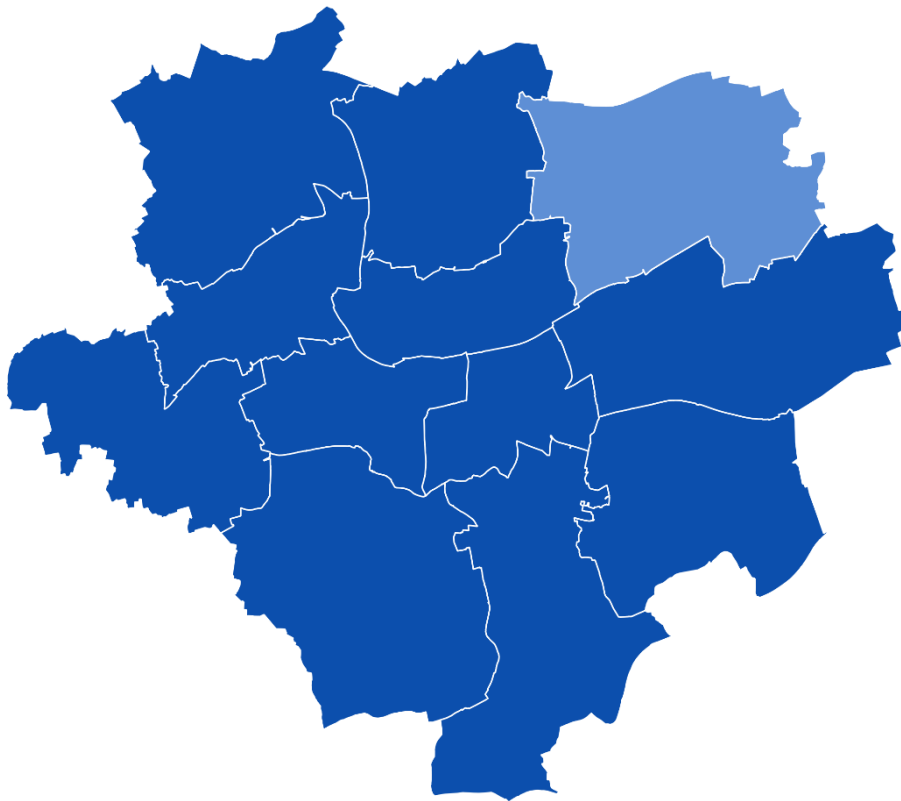


# Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept



## Scharnhorst 2030+



# Impressum

## **Herausgeber:**

Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Juli 2025

Birgit Niedergethmann (Leitung Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, verantwortlich)

Freistuhl 7, 44122 Dortmund

Telefon: 0231 - 50-22619

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 Scharnhorst 2030+ ist am 18.12.2025 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 Stadtbezirksentwicklungskonzept Aplerbeck 2030+ (2020)

Band 6: Bericht zur Nahversorgungsstruktur in Dortmund (2020)

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

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

Band 9: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Brackel 2030+ (2021)

Band 10: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Hombruch 2030+ (2023)

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

Band 12: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Hörde 2030+ (2023)

Band 13: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Lütgendortmund 2030+ (2024)

Band 14: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Huckarde 2030+ (2024)

Band 15: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Mengede 2030+ (2024)

Band 16: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Eving 2030+ (2025)

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

Band 18: Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept 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 STADTBEZIRKSPROFIL.....	14
4.1.1 RAUMNUTZUNG UND SIEDLUNGSSTRUKTUR.....	14
4.1.2 BEVÖLKERUNG UND SOZIALSTRUKTUR .....	17
4.2 PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN – FORMELL UND INFORMELL	20
4.2.1 FORMELLER RAHMEN DER DORTMUNDER STADTENTWICKLUNG....	20
4.2.2 INFORMELLER RAHMEN DER DORTMUNDER STADTENTWICKLUNG	27
4.3 FACHPLANUNGEN.....	34

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 .....	72
4.3.6	TECHNISCHE INFRASTRUKTUR.....	78
4.3.7	WIRTSCHAFTSFLÄCHEN .....	85
4.3.8	WOHNEN .....	93
5	SCHARNHORST 2030+ .....	110
5.1	WESENTLICHE AUSSAGEN .....	111
5.2	RAUMMODELL .....	112
5.2.1	SIEDLUNGSSTRUKTUR .....	112
5.2.2	ZENTREN .....	114
5.2.3	FREIRAUMSTRUKTUR.....	116
5.3	STADTBEZIRKSENTWICKLUNGSPLAN: HANDLUNGSFELDER, ZIELE UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN .....	117
6	BETEILIGUNGSPROZESS ZU DEN ERARBEITETEN ERGEBNISSEN .....	148
6.1	ONLINE-BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT .....	148
6.2	BETEILIGUNG DER ORTSPOLITIK .....	148
7	AUSBLICK .....	149
	ANHANG 1 QUELLENANGABEN .....	I
	ANHANG 2 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS .....	IV

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Handlungsfelder, Ziele und Handlungsempfehlungen für Scharnhorst 2030+ .....	3
Abbildung 2: Stadtbezirksentwicklungsplan Scharnhorst 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: Scharnhorst-Ost mit Stadtbezirkszentrum; Derne Gneisenaupark und Gewerbegebiet Gneisenau; Grevel.....	14
Abbildung 8: ALKIS Ausschnitt Scharnhorst .....	15
Abbildung 9: Schwarzplan Ausschnitt Scharnhorst.....	17
Abbildung 10: Stadtbezirk Scharnhorst im Regionalplan Ruhr (RP Ruhr) 2024 .....	21
Abbildung 11: Stadtbezirk Scharnhorst im Flächennutzungsplan Dortmund 2004 .....	23
Abbildung 12: Bebauungspläne und Satzungen im Stadtbezirk Scharnhorst Karte austauschen .....	26
Abbildung 13: Rahmenpläne Scharnhorst.....	28
Abbildung 14: Einkaufszentrum Derne; Landschaftsbauwerk; Gewerbegebiet Gneisenau .....	29
Abbildung 15: Dorfentwicklung Grevel .....	30
Abbildung 16: Rahmenplan Scharnhorst-West .....	31
Abbildung 17: Neubauten Rüschenstraße und Wambeler Holz; renaturierter Kirchderner Graben .....	31
Abbildung 18: Rahmenplanung Husen-Kurl.....	32
Abbildung 19: Haus Wenge in Lanstrop; Tomson-Bock mit Schalthele und Maschinenhaus; Müsersiedlung (Bogenstraße) .....	36
Abbildung 20: Siedlungsstrukturen in Scharnhorst .....	38
Abbildung 21: Bestand und Handlungsempfehlungen Denkmalschutz & Denkmalpflege Scharnhorst	40
Abbildung 22: Fußgängerbereich Stadtbezirkszentrum Scharnhorst, Entrée zum Nahversorgungszentrum Derne .....	43
Abbildung 23: Nahversorgungszentrum Lanstrop, Nahversorgungszentrum Husen-Kurl .....	44
Abbildung 24: Bestand und Handlungsempfehlungen Einzelhandel Scharnhorst.....	47
Abbildung 25: Stadtteilpark Gneisenau (1) und Kleingartenanlage „Alte Körne“ (2, 3).....	51
Abbildung 26: Klimaanalysekarte der Stadt Dortmund .....	57
Abbildung 27: Ruhige Gebiete - Kartografische Darstellung.....	59
Abbildung 28: Bestand und Handlungsempfehlungen Freiraum & Stadtklima Scharnhorst.....	61
Abbildung 29: Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken .....	64
Abbildung 30: Veloroute Scharnhorst – Abschnitt 1.....	66
Abbildung 31: Veloroute Scharnhorst – Abschnitt 2.....	67
Abbildung 32: Veloroute Scharnhorst – Abschnitt 3.....	67
Abbildung 33: Veloroute Scharnhorst – Abschnitt 4.....	68
Abbildung 34: Radzielnetz, Ausschnitt Scharnhorst .....	69
Abbildung 35: Bestand und Handlungsempfehlungen Mobilität Scharnhorst .....	71
Abbildung 36: Neubau DRK TEK Buschei 28a; Neubau Turnhalle Brukterer Grundschule .....	73
Abbildung 37: Bestand und Handlungsempfehlungen Bildungslandschaft Scharnhorst .....	77
Abbildung 38: MSA-Heizkraftwerk; Kläranlage Scharnhorst.....	82
Abbildung 39: Bestand und Handlungsempfehlungen Technische Infrastruktur Scharnhorst.....	84
Abbildung 40: Wirtschaftsflächenbestand nach Stadtbezirken .....	86
Abbildung 41: Logistik im Industriegebiet Gneisenau; Wohnmobilhändler in Gneisenau.....	87
Abbildung 42: Durchgrünung des Gewerbegebiets Scharnhorst; Handwerk; Baugewerbe .....	89

Abbildung 43: Einzelhandelsnutzungen; Wohnen im Gewerbegebiet Droote; Gebäude ehemaliger Discounter.....	89
Abbildung 44: Bergbauunternehmen im Gewerbegebiet Kurl; Zechenmauer der ehemaligen Zeche Kurl; Lagergaragenanlage .....	90
Abbildung 45: Bestand und Handlungsempfehlungen Wirtschaftsflächen Scharnhorst .....	92
Abbildung 46: Wohnbauflächenpotenziale nach Stadtbezirken (ohne Einzelgrundstücke nach § 34 BauGB).....	96
Abbildung 47: Wohnbauflächenpotenziale nach Fläche und potenzieller Anzahl an Wohneinheiten (inkl. Einzelgrundstücken nach § 34 BauGB) .....	97
Abbildung 48: Durchschnittliche Angebotsmieten und Leerstandsquoten in den statistischen Bezirken .....	99
Abbildung 49: Flächencharakteristik der noch vorhandenen Wohnbauflächenpotenziale in Scharnhorst .....	101
Abbildung 50: Bestand und Handlungsempfehlungen Wohnen Scharnhorst .....	109
Abbildung 51: Raummodell Scharnhorst.....	117
Abbildung 52: Stadtbezirkentwicklungsplan Scharnhorst 2030+ (groß).....	147

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung Scharnhorst und Gesamtstadt .....	18
Tabelle 2: Bevölkerungsvorausberechnung Scharnhorst und Gesamtstadt .....	18
Tabelle 3: Geburten, Sterbefälle und Altersstruktur Scharnhorst und Gesamtstadt 2024 .....	19
Tabelle 4: Haushaltsstruktur, soziale Lage und Migration Scharnhorst und Gesamtstadt 2023/ 2024 .....	19
Tabelle 5: Zusammenfassende Darstellung der Wohnbauflächenpotenziale nach Entwicklungspriorität .....	106

## 1 Für eilige Leser\*innen

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

Der Stadtbezirk Scharnhorst ist überwiegend durch eine aufgelockerte Siedlungsstruktur geprägt. Dabei ist die unterschiedliche Entstehungsgeschichte gut ablesbar. Die Bandbreite reicht von Ursprüngen aus alten Dorflagen/ Bauerschaften (Hostedde-Grevel, Lanstrop) über Zechensiedlungen (Derne, Kurl-Husen, Alt-Scharnhorst) bis hin zur prägenden Großwohnsiedlung Scharnhorst-Ost, die in den 1960er Jahren zur Linderung der Wohnungsnot entstanden ist.

Scharnhorst verfügt über das zweitgrößte Wohnbauflächenpotenzial aller Dortmunder Stadtbezirke. Daher besteht eine gute Ausgangslage für die weitere Wohnbauflächenentwicklung, die stufenweise und nachfragegerecht erfolgen soll. Dabei sollen vorrangig Flächen entwickelt werden, die integriert liegen bzw. bei denen es sich um eine Nachnutzung handelt. Der größte Entwicklungsschwerpunkt befindet sich in Derne, wo an der Glückstraße ein neues Quartier mit ca. 400 neuen Wohneinheiten entstehen wird.

Der Stadtbezirk Scharnhorst hat im stadtweiten Vergleich den geringsten Anteil an planungsrechtlich gesicherten Wirtschaftsflächen. Die bestehenden Betriebsstandorte befinden sich im Wesentlichen auf Altstandorten der Montanindustrie. Die Reaktivierung von ehemaligen Montanflächen stellt auch weiterhin die größte Herausforderung dar. Nach wie vor stehen größere Potenzialflächen für gewerbliche Nutzungen zur Verfügung (z. B. ehemalige Zeche Kurl, Derner Straße, Dörnenstraße). Die Herausforderung dabei ist, dass sich zum Teil aufgrund der Altlasten hohe Entwicklungskosten ergeben. Neben der Aktivierung dieser brachliegenden Wirtschaftsflächen besteht das Ziel, bestehende Wirtschaftsflächen zu sichern und zu qualifizieren sowie insgesamt den Innenbereich zu stärken und weiterzuentwickeln. Um die Neuanspruchnahme von Freiraum möglichst gering zu halten, soll geprüft werden, in welchem Maß und mit welchen Qualitätskriterien eine verstärkte Innenentwicklung sowohl hinsichtlich Wohnen als auch Gewerbe möglich ist (gesamstädtische Innenentwicklungsstrategie).

Die bestehenden Grünzüge und Grünverbindungen sollen geschützt und insbesondere die in der Klimaanalyse aufgezeigten klimatischen Baugrenzen eingehalten werden.

Mit der durch jüngste Gesetzesänderungen bestehenden Privilegierung von Freiflächen-Solaranlagen entlang eines 200 m-Korridors an Autobahnen und mehrgleisigen Schienenwegen

ist ein neuer Interessenkonflikt mit dem Naturschutz, der Landwirtschaft und der Naherholung entstanden. Im Rahmen einer eigenständigen Untersuchung ist es Ziel, Flächen mit möglichst geringem Konfliktpotenzial sowie Steuerungserfordernisse hinsichtlich unerwünschter Entwicklungen zu identifizieren.

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

Die Umsetzung der Mobilitätswende bildet aktuell die wichtigste Aufgabe im Bereich Verkehr. In Scharnhorst steht dabei insbesondere die Förderung des Radverkehrs im Vordergrund, da der Anteil des Radverkehrs mit 6,9 % besonders niedrig ist. Die Nutzung von Bussen und Bahnen mit 24,5 % der Wege ist für einen Außenstadtbezirk hoch und spiegelt die gute Anbindung des Stadtbezirks an den ÖPNV wider.

Die folgende Abbildung stellt in aller Kürze die Ziele einschließlich der Handlungsempfehlungen für Scharnhorst 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 Scharnhorst 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 wohnoptimale Ausstattung mit sozialer Infrastruktur	Sicherung des Freiraums	Stärkung des Rad- und Fußverkehrs	Profilschärfung und bessere Ausnutzung der bestehenden Wirtschaftsflächen	Maßvolle Nachverdichtung
		Sicherung attraktiver Zentren	Erhaltung von Bereichen mit wertvoller stadtklimatischer Ausgleichsfunktion	Verbesserung des Verkehrsflusses, Erhöhung Sicherheit	Wirtschaftsflächenpotenziale aktivieren	Wohnbauflächen entwickeln
		Potenziale zum Ausbau von Wärmenetzen nutzen	Durchgrünung und dreifache Innenentwicklung			Wohnbauflächenpotenziale mit Blick auf ihre Entwicklungsfähigkeit überprüfen
Handlungsempfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- erhaltenswerte Siedlungsbereiche erfassen und kartografisch darstellen</li> <li>- bestehende Gestaltungssatzungen Grünwaldsiedlung und Müsersiedlung stärker berücksichtigen</li> <li>- bestehende Erhaltungssatzung Wickeder Straße stärker berücksichtigen</li> <li>- Nachnutzung Bahnhofsgebäude Kurl</li> <li>- Inwertsetzung historische Bausubstanz ehem. Zeche Kurl</li> <li>- Inwertsetzung denkmalgeschütztes Gebäudeensemble ehem. Zeche Gneisenau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- planerische Sicherung von Flächenreserven für Erweiterungen und Neubauten des Gemeinbedarfs</li> <li>- Umsetzung Bedarfsplanung TEK</li> <li>- Flächensicherung TEK Glückstraße</li> <li>- Verlagerung Feuer- und Rettungswache 6</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gesamtstädtisch Projekt „Zukunftsfähige Zentren“ erarbeiten (insb.: Stadtbezirkszentrum: Nachverdichtungs-/Ergänzungspotenziale sichten. Husen-Kurl: Potenziale Nachverdichtung, Neustrukturierung &amp; Aufwertung öffentlicher Raum prüfen)</li> <li>- Deme: Nachnutzung Leerstände, Aufwertung Aufenthaltsqualität, Potenzialflächen im Umfeld in Wert setzen</li> <li>- Lanstrop: Flächen für zentrenprägende Nutzungen sichern</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Errichtung Biomasse-Heizkraftwerk</li> <li>- Prüfung Nah-/ Fernwärme bei Neubaugebieten/Innenentwicklung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gesamtstädtische Erhebung und Erarbeitung Strategie zur Grünversorgung</li> <li>- Schutz der Grünzüge und Grünverbindungen</li> <li>- Erarbeitung Strategie Freiflächen-Solaranlagen</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherung Siedlungsränder</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entsiegelung und Begrünung im Bestand</li> <li>- Berücksichtigung stadtklimatischer und freiraumplanerischer Aspekte bei Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung Veloroute 2</li> <li>- Untertunnelung Bahnstrecke zwischen Hohenbuschei und Alte Körne</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Umbau Bahnübergang Husener Straße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gesamtstädtischen Wirtschaftsflächenatlas erarbeiten</li> <li>- Gewerbegebiet Droote als Standort für Gewerbe stärken</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ansiedlung gemischte Nutzungen, dabei denkmalgeschütztes Gebäudeensemble städtebaulich in Wert setzen (Gneisenau-Nord)</li> <li>- Wirtschaftsflächen reaktivieren (Derner Straße, Dörnenstraße, ehem. Zeche Kurl)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erarbeitung gesamtstädtisches Baulückenkataster</li> <li>- Erarbeitung gesamtstädtische Innenentwicklungsstrategie</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Durchführung gesamtstädtische Wohnbauflächenrevision</li> <li>- Mobilisierung unbebauter Grundstücke in Geltungsbereichen rechtskräftiger Bebauungspläne (Vorsteher Straße, Derner Kippshof, Kühlikamp)</li> <li>- Entwicklung Wohnbauflächenpotenziale (südlich und nördlich Husener, Straße, Glückstraße, ehem. Hauptschule Deme/ Lutherhaus, Altenderner Straße, Dörnenstraße)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfung Entwicklungsfähigkeit Wohnbauflächenpotenzial „In der Dahlwiese“</li> </ul>

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

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



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

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

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

## 2.2 Methodik und Aufbau

### Grundlagen

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

### Bestandsanalyse

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

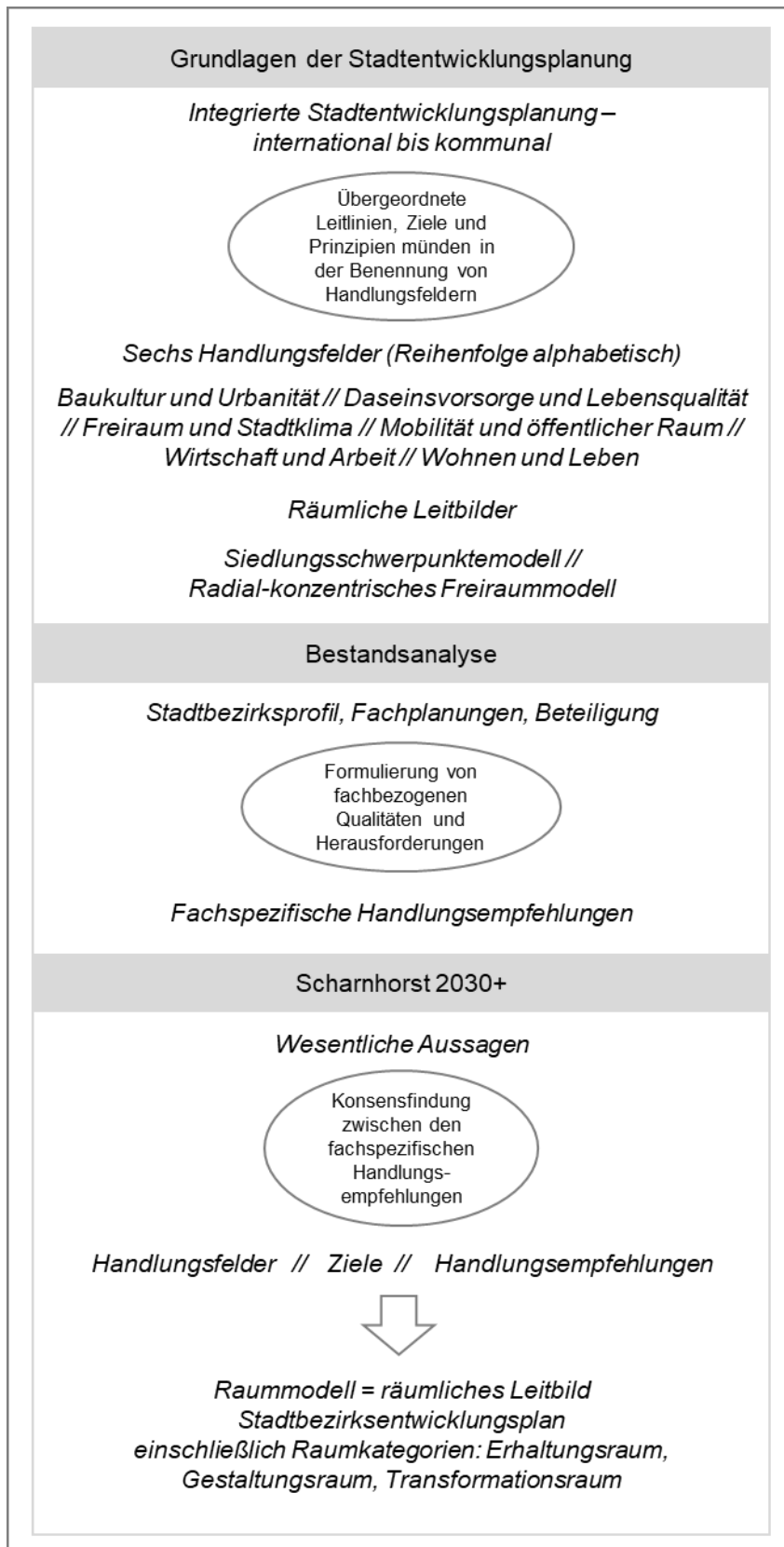
## Scharnhorst 2030+

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

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

Die nachfolgende Abbildung stellt den methodischen Aufbau zusammenfassend dar.

Abbildung 3: Methodischer Aufbau des INSEKT 2030+



(Quelle: eigene Darstellung)

### 3 Grundlagen der Stadtentwicklung

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

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

#### 3.1 Integrierte Stadtentwicklung – international bis kommunal

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

Auf unterschiedlichen Ebenen werden die vielfältigen stadtplanerischen Herausforderungen beleuchtet. Von maßgeblicher Bedeutung ist aus globaler Sicht die Agenda 2030<sup>1</sup>, die mit der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie konkretisiert wurde und die Grundlage für die Nachhaltigkeitspolitik der Bundesregierung<sup>2</sup> bildet. Mit Blick auf die europäische Gemeinschaft spielt die Leipzig Charta<sup>3</sup> eine bedeutende Rolle. Auf Bundesebene sind neben der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie die Studien und Projekte aus den Bereichen Wissenschaft und Forschung des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) sowie der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) zu nennen. Im Rahmen der INSEKT findet eine Auseinandersetzung mit diesen Leitlinien auf lokaler Ebene statt. Dazu werden Handlungsfelder definiert, in denen Ziele und Handlungsempfehlungen auf Grundlage der übergeordneten Leitlinien und der lokalen Ausgangssituation formuliert werden (siehe Abbildung 4). Dabei stehen die räumlichen Auswirkungen der Handlungsfelder innerhalb der Erarbeitung der INSEKT im Vordergrund; Ziel ist die Erarbeitung eines flächendeckenden Stadtbezirksentwicklungsplanes.

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

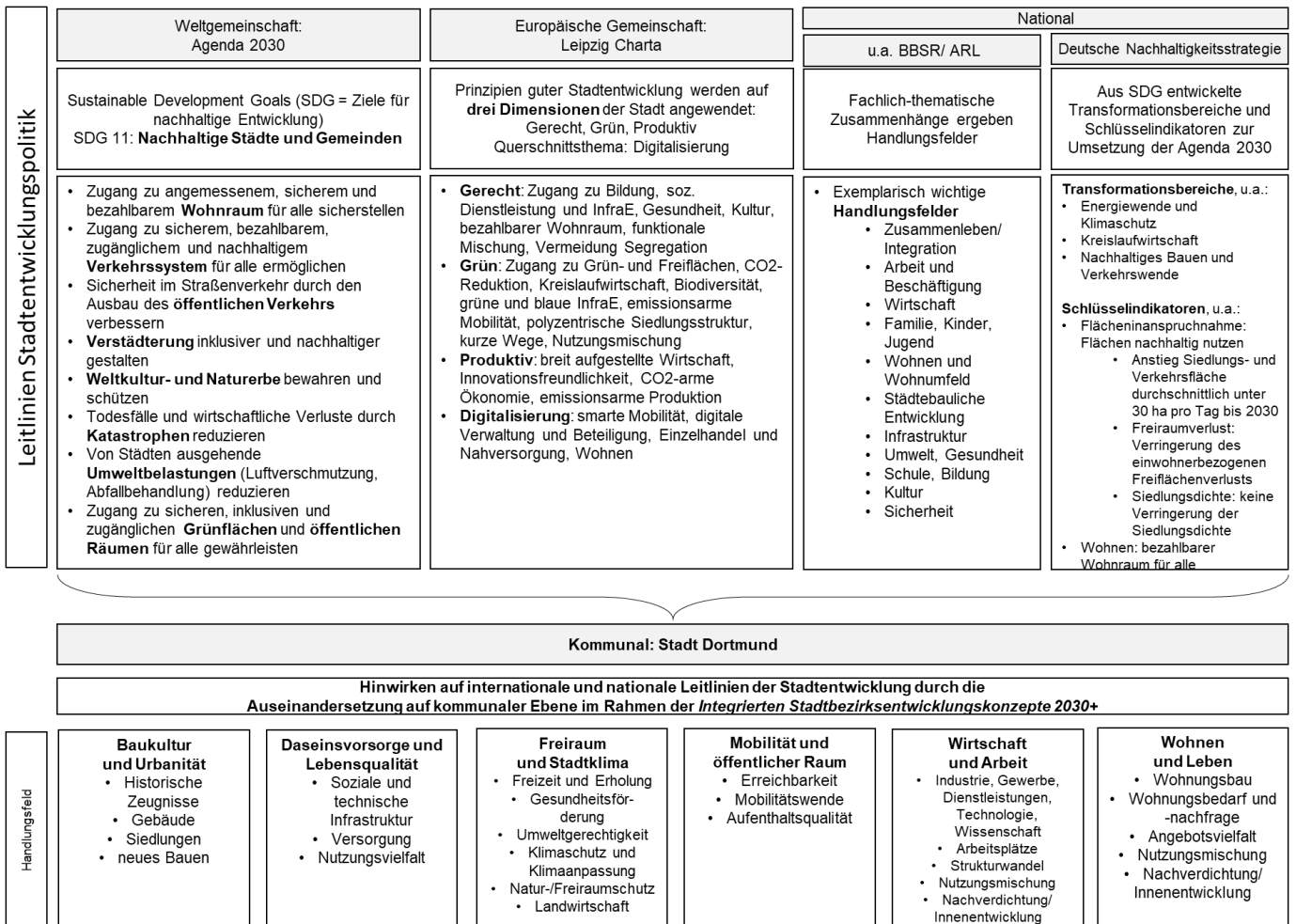
---

<sup>1</sup> [Die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung | BMZ](#), zugegriffen am 10.05.2024

<sup>2</sup> Die Bundesregierung, Stand 15.12.2020, Die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie, Weiterentwicklung 2021  
[Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie | Bundesregierung](#), zugegriffen am 02.08.2023

<sup>3</sup> [BMWSB - Die Neue Leipzig-Charta \(bund.de\)](#), zugegriffen am 10.05.2024

Abbildung 4: Integrierte Stadtentwicklung – international bis kommunal



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

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

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

Die Zielrichtungen stehen im Einklang mit den im Rahmen der Verwaltungsstrategie erarbeiteten Stadtzielen<sup>4</sup>, wie z. B. dem Kita-/ Schulausbau, der Schaffung von neuem Wohnraum

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

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 werden<sup>5</sup>. 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 umzusetzen<sup>6</sup>. 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 werden (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 Stadtbezirkentwicklungs Konzepten ist das Thema des Klimaschutzes als Querschnittsaufgabe vertreten, z. B. hinsichtlich Energieeffizienz/ nachhaltigem Bauen oder auch der Mobilitätswende. Eine konkrete Umsetzung des Ziels der Klimaneutralität erfolgt fachplanungs-/ themenbezogen im Rahmen von konkreten Projektplanungen und deren Umsetzung (bspw. Festsetzungen in Bebauungsplänen zu Solarenergie und Effizienzstandard).

### 3.2 Räumliche Leitbilder

Nachfolgend werden zwei räumliche Leitbilder dargestellt, die langfristige Entwicklungsvorstellungen für das Dortmunder Stadtgebiet aufzeigen: Das radial-konzentrische Freiraummodell umfasst hauptsächlich die Vernetzung Dortmunder Freiräume und ist Bestandteil der Umweltqualitätsziele der Freiraumentwicklung. Als Pendant zeichnet das Siedlungsschwerpunktemodell 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)<sup>7</sup>. Es soll eine durchgängige Freiraumversorgung im gesamten Stadtgebiet gewährleisten. Dadurch werden gesunde Lebensverhältnisse gefördert und die nachhaltige Entwicklung ökologischer Potenziale und Ressourcen sichergestellt.

