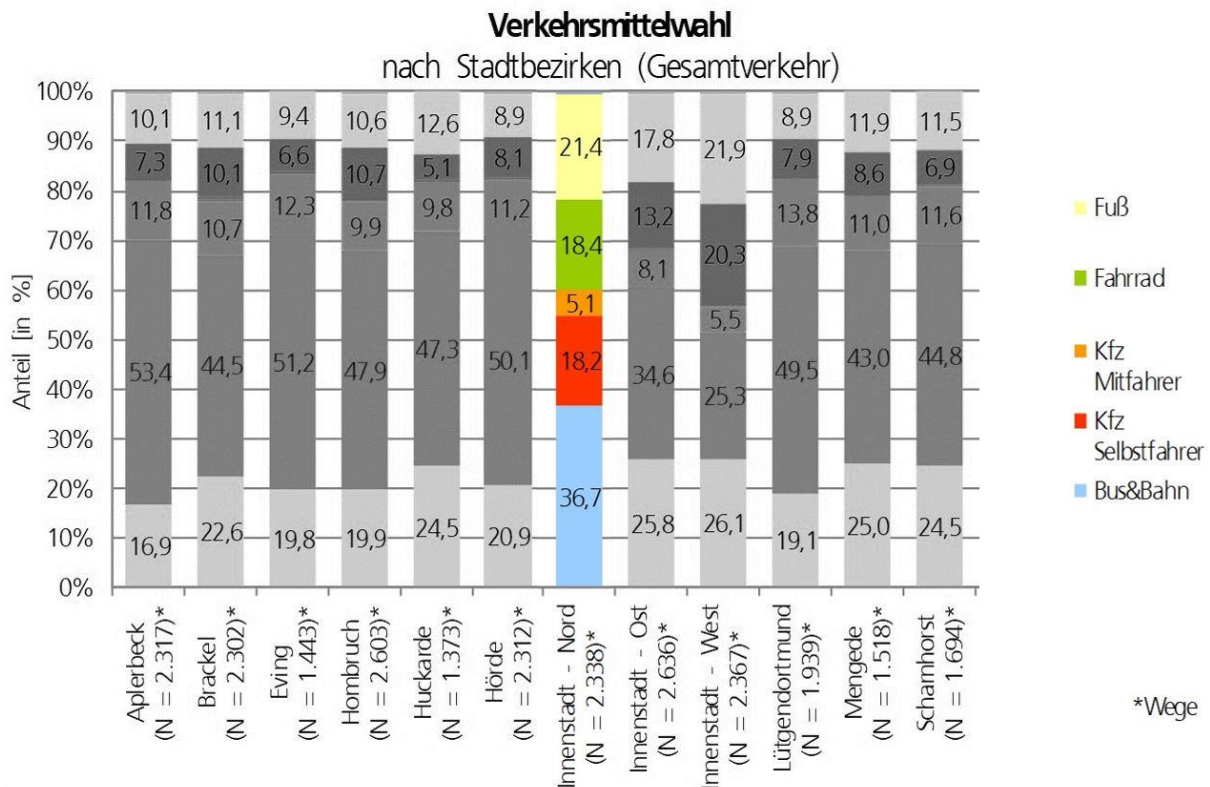
Die Teilkonzepte "Mobilitätsmanagement", "Neue Mobilitätsformen & Digitalisierung und Multimodalität" und "Wirtschaftsverkehr" stehen noch aus.

Der die Verkehrsmittelwahl abbildende sogenannte Modal Split (siehe Abb. 31) zeigt auf, welche Anteile der Wege im Stadtbezirk mit welchen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird. Der Radverkehrsanteil in der Innenstadt-Nord ist mit 18,4 % deutlich höher als der gesamtstädtische Durchschnitt, liegt selbst über dem Durchschnitt der Innenstadtbezirke (17,1 %) und rangiert nach der Innenstadt West an zweiter Stelle.

Der Fußverkehrsanteil von 21,4 %⁴³ ist wie der Radverkehrsanteil hoch und rangiert ebenfalls an zweiter Stelle im Vergleich aller Stadtbezirke. Die Nutzung von Bussen und Bahnen mit 36,7 % der Wege ist mit deutlichem Abstand höher als in allen anderen Stadtbezirken.

⁴³ Der Fußwegeanteil ist gegenüber der vorherigen Befragung aus dem Jahr 2013 erheblich eingebrochen und liegt deutlich unter dem Ergebnis der bundesweiten Befragung „Mobilität in Deutschland“. Dies hat methodische Gründe. Für die Gesamtstadt ist der Modal Split angepasst worden. Dies ging für die einzelnen Stadtbezirke nicht. Siehe hierzu: Stadt Dortmund (2020): Dortmunder Mobilitätsbefragung 2019, S. 22f)

Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

Öffentlicher Personennahverkehr

Der Stadtbezirk Innenstadt-Nord weist eine Vielzahl von ÖPNV-Verbindungen verschiedener Art auf.

Der Dortmunder Hauptbahnhof ist der größte SPNV-Haltepunkt im Stadtgebiet. Er befindet sich zwar im Stadtbezirk Innenstadt-West, grenzt jedoch unmittelbar an den Stadtbezirk Innenstadt-Nord. Am Hauptbahnhof verkehren Linien des Fernverkehrs und bindet diesen somit an das nationale und internationale Schienennetz an. Neben Regionalbahn- und Regionalexpresslinien halten am Hauptbahnhof auch drei S-Bahnlinien. Vier der insgesamt sieben Stadtbahnlinien Dortmunds halten zudem am Hauptbahnhof. Es verkehren acht Buslinien, sowie vier Nachtexpresslinien und der AirportExpress.

Im Rahmen des Zielnetz 2040 möchte der VRR im Rahmen der notwendigen Umbaumaßnahmen für den RRR und dem Deutschlandtakt im Fernverkehr auch das Angebot im Schienenpersonennahverkehr organisieren. Die S1 soll über den Hauptbahnhof nach Kamen bzw. Hamm verlängert werden. Durch diese Maßnahme sollen neue S-Bahn-Haltepunkte am Brüggmannplatz mit Verknüpfung zur U42 sowie am Spähenfelde mit möglicher Verknüpfung zur Buslinie 400 entstehen. Des Weiteren wurde von Seiten der Stadt Dortmund an den VRR herangetragen, einen möglichen Haltepunkt auf der S43 (Entwicklung der RB43 Emschertalbahn zur S-Bahn) an der Königbergstraße zu prüfen. Dieser Haltepunkt würde eine mögliche Entwicklung auf dem HSP-Areal erschließen.

Insgesamt verkehren sechs kommunale Stadtbahnlinien im Stadtbezirk Innenstadt-Nord. Die Stadtbahnlinie U41 (Lünen Brambauer – Dortmund Hörde) erschließt den Stadtbezirk auf der Nord-Süd-Achse mit fünf Haltestellen im 10-Minuten-Takt. Eine weitere Nord-Süd-Achse stellt die Stadtbahnlinie U42 mit drei Haltestellen im Stadtbezirk Innenstadt-Nord dar, welche im 10-Minuten-Takt fährt. Der östliche Bereich des Bezirks wird durch die Stadtbahnlinie U44 erschlossen, welche ebenfalls einen 10-Minuten-Takt aufweist. Vier Haltestellen befinden sich im Stadtbezirk. Die Stadtbahnlinie U46 weist mit der Haltestelle Brunnenstraße eine Halteposition im Stadtbezirk auf, welche in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt verkehrt. Die U47 und die U49 weisen im Stadtbezirk Innenstadt-Nord denselben Linienverlauf auf. Es werden drei Haltestellen im Bezirk angefahren, welche während der Hauptverkehrszeit beide im 10-Minuten-Takt bedient werden. Ab April 2026 wird es durch die Einführung des CityTakt-Plus auf dem Abschnitt Hafen bis zum Hauptbahnhof durch Taktverdichtungen der Stadtbahnen einen 5-Minuten-Takt geben. Von den insgesamt 14 Stadtbahnhaltestellen im Stadtbezirk Innenstadt-Nord sind zwölf bereits barrierefrei ausgebaut. Der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnhaltestellen wird im Fachbeitrag „Barrierefreie Stadtbahnhaltestellen“ mit der Drucksache Nr.: 22296-21 beschrieben.

Der Stadtbezirk Innenstadt-Nord, wird neben der Stadtbahn, durch zahlreiche Buslinien erschlossen. Im Tagverkehr verkehren insgesamt zehn Buslinien (410, 411, 412, 416, 417, 455, 456, 460, 475) im Stadtgebiet, darunter eine Schnellbuslinie (S30), welche im 60-Minuten-Takt zwischen Bergkamen und Dortmund fährt. Die genannten Buslinien verkehren überwiegend im 30-Minuten-Takt im Stadtbezirk Innenstadt-Nord. Lediglich die 416 weist einen 10-Minuten Takt auf. Im 20-Minuten-Takt werden die Buslinien 410, 417 sowie die 460 bedient. Noch im Jahr 2025 wird die neue Buslinie 400 in Dortmund eingeführt. Die Linie 400 soll ein hochwertiges, verlässliches und kontinuierliches Angebot auf einer zentralen Route im 10-Minuten-Takt vom Stadthaus S über die Saarlandstraße, das Kreuzviertel, das Unionsviertel, den Hauptbahnhof, dem Nordmarkt, dem Borsigplatz bis zur Funkenburg schaffen. Im Bereich Funkenburg – Heiliger Weg - Stadthaus wird die Linie 400 zur Linie 401 und verkehrt alle zwanzig Minuten in den genannten Zeiten und schafft somit mit eine Art Ringlinie. Die übrigen Fahrten werden auf der Relation Funkenburg – Voßkuhle – Hörde Bahnhof in einem zwanzig Minuten Takt geführt. Mit der Einführung der Linie 400 ist eine Neugestaltung des Innenstadtbusnetzes notwendig. Die bisherigen Linien 455 und 456 entfallen. Die Linie 412 wird in Ihrem Verlauf verändert, sodass eine Anbindung des Hafenviertels an die Linie 400 über die Haltestelle Leopoldstraße gegeben ist.

In den Nachtstunden erschließen insgesamt sechs 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.

Von den im Stadtbezirk Innenstadt-Nord vorhandenen 92 Bushaltestellen (eine Bushaltestelle besteht meist aus mehreren Haltepositionen) sind aktuell 23 barrierefrei und 5 bedingt barrierefrei. 64 Bushaltestellen im Stadtbezirk sind noch barrierefrei auszubauen. Das weitere Vorgehen zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen ist im Fachbeitrag „Barrierefreie Bushaltestellen“ mit der Drucksache Nr.: 17473-20 beschrieben.

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 Innenstadt-Nord in der Nähe von zwei Stadtbahnhaltestellen Fahrradbügel und zwei P&R-Anlagen.

B&R-Anlage Hauptbahnhof Nordseite

Der städtische Sonderstab Ordnung und Stadtleben hat in seiner Sitzung im Januar 2024 beschlossen, an der Nordseite des Dortmunder Hauptbahnhofs eine Bike-and-Ride-Anlage zu errichten. Diese soll für ca. zehn Jahre Bestand haben, bis die umfassende Neugestaltung des nördlichen Bahnhofsumfeldes umgesetzt wird. Auf der vorgesehenen Fläche Ecke Paul-Winzen-Straße/Quadbeckstraße sollen mindestens 80 Stellplätze für Fahrräder mittels gesicherter Sammelschließanlagen errichtet werden. In diesem Zusammenhang sollen die vorhandenen Anlehnbügel für Fahrräder neu angeordnet werden. Anstatt zwei metropolrad-Stationen soll es eine größere geben. Darüber hinaus soll das Abstellen von E-Scootern auf einer Fläche gebündelt werden. Im Ergebnis soll die Bündelung von Abstellanlagen für Fahrräder und E-Scooter stehen. Die Maßnahme erfolgt in Kooperation mit dem Grünflächenamt und der Städtischen Immobilienwirtschaft. Eine Umsetzung ist für 2025/2026 geplant.

Quartier am „Grünen U“: Wegweisend in die Zukunft. Rahmenplanung Dortmund – Umfeld Hauptbahnhof Nord

Auf der ca. 22 ha großen Fläche nördlich des Hauptbahnhofs wird seitens der Stadtverwaltung seit 2017 eine städtebauliche Entwicklung forciert, welche zu einer Qualitätssteigerung für das gesamte Areal führen soll. Am 13.02.2025 ist der Rahmenplan im Rat der Stadt Dortmund beschlossen worden.

Bezogen für den Bereich Mobilität wurden die Zielsetzungen „Entwicklung einer modernen Mobilitätsdrehscheibe“ sowie „Förderung nachhaltiger Mobilitätsangebote“ festgelegt. Im Einzelnen bedeutet dies, dass ein Zentraler Omnibusbahnhof (kurz: ZOB) für die Abwicklung des kommunalen Nahverkehrs sowie des Fernbusverkehrs entstehen wird. Darüber hinaus soll ein großes Fahrradparkhaus mit ca. 950 Stellplätzen errichtet werden. Es werden neue Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen und mit dem bisherigen Zielnetz der Stadt Dortmund verknüpft. Die neuen Straßen im Plangebiet werden Querschnitte aufweisen, die den Zufußgehenden, Radfahrenden und mobilitätseingeschränkten Personen mehr Raum geben und so eine deutlich höhere Verkehrssicherheit sowie Aufenthaltsqualität aufweisen. Darüber hinaus sollen neue Mobilitätsangebote im öffentlichen Raum angesiedelt werden. Diese werden über ein Mobilitätskonzept auch den ca. 495 geplanten Wohneinheiten zur Verfügung gestellt. Mit einer Umsetzung ist ab 2035 zu rechnen.

Radverkehr

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

Der RS1 und die Velorouten sind künftig die wichtigsten Verbindungen zwischen den Stadtteilen und knüpfen an die regionalen Radrouten zu den Nachbargemeinden an. Auf den Velorouten erhält der Radverkehr in der Regel die höchste Priorität bei der Zuweisung von

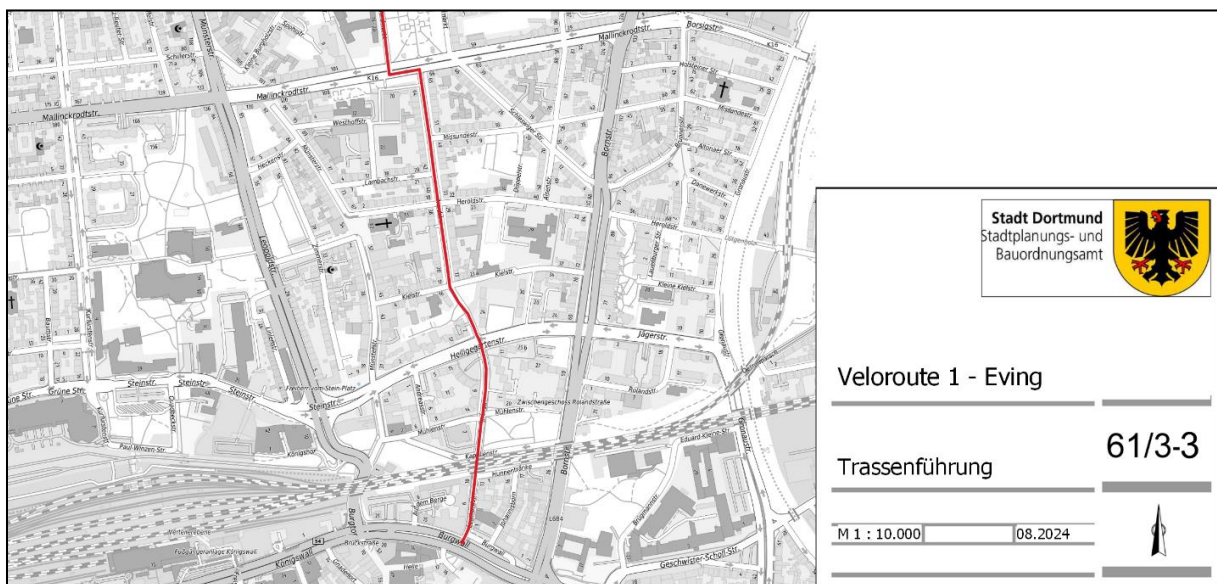
Flächen und der Bevorrechtigung an Kreuzungen. Die Trassenführung erfolgt so, dass möglichst geringe Berührungen mit stärker vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen erfolgen.

Veloroute 1 - Eving

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 (Umwegfaktor 1,05⁴⁴). 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 Nordstraße soll voraussichtlich im Jahr 2025 umgesetzt werden.

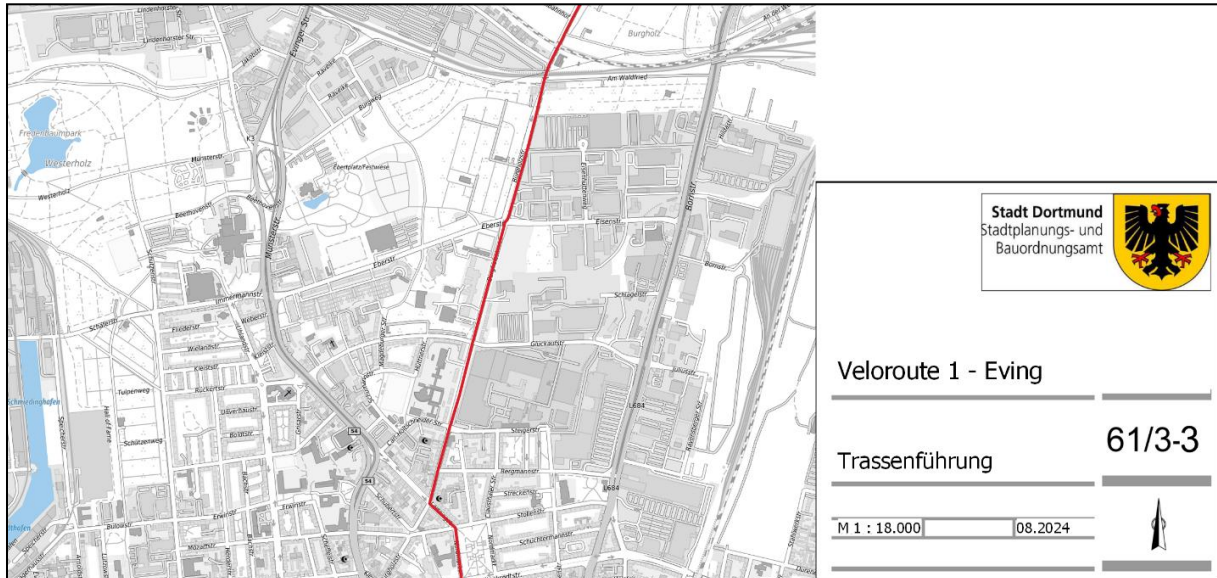
Abbildung 32: Verlauf der Veloroute 1 – südlicher Abschnitt



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. Die Führung über die Braunschweiger Straße und Steigerstraße kann aufgrund zu geringer Durchfahrbreiten in Höhe des Außenbereichs der FABIDO-Kita am nördlichen Ende der Braunschweiger Straße nicht weiterverfolgt werden.

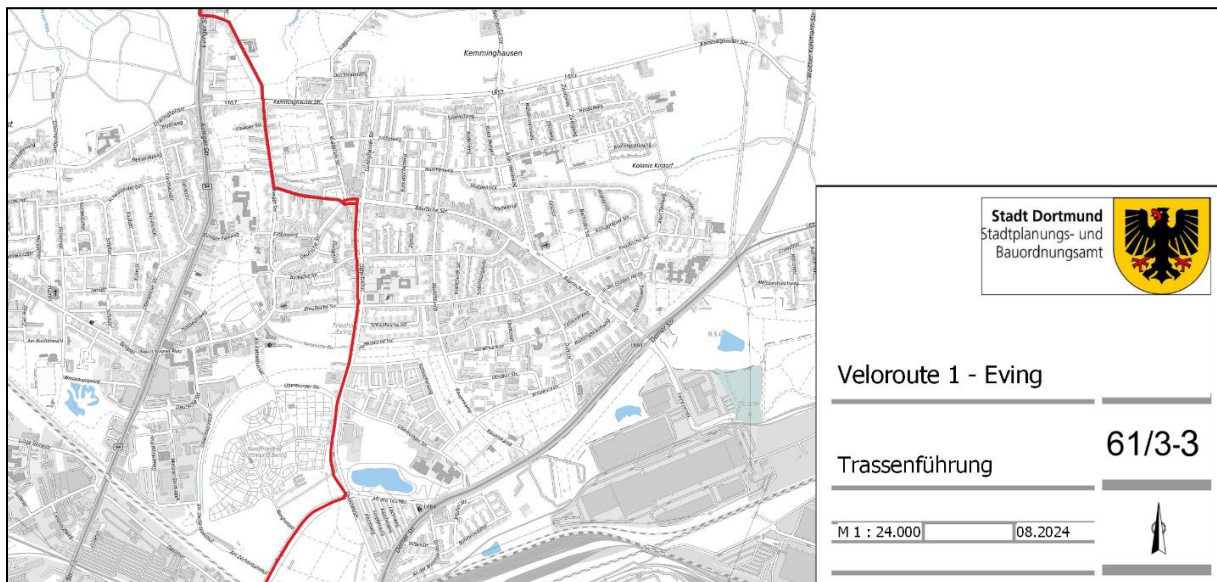
⁴⁴ Der Umwegfaktor drückt das Verhältnis zwischen dem gewählten Weg und der Luftlinienentfernung zweier Ziele aus.

Abbildung 33: Verlauf der Veloroute 1 – mittlerer Abschnitt I



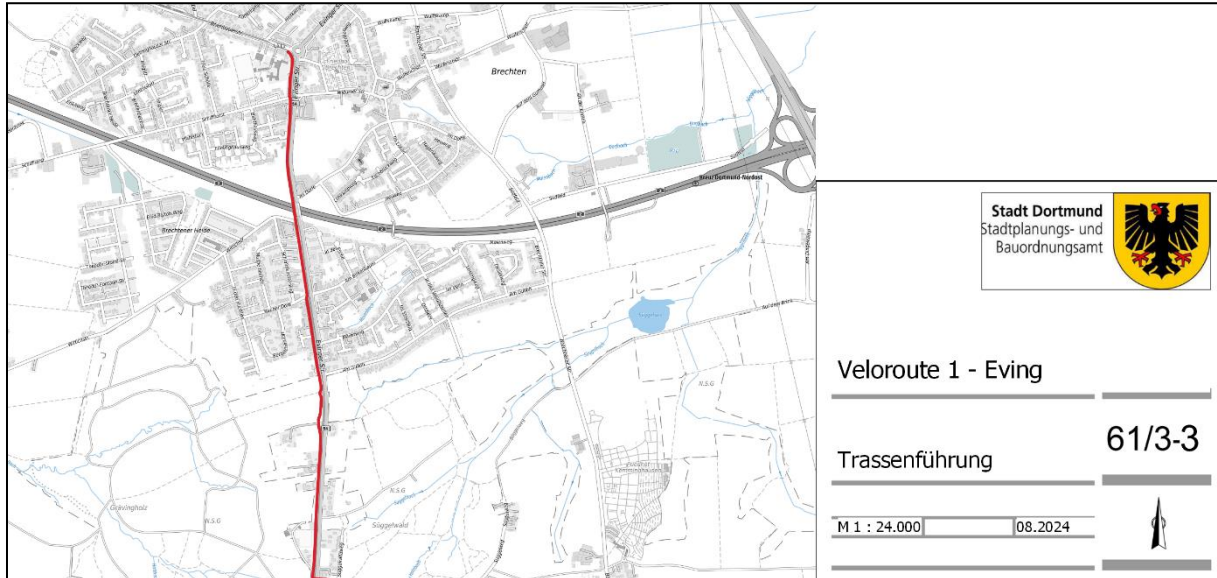
Von der Dammstraße aus geht es weiter auf der Burgholzstraße zum Kreisverkehr an der Osterfeldstraße. Aufgrund der Abwegigkeit und naturschutzrechtlicher Bedenken wird die Führung entlang des Friedhofes nicht weiterverfolgt. Vom Kreisverkehr ausgehend führt die Veloroute entlang der Osterfeldstraße, über die Bayrische Straße, Würtemberger Straße ins Holzheck bis zur Evinger Straße. Das Teilstück 7 entlang der Straße „Holzheck“ soll voraussichtlich im Jahr 2025 umgesetzt werden.

Abbildung 34: Verlauf der Veloroute 1 – mittlerer Abschnitt II



Der letzte Abschnitt führt entlang der westlichen Seite der Evinger Straße bis zum Kreisverkehr Brambauerstraße/Evinger Straße. Der abknickende Verlauf zum Widumer Platz wurde zu Gunsten einer Fortführung der Veloroute bis zum Kreisverkehr Brambauerstraße/Evinger Straße umgelegt. Die Teilstücke 8b und 8d entlang der Evinger Straße sollen voraussichtlich im Jahr 2025 umgesetzt werden.

Abbildung 35: Verlauf der Veloroute 1 – nördlicher Abschnitt

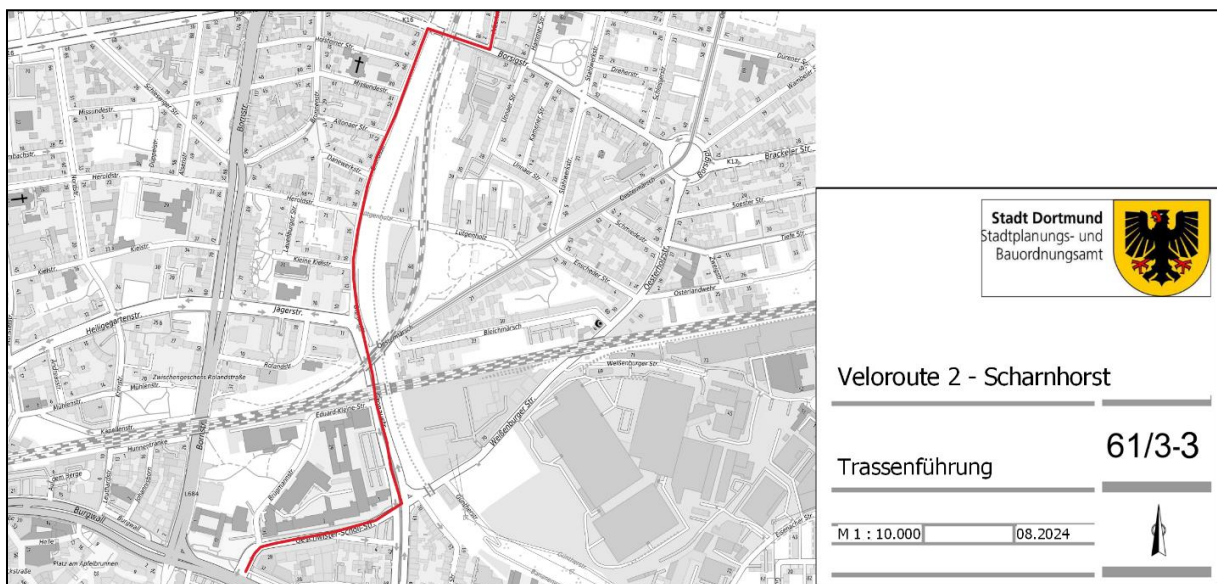


Veloroute 2 – Scharnhorst

Die Veloroute 2 – Scharnhorst verbindet die Innenstadt und dessen künftigen Radwall in nahezu direkter Linie über eine Länge von 10,71 km mit dem Stadtbezirk Scharnhorst (Umwegfaktor 1,4). Bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 20 km/h ist von einer reinen Fahrzeit von ca. 32 Minuten auszugehen. In einem Radius von 300 m um die Trasse leben insgesamt 19.338 Menschen.

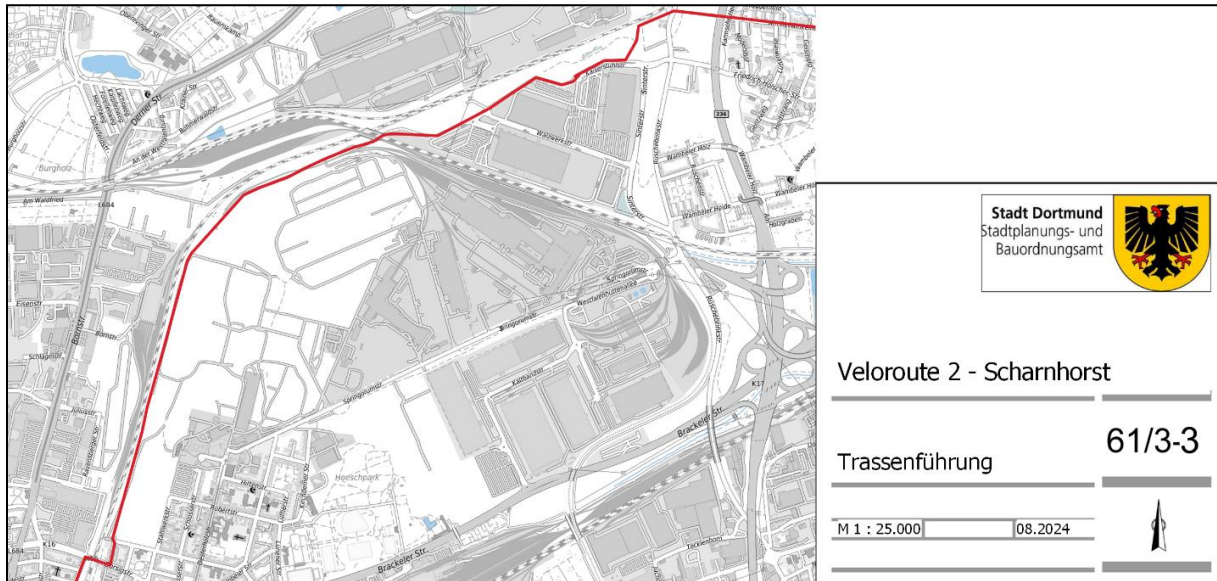
Die Veloroute 2 – Scharnhorst beginnt am Schwanenwall und führt über die Geschwister-Scholl-Straße, Gronastraße, Borsigstraße bis zur Einmündung Albertstraße.

Abbildung 36: Verlauf der Veloroute 2 – südlicher Abschnitt



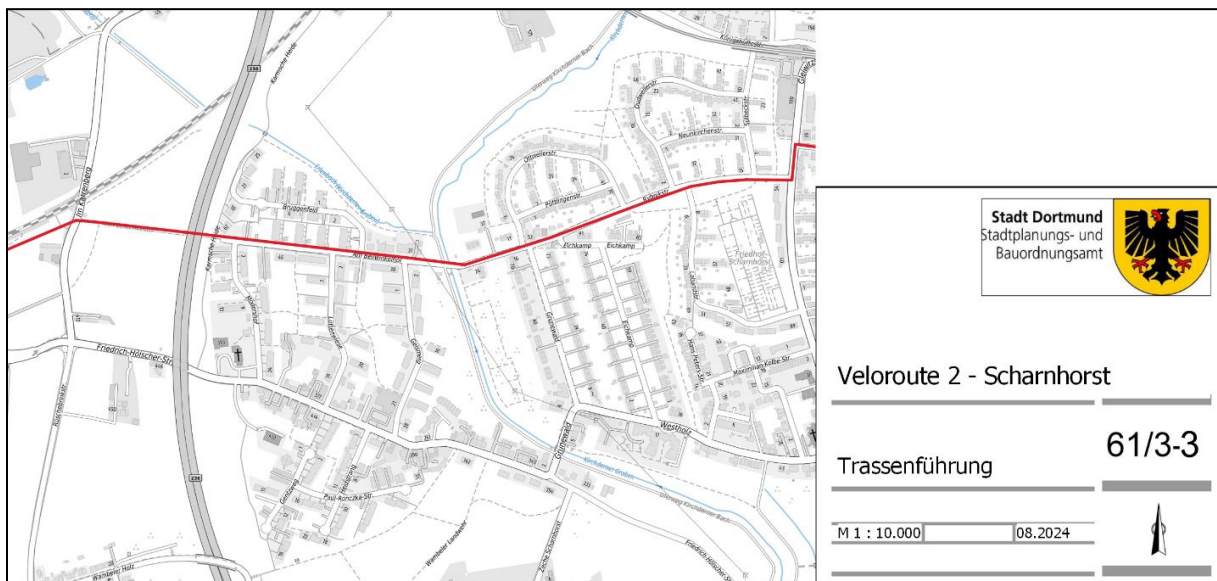
Von der Borsigstraße soll die Veloroute über die Albertstraße an den Grünen Ring anschließen. Von dort wird die Veloroute am westlichen Rand des Grünen Ringes und der Sinteranlage bis zur Stadtbezirksgrenze (Innenstadt-Nord/Scharnhorst) am Bhf. Kirchderne geführt.