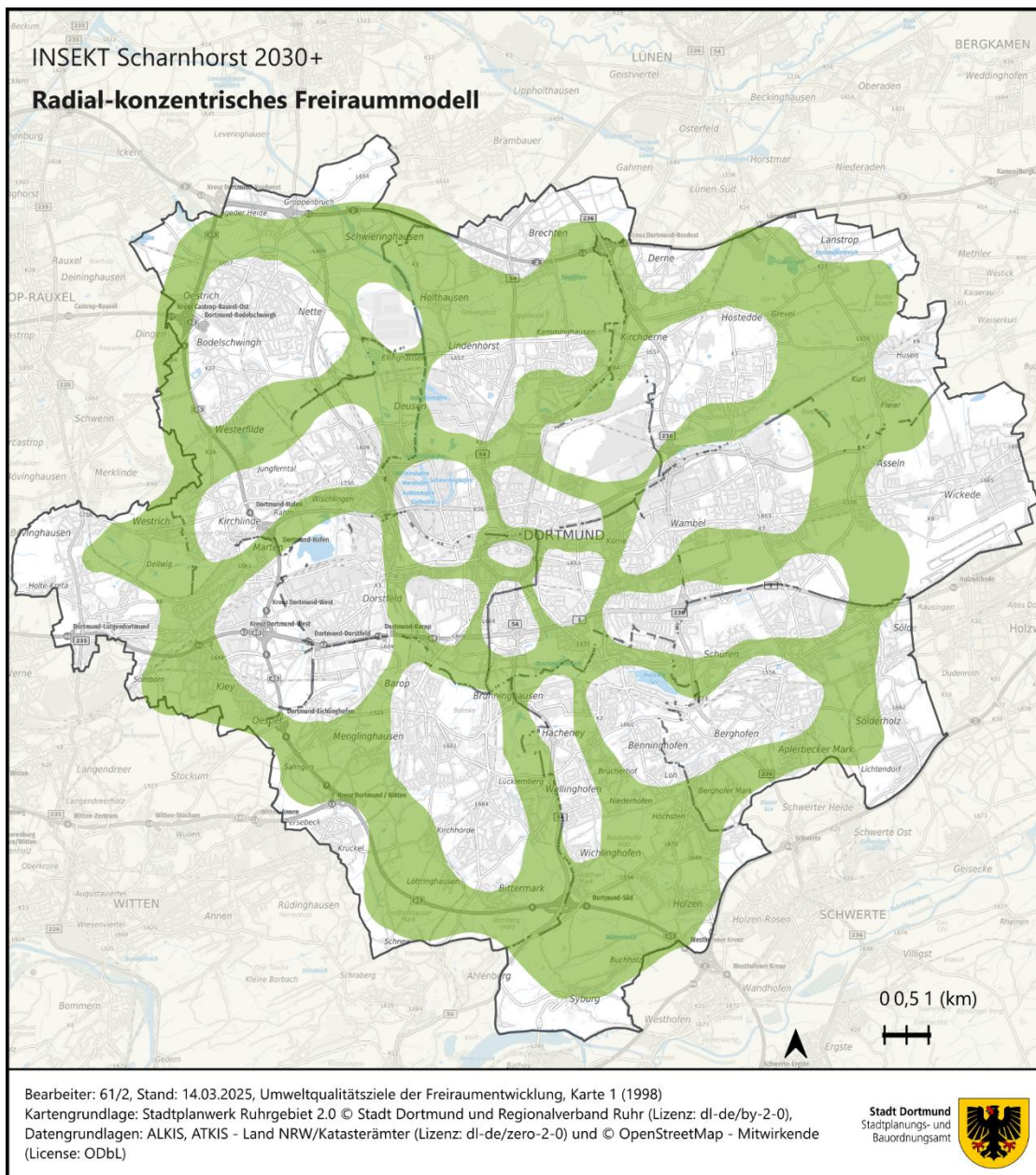
---

<sup>5</sup> Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen: Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der integrierten Stadtentwicklung, Bearbeitungsstand 29.07.2024; [BMWVB - Gesetzgebungsverfahren - Gesetz zur Stärkung der integrierten Stadtentwicklung](#), zugegriffen am 03.02.2025

<sup>6</sup> Die Bundesregierung: Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie, Weiterentwicklung 2021, S. 271

<sup>7</sup> Stadt Dortmund, Umweltqualitätsziele der Freiraumentwicklung, Karte 1, 1998: eigene Darstellung nach Neumayer, Hufnagel und Kieslich

Abbildung 5: Radial-konzentrisches Freiraummodell



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

### 3.2.2 Siedlungsschwerpunktemodell

Der Rat der Stadt Dortmund hat im Jahr 1972 als Grundsatz seiner Stadtentwicklungsplanung das „Multizentrische Modell“ beschlossen, das eine abgestufte Siedlungs- und Versorgungsstruktur festlegt und eine bestmögliche und gleichwertige Versorgung der Bevölkerung mit Gü-

tern und Dienstleistungen zum Ziel hat. Das Multizentrische Modell wurde 1979 im „Siedlungsschwerpunktemodell“<sup>8</sup> 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/ Westerfildede).

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 ausrichten<sup>9</sup>.

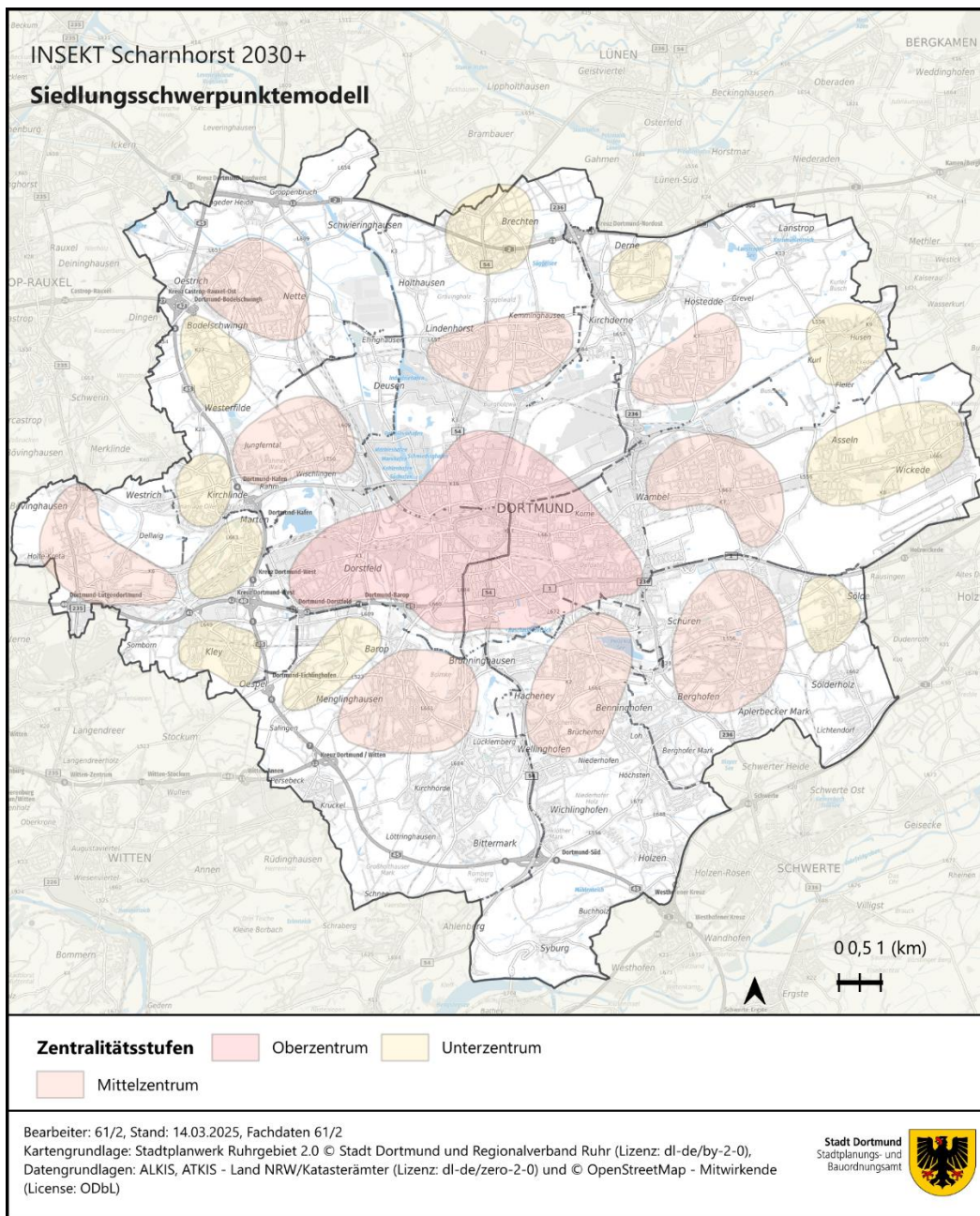
Im Stadtbezirk Scharnhorst stellt das Siedlungsschwerpunktemodell einen Siedlungsschwerpunkt der mittleren und zwei Siedlungsschwerpunkte der unteren Zentralitätsstufe dar (siehe Abbildung 6).

---

<sup>8</sup> z. T. auch als „Siedlungsschwerpunktekonzzept“ bezeichnet, z. B. im Erläuterungsbericht des Flächennutzungsplans 2004

<sup>9</sup> Stadt Dortmund, Flächennutzungsplan 2004, Erläuterungsbericht, S. 45, S. 67 und S. 125-126

Abbildung 6: Siedlungsschwerpunktemodell



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

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

## 4 Bestandsanalyse

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

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

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

### 4.1 Stadtbezirksprofil

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

#### 4.1.1 Raumnutzung und Siedlungsstruktur

Der Stadtbezirk Scharnhorst liegt im Nordosten Dortmunds und grenzt an die Nachbarstädte Lünen und Kamen. Er besteht aus sieben Stadtteilen, die auf unterschiedliche Entstehungsgeschichten zurückblicken: Während manche Stadtteile sich aus alten Dorflagen/ Bauerschaften entwickelt haben (Hostedde-Grevel, Lanstrop), waren in anderen Stadtteilen Zechenstandorte die Motoren der Entwicklung (Derne, Kurl-Husen, Alt-Scharnhorst). Scharnhorst-Ost bildet den jüngsten Stadtteil, der in den 1960er Jahren entstanden ist, um die damalige Wohnungsnot zu lindern (siehe Abbildung 7).

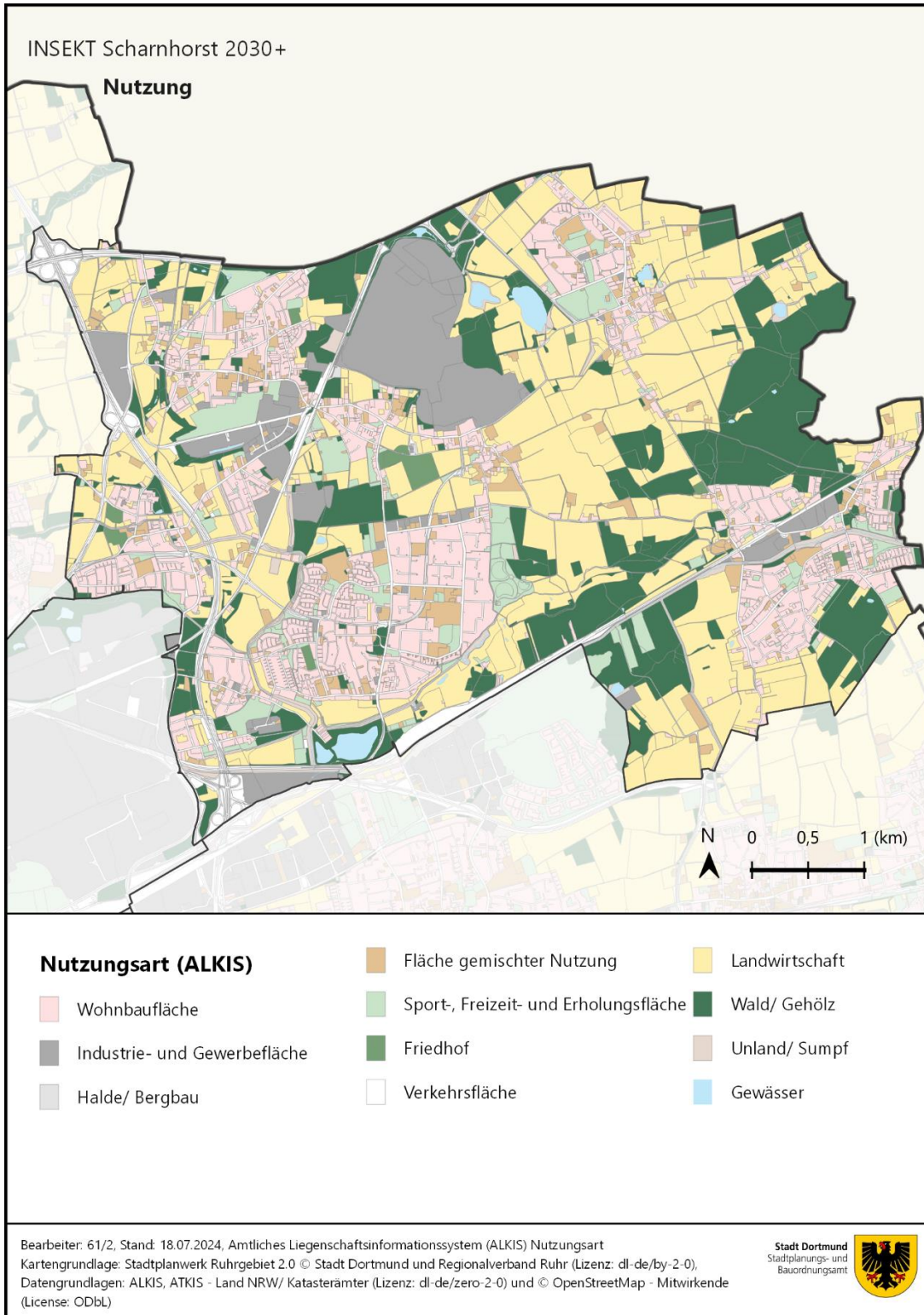
*Abbildung 7: Scharnhorst-Ost mit Stadtbezirkszentrum; Derne Gneisenaupark und Gewerbegebiet Gneisenau; Grevel*



(Quelle: Geonetzwerk.metropole Ruhr, Regionalverband Ruhr, Schrägluftbild 2023)

Die Siedlungsbereiche sind von zum Teil großflächigen landwirtschaftlich genutzten Flächen und auch Wald umgeben, so dass insbesondere die im Nordosten gelegenen Stadtteile Lanstrop und Kurl-Husen relativ separiert von den weiteren Dortmunder Siedlungsbereichen liegen (siehe Abbildung 8).

Abbildung 8: ALKIS Ausschnitt Scharnhorst

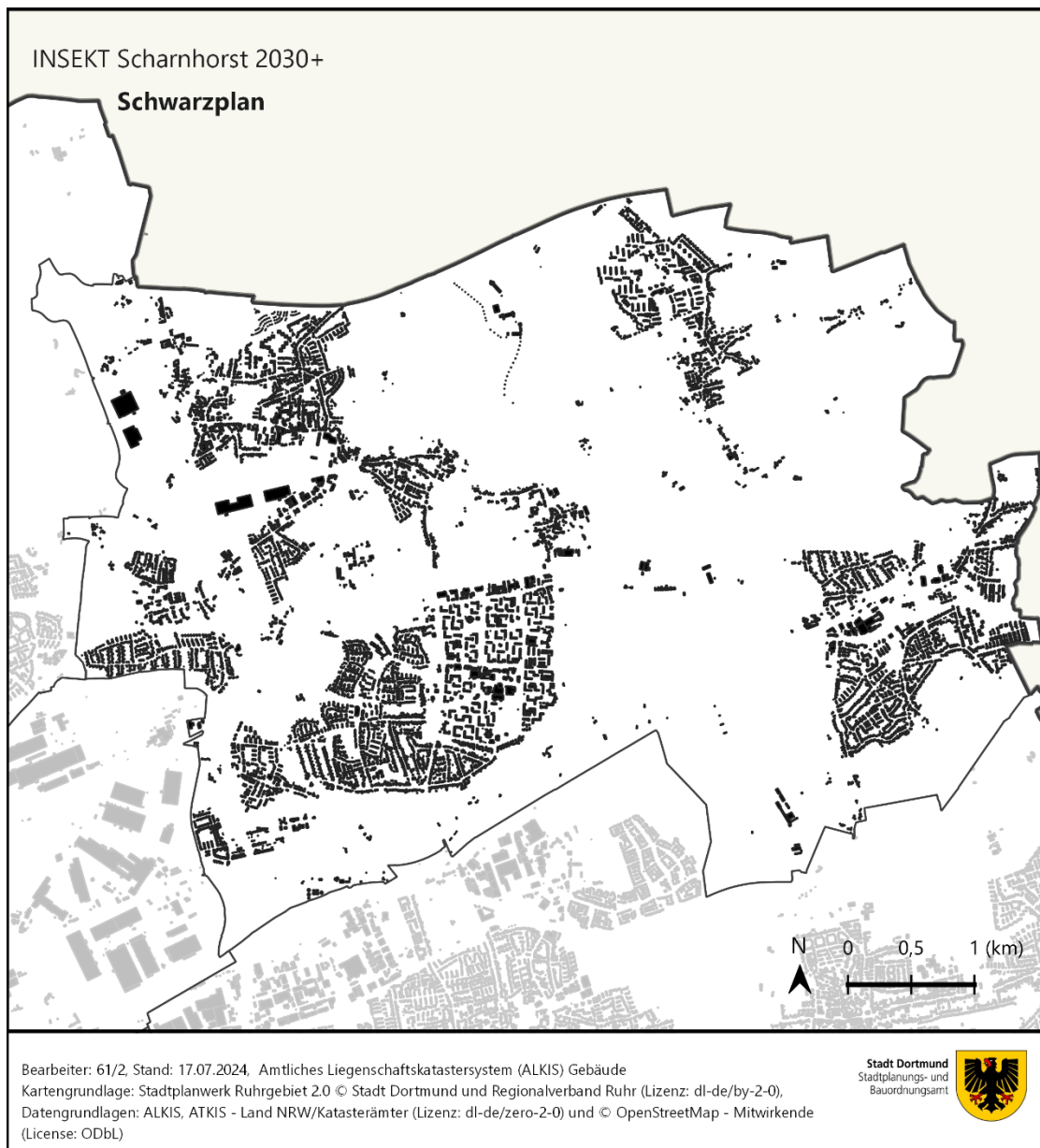


Bei den industriell- bzw. gewerblich genutzten Bereichen handelt es sich überwiegend um die Standorte der ehemaligen Zechen Gneisenau, Scharnhorst und Kurl, die einer neuen Nutzung zugeführt wurden bzw. deren Transformationsprozess zum Teil noch läuft. Darüber hinaus befindet sich im Norden des Stadtbezirks eine Mülldeponie und im Süden eine Kläranlage.

Durch den Stadtbezirk verlaufen zwei Bahnstrecken, eine in Nord-Süd-Richtung durch Kirchnerne und Derne und eine in Ost-West-Richtung durch Kurl-Husen (RE 1 Aachen – Hamm, RE 3 Düsseldorf – Hamm, RB 50 Dortmund – Münster und RB 51 Dortmund - Enschede) sowie die B 236. An der nördlichen Grenze des Stadtbezirks verläuft die A 2. Damit ist auf der einen Seite eine gute verkehrliche Anbindung gewährleistet. Auf der anderen Seite bilden diese Verkehrsstrassen Barrieren und ziehen Lärmemissionen nach sich.

Aufgrund der vielfältigen Siedlungsentwicklung kennzeichnen den Stadtbezirk unterschiedliche Siedlungstypologien. Diese reichen von historischen Zechensiedlungen (z. B. Müsersiedlung, Grunewaldsiedlung) bis hin zu Großwohnsiedlungen (Scharnhorst-Ost, Lanstrop). Abgesehen von den Großwohnsiedlungen handelt es sich um eine aufgelockerte, wenig verdichtete Bebauung, wie es für einen Außenstadtbezirk typisch ist (siehe Abbildung 9).

Abbildung 9: Schwarzplan Ausschnitt Scharnhorst



#### 4.1.2 Bevölkerung und Sozialstruktur

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

##### Bevölkerungsentwicklung

- Im Stadtbezirk Scharnhorst hatten zum Stichtag 31.12.2024 47.290 Menschen ihren Hauptwohnsitz. Das sind 7,7 % der Gesamtbevölkerung Dortmunds. Somit zählt Scharnhorst zu den Stadtbezirken mit einer kleineren Bevölkerungszahl.
- Innerhalb der letzten zehn Jahre hat der Stadtbezirk einen Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen, der im Verhältnis über der gesamtstädtischen Entwicklung liegt (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung Scharnhorst und Gesamtstadt

	2014	2019	2024	Veränderung 2014-2024	Veränderung 2019-2024
<b>EW Scharnhorst</b>	44.520	46.475	47.290	+2.770 (+6,2 %)	+815 (+1,75 %)
<b>EW Dortmund</b>	589.285	603.610	614.495	+25.210 (+4,3 %)	+10.885 (+1,8 %)

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

### Bevölkerungsvorausberechnung<sup>10</sup>

- Dem Stadtbezirk Scharnhorst wird, nach den Stadtbezirken Eving und Innenstadt-Nord, im mittleren Szenario das größte Wachstum aller Stadtbezirke prognostiziert. Für Scharnhorst wird bis zum Jahr 2035 eine Zunahme der Bevölkerung von 4,8 % im Vergleich zum Jahr 2022 vorausgesagt.
- Bei der Annahme eines Wachstumsszenarios liegt der prozentuale Zuwachs bis zum Jahr 2035 bei 11,5 % im Vergleich zum Jahr 2022. Auch in diesem Szenario wird Scharnhorst nach Eving und der Innenstadt-Nord das drittgrößte Wachstumspotenzial vorhergesagt.
- Auch im Schrumpfungsszenario ist Scharnhorst mit einem bis 2035 prognostizierten Einwohner\*innenverlust von -3,1 % im Vergleich zum Jahr 2022 einer der am wenigsten schrumpfenden Stadtbezirke der Stadt (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Bevölkerungsvorausberechnung Scharnhorst und Gesamtstadt

	Schrumpfungsszenario <sup>11</sup>	Mittleres Szenario <sup>12</sup>	Wachstumsszenario <sup>13</sup>
<b>EW Scharnhorst 2035</b>	45.685	49.375	52.545
<b>Scharnhorst Abweichung ggü. 2022</b>	-3,1 %	+4,8 %	+11,5 %
<b>EW Dortmund 2035</b>	570.715	611.030	651.030
<b>Dortmund Abweichung ggü. 2022</b>	-6,4 %	+0,2 %	+6,8 %

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

<sup>10</sup> 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, siehe <https://statistikportal.dortmund.de/bevoelkerung/vorausberechnung2023/#annahmen>, zugegriffen am 08.05.2024 (vgl. Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik, 02/2024).

<sup>11</sup> 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. Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik, 02/2024).

<sup>12</sup> 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. Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik, 02/2024).

<sup>13</sup> 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. Stadt Dortmund, Dortmunder Statistik, 02/2024).

### Geburten, Sterbefälle und Altersstruktur

- In Scharnhorst gibt es mehr Sterbefälle als Geburten, sodass sich ein negativer Saldo ergibt. Dies entspricht dem gesamtstädtischen Trend, wobei die Differenz gesamtstädtisch betrachtet etwas geringer ist.
- Das Durchschnittsalter in Scharnhorst beträgt 42,7 Jahre und liegt damit nur knapp unter dem städtischen Durchschnitt von 43,2 Jahren.
- Dies kann damit begründet werden, dass der Anteil an Minderjährigen mit 20,5 % über dem der Gesamtstadt liegt (17,2 %).
- Der Altenanteil (20,9 %) sowie der Hochbetagtenanteil (6,6 %) liegt gleichzeitig nahezu im gesamtstädtischen Durchschnitt (siehe Tabelle 3).

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

	Scharnhorst	Dortmund
<b>Geburten/1.000 EW</b>	9,09	8,9
<b>Sterbefälle/1.000 EW</b>	13,43	12,2
<b>Saldo/1.000 EW</b>	-4,33	-3,3
<b>Durchschnittsalter</b>	42,7 Jahre	43,2 Jahre
<b>Minderjährigenanteil</b>	20,5 %	17,2 %
<b>Altenanteil</b>	20,9 %	20,3 %
<b>Hochbetagtenanteil</b>	6,6 %	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 an Einpersonenhaushalten liegt in Scharnhorst mit 38 % deutlich unter dem gesamtstädtischen Wert (49,8 %).
- Die Quote der Leistungsbezüge liegt mit 20,6 % über dem Wert der Gesamtstadt (17,1 %).
- Ebenso liegt der Wert der Einwohner\*innen mit Migrationshintergrund (50,7 %) über dem der Gesamtstadt (42,9 %, siehe Tabelle 4).

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

	Scharnhorst	Dortmund
<b>Einpersonenhaushalte 2024</b>	38 %	49,8 %
<b>Quote Leistungsbezug 2023</b>	20,6 %	17,1 %
<b>EW mit Migrationshintergrund 2024</b>	50,7 %	42,9 %

(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))

### Wanderungsbewegungen<sup>14</sup>

- Scharnhorst hat, wie alle Dortmunder Stadtbezirke (außer Aplerbeck), ein positives Außenwanderungssaldo (Außenwanderungssaldo/ 1.000 EW: +5,92). Wie bei den meisten anderen Außenstadtbezirken ist das Außenwanderungsplus jedoch relativ gering.

<sup>14</sup> vgl. Website Dortmunder Statistik; Bevölkerung in Zahlen 2024 (zugegriffen am 19.05.2025)

- Die Binnenwanderung findet hauptsächlich innerhalb des Stadtbezirkes statt (1.250 Umzüge). Umzüge über die Stadtbezirksgrenze haben meist die Nachbarstadtbezirke Brackel (220) und Innenstadt-Nord (160) sowie Innenstadt-West (160) als Ziel.

### Zusammenfassung

- Scharnhorst hat im letzten Jahrzehnt eine dynamische Bevölkerungsentwicklung verzeichnet und auch das mittlere Bevölkerungsszenario weist bis 2035 den Stadtbezirk als stark wachsend aus.
- Die Bevölkerungs- und Sozialstruktur in Scharnhorst weicht teilweise von der gesamtstädtischen ab. So ist die Bevölkerung Scharnhorsts ein wenig jünger als die gesamtstädtische. Gleichzeitig ist die Quote der Leistungsbezüge höher und auch der Anteil an Einwohner\*innen mit Migrationshintergrund ist höher.
- Die meisten Umzüge finden innerhalb des Stadtbezirks oder in die angrenzenden Stadtbezirke 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

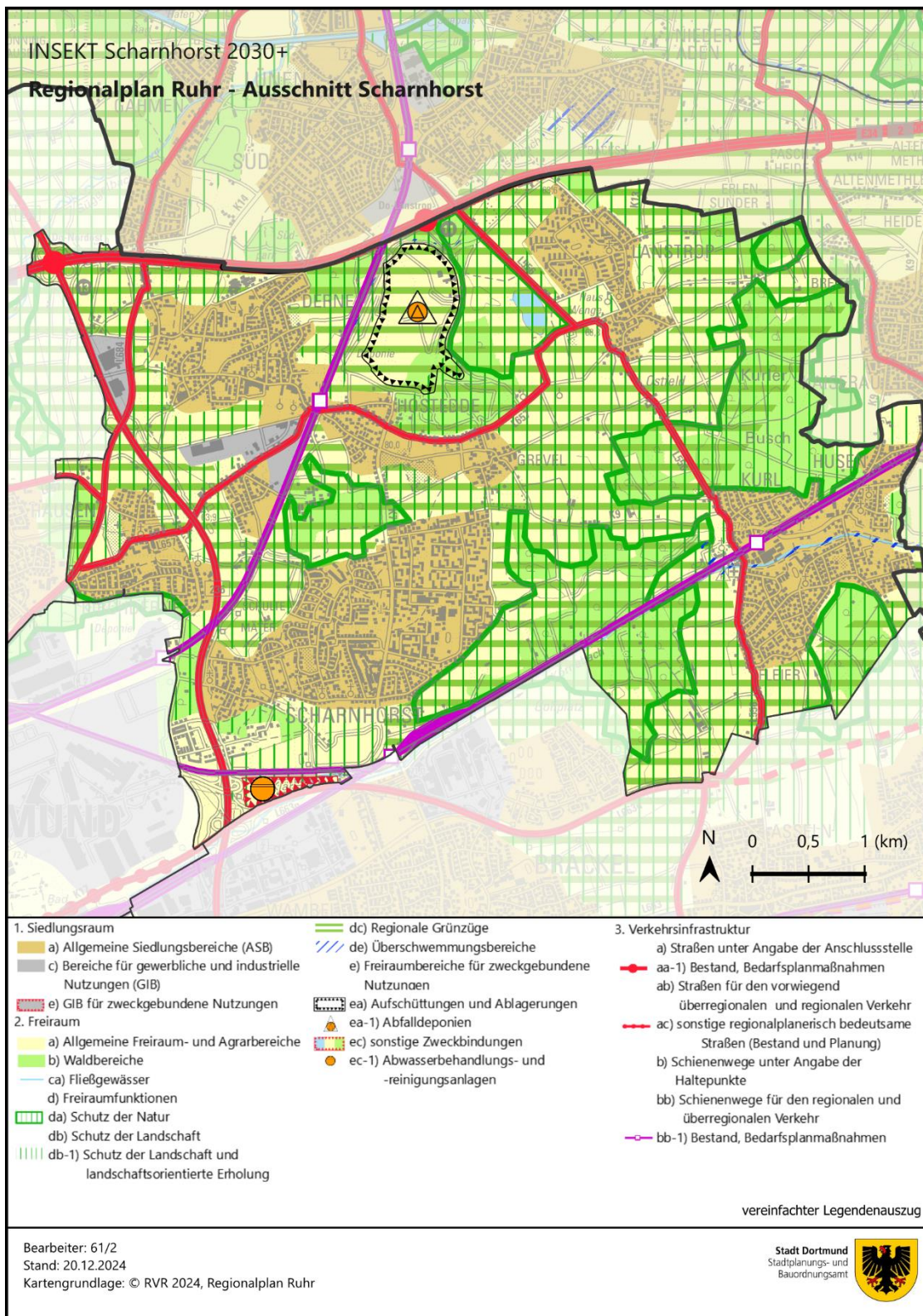
Die Darstellung und Auswertung der für den Stadtbezirk vorliegenden förmlichen Pläne ist für die Erarbeitung der INSEKT relevant, da es sich hierbei um die aktuellen rechtsverbindlichen Grundlagen für neue Planungen oder für die Zulassung bzw. Umsetzung von Bauvorhaben handelt. Drei Planungsebenen sind 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 von Flächennutzungsplänen und aktuelle Planungsvorhaben und Stellungnahmen der Kommunen in die Erarbeitung des Regionalplanes ein („Gegenstromprinzip“).

Seit 28.02.2024 ist für Dortmund der Regionalplan Ruhr (RP Ruhr) rechtsgültig, der vom Regionalverband Ruhr (RVR) erarbeitet wurde. Er löst damit den Gebietsentwicklungsplan (GEP) Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt für den Oberbereich Dortmund – westlicher Teil – ab, der im August 2004 in Kraft getreten war. Während der Rechtsgültigkeit des GEP erfolgten zwei Änderungen auf Dortmunder Stadtgebiet (Westfalenhütte und Knepper). Durch die Festlegungen des neuen Regionalplans Ruhr werden in Scharnhorst keine Änderungsbedarfe für den Flächennutzungsplan ausgelöst.

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



Im Stadtbezirk Scharnhorst legt der rechtsgültige Regionalplan Ruhr einen hohen Anteil an allgemeinen Freiraum- und Agrarbereichen mit Schutz der Landschaft und landschaftsorientierter Erholung sowie Regionaler Grünzug fest. Auch der Anteil an zusammenhängenden Waldbereichen (z.B. Kurler Busch) ist im Vergleich der Stadtbezirke überdurchschnittlich. Für

die Stadtteile Scharnhorst und Husen/ Kurl erfolgen Festlegungen Allgemeiner Siedlungsbe-  
reiche (ASB). Die Stadtteile Derne/ Hostedde/ Grevel und Lanstrop sind stärker mit dem um-  
liegenden Landschaftsraum verzahnt. Im Stadtbezirk sind nur zwei Bereiche für gewerbliche  
und industrielle Nutzungen (GIB) festgelegt. Sie liegen im westlichen Bereich des Stadtbezirks  
in und westlich von Derne und umfassen die Produktionsfläche der Ardey-Quelle sowie die  
Fläche der ehemaligen Zeche Gneisenau. Die Deponie Dortmund-Nordost sowie die Kläran-  
lage Dortmund befinden sich als zweckgebundene Freiraumbereiche im Stadtbezirk.

## Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) steuert die Stadtentwicklung allgemein und stellt für das ge-  
samte Dortmunder Stadtgebiet in Grundzügen dar, welche Art der Bodennutzung (z.B. Woh-  
nen, Gewerbe, Flächen für die Landwirtschaft/ Naturschutz, Verkehr) für seinen Planungsho-  
rizont von ca. 15 bis 20 Jahren geplant ist. Es sind einerseits bestehende Nutzungen und  
andererseits beabsichtigte städtebauliche Entwicklungen wie Baugebiete und Infrastrukturpro-  
jekte fachübergreifend in einem Planwerk zusammengefasst. Damit gibt der Flächennutzungs-  
plan, der auch als „vorbereitender Bauleitplan“ bezeichnet wird, die langfristige räumliche Ent-  
wicklung der Stadt vor. Seine Inhalte richten sich nach den Vorschriften des § 5 des Bauges-  
etzbuches (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. Wind-  
energieanlagen). Primär bildet der Flächennutzungsplan die verwaltungsinterne Vorgabe für  
nachfolgende Bebauungspläne sowie für Planungen anderer Planungsträger. Eine Neuauf-  
stellung sowie Änderungen des Flächennutzungsplanes erfordern ein förmliches Planverfah-  
ren einschließlich der Beteiligung der Öffentlichkeit.

Der aktuelle Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund wurde am 31.12.2004 bekannt ge-  
macht und damit rechtswirksam. Inhaltlich spielte bei der Aufstellung des Flächennutzungs-  
plans 2004 die Überwindung des Strukturwandels eine große Rolle, die sich in den Stadtent-  
wicklungszielen abbildet (z.B. Reaktivierung von Brachflächen)<sup>15</sup>. Leitlinien und -ziele waren  
darauf ausgerichtet, dass die Stadt gestärkt aus diesem Umstrukturierungsprozess hervorge-  
hen konnte.

Entsprechend der Festlegungen im Regionalplan sind auch im Flächennutzungsplan der Stadt  
Dortmund von 2004 die Siedlungsflächen im Stadtbezirk Scharnhorst umgeben von großflä-  
chigen Grün- und Waldflächen sowie landwirtschaftlichen Flächen dargestellt, die in Teilen als  
Schutzgebiete und -objekte (Natur- und Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmale und ge-  
schützte Landschaftsbestandteile) gesichert sind. Die Festsetzung erfolgt im Landschaftsplan  
Dortmund. Natur- und Landschaftsschutzgebiete wurden aus diesem im Flächennutzungsplan  
nachrichtlich übernommen.

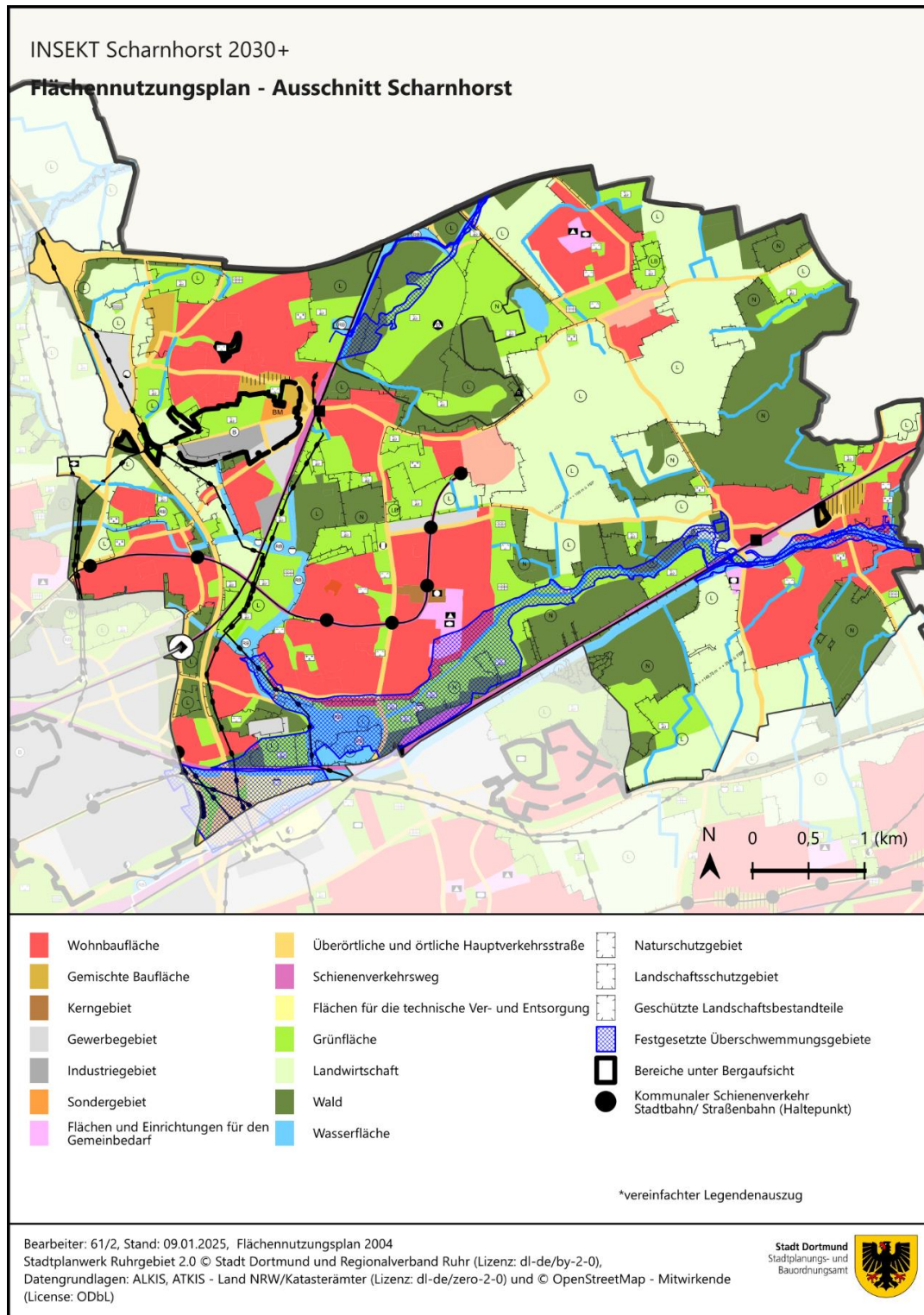
Die Darstellungen der Wohnbauflächen konzentrieren sich auf die Stadtteile Scharnhorst,  
Husen/ Kurl, Derne/ Hostedde/ Grevel und Lanstrop, gewerbliche Bauflächen befinden sich  
zentral in den Stadtteilen Derne (Gewerbegebiet Gneisenau/ ehem. Zentralwerkstatt) und  
Husen/ Kurl (ehemalige Zeche Kurl) sowie westlich von Derne (Gewerbegebiet Flautweg), am  
nördlichen Siedlungsrand von Scharnhorst (Droote) und der ehemaligen Zeche Scharnhorst.

---

<sup>15</sup> vgl. Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund (2004), S. 43 ff.

Entlang der Alten Körne/ Körne sind im Flächennutzungsplan festgesetzte Überschwemmungsgebiete nachrichtlich übernommen.

Abbildung 11: Stadtbezirk Scharnhorst im Flächennutzungsplan Dortmund 2004



(vollständige Legende siehe Anhang)

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 13.02.2025). Für den Stadtbezirk Scharnhorst wurden seit 2004 vier Änderungsverfahren zur Rechtswirksamkeit gebracht<sup>16</sup>:

- Nr. 18 (parallel mit Bebauungsplan Scha 131 – Gneisenauallee –)
- Nr. 29 Vorsteherstraße (parallel mit Bebauungsplan Scha 144 – Vorsteherstraße –)
- Nr. 38 Gartenäcker (parallel mit Bebauungsplan Scha 144 – Vorsteherstraße –)
- Nr. 73 (Parallel mit Bebauungsplan Scha 148 - Erweiterung Einzelhandelsstandort Husen -)

Die 18. Änderung hatte im Bereich der Gneisenauallee eine Verringerung der Verkehrsfläche an der B 236 zum Ziel; es erfolgte eine Darstellung von Wald- und Grünfläche anstelle einer Verkehrsfläche. Als Ausgleich für die wohnbauliche Entwicklung des RAG-Sportplatzes ‚An der Wenge‘ (29. Änderung des Flächennutzungsplans) wurde die 38. Änderung durchgeführt, wobei die Darstellung einer Wohnbaufläche in Grünfläche geändert wurde. Zur Sicherung der Ausstattung eines zentralen Versorgungsbereichs wurde mit der 73. Änderung des Flächennutzungsplans die Darstellung Gewerbegebiet in gemischte Baufläche mit Bereich mit Marktfunktion geändert.

Drei weitere Flächennutzungsplanänderungen befinden sich im Stadtbezirk Scharnhorst im Verfahren:

1. Nr. 86: Änderung Nr. 1 des Bebauungsplans Scha 115 (Parallelverfahren) – Bezirksfriedhof Derne – (Feuer- und Rettungswache 6), Ecke Flughafenstraße/ Hostedder Straße: Änderung der Darstellung von Grünfläche in Fläche für Gemeinbedarf zur Ansiedlung der Feuer- und Rettungswache 6.
2. Nr. 92: Parallelverfahren des Bebauungsplanverfahrens Scha 150 VEP – Heizkraftwerk Derne: Für die Entwicklung eines Biomasse-Heizkraftwerks wird für Teile des Gewerbegebietes die Darstellung in Fläche für die technische Ver- und Entsorgung Elektrizität geändert.
3. Nr. 94: Parallelverfahren des Bebauungsplanverfahrens Scha 127 – Glückstraße: Zur Entwicklung einer Wohnbaufläche wird die Darstellung am nördlichen (Grünfläche) und östlichen Rand (Schienenverkehrsfläche) des Entwicklungsgebietes in Wohnbaufläche 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 2021<sup>17</sup> 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.

---

<sup>16</sup> Der Flächennutzungsplan in der derzeit gültigen Fassung ist einsehbar unter: <https://geoweb1.digistatdo.de/OWSServiceProxy/client/fnp.jsp> (zugegriffen am 29.07.2024)

<sup>17</sup> Masterplan Einzelhandel 2021 – Fortschreibung Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Dortmund, DS-Nr. 30213-23

Anhand der überschaubaren Anzahl an Änderungen bzw. Berichtigungen des Flächennutzungsplans im Stadtbezirk Scharnhorst zeigt sich, dass sich die 2004 erarbeiteten Darstellungen bezüglich der Flächenentwicklung bestätigt haben. Mittlerweile beeinflussen jedoch andere Ansprüche und Erfordernisse das komplexe System Stadt, als es bei der Neuaufstellung 2004 der Fall war. Neben Änderungen der sozio-demografischen Rahmenbedingungen und den weiteren relevanten Bereichen, wie Wohnen, Wirtschaft, Freiraum, Umweltschutz, technische und soziale Infrastruktur und Verkehr werden bei einer Neuaufstellung des Flächennutzungsplans u.a. die folgenden Themenfelder zu berücksichtigen sein:

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

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

Bebauungspläne, unbeplanter Innenbereich und Außenbereich

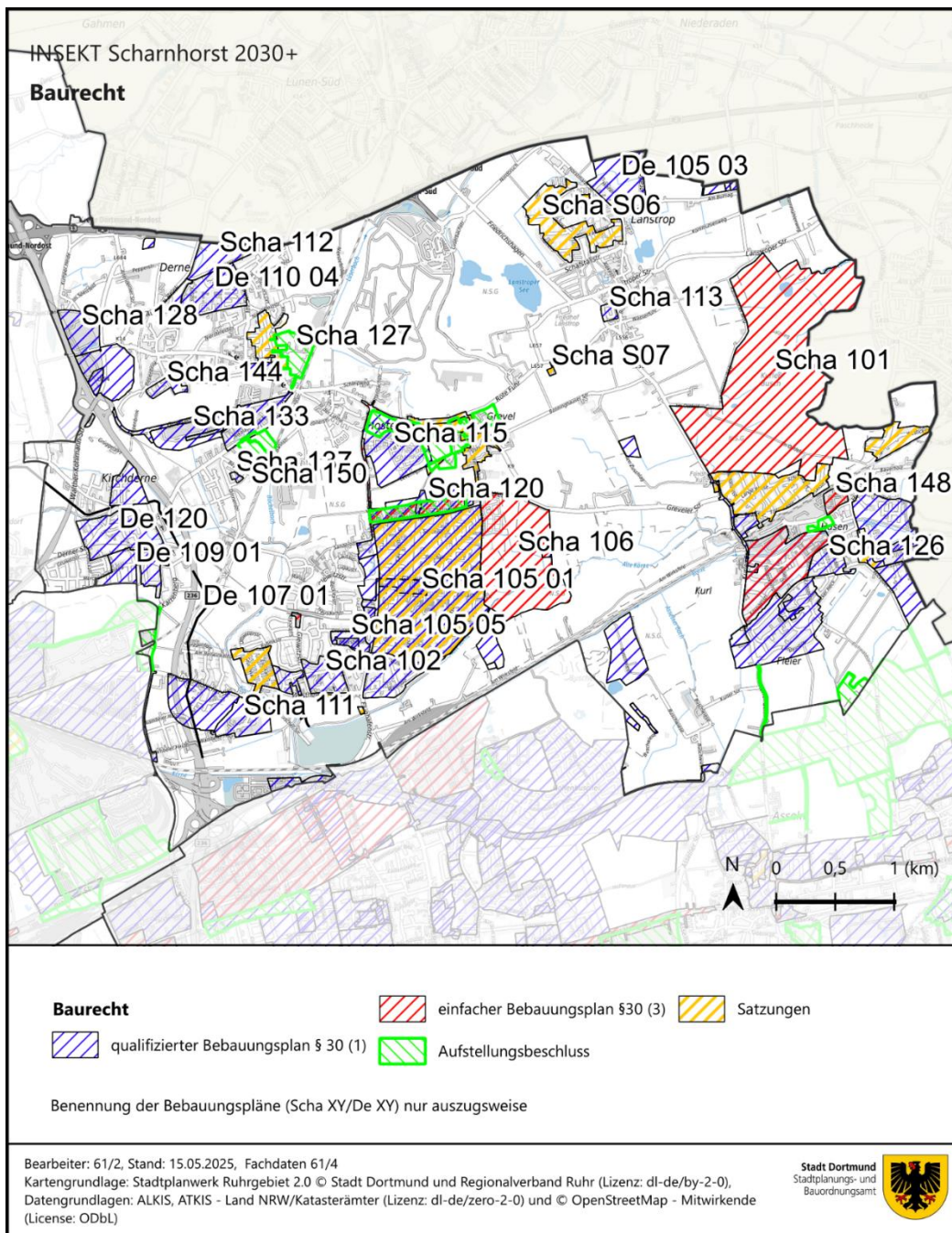
Ca. die Hälfte des Siedlungsgebiets von Scharnhorst liegt im Geltungsbereich von Bebauungsplänen (siehe Abbildung 12). Die Zulässigkeit von baurechtlich relevanten Vorhaben richtet sich daher nach den Festsetzungen des jeweiligen Bebauungsplans. Liegt kein Bebauungsplan, oder nur ein sogenannter „einfacher Bebauungsplan“, vor, richtet sich die Zulässigkeit von baurechtlich relevanten Vorhaben im Siedlungsbereich nach den Regelungen des § 34 BauGB (z.B. Einfügen in die Eigenart der näheren Umgebung).

In den letzten Jahren wurden im Stadtbezirk Scharnhorst Bebauungspläne mit unterschiedlicher Ausrichtung bzgl. der angestrebten Nutzung aufgestellt. Die Bandbreite reichte von Einzelhandel (Scha 148 VEP - Erweiterung Einzelhandelsstandort Husen, Rechtskraft 2021), über

gewerbliche Nutzungen (Scha 133 - Gneisenau-Ost/ Südteil: Logistikstandort, Rechtskraft 2012) bis hin zu Wohnbebauung (Scha 144 - Vorsteherstraße, Rechtskraft 2012).

Aktuell und auch zukünftig liegt der Fokus bei der Aufstellung von Bebauungsplänen im Bereich des Wohnens (z. B. Scha 127 – Glückstraße). Daneben werden jedoch auch Bebauungspläne aufgestellt, um Infrastruktureinrichtungen errichten zu können (Scha 115, 1. Änderung Feuer- und Rettungswache 6 des Bebauungsplans 115 Bezirksfriedhof Derne; Scha 150 VEP – Heizkraftwerk Derne) und gewerbliche Entwicklungen zu ermöglichen (z. B. Scha 153 – Gewerbegebiet Derner Straße).

Abbildung 12: Bebauungspläne und Satzungen im Stadtbezirk Scharnhorst



Einfache Bebauungspläne sichern in Teilbereichen den Freiraum. Darüber hinaus kommen einfache Bebauungspläne zum Einsatz, um beispielsweise Gebiete für bestimmte Nutzungen

zu sichern und von anderen Nutzungen freizuhalten. Ein Beispiel ist die zweite Änderung des Bebauungsplans Scha 120 – Droote aus dem Jahr 2011, mit der Vergnügungsstätten ausgeschlossen wurden.

Bei baurechtlichen Satzungen handelt es sich in der Regel um „Innenbereichssatzungen“ nach § 34 BauGB oder um Gestaltungssatzungen. Beide Satzungsformen kommen in Scharnhorst verhältnismäßig häufig vor. So gibt es mehrere Innenbereichssatzungen, die z. B. durch die Festlegung der Grenzen der im Zusammenhang bebauten Ortsteile die Grundlage bilden, um Wohnbebauung zu ermöglichen. Als Beispiele sind die Satzungen „Scha 09 – nördliche Dorfergänzung Grevel“, „Scha 10 – Ergänzungssatzung südlich Westholz“ und „Scha 08 – Klarstellungs- und Entwicklungssatzung für Dortmund-Kurl sowie einen Teil von Dortmund-Husen“ zu nennen. Gestaltungs- / bzw. Erhaltungssatzungen liegen für die ehemaligen Zechensiedlungen Müsersiedlung, Wickeder Straße und Grunewaldsiedlung vor.

#### 4.2.2 Informeller Rahmen der Dortmunder Stadtentwicklung

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

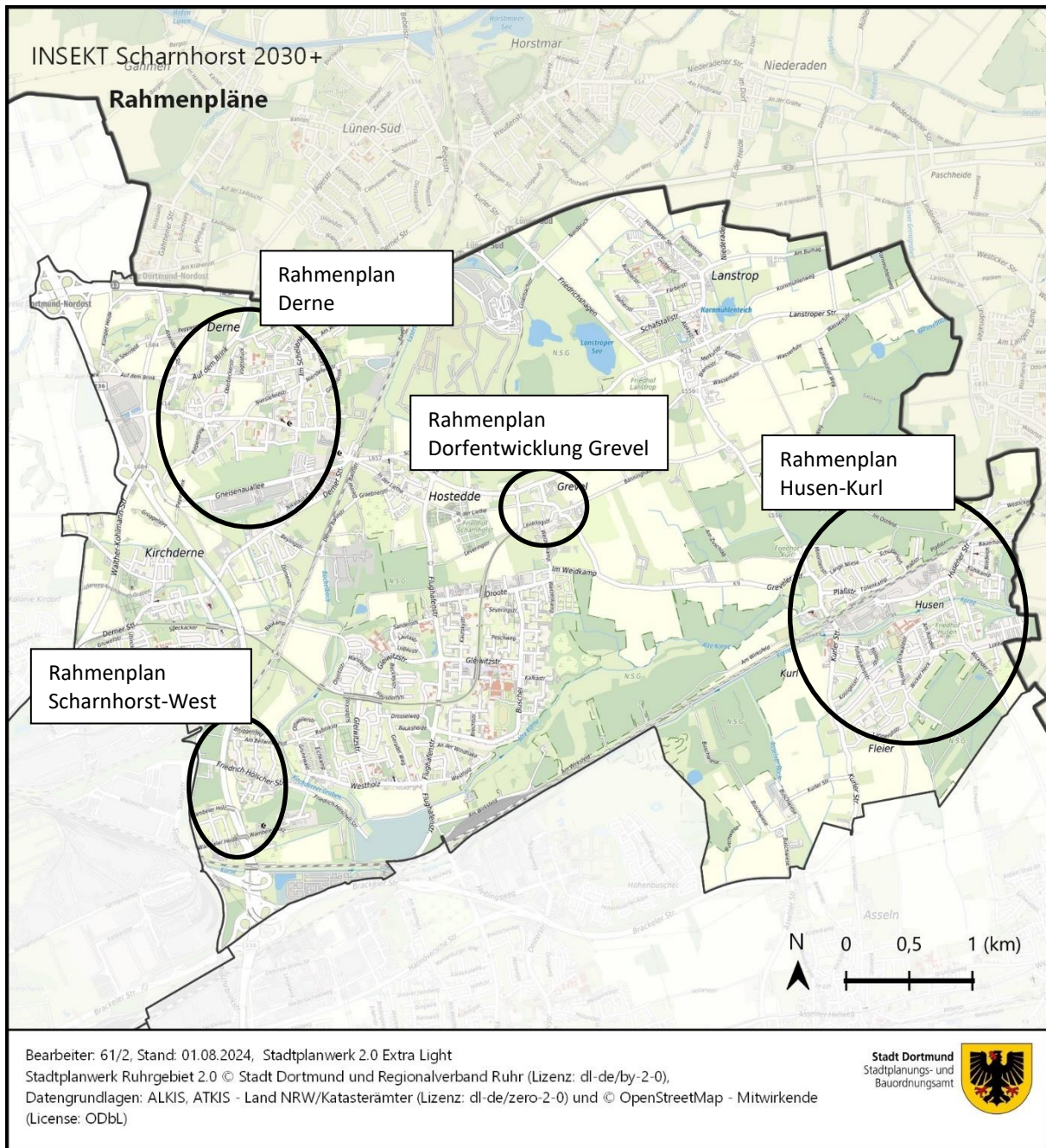
Eine Besonderheit stellt der Bereich der Stadterneuerung dar, der mit den Integrierten Handlungskonzepten (IHK) ebenfalls ein Planwerk ohne unmittelbare rechtliche Bindungswirkung beinhaltet. Im Rahmen der Stadterneuerung kann auf Beschluss des Rates der Stadt aber auch auf die förmlichen Instrumente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

##### Rahmenplanungen im Stadtbezirk Scharnhorst

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

Im Stadtbezirk Scharnhorst wurden in den letzten 20 Jahren vier Rahmenpläne aufgestellt (siehe Abbildung 13).

Abbildung 13: Rahmenpläne Scharnhorst



### Rahmenplan Derne (2005)

Der Rahmenplan Derne wurde mit der Zielsetzung erstellt, den Strukturwandel infolge der Schließung der Zeche und der angegliederten Kokereianlage zu unterstützen. Das alte und neue Derne sollte harmonisch zusammengeführt und dem Stadtteil eine langfristige Perspektive für eine nachhaltige und lebenswerte Entwicklung gegeben werden. Als wesentliche Punkte wurden formuliert (vgl. DS-Nr. 03680-05 Rahmenplanung Derne, Erläuterungsbericht Oktober 2005: S. 4):

- Entwicklung der Flächenpotenziale, insbesondere brachliegende Flächen der Zeche und Kokerei Gneisenau
- Aufwertungen im Bestand

- Entlastung vom Durchgangsverkehr durch Bau der Gneisenuallee
- Verbesserung der Ausstattung mit öffentlichen Grünflächen

Insbesondere auf der Fläche der ehemaligen Zeche Gneisenau ist z. B. mit dem Bau des Einkaufszentrums, des Gewerbegebiets, der Gneisenuallee sowie mit der Schaffung des Stadtteilparks eine Umsetzung der Ziele erfolgt (siehe Abbildung 14). Auch konnten die Denkmäler Tomson-Bock und Doppelbockfördergerüst gesichert werden. Deren Inwertsetzung und städtebauliche Fassung steht jedoch noch aus (siehe Handlungsfeld Daseinsvorsorge und Lebensqualität). Weitere anstehende Umsetzungsmaßnahmen sind z. B. die Entwicklung von Wohnbebauung an der Glückstraße (Scha 127), die Entwicklung des Kraftwerks Derne (Scha 151) sowie des Gewerbegebiets Derner Straße (Scha 153). Die dafür erforderlichen Bebauungspläne werden zurzeit erarbeitet.

*Abbildung 14: Einkaufszentrum Derne; Landschaftsbauwerk; Gewerbegebiet Gneisenau*



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

### **Rahmenplan Dorfentwicklung Grevel (2007)**

Mit dem Rahmenplan Dorfentwicklung Grevel sollte eine Balance zwischen einer attraktiven neuen Wohnbebauung und der Sicherung des dörflichen Charakters bzw. des Maßstabs der bestehenden Ortsstruktur hergestellt werden. Die dazu formulierten Maßnahmen reichen von baulichen Ergänzungen, über Berücksichtigung von Grundprinzipien der Bautypologien bis hin zu Anpflanzungen von Baumreihen (vgl. Stadt Dortmund, Dorfentwicklung Grevel (erstellt durch Wolters Partner, DS-Nr. 08260-07), S. 73-74 und siehe Abbildung 15).

Abbildung 15: Dorfentwicklung Grevel



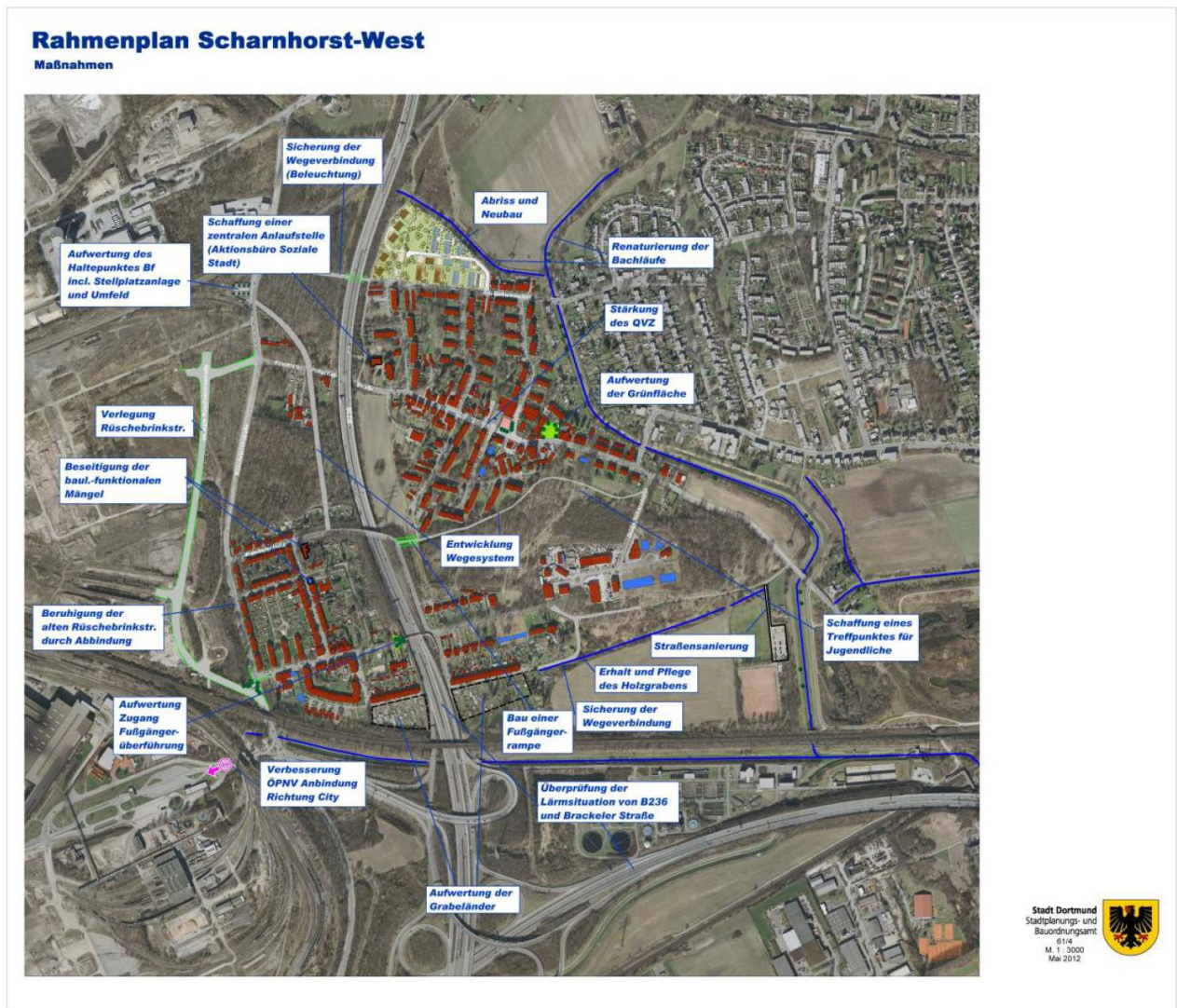
(Quelle: Wolters Partner)

Beschlüsse zur Aufstellung von Bebauungsplänen zur Realisierung von Wohnbebauung sind zwischen 2007 und 2009 gefasst worden (Scha 141 – Grevel-Mitte, Scha 142 – Grevel-West, Scha 143 – Grevel-Ost). Der ursprüngliche Geltungsbereich des Scha 141 ist zwischenzeitlich im Wesentlichen durch die Satzung (S09) „Nördliche Dorfergänzung Grevel“ überplant worden (Satzungsbeschluss 13.12.2018). Dadurch wurden Baumöglichkeiten geschaffen. Auch wurde der Greveler Dorfplatz realisiert. Die Weiterführung der Bebauungsplanverfahren Scha 142 – Grevel-West und Scha 143 – Grevel-Ost ist weiterhin geplant, jedoch noch nicht konkret zeitlich terminiert.