Abbildung 37: Verlauf der Veloroute 2 – mittlerer Abschnitt I



Vom Bhf. Kirchderne wird die Veloroute die Straße Im Karrenberg gequert und verläuft anschließend über Am Bellwinkelhof, Rybnikstraße, ein kurzes Stück Gleiwitzstraße bis zur Fellhammerstraße.

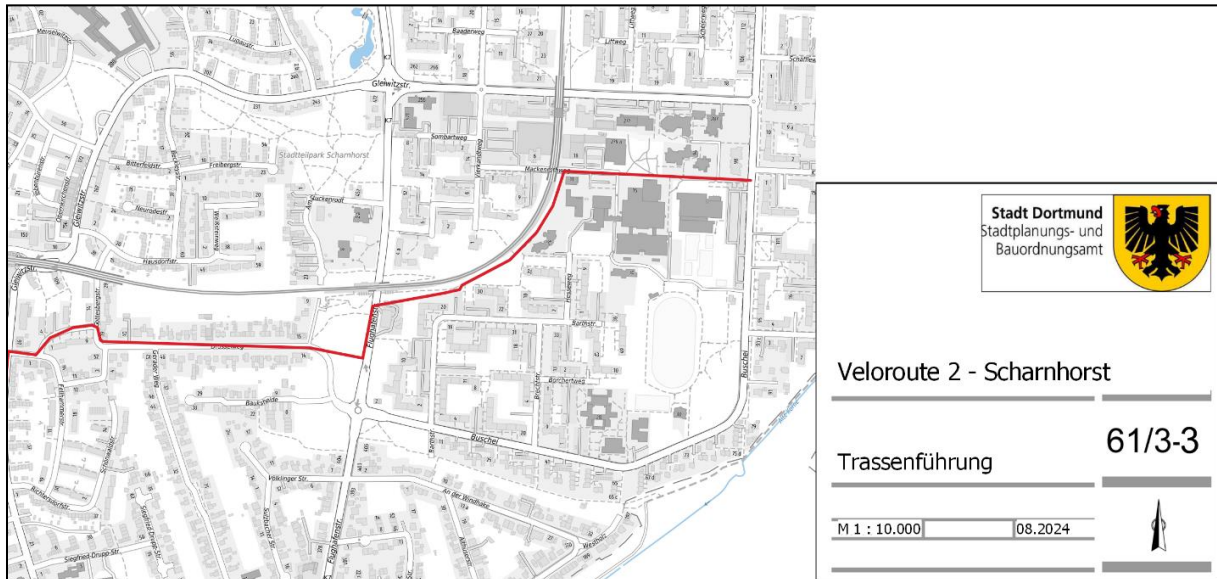
Abbildung 38: Verlauf der Veloroute 2 – mittlerer Abschnitt II



Der letzte Abschnitt führt zunächst über die Fellhammerstraße, Gottesbergstraße und Droselweg bis zur Flughafenstraße. Von dort führt die Veloroute südlich der Stadtbahnanlagen bis zum Mackenrothweg und über diesen bis zum Buschei.

Eine Weiterführung über das Zentrum von Scharnhorst hinaus, ist denkbar, aber wird erst in einer zweiten Stufe genauer untersucht.

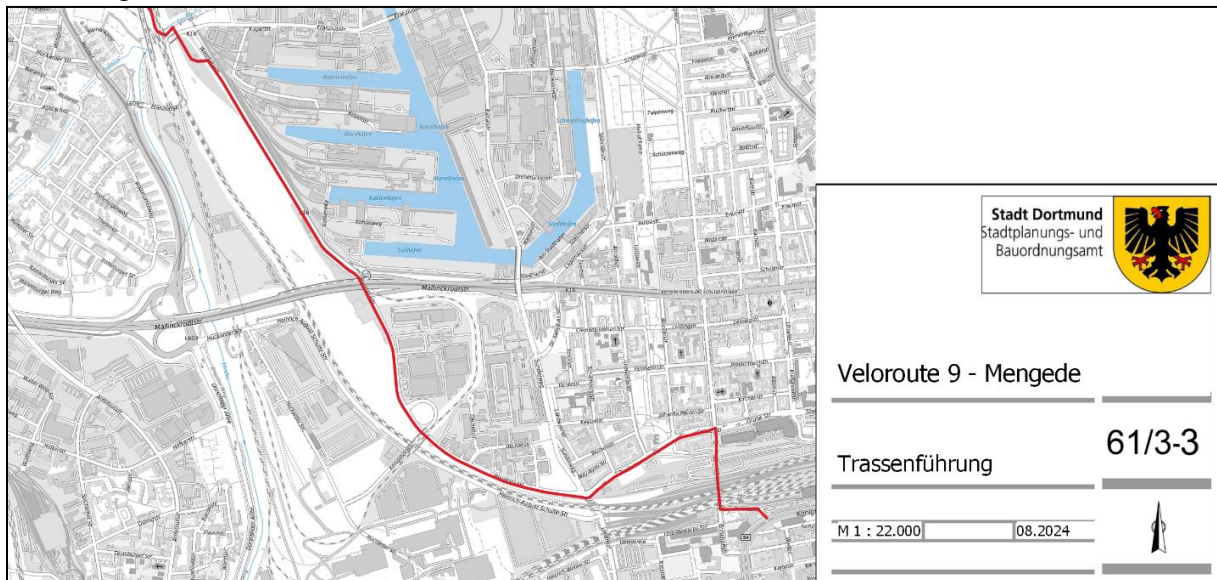
Abbildung 39: Verlauf der Veloroute 2 – nördlicher Abschnitt



Veloroute 9 – Huckarde/Mengede

Die Veloroute 9 – Huckarde/Mengede verbindet die Innenstadt und dessen künftigen Radwall in nahezu direkter Linie über eine Länge von 4,52 km mit dem Stadtbezirk Huckarde (Umwegfaktor 1,03). Bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 20 km/h ist von einer reinen Fahrzeit von ca. 14 Minuten auszugehen. In einem Radius von 300 m um die gesamte Trasse in Mengede und Huckarde leben insgesamt 19.338 Menschen.

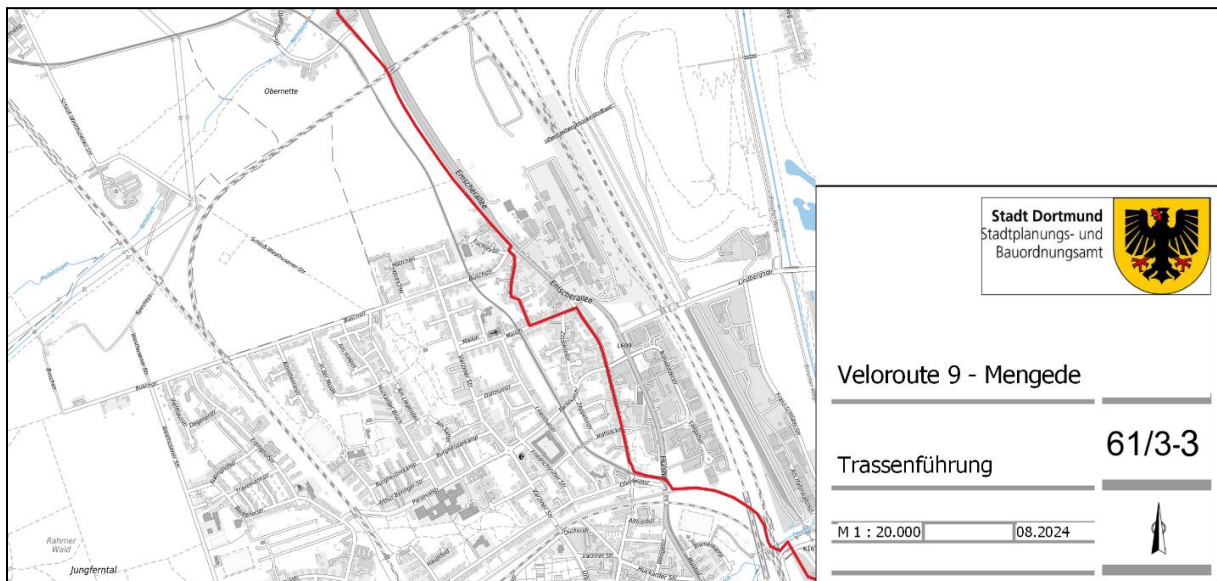
Abbildung 40: Verlauf der Veloroute 9 – südlicher Abschnitt



Die Veloroute 9 – Huckarde/Mengede beginnt am Königswall und führt über die Bahnhofstraße, Schützenstraße, Grüne Straße, Treibstraße und Westfaliastraße bis zur Franziusstraße. Aufgrund der kurvenreichen Führung im Bereich des Dortmunder U, mangelnder Platzverfügbarkeiten unterhalb der Bahnbrücken im Verlauf der Unionstraße ist die ursprüngliche Führung nicht weiterverfolgt worden. Dagegen ist eine fahrradfreundliche Umgestaltung

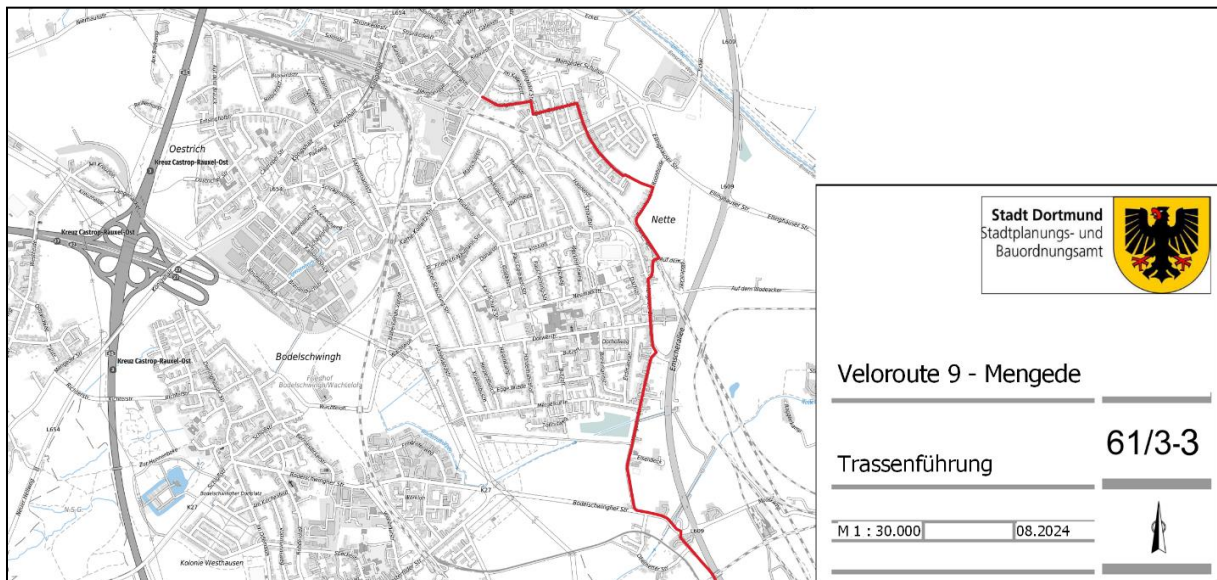
der Achse Treibstraße – Steinstraße – Heiligegartenstraße (vgl. DS-Nr. 18221-20) ohnehin geplant, so dass hier Synergien genutzt werden können.

Abbildung 41: Verlauf der Veloroute 9 – mittlerer Abschnitt



Von der Franziusstraße soll die Veloroute über ein neu zu errichtendes Brückenbauwerk auf die nördliche Seite der Emscher geführt werden, um von dort den Anschluss zum Hülshof herzustellen. Von dort wird die Veloroute über die Huckarder Allee, Mailoh, Hünfelderstraße und über den abgesetzten Weg entlang der Emscherallee bis zur Stadtbezirksgrenze geführt.

Abbildung 42: Verlauf der Veloroute 9 – nördlicher Abschnitt



Zusammen mit den Haupt-, Neben- und Freizeitroutes, die teilweise ausbaufähig sind, ergibt sich ein nach Umsetzung engmaschiges Netz (siehe Abbildung 41).

Im Rahmen der Entwicklung des neuen Radzielnetzes wurde das bestehende Geflecht aus festgelegten Haupt- und Nebenrouten erweitert und vervollständigt. Die Hauptrouten dienen der direkten Erschließung der Hauptquell- und Zielpunkte des Radverkehrs, die Nebenrouten schaffen innerhalb des Stadtbezirks eine feinmaschigere Erschließung, um alle definierten Ziele erreichen zu können. Netzlücken im Hauptroutennetz gibt es nicht.

Netzlücken im Hauptroutennetz finden sich in Bereichen der Franziusstraße, Kanalstraße, Speestraße, Schäferstraße, Münsterstraße, Leopoldstraße, Mallinckrodtstraße und Heiligegartenstraße. Hinzu kommt, dass eine direkte und sichere Anbindung des neuen Quartiers an der Speicherstraße zum Hauptbahnhof fehlt. Hier ist vorgesehen, eine entsprechende Fahrradachse in Form von Fahrradstraßen über die Bülowstraße, Haydnstraße und Umlandstraße einzurichten. Die Details sind hierfür noch zu erarbeiten.

Zentrale Aufgabe in der nächsten Dekade wird es daher sein, die verbliebenen Netzlücken zu schließen und vor allem aber die Qualität des vorhandenen Angebots zu verbessern. Hierzu wurde im Rahmen Teilkonzepts „Radverkehr & Verkehrssicherheit“ des Masterplans Mobilität 2030 das vorhandene Netz grundlegend überarbeitet und hierarchisiert. Es werden Haupt-, Neben- und Freizeitrouten mit jeweils spezifischen Ausbaustandards definiert. Hauptrouten für den Radverkehr werden direkt geführt und erhalten größere Breiten. Ein erster Schritt zur Festlegung von Vorrangrouten ist mit dem Regionalen Radverkehrsnetz des RVR bereits getan.

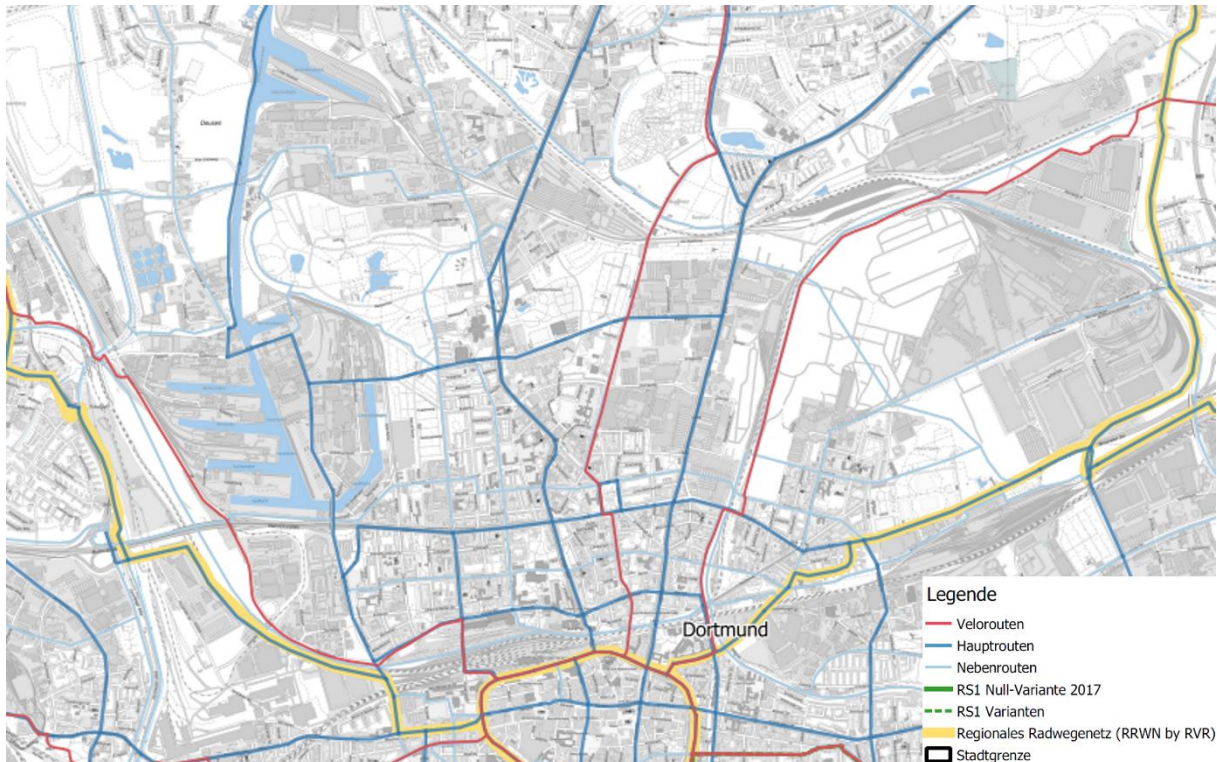
Ein Abschnitt einer regionalen Route des Stadtbezirks Innenstadt-Nord verläuft an der Heinrich-August-Schulte-Straße. Ein weiterer Abschnitt verläuft an der Brackeler Straße und führt im Richtung Norden zur Rüschebrinkstraße und Im Karrenberg, in Richtung Osten verläuft eine Verbindung in den Stadtbezirk Brackel. Darüber hinaus sind die Tiefe Str. und die Oesterholzstraße Bestandteil des Regionalen Radwegenetzes. Das Netz für den Freizeitradverkehr im Stadtbezirk ist gut entwickelt und ein Bestandteil regionaler Radwege. Im Stadtbezirk Innenstadt-Nord sind diese Wege der

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

Die „Internationale Gartenausstellung Metropole Ruhr (IGA) 2027“ (IGA 2027) soll zwischen April und Oktober 2027 unter dem Motto „Wie wollen wir morgen leben?“ in mehreren Teilnehmerstädten durchgeführt werden. Der zentrale Veranstaltungsort des „Zukunftsgartens“ in Dortmund liegt räumlich im Stadtteil Huckarde unweit zur Grenze des Stadtbezirks Innenstadt-Nord. Für den Radverkehr liegt der Fokus auf der Erschließung der Ausstellungsflächen der IGA. Der besondere Schwerpunkt liegt dabei auf der Vernetzung der Emscher-Promenade mit dem Zukunftsgarten, den zusätzlichen Ausstellungsflächen „Unsere Gärten“ sowie dem bereits bestehenden städtischen Radwegenetz. Hierzu ist u.a. die Anbindung des Haupteingangs über die Lindberghstr./Weidenstr. bis zum Fredenbaum zu nennen.

Am östlichen Rand der Innenstadt-Nord ist zukünftig durch den Regionalverband Ruhr geplant den Hoesch-Hafenbahn-Weg auf dem bestehenden Bahndamm entlang der Westfalenhütte umzusetzen. Mit Anschluss an die Brackeler Straße sowie weiter Richtung Norden an die heutige Sinterstraße fügt sich der Hoesch-Hafenbahn-Weg in diesem Bereich gut in das regionale Radwegenetz ein.

Abbildung 43: Radzielnetz Ausschnitt Innenstadt-Nord



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Stand Juni 2024, Kartengrundlage Stadtplanwerk RVR)

Kfz-Verkehr

Das Hauptstraßennetz ist grundsätzlich leistungsfähig. Zu Spitzenstunden weisen einige Hauptstraßen eine hohe Auslastung auf. Hier ist v.a. die Brackeler Straße von und zum Borsigplatz zu nennen. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit ist ein Ausbau des Netzes zugunsten des Kfz-Verkehrs schwierig umzusetzen. Dennoch ist der geplante Vollanschluss Westfaliastraße an die OWilla zu nennen. Aktuell ist es dem Kfz-Verkehr nur möglich, an der OWilla aus der Stadt kommend abzufahren bzw. stadteinwärts aufzufahren. Das hat zur Folge, dass der Kfz-Verkehr die nächste Abfahrt Sunderweg als U-Turn nutzen, um zur Westfaliastraße zu gelangen. Derzeit ist geplant den Vollanschluss mit zwei neuen Rampen sowie Brückenbauwerken über das zukünftige ICE-Werk, mit Anschluss an die Westfaliastraße, herzustellen.

Es wird viel mehr angestrebt die hohe Auslastung zu senken, indem die Attraktivität des Umweltverbundes (Fußverkehr, Fahrradverkehr, ÖV) gestärkt wird und somit eine Verlagerung vom Kfz-Verkehr zum Umweltverbund entsteht.

So wird unter anderem geplant, den Querschnitt der Borsigstraße im Bereich der Eisenbahnüberführung nezugestalten. Die Fläche von zwei der derzeit vier vorhandenen Kfz-Streifen soll genutzt werden, um die Gehwege für Fußgänger zu verbreitern und Radfahrer*innen eine eigene Infrastruktur zu schaffen. Derzeit werden Radfahrende in dem Bereich im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf die Fahrbahn geführt.

Ebenso ist eine radfahrfreundliche Umgestaltung der Achse Treibstraße – Grüne Straße – Steinstraße – Heiligegartenstraße – Jägerstraße – Gronastraße geplant. Die zwei Kfz-Fahrspuren pro Richtung sollen, wie bereits im Bereich der Steinstraße erfolgt, auf eine Kfz-Spur

und einem Radfahrstreifen umgestaltet werden. Derzeit erfolgt die Überprüfung der Leistungsfähigkeit mit Hilfe einer mikroskopischen Verkehrsflusssimulation.

Entwicklung der Westfalenhütte

Für die Wiedernutzung und Inwertsetzung des Areals der Westfalenhütte ist in den vergangenen Jahren ein neues Hauptverkehrsgerüst entwickelt worden. Das Rückgrat der Erschließung bildet einerseits die Hoeschallee („Nordspange“) von der Brackeler Straße bis zum Anschluss an die Bornstraße. Die Hoeschallee schwenkt dazu von der Brackeler Straße in Richtung Norden aus und führt diagonal über das Westfalenhüttengelände. Ein weiterer Bestandteil des Verkehrsgerüsts ist die Ost-West-Verbindung. Zwischen dem Werkstor 1 im Westen an der Oesterholzstraße und der geplanten Kreuzung mit der Hoeschallee wird die heutige, westliche Springorumstraße wieder Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes. Von der Kreuzung Hoeschallee/Springorumstraße in Richtung Osten ist eine neue Straßenverbindung, die „Westfalenhüttenallee“, geplant. Durch dieses Verkehrsgerüst sollen die neu geordneten, angrenzenden Flächen angeschlossen werden und die bestehenden Straßen wie Borsigstraße, Borsigplatz und Brackeler Straße bis zur neuen Verknüpfung mit der Hoeschallee entlastet werden. Im Bereich der Burgholzstraße muss die bisherige Planung der Nordspange mit der vergleichsweise neuen Veloroute 1 – Eving in Einklang gebracht werden. Finanzierung für die weitere Ausführungsplanung sowie bauliche Umsetzung der Nordspange muss noch geklärt werden.

Des Weiteren ist die Erweiterung der Stadtbahnlinie über den derzeitigen Endhaltepunkt Westfalenhütte hinaus geplant.

Eisenbahnüberführung (EÜ) Burgtor

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) plant derzeit mit einem Neubau der EÜ Burgtor. In diesem Zusammenhang soll der aktuelle kurvige Straßenverlauf begradigt werden. Hinzu kommt, dass seitens der Stadt Dortmund gegenüber der DB AG ein Verlangen ausgesprochen wurde, Drucksache-Nr. 25703-22, welches eine Aufweitung unterhalb der EÜ vorsieht. Die aktuelle Breite soll von 19,80 m auf 26,50 m erweitert werden, damit der Verkehrsraum nach den neuen Richtlinien ausgebaut werden kann.

ways2work

Die Stadt Dortmund hat an einem Landeswettbewerb des Ministeriums für Umwelt, Natur und Verkehr NRW zur Förderung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements teilgenommen. Das Projektgebiet ist der Dortmunder Hafen. Die Verkehrssituation für nachhaltige Mobilität im Dortmunder Hafen soll verbessert werden. 2023 ist ein Feinkonzept erarbeitet worden, in dem die Analysen der Bestandssituation und eine Befragung der teilnehmenden Unternehmen gebündelt sowie die geplanten Maßnahmen festgehalten wurden. In der Phase von 2024-27 findet die Umsetzung der Maßnahmen statt. Dafür muss zunächst die Finanzierung über Fördermittel sichergestellt werden. Im Rahmen des Projekts soll eine befristete Stelle für Mobilitätsmanagement geschaffen werden, welche die Umsetzung der Maßnahmen im Hafengebiet begleiten und Unternehmen beraten soll. Vom Dortmunder Hauptbahnhof ist geplant, eine Fahrradstraße zum Dortmunder Hafen einzurichten (s.o.). Die Taktzeiten der Buslinie 475 sollen, sofern möglich, an die Schichtzeiten der Betriebe vor Ort angepasst werden. Dazu sollen im Vorfeld die Bedürfnisse der Beschäftigten abgefragt werden. Im Dortmunder Fredenbaumpark führt eine Wegeverbindung über Schienen, diese sind momentan mit Umlaufschranken gesichert. Die Querung der Schienen soll radverkehrsfriendlicher gestaltet werden. Zunächst sollen die Umlaufschienen so versetzt werden, dass sie mit dem Rad leichter passierbar sind.

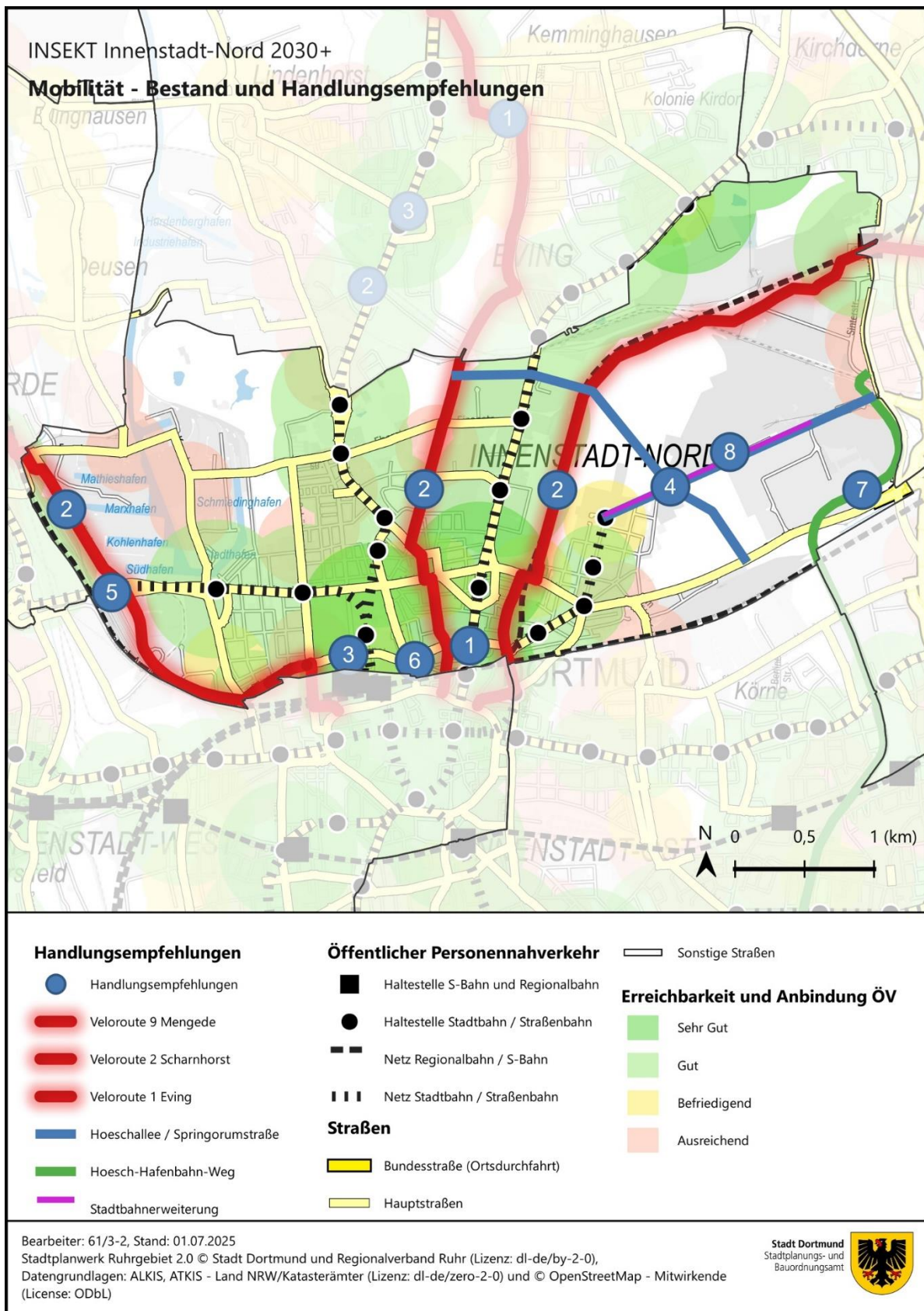
Langfristig soll die Querung beschränkt werden. Die Speicherstraße wird unabhängig von dem Projekt ways2work umgestaltet. Dort werden kaum Stellplätze im öffentlichen Raum errichtet und das Parken soll in Quartiersgaragen untergebracht werden. Da befürchtet wird, dass Besucher*innen der Speicherstraße zum Parken in das angrenzende Quartier ausweichen könnten, wird eine Bewohnerparkzone südlich angrenzend untersucht und eingerichtet.

Bewohnerparken

Neben der bereits erwähnten Bewohnerparkzone Hafen, die im Rahmen von ways2work umgesetzt werden soll, sind weitere Bewohnerparkzonen geplant. Die Bewohnerparkzone Westbleichstraße befindet sich nördlich vom Hauptbahnhof zwischen Leopoldstraße und Schützenstraße. Sie soll noch im Jahr 2025 beschlossen und im gleichen Jahr errichtet werden. Nach 2030 sind drei weitere Bewohnerparkzonen in der Innenstadt-Nord geplant. Diese befinden sich jedoch in der vierten Realisierungsstufe. Hier sollen zunächst die Bewohnerparkzonen der Realisierungsstufen 1-3 erstellt werden, bevor diese eingerichtet werden. Bei diesen Bewohnerparkzonen handelt es sich um die Zone Gneisenaustraße (zwischen Sunderweg und Schützenstraße), Münsterstraße (zwischen Leopold und Bornstraße) und Brunnenstraße (zwischen Bornstraße und Gronaustraße). Alle Zonen befinden sich südlich der Mallinckrodtstraße.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überwiegend leistungsfähiges Straßennetz ▪ Sehr gute Flächenabdeckung des ÖPNV ▪ Gutes Freizeitnetz, teilweise gutes Alltagsnetz für den Radverkehr ▪ Gute regionale Erreichbarkeit des Stadtbezirks durch ÖPNV / SPNV 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parksituation im Stadtbezirk für Pkw und Rad ▪ Defizite bei der Barrierefreiheit der Bushaltepunkte ▪ Sanierung Oberflächenbeschaffenheit Fuß- und Radnetz ▪ Bevorrechtigungen für den Radverkehr

Abbildung 44: Bestand und Handlungsempfehlungen Mobilität Innenstadt-Nord



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)
- ③ Umgestaltung der Nordseite des Hauptbahnhofs inkl. fahrradfreundlicher Umgestaltung der Achse Treibstraße bis Gronastraße (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); langfristig)
 - ④ Umsetzung der Hoeschallee / Springorumstraße (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66); langfristig)
 - ⑤ Vollanschluss Westfaliastraße (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66); mittelfristig)

Spezifisch:

- ① Umgestaltung der Borsigstraße im Bereich der Eisenbahnüberführung (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), mittelfristig)
- ② Umsetzung der Velorouten (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66); langfristig)
- ⑥ Eisenbahnüberführung Burgtor (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66), mittelfristig)
- ⑦ Umsetzung Hoesch-Hafenbahn-Weg (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), langfristig)
- ⑧ Verlängerung Stadtbahnlinie Westfalenhüttenallee (Tiefbauamt (FB 66); langfristig)

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 eine 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 für Kinder und Jugendliche wird die „Bildungslandschaft“ im Stadtbezirk Innenstadt Nord in einer Karte gesondert dargestellt.