### Rahmenplan Scharnhorst-West (2012)

Der statistische Unterbezirk Alt-Scharnhorst ist geprägt durch die B 236, die den Unterbezirk durchschneidet und zwei Bahnlinien, die ihn im Norden und Süden begrenzen. Damit verbunden ist eine relativ isolierte Lage sowie Immissionen. Darüber hinaus zeigten sich zum Teil baulich-funktionale Mängel, so dass das Ziel des Rahmenplans Scharnhorst-West war, den Bereich langfristig zu stabilisieren und weiterzuentwickeln. Dazu wurden unterschiedlichste Maßnahmen empfohlen, wie die Verlegung der Rüschebrinkstraße, die Entwicklung/ Aufwertung von Wegesystemen, die Renaturierung von Bachläufen und die gezielte Beseitigung der baulich-funktionalen Mängel (siehe Abbildung 16, DS-Nr. 07368-12).

Abbildung 16: Rahmenplan Scharnhorst-West



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Erläuterungsbericht zur Rahmenplanung Scharnhorst-West, S. 39)

Zwischenzeitlich wurden Maßnahmen, wie der Bau der Sinterstraße als Entlastung für die Rüschebrinkstraße, der Abriss und Neubau der ehemaligen Stahlskelettbausiedlung (Bereich „Am Bellwinkelhof“) und weiterer mangelhafter Gebäude oder die Renaturierung der Bachläufe umgesetzt (siehe Abbildung 17).

Abbildung 17: Neubauten Rüschenstraße und Wambeler Holz; renaturierter Kirchderner Graben



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

## Rahmenplan Husen-Kurl (2013)

Der Ortsteil Husen-Kurl ist ein beliebter Wohnstandort. Aus diesem Grund war er Ziel verschiedener öffentlicher und privater Investitionen, wie z. B. bei der Entwicklung der Wohnbebauung Kühlkamp, des Einkaufszentrums an der Husener Straße und der Renaturierung der Körne. Um auch die damals noch anstehenden Veränderungen zu begleiten und Perspektiven für die zukünftige Entwicklung aufzuzeigen, wurde die Verwaltung beauftragt, einen Rahmenplan für den Ortsteil Husen-Kurl zu erstellen. Dieser befasste sich unter anderem mit Potenzialflächen auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Kurl und dem ehemaligen Parkplatz der Firma Deilmann-Haniel, der durch Husen-Kurl verlaufenden Bahnlinie und den damit verbundenen Lärm- und Trennwirkungen, dem Bahnhof Kurl, gestalterischen Defiziten im Ortszentrum, eine damals vorgesehene Verlagerung des Sportplatzes Eichwaldstadion und der Hinterlandentwässerung Kurler Busch (siehe Abbildung 18, DS-Nr. 08805-13).

Abbildung 18: Rahmenplanung Husen-Kurl



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt o.J., Erläuterungsbericht zur Rahmenplanung Husen-Kurl, S. 40)

Aufgezeigte Maßnahmen, wie die Renaturierung des Telgeigrabens, die Realisierung der restlichen Wohnbauflächen im Geltungsbereich des Scha 114 – Kühlkamp oder die Aufstellung des Bebauungsplans Scha 136 zur Realisierung von Wohnbebauung, sind erfolgt. Andere Maßnahmen, wie die weitere Entwicklung der Zeche Kurl und die Beseitigung des Bahnübergangs Husener Straße (Bau voraussichtlich 2029) sind in Planung.

## Stadterneuerung im Stadtbezirk Scharnhorst

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

In Scharnhorst ist die Stadterneuerung in den letzten Jahren nicht im Rahmen geförderter Projekte tätig gewesen. Es bestehen dort keine Stadtumbau- oder Sanierungsgebiete.

## Quartiersanalysen im Stadtbezirk Scharnhorst

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

In Scharnhorst wurden in den letzten zehn Jahren zwei Quartiersanalysen durchgeführt:

- Quartiersanalyse Alt-Scharnhorst (2018)
- Quartiersanalyse Derne (2016)

## Projekt „nordwärts“

Mit Ratsbeschluss vom 07.05.2015 (DS-Nr. 14748-14) 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 meist hinter ihren Möglichkeiten. Es zeigen sich neben weiteren Flächenentwicklungspotenzialen (Westfalenhütte, Kraftwerk Knepper etc.) insbesondere ökonomische, ökologische und soziale Optimierungserfordernisse. Durch einen breit angelegten Dialogprozess und die Beteiligung und Unterstützung der Bürger\*innen an zahlreichen großen und kleinen Projekten sollen Impulse zur Verbesserung des Images, zur Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen, zur Steigerung der Umwelt- und Lebensqualität sowie Qualifizierung und Bildung gesetzt werden. Ziel ist es, die Lebensverhältnisse in allen Dortmunder Stadtbezirken aneinander anzugleichen.

Im Stadtbezirk Scharnhorst wurden 23 „nordwärts“-Projekte gemeldet. Dabei konnte zum Teil an bestehenden Projektansätzen angeknüpft werden. Die Bandbreite reichte von Projekten im Bereich Wohnen, wie z. B. die Aufwertung von Wohnungsbeständen in Lanstrop und der Neubau von Mehrfamilienhäusern zur Schaffung von bezahlbarem barrierefreiem Wohnraum Am Bellwinkelhof/ Brüggenfeld, über die Sanierung der Landmarke Lanstroper Ei und der Nutzbarmachung des Haus Wenge, bis hin zur Neugestaltung der Fußgängerunterführung Am Bellwinkelhof (siehe Rahmenplan Scharnhorst-West). Mit z. B. der Weiterentwicklung des Lernbauernhof Schulte-Tigges konnten auch Projekte aus dem sozialen bzw. ökologischen Bereich durch „nordwärts“ unterstützt werden.

Der Umsetzungsstatus der Projekte ist in der interaktiven „nordwärts“-Online-Karte<sup>18</sup> für alle öffentlich einsehbar. Das Dekadenprojekt „nordwärts“ wird 2025 abgeschlossen.

## Masterpläne

Auch die gesamtstädtischen Masterpläne besitzen Berührungspunkte mit dem Stadtbezirk Scharnhorst. In den Masterplänen werden für verschiedene thematische Bereiche (zum Beispiel kommunales Wohnkonzept, Energiewende, Mobilität 2030, Einzelhandel, integrierte Klimaanpassung) Ziele, Projekte und Perspektiven definiert. In dem folgenden Kapitel der Fachplanungen werden die Inhalte relevanter Masterpläne in Bezug auf den Stadtbezirk näher erläutert.

## 4.3 Fachplanungen

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

Für die Handlungsempfehlungen werden, wenn bereits absehbar, grobe Umsetzungszeiträume<sup>19</sup> 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

---

<sup>18</sup> Serviceportal - Online-Karte (dortmund.de) (zugegriffen am 08.02.2024)

<sup>19</sup> 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.

#### 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). Die mit dem Vollzug des Denkmalschutzgesetzes betrauten Denkmalbehörden stehen in einem hierarchisch geordneten Verhältnis zueinander. Jede Gemeinde in Nordrhein-Westfalen ist Untere Denkmalbehörde für ihr Gemeindegebiet. Die Aufsicht über die Unteren Denkmalbehörden üben als Obere Denkmalbehörden für kreisangehörige Gemeinden die 27 Kreise und für kreisfreie Gemeinden die fünf Bezirksregierungen aus. Oberste Denkmalbehörde ist das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen. Im Gebiet Westfalen-Lippe ist die LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen als Denkmalfachamt für die fachliche Beratung und Unterstützung der Denkmalbehörden zuständig. Außerdem obliegt dem Denkmalfachamt die wissenschaftliche Untersuchung und Erforschung der Denkmale.

#### 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 Arbeiterwohnhäuser 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 Kampfstraße breite Straßen für den motorisierten Individualverkehr gelegt.

Andererseits wurden die großflächigen Lücken, die der Bombenkrieg in das Blockrandsystem der Gründerzeit gerissen hatte, vielfach durch 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 Scharnhorst

Der Stadtbezirk Scharnhorst zeichnet sich durch eine reiche, bis ins Mittelalter zurückreichende Geschichte aus. Mehrere Ortsteile, wie Kirchderne (1147), Kurl (1189), Grevel (1193), Hstedde (1280) und Husen (um 1300), wurden in dieser Zeit urkundlich erwähnt. Bemerkenswert ist jedoch, dass der gesamte Stadtbezirk nach dem preußischen General und Heeresreformer Gerhard von Scharnhorst (1755–1813) benannt wurde. Zunächst war Scharnhorst der Namensgeber einer Zeche, später eines Stadtteils („Alt-Scharnhorst“) und der Großwohnsiedlung „Scharnhorst-Ost“, bis schließlich der gesamte Stadtbezirk seinen Namen erhielt.

Historisch gesehen lag das heutige Gebiet des Stadtbezirks lange Zeit im Grenzbereich zwischen der Grafschaft Mark und den von der Stadt Dortmund kontrollierten Ländereien. Die Region war nur dünn besiedelt und überwiegend landwirtschaftlich geprägt. Diese vorindustrielle Geschichte spiegelt sich noch heute in mehreren erhaltenen Fachwerkbauten wider, dem ehemaligen Herrenhaus „Haus Wenge“ in Lanstrop und der mittelalterlichen Dionysiuskirche in Kirchderne (siehe Abbildung 19). Insgesamt 99 Baudenkmale sind für Scharnhorst in der Denkmalliste der Stadt Dortmund verzeichnet und dokumentieren eindrücklich die kulturhistorische Entwicklung des Stadtbezirks. Charakteristisch für den Stadtbezirk sind bis heute die weitläufigen Freiflächen, die die alten Gemeinden bis heute trennen.

*Abbildung 19: Haus Wenge in Lanstrop; Tomson-Bock mit Schalthele und Maschinenhaus; Müsersiedlung (Bogenstraße)*



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

Obwohl der Stadtbezirk in vielen Teilen seinen ländlichen Charakter bewahrt hat, wurde er aber auch durch die Industrialisierung geprägt. Motor der Industrialisierung waren die drei Zechen Kurl, Scharnhorst und Gneisenau. Die Zeche Kurl begann bereits 1859 mit der Kohleförderung. Die höchste Förderung erreichte das Bergwerk 1929. 1931 wurde das Bergwerk stillgelegt. 1871 wurde die „bergrechtliche Gewerkschaft des Steinkohlebergwerks Scharnhorst“ gegründet. Die Zeche nahm die Kohleförderung allerdings erst 1901 auf und stellte den Betrieb 1927 bereits wieder ein. Die Zeche Gneisenau wurde 1872 gegründet und nahm 1886 die Kohleförderung auf. Wie die Zeche Scharnhorst war sie nach einem preußischen Militär benannt, dem Generalstabschef August Graf Neidhardt von Gneisenau. 1996 wurde die Zeche Teil der Ruhrkohle AG. 1970 war sie mit 6.000 Mitarbeitenden und über 3 Millionen Tonnen Jahresförderung die größte Zeche im Ruhrgebiet. Sie stellte ihre Förderung 1985 ein. Die zur Zeche gehörende Kokerei produzierte noch bis 1989.

Um die Zechengelände herum entstanden Wohnsiedlungen für die Belegschaft und ihre Familien. Diese prägten zusammen mit den Tagesanlagen der Zechen Stadtstruktur und Ortsbild in Alt-Scharnhorst, Kurl, Husen und Derne. In Derne sind nicht nur die denkmalgeschützten Anlagen Tomson-Bock mit Schachthalle und Maschinenhaus (1885) sowie dem Doppelbockfördergerüst mit Fördermaschinen und Maschinenhäusern (1934) erhalten, sondern auch ein großer Teil der Wohnhäuser der Belegschaft, sowohl in Form einer angelegten Siedlungsstruktur, als auch älteren Strukturen und Bauten an der Altenderner Straße, die mit ihrer Mischnutzung eine Zentrenfunktion innerhalb des Industrievorortes erfüllten (siehe Abbildung 19).

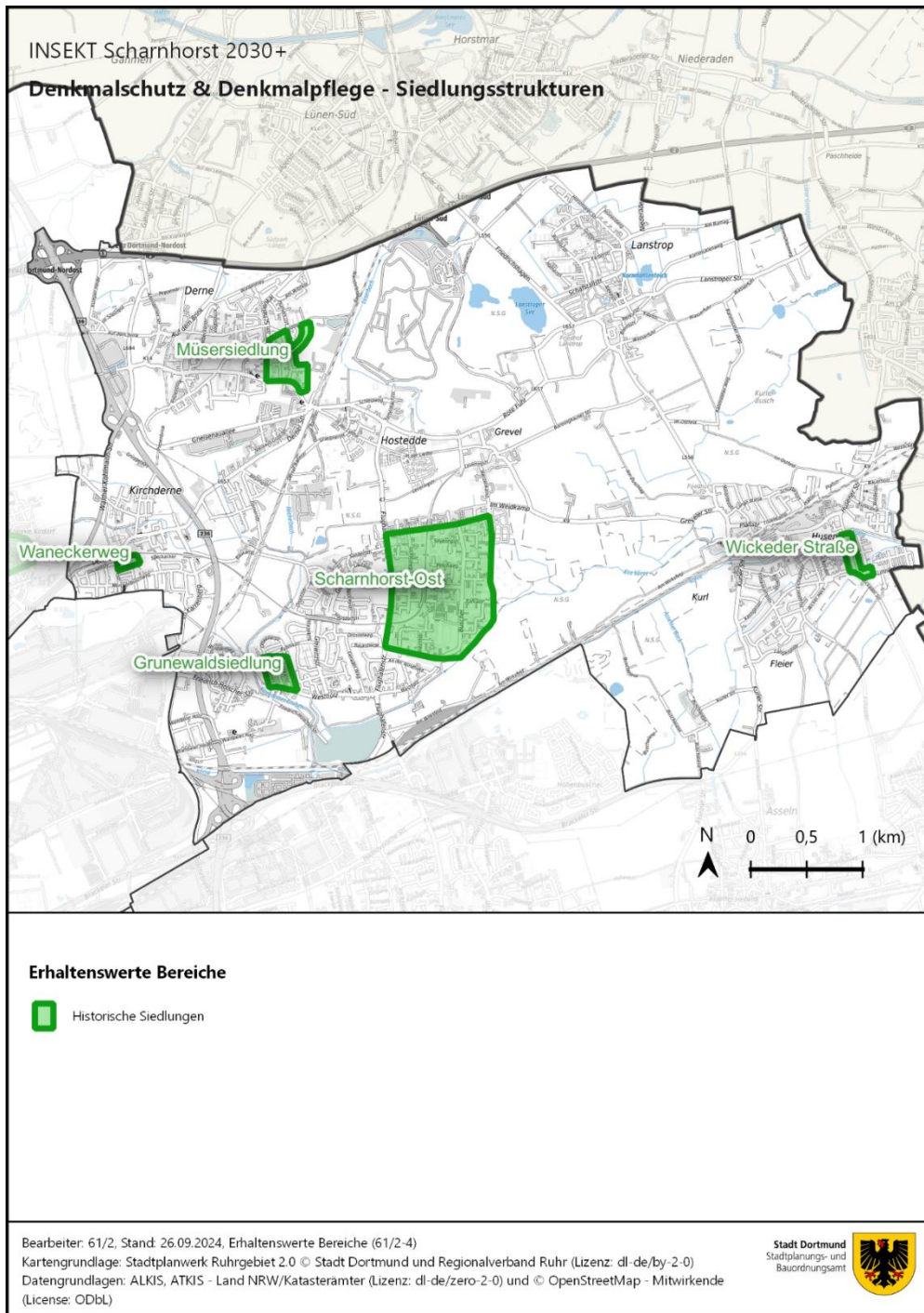
Neben den durch die Industrialisierung entstandenen Siedlungen, gibt es in Scharnhorst weitere Siedlungen mit historischer Bedeutung, wie z.B. die sogenannte MSA-Siedlung (siehe Abbildung 20). Diese gehört zu einer Reihe von ECA-Siedlungen<sup>20</sup>, die in den 1950er Jahren mit Mitteln des Marshallplans errichtet wurden, um der Wohnungsnot nach dem Zweiten Weltkrieg entgegenzuwirken. Die Finanzierung erfolgte über die „Mutual Security Agency“ (MSA). Günstiger Wohnraum sollte auch durch die Großwohnsiedlung Scharnhorst-Ost geschaffen werden, die ab 1965 mit 5.250 Wohnungen auf der „grünen Wiese“ errichtet wurde. Aufgrund unterschiedlicher Faktoren wie z.B. fehlender sozialer Mischung oder städtebaulicher Defizite (halböffentliche Räume), entwickelte sich Scharnhorst-Ost zu einem sozialen Brennpunkt, wie viele Großsiedlungen der Nachkriegsmoderne in Westdeutschland.

Scharnhorst-Ost ist jedoch auch ein in Dortmund einmaliges und bedeutendes Zeugnis der Moderne bzw. Spätmoderne. In dieser Zeit sollten nicht nur durch massenproduzierten Wohnraum in Form von Großstrukturen die Wohnungsprobleme jener Zeit gelöst werden. Siedlungen wie Scharnhorst-Ost waren außerdem Symbole des Fortschritts und der Modernität, in denen erstens einer breiten Masse gesunde bzw. moderne Wohnverhältnisse zugänglich gemacht werden sollten und zweitens die städtebaulichen, rückblickend teils utopischen Ideen der Moderne verwirklicht wurden. Die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Erholen und Verkehr sollten getrennt werden. In Scharnhorst wurden die reinen Wohngebäude um ein Zentrum gruppiert, in dem Schulen, Kindergärten, Einzelhandel, aber auch Infrastruktur und Freizeiteinrichtungen konzentriert wurden.

---

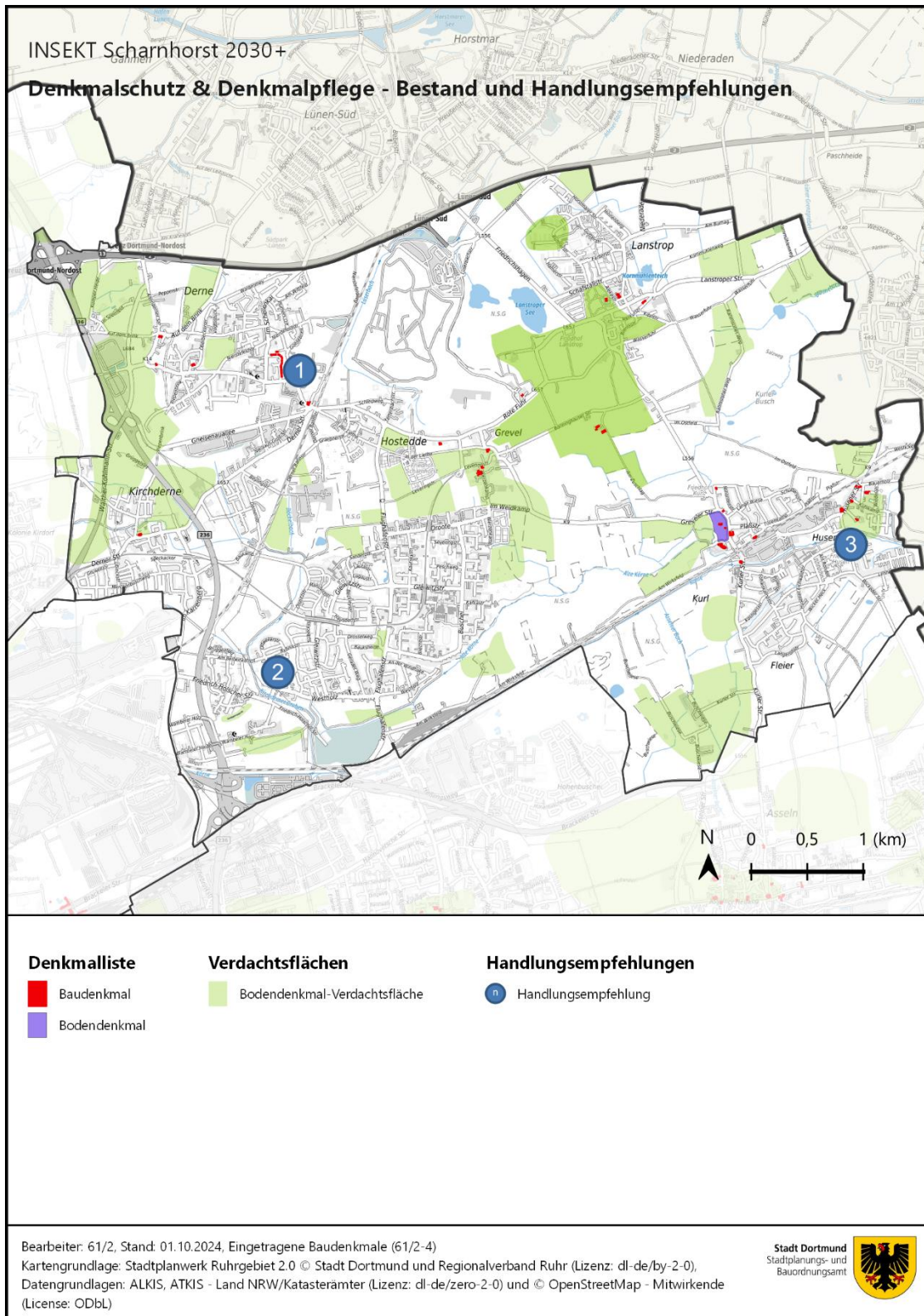
<sup>20</sup> Siedlungen, die nach dem zweiten Weltkrieg aus Mitteln des European Recovery Program finanziert wurden, für die die US-amerikanische Economic Cooperation Administration (ECA) zuständig war (vgl. [ECA-Siedlung – Wikipedia](#), zugegriffen am 05.02.2025).

Abbildung 20: Siedlungsstrukturen in Scharnhorst



Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ großflächige historische Bergarbeitersiedlungen als bedeutende Zeugnisse der Dortmunder Montangeschichte</li> <li>▪ hohe städtebauliche Qualität und städtebauhistorische Bedeutung der historischen Bergarbeitersiedlungen</li> <li>▪ bis heute erlebbarer Zusammenhang zwischen Zechengelände und Bergarbeitersiedlungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ flächendeckende, teils starke Überformung des historischen Baubestandes aber auch der öffentlichen Freiflächen, teils in geschützten Siedlungen, die durch Gestaltungs- und Erhaltungssatzungen reguliert sind</li> <li>▪ vorhandene und weiter zunehmende unharmonische Nachverdichtung im gesamten Stadtbezirk</li> </ul>

Abbildung 21: Bestand und Handlungsempfehlungen Denkmalschutz & Denkmalpflege Scharnhorst



## Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

### Allgemein:

- erhaltenswerte Siedlungsbereiche stadtweit identifizieren und anwendbares Kartenwerk erstellen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurzfristig)
- Qualitäten der historischen Substanz nutzen, um das Stadtbild im Stadtbezirk aufzuwerten (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Private; fortlaufend)
- Neubauten im historischen Kontext zukünftig kontextfreundlich gestalten (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Private; fortlaufend)
- Die großflächigen Arbeitersiedlungen trotz ihrer Überformung erhalten und aus ihren spezifischen Qualitäten heraus entwickeln (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Private; fortlaufend)

### Spezifisch:

- 1 Durchsetzung der geltenden Gestaltungssatzung für die Müsersiedlung (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurzfristig bzw. fortlaufend)
- 2 Durchsetzung der geltenden Gestaltungssatzung für die Grunewaldsiedlung (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurzfristig bzw. fortlaufend)
- 3 Durchsetzung der geltenden Erhaltungssatzung für die Wickeder Straße (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurzfristig bzw. fortlaufend)

### 4.3.2 Einzelhandel & Zentren

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

Für die Beurteilung von Einzelhandelsvorhaben sind in Dortmund neben baurechtlichen Vorschriften und übergeordneten Planwerken insbesondere der Masterplan Einzelhandel, der Konsultationskreis Einzelhandel sowie das Regionale Einzelhandelskonzept (REHK) entscheidend. Der aktuelle Masterplan Einzelhandel (MPEH) 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 Scharnhorst

Im Stadtbezirk Scharnhorst ist mit rd. 267,6 Mio. € vergleichsweise wenig Kaufkraft vorhanden. Die Kaufkraftkennziffer liegt mit 90,1 (gegenüber 94,0 für die Gesamtstadt) deutlich unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt. Auch die Verkaufsflächenausstattung ist in Scharnhorst mit 623 m<sup>2</sup> pro 1.000 Einwohner\*innen die zweitgeringste im Stadtbezirksvergleich (Daten zum Stadtbezirk: Masterplan Einzelhandel 2021, insb. S. 382 ff). Die geringste liegt in Huckarde vor, das allerdings eine deutlich kompaktere Siedlungsstruktur aufweist. Auch drei der vier Zentren im Stadtbezirk verfügen nur über eine unterdurchschnittliche Verkaufsflächen-Ausstattung. Im Ergebnis ist die Zentralitätskennziffer des Einzelhandels in Scharnhorst mit 48 die

geringste unter den zwölf Stadtbezirken. Der Wert bedeutet, dass nur rd. 48 % der im Stadtbezirk vorhandenen Kaufkraft auch im Einzelhandel des Stadtbezirks umgesetzt werden. Insgesamt liegt somit im Stadtbezirk Scharnhorst eine schwierige Ausgangslage für die Einzelhandelsentwicklung vor.

Der Masterplan Einzelhandel 2021 identifiziert im Stadtbezirk Scharnhorst vier zentrale Versorgungsbereiche, die günstig über die Fläche verteilt sind: Neben dem Stadtbezirkszentrum Scharnhorst und den Nahversorgungszentren in Derne und Husen-Kurl ist das Nahversorgungszentrum Lanstrop gegenüber dem Masterplan Einzelhandel 2013 neu ausgewiesen worden. Hinzu kommen drei wohnsiedlungsräumlich integrierte Nahversorgungsstandorte (zwei vorhandene an der Gleiwitzstraße<sup>21</sup> in Alt-Scharnhorst sowie an der Friedrich-Hölscher-Straße und ein geplanter Standort in Kirchderne) und der mit viel Verkaufsfläche ausgestattete Sonderstandort Nahversorgung Droote, die das Nahversorgungsnetz ergänzen und für eine relativ gute räumliche Abdeckung der Wohnsiedlungsbereiche im Stadtbezirk sorgen.

Durch diese Standortstruktur sind weite Teile der Wohnsiedlungen im Stadtbezirk fußläufig abgedeckt (d.h. Erreichbarkeit eines Lebensmittelmarktes innerhalb von 10-Gehminuten/ 700 m-Gehwegradien<sup>22</sup>). Dennoch gibt es unterversorgte Bereiche, die zum Teil durch die Weitläufigkeit der Stadtteile oder durch „ausfransende“ Siedlungskörper entstehen. An erster Stelle ist hier der statistische Bezirk Kirchderne (inkl. Franz-Zimmer-Siedlung) mit rund 4.000 Einwohner\*innen zu nennen, der über keinen Supermarkt oder Lebensmittel-Discounter verfügt. In diesem Bereich wird die Ergänzung eines Nahversorgungsstandortes angestrebt und ist bereits im Masterplan Einzelhandel 2021 vorgesehen. Derne und Husen-Kurl verfügen zwar jeweils über Nahversorgungszentren; diese sind allerdings nicht aus allen Wohnsiedlungsbereichen des jeweiligen Stadtteils innerhalb von 700 Metern fußläufig erreichbar. Neuansiedlungen markttypischer Lebensmittelanbieter im westlichen Kurl oder in Altenderne würden jedoch in Konkurrenz zu den Nahversorgungszentren stehen, hier bestehen aktuell keine Planungen.

Das **Stadtbezirkszentrum Scharnhorst** liegt zentral in der Großwohnsiedlung Scharnhorst-Ost südlich der Gleiwitzstraße. Es wurde zusammen mit dieser in den 1960er Jahren als geplanter Einzelhandelsstandort errichtet und weist noch heute einen einheitlichen, geschlossenen Charakter auf (siehe Abbildung 22). Angrenzend sind zudem weitere zentrale Einrichtungen wie Schulen und Sportanlagen realisiert worden. Das Zentrum liegt an der heutigen Stadtbahnlinie U42, die 1976 als erste kreuzungsfreie Schnellstraßenbahn in Dortmund (Kirchderne-Grevel) eröffnet wurde. Unterhalb der Stadtbahnhaltestelle (in Hochlage, Treppen und Aufzüge wurden 2022 saniert) halten zudem mehrere Buslinien. Der größte Teil der zentrenrelevanten Nutzungen orientiert sich zu der Fußgängerachse, die südlich parallel zur Gleiwitzstraße verläuft und einen gepflegten Eindruck macht.

Der kompakte zentrale Versorgungsbereich weist eine Vollbelegung mit Einzelhandel und Dienstleistungen auf, es sind keine längerfristigen Leerstände oder problematische Vergnügungsstätten (z.B. Spielhallen, Wettbüros) vorhanden. Mit einem Lebensmittel-Vollsortimenter, einem Discounter, einem Drogeriemarkt und einer Apotheke ist der kurzfristige Bedarf gut abgedeckt. Darüber hinaus sind Bekleidungs-, Schuh- und Haushaltswarengeschäfte vorhanden, der Schwerpunkt liegt im preisgünstigen Angebotssegment. Auch wenn die Ausstattung

---

<sup>21</sup> Redaktioneller Hinweis: Laut Presseartikel (WAZ, 26.03.2025) wird der Rewe-Markt Ende September 2025 schließen.

<sup>22</sup> 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.

im mittelfristigen Bedarfsbereich mit 28 % der Verkaufsfläche bereits gut ist, bestehen sowohl hier als auch im langfristigen Segment noch Ausbaupotenziale, wobei es allerdings an Flächen hierfür fehlt.

Insgesamt wird das Zentrum seiner Versorgungsfunktion gerecht, auch wenn es sich mit nur 24 Einzelhandelsbetrieben und rund 5.240 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche um das kleinste der Dortmunder Stadtbezirkszentren handelt. Dies ist auch auf die beengte räumliche Situation zurückzuführen, die keine Ausbaupotenziale bietet, außer potenziell durch die (kostenintensive) Stapelung der Kfz-Parkplätze. Das wiederum kommt dem weitläufigen Standortbereich an der Droote zugute, der nur etwa 600 m Fußweg bzw. eine Stadtbahn-Station entfernt liegt und das Stadtbezirkszentrum somit gewissermaßen ergänzt, wenn auch in nicht-integrierter Randlage (siehe unten).