Status quo im Stadtbezirk Innenstadt-Nord

Tageseinrichtungen für Kinder

Zum Stichtag 31.12.2024 liegen die Versorgungsquoten⁴⁵ für das vorschulische Betreuungsangebot in der Innenstadt Nord für Kinder im Alter unter drei Jahren (U3) bei 30 %, deutlich unter dem Dortmunder Durchschnitt und für Kinder im Alter von 3-6 Jahren (Ü3) mit 95 % auf dem Niveau des Dortmunder Durchschnitts (Gesamtstadt Ø U3 40 %, Ü3 94 %). Die Nachfragesituation ist geprägt durch eine starke Dynamik infolge von Zuzügen. In den letzten beiden Kindergartenjahren konnte das Angebot um 178 Plätze in vier Einrichtungen erweitert werden (u.a. Hirtenstraße 20-22, Lorzringstr. 49, Mallinckrodtstr. 55-59). Für über ein Dutzend weitere Projekte im Stadtbezirk laufen Planungen (u.a. Münsterstr. 83-85, Bornstr. 110, Westhoffstr. 22, Burgweg, Uhlandstr./Fliederstr., Leopoldstr., etc.) für die Erneuerung des Bestandes bzw. Ausweitung der Kapazitäten um fast 1.500 Plätze. Ergänzend soll durch den weiteren Ausbau der Großtagespflegestellen das U3-Angebot kontinuierlich verbessert werden.

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 Innenstadt-Nord wird in der Bedarfsplanung⁴⁶ für Grundschulen von einem deutlichen Anstieg der Schülerzahlen berichtet. Alle Grundschulen sind voll ausgelastet und die vorhandenen Schulplätze reichten in den vergangenen Jahren nicht aus. Aufgrund der fehlenden Kapazitäten besteht zurzeit die Notwendigkeit, ca. 400 Schüler*innen mit Bussen in andere Stadtbezirke zu fahren und dort zu beschulen. Darüber hinaus befinden sich stadtwweit kontinuierlich neu zugewandene Kinder und Jugendliche im Vermittlungsprozess für einen Schulplatz, vorwiegend im Bezirk Innenstadt-Nord. Erst durch die baulichen Umsetzungen der angestoßenen Maßnahmen, die nachgehend aufgeführt sind, wird eine Entlastung erwartet.

Um den festgestellten Bedarfen gerecht zu werden, sind Kapazitätserhöhungen um insgesamt 7,5 Schulzüge geplant bzw. in Umsetzung und z.T. bereits fertiggestellt: darunter Neubauten wie eine vierzügige Grundschule an der Burgholstr. (+ 4 Züge, geplante Fertigstellung zum SJ 2027/28) und Erweiterungen von bestehenden Grundschulen wie der Diesterweg-Grundschule (+1 Zug, geplante Fertigstellung zum SJ 2027/28), Libellen-Grundschule (+1 Zug, bereits umgesetzt) und der Neubau der Lessing-Grundschule (+ 0,5 Zug, bereits umgesetzt). Darüber hinaus wird die Oesterholz-Grundschule durch einen Neubau um einen Zug (auf fünf

⁴⁵ Die Angebotsstrukturen werden im Rahmen der örtlichen Bedarfsplanung von den Fachämtern der Stadt Dortmund geplant und fortlaufend weiterentwickelt. Die Daten sind aus dem Entwurf des Sachstandsberichts 2024 der „Strategische Ausbauplanung der Kindertagesbetreuung“ (DS-Nr.: 36295-24)

⁴⁶ 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) durch die Aktualisierung der Schulkinderzahlen im Schuljahr 2021/22 und 2022/2023 (vgl. Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung bis zum Schuljahr 2028/29 (Grundschulen) bzw. 2029/30 (weiterführende Schulen), DS-Nr. 30634-23)

Schulzüge) auf dem Gelände der Stahlwerkstraße erweitert (+ 1 Zug, geplante Fertigstellung zum SJ 2030/31).

Um die akuten Schulplatzbedarfe – bis zur Fertigstellung aller Baumaßnahmen – decken zu können, wurde zum Schuljahr 2023/24 das Altgebäude der Lessing-Grundschule reaktiviert und dort ein Teilstandort der Libellen-Grundschule gegründet. Zum Schuljahr 2025/26 wird dieser Teilstandort aufgelöst, damit an diesem Standort bereits die neue Grundschule (am Blücherpark) an den Start gehen kann. Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten kann die Schule zunächst nur mit zwei Schulzügen starten. Sobald das Gebäude der geplanten neuen Grundschule an der Burgholzstraße mit vier Zügen bezugsfertig ist, wird die Grundschule am Blücherpark (voraussichtlich zum Schuljahr 2027/28) dort einziehen.

Die Kielhorn-Förderschule (mit dem Förderschwerpunkt Lernen, die die Jahrgänge fünf bis zehn umfasst) erhält einen Schulneubau an der Burgholzstraße, der bis 2027 fertiggestellt werden soll.

Ob zukünftig noch eine weitere neue Grundschule (z.B. auf dem jetzigen Grundstück der Osterholz-Grundschule oder der Kielhorn-Förderschule) erforderlich sein wird, soll in den kommenden Jahren entschieden werden. Legt man die Schülerzahlprognosen des Wachstumsszenarios zugrunde (bei dem davon ausgegangen wird, dass die Bevölkerung der Stadt Dortmund bis 2035 weiter stark wächst und damit auch die Anzahl an Kindern im schulpflichtigen Alter), werden darüber hinaus weitere zusätzliche Schulzüge nötig.

Die weiterführenden Schulen in der Innenstadt-Nord sind ebenfalls voll ausgelastet. Ein Erweiterungsneubau der Anne-Frank-Gesamtschule, der die Schulkapazität von vier auf sechs Züge erhöht, ist in Ausführung (geplante Fertigstellung 2028/29).

Zudem besteht ein Bedarf für eine zusätzliche Gesamtschule im nördlichen Stadtgebiet. Vom Rat der Stadt Dortmund wurde am 15.06.2023 beschlossen, dass diese in Eving realisiert werden soll (Niederschrift zur Drucksache-Nr. 30634-23). Dies würde auch zur Entlastung in der Innenstadt-Nord beitragen.

Darüber hinaus ist ein Schulneubau der Gertrud-Bäumer-Realschule für 2030 geplant. Das Helmholtz-Gymnasium soll bis 2033 einen Erweiterungsneubau erhalten.

Spielraumangebot

Im Stadtbezirk Innenstadt Nord gibt es insgesamt 35 Spielplätze in der Gesamtgröße von 80.671 m². Die Versorgung mit Spielflächen in der Innenstadt Nord liegt über dem Niveau des städtischen Durchschnitts. In Verbindung mit der Errichtung des Neubaugebiets entsteht an der Stahlwerkstraße eine neue Spielanlage (Pocket Park). Darüber hinaus soll der Grüne Ring (Westfalenhütte) mit einem großen neuen Spielplatz und zahlreichen Spielpunkten ausgestattet werden. Gegenwärtig wird für die Stadt Dortmund eine Spielraumleitplanung erarbeitet, welche die Gesamtheit der Spielmöglichkeiten bewerten und darstellen wird.

Sportflächenangebot

Hinsichtlich der Bedarfsentwicklung stellt der Masterplan⁴⁷ Sport 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 der Fredenbaumpark ein

⁴⁷ vgl. Stadt Dortmund, Sport- und Freizeitbetriebe (Hrsg.): 2. Zwischenbericht Masterplan Sport, 03/2021

wertvolles Potenzial dar. Auffällig für den Stadtbezirk Innenstadt-Nord war im Masterplan die geringe Quote der sportaktiven und der hohe Anteil der inaktiven Bevölkerung. Im Weiteren empfiehlt der Masterplan Sport eine Ausweitung des Raumangebots für den Schulsport für mehrere Standorte (u.a. Lessing- Grundschule/Schule am Hafen, Helmholz-Gymnasium, Gertrud-Bäumer-Realschule, Grundschule Kleine-Kielstr. und Oesterholz-Grundschule). Zwei neue Dreifach-Sporthalle an der Burgholzstraße konnten Ende 2023 fertiggestellt werden.

Im Bäderkonzept werden mehrere Varianten zum Neubau/Sanierung des Nordbad und des Freibads Stockheide aufgeführt. In der Sitzung des Rates am 12.12.2025 wurde mehrheitlich beschlossen, die Verwaltung mit einer vertiefenden Untersuchung von potenziellen Neubaulflächen für das Nordbad zu beauftragen. In diese Untersuchung sollen u.a., die in der Vergangenheit bereits betrachteten Standorte am Burgweg (Naturmuseum) und der Lindenhorster Straße (Sportplatz) mit einbezogen werden. Weiterhin soll ausdrücklich der Keuning-Park in die Standortprüfung mit einbezogen werden.

Pflegeangebot

In der Innenstadt Nord gibt es derzeit vier Einrichtungen mit insgesamt 293 stationären Pflegeplätzen, davon entfallen 16 auf eingestreute Kurzzeitpflegeplätze und sechs solitäre Kurzzeitpflegeplätze. Die vier Einrichtungen verteilen sich gut im Stadtbezirk. Mit den sechs Plätzen für solitäre Kurzzeitpflege verfügt die Innenstadt-Nord über ein attraktives Angebot für pflegende Angehörige, insbesondere, wenn diese ihren Urlaub planen. Aktuell besteht eine Planung in Form einer Platzerweiterung der Pflegeeinrichtung in der Goethestraße, welche ihre Platzzahl um ca. 44 Plätze ausbauen wird. Bei den Zielgruppen werden unter Umständen auch spezialisierte Angebote in Hinblick auf Menschen mit Migrationshintergrund sowie Personen, welche durch eine mehrfach chronisch schädigende Suchterkrankung pflegebedürftig geworden sind, gemacht werden können. Das dort ebenfalls angesiedelte Wohn- und Pflegeangebot für Menschen mit Behinderungen wird unverändert, aber in neuen Räumlichkeiten angeboten. Die Versorgungsquote der Altersbevölkerung über 80 Jahre liegt bei rd. 19 % und damit über dem Durchschnitt der Gesamtstadt. Der Bedarf an stationärer Langzeitpflege ist somit derzeit gedeckt.

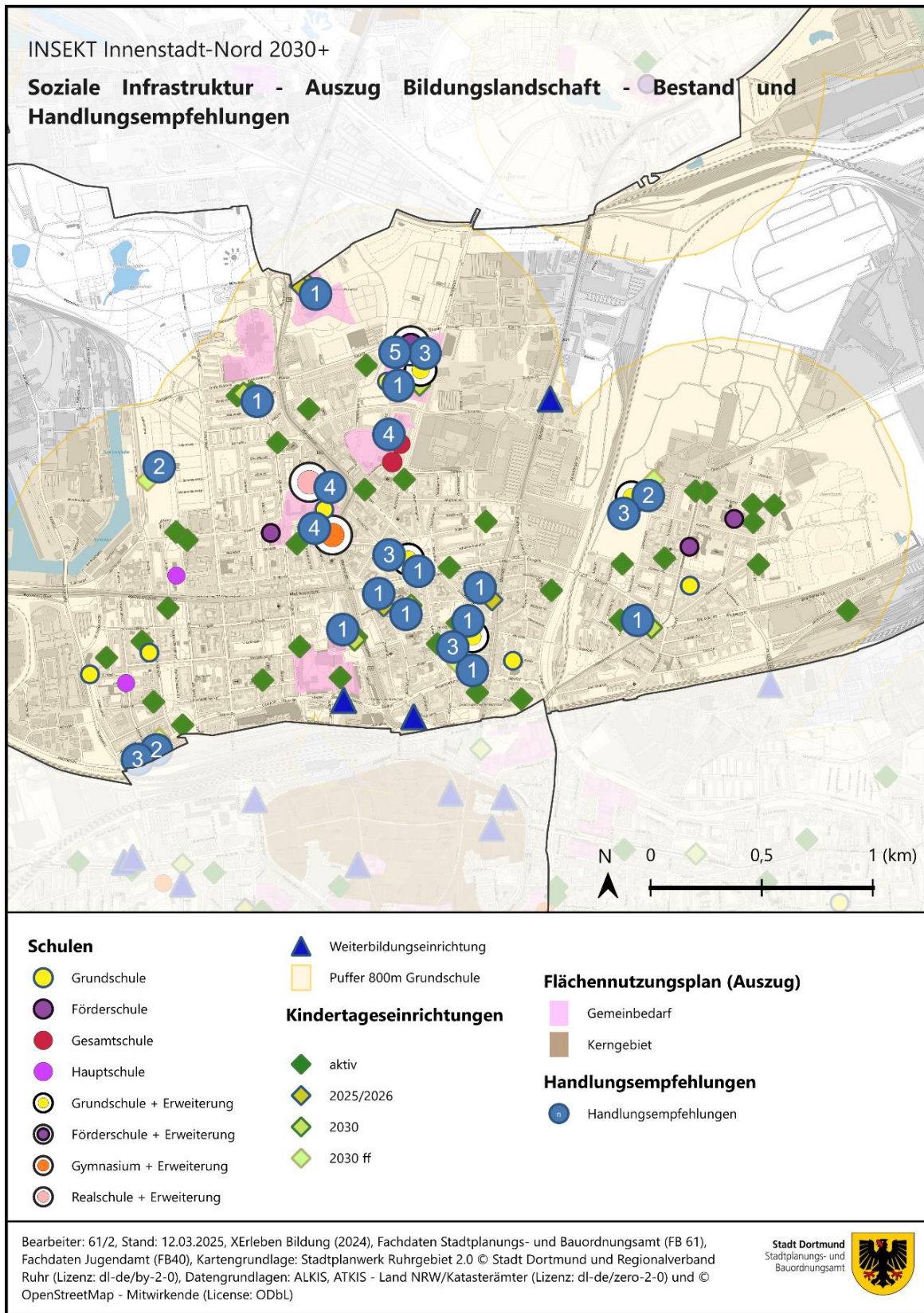
In der Innenstadt-Nord gibt es zwei Anbieter für zusammen 30 Tagespflegeplätze. Die potenzielle Nachfrage ist damit gut abgedeckt. Darüber hinaus gibt es in der Innenstadt-Nord zwei anbieterverantwortete Pflegewohngemeinschaften mit 18 Plätzen für außerklinische Intensiv- und Beatmungspflege. Bei diesem Angebotssegment liegt die Innenstadt Nord im gesamtstädtischen Vergleich etwas unter dem Durchschnitt, allerdings sind in der Tiefenstraße 42-44 zwei weitere Standardpflegewohngemeinschaften mit insgesamt 21 Plätzen in Planung. Ebenso steht ein ambulantes Wohn- und Pflegeprojekt der SHDO für junge Menschen mit erworbener oder lebensbegleitender Behinderung mit Pflegebedarf in der Münsterstraße 81-85 in Planung.

Brandschutzbedarfsplanung

Die Berufsfeuerwehr unterhält am Standort in der Steinstraße die zentrale Feuer- und Rettungswache 1 der Stadt Dortmund. 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 1. Hier sind mittelfristig Investitionsmaßnahmen in den Gebäudebestand erforderlich.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Differenziertes Angebot an weiterführenden Schulen ▪ Insgesamt gute Versorgung mit Spielflächen ▪ Bedarfsgerechtes 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 und Erneuerung des Bäderangebotes ▪ Weitere qualitative Ausdifferenzierung des Pflege- und Betreuungsangebots für Ältere Menschen ▪ Die Anforderungen an den Brandschutz und den Rettungsdienst sowie die Anzahl der Einsätze sind in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen

Abbildung 45: Bestand und Handlungsempfehlungen Bildungslandschaft Innenstadt-Nord



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); Fachbereich Liegenschaften (FB 23) in Verbindung mit den Bedarfsämtern; fortlaufend)

Spezifisch:

- 1 Umsetzung des geplanten TEK-Angebotsausbau (Fachbereich Liegenschaften (FB 23), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Jugendamt (FB 51); fortlaufend)

Angebotsausbau TEK bis 2025/26:

- Bornstraße 110 / Missundestraße
- Münsterstraße 83 – 85
- Burgweg 17 - 19

Weitere TEK-Planungen bis 2030:

- Burgholzstraße 150 i.V.m Schulen
- Westhoffstraße 22
- Uhlandstraße 170 / Fliederstraße
- Leopoldstraße 60
- Oestermärsch 76

TEK-Projekte 2030 ff:

- Nordmarkt 18 i.V.m GS-Nordmarkt
- Heroldstraße 29 i.V.m. GS-Diesterweg
- Kielstraße 26
- Stahlwerkstraße / Karlsquartier
- Speicherstraße / Hafenquartier
- Oesterholzstraße 85 – 91

- 2 TEK-Flächensicherung bei Entwicklungsprojekte nördliches Bahnhofsumfeld - Treibstraße (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Fachbereich Liegenschaften (FB 23) in Verbindung mit den Bedarfsämtern; mittelfristig)

- 3 Neubau / Angebotserweiterung an Grundschulen (Fachbereich Liegenschaften (FB 23), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Schulamt (FB 40); fortlaufend)

- Neubau einer Grundschule Burgholzstraße 150 mit vier Zügen (2027/28)
- Erweiterung und Neubau Oesterholz-Grundschule an der Stahlwerkstraße (fünf Züge plus Sporthalle) (2030/31)
- Abbruch und Neubau der Diesterweg-Grundschule (2027/28), einschl. Sporthalle Heroldstraße 35 (2030)
- Abbruch und Neubau der Nordmarkt-Grundschule, einschl. Sporthalle Nordmarkt 18-20 (2028)
- Flächensicherung nördliches Bahnhofsumfeld für eine neue Grundschule (langfristig)

- 4 Neubau / Angebotserweiterungen an Schulen im Bereich Sek I & II (Fachbereich Liegenschaften (FB 23), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Schulamt (FB 40); fortlaufend)

- Neubau Gertrud Bäumer Realschule (2030)
- Erweiterung und Neubau Helmholtz-Gymnasium (2033)
- Erweiterung Anne-Frank-Gesamtschule (2028/29)

- 5 Neubau Förderschule Burgholzstraße 150 (2027) (Fachbereich Liegenschaften (FB 23), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Immobilienwirtschaft (FB 65), Schulamt (FB 40); kurzfristig)

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 Belang zu berücksichtigen⁴⁸. 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 intensivierter Nutzung z.B. durch Elektromobilität und Wärmepumpen statt. Zugleich gewinnen effiziente Nah- und Fernwärmenetze und damit z.B. die Nutzung von Abwärme und Geothermie als Alternativen zu fossilen Brennstoffen an Bedeutung. Die Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen für Wasser und Abwasser sind aufgrund der Klimafolgenanpassung seit Jahren im Umbau. Daneben hat mit der fortschreitenden Digitalisierung der Ausbau einer modernen Kommunikationsinfrastruktur insb. durch flächendeckenden Glasfaser-Breitbandausbau und 5G-Mobilfunknetze eine zentrale Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit der Städte. Im Bereich der Entsorgungsinfrastruktur 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 gering gehalten und eine Integration in das Orts- und Landschaftsbild unterstützt werden. Artenschutzrechtliche Belange müssen für jedes Vorhaben einzelfallbezogen geprüft werden.

Status quo im Stadtbezirk Innenstadt-Nord

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. Da der Stadtbezirk eng bebaut ist, sind nennenswerte Flächenpotenziale für s.g. privilegierte Anlagen im Außenbereich gem. §35 BauGB nicht vorhanden. Aktuell wird eine Strategie für Freiflächen-Solaranlagen erarbeitet. Im Ergebnis sollen Flächen mit möglichst geringem Konfliktpotenzial sowie Steuerungserfordernisse nicht nur im Freiraum, sondern auch im Siedlungsraum identifiziert werden. Die Dortmunder Stadtentwicklungsplanung verfolgt das Ziel, möglichst vorgeprägte Flächen wie Brachen und Parkplätze für die solare Strahlungsenergie zu nutzen. Dahingehend werden auch im Stadtbezirk Innenstadt-Nord 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 werden⁴⁹. Die Stadt Dortmund setzt gem. dem „Dortmunder Neubaustandard für klimagerechtes Bauen“ bei Neubaugebieten Solaranlagen auf Dachflächen fest⁵⁰. 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

⁴⁸ vgl. § 2 EEG; Erneuerbare-Energien-Gesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Juli 2014 zuletzt geändert am 26. Juli 2023

⁴⁹ vgl. Website Stadt Dortmund: <https://www.dortmund.de/themen/umwelt-nachhaltigkeit-und-klimaschutz/solkataster/> (zugegriffen am 19.12.2024)

⁵⁰ vgl. Stadt Dortmund, Dortmunder Neubaustandard für klimagerechtes Bauen / DS-Nr. 25762-22, S.1

Solardachpflicht (z.B. bei Baulücken). Nach dem 01. Januar 2026 gilt dies i.d.R. auch bei vollständiger Erneuerung der Dachhaut⁵¹.

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 Zwischenergebnis mit Beschluss vom 26.09.2024⁵² 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 Wärmeplanung⁵³, 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 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 43). Zudem ist im Hardenberghafen 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 nutzen⁵⁴. Grundsätzlich sollen gemäß dem „Dortmunder Neubaustandard für klimagerechtes Bauen“ bei Neubaugebieten auch Nahwärmenetze geprüft werden⁵⁵, wenn das Gebiet nicht an die Fernwärme angeschlossen werden kann. Bereiche die sich besonders gut für quartiersbezogene Nahwärme eignen sind ebenfalls im ENP bzw. der Wärmeplanung dargestellt. Wegen des ausgedehnten Prüfgebietes zur Erweiterung von Fernwärme ist dies im Stadtbezirk Innenstadt-Nord jedoch nicht der Fall.

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 Industrieareale 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

⁵¹ vgl. § 42a BauO NRW in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.07.2018 zuletzt geändert am 01.01.2024.

⁵² vgl. Stadt Dortmund, Vom Energienutzungsplan zur kommunalen Wärmeplanung/ DS-Nr. 35538-24

⁵³ vgl. Gesetz für die Wärmeplanung und zur Dekarbonisierung der Wärmenetze in der Fassung vom 20.12.2023

⁵⁴ Dortmunder Hafen AG: Hafenviertel Dortmund Nr.2, 06/2024

⁵⁵ vgl. Stadt Dortmund, Dortmunder Neubaustandard für klimagerechtes Bauen/ DS-Nr. 25762-22, S.2

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. Im Stadtbezirk Innenstadt-Nord gibt es im Umfeld der Schützenstraße zwischen Mallinckrodtstraße und der Bahnunterführung Hinweise auf ein erhöhtes Überflutungsrisiko im Fall von Starkregenereignissen. Ggf. können die Planungen im nördlichen Umfeld des Hauptbahnhofs zu einer Minderung des Überflutungsrisikos beitragen. Angrenzend im Übergang zum Stadtbezirk Eving befindet sich ein weiterer Aufmerksamkeitsraum für Überflutung im Umfeld der Evinger Straße (siehe Abbildung 43). 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 Innenstadt-Nord gibt es beispielsweise Hinweise auf Hochwasserrisiken im Bereich der nördlichen Schützenstraße und im Bereich Brunnenstraße, die durch einen theoretischen Ausfall eines Pumpwerks begründet sind.

Die Stadt Dortmund hat im September 2022 das Handlungskonzept zur weiteren Verbesserung der Überflutungs- sowie Hochwasservorsorge und des zugehörigen Krisenmanagements beschlossen⁵⁶. Zu dem Handlungskonzept gehört auch die Erstellung flächendeckender Hochwassergefahrenkarten für das Stadtgebiet Dortmund. Die Umsetzung ist bis zum Jahr 2032 geplant.

Der aktuell laufende Glasfaserausbau⁵⁷ sowie der Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes sind 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.

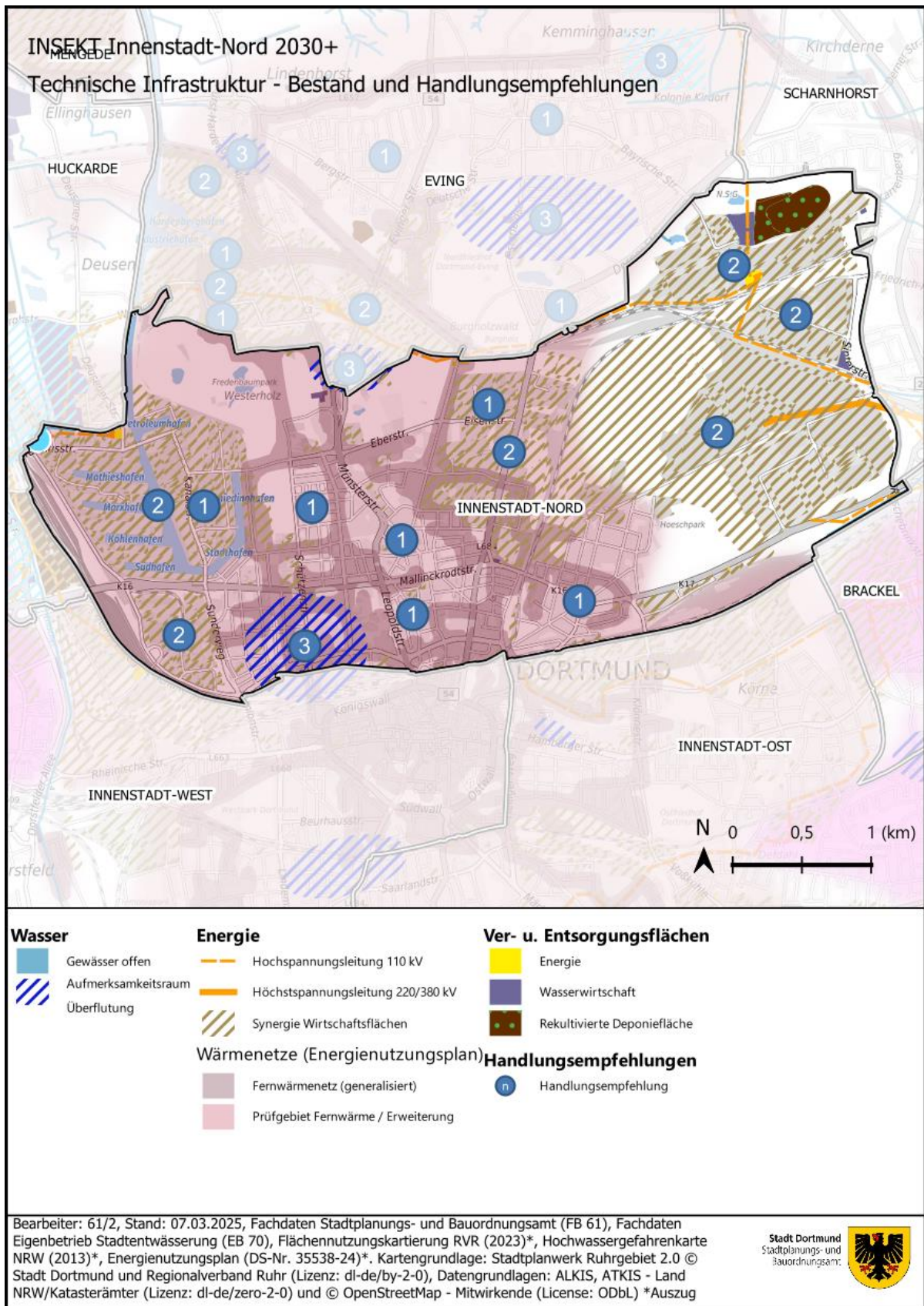
Hinsichtlich der Ver- und Entsorgungsflächen sind die Schnittstellen zu den Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk besonders wichtig. Wegen der ähnlichen Flächenansprüche durch emittierende Nutzungen sollten Flächenreserven in Gewerbe- und Industriegebieten zugleich für Einrichtungen der Ver- und Entsorgung (z.B. Wertstoffhöfe, Recyclingbetriebe, Heizkraftwerke) vorgehalten werden. Insbesondere im Hafen sind zahlreiche Recyclingbetriebe ansässig – dieses Cluster sollte erhalten und gestärkt werden. Auch hinsichtlich der Energieeffizienz und -produktion sowie der Wärmeplanung bestehen potenzielle Synergien.

⁵⁶ vgl. Stadt Dortmund, Handlungskonzept zur weiteren Verbesserung der Überflutungs- sowie Hochwasservorsorge und des zugehörigen Krisenmanagements/ DS-Nr. 25087-22

⁵⁷ vgl. Website Stadt Dortmund, <https://www.wirtschaftsfoerderung-dortmund.de/breitbandausbau> (zugeschrieben am 13.12.2024)

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächenpotenziale für die Nutzung von Solarenergie insb. Lagerflächen und Parkplätzen sowie Dachflächen ▪ Hohes Potenzial für die Nutzung von Fernwärme ▪ Cluster für Kreislaufwirtschaft im Hafen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Räumliche Schwerpunkte für erhöhtes Risiko im Fall von Starkregenereignissen ▪ Ausbau des Fernwärmenetzes unter Berücksichtigung der Nutzung erneuerbarer Energien (Dekarbonisierung)

Abbildung 46: Bestand und Handlungsempfehlungen Technische Infrastruktur Innenstadt-Nord



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)
- 2 Nutzung von Potenzialen der Wirtschaftsflächen bezüglich Energieeffizienz und -produktion, Wärmeplanung und Kreislaufwirtschaft (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF), Umweltamt (FB 60), Private; fortlaufend)

Spezifisch:

- 1 Prüfen von Ausbau und Dekarbonisierung des Fernwärmenetzes (DEW 21; sofort bis langfristig)
- 3 Verminderung und Berücksichtigung von Überflutungsrisiken durch Starkregen insbesondere in Bereichen, die besondere Aufmerksamkeit voraussetzen (Stadtentwässerung (EB 70), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)

4.3.7 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 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.

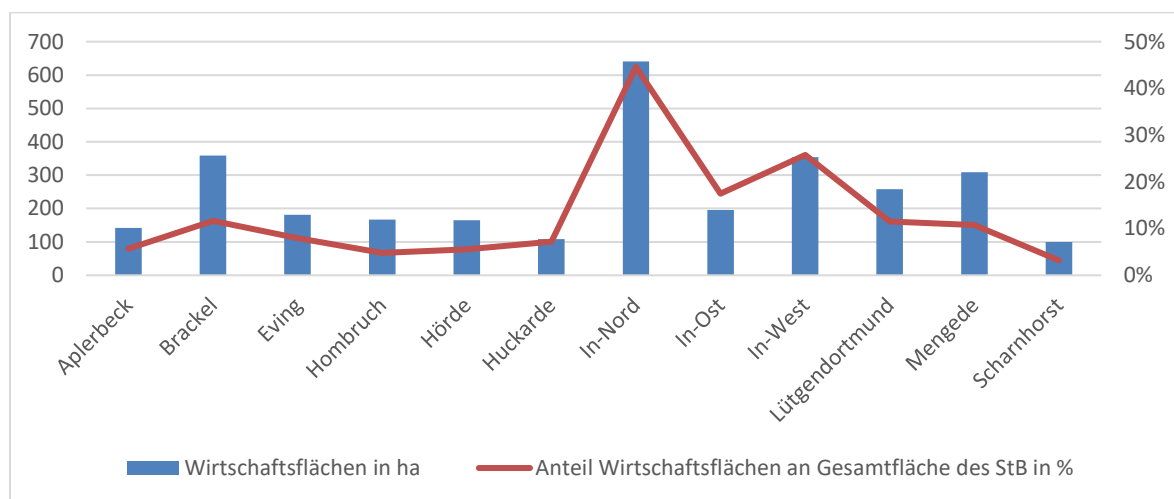
Status quo im Stadtbezirk Innenstadt-Nord

In der Innenstadt-Nord werden rd. 640 ha Fläche gewerblich genutzt. Gemessen an der absoluten Flächengröße verfügt der Stadtbezirk damit bei weitem über die meisten

Wirtschaftsflächen aller Stadtbezirke in Dortmund⁵⁸. Annähernd ein Viertel aller Wirtschaftsflächen in Dortmund liegen in der Innenstadt-Nord (siehe Abbildung 44). Da der Stadtbezirk im Vergleich zu den außenliegenden Stadtbezirken flächenmäßig klein ist, fällt diese Prägung besonders ins Gewicht. Rd. 45% der Gesamtfläche werden gewerblich-industriell genutzt. Mit über 260 ha trägt das Westfalenhütten-Areal als größte zusammenhängende Wirtschaftsfläche in Dortmund wesentlich zum hohen Anteil bei, ebenso wie die ausgedehnten Flächen im Bereich des Güterverteilerzentrums Feineisenstraße, am Dortmunder Hafen sowie beiderseits der Bornstraße.

Die citynahe Lage der Gewerbeflächen in der Innenstadt-Nord hängt mit deren erstmaliger Belegung zwischen 1850 und 1900 zusammen, die sich damals fußläufig an die gründerzeitliche Wohnbebauung am nördlichen Stadtrand von Dortmund anschloss. Weiterhin sind die Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk Innenstadt-Nord infrastrukturell gut angebunden an das überörtliche Straßen- und Schienennetz sowie den Dortmund-Ems-Kanal. Damit einher geht ein hoher Anteil an industriellen und logistischen Nutzungen. Letztere haben sich insbesondere im Zuge des Strukturwandels nach Rückgang der Montanindustrie in Dortmund entwickelt. Mit den anstehenden Entwicklungen im Bereich Speicherstraße und auf der Westfalenhütte wird der Stadtbezirk in den kommenden Jahren weiterhin eine hohe Entwicklungsdynamik aufweisen.

Abbildung 47: Wirtschaftsflächenbestand nach Stadtbezirken



(Quelle: eigene Darstellung Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, auf Grundlage Gewerbeflächenatlas ruhrAGIS, Daten-Abfrage: 01.08.2024)

Das Areal der ehemaligen Westfalenhütte ist mit rd. 450 ha Fläche in etwa fünfmal so groß wie die Dortmunder City innerhalb des Wallrings. Die schiere Größe verdeutlicht die städtebauliche Relevanz der Westfalenhütte für Dortmund und das riesige Entwicklungspotenzial der innenstadtnahen Fläche. Als Wiege der früheren Hoesch AG hat die Westfalenhütte eine lange Tradition als Standort der Schwerindustrie. Im Zenit des deutschen Wirtschaftswunders waren auf ihr ca. 25.000 Menschen beschäftigt. Infolge der Veränderungen auf dem Weltstahlmarkt und des sich seit der Stahlkrise verschärfenden Konzentrationsprozesses der Branche wurden die Hochöfen, die Sinteranlage und das Warmbreitbandwalzwerk der Westfalenhütte stillgelegt und nach China verkauft. Mittlerweile sind die Aktivitäten im industriellen Kerndreieck der Westfalenhütte auf wenige, wirtschaftlich tragfähige Kernbereiche konzentriert. So

⁵⁸ vgl. ruhrAGIS Business Metropole Ruhr GmbH (BMR): Abfrage vom 01.08.2024

betreibt der Thyssenkrupp-Konzern in diesem Bereich weiterhin ein Kaltwalzwerk und ergänzende Oberflächenveredelungsanlagen. Im Jahr 2022 wurde eine zusätzliche Feuerbeschichtungsanlage in Betrieb genommen (Investition von über einer Viertelmilliarde Euro; über 100 neue hochqualifizierte Arbeitsplätze am Standort). Die Produkte gehen hauptsächlich in die Autoindustrie. Eine Fraunhofer-Projektgruppe forscht im Dortmunder Oberflächen-Centrum (DOC) an der Eberhardstraße schwerpunktmäßig im Bereich Beschichtung und Oberflächenveredelung von Flachstahl.

Für die übrigen Flächen (Südlich Springorumstraße, Sinteranlage, Kokerei Kaiserstuhl) im Bereich der Westfalenhütte sind in enger Abstimmung zwischen dem Thyssenkrupp-Konzern und der Stadt Dortmund Planungen zur Folgenutzung entstanden. Leitlinie für die städtebauliche Entwicklung ist ein Rahmenplan aus dem Jahr 2008 (DS-Nr.: 11331-08), welcher mit fortschreitender Entwicklung des Areals kontinuierlich fortgeschrieben wird (zuletzt mit DS-Nr.: 24392-22) und in dessen Folge eine Reihe von Bebauungsplanverfahren (InN 218 – InN 226) initiiert wurden. Im Bereich Südlich Springorumstraße ist seit 2009 ein Logistikpark mit mehr als 225.000 m² Büro- und Logistikflächen entstanden. Die Entwicklung erfolgte z.T. durch den international tätigen Logistikimmobilienentwickler Garbe Logistic AG. Zu den Mietern zählen u.a. Amazon, ID Logistics und die Logistiktochter LFP des Dortmunder Traditionsunternehmens KHS. Die immens großen Dachflächen des Logistikhallen bieten sich für die Installation von Solaranlagen an. Die nahräumliche Anbindung des Logistikparks an die Nordstadt könnte durch die Errichtung einer Radverkehrsspur entlang der Brackeler Straße gestärkt werden. Westlich des Logistikparks bestehen weiterhin Potenzialflächen (7,6 ha) für die seit September 2022 verbindliches Planrecht in Form des Bebauungsplans InW 219 – Haupterschließung Westfalenhütte – besteht und für die eine kleinteiligere gewerbliche Entwicklung vorgesehen ist. Die Erschließung der Flächen erfolgt perspektivisch u.a. über den Bau der südlichen Hoeschallee als Teil der sogenannten ‚Nordspange‘.

Abbildung 48: Potenzialflächen westlich des Logistikparks und Logistikpark Westfalenhütte



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

Im Bereich der ehemaligen Sinteranlage sind ebenfalls großflächige Logistiktungen entstanden. Seit 2019 sind hier der Neubau eines Logistikzentrums für den Lebensmitteleinzelhandel (Rewe Frischelogistik), ein Baustoffgroßhandel sowie ein Logistikzentrum, welches derzeit als Auslieferungszentrum vom US-amerikanischen Elektroautohersteller Tesla genutzt wird, angesiedelt. Die Bebauung erfolgte über den seit 2012 rechtskräftigen Bebauungsplan InN 222 – ehem. Sinteranlage –, der überwiegend Flächen für Industrie festsetzt.

Die Fläche der ehemaligen Kokerei Kaiserstuhl (rd. 49 ha) ist die letzte große, zusammenhängende und noch unbeplante Brachfläche im Bereich Westfalenhütte. Sie liegt nord-westlich des industriellen Kerns und soll zukünftig zu einem eigenen Gewerbe- und Industriequartier entwickelt werden. So sollen Erweiterungspotentiale für bereits in Dortmund ansässige Betriebe sowie Neuansiedlungen und Ausgründungen ermöglicht werden. Logistikunternehmen sind auf dieser Fläche explizit nicht vorgesehen. Vielmehr ist eine gewerblich-industrielle Entwicklung beabsichtigt. Das soll Arbeitsplätze in Dortmund sichern und neu schaffen. Um diese Ziele zu erreichen, ist der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan InN 224 – ehemalige Kokerei Kaiserstuhl – am 26.09.2024 aufgehoben und als InN 227 – Gewerbe- und Industriegebiet Kaiserstuhl – mit angepasstem Geltungsbereich und neuer Zielsetzung neu gefasst worden. Die Erschließung der Fläche erfolgt ebenfalls erst im Zuge des Baus der Hoeschallee. Über ein bereits eingeleitetes, förmliches Betriebsabschlussverfahren muss noch die Entlassung aus der Bergaufsicht erfolgen und damit eine wesentliche Voraussetzung zur Umsetzung der angestrebten neuen gewerblichen und industriellen Nutzung erfüllt werden. Vor Ort sind ferner umfangreiche Maßnahmen zum Bodenmanagement erforderlich, welche derzeit bereits vorbereitet werden. Mit einer Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht für den Bereich der ehemaligen Kokerei Kaiserstuhl will die Stadt unerwünschten Entwicklungen vorbeugen und Grundstücksspekulationen verhindern. Bereits der Verkauf einzelner Teilflächen könnte schwerwiegende Folgen für die Entwicklung des gesamten Standorts haben.

Neben der sukzessiven Inanspruchnahme für gewerbliche Nutzungen werden im Bereich der Westfalenhütte zukünftig auch Flächen für Wohnen und Natur entstehen: Mit dem ‚Grünen Ring‘ wird ein ca. 35 ha großer Park mit Angeboten für Sport, Freizeit und Erholung sowie neue Verbindungen für den Fuß- und Radwegeverkehr geschaffen. Das Karlsquartier mit rund 800 neuen Wohnungen wird außerdem das Borsigplatz-Viertel baulich erweitern.

Das nördlich der Westfalenhütte gelegene Güterverteilzentrum Feineisenstraße (rd. 67 ha brutto) ist ebenfalls eine bedeutende Industriefläche für die Logistikbranche. Hier sind mehrere Logistikzentren, Zentrallager sowie Baustoffunternehmen und ein Zementwerk angesiedelt. Etwa die Hälfte der Fläche ist über den Bebauungsplan InN 213 – östlich Derner Straße – planungsrechtlich abgesichert. Für die östlich gelegenen Teilflächen liegt kein Bebauungsplan vor. Eine Standortsicherung der industriellen Nutzungskulisse ist aufgrund der Vorprägung und der stadträumlichen Lage anzustreben. Die Dachflächen der großen Logistikhallen bieten ein bislang weitgehend ungenutztes Potenzial zur Installation von Solaranlagen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit der bimodalen verkehrlichen Anbindung des Güterverteilzentrums Feineisenstraße über einen Gleisanschluss.

Abbildung 49: Logistik im Güterverteilzentrum Feineisenstraße, Zentrallager, Zementwerk



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

Der Dortmunder Hafen ist ein Industrie- und Logistikstandort von internationaler Bedeutung. Mit einer Gesamtfläche von rd. 150 ha, zehn Hafenbecken und 11 km Uferlänge ist er der größte Kanalhafen Europas sowie eine der ausgedehntesten zusammenhängenden Wirtschaftsflächen in Dortmund. Bedeutender Standortvorteil der Wirtschaftsflächen im Hafen ist deren trimodale Verkehrsanbindung über den Wasserweg, die Schiene sowie die Straße⁵⁹. Während hier früher vorwiegend Güter der Montanindustrie umgeschlagen wurden, sind die Hauptumschlagsgüter heutzutage Container, Mineralöl, Importkohle, Baustoffe und Recycling-Güter. Der Strukturwandel spiegelt sich in einer Veränderung der jährlich umgeschlagenen Tonnagen wider; Rückgänge im Bereich der Montangüter werden in der jüngeren Vergangenheit durch ein deutliches Wachstum im Bereich des Umschlags von Containern kompensiert, welche mittlerweile die mit Abstand größte Gütergruppe darstellen. Im Jahr 2023 wurden im Dortmunder Hafen 930.000 t Containerfracht umgeschlagen⁶⁰. Der Umschlag wird vom Container Terminal Dortmund (CTD) abgewickelt, welcher neben der Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr (KV-Anlage) im Hafen seit 2016 eine zweite Anlage am Standort ‚Hafenbahnhof‘ im Stadtbezirk Huckarde betreibt. Diese ist 2024 um eine 3 ha große Depotfläche erweitert worden. Dadurch werden Abstellflächen im Hafen frei, welche im Weiteren ihrer bestimmungsgemäßen Nutzung zugeführt werden können⁶¹.

Im Bereich des gewerblich-industriell genutzten Hafens liegen vereinzelte Flächen brach, für die teilweise konkrete Entwicklungsabsichten bestehen (z.B. Neubau Verwaltung Hafen AG, Betriebserweiterung Gerüstbauunternehmen). Besondere Aufmerksamkeit erfuhr eine Fläche an der Kanalstraße, als im Jahr 2010 ein Umweltskandal um die unsachgemäße Entsorgung von PCB-belasteten Transformatoren durch das Unternehmen Envio aufgedeckt wurde. Die Dekontamination des Firmengeländes wurde Ende 2018 abgeschlossen. Anschließend hat das Sondervermögen Technologiezentrum Dortmund (SVTZ) die Fläche gemeinsam mit umliegenden (z.T. vermieteten Flächen) aus der Insolvenzmasse der Grundbesitz Kanalstraße GmbH übernommen. Das Areal umfasst insgesamt ca. 5,5 ha im zentralen Hafenbereich und soll mit der Entwicklung zum „Industriecampus“ wieder nutzbar gemacht bzw. ertüchtigt werden (DS-Nr.: 31192-23). Die Fläche soll sich weiterhin deutlich als Industriestandort positionieren und ebensolchen industriellen Nutzungen Raum geben – verbunden mit Themen wie Zukunft der Industrie und Digitalisierung, Entwicklung von Technologie und nachhaltigen Verfahren oder Dekarbonisierung der Industrie. Die Entwicklung des Areals wird sich aufgrund erheblicher Sanierungs- und Modernisierungsrückstände mindestens über die nächsten 10-15 Jahre erstrecken und mehrere Bauabschnitte umfassen.

Das Thema einer besseren Verkehrsanbindung des Dortmunder Hafens wurde bereits Mitte der 2010er Jahre in einem Verkehrskonzept Hafen (DS-Nr.: 00387-15)⁶² mit vorgeschaltetem Dialogverfahren bearbeitet; gleichwohl ist es weiterhin aktuell. Die Trennung des Hafenverkehrs (insbesondere des Schwerverkehrs) von den angrenzenden Wohngebieten, Radverkehrsanlagen sowie die Versorgung mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sollten im Weiteren Betrachtung finden.

⁵⁹ Website Dortmund Hafen AG; Zahlen & Fakten, (zugegriffen am 12.02.2025)

⁶⁰ Website Dortmunder Statistik; Dortmunder Hafen-Gruppe – Umschlag, (zugegriffen am 12.02.2025)

⁶¹ Website Dortmund Hafen AG; Depotfläche der KV-Anlage erfolgreich erweitert, (zugegriffen am 12.02.2025)

⁶² vgl. Stadt Dortmund, Verkehrskonzept Hafen / DS-Nr. 00387-15

Abbildung 50: Industrie-Hafen, Südliche Speicherstraße, Nördliche Speicherstraße



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

Im östlichen Randbereich von Stadthafen sowie Schmiedinghafen wird das Ziel verfolgt, den klassischen Hafen um urbane Nutzungen zu erweitern. In diesem Zuge wird die südliche und nördliche Speicherstraße zum ‚Hafenquartier‘ umgebaut. Auf einer Gesamtfläche von rd. 13,5 ha sollen ein Gründungs- und Wissensquartier, Gastronomie sowie ein Campus mit Unternehmen aus der Digital- und Kreativwirtschaft und Bildungseinrichtungen entstehen. Um diese Ziele zu erreichen, wurde für die nördliche Speicherstraße die Entwicklungsgesellschaft d-port21 gegründet. Es werden Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe getätigt. Der Dortmunder Hafen soll als Industrie- und Wirtschaftsraum stabilisiert werden und durch Ansiedlung von Unternehmen rd. 3.000 bis 5.000 Arbeitsplätze geschaffen werden.⁶³

Die Entwicklung der südlichen Speicherstraße erfolgt auf Grundlage der „Rahmenplanung südliche Speicherstraße am Stadthafen“ (DS-Nr.: 06938-17) und stellt den Umbau der markanten Speichergebäude sowie ergänzende Neubauten in den Vordergrund. Bereits entstanden sind u.a. das Fraunhofer-Institut für Software- und Systemtechnik (ISST), die Akademie für Theater und Digitalität sowie das integrative Beratungs- und Bildungshaus ‚Heimathafen Nordstadt‘. Aus einem ehemaligen Speichergebäude an der Speicherstraße 2 wird derzeit der ‚Lensing Media Port‘ – ein Bürogebäude mit ergänzender Gastronomie im Erdgeschoss. Daran angrenzend befindet sich die Projektentwicklung ‚Hafenforum‘ der Landmarken AG (Co-Working-Space, Gründerzentrum, Gastronomie). Unter Federführung der Stadterneuerung wurden ferner die Speicherstraße an sich sowie die Promenade mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung hergerichtet.

Im Bereich der nördlichen Speicherstraße sollen vorrangig Neubauten errichtet werden, um den Bereich städtebaulich entwickeln und wirtschaftlich tragfähig vermarkten zu können. Zur Entwicklung eines Rahmenplans für die nördliche Speicherstraße wurde ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt (DS-Nr.: 16526-20). Aufbauend auf das Wettbewerbsergebnis hat der Rat der Stadt Dortmund am 26.09.2024 den Satzungsbeschluss für das Bebauungsplanverfahren InN 246 – Hafenquartier Speicherstraße – sowie den Feststellungsbeschluss für die 85. Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren gefasst (DS-Nr.: 35645-24). Die Hafenspromeade mit gastronomischen Einrichtungen wird sich analog zur südlichen Speicherstraße fortsetzen. Während die mehrgeschossigen Baukörper dort auf die Nutzung durch größere Unternehmen zugeschnitten sind, schafft die kleinteilige Gebäudestruktur zur östlich gelegenen Kleingartenanlage hin einen gleitenden Übergang und bietet Raum für kleinere Unternehmen und Startups. Das Stahlgerüst einer ehemals zur Stahlbearbeitung und -distribution

⁶³ Website d-port21 Entwicklungsgesellschaft mbH; Hafenquartier Speicherstraße – Zahlen, Daten, Fakten, (zugegriffen am 12.02.2025)

genutzte Halle soll erhalten bleiben und zur Quartiershalle mit kleinteiligen Nutzungseinheiten (Ateliers, Gastronomie, Werkstätten, Veranstaltungsräume) umgebaut werden.

Eine weitere bedeutsame Entwicklung stellt die Ansiedlung des ICE-Instandhaltungswerks auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Westfaliastraße dar. Zwischen Königsbergstraße und Franziusstraße wird hier voraussichtlich bis 2027 ein Werk mit rd. 500 Arbeitsplätzen durch die Deutschen Bahn errichtet. Die Investitionskosten belaufen sich auf mehr als 400 Millionen Euro⁶⁴. Südlich der Mallinckrodtstraße entsteht eine Abstell- und Innenreinigungsanlage. Nördlich davon werden sich die Werkshalle mit ihren vier Werkstattgleisen, die Außenreinigungsanlage, die Radsatzdrehbank und die technischen Prüfeinrichtungen befinden. Für das Vorhaben wird u.a. ein Neubau der Brücke Franziusstraße erforderlich sein, bei dem auch die nördlich gelegene KV-Anlage an der Franz-Schlüter-Straße berücksichtigt wird. Darüber hinaus steht die Entwicklung im Zusammenhang mit dem geplanten Vollanschluss der Westfaliastraße an die OW IIIa. Die Genehmigung erfolgt über ein Planfeststellungsverfahren.

Abbildung 51: Areal Westfaliastraße, Logistik Westfalia, Städtischer Betriebshof



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

Östlich des ehemaligen Güterbahnhofs befindet sich das Gewerbegebiet Westfalia, welches hinsichtlich der Größe und Zusammensetzung der angesiedelten Betriebe sehr inhomogen ist. Hier befinden sich der Städtische Betriebshof West mit Kundencenter und Verwaltungszentrale (rd. 7,4 ha), großflächige Logistiker sowie kleine Betriebe vornehmlich aus den Bereichen Baugewerbe, Großhandel und Kfz-Gewerbe. Der Standort stellt sich als weitgehend funktional dar. Es stehen keine Potenzialflächen zur Verfügung. Das Profil als Industriegebiet soll aufrechterhalten werden.

Auf den östlich und westlich der Bornstraße gelegenen Wirtschaftsflächen befindet sich eine Mischung aus großflächigem Einzelhandel, produzierendem Gewerbe sowie Kleinbetrieben insbesondere aus dem Kfz-Gewerbe und (Fremd-)Nutzungen wie Vergnügungsstätten. Es handelt sich um ein über einen längeren Zeitraum gewachsenes Gewerbegebiet, welches derzeit im Wandel begriffen ist. Trotz seiner hohen Standortgunst – gute Anbindung an den Hafen, an das Schienen- und Autobahnnetz, an den öffentlichen Nahverkehr sowie in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt – tritt das Gebiet in Teilbereichen durch Brachflächen, untergenutzte Flächen und Leerstände sowie anspruchslose Gestaltung der Gebäude und Freiflächen negativ in Erscheinung. Daneben sind jedoch auch positive Entwicklungstendenzen zu konstatieren: Der Siemens Konzern betreibt mit dem ‚Rail Service Center‘ bereits seit 2018 eine hochmoderne Zugwerkstatt zur Instandhaltung der Züge des Rhein-Ruhr-Express (RRX) und erweitert diese bis voraussichtlich 2026 um eine zusätzliche, 12.300 m² große Werkstatthalle östlich der

⁶⁴ Website DB Fernverkehr AG; Neues ICE-Werk Dortmund-Hafen (zugegriffen am 12.02.2025)

Ravensberger Straße. Nach der Erweiterung soll das Instandhaltungswerk 15,7 ha umfassen und rd. 250 Mitarbeitende beschäftigen.⁶⁵

Abbildung 52: Großflächiges Parken, Kfz-Gewerbe, Brauerei-Standort im Gewerbegebiet Bornstraße



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

Im Bereich Hildastraße befindet sich ein weiterer Entwicklungsschwerpunkt. Nördlich der Hildastraße liegt eine weitgehend abgeräumte Brachfläche (5,7 ha) auf der die Ansiedlung eines Möbelhauses mit einer Verkaufsfläche von rd. 40.000 m² geplant ist. Zu diesem Zweck wurde 2019 der Aufstellungsbeschluss für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan InN 236 VEP – Möbelhaus Hildastraße – gefasst. Die Hildastraße selbst wird über ein Brückenbauwerk an das östlich gelegene Westfalenhüttengelände angebunden und ist Teil der Haupteerschließung des Geländes. Die Haupteerschließung ist die Grundlage für die weitere Planung und Entwicklung der gewerblichen Potenzialflächen. Die Hildastraße bildet den Einstieg in die Realisierung der Nordspange, mit der eine Entlastung der Nordstadt eine bessere Anbindung an das überregionale Straßennetz sowie die Erschließung und Reaktivierung brachgefallener Flächen im zentralen Westfalenhüttenbereich angestrebt wird.

Das Gewerbegebiet Im Spähenfelde befindet sich in verkehrsgünstiger Lage an der autobahnähnlich ausgebauten Brackeler Straße und ist im Wesentlichen durch einen Großhandels-Supermarkt (Metro Dortmund-Mitte) geprägt. Auf den wenigen verbleibenden Betriebsgrundstücken findet sich mit einer Tankstelle, einem Fast-Food-Restaurant und einer Spielhalle typischer Ausfallsstraßenbesatz. Teilflächen werden marginal für offene Lagerhaltung sowie ebenerdige, großflächige Stellplatzanlagen genutzt. Möglichkeiten zur effizienteren und qualitativvolleren Flächennutzung sollten geprüft werden.

Dortmunds nördliche Hauptbahnhofsumgebung stellt einen weiteren Transformationsraum im Stadtbezirk Innenstadt-Nord dar. Das Areal stellt sich derzeit als Gemengelage unterschiedlicher Nutzungen dar (z.B. Parken, Baustelleneinrichtung, Logistik, Büros, Freizeit) und soll durch einen geordneten Planungsprozess in Richtung eines Quartiers für Wohnen, Gewerbe, Gastronomie, Bildungseinrichtungen und Einzelhandel weiterentwickelt werden. Bestehende Nutzungen werden mittelfristig teilweise aufgegeben oder verlagert. Im Zuge der Weiterentwicklung sollen u.a. gewerbliche Flächen für Büro- und Dienstleistungsnutzungen sowie ein Startup-Zentrum geschaffen werden. Die vorgenannten gewerblichen Nutzungen können von der Zentralität der Hauptbahnhofsumgebung profitieren und einen Impuls für die positive Weiterentwicklung der Nordstadt setzen. Bei der weiteren Projektentwicklung ist die Absicherung

⁶⁵ Website Stadt Dortmund; Dortmunds Wirtschaftsfaktor Eisenbahn: Da ist Zug drin (zugegriffen am 12.02.2025)

gewerblich genutzter Flächenanteile in gemischten Nutzungskulissen in den Blick zu nehmen, damit diese Nutzungen nicht durch renditestarke Nutzungen verdrängt werden.

Abbildung 53: Parkplatz Treibstraße, Umfeld nördlicher Hauptbahnhof, DHL-Zustellbasis



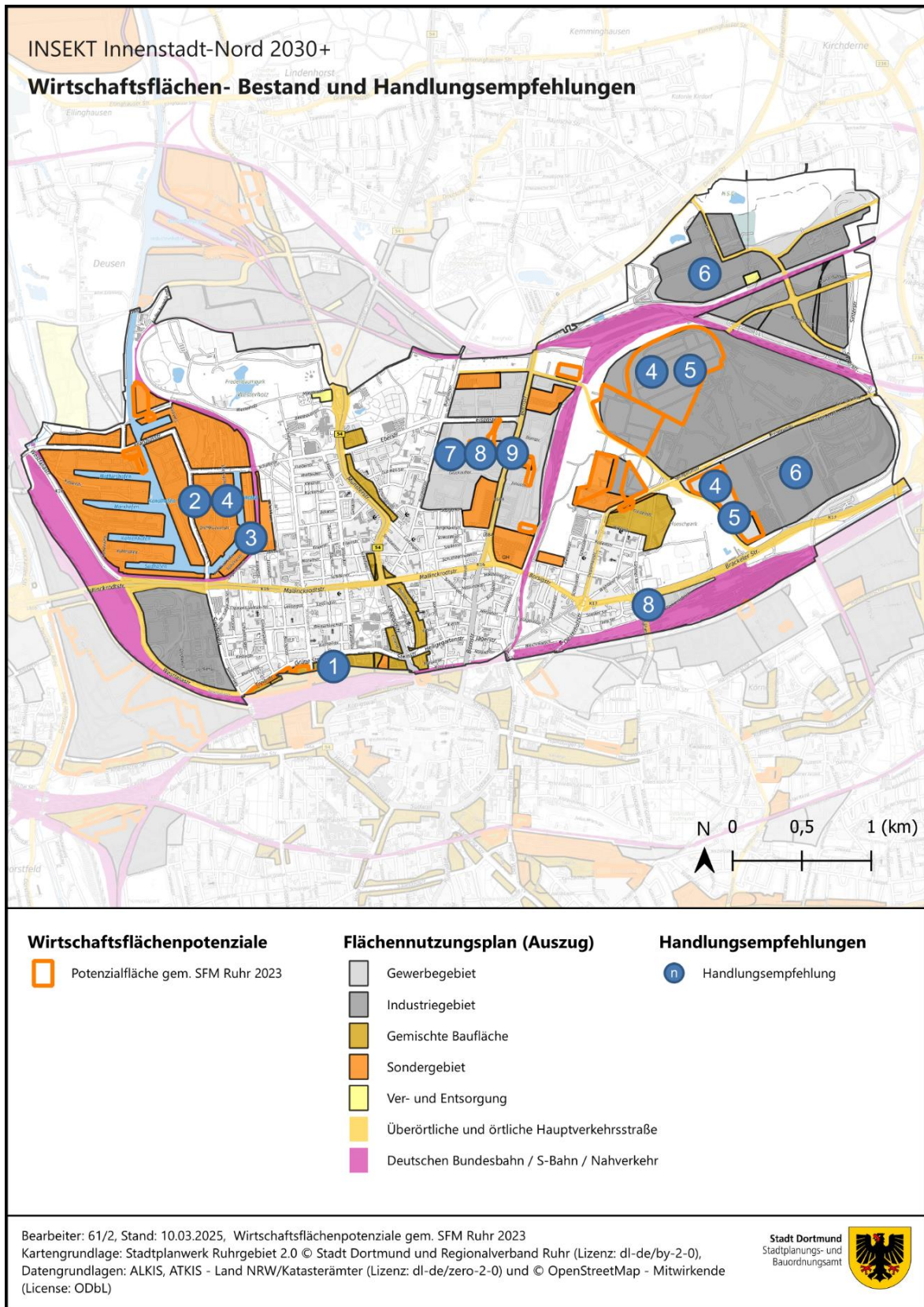
(Quelle: Lassen, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, 2024)

Die Sicherung, Qualifizierung und Weiterentwicklung der bestehenden Wirtschaftsflächen sowie derzeit ungenutzter Altstandorte ist von besonderer Bedeutung, da diese Flächen allgemein einem hohen Transformationsdruck ausgesetzt sind. Entwicklungspotenziale im Freiraum bestehen in der Innenstadt-Nord (wie auch in anderen Stadtbezirken) laut der Eignungsuntersuchung zur Identifizierung neuer Wirtschaftsflächen im Freiraum aus 2021/2022 nicht (DS-Nr.: 25130-22, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 10.11.2022).

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gewerbegebiete i.d.R. verkehrstechnisch gut erschlossen (tlw. bi- oder sogar trimodal) ▪ Citynahe Lage der Gewerbeflächen ▪ Vielfältige, historisch gewachsene Wirtschaftsstruktur ▪ Ausgedehnte Wirtschaftsflächen in stadträumlich geeigneten Lagen für industrielle Nutzungen ▪ Potenzialflächen im Bereich Westfalenhütte mit enormer Flächengröße (Kaiserstuhl, Südlich Springorumstraße) ▪ Entwicklung eines „Grünen Rings“ im Bereich Westfalenhütte als attraktive Aufenthaltsfläche ▪ Dynamische Entwicklung südliche und nördliche Speicherstraße mit Schaffung neuer Angebote und Arbeitsplätze ▪ Erhaltenswerte, charakteristische Gebäudesubstanz im Bereich Speicherstraße als Potenzial für zukünftige Entwicklung ▪ Rückläufiger Umschlag der Tonnagen im Dortmunder Hafen ermöglicht Platz für neue gewerblich-industrielle, hafenauffine Nutzungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multimodale Erschließung der Logistikflächen/ Verlagerung der Verkehre von der Straße auf das Wasser oder die Schiene ▪ Spannungsfeld „Nutzungsvielfalt vs. Immissionsschutz“ durch integrierte Lagen ▪ Entwicklung von Potenzialflächen im privaten Eigentum in eine städtebaulich gewünschte Richtung ▪ Potenzielle Entwicklungshemmnisse und hohe Entwicklungskosten (u.a. Sanierung, Erschließung) der Potenzialfläche Kokerei Kaiserstuhl ▪ Flächenkonkurrenz Gewerbeflächen und großflächiger Einzelhandel (Bornstraße) ▪ Mindernutzungen, Leerstände und hoher Vergnügungsstätten-Besatz im Gewerbegebiet Bornstraße ▪ Koordinierung vielfältiger Entwicklungsinteressen für die städtebauliche Neuordnung des Areals nördlich des Hauptbahnhofs

- Aktivierung langjähriger Brachflächen durch Zuginstandhaltungswerke (ICE-Werk, RRX-Depot)
- Potenzialflächen im Bereich nördliche Hauptbahnhofsumgebung mit hoher Zentralität und als Impuls für eine positive Entwicklung der Nordstadt

Abbildung 54: Bestand und Handlungsempfehlungen Wirtschaftsflächen Innenstadt-Nord



Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- Sicherung, Qualifizierung und Weiterentwicklung bestehender Wirtschaftsflächen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF), Umweltamt (FB 60); fortlaufend)
- Konsequente Wiederbelebung aus der Nutzung gefallener Gewerbeimmobilien (Wirtschaftsförderung (80/ WF); fortlaufend)
- Keine Ausweisung zusätzlicher Gewerbe- und Industriegebiete im Freiraum über die im FNP dargestellten Flächen hinaus (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); mittel- bis langfristig)

Spezifisch:

- 1 Sicherung von Kapazitäten & Vorhalten von Flächen für bürobezogene + dienstleistungsorientierte Profile in MI, MU, SO (Nördliches Hauptbahnhofsumfeld) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); mittelfristig)
- 2 Entwicklung Industriecampus im Bereich des Hafens als zukunftsorientierte Industrie- und Gewerbefläche (Wirtschaftsförderung (80/ WF), Sondervermögen Technologiezentrum (SVTZ); mittel- bis langfristig)
- 3 Entwicklung der Speicherstraße zum Hafenquartier / i.V.m. Inwertsetzung charakteristischer historischer Bausubstanz (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF), Amt für Stadterneuerung (FB 67), d-port21, Private; kurz- bis mittelfristig)

Spezifisch:

- 4 (Re-)Aktivierung ungenutzter, untergenutzter und brachgefallener Wirtschaftsflächen (Hafen, Kokerei Kaiserstuhl, Südlich Springorumstraße) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF), Private)
- 5 Gewerblich-Industrielle Entwicklung und Produktion (Kokerei Kaiserstuhl, Südlich Springorumstraße) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF), Private; mittel- bis langfristig)
- 6 Dachbegrünung und PV-Aufständigung gewerblich genutzter Gebäude insb. großer Logistikhallen (Westfalenhütte, GE Feineisenstraße) (Private; kurzfristig)
- 7 Gewerbegebietsmanagement/ Standortinitiative prüfen (GE Bornstraße) (Wirtschaftsförderung (80/ WF); mittelfristig)
- 8 Weiteres Einsickern von gebietsfremden Nutzungen in Gewerbeflächen verhindern (GE Bornstraße, GE Im Spähenfelde) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurz- bis mittelfristig)
- 9 Modellprojekt zur Nachverdichtung im Bestand anschieben (GE Bornstraße) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF); mittelfristig)

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 Wohnbauflächenentwicklung⁶⁶. 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

⁶⁶ [Zukünftige Wohnbauflächenentwicklung in Dortmund – Handlungsstrategie, DS-Nr. 04710-16, 10.11.2016](#)

wesentlichen Baustein dar. Eine höhere Verdichtung in den zukünftigen Baugebieten und ein nachfragegerechtes 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 Wohnbauflächen⁶⁷.