*Abbildung 22: Fußgängerbereich Stadtbezirkszentrum Scharnhorst, Entrée zum Nahversorgungszentrum Derne*



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

Das **Nahversorgungszentrum Derne** liegt nahe dem Kreisverkehr „Derner Drehscheibe“ und des Regionalbahn-Haltepunkts im Osten des Stadtteils Derne (siehe Abbildung 22). Es ist im Bereich der ehemaligen Zeche Gneisenau und der an diese angegliederten Zechensiedlungen entlang der Altenderner Straße entstanden. Der weiter westlich gelegene ursprüngliche Ortskern Altendernes weist heute keine zentrale Funktion mehr auf. Den Mittelpunkt des heutigen Nahversorgungszentrums bildet ein Einkaufszentrum mit Lebensmitteldiscounter und Lebensmittelvollsortimenter sowie weiteren Anbietern, das in den 2000er Jahren mitsamt einer großen Stellplatzanlage auf der früheren Zechenfläche errichtet wurde. Ein ergänzender Gebäuderiegel, der unter anderem einen Drogeriemarkt beherbergt, wurde in den 2010er Jahren ergänzt. Das Zentrum kann damit den kurzfristigen Bedarf gut bedienen, ist aber auch im mittelfristigen Segment gut aufgestellt (15 % der Verkaufsfläche). Insgesamt gehört es mit rd. 3.940 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche zu den überdurchschnittlich ausgestatteten Nahversorgungszentren. Bei den baulichen Entwicklungen wurde stets auf die benachbarten ortsbildprägenden Industriedenkmalen (Doppelbock- und Thomson-Bock-Fördergerüste) Rücksicht genommen. Ein erneuter Umbau bzw. eine Erweiterung des Einkaufszentrums wird seit einigen Jahren zwischen politischen Vertreter\*innen, Investor\*innen und Verwaltung diskutiert, jedoch konnte hier bislang keine geeignete Lösung gefunden werden, die auch städtebauliche und Denkmalschutz-Belange angemessen berücksichtigt.

Außerhalb des Einkaufszentrums stellt sich das Nahversorgungszentrum entlang der Altenderner Straße als problematisch dar. Es sind nur sporadisch weitere Einzelhandelsnutzungen vorhanden, auch das Angebot an Komplementärnutzungen ist überschaubar und einfach.

Leerstände, eine Spielhalle und Wettbüros prägen das Bild des Zentrums. Die introvertierte Bauweise des Einkaufszentrums trägt nicht zu einer einladenden Gestaltung des Gesamtbereichs bei. Ein Quartierstreff (Verein „Gerne in Derne“), Moscheen und die katholische Kirche sowie ein zu dieser gehörendes Wohn- und Pflegezentrum stellen soziale Angebote im Zentrum und dessen direktem Umfeld dar. Die Nachnutzung der Leerstände, die Ansiedlungen weiterer zentrenrelevanter Einzelhandelsnutzungen sowie die Aufwertung der fußläufigen Aufenthaltsqualität sind wichtige Ziele für das Nahversorgungszentrum Derne. Die Realisierung des geplanten Wohngebiets an der Glückstraße wäre aufgrund der fußläufigen Distanz einerseits aus Versorgungssicht sehr zu begrüßen, andererseits auch, um zusätzliche Kaufkraft im direkten Umfeld des Zentrums zu generieren.

Das **Nahversorgungszentrum Lanstrop** wurde im Masterplan Einzelhandel 2021 neu als zentraler Versorgungsbereich eingestuft. Es gehört mit nur sechs Einzelhandelsbetrieben und gut 1.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche zu den kleineren Zentren und verfügt auch nur über eine eingeschränkte Aufenthaltsqualität, ist allerdings kompakt und liegt wohnsiedlungsräumlich integriert, sodass es die Nahversorgungsfunktion für den Ortsteil Lanstrop gut erfüllen kann. Das Zentrum wurde zusammen mit der Wohnsiedlung Lanstrop-Neu als geplanter Versorgungsstandort in den 1960er Jahren errichtet. Nach der Schließung eines kleinen EDEKA-Marktes wurde in den 2000er Jahren allerdings die Hälfte des damaligen Zentrums durch – wiederum eingeschossige und monofunktionale – Neubauten ersetzt (siehe Abbildung 23). Aufgrund dieser Struktur ist es wenig resilient gegen Betriebsschließungen. Magnetbetrieb ist ein kleinflächiger Netto-Lebensmitteldiscounter. Es wird fast ausschließlich der kurzfristige Bedarfsbereich bedient, allerdings ist dieses Angebot aufgrund der räumlichen Abgelegenheit des Stadtteils von großer Bedeutung für die fußläufige Versorgung der Einwohner\*innen. Ein maßvoller Ausbau des Angebots wäre zur Sicherung des Standortes sinnvoll und wünschenswert, allerdings sind die räumlichen Potenziale ebenso eingeschränkt wie die Mantelbevölkerung im Naheinzugsbereich (rd. 4.400 Personen).

*Abbildung 23: Nahversorgungszentrum Lanstrop, Nahversorgungszentrum Husen-Kurl*



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

Das **Nahversorgungszentrum Husen-Kurl** hat in den vergangenen Jahren bereits einen Modernisierungsschub erfahren. Es liegt im Stadtteil Husen, der den östlichen Teil des Siedlungskörpers und statistischen Bezirks Kurl-Husen bildet. Während Husen durch das Zentrum gut fußläufig versorgt ist, liegen weite Teile Kurls außerhalb der 700m-Fußwegdistanz, zumal der Siedlungskörper durch eine Bahntrasse zerschnitten wird. Das Zentrum setzt sich aus einem

historisch gewachsenen Bereich entlang der nordöstlichen Husener Straße und einem geplanten Nahversorgungs- und Fachmarktzentrum westlich davon auf Flächen der ehemaligen Zechen Kurl zusammen. Die Verkehrsbelastung der Husener Straße ist hoch, durch den Bahnübergang am nordöstlichen Ortsausgang kommt es auch zu Rückstau-Situationen im Zentrum. Im südwestlichen Bereich sind die Verkehrsflächen sehr breit – dies bietet zwar viel Raum für Fußgänger\*innen, die Flächen sind jedoch nicht attraktiv gestaltet.

Der Fachmarktstandort wurde jüngst um einen größeren Discounter-Neubau ergänzt, wodurch in der Altimmobilie zusätzlich Platz für einen Drogeriemarkt und einen Non-Food-Discounter geschaffen wurde. Hinzu kommen eine Apotheke und eine inhabergeführte Drogerie. Im kurzfristigen Bedarfsbereich ist das Nahversorgungszentrum damit sehr gut ausgestattet. Dies ist auch der eindeutige Angebotsschwerpunkt dieses Zentrums, das damit seine Nahversorgungsfunktion erfüllt. Das Scharnier zwischen Fachmarktstandort und kleinteiliger Zentrenstruktur bildet das sanierte denkmalgeschützte Fachwerkhaus, das als Standort der früheren Diskothek „Sacre Coeur“ bekannt ist (siehe Abbildung 23). Nach der Sanierung ist hier ein Bäckerei-Café eingezogen. Zudem sind im Zentrum in den letzten Jahren mehrere mischgenutzte Neubauten entstanden, in denen Bankfilialen und weitere zentrenergänzende Dienstleistungen Raum gefunden haben. Es bestehen weitere Nachverdichtungspotenziale, etwa auf der Fläche des bisherigen Sparkassen-Gebäudes am Kühlkamp.

Am nördlichen Rand der Siedlung Scharnhorst-Ost besteht des Weiteren das Gewerbegebiet entlang der **Droote**, das sehr stark mit Einzelhandel (einschließlich nahversorgungs- und zentrenrelevanter Sortimente) durchsetzt ist. Dieser nicht-integrierte Standort hat sich aufgrund bestehenden Baurechts über Jahrzehnte verfestigt und ist daher im Masterplan Einzelhandel als „Sonderstandort Nahversorgung“ (SO NV) ausgewiesen. Weitere Neuansiedlungen nahversorgungs- und insbesondere zentrenrelevanter Sortimente sollen hier nicht erfolgen. Trotz der Randlage und Kfz-Orientierung ist ihm zugute zu halten, dass er aus Teilen der Großwohnsiedlung fußläufig erreichbar ist und zudem über einen eigenen Stadtbahnhaltepunkt (U42, „Droote“) verfügt. Auch für den etwas abgesetzt nördlich liegenden ländlichen Stadtteil Grevel erfüllt der Sonderstandort Nahversorgung Droote eine Nahversorgungsfunktion.

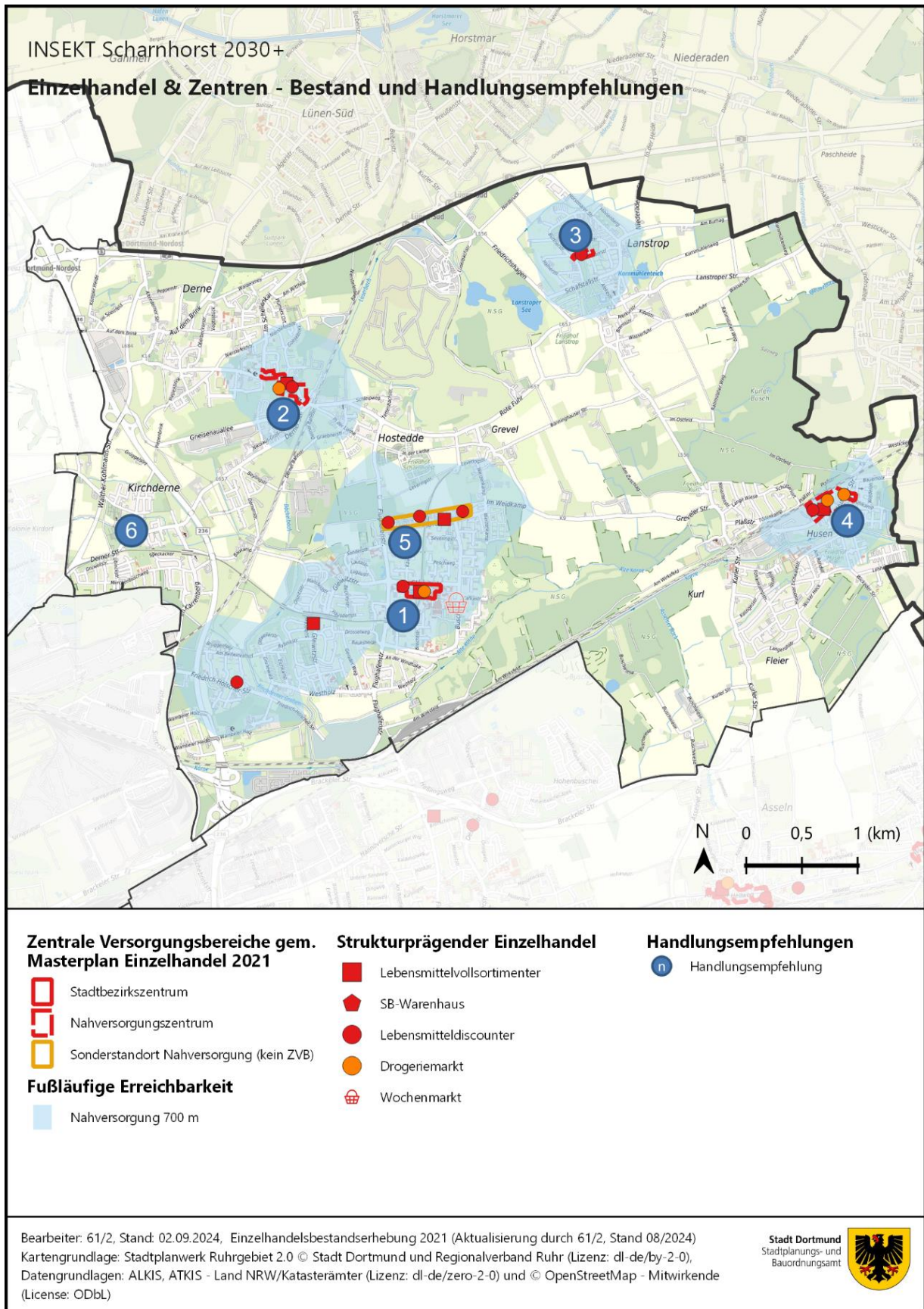
Von den insgesamt etwa 29.050 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche im Stadtbezirk liegen rd. 45 % in den vier Zentren, ein gutes Drittel macht dagegen bereits allein der Sonderstandort Nahversorgung „Droote“ aus. Somit kommt diesem ein erhebliches Gewicht im Stadtbezirk zu. Insbesondere durch die Vielfalt der Anbieter hat die Droote einen Vorteil gegenüber den Zentren, die durch ihre wohnsiedlungsräumlich integrierte Lage in ihrer räumlichen Entwicklung eingeschränkt sind.

Im Flächennutzungsplan 2004 waren der Sonderstandort Nahversorgung Droote, der nun zum Zentrum erhobene Bereich an der Färberstraße in Lanstrop sowie die beiden Nahversorgungsstandorte in Alt-Scharnhorst als Quartiersversorgungszentren dargestellt. Wie zuvor bereits ausgeführt, kommt diesen vier Standorten auch heute – in unterschiedlicher Einstufung – eine Versorgungsfunktion zu. Einzig das ehemalige Quartiersversorgungszentrum Kirchderne im Bereich Derner Straße/ Grüggelsort kann diese Funktion heute mangels eines Ankerbetriebes der Nahversorgung nicht mehr erfüllen. Auch eine Funktion als Quartiersmittelpunkt ist nur eingeschränkt gegeben. Zwar gibt es im Umfeld der evangelischen Kirche einzelne gewerbliche Nutzungen (Kiosk, Physiotherapie), doch entsteht insgesamt nicht der Eindruck eines sozialen Mittelpunktes. Es bestehen allerdings Planungen für die Neuansiedlung eines Lebensmittelmarktes mitsamt eines Bäckerei-Cafés, wodurch der Bereich wieder stärker als Mittelpunkt belebt werden könnte. Er wurde daher im Masterplan Einzelhandel 2021 bereits als

(perspektivischer) Nahversorgungsstandort ausgewiesen. Weitere Quartiersmittelpunkte sind im Stadtbezirk Scharnhorst nicht erkennbar. Es ist allenfalls darauf hinzuweisen, dass sowohl in Lanstrop, als auch in Derne die Nahversorgungszentren abseits der historischen Ortsmitten entstanden sind, die heute aber jeweils nur noch minimalen Besitz an zentrenbildenden Nutzungen aufweisen.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gute räumliche Verteilung der zentralen Versorgungsbereiche</li> <li>▪ die Zentren werden ihrer jeweiligen Versorgungsaufgabe gerecht</li> <li>▪ Vollbelegung des Stadtbezirkszentrums Scharnhorst ohne Trading-Down-Tendenzen</li> <li>▪ Modernisierung des Nahversorgungszentrums Husen-Kurl in den letzten Jahren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ geringe Kaufkraft sorgt für wenig Investitionen in den Einzelhandel im Stadtbezirk → geringe Verkaufsflächenausstattung und einseitiges discountorientiertes Angebot</li> <li>▪ Nahversorgungszentrum Derne mit Trading-Down-Tendenzen in den Randbereichen außerhalb des Einkaufszentrums</li> <li>▪ Nahversorgungszentrum Lanstrop mit geringer Ausstattung, ohne Potenzialflächen, daher wenig resilient</li> <li>▪ unterversorgte Bereiche aufgrund teils weitläufiger oder zergliederter Siedlungsbereiche</li> </ul>

Abbildung 24: Bestand und Handlungsempfehlungen Einzelhandel Scharnhorst



## Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

### Allgemein:

- Erarbeitung Projekt „Zukunftsfähige Zentren“ für die zentralen Versorgungsbereiche (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurzfristig)
- Investitionen in Einzelhandelsbetriebe im Stadtbezirk unterstützen, sofern Standorte geeignet sind, d.h. insb. keine Beeinträchtigung der Zentrenstruktur (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- außerhalb der Zentren: Fokus auf integrierte Nahversorgungsstandorte (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)

### Spezifisch:

- 1 Stadtbezirkszentrum: Nachverdichtungs- und Ergänzungsflächenpotenziale sichten (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) im Rahmen des Projekts „Zukunftsfähige Zentren“; mittelfristig)
- 2 Nahversorgungszentrum Derne: Weiterentwicklung des Einkaufszentrums und seines Umfeldes unter stärkerer Berücksichtigung des gewachsenen Bestandes an der Altdener Straße sowie Aufwertung der städtebaulichen Situation (Private + Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); mittelfristig)
- 3 Nahversorgungszentrum Lanstrop: Nachnutzung der Leerstände und ggf. bauliche Weiterentwicklung unterstützen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurz- bis mittelfristig)
- 4 Nahversorgungszentrum Husen-Kurl: Potenziale zur weiteren Nachverdichtung sowie zur Neustrukturierung und Aufwertung des öffentlichen Raumes sichten (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) im Rahmen des Projekts „Zukunftsfähige Zentren“; mittelfristig)
- 5 Sonderstandort Nahversorgung Droote: restriktiver Umgang mit Anträgen im nahversorgungs- und zentrenrelevanten Spektrum nach Maßgabe des Baurechts (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- 6 Realisierung eines Lebensmittelmarktes zur Etablierung des geplanten Nahversorgungsstandortes Kirchderne (Private + 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: die am Menschen ausgerichtete Gesundheitsförderung bzw. deren Gesundheitsschutz 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 Pflanzungen entlang von Straßen und Bahntrassen sowie 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 Klimaanpassung<sup>23</sup> bereits eine Vielzahl an Handlungsempfehlungen und Maßnahmen, ebenso das Handlungsprogramm Klima Luft (2021), welches auf die notwendige langfristige Sicherung des Freiraumes hinweist, aber auch im besiedelten Bereich, mit beispielsweise einer Durchgrünungs-offensive, Teilaspekte zur Notwendigkeit dreifacher, d. h. baulicher und begrünender Innenentwicklung unter Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten aufzeigt und planerische 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 m<sup>2</sup> 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

---

<sup>23</sup> Stadt Dortmund, 2021, [Masterplan integrierte Klimafolgenanpassung | dortmund.de](https://www.dortmund.de/masterplan-integrierte-klimafolgenanpassung) (zugegriffen am 10.04.2024)

fahrradfreundliche Straßen gut erreichbar und erfüllt seine Funktion als Ausgleichsraum für den Natur- und Klimaschutz.

Status quo im Stadtbezirk Scharnhorst

Stadtgrünplan

Der Stadtgrünplan<sup>24</sup> aus dem Jahr 2003 zeigt für den Stadtbezirk auf, dass die Grünflächenversorgung in Scharnhorst als Außenbezirk differenziert nach Grün- und Parkanlagen und erholungsbezogenem Freiraum zu betrachten ist. Während Scharnhorst-Alt sehr gut mit öffentlichen Grünanlagen versorgt ist, gibt es in Hostedde und Kirchderne keine Grünanlagen. Dem gegenüber steht jedoch, dass Hostedde wie auch Scharnhorst-Ost und Kurl-Husen über einen sehr hohen Anteil an „Erholungsraum“ gem. Umweltplan Dortmund<sup>25</sup> verfügen. Lanstrop, Kurl-Husen und Hostedde weisen einen deutlich über den Durchschnittswert des Stadtbezirks liegenden Wert für Waldfläche pro Einwohner\*in auf, die vier verbleibenden statistischen Bezirke (Scharnhorst-Alt, Scharnhorst-Ost, Derne und Kirchderne) liegen, bedingt durch ihren eher städtischen Charakter, einen hohen Siedlungsflächenanteil und einer stark verinselten Lage deutlich darunter. Der Freiraum der statistischen Bezirke Kirchderne und Derne ist nicht in die Kategorie Erholungsraum eingestuft, dieser verfügt aber nach dem Umweltqualitätszielkonzept Dortmund<sup>26</sup> über ein erhebliches Potenzial. In der Gesamtbewertung hat Lanstrop und Kurl-Husen ein hohes, Scharnhorst-Ost, Scharnhorst-Alt und Hostedde ein mittleres und Derne wie auch Kirchderne ein geringes Grünflächen- und Freiraumangebot. Diese Einstufung in Freiraumangebotsklassen zeigt, dass in den statistischen Bezirken Derne und Kirchderne aufgrund eines geringen Anteils von Grünflächen, Waldflächen und nutzbarem Freiraum Defizite im Angebot bestehen. Lanstrop und Kurl-Husen besitzen hingegen ein hohes Angebot an Grünflächen und Freiraum.

An dieser Stelle muss deutlich gemacht werden, dass der hier zugrunde liegende Stadtgrünplan über 20 Jahre alt ist. In dieser Beurteilung wird Derne ein Defizit hinsichtlich der Ausstattung mit Grünflächen zugesprochen. Ab dem Jahr 2005 ist jedoch der Stadtteilpark Gneisenau entstanden sowie die Grünanlage Gneisenauallee (Landschaftsbauwerk) ab 2012. Somit ist hier eine Neubewertung erforderlich.

Aus der Gegenüberstellung von Angebot- und Nachfragesituation ist im Stadtgrünplan 2003 ein Handlungsbedarf für die Grünversorgung formuliert worden. Aus der Synthese ergab sich ein hoher Handlungsbedarf für eine weitere Freiraumentwicklung in den statistischen Bezirken Scharnhorst-Alt, Scharnhorst-Ost, Derne und Kirchderne. In den statistischen Bezirken Derne und Kirchderne waren die Ursachen vor allem in einem mangelhaften Grünflächen- und Freiraumangebot zu suchen, während der Handlungsbedarf in Scharnhorst-Alt und Scharnhorst-Ost aus einem hohen Freiraumbedarf resultierte. Die statistischen Bezirke Kurl-Husen, Lanstrop und Hostedde konnten aufgrund eines geringen bis mittleren Freiraumbedarfes und eines hohen bis mittleren Angebotes an nutzbarem Freiraum als weitgehend versorgt angesehen werden, so dass sich hier nur geringer Handlungsbedarf ergab.

Der hohe Handlungsbedarf in den statistischen Bezirken Derne, Kirchderne, Scharnhorst-Alt und Scharnhorst-Ost bildeten den räumlichen Fokus für eine weitere Freiraumentwicklung. In der Überlagerung mit den räumlichen Bereichen der Funktionsthemen der Umweltqualitäts-

---

<sup>24</sup> Stadt Dortmund (Auftraggeberin), grünplan – Büro für Landschaftsplanung, 2004: StadtgrünPlan Stadtbezirk Scharnhorst

<sup>25</sup> Stadt Dortmund, Umweltamt, 2002: Umweltplan Dortmund

<sup>26</sup> Dortmunder Beiträge zur Umweltplanung – Umweltqualitätsziele der Freiraumentwicklung, Dortmund 1998

ziele (UQZ) sollten besonders diese Bereiche nach Möglichkeiten hinsichtlich einer Sicherung und Verbesserung des Freiraumangebotes untersucht werden. Diese Bereiche beschränkten sich allerdings ausschließlich auf den landschaftsbezogenen Freiraum.

Es ist davon auszugehen, dass die Handlungsbedarfe in den statistischen Bezirken meist noch bestehen und der landschaftsbezogene Freiraum einen Teil der Defizite kompensiert. Um jedoch die Gesamteinschätzung von 2003 zu bestätigen und die positiven Veränderungen, wie den Bau des Stadtteilparks Derne einfließen zu lassen, ist eine aktuelle Erfassung des Grünflächenangebotes folgerichtig und für eine objektive Beurteilung notwendig. Daraus abzuleitende Handlungsmaßnahmen sind gesamtstädtisch und strategisch zu erarbeiten.

*Abbildung 25: Stadtteilpark Gneisenau (1) und Kleingartenanlage „Alte Körne“ (2, 3)*



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

#### Weitere Freiraumausstattung und Barrieren

Der Stadtbezirk Scharnhorst verfügt neben acht konfessionellen Friedhöfen über einen kommunalen Bezirksfriedhof und sieben Kleingartendaueranlagen. Die Bedarfsdeckung mit Kleingartendaueranlagen von 66,7 % (Stand 31.12.2000) liegt gesamtstädtisch unter dem Mittelwert von 73,3 %, insgesamt aber im Mittelfeld aller Stadtbezirke<sup>27</sup>. Die kommunalen Flächen sind den öffentlichen Grünflächen zuzurechnen.

Neben zwei Bahnlinien, die diagonal von Südwest nach Norden bzw. Nordosten verlaufen ist der Stadtbezirk durch die A 2 im Norden, die B 236 im Westen und in Teilen durch die Brackeler Straße im Süden eingefasst, die alle auch Barrieren im Freiraum darstellen.

#### Radial-konzentrisches Freiraummodell

Das radial-konzentrische Freiraummodell (siehe Kapitel 3.2.1) ist in der Überlagerung mit dem Stadtbezirk gut ablesbar. Von der westlich gelegenen B 236 zieht sich der äußere Umring im Norden über den Bereich der Gneisenuallee und öffnet sich zum Freiraum im Westen, von der A 2 an der Stadtgrenze zu Lünen nach Süden zwischen Lanstrop, Scharnhorst-Ost und Husen bis zur Stadtbezirksgrenze im Süden. Vom mittleren Ring verläuft die Radiale zwischen Alt-Scharnhorst/ Scharnhorst-Ost im Norden und Bahnlinie/ Brackeler Straße im Süden und trifft auch dort auf den Freiraum im Westen.

<sup>27</sup> Stadt Dortmund, 2004: Flächennutzungsplan Erläuterungsbericht S. 168

Im Stadtbezirk Scharnhorst zeigt sich deutlich, dass das radial-konzentrische Freiraummodell durchaus noch Bestand hat und eine wertvolle Leitlinie in der Stadtentwicklung ist. Durch die Anlage des Stadtteilparks Derne mit dem Landschaftsbauwerk entlang der Gneisenauallee ist es gelungen, 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.

Der landschaftsbezogene Freiraum umgibt die Siedlungsstrukturen des Stadtbezirkes. Diese Bereiche sind aus Naturschutzsicht, für Freizeit und Erholung, und immer wichtiger werdend aus Sicht des Klimawandels wertvoll, erhaltens- und schützenswert. Eine besondere Herausforderung sind die mit dem Freiraum widerstreitenden Interessen hinsichtlich Siedlungsausweitung, das kann sich auf Wohnbebauung und Gewerbe beziehen, aber auch auf Flächen des Gemeinbedarfs, wie notwendige Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, wie beispielsweise Rettungswachen. Aber auch die Errichtung von Freiflächensolaranlagen spielt in diesem Zusammenhang eine Rolle.

Hier ist zum Schutz des Freiraums insbesondere auf Nachverdichtung im Sinne von dreifacher Innenentwicklung zu setzen, gegebenenfalls kann aber auch die Akzeptanz notwendig sein, dass ursprünglich vorgesehene Flächen nicht mehr entwickelt werden können.

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 Scharnhorst von zwei Bahnlinien diagonal zerschnitten und von der A 2 im Norden und der B 236 im Westen sowie Teilen der Brackeler Straße im Süden eingefasst wird.

#### Landschaftsplan und Biotopverbund

Der Landschaftsplan Dortmund (2020)<sup>28</sup> 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 zieht sich verzweigt bis an die bebauten Bereiche heran und beinhaltet die Grün- und Parkflächen entlang der Flughafenstraße, aber auch den Bezirksfriedhof und Kleingartenanlagen in Randlagen zum Freiraum.

Die Landschafts- und Naturschutzgebiete umfassen im Wesentlichen die landwirtschaftlichen Flächen und Waldflächen des Stadtbezirks und gehen nach Westen und Süden über die Stadtbezirksgrenzen hinaus, im Norden schließt sich der Freiraum von Lünen, nach Osten die Freiraumbereiche von Kamen an (L-08 Derne-West - Kirchderne, L-09 Derne-Ost - Hostedde, L-10 Lanstrop – Grevel - Kurl, L-16 Im Karrenberg, L-17 Dahlwiese, L-18 Fleier – Brackel –

---

<sup>28</sup> Stadt Dortmund, Umweltamt: Landschaftsplan 2020

Asseln - Wickede; N-09 Lanstroper See, N-12 Kirchderner Wald, N-13 Sanderoth, N-14 Kurler Busch, N-15 Alte Körne, N-16 Buschei, N-17 Wickeder Holz).

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.

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

Der Biotopverbund<sup>29</sup> stellt Flächen dar, welche als Lebensräume und Korridore für die Ausbreitung bzw. Wanderung von Tier- und Pflanzenarten fungieren, damit der Austausch zwischen verschiedenen Populationen möglich ist. Die Flächen im Biotopverbund der Stufe 1 sind Flächen mit herausragender Bedeutung für den Naturschutz und werden in der Regel als Naturschutzgebiete festgesetzt. Die Flächen im Biotopverbund der Stufe 2 vernetzen die Kerngebiete, sind daher von besonderer Bedeutung und werden in der Regel als Landschaftsschutzgebiete festgesetzt.

Da, wo das Biotopverbundsystem Flächen des Innenbereiches überlagert, wird die Forderung aus dem Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (2021) untermauert, dass ein kleinräumiger, klimatisch wirksamer Biotopverbundplan für den Innenbereich als Ergänzung zum Außenbereich zu erarbeiten ist<sup>30</sup>. 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. Durch die sehr unterschiedlichen Wohnstrukturen im Stadtbezirk Scharnhorst, von Einfamilienhausbebauung bis zu Großwohnsiedlungen, ist von einem sehr differenzierten Bild auszugehen.

## Klimaanalyse

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

---

<sup>29</sup> LANUV 2017: Fachbeitrag des Naturschutzes und der Landschaftspflege für die Planungsregion des Regionalverbandes Ruhr (RVR)

<sup>30</sup> Stadt Dortmund, Umweltamt (Auftraggeberin): Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (MiKaDo) 2021: S. 207

Klimaanpassung, die die Klimaanalyse des RVRs um zukünftige Entwicklungen ergänzt und Handlungsräume mit Zielvorgaben formuliert<sup>31</sup>.