Das 2022 beschlossene „Kommunale Wohnkonzept Dortmund 2021“⁶⁸ stellt den zukünftigen Orientierungs- und Handlungsrahmen für die Dortmunder Wohnungspolitik dar. Die wohnungspolitische Agenda⁶⁹ 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
 - Die Dortmunder Stadtentwicklungsplanung hat 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. Zielsetzung war es, eine Entwicklungspriorisierung der Wohnbauflächenreserven für eine mittelfristige, verlässliche und nachhaltige Baulandbereitstellung vorzunehmen. Zum anderen wird deutlich, welche Wohnbauflächenpotenziale sich aufgrund gewandelter z.B. planungsrechtlicher oder stadtklimatischer Anforderungen nicht mehr für eine wohnbauliche Entwicklung eignen.

- Baulückenkataster
 - Die Dortmunder Stadtentwicklungsplanung führt die systematische Erfassung und Bewertung von Baulücken für den Wohnungsbau im gesamten Stadtgebiet analog zu der im Jahr 2021 erfolgten Modelluntersuchung im Stadtbezirk Huckarde durch. Ziel ist es, die vorhandene Infrastruktur besser auszulasten, Freiraum zu schützen und einen weiteren Beitrag zur Deckung des Wohnflächenbedarfs zu leisten. 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 Demografischer Wandel) zu leisten. Die Erfüllung dieser Aufgabe ist integraler Bestandteil

⁶⁷ Für Bebauungspläne mit Aufstellungsbeschluss bis zum 17.12.2021 einschl.: 25 % der geplanten Wohneinheiten (vgl. [Sicherung von bezahlbarem Wohnraum, DS-Nr. 11409-13-E2, 10.04.2012](#)); Aufstellungsbeschluss nach dem 17.12.2021: 30 % der geplanten Bruttogrundfläche Wohnen (vgl. [Kommunales Wohnkonzept Dortmund 2021, DS-Nr. 21690-21, 18.11.2021](#))

⁶⁸ vgl. [Kommunales Wohnkonzept Dortmund 2021, DS-Nr. 21690-21, 18.11.2021](#)

⁶⁹ vgl. [Website Stadt Dortmund; Umsetzung der Wohnungspolitischen Agenda](#) (zugegriffen am 08.05.2024)

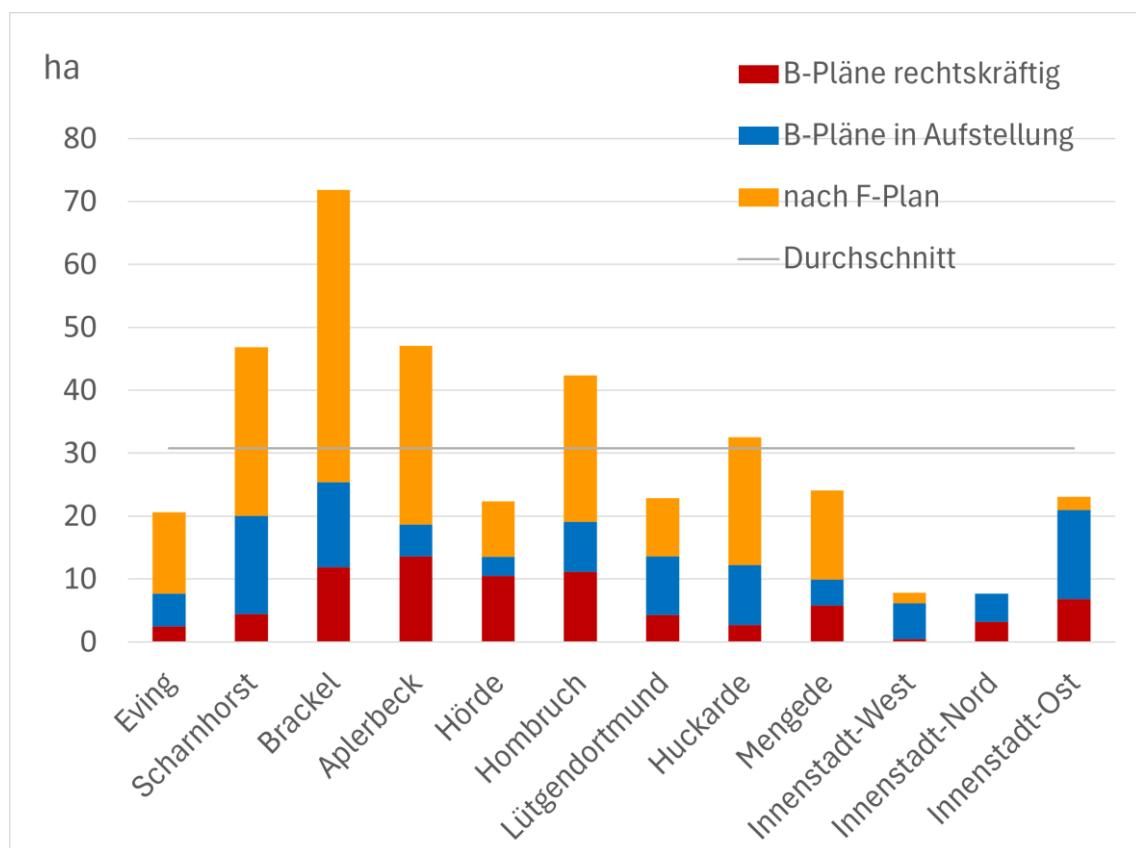
einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung, um die Weichen für eine nachhaltige Nutzung der Ressource Boden sowohl für Wohnen als auch für Gewerbe, Gemeinbedarf und Freiflächen zu stellen⁷⁰.

Status quo im Stadtbezirk Innenstadt-Nord

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

Die Innenstadt-Nord verfügt über ein Wohnbauflächenpotenzial von rund 8 ha (Gesamtstadt 372,4 ha, s. Abb. 1) und liegt damit rund 23 ha unterhalb des gesamtstädtischen Durchschnitts von 31 ha. Damit verfügt der Stadtbezirk neben der Innenstadt-West über das geringste Wohnbauflächenpotenzial im Stadtgebiet. Dieses Potenzial befindet sich in den Kategorien der rechtsverbindlichen und der sich in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne. Ein geringer Anteil an Flächenreserven findet sich in Baulücken nach § 34 BauGB wieder. Flächennutzungsplanpotenziale sind in der Innenstadt-Nord nicht vorhanden.

Abbildung 55: Wohnbauflächenpotenziale nach Stadtbezirken (ohne Einzelgrundstücke nach § 34 BauGB)



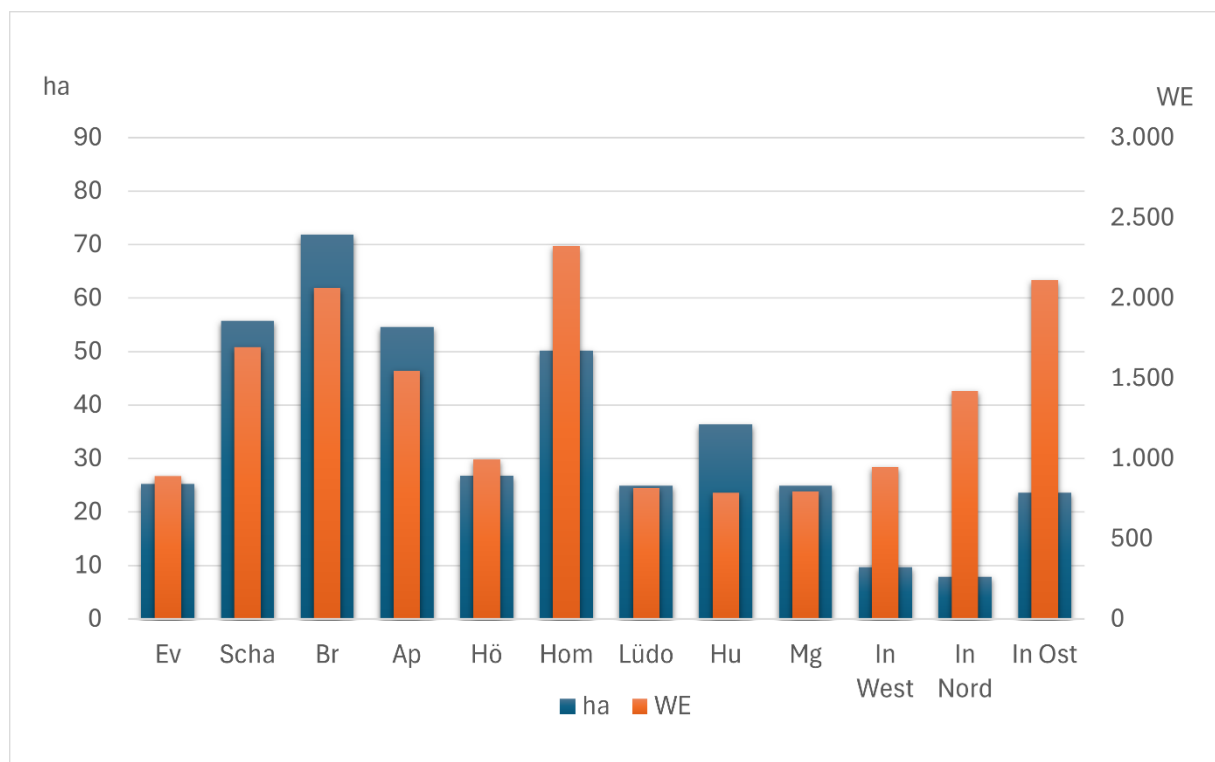
(Quelle: eigene Auswertung nach Wohnbauflächenmonitoring, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Stand: 31.12.2023)

⁷⁰ [Entwicklung einer gesamtstädtischen Innenentwicklungsstrategie, DS-Nr. 30727-23 und -23/1, 26.04.2023](#)

Die Neubauaktivitäten der vergangenen fünf Jahre beliefen sich auf rund 100 Wohneinheiten, welche ausschließlich im Geschosswohnungsbau realisiert wurden. Dabei entfielen rund 70 Wohneinheiten auf die Errichtung einer Seniorenwohnanlage im Bereich Hafen.

Die Innenstadt-Nord weist ähnlich der Innenstadt-West, insbesondere im Vergleich zu den anderen Stadtbezirken Dortmunds, eine hohe bauliche Dichte auf. Die erwartete Dichte auf noch vorhandenen Wohnbaupotenzialflächen (siehe Abbildung 53) bedingt sich im Stadtbezirk Innenstadt-Nord durch eine vorausgeschätzte Realisierung von rund 1.420 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau.

Abbildung 56: 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“ [...] ⁷¹. Insbesondere [betrifft dies] das preisgünstige bzw. bezahlbare Segment.

Der strukturelle Wohnungsleerstand ⁷² beträgt gesamtstädtisch 1,9 % ⁷³. Diese Quote spiegelt die angespannte Wohnungsmarktsituation in Dortmund wider. Im Stadtbezirk Innenstadt-Nord liegt die durchschnittliche Leerstandsquote bei 2,6 %. Dies hängt insbesondere mit höheren Quoten von jeweils 3,7 % in den Wohnungsbeständen der Bereiche Westfalenhütte und Nordmarkt-Südost sowie Nordmarkt-West zusammen, was möglicherweise auf einen gewissen Anteil an Wohnungen in nicht marktgängigem Zustand zurückzuführen ist. Der Bereich Hafen verfügt über eine unterdurchschnittliche Wohnungsleerstandsquote von 1,8 %. Die übrigen statistischen Unterbezirke weisen eine leicht überdurchschnittliche Quote (2,0-2,7 %) auf.

„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.“ ⁷⁴

Im Stadtbezirk Innenstadt-Nord liegt die mittlere Angebotsmiete ⁷⁵ mit 7,98 €/m² unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt von 8,50 €/m² (siehe Abbildung 54). Die statistischen Unterbezirke weisen ein weitgehend einheitliches Preisniveau auf. Die mittleren Angebotsmieten variieren dabei zwischen 7,21 €/m² im Unterbezirk Nordmarkt-Süd und 8,41 €/m² im Unterbezirk Westfalenhütte ⁷⁶.

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 Angebotserweiterung „ein gesteigerter Handlungsbedarf“ besteht ^{77,78}.

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 überlagern. ⁷⁹ 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 bezahlbarem Wohnraum möglich ist, um für Entlastung zu sorgen“ ⁸⁰. Die untenstehende Abbildung zeigt, dass sich hieraus für die Innenstadt-Nord aktuell keine besondere Erforderlichkeit hinsichtlich einer notwendigen Flächenentwicklung/ Neubautätigkeit abzeichnet, jedoch ist die „Inwertsetzung“ der nicht mehr

⁷¹ Stadt Dortmund, Amt für Wohnen 2023: Bericht zum kleinräumigen Wohnungsmarktmonitoring. Auswertungsjahr 2021, S.25

⁷² Leerstand länger als sechs Monate

⁷³ Stichtag 31.12.2023, bezogen auf den Wohnungsbestand 2022, Quelle: Dortmunder Statistik

⁷⁴ Stadt Dortmund, Amt für Wohnen 2023: Bericht zum kleinräumigen Wohnungsmarktmonitoring. Auswertungsjahr 2021, S.25

⁷⁵ Inserate aus 2022 und 2023, Quelle: Empirica-Preisdatenbank

⁷⁶ 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.

⁷⁷ Stadt Dortmund, Amt für Wohnen 2023: Bericht zum kleinräumigen Wohnungsmarktmonitoring. Auswertungsjahr 2021, S.27

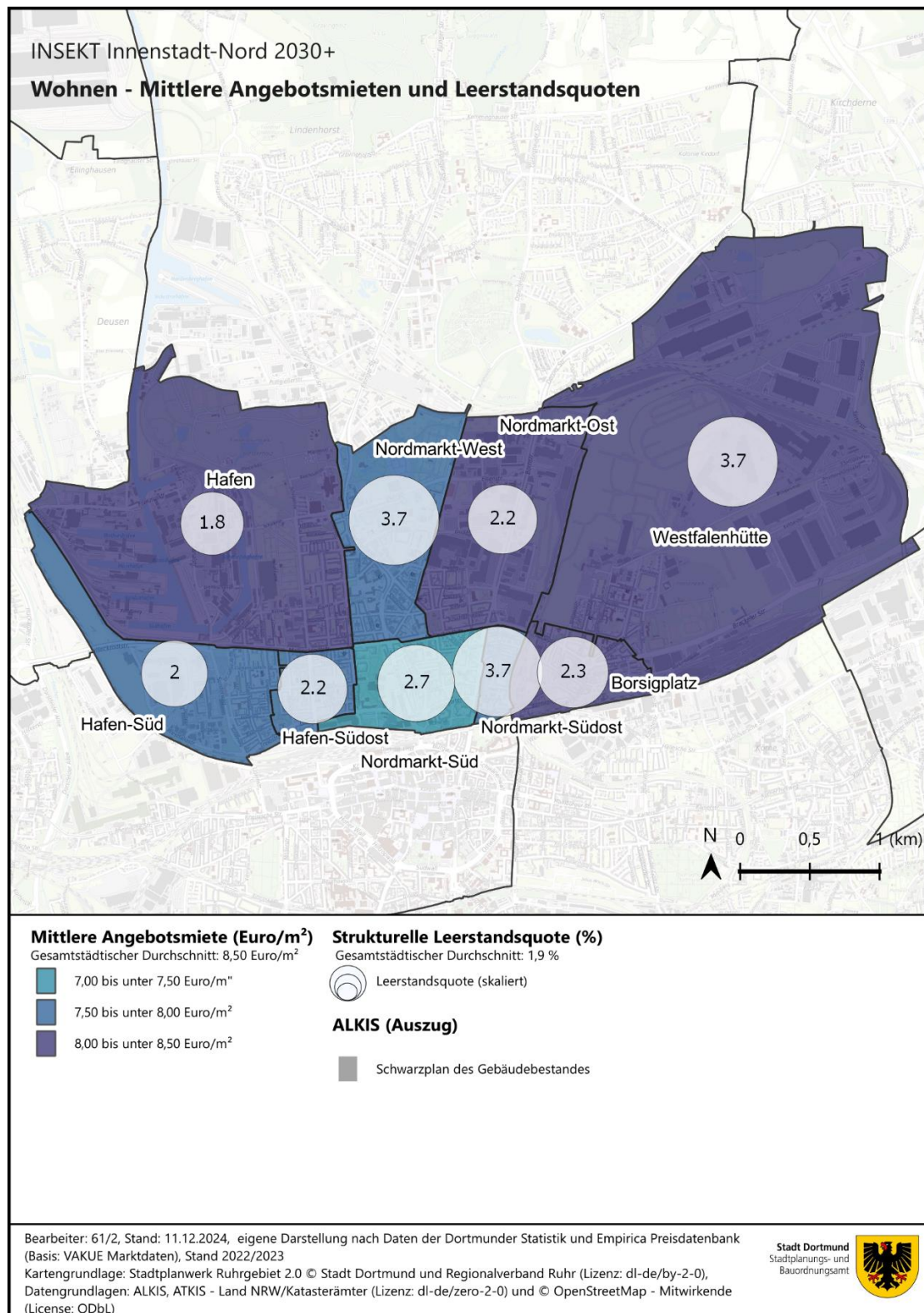
⁷⁸ „Es ist zu berücksichtigen, dass in vielen Unterbezirken eine eher unauffällige Datenlage vorherrscht, da die Indikatorenwerte oftmals nur geringfügig vom gesamtstädtischen Durchschnitt abweichen. [...] Diese Priorisierung soll die Aufmerksamkeit auf die statistischen Unterbezirke mit einer besonders auffälligen – deutlich vom städtischen Durchschnitt abweichenden – Datenlage lenken.“ (Vgl. Stadt Dortmund, Amt für Wohnen 2023: Bericht zum kleinräumigen Wohnungsmarktmonitoring. Auswertungsjahr 2021, S.28)

⁷⁹ ebd. S.9

⁸⁰ ebd. S.9

marktgängigen Immobilien ein großes Thema im Stadtbezirk (Inwertsetzung von Problemimmobilien).

Abbildung 57: Mittlere Angebotsmieten und Leerstandsquoten in den statistischen Unterbezirken



Die Siedlungsentwicklung des Stadtbezirks ist in den meisten Teilen abgeschlossen. Wohnbauflächenpotenziale ergeben sich nicht mehr aus dem Flächennutzungsplan, sondern aus

kleinteiligem Abriss und Neubau sowie größeren brachfallenden Bereichen, für die eine Nachnutzung konzipiert wird (siehe Abbildung 58).

Als aktueller Entwicklungsschwerpunkt in der Innenstadt-Nord befindet sich nach der erforderlichen Planrechtschaffung im Jahr 2023 im statistischen Unterbezirk Westfalenhütte das Projekt Karlsquartier (InN 226) mit rund 800 Wohneinheiten auf rund 3 ha als Teil der Rahmenplanung „Westfalenhütte“ in Umsetzung⁸¹.

Eine großflächige Flächenumnutzung mit vielfältigem Nutzungsmix, dessen Bebauungsplan sich derzeit in Aufstellung befindet, wird im Bereich „Hauptbahnhof Nordseite“⁸² (InN 237, 495 WE auf ca. 3,3 ha) nordwestlich des Stadtkerns angestrebt. Da sich das Planverfahren in einem frühen Stadium befindet, kann es im weiteren Verlauf zu Veränderungen bezogen auf den Nutzungsmix sowie auf die geplanten Wohneinheiten kommen.

Für die Siedlungserweiterungsfläche „Wohnen am Fredenbaum“ (InN 239, 40 WE auf ca. 1,2 ha) wurde 2016 der Aufstellungsbeschluss mit dem Ziel des Baus einer Seniorenwohnanlage und einer Tageseinrichtung für Kinder gefasst. Alternativ dazu wurde eine Wohnnutzung erwogen. Da die Entwicklungsperspektive der Fläche hinsichtlich wohnbezogener Nutzungen aufgrund von harten Restriktionen (vollständige Lage im Überschwemmungsbereich (HQextrem), Lage in einem „ruhigen Gebiet“) derzeit unklar ist und für die ursprünglich angestrebte Nutzungen partiell kein aktueller Bedarf besteht, soll die Fläche für alternative Nutzungen im Bereich des Gemeinbedarfs geprüft werden.

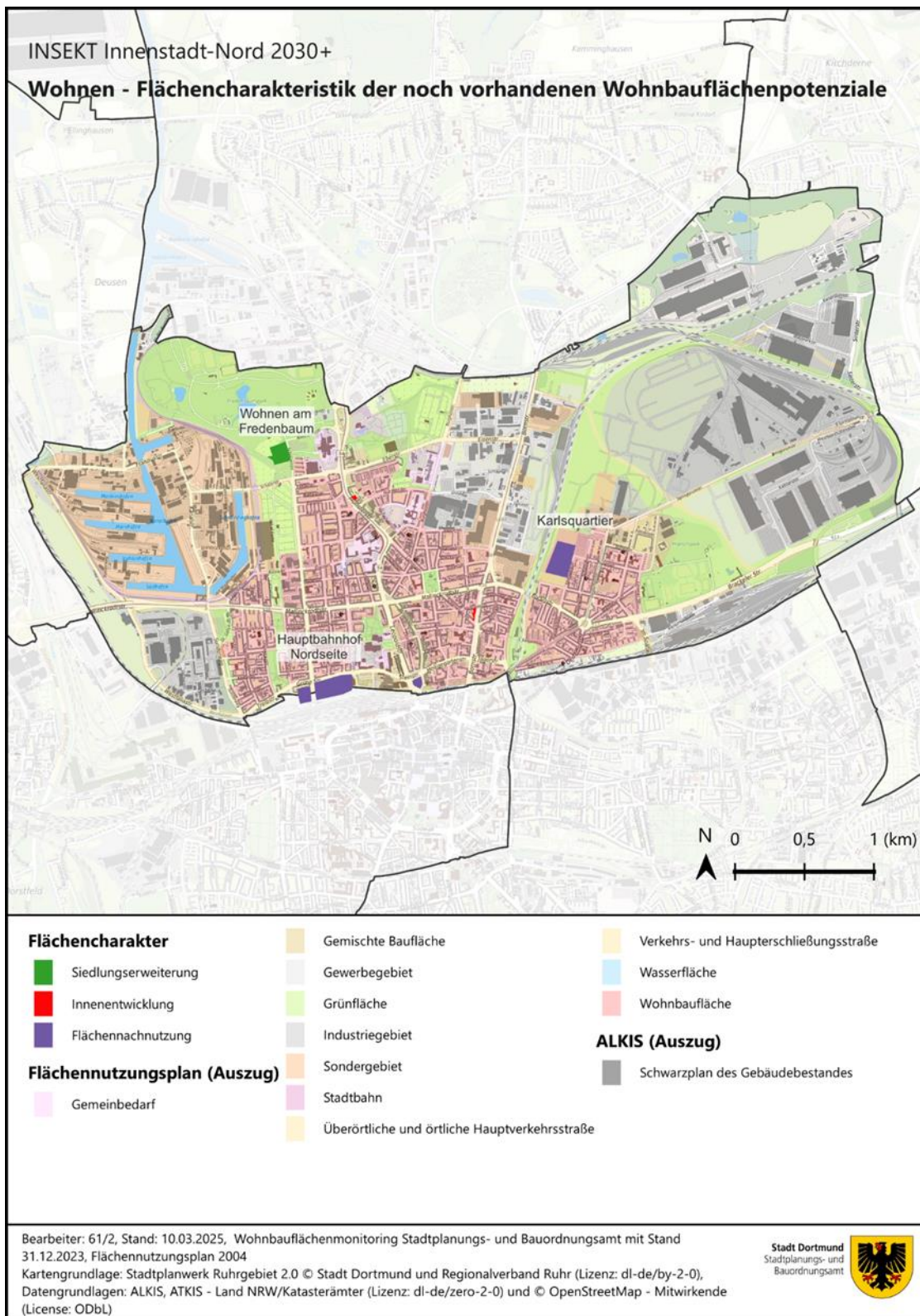
Aktuell befindet sich der Neubau eines mischgenutzten Gebäudekomplexes mit einem Hochhaus zwischen Münsterstraße, Leopoldstraße und Freiherr-vom-Stein-Platz in Planung. Nach derzeitigem Stand ist neben einem breiten Nutzungsmix zu einem überwiegenden Anteil Wohnen geplant. Eine konkrete Angabe zu der Anzahl der Wohneinheiten kann zum derzeitigen Stand der Planung noch nicht gemacht werden.

Im statistischen Unterbezirk Nordmarkt besteht die Möglichkeit, an der Bornstraße durch eine Blockrandschließung eine Innenentwicklung gemäß § 34 BauGB zu realisieren. Abhängig vom Nutzungsmix könnten auf 0,1 ha bis zu 70 Wohneinheiten entstehen, wobei aufgrund weiterer bestehender Bedarfe eine geringere Anzahl an Wohneinheiten anzustreben ist.

⁸¹ 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.

⁸² Große Teile der Potenzialfläche „Hauptbahnhof Nordseite“ (InN 237) liegen in der Innenstadt-West, wird jedoch in diesem Kontext genannt und in der Statistik vollständig der Innenstadt-Nord zugeordnet, da sich die Fläche an den bestehenden Siedlungsraum der Innenstadt-Nord angliedert und die großflächigen Schienenverkehrsflächen eine Barrierewirkung hin zur Innenstadt-West entfalten.

Abbildung 58: Flächencharakteristik der noch vorhandenen Wohnbauflächenpotenziale in der Innenstadt-Nord



Die Flächen „Hauptbahnhof Nordseite“ und „Wohnen am Fredenbaum“ wurden mithilfe der Wohnbauflächenrevision auf ihre grundsätzliche Entwicklungsfähigkeit geprüft. Im Hinblick auf

die Ausprägung von Restriktionen erfolgt eine Priorisierung⁸³ der Flächen hinsichtlich ihrer Entwicklungsperspektive. Diese gliedert sich in folgende dreistufige Kategorisierung:

- „Flächenpool“ mit Flächen mit hoher Eignung für mittelfristige⁸⁴ Entwicklungen
- Potenzialflächen für langfristige Entwicklungen und Nachrückreserve für den „Flächenpool“
- Potenzialflächen für nachrangige Entwicklung oder ggf. für andere Nutzungen.

Diese Dreistufigkeit kann folgendermaßen auf die Potenzialflächen im Stadtbezirk Innenstadt-Nord angewandt werden:

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

- „Hauptbahnhof Nordseite“ (InN 237, 495 WE, 3,3 ha): Die Fläche wird aktuell durch verschiedenste Nutzungen wie Gewerbe, Wohnen, Logistik, Büro/ Dienstleistungen, Gemeinbedarfs-, Bildungs- und Kultureinrichtungen geprägt. Aufgrund ihrer Größe sowie Lage bietet sie als Eingang zur Nordstadt große Entwicklungschancen. Ein Teilziel der Entwicklung soll aufgrund des großen Mangels an Flächen im Stadtbezirk wenn möglich auch die Schaffung von Wohnraum sein. Im Ergebnis der Wohnbauflächenrevision weist die Fläche eine hohe Eignung für mittelfristige Entwicklungen auf, aufgrund der Komplexität der Herausforderungen, die mit der Überplanung der Fläche einhergehen, ist abzuwarten, ob eine mittelfristige Entwicklungsperspektive gehalten werden kann. Insbesondere Erschütterungen (Schienenverkehr) sowie Lärmeinträge (Straßen- und Schienenverkehr) müssen im Planungsprozess der Fläche mitgedacht werden und bedingen die tatsächliche Eignung von Teillagen für Wohnbebauung innerhalb des Gesamtareals.

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

- Keine entsprechenden Flächen in der Innenstadt-Nord vorhanden.

Potenzialflächen für nachrangige Entwicklung oder ggf. für andere Nutzungen:

- „Wohnen am Fredenbaum“ (InN 239, 40 WE, 1,2 ha): Im Rahmen der Restriktionsanalyse zur Wohnbauflächenrevision ist die Fläche mit besonders harten Restriktionen (vollständige Lage im Überschwemmungsbereich (HQextrem)) belegt, die eine wohnbauliche Entwicklung stark erschweren und ein nicht kalkulierbares Risiko für die spätere Nutzung darstellen. Diese Einschätzung ist zu verifizieren und vor dem Hintergrund der klimatischen Veränderungen der letzten Jahre bei einer Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes zu berücksichtigen.

⁸³ Die Priorisierung basiert auf den Ergebnissen der Wohnbaurevision und kann sich durch Faktoren wie u.a. Investorenanfragen verändern.

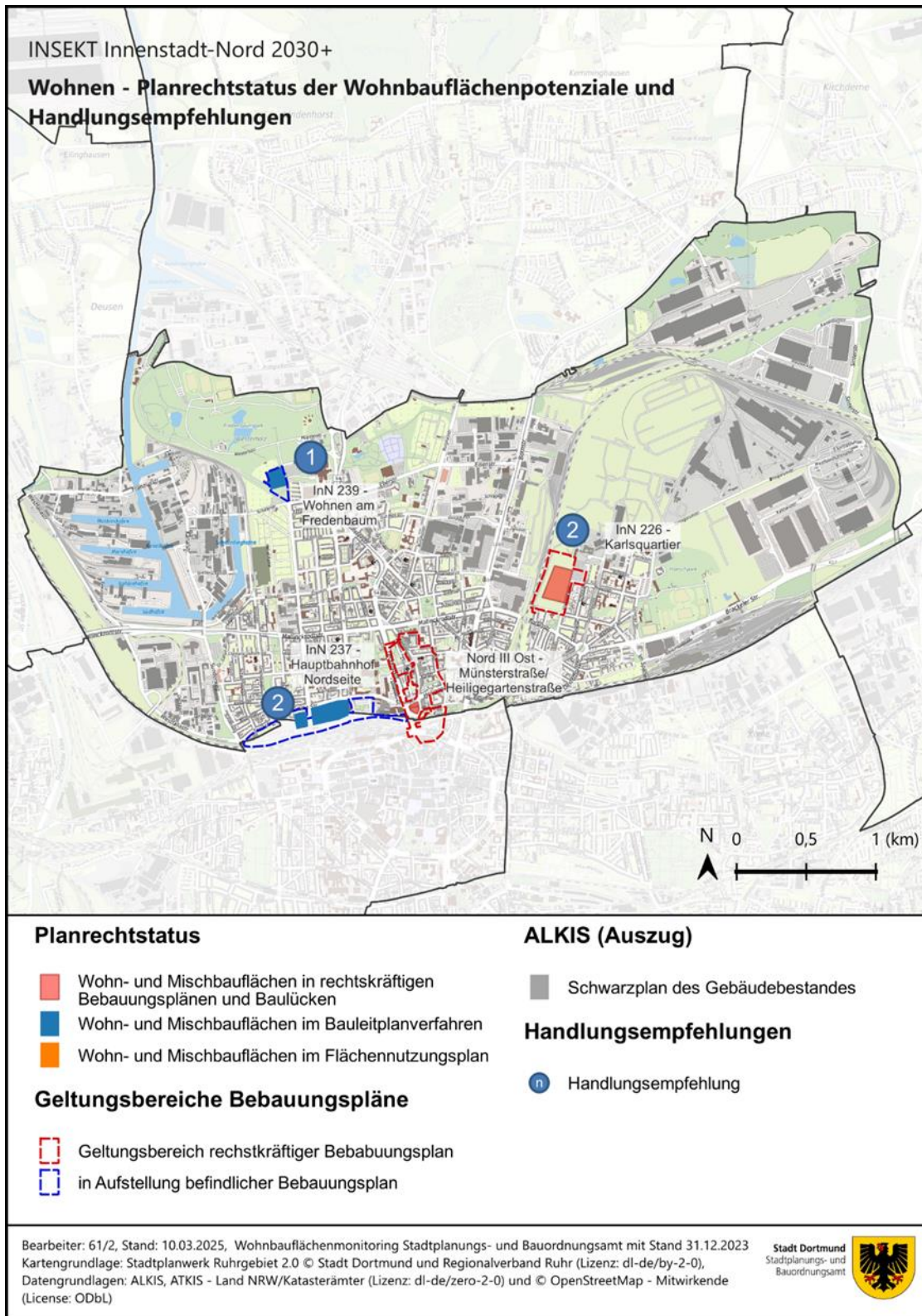
⁸⁴ Die mittelfristige Perspektive umfasst im Zusammenhang mit der Wohnbauflächenrevision in etwa einen Zeitraum von 6-8 Jahren, da hier alle Schritte vom Planungsanstoß über das Bauleitplanverfahren bis hin zur erfolgreichen Planrechtschaffung gemeint sind.

Tabelle 5: Zusammenfassende Darstellung der Wohnbauflächenpotenziale nach Entwicklungspriorität

Aktuelle, kurzfristige Flächenentwicklung	Potenziale nach Bewertung durch die Wohnbauflächenrevision		
	Flächenpool, mittelfristige Entwicklungen	Nachrückreserven für den Flächenpool und für die langfristige und nachgeordnete Entwicklungen	Nachrangige Entwicklungen ggf. für andere Nutzungen besser geeignete Flächen
Karlsquartier (InN 226) - Flächen-nachnutzung, ca. 800 WE, 3 ha	Hauptbahnhof Nordseite (InN 237) - Flächen-nachnutzung, ca. 495 WE, 3,3 ha		Wohnen am Fredenbaum (InN 239) - Siedlungserweiterung, ca. 40 WE, 1,2 ha

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Positive Einwohner*innenentwicklung und stetiges Bevölkerungswachstum lassen anhaltende Nachfrage nach Wohnraum erwarten ▪ Mietpreise im unteren Preissegment im gesamtstädtischen Vergleich ▪ Citynaher Standort mit vielfältigem sozialem und kulturellem Angebot ▪ Historische Bausubstanz, die die lokale Identität prägt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mangelnde Flächenreserven bei hoher baulicher Dichte, u. a. auch für Wohnnutzung ▪ Preissensibilität der nachfragenden Haushalte/ hoher Bedarf im Segment des bezahlbaren (Miet-)Wohnraums ▪ Mögliche Potenzialflächenverluste auf Grundlage der Ergebnisse der Wohnbauflächenrevision ▪ Identifizierung von Modernisierungs- und Sanierungsbedarfen im Altbaubestand sowie den Mehrfamilienhaus-siedlungen und Großwohnanlagen u.a. im Hinblick auf demographische Trends ▪ Identifizierung und Realisierung von Neubauvorhaben durch Entwicklungen im Bestand (z.B. Nachverdichtung durch Aufstockung) ▪ Hauptbahnhof/ Hauptschiene Barriere zur City im angrenzenden Stadtbezirk Innenstadt-West

Abbildung 59: Bestand und Handlungsempfehlungen Wohnen in der Innenstadt-Nord



Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

Allgemein:

- Fokus auf qualitätsvolle, klimagerechte, städtebaulich angepasste Nachverdichtung und Bestandsentwicklung legen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum, Sicherung des öffentlich geförderten Wohnraumbestands (Amt für Wohnen (FB 64), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- Überprüfen des Wohnungsbestandes hinsichtlich zukünftiger Entwicklungsmöglichkeiten (qualitätsbedingten Leerstand und baualtersbedingte Modernisierungs- und Sanierungserfordernisse beheben, Nachverdichtungsmöglichkeiten nutzen). Wesentliche Bausteine bzgl. Nachverdichtungsmöglichkeiten sind der zurzeit laufende Aufbau eines Baulückenkatasters sowie die Erarbeitung einer Innenentwicklungsstrategie. (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Amt für Wohnen (FB 64); mittelfristig)

Spezifisch:

- 1 Wohnbauflächenpotenzial mit harten Restriktionen (bspw. HQextrem) auf die grundsätzliche Entwicklungsfähigkeit überprüfen, gegebenenfalls langfristig nachgeordnet entwickeln oder andere Nutzungsmöglichkeiten prüfen („Wohnen am Fredenbaum“, InN 239) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Stadtentwässerung Dortmund (EB 70); mittel- bis langfristig)
- 2 Bei Neu- und Umbauvorhaben qualitative Entwicklung unter Berücksichtigung von Stellplatz-, Verkehrs- und Klimaproblematik sowie gesunder Wohnverhältnisse insbesondere in Innenstadtnähe beachten („Nordseite Hauptbahnhof“, InN 237, „westlich Stahlwerkstraße“, InN 226) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)

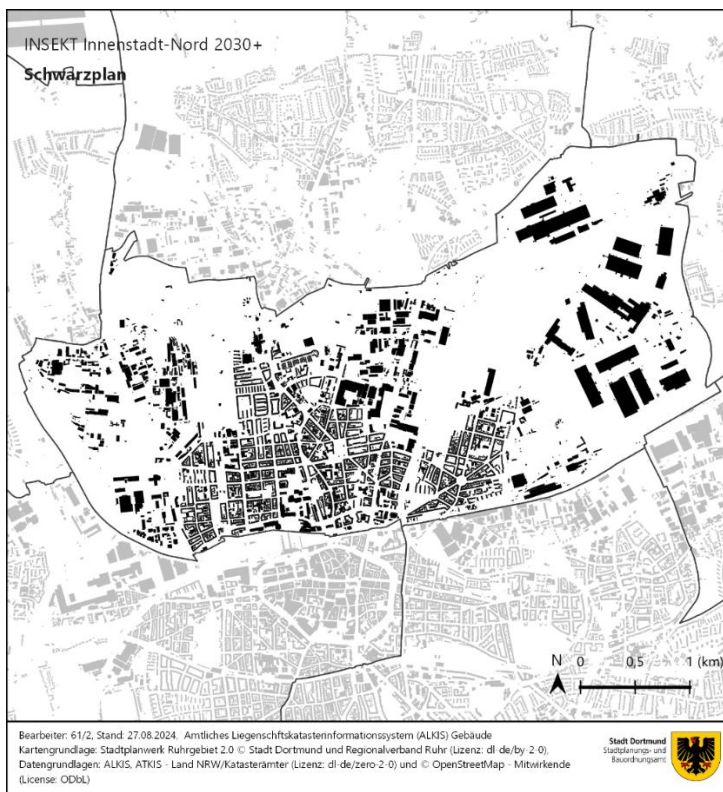
5 Innenstadt-Nord 2030+

Aufbauend auf den Analyseergebnissen wird nachfolgend der zusammenfassende, integrierte Blick auf die Innenstadt-Nord dargestellt. Es geht darum, die fachbezogenen Aussagen in Beziehung zueinander zu setzen und untereinander mit ihren Einzelaussagen abzuwägen, um so maßgebliche Entwicklungen für die Innenstadt-Nord für die nächsten zehn bis 15 Jahre aufzuzeigen. Dazu werden zunächst die wesentlichen Aussagen zur Charakteristik von der Innenstadt-Nord 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



Die Innenstadt-Nord ist eine gründerzeitliche Stadterweiterung, die geprägt ist von hochverdichteten Wohngebieten, umgeben von großflächigen Industrie- und Gewerbefläche. Auch Grün- und Parkanlagen, insbesondere entlang der nördlichen Bezirksgrenze, kennzeichnen den Stadtbezirk. Das Wohnen ist hauptsächlich auf die südlichen, citynahen Bereiche konzentriert, während sich die großflächigen Industrieareale der ehem. Westfalenhütte und des Hafens im Osten und West erstrecken. In dem statistischen Bezirk Nordmarkt lebt ca. die Hälfte der Bevölkerung der Innenstadt-Nord. Der Stadtbezirk ist verkehrlich gut erschlossen, verschiedenen Hauptverkehrsstraßen von gesamtstädtischer Bedeutung

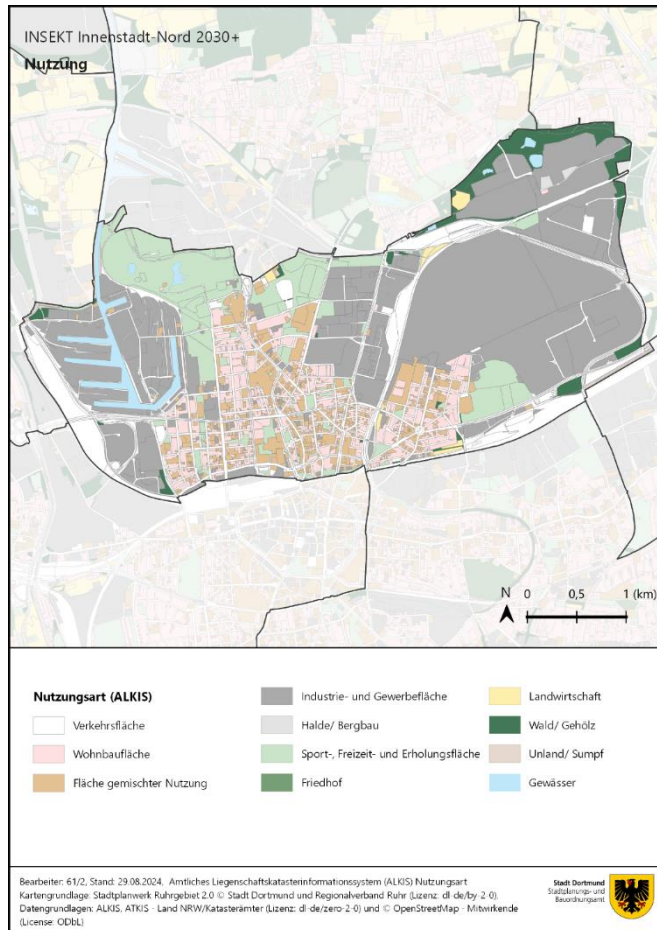
durchlaufen das Gebiet und ein sehr gutes ÖPNV-Angebot ist vorhanden.

Die städtebauliche Struktur ist gekennzeichnet durch eine überwiegend geschlossene Blockrandbauweise. Ein- und Zweifamilienhäuser sind im Stadtbezirk nur vereinzelt zu finden, die überwiegend Bebauungstypologie besteht aus Geschosswohnungsbau.

Eine Herausforderung im Stadtbezirk ist die Überwindung von Barrieren, da mehreren Gleisanlagen den Stadtbezirk sowohl nach innen als auch zu anderen Stadtbezirken trennen.

Die Siedlungsentwicklung des Stadtbezirks ist in den meisten Teilen abgeschlossen. Wohnbauflächenpotenziale ergeben sich nicht mehr aus dem Flächennutzungsplan, Entwicklungspotenziale für Wirtschaftsflächen bestehen im Freiraum nicht.

Wohnen/ Arbeiten/ Leben



Der Stadtbezirk Innenstadt-Nord ist aufgrund seiner Bevölkerungsstruktur ein wichtiges Ankunftsquartier in Dortmund. Im Vergleich zur Gesamtstadt und zu den anderen Stadtbezirken liegt das Mietniveau noch unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt, jedoch zeigen steigende Angebotsmieten, dass auch der Wohnungsmarkt der Nordstadt angespannter wird. Die Leerstandquote liegt über dem gesamtstädtischen Durchschnitt, was mit einem schlechten Zustand einzelner Wohngebäude begründet werden kann. Mit der Wohnbauflächenentwicklung „Karlsquartier“ und perspektivisch im nördlichen Hauptbahnhofsumfeld sind die letzten großen Wohnbauflächenentwicklungen im Stadtbezirk zunächst abgeschlossen.

Die Innenstadt-Nord hat die geringste Fläche aller Stadtbezirke, stellt jedoch mit dem Areal der ehem. Westfalenhütte, dem Hafen und weiterer Gewerbegebiete die meisten Wirtschaftsflächen aller

Stadtbezirke dar. Zwar ergeben sich keine neuen gewerblichen Entwicklungspotenziale aus dem Freiraum mehr, in den bestehenden Wirtschaftsflächen, insbesondere in dem Bereich der ehem. Westfalenhütte, sind jedoch weiterhin große gewerbliche Entwicklungspotenziale vorhanden. Die geplanten Projekte zur Ansiedlung eines ICE-Instandhaltungswerkes und der Erweiterung der Siemens-Werkstatthalle für die Wartung der RRX-Züge bringt eine Vielzahl an neuen Arbeitsplätzen mit sich.

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

Demographie

Die Bevölkerung in der Innenstadt-Nord hat innerhalb der letzten zehn Jahre stark zugenommen und wird nach der aktuellen Bevölkerungsprognose auch weiterhin steigen. Die Bevölkerungs- und Sozialstruktur weicht deutlich von den gesamtstädtischen Trends ab. Die Geburtenrate liegt deutlich über dem gesamtstädtischen Durchschnitt und auch deutlich über der Sterberate im Stadtbezirk. Das Durchschnittsalter ist das geringste der Gesamtstadt. In der Nordstadt leben die meisten minderjährigen und die wenigsten hochbetagten Personen.

Die Quote der Leistungsbezüge und Arbeitslosenquote ist doppelt so hoch im Vergleich zur Gesamtstadt. Der Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund liegt bei fast 80 %.

Es ist ein stark positives Außenwanderungssaldo gegeben. Binnenumzüge finden hauptsächlich innerhalb des Bezirkes sowie in die Nachbarbezirke statt.

5.2 Raummodell

Das Raummodell des INSEKT Innenstadt-Nord 2030+ greift die im Stadtbezirksprofil Innenstadt-Nord (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 (siehe Abbildung 60).

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

5.2.1 Siedlungsstruktur

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

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

Im Folgenden werden die Leitvorstellungen der Stufen erläutert:

Hohe städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 1)

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

Mittlere städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 3)

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

Niedrige städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 4)

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

- ⇒ Der gesamte Wohnsiedlungsbereich der Innenstadt-Nord Stadtbezirk mit den vier zentralen Versorgungsbereichen verfügt über eine erhöhte städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 2). Innerhalb des Siedlungsraumes ist häufig nur Begleit- und Repräsentationsgrün vorhanden. Die Wirtschaftsflächen im Stadtbezirk werden einer mittleren städtebaulichen Dichte und Nutzungsmischung zugeordnet (Stufe 3). Eine hohe städtebauliche Dichte und Nutzungsdurchmischung (Stufe 1) ist ausschließlich in der Dortmunder City vorzufinden und im Stadtbezirk Innenstadt-Nord nicht vertreten. Auch geplante Wirtschafts- oder Wohnbauflächenentwicklungen sind zur Verkörperung der Zielvorstellung im Raummodell aufgenommen und entsprechend der gewünschten Siedlungs-/ Nutzungsstruktur gekennzeichnet (bspw. Karlsquartier).

5.2.2 Zentren

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

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

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

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

- ⇒ Die kompakte und dicht besiedelte Innenstadt-Nord verfügt mit dem Stadtbezirkszentrum Nordstadt (Zentrenstufe 2) sowie den Nahversorgungszentren Schützenstraße, Münsterstraße-Nord und Borsigplatz/Westfalenhütte (alle Zentrenstufe 3) über ein enges Zentren-Netz. Als Quartiersmittelpunkt ohne primäre Einzelhandelsfunktion ist der Nordmarkt (Zentrenstufe 4) zu nennen, der als städtebauliches Zentrum der Nordstadt einen Aufenthaltsraum und Treffpunkt verschiedener sozialer Gruppen darstellt. Die Zentrumstufe 1 ist ausschließlich der Dortmunder City zuzuordnen und in keinem anderen Bereich von Dortmund vorzufinden (siehe Kapitel 4.3.2 Einzelhandel & Zentren).

5.2.3 Freiraumstruktur

Diverse Fachplanungen setzen sich mit der Freiraumstruktur auseinander. Eine wichtige konzeptionelle Grundlage für die gesamtstädtische Freiraumentwicklung ist das radial-konzentrische Freiraummodell (siehe Kapitel 3.2.1). 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 Bauplanungsrechts⁸⁵. Die Klimaanalyse⁸⁶ 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 bedeutsamen Grünvernetzungen im Raummodell dargestellt. Als idealisierte Darstellung überdecken sie räumliche Barrieren wie Schienen und Straßen und verlaufen zum Teil durch den Siedlungsraum. Hier können durch Grünflächen, die Begrünung des Straßenraumes und durchgängige Wegeverbindungen Grünstrukturen erhalten bzw. entwickelt werden. In Räumen mit erhöhter städtebaulicher Dichte und Nutzung sollte im Sinne einer „Dreifachen Innenentwicklung“ auch eine qualitative Entwicklung von Grünflächen erfolgen. Dies führt zugleich zu einer stadtklimatischen Entlastung der betroffenen Räume.

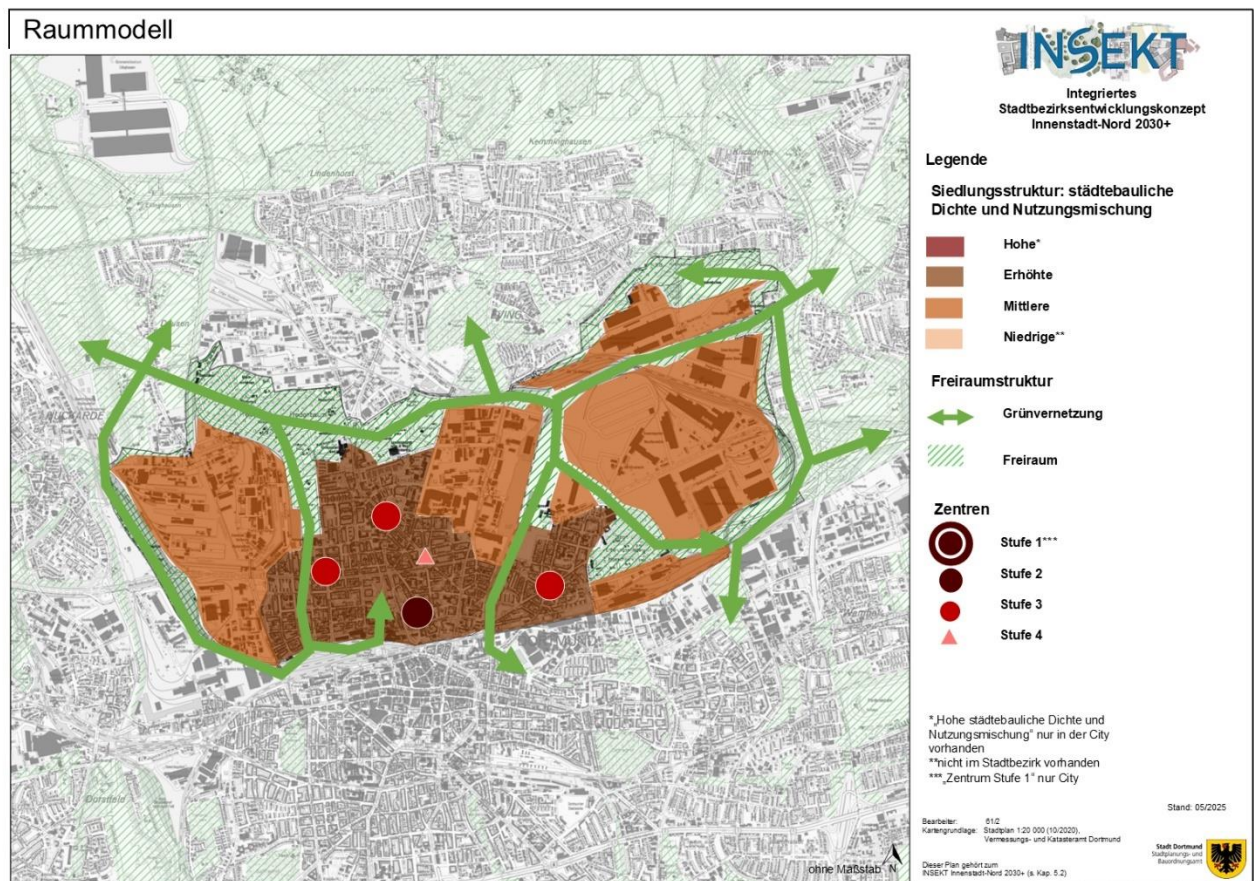
- ⇒ Der verdichtete Siedlungsbereich konzentriert sich auf die südlichen, citynahen Bereiche im Stadtbezirk, so dass die Grünflächenversorgung sich hauptsächlich auf die nördlichen Ränder beschränkt. Innerhalb des Siedlungsraumes ist häufig nur Begleit- und Repräsentationsgrün vorhanden. Daneben weist der Stadtbezirk vier Stadtoasen (Parkflächen > 3ha) auf. Das radial-konzentrische Freiraummodell ist im Stadtbezirk

⁸⁵ vgl. § 7 Abs. 1 Satz 3 Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturenschutzgesetz (LNatSchG NRW) vom 21. Juli 2000

⁸⁶ vgl. Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Regionalverband Ruhr: Klimaanalyse Stadt Dortmund 2019

nur bedingt ablesbar. Das Modell verläuft vom Hauptbahnhof zu den Grünflächen des nördlichen Stadtbezirksrandes (Fredenbaupark, Gelände Naturkundemuseum, Kleingartenanlagen Hansa und Waldfried sowie der neu entstehende Park an der Westfalenhütte Grüner Ring). Dabei verläuft das Modell durch verdichtete Siedlungsbereiche. Westlich der eigentlichen Achse ist jedoch eine grüne Achse vom Blücherpark über die Kleingartenanlage Hafenviese zum Fredenbaupark abzulesen. Gerade durch die Entwicklung des Parks „Grüner Ring“ kann es gelingen, die Engstelle im Freiraummodell aufzuweiten und eine weitere Vernetzung von Grünstrukturen zu schaffen. Eine weitere Grünvernetzung innerhalb des verdichteten Siedlungsraum kann mit der Realisierung des „Grünen U“ im Zuge der Entwicklung des nördlichen Hauptbahnhofsumfeld entstehen.

Abbildung 60: Raummodell Innenstadt-Nord



5.3 Stadtbezirksentwicklungsplan: Handlungsfelder, Ziele und Handlungsempfehlungen

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

Dabei gibt es im Stadtbezirk Innenstadt-Nord 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 der Innenstadt-Nord wurden insgesamt vier 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. Areal ehem. Westfalenhütte, Nördlich Burgtor), oder um Bereiche, in denen Planungsabsichten bestehen, die im Weiteren auszugestalten sind (z.B. nördliches Hauptbahnhofsumfeld). 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:

- ehem. Westfalenhütte (inkl. neue Parkanlage „Grüner Ring“ und Stadtbahnverlängerung)

- Nördliches Hauptbahnhofsumfeld
- Nördlich Burgtor
- Trassenverlauf Nordspange

Gestaltungsräume

Im Stadtbezirk Innenstadt-Nord sind acht 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:

- Sanierungsgebiet „Südliches Nordmarktquartier“
- Borsigplatzviertel
- Gewerbegebiet und Sondergebietsstandort Bornstraße
- Trassenverlauf Velorouten
- Trassenverlauf Hoesch-Hafenbahn-Weg
- Westfaliastraße
- Hafen
- Güterbahnhof Westfaliastraße

Erhaltungsraum

Alle übrigen Bereiche des Stadtbezirkes Innenstadt-Nord 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 Innenstadt-Nord 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 Umsetzungszeiträume⁸⁷ angegeben. Dabei ist die Einteilung der Zeithorizonte wie folgt:

- kurzfristig: nächste ca. ein bis vier Jahre

⁸⁷ 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.

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

Handlungsfeld Baukultur und Urbanität

Die Innenstadt-Nord ist ein Stadterweiterungsgebiet der Gründerzeit, die mit der einsetzenden Industrialisierung Mitte des 19. Jahrhunderts zu einem Kernbereich der Entwicklung Dortmunds zur Großstadt wurde. Durch ihre besondere und abwechslungsreiche Entstehungsgeschichte ragt die Innenstadt-Nord städtebaulich aus den gründerzeitlichen Stadterweiterungen deutlich hervor, wobei das Viertel rund um den Borsigplatz der städtebauliche Höhepunkt dieser Stadterweiterungsphase in Dortmund ist.

Der erhaltene Baubestand der Innenstadt-Nord stammt wesentlich aus der Zeit zwischen 1895 und dem zweiten Weltkrieg und wurde überwiegend in geschlossener Blockrandbauweise errichtet, die noch heute identitätsstiftend für das Gebiet ist. Kriegslücken wurden in den 1950er Jahren geschlossen, mehrheitlich unter Beibehaltung des historischen Stadtgrundrisses. Aus diesem längeren Bebauungsprozess sowie der Mischnutzung vieler Bauten folgte eine Vielzahl unterschiedlicher Haustypologien in unterschiedlichen stilistischen Ausformulierungen. Prägend sind geschlossene Platz- und Straßenräume, die Trennung öffentlicher und privater Räume, ein Ineinandergreifen von Architektur und Städtebau. Die klare Hinwendung der Fassaden zum öffentlichen Raum sowie die Betonung von Sichtachsen und Ecksituationen durch Giebel, Risalite oder Türme kennzeichnen alle Phasen der Bebauung.

Es lässt sich jedoch zunehmend beobachten, dass z.B. bei baulichen Maßnahmen die strukturellen und substanziellen Qualitäten der historischen Architektur und des Ortsbilds 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

Ziel ist es, die besondere bauhistorische Bedeutung dieses baukulturellen Erbes stärker in das Bewusstsein zu rücken, zu schützen und die Weiterentwicklung des Siedlungsraumes im historischen Kontext zu gestalten.

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 Stadtentwicklung, in zukünftigen Planungsprozessen</p>

	<p>und bei Bauordnungsangelegenheiten berücksichtigt werden können. So kann sichergestellt werden, dass historisch wertvolle Siedlungsbe- reiche nicht unbeabsichtigt verändert oder überformt werden, sondern in ihrer besonderen Ausgestaltung zum Erhalt des Dortmunder Stadtbil- des beitragen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurz- bis mittelfristig</p>
Gesamter Stadt- bezirk	<p>Konsequente Schließung der Blockränder prüfen</p> <p>Als Ergänzung und zur zusätzlichen Erhebung potenzieller Baulücken soll eine konsequente bauliche Schließung der Blockränder geprüft wer- den. Als Grundlage dient die ursprüngliche städtebauliche Planung der Nordstadt als urbanes, gemischtes Stadterweiterungsgebiet mit über- wiegend parzellierten und geschlossenen Blockrändern (Baublöcken) und einer klaren Trennung öffentlicher und privater Räume. Dadurch können außerdem funktionslose Räume, halböffentliche Flächen und Angsträume reduziert werden.</p> <p>Im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen für das Sanierungsver- dachtsgebiet Dortmund Nordstadt wurde bereits für einen Teilbereich des Siedlungsraumes eine Erhebung von Baulücken durchgeführt.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Amt für Stadt- erneuerung (FB 67) Zeithorizont: kurzfristig in Abhängigkeit von vorhandenen Ressourcen</p>
Sanierungsge- biet „Südliches Nordmarktquar- tier“: Brunnen- viertel, Nord- marktviertel, Münsterstraßen- viertel	<p>Erarbeitung von Gestaltungs- und Erhaltungssatzungen</p> <p>Der Rat der Stadt Dortmund hat in 2024 das Sanierungsgebiet „Südli- ches Nordmarktquartier“ beschlossen, nachdem eine vorbereitende Un- tersuchung erhebliche städtebauliche Missstände im zentralen Bereich des Sanierungsverdachtsgebiets festgestellt hat. Mit der öffentlichen Bekanntmachung im Januar 2025 ist das Sanierungsgebiet formal in Kraft getreten.</p> <p>Parallel dazu hat das Amt für Stadterneuerung (StA 67) das ‚Integrierte Handlungskonzept Zentrale Nordstadt‘ aufgestellt, um entsprechende Fördermittel für die Umsetzung von Stadterneuerungs- und Sanierungs- maßnahmen beantragen zu können. Der fokussierte Mitteleinsatz der Fördermittel soll in den räumlichen Geltungsbereich des Sanierungsge- bietes erfolgen.</p> <p>Für das Sanierungsgebiet bzw. einzelne Teilbereiche (z.B. Nordmarkt- viertel, Brunnenviertel, Münsterstraße) werden Erhaltungs- und Gestal- tungssatzungen geprüft und je nach Ergebnis erarbeitet.</p> <p>Zudem werden Maßnahmen zur Aufwertung und klimagerechten An- passung/Gestaltung des Gebäudebestandes und öffentlicher Räume umgesetzt.</p>

	<p>Akteur: Amt für Stadterneuerung (FB 67), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61)</p> <p>Zeithorizont: kurzfristig</p>
Borsigplatzviertel	<p>Umsetzung von Maßnahmen aus dem Denkmalpflegeplan</p> <p>Die besondere bauhistorische Bedeutung des Borsigplatzviertels wurde bereits in den 1980er Jahren erkannt, als ein Denkmalpflegeplan für das Viertel erstellt wurde. Die klare Empfehlung des damaligen Gutachtens für einen Denkmalsbereich wurde jedoch nicht umgesetzt, was bis heute fortlaufend zu Verlusten denkmalwerter und erhaltenswerter Bausubstanz führt. Daher ist die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Denkmalpflegeplan (Denkmalsbereich) eine wichtige Maßnahme, um die städtebaulichen und baulichen Qualitäten dieses historischen Viertels zu erhalten.</p> <p>Ebenso soll der Denkmalpflegeplan des Borsigplatzviertels als Grundlage für Planungen in dem Viertel genutzt werden.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61)</p> <p>Zeithorizont: kurzfristig in Abhängigkeit von vorhandenen Ressourcen</p>
Hafenviertel	<p>Instrumente zum flächendeckenden Schutz prüfen</p> <p>Zum Erhalt der historischen Siedlungs- und Gebäudestrukturen im Hafenviertel sollen Instrumente zum flächendeckenden Schutz geprüft werden (Gestaltungs-, Erhaltungs- bzw. Denkmalsbereichssatzung).</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61)</p> <p>Zeithorizont: langfristig</p>

Handlungsfeld Daseinsvorsorge und Lebensqualität

Ziel ist es, eine bedarfsgerechte und räumlich ausgewogene Versorgung mit sozialer Infrastruktur zu ermöglichen. Gerade im Stadtbezirk Innenstadt-Nord besteht dafür eine besondere Herausforderung, da die Nachfrage nach TEK- und Schulplätzen in den letzten Jahren infolge von Zuzügen stark angestiegen ist und auch in den nächsten Jahren weiter ansteigen wird. Das bestehende Angebot an TEK und Schulplätzen kann der Nachfrage nicht mehr gerecht werden. Vor diesem Hintergrund sind Kapazitätserhöhungen in Form von Bestandserweiterungen und Neubauten erforderlich. Die Stadtentwicklungsplanung ist bis auf weiteres zudem gefordert, zukünftige Grundstücksentwicklungen für den Ausbau zu ermöglichen. Im Sinne einer vorausschauenden Planung sind daher Strategien und Maßnahmen zur Flächensicherung zu entwickeln.

Im Bereich der Spielflächen und Jugendeinrichtungen liegt insgesamt eine gute Versorgung vor. Gleiches gilt für das Angebot im Bereich der Pflegeinfrastruktur.

Im Bereich des Brandschutzes und des Rettungsdienstes sind steigende Anforderungen und Anzahl an Einsätzen zu verzeichnen, was in Teilen eine Anpassung der Rettungsinfrastruktur erfordert.

Die fußläufige Nahversorgung ist für den zentralen und westlichen Bereich der Nordstadt gegeben, lediglich das Borsigplatzquartier gilt als unterversorgter Bereich. Die zentralen Versorgungsbereiche mit ihrer Funktion zur Versorgung aber auch als Orte der Begegnung und zum Aufenthalt weisen unterschiedliche Ausgangslagen und zum Teil Handlungsbedarfe auf.

Mit Blick auf die technischen Infrastrukturen in der Innenstadt-Nord stellt der sukzessive Ausbau zukunftsorientierter Infrastrukturen die Herausforderung für die nächsten Jahre dar. Eine besondere Bedeutung hat dabei der Ausbau und die Dekarbonisierung des Fernwärmenetzes. Mit einem bereits vorhandenem Fernwärmenetz im zentralen Bereich des Stadtbezirks sowie mehreren Prüfgebieten für die Erweiterung ist die Ausgangssituation für einen Ausbau gut.