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.“<sup>32</sup> Um den Anforderungen einer klimawandelgerechten Stadtentwicklung zu entsprechen, sind genaue Kenntnisse der aktuellen und zukünftig zu erwartenden lokalklimatischen Verhältnisse unabdingbar. Es werden die klimaökologischen Funktionen und die Vulnerabilität aufgezeigt und Planungshinweise gegeben, die vor dem Hintergrund der prognostizierten klimatischen Veränderungen im Laufe des 21. Jahrhunderts eine klimawandelgerechte Stadtentwicklung gewährleisten sollen. Die Klimaanalyse ist im Planungskontext ein Bestandteil der städtebaulichen Planung und gemäß Baugesetzbuch (BauGB) ein Instrument zur Berücksichtigung klimatischer Belange in der Abwägung. Nach § 1 Abs. 5 BauGB sollen Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung fördern, die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen gerecht wird und dabei die Verantwortung gegenüber künftigen Generationen wahr. 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)<sup>33</sup> zeigt auf, dass die großen unbebauten Freiflächen, die überwiegend landwirtschaftlich genutzt werden, eine hohe Kaltluftproduktion und günstige Austauschverhältnisse aufweisen. Mit Ausnahme der Deponie-Nordost ist das Relief eher flach. In Höhe von Hostedde befindet sich ein niedriger Höhenzug, der in Ost-West-Richtung verläuft. Dies hat zur Folge, dass die auf den umliegenden Freiflächen gebildete Kaltluft nördlich der Straße Rote Fuhr/ Wasserfuhr in Richtung Lanstrop abfließt. Südlich der Bönninghauser Straße strömen die in den Nachtstunden gebildeten Kaltluftmassen während autochthoner, durch lokale und regionale Einflüsse bestimmte Wetterlagen, hingegen in Richtung Grevel und Scharnhorst. Aufgrund der geringen Reliefenergie dringt die Kaltluft jedoch nur in die Randbereiche der bebauten Flächen vor. Bei übergelagertem Windfeld können Frischluftmassen von den umliegenden Freilandflächen in die Siedlungskörper der verschiedenen Scharnhorster Ortsteile transportiert werden. Aufgrund der großen Zahl an Freiflächen und deren teilweise beachtlicher Größe werden die bebauten Bereiche bei unterschiedlichsten Windrichtungen mit Frischluft versorgt. Neben den überwiegend landwirtschaftlich genutzten Freiflächen verfügt der Stadtbezirk auch über eine große Anzahl an Wald- und Gehölzflächen, die neben ihrer Filterfunktion eine wichtige Rolle als klimatische Ausgleichsräume einnehmen. Gleiches gilt auch für den Lanstroper See, der aufgrund seiner eher geringen Größe zwar keine bedeutende klimatische Fernwirkung besitzt, dessen Umgebung bei hohen Temperaturen jedoch als Erholungsraum fungieren kann. Neben den überwiegend landwirtschaftlich genutzten Freiflächen

---

<sup>31</sup> Stadt Dortmund, Umweltamt (Auftraggeberin): Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (MiKaDo) 2021: S. 68

<sup>32</sup> Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Regionalverband Ruhr, Referat Geoinformation und Raumbeobachtung, Team Klimaschutz und Klimaanpassung, 2019: Klimaanalyse Stadt Dortmund, S. 6

<sup>33</sup> Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Regionalverband Ruhr, Referat Geoinformation und Raumbeobachtung, Team Klimaschutz und Klimaanpassung, 2019: Klimaanalyse Stadt Dortmund

sind in Scharnhorst auch diverse lokal bedeutsame Ausgleichsräume in Form von Kleingartenanlagen, Friedhöfen oder Grünflächen im hausnahen Bereich zu finden. Diese Flächen stellen wichtige Bausteine dar, um den sommerlichen Hitzestress zu mildern. Um die positiven klimatischen Wirkungen zu erhalten, sollten die Ausgleichsräume geschützt und weitestgehend von Bebauung freigehalten werden.

Zwischen den verschiedenen Ortsteilen von Scharnhorst, aber auch innerhalb dieser, lassen sich deutliche Unterschiede hinsichtlich der Siedlungsstrukturen ausmachen. In Derne und Kirchderne beispielsweise finden sich typische Zechenhaussiedlungen, Ein- und Mehrfamilienhäuser, aber auch Hochhäuser mit teilweise mehr als zehn Stockwerken. Der Siedlungsraum wird mehrheitlich dem Lastraum der überwiegend locker und offen bebauten Wohngebiete zugeordnet, lediglich besagte Hochhäuser, die Mehrfamilienhaussiedlung am Tippweg sowie kleinere Mischgebiete mit einem höheren Anteil an versiegelten Flächen werden dem Lastraum der überwiegend dicht bebauten Wohn- und Mischgebiete zugeordnet. Durch eine gute Durchgrünung macht sich hier nur eine geringe Überwärmungstendenz bemerkbar.

Die südöstlich von Derne gelegenen Ortsteile Hostedde und Grevel sind fast ausschließlich durch Wohnbebauung geprägt. Während Grevel einen dörflichen Charakter besitzt, finden sich in Hostedde auch Mehrfamilienhäuser, was ein grundsätzlich etwas höheres Temperaturniveau zur Folge hat. Stadtklimatisch werden allerdings beide Ortsteile dem Lastraum der überwiegend locker und offen bebauten Wohngebiete zugeordnet.

Gleiches gilt auch für die weiter östlich gelegenen Ortsteile Kurl und Husen, deren Siedlungen vor allem durch Einfamilien- und Reihenhäuser geprägt werden. Größere Mehrfamilienhäuser sind nur sporadisch vertreten, beispielsweise im Bereich der Pöllerstraße. Durch die gute Durchgrünung, die Nähe zu den großen Waldflächen Kurler Busch und Wickeder Holz sowie eine gute Kalt- und Frischluftzufuhr sind Kurl und Husen klimatisch begünstigt, was sich auch in einer geringen nächtlichen Überwärmung widerspiegelt.

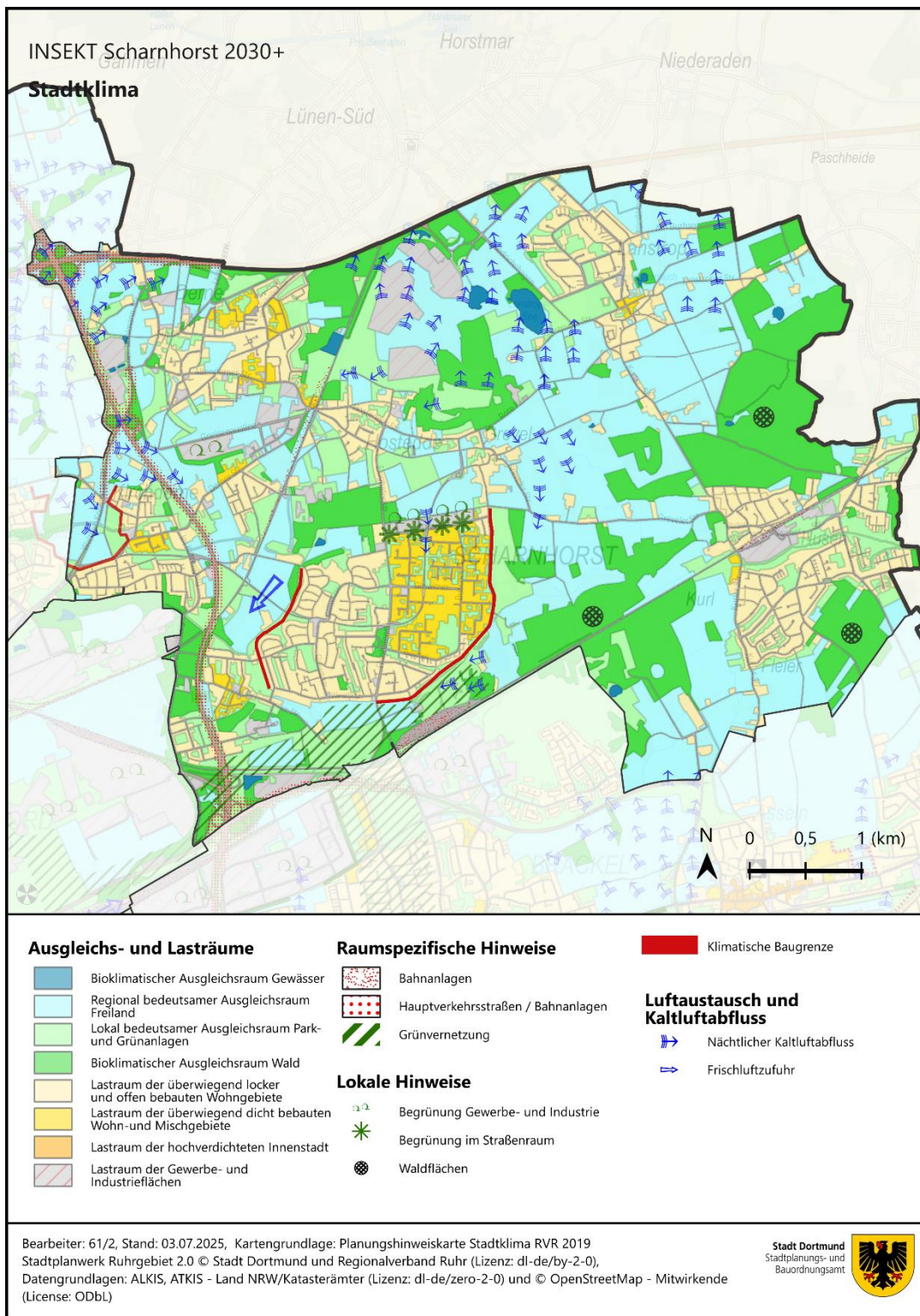
Lanstrop kann aufgrund der Siedlungsstruktur in zwei Bereiche geteilt werden. Der südliche Teil besitzt einen dörflichen Charakter und wird von Einfamilienhäusern geprägt. Im Norden (Neu-Lanstrop) dominieren hingegen große, meist viergeschossige Mehrfamilienhäuser. Aufgrund des hohen Grünflächenanteils sowie der guten Kalt- und Frischluftversorgung durch die umliegenden Freiflächen wird das gesamte Siedlungsgebiet von Lanstrop dem Lastraum der überwiegend locker und offen bebauten Wohngebiete zugeordnet.

Die Ortsteile Alt-Scharnhorst und Scharnhorst-Ost werden häufig zusammenfassend als Scharnhorst bezeichnet und bilden den größten zusammenhängenden Siedlungsbereich im gleichnamigen Stadtbezirk. Im Hinblick auf die Bebauungsstruktur lassen sich zwei Bereiche deutlich voneinander trennen. Westlich der Flughafenstraße und südlich der Straße „An der Windhake“ finden sich vornehmlich kleinere Mehrfamilienhäuser sowie Reihen- und Einfamilienhäuser, welche dem Lastraum der überwiegend locker und offen bebauten Wohngebiete zugeordnet werden. Östlich der Flughafenstraße erstreckt sich eine Großwohnsiedlung mit über 5.000 Wohnungen in mehrgeschossigen Gebäudeblöcken, die dem Lastraum der überwiegend dicht bebauten Wohn- und Mischgebiete angehören. Die hohen Gebäuderiegel und die enorme Bau- und Speichermasse führen zu einer herabgesetzten Durchlüftung und zu großflächigen Überwärmungstendenzen in diesem Bereich. Als klimatisch positiv zu bewerten sind die vielen Bäume und die recht großen Grünflächen im Umfeld der Gebäudeblöcke, welche als kleinräumige Klimaoasen dienen können. Grundsätzlich sollte die weitestgehend auf-

geloockerte und durchgrünte Bebauungsstruktur innerhalb der Wohnbebauung von Scharnhorst erhalten bleiben. Zur Wahrung der positiven klimatischen Eigenschaften im Zuge des Klimawandels sollten punktuell kleinräumige Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen angestrebt und gefördert werden (dies gilt auch für die anderen klimatisch höher belasteten Bereiche des Stadtbezirks, die jedoch aufgrund ihrer Kleinräumigkeit hier und im Stadtbezirksentwicklungsplan nicht explizit aufgeführt werden). Hierzu zählt beispielsweise der Einsatz von Dachbegrünungen auf den Flachdächern der Wohngebäude in Scharnhorst-Ost. Zudem sollte die weitere Anpflanzung schattenspendender Bäume zur Schaffung von Schattenzonen in privaten Gärten angeregt werden. Zum Schutz der kaltluftproduzierenden Grün- und Freiflächen sowie der Ventilations- und Kaltluftabflussbahnen wird das Festschreiben bzw. Anstreben klimatischer Baugrenzen am westlichen Siedlungsrand von Kirchderne und Alt-Scharnhorst sowie am östlichen Rand von Scharnhorst-Ost empfohlen.

Die dem Lastraum der Gewerbe- und Industrieflächen zugeordneten sehr unterschiedlichen Nutzungstypen, wie etwa einzelne Supermärkte oder Kleinbetriebe innerhalb des Siedlungsraumes, aber auch Logistikzentren auf der grünen Wiese (wie zum Beispiel im Bereich des Flautweges) oder größere Gewerbegebiete haben gemeinsam, dass sie zumeist einen hohen Versiegelungsgrad bei entsprechend geringem Grünflächenanteil aufweisen, was die Gefahr von sommerlichen Hitzebelastungen deutlich erhöht. Ein Beispiel hierfür ist das Gewerbegebiet Kurl (umfasst u.a. „Deilmann-Fläche“), welches einen merklichen Temperatur-Hotspot im ansonsten klimatisch eher begünstigten Siedlungsbereich von Kurl und Husen darstellt. In diesem Zusammenhang ebenfalls erwähnenswert ist das Gewerbegebiet Droote, das die Wohnblöcke von Scharnhorst-Ost von den nördlich gelegenen Freiflächen trennt. Je nach Art der gewerblichen Nutzung sind neben den thermischen Belastungen auch erhöhte Immissionen von Luftschadstoffen und Lärm im Umfeld von Gewerbe- und Industrieflächen anzutreffen. Im Bereich der Gewerbeflächen sollten Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen, die Pflanzung weiterer großkroniger Bäume auf großräumigen Lager- und Parkplatzflächen (z.B. auf den Parkplätzen der Supermärkte im Gewerbegebiet Droote) sowie die Installation von Dach- und Fassadenbegrünungen angestrebt werden. Die Neupflanzung von Straßenbäumen entlang der Straße „Droote“ kann infolge von Verschattungs- und Verdunstungseffekten ebenfalls zur lokalen Verbesserung des Mikroklimas in dem hochversiegelten Straßenraum beitragen.

Abbildung 26: Klimaanalysekarte der Stadt Dortmund



## Lärmaktionsplan<sup>34</sup>

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

Im Stadtbezirk Scharnhorst stellen insbesondere zwei diagonal verlaufende Bahnlinien, die A2 im Norden, die B236 im Westen sowie die Brackeler Straße im Süden relevante Lärmquellen dar. Dadurch haben die Bereiche Lanstrop, Derne und Scharnhorst-West keinen guten Zugang zu ruhigen Gebieten (Fußweg > 700 m). Im Zentrum von Scharnhorst (Bereich Flughafenstraße) fehlen zudem größere Grünflächen. Eine gute Erreichbarkeit ruhiger Gebiete ist hingegen in Kurl-Husen und im Osten Scharnhorsts (Buschei) gegeben.

Hinzu kommen Hauptverkehrsstraßen mit angrenzender Wohnbebauung, an denen Lärm zu erheblicher Belästigung bis hin zu Gesundheitsgefahren führen kann. In Scharnhorst betrifft dies insbesondere die Altenderner Straße und die Hostedder Straße, an denen abschnitts- weise die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird. Als Maßnahme wird dort künftig die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h reduziert.

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 Gebiet gibt. Zu beachten ist, dass ruhige Gebiete für nach- folgende Planungen abwägungsrelevant sind. Eventuelle Schutz- und Entwicklungsmaßnah- men 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 Um- gebungslärm im Vergleich zur umgebenden Wohnbebauung aus, sondern auch durch ihre gute Zugänglichkeit und Ausstattung. Sie werden oft als Oasen der Ruhe inmitten des Stadtle- bens wahrgenommen, wie auch die Bürgerbeteiligung in Dortmund gezeigt hat, bei der innen- stadtnahe Parks häufig als ruhige Orte genannt wurden.

---

<sup>34</sup> Quelle: Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund, 2024, DS-Nr. 36988-25, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 13.02.2025

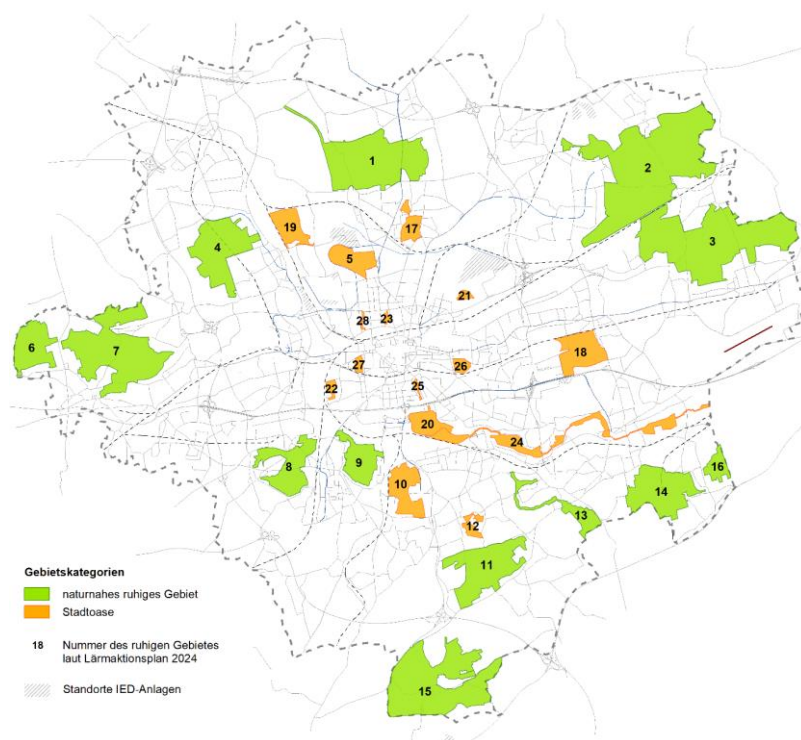
**Naturnahe ruhige Gebiete** hingegen befinden sich meist in den Außenbereichen und umfassen größere Flächen wie Naturschutzgebiete und Wälder. Die Kriterien für diese Gebiete ähneln denen des Lärmaktionsplans von 2014, allerdings wurde die Mindestgröße von 50 Hektar auf 30 Hektar reduziert. Auch Gebiete,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

Im Stadtbezirk Scharnhorst sind keine Stadtoasen ausgewiesen aber als naturnahe ruhige Gebiete<sup>35</sup>:

Nr. 2 Ruhiger Landschaftsraum Scharnhorst (767 ha) Scha

Nr. 3 Ruhiger Landschaftsraum Asseln/ Kurl (589 ha) Scha/ Br

*Abbildung 27: Ruhige Gebiete - Kartografische Darstellung*

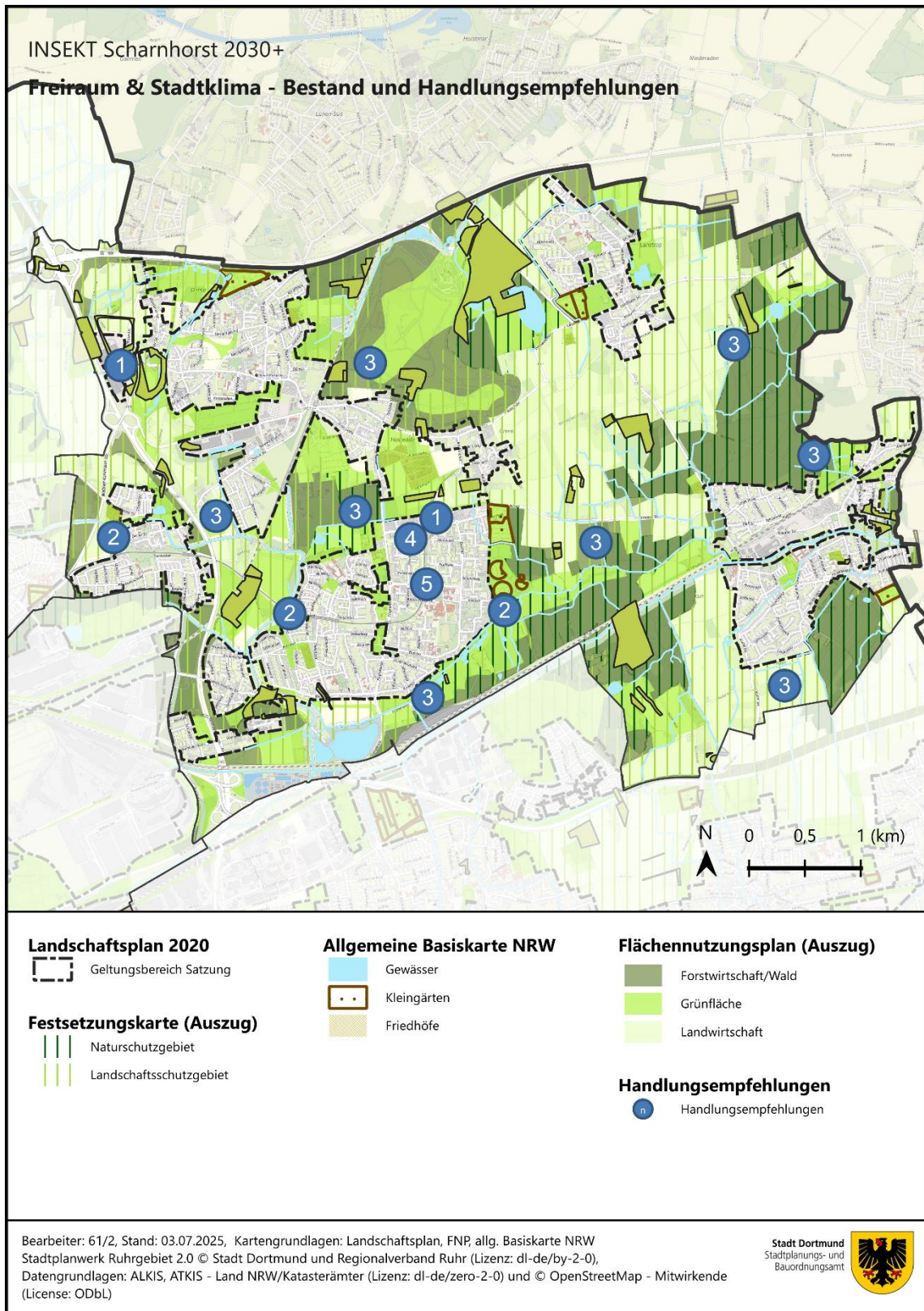


(Quelle: Stadt Dortmund, Lärmaktionsplan 2024, Seite 39)

<sup>35</sup> vgl. Lärmaktionsplan der Stadt Dortmund 2024, S. 40, Tabelle 6: Ruhige Gebiete (DS-Nr. 36988-25)

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ durchgrünte Wohngebiete</li> <li>▪ ausgedehnter landschaftsbezogener Freiraum mit guter Eignung für die Erholungsnutzung und Naturschutzqualitäten</li> <li>▪ großes Waldgebiet nördlich Kurl-Husen</li> <li>▪ weitgehend ausgeglichene klimatische Verhältnisse in den Wohnsiedlungen</li> <li>▪ große klimatische Ausgleichsräume</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhalt des landschaftsbezogenen Freiraums zur Erholungsnutzung und Sicherung als klimatische Ausgleichsräume</li> <li>▪ Schutz der aus Sicht des Naturschutzes sensiblen Bereiche</li> <li>▪ Gefahr von Zersiedelung und Schutz des Freiraums an den Siedlungsändern</li> <li>▪ Steuerung der Freiraumnutzung für erneuerbare Energien</li> <li>▪ erhöhte Immissionen von Luftschadstoffen und Lärm sowie Überhitzungstendenzen in den Gewerbegebieten</li> <li>▪ Barrieren durch lineare Verkehrsstrukturen innerhalb (Schienenwege) und im Randbereich (übergeordnete Straßen) des Stadtbezirks und östlich Kirchderne und dadurch teils schlechte Zugänglichkeit von ruhigen Gebieten zur Erholung</li> </ul>

Abbildung 28: Bestand und Handlungsempfehlungen Freiraum & Stadtklima Scharnhorst



## Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

### Allgemein:

- Bestandserhebung des urbanen Grünflächenangebotes und Erarbeitung von Strategien zur Versorgung und Verbesserung des Grüns in der Stadt (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) in Zusammenarbeit mit Grünflächenamt (FB 63), Umweltamt (FB 60); mittelfristig)
- Erarbeitung eines kleinräumigen, klimatisch wirksamen Biotopverbundplans für den Innenbereich (Umweltamt (FB 60); mittelfristig)<sup>36</sup>
- Realisierung des Biotopverbunds im Außenbereich: Erhalt der Lebensraum- und Verbundfunktion (Umweltamt (FB 60), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- maßvolle bauliche Nachverdichtung als Bestandteil einer dreifachen Innenentwicklung statt Freiraumbeanspruchung (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- Schutz der Ausgleichsräume und Freihalten von Bebauung (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60); fortlaufend)
- Dach- und Fassadenbegrünung zur Klimaanpassung in den Wohnquartieren und den Gewerbegebieten (Private Unternehmen; fortlaufend)
- Verbesserung der Zugänglichkeit von ruhigen Gebieten (Umweltamt (FB 60), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)

### Spezifisch:

- 1 Entsiegelung und Begrünung sowie Pflanzung großkroniger Bäume auf Lager- und Parkplatzflächen in den Gewerbegebieten<sup>37</sup> (Flautweg, Droote) (Private Unternehmen; fortlaufend)
- 2 Sichern der in der Klimaanalyse aufgezeigten klimatischen Baugrenzen am westlichen Siedlungsrand von Kirchderne und Alt-Scharnhorst sowie am östlichen Rand von Scharnhorst-Ost zum Schutz der kaltluftproduzierenden Freiflächen und der Frischluftzufuhr (Umweltamt (FB 60), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- 3 Schutz der Grünzüge und Grünverbindungen zwischen den Siedlungsbereichen, besonders um Kirchderne, Derne und Alt-Scharnhorst/ Scharnhorst-Ost (Umweltamt (FB 60), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- 4 Neupflanzung von Straßenbäumen entlang der Straße „Droote“, um durch Verschattung- und Verdunstungseffekte eine lokale Verbesserung des Mikroklimas zu erreichen<sup>38</sup> (Tiefbauamt (FB 66), Grünflächenamt (FB 63); fortlaufend)
- 5 Punktuell kleinräumige Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen sowie Dachbegrünungen auf den Flachdächern der Großwohnsiedlung Scharnhorst-Ost (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66), Grünflächenamt (FB 63), Wohnungsunternehmen/ Private; mittelfristig)

<sup>36</sup> Stadt Dortmund, Umweltamt (Auftraggeberin): Masterplan integrierte Klimaanpassung Dortmund (MiKaDo) 2021: S. 207-209

<sup>37</sup> vgl. Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Regionalverband Ruhr, Referat Geoinformation und Raumbewertung, Team Klimaschutz und Klimaanpassung, 2019: Klimaanalyse Stadt Dortmund): S. 145, 148. 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.

<sup>38</sup> vgl. Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Regionalverband Ruhr, Referat Geoinformation und Raumbewertung, Team Klimaschutz und Klimaanpassung, 2019: Klimaanalyse Stadt Dortmund): S. 145, 147. 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“.

##### Status quo im Stadtbezirk Scharnhorst

Der die Verkehrsmittelwahl abbildende sogenannte Modal Split (siehe Abbildung 29) zeigt auf, welcher Anteil der Wege im Stadtbezirk mit welchen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird. Der geringe Anteil des Radverkehrs im Stadtbezirk Scharnhorst von 6,9 % verdeutlicht, dass die Zielsetzung einer Stärkung des Radverkehrs insbesondere in diesem Stadtteil wichtig ist.

Der Fußverkehrsanteil von 11,5 %<sup>39</sup> ist vergleichbar mit den Werten der anderen Außenstadtbezirke. Die Nutzung von Bussen und Bahnen mit 24,5 % der Wege spiegelt die gute Anbindung des Stadtbezirks an den ÖPNV wider.

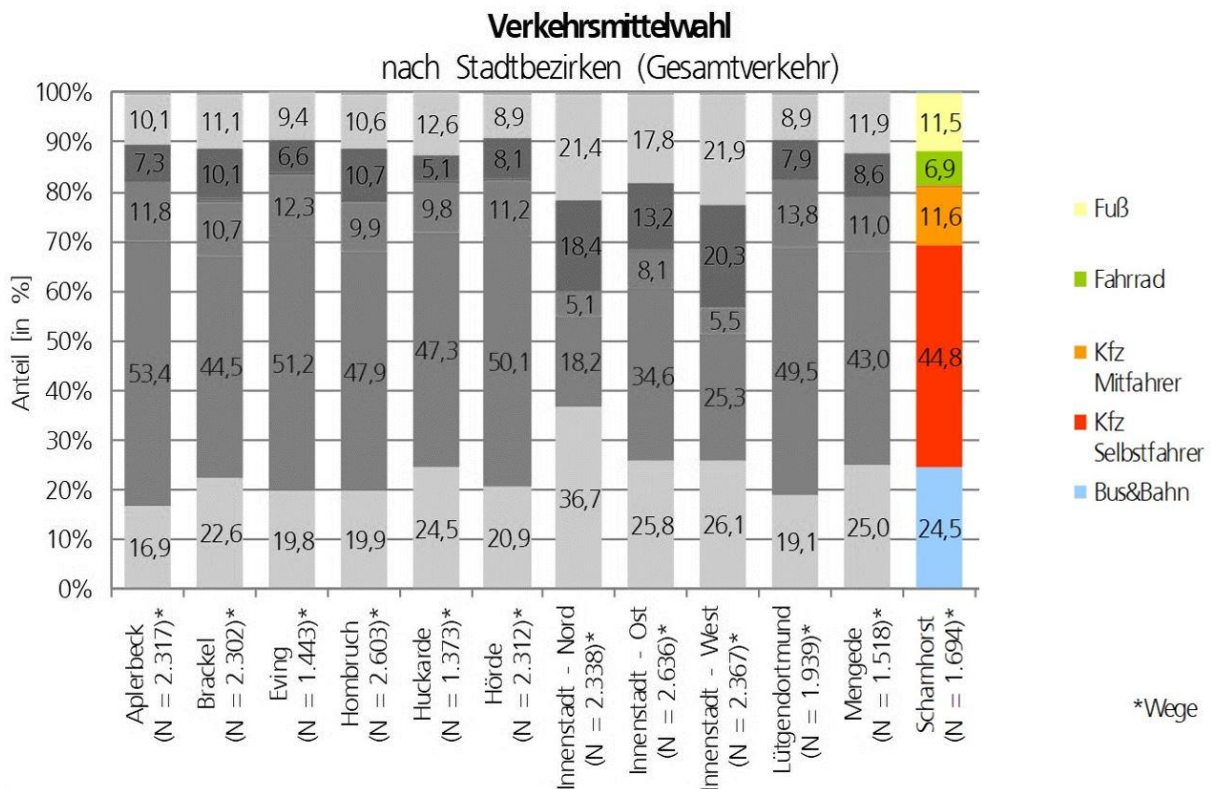
Zurzeit befindet sich das Teilkonzept "Dortmund & die Region - Nach innen und außen vernetzte Stadt" (ÖPNV) in Aufstellung und soll 2025 abgeschlossen und vom Rat beschlossen werden. Das Teilkonzept beschäftigt sich mit der Weiterentwicklung des ÖPNV in Dortmund. Der Rat hat 2021 beschlossen, dass Dortmund 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.

---

<sup>39</sup> 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 29: Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

### Öffentlicher Personennahverkehr

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

Im Stadtbezirk sind vier Haltepunkte des SPNV vorhanden, welche im unterschiedlichen Maße ein Angebot vorhalten. Die DB-Haltepunkte Dortmund-Kirchderne und Dortmund-Derne liegen an der RB 51 Westmünsterland-Bahn (Dortmund-Enschede) sowie der RB 50 Der Lüner (Dortmund-Münster). Die Verbindung wird durch Taktüberlagerung in einem 20-Minuten-Takt zwischen Dortmund Hbf und Lünen Hbf gefahren. Für den Bahnhof Dortmund-Kirchderne wurde 2024 ein Planbeteiligungsverfahren zur Erneuerung des Haltepunktes durchgeführt. Für den Bahnhof Dortmund Derne wurde bereits 2023 ein Planbeteiligungsverfahren zum barrierefreien Ausbau des Haltepunktes durchgeführt. Die Deutsche Bahn hat Sperrzeiten für Sommer 2025 beantragt und plant dort den Beginn des Ausbaus. Der Bahnhof Dortmund-Scharnhorst und der Bahnhof Dortmund-Kurl liegen an der Trasse der ehemaligen Köln-Mindener-Eisenbahn auf der Strecke zwischen Dortmund und Hamm. Die Bahnhöfe werden vom Rhein-Emscher-Express (RE 3) und vom NRW-Express (RE 1) bedient. Im Rahmen des Zielnetz 2040 des VRR ist eine Untersuchung zu einer leistungsfähigen S-Bahn mit einem 15 Minuten-Takt angestrebt, welche die Haltepunkte Dortmund-Scharnhorst und Dortmund-Kurl bedienen würden. Der Halt der RE an den oben genannten Haltepunkten würde entfallen. Zurzeit ist kein genauer Umsetzungszeitpunkt bekannt und es handelt sich um planerische Überlegungen und Zielzustände. In Bezug auf die Haltepunkte Dortmund-Derne und Dortmund-Kirchderne sind keine Veränderungen in der Anzahl der Halte pro Stunde geplant.

Es besteht somit eine leistungsfähige Anbindung mit dem schienengebundenen Nahverkehr (SPNV) zum Hauptbahnhof.

Die Stadtbahnlinie U 42 (Hombruch – Grevel) erschließt die Siedlungsschwerpunkte Franz-Zimmer-Siedlung, Kirchderne, Scharnhorst und den westlichen Siedlungsbereich Grevel. Der Stadtbezirk weist sieben Haltestellen im 10-Minuten-Takt auf. DSW21 weist neben dem Angebot der Stadtbahn U42 ein Angebot von 11 Buslinien im Tagverkehr sowie 3 NachtExpress-Linien auf. Des Weiteren sind zurzeit drei Buslinien der VKU im Stadtbezirk vorzufinden, welche Verbindungen in den Kreis Unna sicherstellen.

Zu erwähnen ist der an die Stadtbahn angelehnte 10-Minuten-Takt auf der Buslinie zwischen Grevel und Lanstrop, welcher das Stadtbahnangebot ergänzt.

Von den im Stadtbezirk Scharnhorst vorhandenen 168 Bushaltestellen (eine Bushaltestelle besteht meist aus mehreren Haltepositionen) sind aktuell 18 barrierefrei und 16 bedingt barrierefrei. 134 Bushaltestellen im Stadtbezirk sind noch barrierefrei auszubauen. Der Umbau der Haltestellen stellt eine dauerhafte Aufgabe dar, welche keinen konkreten Zeitplan in dem Bereich hinterlegt hat. Das weitere Vorgehen zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen ist im Fachbeitrag „Barrierefreie Bushaltestellen“ mit der Drucksache Nr.: 17473-20 beschrieben. Der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnhaltestellen wird im Fachbeitrag „Barrierefreie Stadtbahnhaltestellen“ mit der Drucksache Nr.: 22296-21 erläutert. Von den im Stadtbezirk Scharnhorst vorhandenen sieben Stadtbahnhaltestellen sind alle barrierefrei ausgebaut. Das aktuell in Arbeit befindliche Konzept zu Mobilstationen soll eine noch bessere Verknüpfung der unterschiedlichsten Verkehrsarten ermöglichen. Neben der Installation von verschiedenen Ausstattungsmerkmalen, soll besonders Bike&Ride (B&R) in Form von gesicherten Sammelabstellanlagen für Fahrräder gefördert werden.

Zukünftig ist zur Stärkung des ÖSPV die Schließung von interkommunalen Angebotslücken zwischen Dortmund-Lanstrop und Lünen Preußen anzustreben. Der Mobilitätsimpuls.Ruhr des Regionalverband Ruhr (RVR) sowie die Veränderungen durch den Nahverkehrsplan des Kreises Unna verdeutlichen diesen Bedarf. Es können keine Angaben zu einem möglichen Umsetzungszeitpunkt gemacht werden. Im Rahmen weiterer zukünftiger Wohnbauflächenentwicklungen im Bereich Lanstrop ist eine Trassenfreihaltung für die Verlängerung der Stadtbahn U42 von Grevel nach Lanstrop zu überprüfen.

## 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.

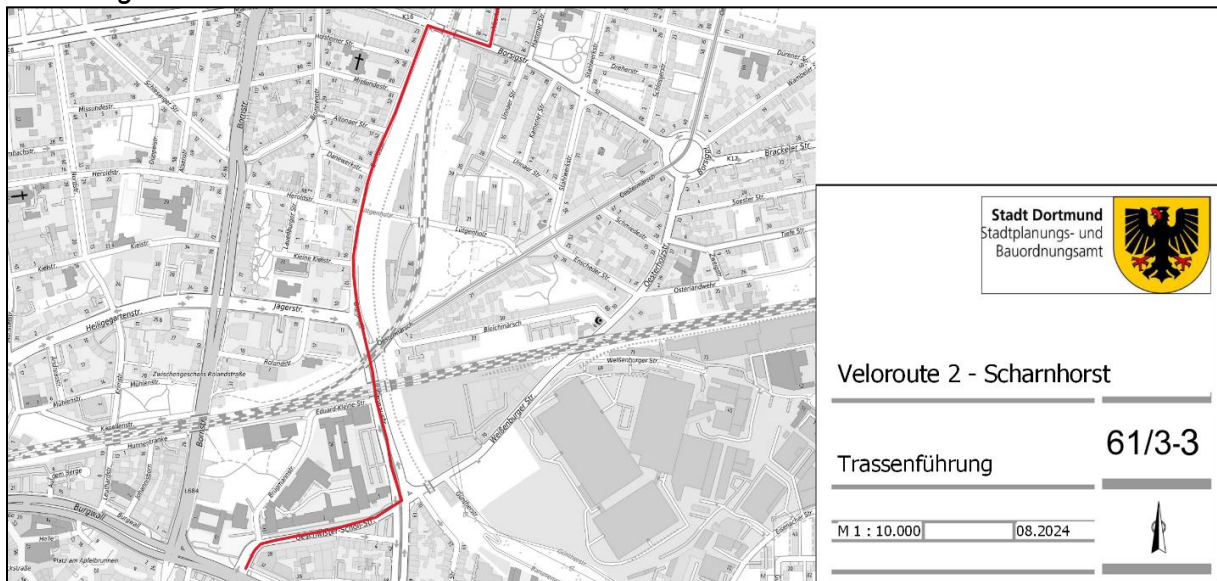
Der RS1 und die Velorouten sind künftig die wichtigsten Verbindungen zwischen den Stadtteilen und knüpfen an die regionalen Radrouten zu den Nachbargemeinden an. Auf den Velorouten erhält der Radverkehr in der Regel die höchste Priorität bei der Zuweisung von Flächen und der Bevorrechtigung an Kreuzungen.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

## Veloroute 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 (Umfwegfaktor<sup>40</sup> 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, Gronaustraße, Borsigstraße bis zur Einmündung Albertstraße (siehe Abbildung 30).

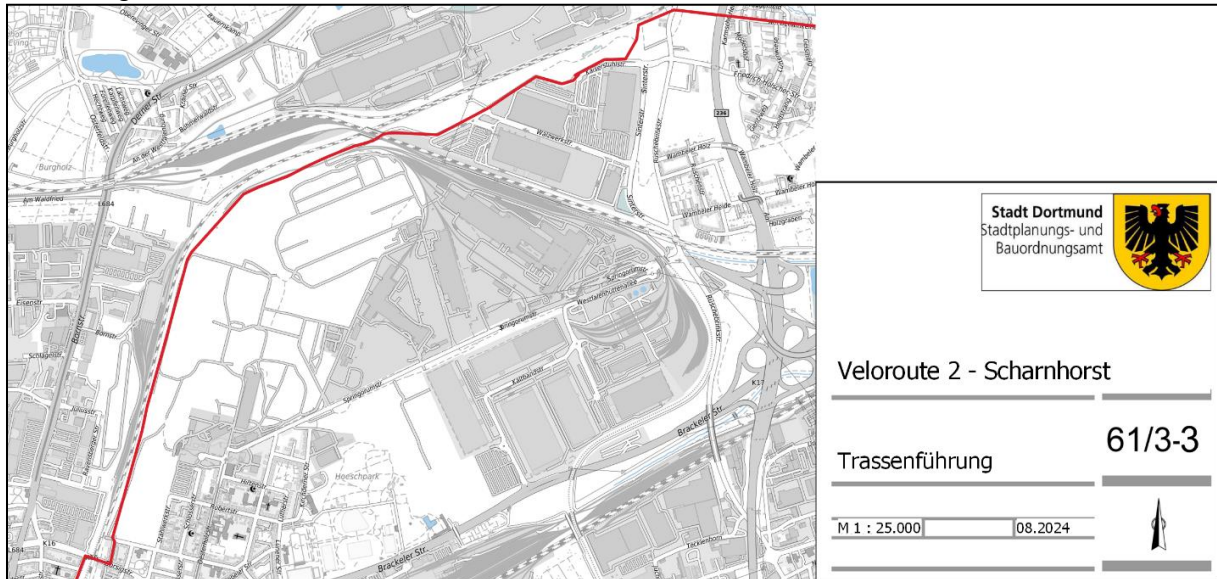
Abbildung 30: Veloroute Scharnhorst – Abschnitt 1



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 Bahnhof Kirchderne geführt. Ein erster Abschnitt entlang des Grünen Ringes soll voraussichtlich im Jahr 2025 umgesetzt werden (siehe Abbildung 31).

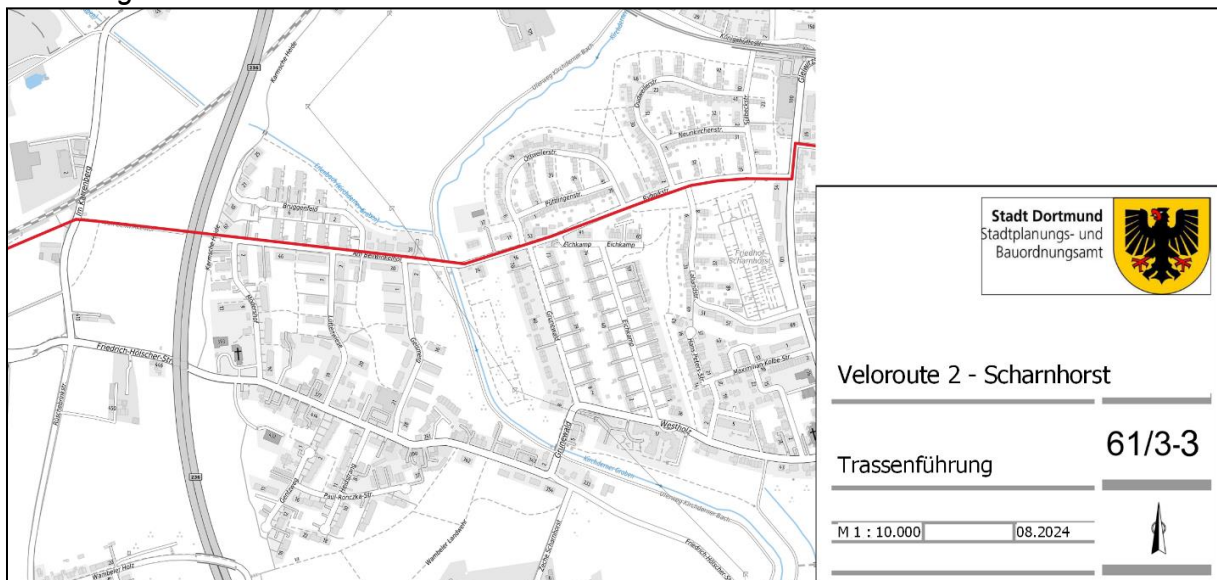
<sup>40</sup> Der Umwegfaktor einer Verkehrsverbindung drückt das Verhältnis des kürzesten bzw. des gewählten Laufwegs zwischen zwei Punkten im Verhältnis zur Luftlinienentfernung dieser Knoten aus. (Quelle: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servelet/is/438532/>, zugegriffen am 21.02.2025)

Abbildung 31: Veloroute Scharnhorst – Abschnitt 2



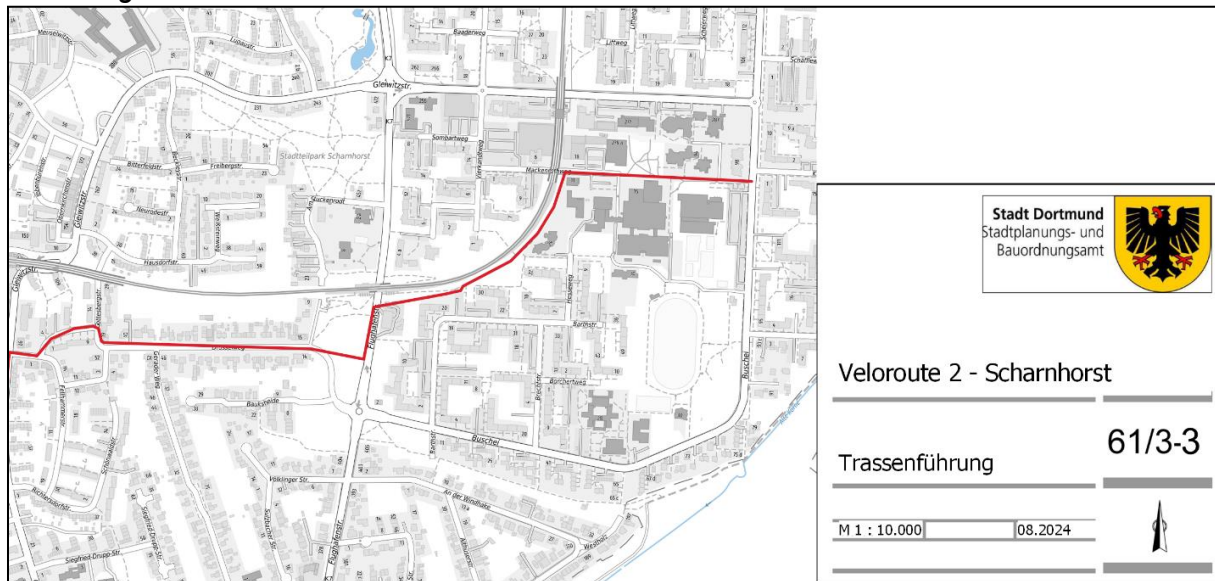
Vom Bahnhof Kirchderne wird die Veloroute die Straße Im Karrenberg queren und verläuft anschließend über Am Bellwinkelhof, Rybnikstraße, ein kurzes Stück Gleiwitzstraße bis zur Fellhammerstraße (siehe Abbildung 32).

Abbildung 32: Veloroute Scharnhorst – Abschnitt 3



Der letzte Abschnitt führt zunächst über die Fellhammerstraße, Gottesbergstraße Drosselweg 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 (siehe Abbildung 33).

Abbildung 33: Veloroute Scharnhorst – Abschnitt 4



Zusammen mit den Haupt-, Neben- und Freizeitrouten, die teilweise ausbaufähig sind, ergibt sich ein nach Umsetzung engmaschiges Netz (siehe Abbildung 34).

Das Radwegenetz für den Alltagsverkehr wurde in den vergangenen Jahren fortlaufend durch Markierungen, bauliche Anpassungen und Verbesserungen der vorhandenen Infrastruktur erweitert. Im Rahmen der Entwicklung des neuen Radzielnetzes wurde das bestehende Geflecht aus 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.

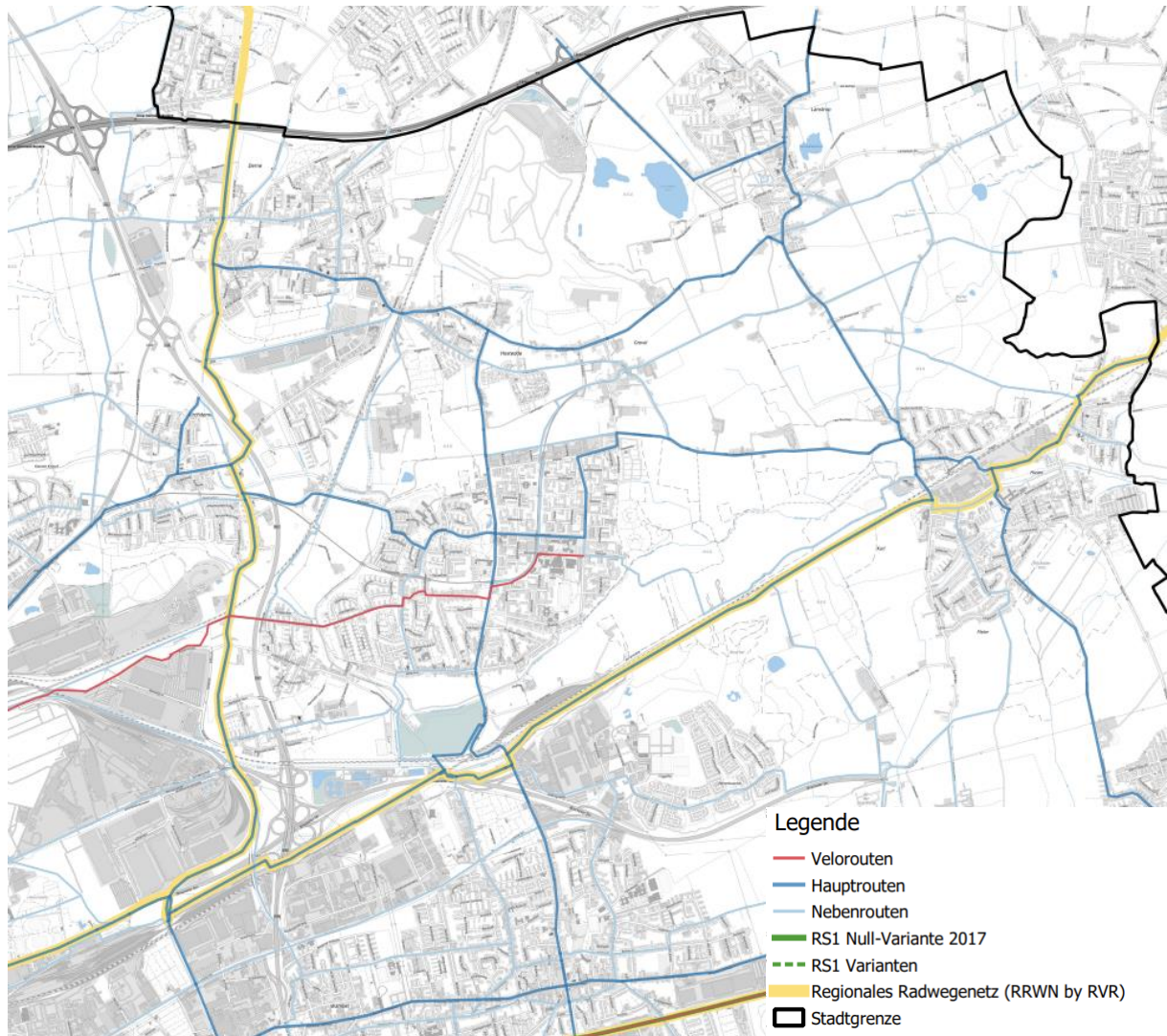
Das Radverkehrsnetz im Stadtbezirk bietet aufgrund der topografischen Voraussetzungen eine gute Grundlage zum Fahrrad fahren. Die Nutzung des Fahrrads ist für Fahrten innerhalb des Stadtbezirks allerdings nicht sehr attraktiv. Ein wesentlicher Grund ist, dass mit der Markierung von Radfahr- und Schutzstreifen das Sicherheitsbedürfnis von potenziellen Radfahrenden nicht ausreichend bedient wird. Dieses Argument wird von den Dortmunderinnen und Dortmundern am häufigsten als Hinderungsgrund für das Radfahren genannt. Auch bestehen hinsichtlich fehlender Qualitäten der Radverkehrsanlagen erhebliche Defizite im Netz, die nicht zum Radfahren einladen. Netzlücken im Hauptroutennetz finden sich in Bereichen der Niederadener Straße, der Kurler Straße, der Wickeder Straße, dem Baukamp und dem Kreuzweg.

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.

Eine regionale Route des Stadtbezirks Scharnhorst verbindet Husen und Kurl mit dem Hoesch-Hafenbahn-Weg und führt weiter in Richtung Lünen. Der Körneweg streift als regionale Route den Stadtbezirk und verläuft von Wasserkurl in Richtung Bahnhof Scharnhorst.

Das Netz für den Freizeitradverkehr im Stadtbezirk ist gut entwickelt und ein Bestandteil regionaler Radwege. Im Stadtbezirk Scharnhorst verläuft der Regionale Radweg R 8 und der Körneweg streift den Stadtbezirk am südlichen Rand (siehe Abbildung 34).

Abbildung 34: Radzielnetz, Ausschnitt Scharnhorst



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

### Kfz-Verkehr

Scharnhorst ist mit dem Anschluss an die B 236 und an die A 2 gut an das überregionale und regionale Straßennetz angebunden. Dabei ist das Hauptstraßennetz grundsätzlich als leistungsfähig zu bewerten. Zu Spitzenstunden weisen einige Hauptstraßen wie bspw. die Walther-Kohlmann-Straße und die Flughafenstraße im Kfz-Verkehr eine hohe Auslastung auf.

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit ist ein Ausbau des Netzes zugunsten des Kfz-Verkehrs weder möglich noch zielführend.

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.

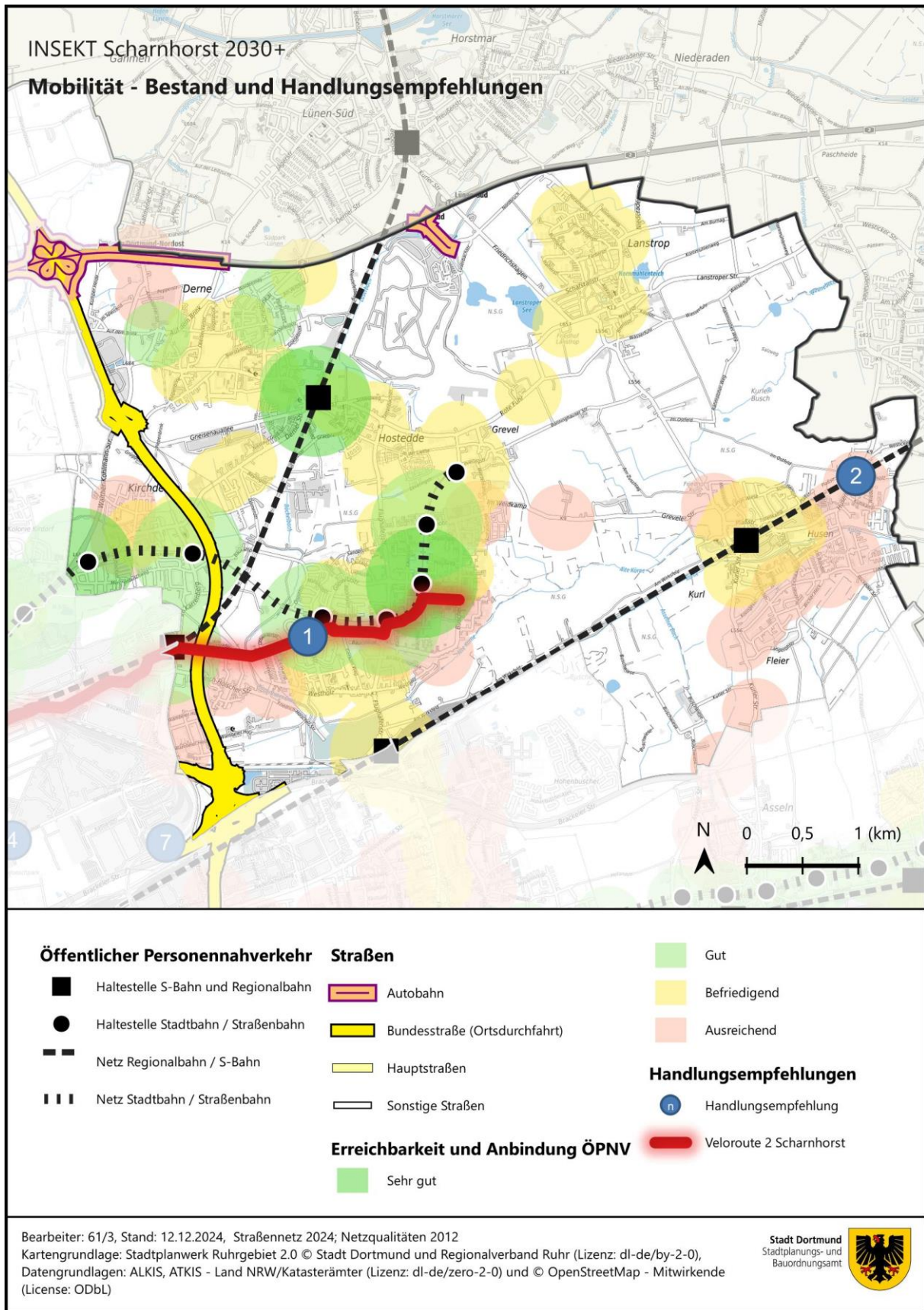
Ein lang angedachter Umbau des Bahnübergangs an der Husener Straße ist für 2029 vorgesehen.<sup>41</sup> Der bestehende Bahnübergang wird rückgebaut und stattdessen eine Eisenbahnüberführung gebaut. Der Kfz-Verkehr wird hierbei tieferliegend geführt und der Fuß- und Radverkehr etwas höher und voneinander getrennt.

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ insgesamt leistungsfähiges Straßennetz</li> <li>▪ überwiegend gute Flächenabdeckung des ÖPNV</li> <li>▪ gutes Freizeitnetz, teilweise gutes Alltagsnetz für den Radverkehr</li> <li>▪ gute regionale Erreichbarkeit des Stadtbezirks durch ÖPNV/ SPNV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Defizite bei der Barrierefreiheit der Bushaltestellen</li> <li>▪ Sanierung Oberflächenbeschaffenheit Fuß- und Radnetz</li> </ul>

---

<sup>41</sup> Der Umsetzungszeitraum steht in großer Abhängigkeit zur DB InfraGo.

Abbildung 35: Bestand und Handlungsempfehlungen Mobilität Scharnhorst



## Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

### Allgemein:

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

### Spezifisch:

- 1 Umsetzung Veloroute 2 (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66); langfristig)
- 2 Beseitigung Bahnübergang Husener Straße (Deutsche Bahn; kurz- bis mittelfristig)

### 4.3.5 Soziale Infrastruktur

Die Bezeichnung „Soziale Infrastruktur“ fasst staatliche und private Einrichtungen zusammen, die im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge für Bildung, Fürsorge, Kultur etc. bereitgestellt werden. Die Bevölkerungsentwicklung (z.B. Demografischer Wandel), gesellschaftliche Transformationsprozesse (z.B. Digitalisierung) und gesetzliche Änderungen (z.B. Rechtsanspruch auf 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 Scharnhorst in einer Karte gesondert dargestellt.

Status quo im Stadtbezirk Scharnhorst

Tageseinrichtungen für Kinder (TEK)

Zum Stichtag 31.12.2024 liegen die Versorgungsquoten für das vorschulische Betreuungsangebot in Scharnhorst für Kinder im Alter unter drei Jahren (U3) bei 35 % und für Kinder im Alter von 3-6 Jahren (Ü3) bei 93 %<sup>42</sup>. Die Versorgungsquote in Scharnhorst im U3 Bereich liegt

<sup>42</sup> Die Angebotsstrukturen werden im Rahmen der örtlichen Bedarfsplanung von den Fachämtern der Stadt Dortmund geplant und fortlaufend weiterentwickelt. Quelle: Entwurf des Sachstandsberichts 2024 „Strategische Ausbauplanung der Kindertagesbetreuung“, DS-Nr. 36295-24

etwas unter dem Niveau des Dortmunder Durchschnitts und im Bereich Ü3 etwa auf dem gesamtstädtischen Niveau (Gesamtstadt Ø Ü3 40 %, Ü3 94 %). Aktuell fehlen im Stadtbezirk insgesamt über 300 Plätze. Damit gehört Scharnhorst zu den vier Stadtbezirken mit dem höchsten Handlungsdruck. Im Kindergartenjahr 2022/ 2023 ist als ein besonderes Angebot eine Natur-TEK am Standort Kümper Heide 21 in Betrieb gegangen. An der Friedrich-Hölscher-Straße 393 eröffnete im Kindergartenjahr 2023/ 2024 eine neue Einrichtung mit vier Gruppen. In der Planung befinden sich aktuell Ersatzneubauten und Erweiterungen an der Oberbecker Straße 26 und Buschei 30. Darüber hinaus wird das Angebot mittelfristig weiter ergänzt und modernisiert. Zu nennen sind die Bauvorhaben Mackenrothweg 11-13, Hostedder Straße 55 und Am Stuckenrordt 2a. Auch trägt der weitere Ausbau der Großtagespflegestellen dazu bei, dass das Ü3-Angebot kontinuierlich verbessert wird. Bei der Entwicklung des Quartiers an der Glückstraße wird empfohlen, eine Fläche zur Errichtung einer TEK zu sichern.

Die Fachverwaltung sieht aktuell die Notwendigkeit, basierend auf der Bevölkerungsvorausberechnung 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 zu Flächensicherung zu entwickeln.

*Abbildung 36: Neubau DRK TEK Buschei 28a; Neubau Turnhalle Brukterer Grundschule*



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

### Schulraumangebot

Im Stadtbezirk Scharnhorst wird in der Bedarfsplanung<sup>43</sup> der Schulentwicklungsplanung für Grundschulen von einem deutlichen Anstieg der Schüler\*innenzahlen berichtet, der sich je nach Prognoseszenario bis zum Schuljahr 2026/ 2027 weiter fortsetzt und dann auf diesem hohen Niveau der Schülerzahlen verbleibt, oder sich sogar bis zum Ende des Prognosezeitraums 2035/ 2036 fortsetzt.

Um den steigenden Bedarf zu decken, wurden die Dietrich-Bonhoeffer- und Kautsky-Grundschule seit dem Schuljahr 2021/ 2022 um jeweils einen Schulzug erweitert, sodass nun 22

<sup>43</sup> 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/ 2029 (Grundschule) bzw. 2029/ 2030 (weiterführende Schulen) durch die Aktualisierung der Schulkinderzahlen im Schuljahr 2021/ 2022 und 2022/ 2023 (vgl. Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung bis zum Schuljahr 2028/ 2029 (Grundschulen) bzw. 2029/ 2030 (weiterführende Schulen), DS-Nr. 30634-23)

Schulzüge im Stadtbezirk zur Verfügung stehen. Die bauliche Erweiterung der Dietrich-Bonhoeffer-Grundschule ist abgeschlossen, und an der Kautsky-Grundschule sorgen mobile Raumeinheiten für vier Klassenzüge. Insgesamt soll die Kautsky-Grundschule dauerhaft einen weiteren Schulzug erhalten und damit fünfzünftig werden.