Im Zuge des Klimawandels wird es zudem eine wichtige Aufgabe sein, die technischen Infrastrukturen an die Veränderungen anzupassen (z.B. häufiger auftretende Starkregenereignisse) und den Ausbau von erneuerbaren Energien voranzutreiben.



Ziel: Nachfragegerechte und wohnortnahe Ausstattung mit sozialer Infrastruktur

Um der bestehenden und der zum Teil 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 des Gemeinbedarfs</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. 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; bzw. Entwicklung Konzept Gemeinbedarfsflächen: kurzfristig</p>
Stadtbezirk	<p>Umsetzung der Bedarfsplanung TEK</p> <p>Zur Verbesserung der Versorgungssituation sind folgende Bauvorhaben vorgesehen. Die Projekte für die Erneuerung des Bestandes bzw. Ausweitung der Kapazitäten sind in zeitlichen Kategorien gestaffelt:</p> <p><u>Angebotsausbau bis 2025/26:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bornstraße 110 / Missundestraße • Münsterstraße 83-85 • Burgweg 17-19 <p><u>Weitere Planungen bis 2030:</u></p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Burgholzstraße 150 i.V.m. Schulen • Westhoffstraße 22 • Uhlandstraße 170 / Fliederstraße • Leopoldstraße 60 • Oestermärsch 76 <p><u>Projekte 2030 ff:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nordmarkt 18 i.V.m. GS-Nordmarkt • Heroldstr. 29 i.V.m. GS-Diesterweg • Kielstraße 26 • Stahlwerkstraße (B-Plan) / Karlsquartier • Speicherstraße / Hafenuartier • Oesterholzstr. 85-91 • Flächensicherung Treibstraße (Entwicklungsprojekt Bahnhofsumfeld Nord) <p>Akteur: Fachbereich Liegenschaften (FB 23), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Jugendamt (FB 51)</p>
Stadtbezirk	<p>Neubau / Angebotserweiterung an Grundschulen und an Schulen im Bereich Sek I & Sek II</p> <p><u>Grundschulen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubau der Grundschule Burgholzstraße 150 mit vier Zügen (2027/28) • Erweiterung und Neubau Oesterholz-Grundschule an der Stahlwerkstraße (5 Züge plus Sporthalle) (2030/31) • Abbruch und Neubau der Diesterweg-Grundschule (2027/28), einschl. Sporthalle Heroldstraße 35 (2030) • Abbruch und Neubau der Nordmarkt-Grundschule, einschl. Sporthalle Nordmarkt 18-20 (2028) • Flächensicherung nördliches Bahnhofsquartier für den Neubau einer Grundschule (langfristig) <p><u>Schulen Sek I & Sek II</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubau Gertrud Bäumer Realschule, Goethestraße 20 (2030) • Erweiterung und Neubau Helmholtz-Gymnasium, Münsterstraße 122 (2033) • Erweiterung Anne-Frank-Gesamtschule, Burgholzstraße 120 (2028/29) <p><u>Weitere Angebote</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubau Förderschule Burgholzstraße 150 (2027) • Neubau/Sanierung Nordbad (Entscheidung 2025) <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Fachbereich Liegenschaften (FB 23), Schulamt (FB 40)</p>



Ziel: Sicherung attraktiver Zentren

Ziel ist es, unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ausgangslagen die zentralen Versorgungsbereiche zu erhalten und weiterzuentwickeln. Aufgrund des Strukturwandels im Einzelhandel verliert der Einzelhandel jedoch 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 insgesamt	<p>Erarbeitung Projekt „Zukunftsfähige Zentren“</p> <p>Es soll eine gesamtstädtische systematische Analyse aller zentralen Versorgungsbereiche erfolgen, um einen Überblick über die Ist-Situation zu erlangen und darauf aufbauend konkrete Handlungsempfehlungen zur Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche auszusprechen („Zukunftsfähige Zentren“). Dabei sollen insbesondere folgende Aspekte in den Blick genommen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • baulich-räumliche Struktur • Erreichbarkeit • 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>
Sondergebietsstandort Bornstraße	<p>Qualifizierung Sondergebietsstandort Bornstraße</p> <p>Ein großer Teil der Verkaufsfläche des Sondergebietsstandortes Bornstraße besteht aus großflächigen nicht-zentrenrelevanten Einzelhandel, allerdings sind mit dem Westfalen-Einkaufszentrum (WEZ) auch nahversorgungs- und zentrenrelevante Einzelhandelsbetriebe hier ansässig. Daneben ist das Sondergebiet durch einen Nutzungsmix aus Freizeitnutzungen (wie Fitnessstudios, Gastronomiebetriebe, Indoor-Spielplatz) und Glücksspiel-Vergnügungsstätten (darunter kerngebietstypische Mehrfach-Spielhallen) geprägt. Der südliche Bereich leistet auch einen Beitrag zur fußläufigen Nahversorgung, allerdings fehlt es</p>

	<p>aufgrund der Kfz-Orientierung vielfach an direkten, kontinuierlichen und barrierefreien Zuwegungen.</p> <p>Um die bestehenden zentralen Versorgungsbereiche zu schützen, sollte ein restriktiver Umgang mit Anträgen im nahversorgungs- und zentrenrelevanten Spektrum nach Maßgabe des Baurechts erfolgen. Bei Änderungen nahversorgungsrelevanter Betriebe sollte auf eine Verbesserung von fußläufigen Zuwegungen und Barrierefreiheit hingewirkt werden.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: fortlaufend</p>
<p>Stadtbezirkszentrum Nordstadt</p>	<p>Neugestaltung Stadtbezirkszentrum Nordstadt</p> <p>Zur Neugestaltung des Stadtbezirkszentrum Nordstadt von der südlichen Münsterstraße bis zum Mehmet-Kubasiq-Platz wurden in einem Werkstattverfahren freiraumplanerische Konzepte mit zukunftsfähigen Lösungsansätzen für einen attraktiven, multifunktionalen und resilienten Stadtraum entwickelt. Die Bearbeitung des Projektes „Neugestaltung Münsterstraße“ erfolgt im Rahmen des Integrierten Handlungskonzepts Zentrale Nordstadt des Fachbereichs Stadterneuerung, ist jedoch abhängig von der Finanzierung durch Fördermittel sowie tiefergehenden Planungs- und Beteiligungsprozessen. Mit einem Baubeginn ist daher frühestens 2029 zu rechnen.</p> <p>Akteur: Amt für Stadterneuerung (FB 67) Zeithorizont: mittelfristig</p>
<p>Nördlich Burgtor</p>	<p>Neugestaltung der Eingangssituation zum Stadtbezirkszentrum Nordstadt</p> <p>Durch die Realisierung des Projektes nördlich Burgtor wird das Versorgungsangebot in dem Stadtbezirkszentrum modernisiert und erweitert. Der in der Münsterstraße ansässige Lebensmitteldiscounter LIDL plant den Umzug in den Neubau und schafft an dem bisherigen Altstandort Raum für eine Ergänzung des Zentren-Angebots, zum Beispiel im nahversorgungs- oder zentrenrelevanten Sortimentsbereich. Die Fläche des Neubaus wurde bereits in die Flächenabgrenzung des Masterplan Einzelhandel 2021 einbezogen. Als erster Mieter plant die Polizei den Umzug der Wache aus der Münsterstraße in den Neubau.</p> <p>Das Bauvorhaben ist aufgrund der Lage an einer wichtigen Zufahrt zum Dortmunder Wallring Teil des Entwicklungsraums „Burgtor-Burgwall“ laut City-Konzept 2030. Die Planung sieht darüber hinaus die Realisierung eines 18-geschossigen Hochpunktes am Kreuzungsbereich Leopoldstraße /Steinstraße vor, um bewusst eine städtebauliche Marke zu formulieren und so die Verbindung zwischen Nordstadt und Innenstadt zu betonen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Private</p>

	Zeithorizont: kurzfristig
Nahversorgungszentrum Borsigplatz / Westfalenhütte	<p>Realisierung des geplanten Lebensmittelmarktes im Karlsquartier</p> <p>Im Nahversorgungszentrum Borsigplatz / Westfalenhütte fehlt seit der Schließung des Edeka-Marktes im Jahr 2012 ein Magnetbetrieb des Lebensmitteleinzelhandels, seitdem ist das Borsigplatzquartier als unterversorgter Bereich anzusehen. Mit der Realisierung eines Lebensmittelmarktes im Zuge der Entwicklung „Karlsquartier“ soll die Situation in der Nahversorgung wieder verbessert werden.</p> <p>Akteur: Private, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurz- bis mittelfristig</p>



Ziel: Verminderung und Berücksichtigung von Überflutungsrisiken durch Starkregen

Die zunehmenden Starkregenereignisse stellen grundsätzlich – auch im Stadtbezirk Innenstadt-Nord - 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

Schützenstraße, Evinger Straße	<p>Verminderung und Berücksichtigung von Überflutungsrisiken durch Starkregen in Aufmerksamkeitsräumen</p> <p>Insbesondere für Aufmerksamkeitsräume mit einem erhöhten Überflutungsrisiko sollen z.B. in Machbarkeitsstudien individuelle Lösungsansätze zur Verringerung der Auswirkungen von außergewöhnlichen bzw. extremen Starkregenereignissen gesucht werden. Im Bereich südliche Schützenstraße (zwischen Mallinckrodtstraße und Bahnüberführung) gibt es Hinweise für ein erhöhtes Überflutungsrisiko im Fall von Starkregenereignissen. Gezielte Maßnahmen bei der angrenzenden Entwicklung des nördlichen Hauptbahnhofsumfeldes könnten ggf. dazu beitragen, das Überflutungsrisiko für diesen Bereich zu mindern. Ebenso befindet sich angrenzend im Übergang zum Stadtbezirk Eving ein weiterer Aufmerksamkeitsraum für Überflutung im Umfeld der Evinger Straße.</p> <p>Akteur: Stadtentwässerung (EB 70), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: fortlaufend</p>
--------------------------------	--



Ziel: Potenzial zum Ausbau von Wärmenetzen nutzen

Das Fernwärmenetz sollte unter Berücksichtigung der Nutzung erneuerbarer Energien (Dekarbonisierung) ausgebaut werden. Unter anderem aufgrund der dichten Siedlungsstruktur in der Innenstadt-Nord gibt es große Potenziale für den Ausbau des vorhandenen Fernwärmenetzes. Der Energienutzungsplan stellt – im Vorgriff auf die kommunale Wärmeplanung – die Bereiche dar, die für einen Ausbau des bestehenden Fernwärmenetzes geprüft werden.

Handlungsempfehlungen

Stadtbezirk	<p>Prüfung von Ausbau und Dekarbonisierung des Fernwärmenetzes</p> <p>In der Innenstadt-Nord ist ein Fernwärmenetz vorhanden, das maßgeblich von der Abwärme eines Industriebetriebes im Hafen versorgt wird und zukünftig weiter ausgebaut werden soll.</p> <p>Im Energienutzungsplan (ENP) bzw. der zukünftigen Wärmeplanung werden die Bereiche, die perspektivisch für eine Versorgung mit Fernwärme geeignet bzw. geplant sind, dargestellt. Zudem ist im Harderberghafen ein Standort für eine Elektrolyseanlage zur Herstellung von Wasserstoff mit einer Leistungsfähigkeit von 20 Megawatt in Planung. Darüber hinaus gibt es Planungen Altholz zur Wärmeengewinnung zu nutzen. Dadurch lässt sich ein Teil des nicht wiederverwertbaren Holzes, das sonst einer Restmüllverbrennungsanlage zugeführt würde, energetisch für Fern- und Nahwärme nutzen.</p> <p>Akteur: DEW 21 Zeithorizont: sofort bis langfristig</p>
-------------	--

Handlungsfeld Freiraum und Stadtklima

Der verdichtete Siedlungsbereich konzentriert sich auf die südlichen, citynahen Bereiche im Stadtbezirk, so dass die Grünflächenversorgung sich hauptsächlich auf die nördlichen Ränder beschränkt. Innerhalb des Siedlungsraumes ist häufig nur Begleit- und Repräsentationsgrün vorhanden. Der hohe Nutzungsdruck auf die bestehenden Flächen (bspw. für Wohnen, soziale Infrastruktur, Gewerbe etc...) hat in den letzten Jahren zu einem weiteren Verlust von Grünflächen im Bezirk geführt.

Eine beständige Herausforderung ist die Überwindung von Barrieren, da der Stadtbezirk von mehreren Gleisanlagen zerschnitten wird. Insbesondere der Erhalt bestehender sowie die Schaffung zusätzlicher Grünstrukturen im Siedlungsbereich stellen wichtige Ziele mit Blick auf den voranschreitenden Klimawandel dar. Neben der Durchgrünung ist bei Neubauten und Nachverdichtungen der dreifachen Innenentwicklung eine besondere Bedeutung beizumessen. Dies bedeutet, dass bei einer baulichen Nachverdichtung, neben der Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten, vor allem auch die Sicherung bzw. Entwicklung von Grünstrukturen erfolgen sollte.



Ziel: Sicherung und Vernetzung des Freiraums

Der stark verdichtete Stadtbezirk Innenstadt-Nord weist keine weitläufigen zusammenhängenden Freiräume auf. Daher ist es umso wichtiger, den vorhandenen Freiraum zu schützen, zu erhalten und zu fördern sowie Vernetzungen der Freiräume voranzutreiben.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
<p>Fredenbaum-park, Brüggmanns Hölzchen, Dietrich-Keuning-Park, Blücher-park</p>	<p>Schutz, Erhalt und Förderung der lokalen Park- und Grünanlagen, auch in Ihrer Funktion als „Stadtoasen / ruhiges Gebiet“</p> <p>Die bestehenden Park- und Grünanlagen im Stadtbezirk sollen geschützt, erhalten und gefördert werden. Auch hinsichtlich ihrer Erholungsfunktion als Stadtoasen innerhalb des Stadtbezirkes bilden sie wichtige Rückzugsräume.</p> <p>Akteur: Umweltamt (FB 60), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Grünflächenamt (FB 63)</p> <p>Zeithorizont: fortlaufend</p>
<p>Fredenbaumpark bis Hoeschpark, Hoeschpark in Richtung Hohenbuschei, Grüner Ring Westfalenhütte, Grünes U – Nördliches Hauptbahnhofsumfeld</p>	<p>Grüne Verbindungen vernetzen und ausgestalten</p> <p>Eine beständige Herausforderung für den Stadtbezirk ist die Überwindung von Barrieren, da der Stadtbezirk Innenstadt-Nord von mehreren Gleisanlagen zerschnitten wird. Die Vernetzung und Ausgestaltung von Grünverbindungen in Form von Fuß- und Radwegen fördert zum einen eine Stärkere Verknüpfung innerhalb und außerhalb des Stadtbezirkes, zum anderen werden durch die Verbindungen die Biotopverbunde in ihrer Funktion gestärkt.</p> <p>Akteur: Grünflächenamt (FB 63), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Amt für Stadterneuerung (FB 67)</p> <p>Zeithorizont: mittelfristig</p>
<p>Ehem. Westfalenhütte</p>	<p>Umsetzung neuer Park „Grüner Ring“</p> <p>Der neue ca. 34 ha große Park „Grüner Ring“ auf dem Gelände der ehemaligen Westfalenhütte befindet sich derzeit in Realisierung. Die neue Parkanlage bildet einen wichtigen Baustein im Sinne des radial-konzentrischen Freiraummodells.</p> <p>Akteur: Amt für Stadterneuerung (FB 67), Umweltamt (FB 60), Grünflächenamt (FB 63)</p> <p>Zeithorizont: Baubeginn kurzfristig</p>



Ziel: Durchgrünung und dreifache Innenentwicklung

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>
Stadterneuerungsgebiet zentrale Nordstadt	<p>Erarbeitung eines Freiraumkonzepts</p> <p>Als Maßnahmen zur Aufwertung und klimagerechten Gestaltung der öffentlichen Räume wird ein Freiraumkonzept für die Themen Grünordnung, Verortung von Klimaanpassungsmaßnahmen sowie Gestaltungs- und Nutzungskonzepte erarbeitet. Das Konzept gilt als allgemeine Handlungsgrundlage für die Weiterentwicklung des öffentlichen und halböffentlichen Raumes für die nächsten 10 bis 15 Jahre.</p> <p>Akteur: Amt für Stadterneuerung (FB 67)</p> <p>Zeithorizont: kurzfristig</p>

Gewerbegebiete, Magistralen	<p>Durchgrünung der Gewerbegebiete und Magistralen</p> <p>Zur Minderung einer hohen klimatischen Belastung, als Beitrag zur Klimaanpassung und zur Abkopplung von Regenwasser gemäß dem Schwammstadtziels sollte in den verdichteten und hoch versiegelten Gewerbegebieten und Magistralen eine stärkere Begrünung z.B. durch die Anpflanzung von großkronigen und schattenspendenden Bäumen erfolgen⁸⁸.</p> <p>Akteur: Umweltamt (FB 60), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Grünflächenamt (FB 63), Tiefbauamt (FB 66)</p> <p>Zeithorizont: mittelfristig</p>
Karlsquartier	<p>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 Fläche, bei denen diese Themen zu integrieren sind, ist z. B. die Entwicklung des „Karlsquartiers“ (siehe Handlungsfeld Wohnen und Leben) zu nennen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60), Private</p> <p>Zeithorizont: fortlaufend</p>

Handlungsfeld Mobilität und öffentlicher Raum

Der Verkehrssektor steht vor großen Umbrüchen. Neben „klassischen“ Infrastrukturprojekten gewinnen Handlungsfelder wie Mobilitätsmanagement und digitale Vernetzung an Bedeutung. Ziel ist die Umsteuerung des Verkehrs in Richtung eines stadtverträglichen, nachhaltigen und ressourcenschonenden Systems. Der Fokus im Handlungsfeld „Mobilität und öffentlicher Raum“ liegt daher auf der Förderung des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr). Auch wenn die Innenstadt-Nord insgesamt über ein leistungsfähiges Straßennetz, eine sehr gute Flächenabdeckung des ÖPNV und über ein gutes Alltags- und Freizeitnetz 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

⁸⁸ 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.

anbieten zu können. Folgende Maßnahmen sind zur Stärkung des Radverkehrs in der Innenstadt-Nord geplant:

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamter Stadtbezirk	<p>Aus-/ Umbau Radverkehrskonzept</p> <p>Aus-/Umbau Radverkehrskonzept entsprechend der Radverkehrsstrategie (Radzielnetz)</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66)</p> <p>Zeithorizont: fortlaufend</p>
Gesamter Stadtbezirk	<p>Umsetzung der Velorouten 1 / 2 und 9</p> <p>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.</p> <p><u>Veloroute 1 – Eving:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Hohe Priorität. Beginn von ersten Maßnahmen kurzfristig, Gesamtumsetzung langfristig <p><u>Veloroute 2 – Scharnhorst:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Mittlere Priorität. Mittel – bis langfristige Umsetzung <p><u>Veloroute 9 Huckarde/Mengede:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Niedrige Priorität, langfristige Umsetzung <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66)</p>
Anschluss östlich Westfalenhütte	<p>Umsetzung Hoesch-Hafenbahn-Weg</p> <p>Am östlichen Rand der Innenstadt-Nord wird durch den Regionalverband Ruhr der Hoesch-Hafenbahn-Weg auf einem bestehenden Bahndamm entlang der Westfalenhütte errichtet. Mit Anschluss an die Brackeler Straße sowie weiter Richtung Norden an die heutige Sinterstraße fügt sich der Hoesch-Hafenbahn-Weg in diesem Bereich gut in das regionale Radwegenetz ein.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), RVR</p> <p>Zeithorizont: langfristig</p>

Borsigstraße	<p>Umgestaltung der Borsigstraße im Bereich der Eisenbahnüberführung</p> <p>Um die hohe Auslastung des Kfz-Verkehrs zu senken, soll die Attraktivität des Umweltverbundes (Fußverkehr, Fahrradverkehr, ÖV) gestärkt werden. Dazu zählt die Neugestaltung des Querschnitts der Borsigstraße im Bereich der Eisenbahnüberführung. Die Fläche von zwei der derzeit vier vorhandenen Kfz-Streifen soll genutzt werden, um die Gehwege für Fußgänger zu verbreitern und Radfahrer*innen eine eigene Infrastruktur zu schaffen. Derzeit werden Radfahrende in dem Bereich im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: mittelfristig</p>
--------------	--



Ziel: Stärkung des ÖPNV

Mit Blick auf die Mobilitätswende weist der Stadtbezirk schon jetzt eine sehr gute Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf. So werden bereits 36,7 % der täglichen Wege mit dem Bus und der Bahn zurückgelegt. Damit liegt die Innenstadt-Nord an der Spitze der Gesamtstadt. Folgende Maßnahmen sind zur weiteren Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes geplant:

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamter Stadtbezirk	<p>Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen</p> <p>Um den Zugang zum ÖPNV für alle Personengruppen zu gewährleisten, sollen alle in der Nordstadt vorhandenen Bushaltestellen, bei denen ein Ausbau noch nicht erfolgt ist, barrierefrei ausgebaut werden.</p> <p>Akteur: Tiefbauamt (FB 66) Zeithorizont: fortlaufend</p>
Gesamter Stadtbezirk	<p>Einführung Buslinie 400 und CityTaktPlus</p> <p>Um den ÖPNV in Dortmund zu stärken und auszubauen wird eine neue Buslinie im Innenstadtnetz eingeführt, welche nahezu im 10-Minuten-Takt die wichtigsten Areale im Stadtgebiet miteinander verknüpft. Darüber hinaus werden Taktverdichtungen auf zentralen Achsen der Stadtbahn umgesetzt. Der Einsatz von mehr Stadtbahnwagen bedeutet weniger Wartezeit für die Fahrgäste.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), DSW21 Zeithorizont: kurzfristig</p>

<p>Hauptbahnhof Nordseite</p>	<p>Umgestaltung der Nordseite des Hauptbahnhofs</p> <p>Im Zuge der städtebaulichen Neugestaltung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes als Eingang zur Nordstadt sind folgende Maßnahmen zur Entwicklung einer modernen Mobilitätsdrehscheibe sowie zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsangebote zu nennen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Errichtung Zentraler Omnibusbahnhof - Errichtung Fahrradparkhaus mit ca. 950 Stellplätzen - Schaffung neuer Fuß- und Radwegeverbindungen inkl. fahrradfreundlicher Umgestaltung der Achse Treibstraße bis Gronaustraße - Temporäre Errichtung einer Bike-and-Ride-Anlage (bis Fertigstellung Fahrradparkhaus) <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: langfristig</p>
<p>Ehem. Westfalenhütte</p>	<p>Verlängerung Stadtbahnlinie Westfalenhüttenallee</p> <p>Im Zuge der Entwicklung des Areals der ehemaligen Westfalenhütte ist die Erweiterung der Stadtbahnlinie über den derzeitigen Endhaltepunkt Westfalenhütte hinaus geplant.</p> <p>Akteur: Tiefbauamt (FB 66) Zeithorizont: langfristig</p>



Ziel: Sicherung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

Im Stadtbezirk Innenstadt-Nord sind verschiedene Straßenbauprojekte geplant, die insbesondere im Zusammenhang mit der Sicherung und Entwicklung des Wirtschaftsstandortes stehen.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
<p>Nordspange – Teilbereich Westfalenhütte</p>	<p>Herstellung Hoeschallee / Springorumstraße als Teil der „Nordspange“</p> <p>Im Zusammenhang mit der Wiedernutzung und Inwertsetzung der gewerblichen Flächenpotenziale auf dem Areal der ehem. Westfalenhütte ist ein neues Hauptverkehrsgerüst entwickelt worden. Die Planungen sehen vor, dass sowohl neue Straßenverbindungen entstehen als auch bereits vorhandene, derzeit nicht öffentlich gewidmete Straßen auf dem Werksgelände, wieder Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes werden. Das Rückgrat der Erschließung bildet einerseits die Hoeschallee von der Brackeler Straße bis zum Anschluss an die Bornstraße. Die</p>

	<p>Hoeschallee schwenkt dazu von der Brackeler Straße in Richtung Norden aus und führt diagonal über das Westfalenhüttengelände.</p> <p>Ein weiterer Bestandteil des Verkehrsgerüsts auf dem Areal ist die Ost-West-Verbindung. Zwischen dem Werkstor 1 im Westen an der Oesterholzstraße und der geplanten Kreuzung mit der Hoeschallee wird die heutige, westliche Springorumstraße wieder Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes. Von der Kreuzung Hoeschallee / Springorumstraße ist Richtung Osten eine neue Straßenverbindung, die „Westfalenhüttenallee“, geplant.</p> <p>Neben der Erschließung und Reaktivierung brachgefallener Flächen im zentralen Westfalenhüttenbereich soll durch die ‚Nordspange‘ eine Entlastung der gewerblichen Verkehre der Nordstadt und eine bessere Anbindung an das überregionale Straßennetz erfolgen.</p> <p>Da kurz- bis mittelfristig keine Finanzierung der Nordspange über Fördermittel in Aussicht gestellt wird, sollen alternative Finanzierungen geprüft werden (ggf. auch aus städtischen Mitteln). Zudem sollte die Planung und Dimensionierung der Erschließung mit dem zu definierenden gewerblichen Nutzungskonzept abgeglichen werden.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66) Zeithorizont: langfristig</p>
Nördlich Burgtor	<p>Neubau der Eisenbahnüberführung Nördlich Burgtor</p> <p>Die Bundesstraße 54 als Eingangsbereich zum nördlichen Burgtor ist ein wichtiger Einfallstor zur City bzw. in die Innenstadt-Nord, der einer dringenden Aufwertung bedarf. Daher wird der Bereich städtebaulich neu geordnet. Zurzeit befindet sich die Errichtung einer gemischt genutzten Immobilie mit einem 18-geschossigen Hochhaus zwischen Münsterstraße, Leopoldstraße und Freiherr-vom-Stein Platz in mehreren Bauabschnitten in Planung, die neben Wohnen auch Gewerbe- und Büroflächen vorsieht (siehe Handlungsfeld Daseinsvorsorge und Lebensqualität).</p> <p>Des Weiteren plant die Deutsche Bahn den Neubau für die Eisenbahnüberführung Burgtor. In diesem Zuge soll der aktuell kurvig verlaufende Straßenraum begradigt und verbreitert werden, damit der Verkehrsraum nach neuen Richtlinien ausgebaut werden kann. Die Baumaßnahmen schaffen eine neue, attraktive Eingangssituation zur Münsterstraße und damit zur zentralen Nordstadt. Mit einem neuen Stadtplatz und mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr kann hier eine erhebliche Aufwertung erzielt werden.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66) Zeithorizont: mittelfristig</p>

Westfaliastraße	<p>Vollanschluss Westfaliastraße</p> <p>Im Zusammenhang mit der Entwicklung des ICE-Werkes am Hafen steht der geplanten Vollanschluss der Westfaliastraße an die Ost-West Verbindung OW IIIa (Mallinckrodtstraße). Mit dieser Maßnahme soll eine Ergänzung des Straßennetzes innerhalb des Hafengebietes erreicht werden. Aktuell ist es dem Kfz-Verkehr nur möglich, an der OWIIIa aus der Stadt kommend abzufahren bzw. stadteinwärts aufzufahren. Das hat zur Folge, dass der Kfz-Verkehr die nächste Abfahrt Sunderweg als U-Turn nutzt, um zur Westfaliastraße zu gelangen. Es ist geplant, den Vollanschluss mit zwei neuen Rampen sowie Brückenbauwerken über das Gelände des zukünftigen ICE-Werks, mit Anschluss an die Westfaliastraße, herzustellen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66)</p> <p>Zeithorizont: mittelfristig</p>
-----------------	--

Handlungsfeld Wirtschaft und Arbeit

Maßgebliches Ziel der Dortmunder Wirtschaftsflächenentwicklung ist es, ein quantitativ und qualitativ gutes Angebot an Wirtschaftsflächen für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen vorzuhalten und vorhandene Wirtschaftsflächen zu sichern, um eine positive ökonomische Entwicklung der Stadt zu unterstützen und vorhandene Arbeitsplätze zu sichern bzw. neue schaffen zu können⁸⁹.

Der Stadtbezirk Innenstadt-Nord verfügt über die größte Anzahl von Wirtschaftsflächen aller Stadtbezirke. Hervorzuheben sind die Flächen der ehem. Westfalahütte sowie der Hafen. Da keine weiteren Wirtschaftsflächenpotenziale im Freiraum vorhanden sind, stellen die Reaktivierung aus der Nutzung gefallener Wirtschaftsflächen und die Aktivierung von vorhandenen Potenzialen wichtige Bausteine dar. Zudem spielen die Profilschärfung und Qualifizierung bestehender Wirtschaftsflächen eine immer größere Rolle.

Neben der intensiveren Nutzung der Wirtschaftsflächen sollen die bestehenden Wirtschaftsflächen auch unter stadtklimatischen Aspekten verbessert werden (Begrünung, Entsiegelung, Unterstützung Energiewende: Photovoltaik auf Dächern, an Fassaden und auf Parkplatzflächen). Ebenso soll zukünftig verstärkt betrachtet werden, wie Potenziale der Wirtschaftsflächen bezüglich Energieeffizienz und -produktion, Wärmeplanung und Kreislaufwirtschaft gehoben werden können.



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

⁸⁹ 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.

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 Innenstadt-Nord. Zur Steuerung der vorhandenen Ressourcen wird jedoch empfohlen, zunächst das Gewerbegebiet Bornstraße in den Blick zu nehmen, da das Bestandsgebiet teilträumlich erhebliche Erneuerungs- und Umstrukturierungsbedarfe sowie mindergenutzte Flächen aufweist.

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>
Gewerbegebiet Bornstraße	<p>Qualifizierung Gewerbegebiet Bornstraße</p> <p>Die östlich und westlich der Bornstraße gelegenen Wirtschaftsflächen sind über einen längeren Zeitraum gewachsenen und sind geprägt von einer Mischung aus großflächigem Einzelhandel, produzierendem Gewerbe, Kleinbetrieben insbesondere aus dem Kfz-Gewerbe sowie (Fremd-) Nutzungen wie Vergnügungsstätten.</p> <p>Trotz seiner hohen Standortgunst – gute Anbindung an den Hafen, an das Schienen- und Autobahnnetz, an den öffentlichen Nahverkehr sowie in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt – tritt das Gebiet in Teilbereichen durch Brachflächen, untergenutzte Flächen und Leerstände sowie anspruchlose Gestaltung der Gebäude und Freiflächen negativ in Erscheinung.</p> <p>Die Probleme in diesem Bereich, insbesondere durch die Ausbreitung gebietsfremder Nutzungen, sind bekannt, konnten allerdings in der Vergangenheit mit formellen Planungsinstrumenten nicht hinreichend behoben werden. Um den gewerblichen Branchenbesatz weiter zu</p>

	<p>sichern, ist insbesondere eine verstärkte bauordnungsrechtliche Steuerung bei eingehenden Bauanträgen nötig.</p> <p>Des Weiteren sollte die Initiierung eines Gewerbegebietsmanagement sowie ein Modellprojekt zur Nachverdichtung im Bestand geprüft werden. Da für diese Maßnahmen Fördergelder erforderlich sind, sind auch mögliche Förderzugänge zu prüfen. Die Ausweisung als Stadterneuerungsgebiet für die Initiierung weiterer Aufwertungsmaßnahmen könnte eine langfristige Perspektive für das Gewerbegebiet sein. Dabei ist an Erfahrungen zur Umfeldverbesserung aus der Vergangenheit anzuknüpfen (u.a. ExWoSt Städtebau und Wirtschaft 1989-1993, Modellprojekt Dortmund-Bornstraße).</p> <p>Positive Entwicklungen mit der Erweiterung der Zugwerkstatt zur Instandhaltung der Züge des Rhein-Ruhr-Express an der Ravensberger Straße und der Ansiedlung eines Möbelhauses mit 40.000 m² Verkaufsfläche an der Hildastraße sind ebenfalls in diesem Zusammenhang zu nennen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF)</p> <p>Zeithorizont: kurz- bis mittelfristig</p>
<p>Westfalenhütte, GE Feineisenstraße</p>	<p>Gewerbegebiete Westfalenhütte und Feineisenstraße durchgrünen und energetisch optimieren</p> <p>Es wird empfohlen, die Gewerbegebiete 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 Fassadenbegrünungen. Des Weiteren sollen die Potenziale der Wirtschaftsflächen bezüglich Energieeffizienz und -produktion, Wärmeplanung und Kreislaufwirtschaft genutzt werden (siehe Handlungsfeld Daseinsvorsorge und Lebensqualität) z.B. durch mehr Solaranlagen auf den Dächern, effizientere Wasser-, Strom oder Wärmeverbraucher oder effektivere Wertstofftrennung oder Verwertung.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF), Umweltamt (FB 60), Private</p> <p>Zeithorizont: kurz- bis mittelfristig</p>



Ziel: Reaktivierung aus der Nutzung gefallener Wirtschaftsflächen

Eine der bedeutendsten Wirtschaftsflächen in Dortmund ist das Areal der ehem. Westfalenhütte, auf der mit der ehem. Kokerei Kaiserstuhl und dem Areal Südlich Springorumstraße noch erhebliche gewerbliche Entwicklungspotenziale liegen.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
<p>Westfalenhütte (Kokerei Kaiserstuhl, Südlich Springorumstraße)</p>	<p>Reaktivierung der Wirtschaftsfläche ehem. Westfalenhütte</p> <p>Das Gelände der ehem. Westfalenhütte ist mit rd. 260 ha ein bedeutendes Entwicklungsareal in Dortmund. Als Wiege der früheren Hoesch AG hat die Westfalenhütte eine lange Tradition als Standort der Schwerindustrie. Mittlerweile werden nur noch Teilbereiche durch den Thyssenkrupp-Konzern genutzt. Ein Rahmenplan aus 2008 bildet die Leitlinie für die städtebauliche Entwicklung, der kontinuierlich fortgeschrieben wird und die Grundlage für mehrere Bebauungsplanverfahren bildet. In einem Bereich Südlich Springorumstraße und der ehem. Sinteranlage sind bereits großflächige Logistikknutzungen entstanden. Neben der gewerblichen Entwicklung werden zukünftig auch Flächen für Wohnen und Freiraum entstehen. Mit dem ‚Grünen Ring‘ wird ein ca. 35 ha großer Park / Grünanlage mit Verbindungen für den Fuß- und Radweg geschaffen. Teilmaßnahmen des ‚Grünen Rings‘ wurden bereits umgesetzt. Daneben wird mit dem Karlsquartier, in dem rd. 800 Wohneinheiten sowie eine Schule, eine Tageseinrichtung für Kinder und ein Lebensmittelmarkt entstehen, eine Anbindung an das Borsigplatzviertel geschaffen.</p> <p>Mit den Flächen der ehem. Kokerei Kaiserstuhl (rd. 49 ha) und einem Bereich Südlich Springorumstraße (rd. 7,6 ha) bestehen noch erhebliche gewerbliche Entwicklungspotenziale auf gewerblich vorgezogenen Flächen. Mit einem Beschluss zur Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht für den Bereich der ehem. Kokerei Kaiserstuhl behält sich die Stadt das Recht zur Sicherung einer entsprechenden geordneten städtebaulichen Entwicklung im Falle eines Grundstücksverkaufs durch die derzeitigen Eigentümer*innen vor.</p> <p>Bei der weiteren Entwicklung sollte ein Nutzungskonzept für die verbleibenden gewerblichen Flächenpotenziale erarbeitet werden, das Zielnutzer und Branchen definiert. Dabei sollten keine weiteren Logistikknutzungen an dem Standort entstehen, sondern eine gewerblich-industrielle Entwicklung mit einer hohen, arbeitsplatzintensiven Ausnutzung der Flächen angestrebt werden. In dem eingeleiteten Bebauungsplanverfahren InN 247 werden diese Ziele für den Bereich der ehem. Kokerei Kaiserstuhl konkretisiert.</p> <p>Weiter ist zu beachten, dass im Rahmen der Umfeld-Entwicklung ein attraktiver öffentlicher Raum entsteht, der Aufenthaltsqualität und Durchlässigkeit bietet sowie eine hohe Durchgrünung (Klimaresilienz) aufweist, um das Areal der ehem. Westfalenhütte wieder in den Siedlungsbereich der Nordstadt als zugänglichen Raum zu integrieren.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF), Private Zeithorizont: mittel- bis langfristig</p>



Ziel: Wirtschaftsflächenpotenziale aktivieren

Im Stadtbezirk Innenstadt-Nord sind weitere gewerbliche Entwicklungspotenziale vorhanden, die aktiviert werden sollten, um auch zukünftig qualitativ hochwertige Gewerbegrundstücke und Arbeitsplätze zur Verfügung stellen zu können.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Hafen	<p>Weitere Entwicklung der südlichen und nördlichen Speicherstraße zum Hafenviertel sowie Aktivierung ungenutzter Wirtschaftsflächen im (Industrie-)Hafen</p> <p>Der Dortmunder Hafen ist mit seiner trimodalen Verkehrsanbindung ein Industrie- und Logistikstandort von internationaler Bedeutung und einer der ausgedehntesten zusammenhängenden Wirtschaftsflächen in Dortmund.</p> <p>Im Fokus der Entwicklung steht insbesondere die Umsetzung der Rahmenplanung zur südlichen und nördlichen Speicherstraße zum „Hafenviertel“, die im südlichen Bereich bereits begonnen hat. Auf einer Gesamtfläche von rd. 13,5 ha sollen die klassischen Hafennutzungen um urbane, gewerbliche Nutzungen erweitert werden. Der Satzungsbeschluss des Bebauungsplans InN 246 für den nördlichen Bereich sowie der Feststellungsbeschluss zur parallelen Änderung Nr. 85 des Flächennutzungsplans sind am 26.09.2024 durch den Rat der Stadt Dortmund gefasst worden (DS-Nr. 35645-24). Bei der Entwicklung sollte die Vernetzung mit dem bestehenden Nahversorgungszentrum Schützenstraße im Blick behalten werden.</p> <p>Daneben gilt es, brachliegende Wirtschaftsflächen zu aktivieren und weiterhin für industrielle Nutzungen mit Hafenbezug vorzuhalten. Das größte Potenzial stellt dabei ein Grundstück an der Kanalstraße dar (ca. 5,5 ha), das durch Altlasten vorgeprägt ist und zum „Industriecampus“ entwickelt werden soll. Die Fläche soll sich weiterhin als Industriestandort positionieren und ebensolchen industriellen Nutzungen Raum geben.</p> <p>Der Erhalt des derzeit leerstehenden Gebäudes des denkmalgeschützten Hafenamtes von 1899, das stadtbildprägend für den Dortmunder Hafen ist, ist zudem sicherzustellen.</p> <p>Ferner gilt es zu beachten, dass im Hafen weiterhin ein hohes Potenzial für den Ausbau und die Dekarbonisierung des Fernwärmenetzes besteht, das verstärkt genutzt werden sollte.</p> <p>Auch sind hier zahlreiche Recyclingbetriebe ansässig – dieses Cluster sollte erhalten und gestärkt werden.</p>

	<p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF), Amt für Stadterneuerung (FB 67), d-port21</p> <p>Zeithorizont: mittel- bis langfristig</p>
<p>Nördliches Hauptbahnhofsumfeld</p>	<p>Entwicklung und Umgestaltung des nördlichen Hauptbahnhofsumfeldes zu einem Stadtquartier für Wohnen, Gewerbe, Bildungseinrichtungen und Einzelhandel</p> <p>Die Entwicklung des nördlichen Bahnhofsumfeldes ist ein wichtiges Zukunftsprojekt der Stadt Dortmund. Das nördliche Hauptbahnhofsumfeld stellt sich derzeit als Gemengelage unterschiedlicher Nutzungen dar und weist verschiedene städtebauliche und verkehrliche Defizite auf. Brachgefallene Bahnflächen sowie mindergenutzte Gewerbe- und Bauflächen prägen das Erscheinungsbild, der nördliche Bahnhofsvorplatz weist wenig Aufenthaltsqualität auf. Die Bahnanlage und die fehlenden attraktiven Wegeverbindungen wirken als Barriere zwischen der Innenstadt-Nord und der City.</p> <p>Mit der Entwicklung zum Quartier am „Grünen U“ sollen durch einen geordneten Planungsprozess zurzeit minder- oder ungenutzte Flächen zu einem modernen und nachhaltigen Stadtquartier für Wohnen, Gewerbe, Bildungseinrichtungen und – zum Schutz der Zentren in eingeschränktem Umfang – Einzelhandel weiterentwickelt werden, das aktuellen Klimaschutzziele gerecht wird. Dabei steht auch die städtebauliche Neugestaltung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes als Eingang zur Nordstadt und die Entwicklung einer modernen Mobilitätsdrehscheibe und die Förderung nachhaltiger Mobilitätsangebote im Fokus. Ebenso wird mit der Entwicklung des Grünen U, einem innerstädtischen Park mit hoher Aufenthaltsqualität, eine Verbindung zwischen Blücherpark und Dietrich-Keuning-Park hergestellt. Durch das Projekt soll ein besserer städtebaulicher Übergang und eine stärkere soziale Vernetzung mit der Innenstadt-Nord erfolgen.</p> <p>Durch das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt wurde innerhalb einer Explorationsphase eine Rahmenplanung erarbeitet, die am 13.02.2025 vom Rat der Stadt Dortmund beschlossen worden ist. Ein wichtiger Faktor bei der geplanten Entwicklung ist der Erwerb von Grundstücken verschiedener Eigentümer*innen innerhalb des Plangebietes. Um Zugriff auf die Grundstücke zu erlangen und möglichen Fehlentwicklungen entgegenzuwirken, wurde eine Vorkaufsrechtssatzung für das Plangebiet erlassen.</p> <p>Bei der weiteren Projektentwicklung sollten die gewerblichen Flächenanteile gesichert werden, damit diese nicht durch renditestarke Nutzungen wie dem Wohnen verdrängt werden. Die bestehenden zentralen Versorgungsbereiche sollten bei der Ausweisung von Einzelhandelsnutzungen ebenso Berücksichtigung finden. Aus dem angrenzenden Umfeld könnten sich zudem Bedarfe für Gemeinbedarfsnutzungen ergeben.</p>

	<p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Amt für Stadterneuerung (FB 67), Private</p> <p>Zeithorizont: langfristig</p>
Güterbahnhof Westfaliastraße	<p>Entwicklung ICE-Werk am Hafen</p> <p>Eine bedeutsame Entwicklung stellt die Ansiedlung des ICE-Instandhaltungswerks auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Westfaliastraße dar. Das Projekt ist planerisch bereits abgeschlossen, die Baumaßnahme startete Ende 2024 und wird voraussichtlich bis 2027 abgeschlossen sein. Südlich der Mallinckrodtstraße entsteht eine Abstell- und Innenreinigungsanlage. Nördlich davon werden sich die Werkshalle mit ihren vier Werkstattgleisen, die Außenreinigungsanlage, die Radsatzdrehbank und die technischen Prüfeinrichtungen befinden. Für das Vorhaben wird u.a. ein Neubau der Brücke Franziusstraße erforderlich sein. Die Investitionskosten belaufen sich auf ca. 400 Million Euro, es werden ca. 500 Arbeitsplätze an dem Standort entstehen.</p> <p>Ein Teil der bestehenden Gleisanlagen, insbesondere südlich der Mallinckrodtstraße, bleiben erhalten, so dass auch weiterhin ein Luftaustausch zur Stadtbelüftung durch die Luftleitbahnen erfolgt. Eine darüber hinaus weitergehende Bebauung der Gleisanlagen sollte nicht erfolgen.</p> <p>Akteur: Private (Deutsche Bahn)</p> <p>Zeithorizont: kurzfristig</p>

Handlungsfeld Wohnen und Leben

Die Siedlungsentwicklung des Stadtbezirks ist in den meisten Teilen abgeschlossen. Wohnbauflächenpotenziale ergeben sich kaum noch aus dem Flächennutzungsplan, sondern aus kleinteiligem Abriss und Neubau sowie größeren Brachflächen, für die eine Nachnutzung konzipiert wurde. Diese Potenziale befinden sich in den Kategorien der rechtsverbindlichen und der sich in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne. Ein geringer Anteil an Flächenreserven findet sich in Baulücken nach § 34 BauGB wieder.

Die Wohnbauflächenpotenziale, die nicht aktuell oder kurzfristig entwickelt werden, wurden mithilfe der Wohnbauflächenrevision auf ihre grundsätzliche Entwicklungsfähigkeit geprüft. 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 mittelfristige Entwicklungen
- Potenzialflächen für langfristige Entwicklungen und Nachrückreserve für den „Flächenpool“
- Potenzialflächen für nachrangige Entwicklung oder ggf. für andere Nutzungen.

Gleichzeitig wird der Fokus der wohnbaulichen Entwicklung auch in der dichtbesiedelten Nordstadt auf den Innenbereich gelenkt, um durch Nachverdichtungen und Baulückenschließungen in hochverdichteten als auch in bislang weniger verdichteten Bereichen Wohnraum zu schaffen. 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 (s. auch Handlungsfeld Freiraum und Stadtklima). Gerade auch bei der Entwicklung neuer Wohngebiete sollten die Möglichkeiten der Nah-/ Fernwärme geprüft werden (s. 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.



Ziel: Maßvolle Nachverdichtung

Um dem hohen Bedarf an Wohnraum mit dem gleichzeitigen Anspruch an eine gute Umfeldausstattung nachzukommen, stellt eine maßvolle Nachverdichtung in integrierter Lage die beste Lösung dar. Dabei ist v.a. in höher verdichteten Bereichen darauf zu achten, dass mit einer baulichen Entwicklung auch die Entwicklung von „Grün“ einhergeht (Dach- und Fassadenbegrünung, Entsiegelung etc.) und Mobilitätsaspekte mitgedacht werden (Mobilitätskonzepte, PKW-/ Fahrradstellplätze 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 angedacht, um Potenziale für die Schaffung von Wohnraum, Gemeinbedarf aber auch die Ansiedlung von Gewerbe im Innenbereich zu eruieren und Maßnahmen zur Hebung dieser Potenziale aufzuzeigen. Dabei wird Wert daraufgelegt, durch eine integrierte Betrachtung Räume zu identifizieren, 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</p>

	<p>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>Zu den erhobenen Baulücken zählen sowohl klassische Baulücken (freie Flächen zwischen bestehenden Siedlungsstrukturen) als auch z.B. geringfügig bebaute und fehlgenutzte Flächen sowie leerstehende und abgängige Gebäude. Auf Grundlage der Erhebungsergebnisse können das grundsätzliche Potenzial, das sich durch Baulücken ergibt, abgeschätzt und Aktivierungsstrategien entwickelt werden (siehe Handlungsfeld Baukultur und Urbanität).</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 werden.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) Zeithorizont: kurzfristig</p>



Ziel: Wohnbauflächen entwickeln

Die noch bestehenden Wohnbauflächenpotenzial im Stadtbezirk Innenstadt-Nord werden, in Abhängigkeit von dem Planungsrecht, zeitlich gestaffelt entwickelt. Darüber hinaus bestehende Potenziale finden sich nicht mehr im Flächennutzungsplan oder Bebauungsplänen wieder. Lediglich vereinzelte Baulücken können noch als Wohnbauflächen entwickelt werden. Bei der Entwicklung von Flächen sollten die Möglichkeiten der Nah-/ Fernwärme geprüft werden und auf eine klimaangepasste Gestaltung Wert gelegt werden (siehe Handlungsfelder Lebensqualität und Daseinsvorsorge sowie Freiraum und Stadtklima).

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamtstadt	<p>Durchführung Wohnbauflächenrevision</p> <p>Mit Hilfe der Wohnbauflächenrevision erfolgt eine Überprüfung aller bislang nicht in Anspruch genommener Wohnbaulandpotenziale des Flächennutzungsplans hinsichtlich aktueller Entwicklungseinschätzungen, sowie die Prüfung neuer Flächen als mögliche</p>

	<p>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>
<p>Wohnbauflächenpotenziale in bestehenden Bebauungsplänen (aktuelle, kurzfristige Entwicklung)</p>	
<p>Westlich Stahlwerkstraße, Karlsquartier</p>	<p>Umsetzung des Bebauungsplanes InN 226 – Karlsquartier</p> <p>Als aktueller Entwicklungsschwerpunkt in der Innenstadt-Nord befindet sich nach der erforderlichen Planrechtschaffung im Jahr 2023 im statistischen Unterbezirk Westfalenhütte das Projekt Karlsquartier mit rd. 800 Wohneinheiten auf 3 ha als Teil der Rahmenplanung „Westfalenhütte“ in Umsetzung. Neben der Wohnbebauung sind Grün- und Parkanlagen, eine Schule, ein Kindergarten und ein Supermarkt als ergänzende Nutzungen geplant.</p> <p>Akteur: Amt für Wohnen (FB 64), Private Zeithorizont: kurzfristig</p>
<p>Wohnbauflächenpotenziale für eine mittelfristige Entwicklung</p>	
<p>Hauptbahnhof Nordseite</p>	<p>Perspektivische Entwicklung des Wohnbauflächenpotenzials „Hauptbahnhof Nordseite“</p> <p>Eine großflächige Flächenumnutzung mit vielfältigem Nutzungsmix, dessen Bebauungsplan sich derzeit in Aufstellung befindet, wird im Bereich „Hauptbahnhof Nordseite“ (InN 237, 495 WE auf ca. 3,3 ha) nordwestlich des Stadtkerns angestrebt. Da sich das Planverfahren in einem frühen Stadium befindet, kann es im weiteren Verlauf zu Veränderungen bezogen auf den Nutzungsmix sowie auf die geplanten Wohneinheiten kommen (siehe Handlungsfeld Wirtschaft und Arbeit).</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Stadterneuerung (FB 67), Private Zeithorizont: langfristig</p>



Ziel: Wohnbauflächenpotenziale mit Blick auf ihre Entwicklungsfähigkeit überprüfen

Im Zuge der Ergebnisse der Wohnbauflächenrevision kann es auf Grundlage der umfangreichen Restriktionsanalyse zu einer Überprüfung von Wohnbauflächenpotenzialen kommen. Insgesamt wurde im Stadtbezirk Innenstadt-Nord eine Fläche identifiziert (s. unten). Diese Einschätzung ist zu verifizieren und als Merkposten für eine evtl. erforderliche Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes zu sehen. Eine Änderung der planungsrechtlichen Situation dieser Fläche ist nur durch ein formelles Bauleitplanverfahren möglich.

Handlungsempfehlung

Verortung	Handlungsempfehlung
Wohnbauflächenpotenziale für eine nachrangige Entwicklungen ggf. für andere Nutzungen besser geeignete Flächen	
Wohnen am Fredenbaum	<p>Überprüfung des Wohnbauflächenpotenzials „Wohnen am Fredenbaum“ (InN 239)</p> <p>Für die Siedlungserweiterungsfläche „Wohnen am Fredenbaum“, rd. 1,2 ha groß, liegt der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans InN 239 mit der gleichzeitigen Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren vor. Ziel der Verfahren ist es, Planungsrecht für eine Wohnnutzung zu schaffen. Das Verfahren ruht derzeit.</p> <p>Im Rahmen der Restriktionsanalyse zur Wohnbauflächenrevision ist die Fläche mit besonders harten Restriktionen bewertet worden (vollständige Lage im Überschwemmungsbereich (HQextrem), isolierte Lage im Stadtbezirk mit geringer Infrastruktur innerhalb eines „ruhigen Gebietes“). Zudem liegt das Grundstück in einer Senke, so dass bei Starkregen Überflutungen hervorgerufen werden können.</p> <p>Eine wohnbauliche Entwicklung wird daher erschwert und ist mit einem nicht kalkulierbaren Risiko verbunden.</p> <p>Daher ist die Fläche auf Ihre grundsätzliche Entwicklungsfähigkeit zu überprüfen und langfristig nachgeordnet oder für andere Nutzungsmöglichkeiten zu entwickeln. Beispielsweise könnte das Grundstück als Potenzialfläche für temporäre Infrastruktur- / Gemeinbedarfsnutzungen vorgehalten werden. Auch die Reaktivierung als Sportplatz ist eine Möglichkeit für die zukünftige Nutzung. Die Bauweise sollte sich dem Hochwasserrisiko entsprechend anpassen.</p> <p>In Abhängigkeit von der Zielnutzung sind die Planverfahren fortzuführen. Die zukünftige Nutzung ist bei einer evtl. erforderlichen Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zu berücksichtigen.</p> <p>Akteur: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Stadtentwässerung Dortmund (EB 70) Zeithorizont: langfristig</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 Stadtbezirksentwicklungsplan eingebracht werden.

Die Einschätzung zu der Ergebnisaufbereitung wird im Folgenden dargestellt.

6.1 Online-Beteiligung der Öffentlichkeit

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

Es haben sich 35 Bürger*innen an der Befragung beteiligt. Dies zeigt, dass es sich nicht um eine repräsentative Befragung handelt, sondern vielmehr ausschnittsweise ein Stimmungsbild der Bewohner*innenschaft vor Ort widerspiegelt. 71 % der Teilnehmer*innen wohnen im Stadtbezirk Innenstadt-Nord. Der überwiegende Teil (85 %) ist zwischen 31 und 65 Jahre alt.

Die Rückmeldungen der Beteiligten zu den einzelnen Zielen der Handlungsfelder zeigt, dass diese grundsätzliche Zustimmung finden. So lagen die Zustimmungswerte („stimme zu“/„stimme grundsätzlich zu“). zwischen 57 % und 94 %. Die höchsten Zustimmungswerte erhielten die Ziele „Sicherung und Vernetzung des Freiraums“ (94 %), „Stärkung des ÖPNV“ (94%) sowie die Ziele „Nachfragegerechte und wohnortnahe Ausstattung mit sozialer Infrastruktur“ und „Potenzial zum Ausbau von Wärmenetzen nutzen“ mit jeweils 89 %. Die niedrigsten Zustimmungswerte erhielten die Ziele „Wohnbauflächenpotenziale mit Blick auf ihre Entwicklungsfähigkeit überprüfen“ (Wohnen am Fredenbaum – 57 %) und „Sicherung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes“ (Herstellung Hoeschallee/Springorumstraße, Neubau Eisenbahnüberführung Nördlich Burgtor und Vollanschluss Westfaliastraße – 60 %)

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“ (23 Nennungen), „Mobilität und öffentlicher Raum“ (20 Nennungen) und „Wohnen und Leben“ (20 Nennungen). Mit weniger Priorität werden die Handlungsfelder „Wirtschaft und Arbeit“ (15 Nennungen), „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“ (9 Nennungen) sowie „Baukultur und Urbanität“ (6 Nennungen), von den Teilnehmer*innen eingestuft.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Öffentlichkeit den im INSEKT Innenstadt-Nord 2030+ erarbeiteten Zielen und Handlungsempfehlungen im Grundsatz zustimmt. Insbesondere bei den Handlungsfeldern „Freiraum und Stadtklima“ und „Mobilität und öffentlicher Raum“ zeigt sich, dass auch von der Öffentlichkeit ein großer Handlungsbedarf gesehen wird. Keines der formulierten Ziele und Handlungsempfehlungen wird grundsätzlich angelehnt.

6.2 Beteiligung der Ortspolitik

Auch der Ortspolitik wurden die erarbeiteten Ergebnisse vorgestellt. Es zeigte sich, dass keine grundsätzlichen Widersprüche bestehen. Die von der Politik getätigten konkreten Anregungen

und Hinweise zu einzelnen Flächen dienen als Themenspeicher und werden bei weitergehenden Planungen berücksichtigt.

7 Ausblick

Der Stadtbezirk Innenstadt-Nord weist eine Mischung aus teils stark verdichteten Wohnsiedlungsbereichen, gewerblichen Flächen sowie Frei- und Grünflächen auf. Der Flächennutzungsplan stellt keine weiteren Flächenpotenziale für neue Wohn- und Gewerbegebiete im Freiraum dar, so dass die weitere Nachfrage nach Wohnraum und Wirtschaftsflächen nur durch die bestehenden Potenziale im Bestand gedeckt werden kann. Dabei ist jedoch ein besonderes Augenmerk darauf zu legen, dass bei der Entwicklung dieser Flächen stadtklimatischen Aspekten Rechnung getragen wird. So sollten durch die städtebauliche und architektonische Gestaltung die negativen Auswirkungen der Versiegelung möglichst geringgehalten werden (Gebäudestellung, Freihalten von Grünfugen, Dachbegrünung, Photovoltaik, Berücksichtigung von Überflutungsschwerpunkten etc.).

Aufgrund des Spannungsfelds zwischen einer anhaltenden hohen Nachfrage nach Wohnraum sowie sozialer Infrastruktur und dem Schutz des Freiraums, gewinnt das Thema der Innenentwicklung an Bedeutung. Ziel ist es, die Neuinanspruchnahme von Freiraum für Siedlungszwecke (abgesehen von bereits bauleitplanerisch gesicherten Flächen) möglichst gering zu halten. Stattdessen sollen brachliegende Flächen reaktiviert und es soll geprüft werden, wie im Innenbereich durch Nachverdichtung Wohnraum und Wirtschaftsflächen geschaffen werden können.

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

- Wie können bestehende Gewerbegebiete qualifiziert und effizienter ausgenutzt werden, um 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?

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

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

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

Das INSEKT Innenstadt-Nord 2030+ gibt zudem durch die Analyse der einzelnen Fachplanungen sowie die Verschneidung der Raum- und Nutzungsansprüche 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

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

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

Die Bundesregierung (Hrsg.): Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Weiterentwicklung 2021, 2020

Dortmunder Hafen AG: Hafenwelt Dortmund Nr.2, 06/2024

Dortmunder Beiträge zur Umweltplanung – Umweltqualitätsziele der Freiraumentwicklung, 1998

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

NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH: Vorbereitende Untersuchungen gemäß §141 BauGB im Sanierungsverdachtsgebiet Dortmund Nordstadt, 2024

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

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

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt: Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund, 2004

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

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt: Integriertes Stadtbezirkentwicklungskonzept Innenstadt-Nord, 2009

Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik (2020): Statistisches Jahrbuch. Dortmunder Statistik 2019

Stadt Dortmund, Amt für Stadterneuerung: Integriertes Handlungskonzept Dortmund Nordstadt. Rahmenkonzept, 2023

Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Planungsbüro Prof. Krause und Partner: Denkmalpflegeplan Dortmund Borsigplatz-Viertel (Bd. 1-2), 1988.

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

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

Stadt Dortmund, Umweltamt: Landschaftsplan Dortmund, 2020

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

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

Stadt Dortmund, Umweltamt (Auftraggeberin), EPC – Projektgesellschaft für Klima. Nachhaltigkeit. Kommunikation mbh, K.PLAN – Klima.Umwelt & Planung GmbH: Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund MiKaDo - Endversion des Gesamtberichtes, Stand 28.04.2021

Stadt Dortmund, Amt für Wohnen: Bericht zum kleinräumigen Wohnungsmarktmonitoring. Auswertungsjahr 2021, 2023

Stadt Dortmund, Amt für Wohnen (Hrsg.), Quaestio Forschung & Beratung GmbH: Kommunales Wohnkonzept 2021, 2021. Bonn (Kommunales Wohnkonzept Dortmund 2021, DS-Nr. 21690-21, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 18.11.2021)

Internetquellen

Website Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV); Die 2030-Agenda für nachhaltige Entwicklung, unter: <https://www.bmuv.de/themen/nachhaltigkeit/2030-agenda> (zugegriffen am 06.05.2025)

Website Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB); 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 06.05.2025)

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

Website Dortmunder Statistik; Vorausberechnung der Dortmunder Hauptwohnbevölkerung, unter: <https://statistikportal.dortmund.de/bevoelkerung/vorausberechnung2023/#annahmen> (zugegriffen am 15.07.2024)

Website Stadt Dortmund; „nordwärts“-Online-Karte, unter: <https://rathaus.dortmund.de/apps/nordwaerts/#/> (zugegriffen am 03.02.2025)

Website Stadt Dortmund: Breitbandausbau: <https://www.wirtschaftsfoerderung-dortmund.de/breitbandausbau> (zugegriffen am 13.12.2024)

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

Website Business Metropole Ruhr GmbH (BMR): <https://agis.ruhr> (Abfrage vom 01.08.2024)

Website Stadt Dortmund; Dortmunds Wirtschaftsfaktor Eisenbahn: Da ist Zug drin, unter: <https://www.dortmund.de/newsroom/nachrichten-dortmund.de/dortmunds-wirtschaftsfaktor-eisenbahnda-ist-zug-drin.html> (zugegriffen am 12.02.2025)

Website DB Fernverkehr AG; Neues ICE-Werk Dortmund-Hafen, unter: <https://www.ice-werk-dortmund-hafen.de/> (zugegriffen am 12.02.2025)

Website d-port21 Entwicklungsgesellschaft mbH; Hafenquartier Speicherstraße – Zahlen, Daten, Fakten, unter: <https://speicherstrasse.com/> (zugegriffen am 12.02.2025)

Website Dortmund Hafen AG; Zahlen & Fakten; unter <https://dortmunder-hafen.de/zahlen-fakten/> (zugegriffen am 12.02.2025)

Website Dortmund Hafen AG; Depotfläche der KV-Anlage erfolgreich erweitert, unter: <https://dortmunder-hafen.de/2024/11/28/> (zugegriffen am 12.02.2025)

Website Dortmund Statistik; Dortmund Hafen-Gruppe – Umschlag, unter: https://www.dortmund.de/dortmund/projekte/rathaus/verwaltung/dortmunder-statistik/downloads/08_05_hafen_gesamtumschlag.pdf sowie <https://open-data.dortmund.de/explore/dataset/ds-dortmunder-hafen-ag-gesamtumschlag-in-t-seit-1990/table/?disjunctive.jahr&sort=jahr> (zugegriffen am 12.02.2025)

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-2.pdf> (zugegriffen am 08.05.2025)

Website statista; Arbeitslosenquote der Bezirke in Dortmund im Zeitraum von 2014 bis 2023, unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1343666/umfrage/arbeitslosenquote-der-dortmunder-bezirke/#:~:text=Im%20Jahr%202023%20lag%20die,bei%20rund%2022%2C7%20Prozent> (zugegriffen am 19.05.2025)

Beschlussvorlagen

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

Eignungsuntersuchung zur Identifizierung neuer Wirtschaftsflächen: Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 10.11.2022, Drucksache-Nr. 25130-22

Entwicklung einer gesamtstädtischen Innenentwicklungsstrategie: AKUSW vom 26.04.2023, Drucksache-Nr. 30727-23

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): Kenntnisnahme 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

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

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

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

Lärmaktionsplan: Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 13.02.2025, Drucksache -Nr. 39688-25

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

Modal-Split-Erhebung – Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Dortmund: Kenntnisnahme des Rates der Stadt Dortmund vom 26.03.2020, Drucksache-Nr. 16308-19

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

Sachstandsbericht 2024 der „Strategischen Ausbauplanung der Kindertagesbetreuung“/ DS-Nr. 36295-24, Beschluss des Ausschusses für Kinder, Jugend und Familien vom 06.11.2024

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

Verkehrskonzept Hafen: Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 25.06.2015, Drucksache-Nr. 00387-15

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

Zukünftige Wohnbauflächenentwicklung in Dortmund – Handlungsstrategie: Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 29.09.2016, Drucksache-Nr. 04710-16

Gesetze, Verordnungen und Satzungen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Art. 3 G vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394)

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

Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Juli 2014 (BGBl. I S. 1066), zuletzt geändert durch Art. 1 G vom 08. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 151)

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 (GV. NRW. S. 568), zuletzt geändert durch Art. 5 G vom 5. März 2024 (GV. NRW. S. 156)

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

Nordrhein-Westfälischen Denkmalschutzgesetzes (Denkmalschutzgesetz – DSchG NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. April 2022 (GV. NRW. S. 662 / SGV. NRW. 224).

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 – Hektar
Hbf - Hauptbahnhof
i.d.R. – in der Regel
InHKs – Integrierte Handlungskonzepte
INSEKT – Integriertes Stadtbezirkentwicklungs-konzept
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
DLBVV	Dienstleistung, Büro- und Verwaltungsgebäude, Wohnen
EGW	Einrichtung des Gesundheitswesens
EKB	Einzelhandel, Kultur und Büro
F+E	Forschung und Entwicklung
GB	Gastronomie und Beherbergungsgewerbe
GC	Gartencenter
GH	Großflächiger Handel Großflächiger Handel ohne zentren- und nahversorgungs- relevante 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 Haupteerschließungsstraße
	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 schienengebundenen Verkehr

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

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



Grünflächen (§ 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB)

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

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

	Landwirtschaft
	Wald

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

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