Die aktuell vorhandenen 22 Schulzüge sind ausgeschöpft, sodass einige Schulen bereits jetzt hohe Klassenstärken aufweisen. In den vergangenen Einschulungsverfahren mussten jeweils Mehrklassen (im Bestand oder durch mobile Raumeinheiten) gebildet werden, um alle Schüler\*innen im Stadtbezirk Scharnhorst versorgen zu können. Damit dies auch in den kommenden Jahren gelingt, müssen die bereits angestoßenen Maßnahmen (plus drei weitere Züge (an der Westholz-, Kautsky- und Kirchderner-Grundschule) auf dann 25 Schulzüge im Stadtbezirk) möglichst kurzfristig umgesetzt 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. Weitere Erweiterungen von Schulstandorten, eine Reaktivierung von ehemaligen Schulgebäuden oder die Errichtung einer neuen Grundschule müssten dann geprüft werden.

Die Kapazitäten an der Gesamtschule und der Realschule im Stadtbezirk sind bereits voll ausgelastet. Vom Rat der Stadt Dortmund wurde am 15.06.2023 beschlossen (Niederschrift zur Drucksache-Nr. 30634-23), dass in Eving eine Gesamtschule realisiert werden soll. Dadurch könnten auch weiter ansteigende Bedarfe in Scharnhorst aufgefangen werden.

Ebenfalls fehlen stadtweit Kapazitäten im Bereich der Gymnasien, so dass über die bereits angestoßenen bzw. umgesetzten Erweiterungen hinaus weitere Kapazitäten geschaffen werden müssen. Dazu soll im östlichen Stadtgebiet ein neues Gymnasium errichtet werden (vgl. DS-Nr. 37088-24, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 27.03.2025). Dazu läuft aktuell eine Standortsuche.

Von den oben genannten Neuerrichtungen von Schulen abgesehen, erfolgen die Anpassungen bzw. Erweiterungen der Schulinfrastruktur auf den bestehenden Schulgrundstücken, zusätzliche Flächenanforderungen bestehen zurzeit nicht. Trotzdem ist die Sicherung der bestehenden Gemeinbedarfsflächen und vorhandener Nachverdichtungspotenziale für eine vorausschauende Planung im Hinblick auf mögliche demografische Schwankungen weiterhin notwendig.

Für TEK als auch für Schulen gilt, dass die Erreichbarkeit grundsätzlich gut ist.

#### Spielraumangebot

Im Stadtbezirk Scharnhorst gibt es insgesamt 26 Spielplätze in der Gesamtgröße von 56.195 m<sup>2</sup>. Die Versorgungsquote für Spielflächen im Stadtbezirk Scharnhorst liegt etwas unter dem Niveau des städtischen Durchschnitts. Im Stadtbezirk Scharnhorst gibt es jedoch zusätzlich noch einen Abenteuer-Spielplatz an der Flughafenstraße, der in der oben genannten Statistik nicht berücksichtigt ist. Auf dem über ein Hektar großen Gelände gibt es ein umfangreiches Spiel- und Betreuungsangebot insbesondere für Kinder und Jugendliche aus der benachbarten Großsiedlung. Gegenwärtig wird für die Stadt Dortmund eine Spielraumleitplanung erarbeitet, welche die Gesamtheit der Spielmöglichkeiten bewerten und darstellen wird.

## Sportflächenangebot

Hinsichtlich der Bedarfsentwicklung stellt der Masterplan 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 stellen der Kurler Busch und die großen Landschaftsräume im Stadtbezirk ein wertvolles Potenzial dar, die sportliche Aktivitätsquote in Scharnhorst zu steigern, die etwas unter dem Dortmunder Durchschnitt liegt. Im Weiteren empfiehlt der Masterplan Sport<sup>44</sup> eine Ausweitung des Raumangebots für den Schulsport für mehrere Standorte (u.a. Westholz-Grundschule und Kautzky-Grundschule). Am Standort Gürtler Straße (Brukterer Grundschule) befindet sich im Ortsteil Lanstrop eine neue Turnhalle vor der Fertigstellung (siehe Abbildung 36). Die Turnhalle an der Husener Eichwaldstraße wird abgerissen und erhält bis 2030 einen Neubau. Das Sportgelände Buschei und seine Nebenflächen sollen aufgrund eines Ratsbeschlusses umgestaltet werden. Planungsleistungen für das Projekt „Sportbewegter Sozialraum Scharnhorst-Ost“ sind in 10/2024 vergeben worden. Am Standort soll neben der Neugestaltung der Schulsportfläche ein generationsübergreifender und integrativer Sportpark entstehen.

## Pflegeangebot

In Scharnhorst gibt es derzeit fünf Einrichtungen mit insgesamt 398 stationären Pflegeplätze, davon entfallen 25 auf Kurzzeitpflegeplätze<sup>45</sup>. Die fünf Einrichtungen befinden sich in den Ortsteilen Derne und Kurl (je zwei) und Alt-Scharnhorst. Die Versorgungsquote der Altersbevölkerung über 80 Jahre liegt bei gut 12 % und damit etwas unter dem Durchschnitt der Gesamtstadt. Der Bedarf an stationärer Langzeitpflege kann als gedeckt beurteilt werden. Es bestehen aktuell keine weiteren konkreten Planungen.

Scharnhorst verfügt über ein umfangreiches Angebot im Bereich der Tagespflege. In vier Einrichtungen gibt es zusammen 68 Plätze. Mit diesem Angebot liegt Scharnhorst im gesamtstädtischen Vergleich auf einem Vorderplatz.

Darüber hinaus gibt es in Scharnhorst fünf anbieterverantwortete Pflegewohngemeinschaften mit 61 Plätzen und eine selbstverantwortete Wohngemeinschaft mit acht Plätzen.

## Brandschutzbedarfsplanung

Die Berufsfeuerwehr unterhält im Ortsteil Scharnhorst die Feuer- und Rettungswache 6. Darüber hinaus befinden sich im Ortsteil Lanstrop der Löschzug 26 der Freiwilligen Feuerwehr. Wachsende Anforderungen bedürfen kontinuierlich organisatorische und bauliche Anpassungen an den Standorten. Aufgrund der beengten Verhältnisse ist beabsichtigt, die Wache 6 an einen neuen Standort zu verlegen und dort einen bedarfsgerechten Neubau zu errichten. Eine bauliche Verbesserung für den Standort in Lanstrop soll geprüft werden.

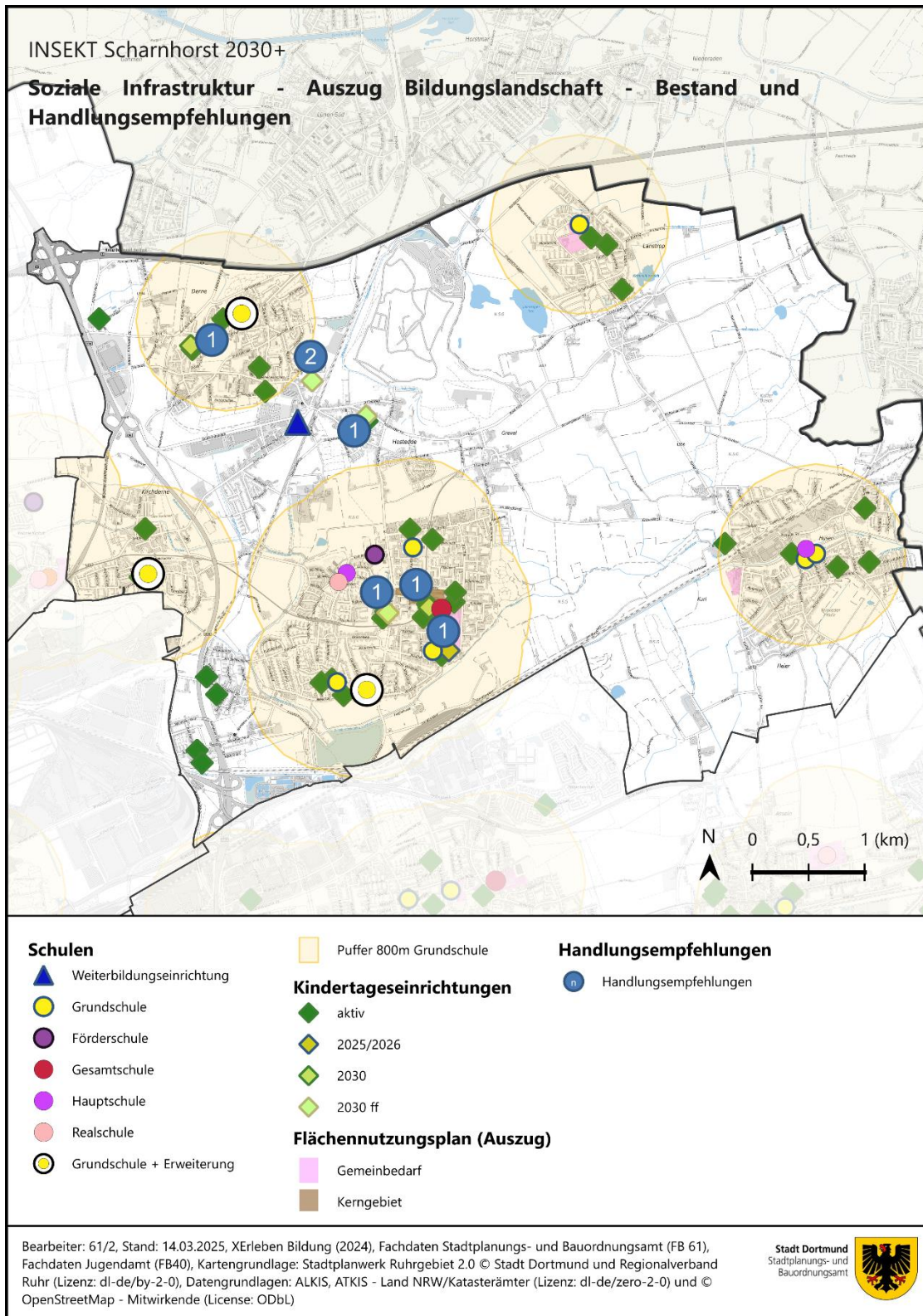
---

<sup>44</sup> vgl. Stadt Dortmund, Sport- und Freizeitbetriebe (Hrsg.): 2. Zwischenbericht Masterplan Sport, 03/2021

<sup>45</sup> vgl. Geodatenportal Stadt Dortmund, XErleben

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• differenziertes Angebot an weiterführenden Schulen</li> <li>• insgesamt gute Versorgung mit Spielflächen und Jugendeinrichtungen</li> <li>• gutes Angebot im Bereich der Pflegeinfrastruktur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• weiterer Ausbau des TEK-Angebots</li> <li>• erhöhte Anzahl von Kindern in den Grundschulen</li> <li>• hohe Auslastung an den weiterführenden Schulen</li> <li>• Erweiterung des Raumangebots für den Schulsport</li> <li>• Die Anforderungen an den Brandschutz und den Rettungsdienst sowie die Anzahl der Einsätze sind in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen.</li> </ul>

Abbildung 37: Bestand und Handlungsempfehlungen Bildungslandschaft Scharnhorst



## Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

### Allgemein:

### 2 TEK-Flächensicherung Neubaugebiet Scha 127 - Glückstraße

- vorausschauende Flächensicherung für den Gemeinbedarf, insbesondere an den bestehenden Standorten und in zentralen Lagen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), fortlaufend)

### Spezifisch:

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

- Oberbecker Straße 26
- Buschei 30
- Mackenrothweg 11-13
- Hostedder Straße 53
- Am Stuckenrodt 2a

## 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 berücksichtigen<sup>46</sup>. 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 so genannten „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

<sup>46</sup> vgl. § 2 EEG; Erneuerbare-Energien-Gesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Juli 2014 zuletzt geändert am 26. Juli 2023

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 Scharnhorst

Im Kontext der Energiewende nimmt die Bedeutung regenerativer Energieträger zu. Dezentrale Möglichkeiten der Energieerzeugung durch Photovoltaik, Solar- und Geothermie werden nicht nur durch private Haushalte und Unternehmen verstärkt genutzt, sondern auch durch Akteure der Energiebranche. Freiflächen-Solaranlagen sind gebäudeunabhängig und können sowohl im Freiraum (z.B. auf Ackerflächen) als auch im Siedlungsraum (z.B. auf Brachen) errichtet werden. Zum Jahresbeginn 2023 wurden durch eine Änderung des Baugesetzbuches Freiflächen-Solaranlagen im Freiraum in einem Korridor von 200 m entlang von Autobahnen und Schienenwegen mit mindestens zwei Hauptgleisen allgemein zulässig, wenn keine öffentlichen Belange – z.B. des Umwelt- und Naturschutzrechtes – entgegenstehen und die Erschließung gesichert ist<sup>47</sup>. Ein Bebauungsplan ist in diesem Fall nicht mehr erforderlich, obwohl das Vorhaben im baurechtlichen Außenbereich liegt. Da die A 2 in Ost-Westrichtung den Stadtbezirk durchquert, sind dort nennenswerte Flächenpotenziale mit baurechtlicher Privilegierung vorhanden (siehe Abbildung 39). Zudem verläuft eine zweigleisige Schienenverbindung aus Richtung Westfalenhütte bis zur Halde Groppenbruch durch den Stadtbezirk. Eine weitere Schienenverbindung mit baurechtlich privilegierten Flächen befindet sich an der Hauptverbindung von Dortmund Hauptbahnhof kommend Richtung Hamm. Für die dortigen Potenzialflächen zeichnen sich bereits konkrete Entwicklungen ab. Das theoretische Flächenpotenzial baurechtlich privilegierter Flächen im Stadtbezirk Scharnhorst – vorbehaltlich der Prüfung öffentlicher Belange und der Erschließung im Einzelfall – beträgt rd. 41 Hektar. Es wurde die Annahme getroffen, dass eine wirtschaftliche, raumbedeutsame Entwicklung erst ab einer Größe von zwei Hektar realistisch ist, so dass kleinere Flächenpotenziale ohne räumlichen Zusammenhang zu größeren Flächen nicht bilanziert wurden. Auch eine bereits genehmigte Anlage mit einer Größe von rd. 4,8 Hektar wurde nicht in die Bilanz aufgenommen. Harte Ausschlusskriterien wie z.B. Naturschutzgebiete wurden bereits in der Flächenbilanz abgezogen. Die Privilegierung von Freiflächen-Solaranlagen im räumlich-funktionalem Zusammenhang mit land-, forst- oder gartenbaulichen Betrieben von bis zu 2,5 Hektar<sup>48</sup> wurde hier ebenfalls nicht berücksichtigt.

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

Ein Solarkataster für Dachflächen liegt bereits vor und kann auf der Internetseite der Stadt Dortmund eingesehen werden<sup>49</sup>. Die Stadt Dortmund setzt gem. dem „Dortmunder Neubaustandard für klimagerechtes Bauen“ bei Neubaugebieten Solaranlagen auf Dachflächen fest<sup>50</sup>. Nach der Bauordnung für das Land NRW gilt bei der Errichtung von Gebäuden, für die

<sup>47</sup> vgl. § 35 Abs. 1 Nr. 8b BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 zuletzt geändert am 20. Dez. 2023

<sup>48</sup> vgl. § 35 Abs. 1 Nr. 9 BauGB

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

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

ein Bauantrag gestellt wird, nun auch über die o.g. Bebauungspläne hinaus die Solardachpflicht (z.B. bei Baulücken). Nach dem 01. Januar 2026 gilt dies i.d.R. auch bei vollständiger Erneuerung der Dachhaut<sup>51</sup>.

Im Stadtbezirk befindet sich keine Konzentrationszone für Windenergieanlagen.

Das Umweltamt der Stadt Dortmund hat bereits im Jahr 2022 mit der Vorbereitung des Energienutzungsplans (ENP) begonnen. Anhand von wissenschaftlichen Analysen aller verfügbarer Daten (z.B. Verbrauch- und Versorgungslage, leitungsgebundene Versorgungsnetze, potenzielle Wärmequellen etc.) wurden energetische Potenziale untersucht und zu einem Zielszenario zusammengeführt. Das Zwischenergebnis mit Ratsbeschluss vom 26.09.2024<sup>52</sup> 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 Wärmeplanung<sup>53</sup>, die an die Ergebnisse des ENP anschließt und bis Ende Juni 2026 erstellt werden muss. Ein wesentlicher Teil dieser Ergebnisse ist der zukünftige Wärmeplan, der u.a. Wärmeversorgungsgebiete darstellt. Aus der Einteilung in ein voraussichtliches Wärmeversorgungsgebiet entsteht keine Pflicht, eine bestimmte Wärmeversorgungsart tatsächlich zu nutzen oder bereitzustellen. Der Wärmeplan hat keine rechtliche Außenwirkung und begründet keine einklagbaren Rechte oder Pflichten. Die Wärmepläne enthalten wertvolle Informationen für Fachplaner, Unternehmen und Private und zeigen Möglichkeiten auf, die Wärmewende z.B. durch den Ausbau von Wärmenetzen zu gestalten. Voraussichtlich werden auch zukünftig im Stadtgebiet grundsätzlich die dezentralen Energielösungen überwiegen.

Im Stadtbezirk ist ein Fernwärmenetz vorhanden, das insb. die Unterbezirke MSA-Siedlung und Scharnhorst-Ost versorgt. Aktuell wird der Vorhaben- und Erschließungsplan Scha 150 VEP – Heizkraftwerk Derne für ein Heizkraftwerk auf der Brache südöstlich Derner Straße/nördlich Beylingstraße erstellt, welches durch Verbrennung von Biomasse das Fernwärmenetz zukünftig versorgen soll. Im ENP bzw. der zukünftigen Wärmeplanung werden die Bereiche, die theoretisch für eine Versorgung mit Wärmenetzen geeignet sind, dargestellt (siehe Abbildung 39). Grundsätzlich sollen gemäß dem „Dortmunder Neubaustandard für klimagerechtes Bauen“ bei Neubaugebieten auch Nahwärmenetze geprüft werden<sup>54</sup>, 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.

Höchst- bzw. Hochspannungsnetze werden bundesweit an die neuen Herausforderungen der Energiewende angepasst. Bestehende Trassen müssen im Bestand geschützt werden und Ausbaumöglichkeiten erhalten bleiben. Der Stadtbezirk wird lediglich im Westen von Hochspannungsleitungen tangiert, so dass das Thema eine untergeordnete Bedeutung hat. Die Mittelspannungsnetze müssen jedoch in erheblichem Umfang auf die neuen Anforderungen der dezentralen Einspeisung (z.B. Photovoltaik) und des Verbrauchs (z.B. Wärmepumpen,

---

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

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

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

<sup>54</sup> vgl. Stadt Dortmund, Dortmunder Neubaustandard für klimagerechtes Bauen/ DS-Nr. 25762-22, S.2

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. Grundsätzlich bietet diese interessierten Grundstückseigentümer\*innen auch eine gezielte Vor-Ort-Beratung zum Thema klimafeste Grundstücksentwässerung an, bei der es u.a. 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 Scharnhorst kann es beispielsweise im Bereich Kurl-Husen im Extremfall entlang der Körne zu Hochwasser kommen, wovon im östlichen Bereich in geringem Ausmaß der Siedlungsbereich betroffen sein könnte. Festgesetzte Überschwemmungsgebiete bzw. Gebiete mit gleicher Rechtswirkung wurden im Flächennutzungsplan (siehe Kapitel 4.2 Planerische Rahmenbedingungen – formell und informell) nachrichtlich übernommen und sind von der Bezirksregierung vorgegeben. Die tatsächlichen Rahmenbedingungen für Bauvorhaben und Flächenentwicklungen werden aktuell im Einzelfall beurteilt.

Die Stadt Dortmund hat im September 2022 das Handlungskonzept zur weiteren Verbesserung der Überflutungs- sowie Hochwasservorsorge und des zugehörigen Krisenmanagements beschlossen<sup>55</sup>. Zu dem Handlungskonzept gehört auch die Erstellung flächendeckender Hochwassergefahrenkarten für das Stadtgebiet Dortmund. Die Umsetzung ist bis zum Jahr 2032 geplant.

Im Rahmen der Klimafolgenanpassung wurden bzw. werden unter anderem durch den naturnahen Umbau von Fließgewässern und der Schaffung von Rückhalteräumen die Infrastrukturen angepasst. Der Lippeverband hat die ökologische Verbesserung am Kirchderner Graben und seinen Nebengewässern Borlandgraben, Böckelbach und Erlenbach, Rüschebrinkgraben sowie am Oberlauf der Körne und am Dahlwiesenbach im Jahr 2020 fertiggestellt – die Schlussabnahme mit Pflanzungen erfolgte 2024. Insgesamt wurden 300.000 Kubikmeter Boden ausgehoben, 10.400 Meter unterirdische Abwasserkanäle verlegt, vier Gewässer unterquert und Stauraum für 7.500 Kubikmeter Niederschlagswasser geschaffen<sup>56</sup>.

Von Seiten des Eigenbetriebs Stadtentwässerung sind zahlreiche Projekte in Planung. Nordöstlich des Kirchderner Grabens und östlich des Böckelbachs erfolgt die Abkopplung der drei städtischen Fließgewässer Bergwerkgraben, Sanderothgraben und Sundergraben vom Mischwassersystem mit Anschluss an den Kirchderner Graben (Lippeverband). Die Unterlagen zur Planfeststellung wurden eingereicht, die Umsetzung der Maßnahme ist aber frühestens 2028 zu erwarten. Auch der Mahlbach wird vom Mischwassersystem abgekoppelt und eine durch-

---

<sup>55</sup> vgl. Stadt Dortmund, Handlungskonzept zur weiteren Verbesserung der Überflutungs- sowie Hochwasservorsorge und des zugehörigen Krisenmanagements/ DS-Nr. 25087-22

<sup>56</sup> vgl. Website Emschergenossenschaft Lippeverband: <https://www.eglv.de/medien/oekologische-verbesserung-am-knotenscharnhorst-ist-abgeschlossen-2/> (zugegriffen am 15.07.2024)

gängige Gewässertrasse bis zur Stadtgrenze Lünen hergestellt. Die Umsetzung der Maßnahme ist nach der Planfeststellung frühestens im Jahr 2029 zu erwarten. Darüber hinaus ist eine ökologische Verbesserung des Kohlbachs durch Offenlegung verrohrter Gewässerabschnitte vorgesehen. Zudem erfolgt der Anschluss des Gewässers an ein Biotop auf dem Schulgelände der Hauptschule Husen. Die Maßnahme ist planfestgestellt – die Umsetzung ist wegen vorlaufenden Umbaumaßnahmen des dortigen Schulzentrums frühestens Ende des Jahres 2028 zu erwarten. Zudem ist eine komplett verrohrte Gewässertrasse zwischen Kurler Busch (1. Bauabschnitt Kurler Waldbach) und Körne geplant. Sie verläuft über die Straßen Tiewinkel, Pläßstraße unter der Bahnstrecke hindurch, anschließend über die Fläche der ehemaligen Zeche Kurl und schließlich durch das geplante Baugebiet (Bebauungsplan Scha 136 – südlich Husener Straße) in die Körne. Ein Baubeginn wird für Ende 2025 bzw. Anfang 2026 angestrebt.

Für die Kläranlage Dortmund-Scharnhorst westlich des Anschlusses der B236/ L663n wird gegenwärtig die Klärleistung bis zum Jahr 2050 neu berechnet sowie eine vierte Reinigungsstufe geplant, um durch das Filtern von Spurenstoffen (z.B. Medikamentenreste) eine bessere Reinigungsleistung zu erreichen (siehe Abbildung 38).

*Abbildung 38: MSA-Heizkraftwerk; Kläranlage Scharnhorst*



(Quelle: Stadt Dortmund, Stadtvermessungs- und Katasteramt)

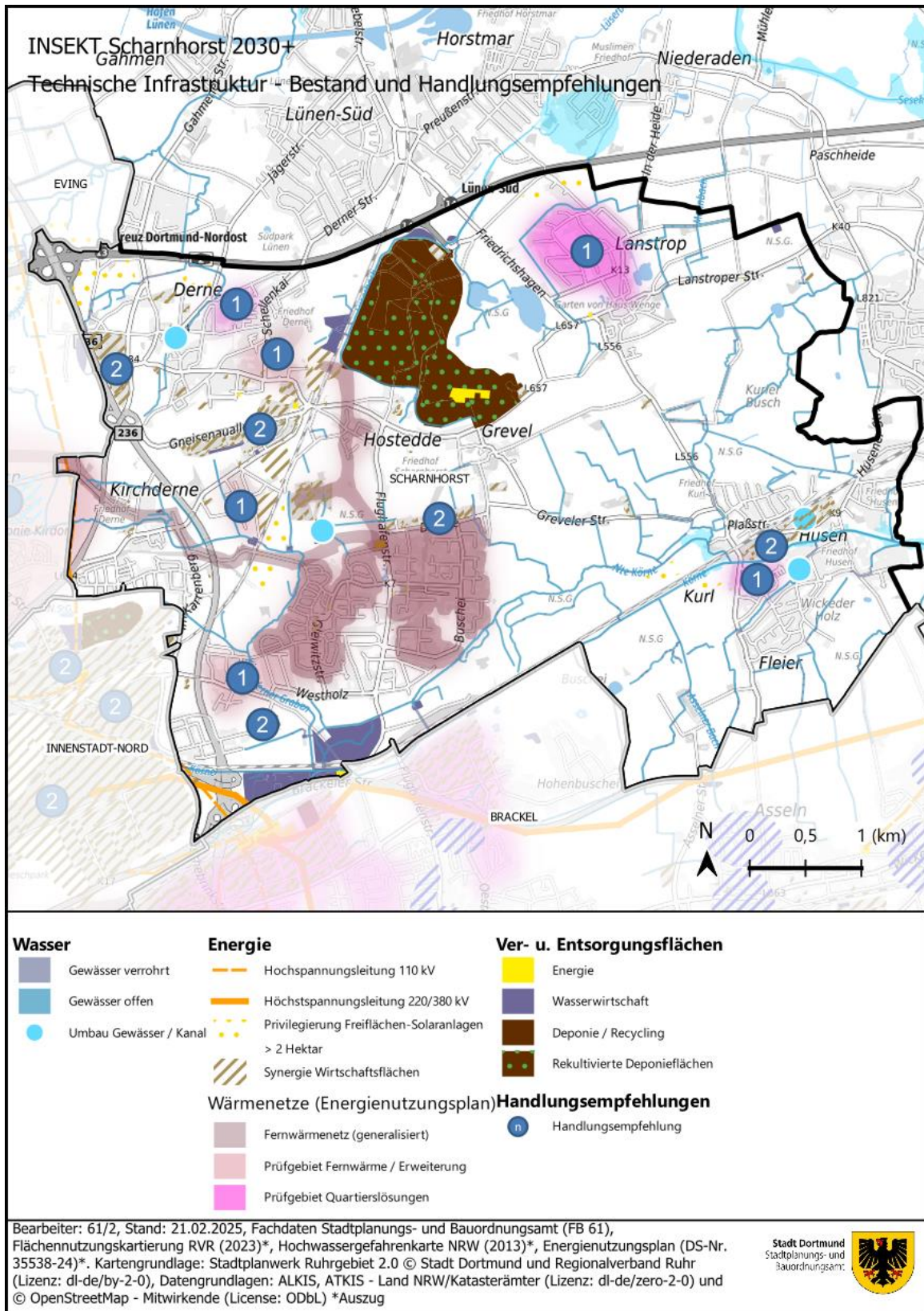
Der aktuell laufende Glasfaserausbau<sup>57</sup> sowie der Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes sind im vollen Gange. Von Seiten der Dortmunder Stadtentwicklungsplanung wird eine Bündelung der technischen Infrastrukturen an Standorten bzw. auf Dachflächen befürwortet, um eine Beeinträchtigung des Orts- und 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 und erweiterter Anforderungen an die Kreislaufwirtschaft sollten Flächenreserven in Gewerbe- und Industriegebieten zugleich für Einrichtungen der Ver- und Entsorgung (z.B. Wertstoffhöfe, Recyclingbetriebe, Heizkraftwerke) vorgehalten werden. Auch hinsichtlich der Energieeffizienz und -produktion sowie der Wärmeplanung bestehen potenzielle Synergien. Die Deponie Dortmund-Nordost erfüllt mehrere Deponieklassen (Klasse I – Bauschutt, belasteter Boden; Klasse II – Siedlungsabfälle, Gewerbeabfälle; Klasse III – Sonderabfall für oberirdische Ablagerung). Ein großer Teil des östlichen Bereiches der Halde wurde bereits rekultiviert – weitere Abschnitte sind in Planung.

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

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Flächenpotenziale für Freiflächen-Solaranlagen entlang der Autobahn (A 2) und mehrgleisigen Schienenwegen</li> <li>▪ großes, theoretisches Potenzial für die Nutzung von Wärmenetzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Interessenkonflikte der Freiflächen-Solaranlagen mit Natur- und Artenschutz sowie Naherholung</li> <li>▪ Ausbau des Fernwärmenetzes unter Berücksichtigung der Nutzung erneuerbarer Energien (Dekarbonisierung) und unter Einbeziehung geeigneter Siedlungsflächenreserven</li> </ul>

Abbildung 39: Bestand und Handlungsempfehlungen Technische Infrastruktur Scharnhorst



## Handlungsempfehlungen aus Sicht der Fachplanung

### Allgemein:

- Identifizierung der Flächenpotenziale für Freiflächen-Solaranlagen im Siedlungsbe- reich z.B. auf Brachflächen, Lagerflächen und Parkplätzen (Stadtplanungs- und Bau- ordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60); kurzfristig)

- 2 Nutzung von Potenzialen der Wirtschafts- flächen bezüglich Energieeffizienz und - produktion, Wärmeplanung und Kreislauf- wirtschaft (Stadtplanungs- und Bauord- nungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF), Umweltamt (FB 60), Private; fort- laufend)

### Spezifisch:

- 1 Prüfen von Ausbau und Dekarbonisierung des Fernwärmenetzes (Fernwärme Nieder- rhein GmbH) und Wärmenetzen in Quartie- ren im Bestand (Energiebranche; Private; sofort bis langfristig)

## 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 Verwaltungs- standorte.

Nach wie vor ist die Wirtschaftsflächenpolitik eines der wichtigsten Instrumente kommunaler Wirtschaftsförderungsaktivität. Maßgebliches Ziel der Dortmunder Wirtschaftsflächenentwick- lung 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 Arbeits- plätze zu sichern bzw. neue schaffen zu können. Vision der Fachplanung ist eine flächeneffi- ziente und bedarfsangepasste Nutzung der Wirtschaftsstandorte im Stadtbezirk sowie ein Um- bau der Bestandsgebiete unter Gesichtspunkten von Nachhaltigkeit und Klimaresilienz. Dar- über hinaus werden neue Nutzungskonzepte sowie Experimentierräume für die Reintegration von Formen Urbaner Produktion in innerstädtische bzw. zentrale Lagen erprobt.

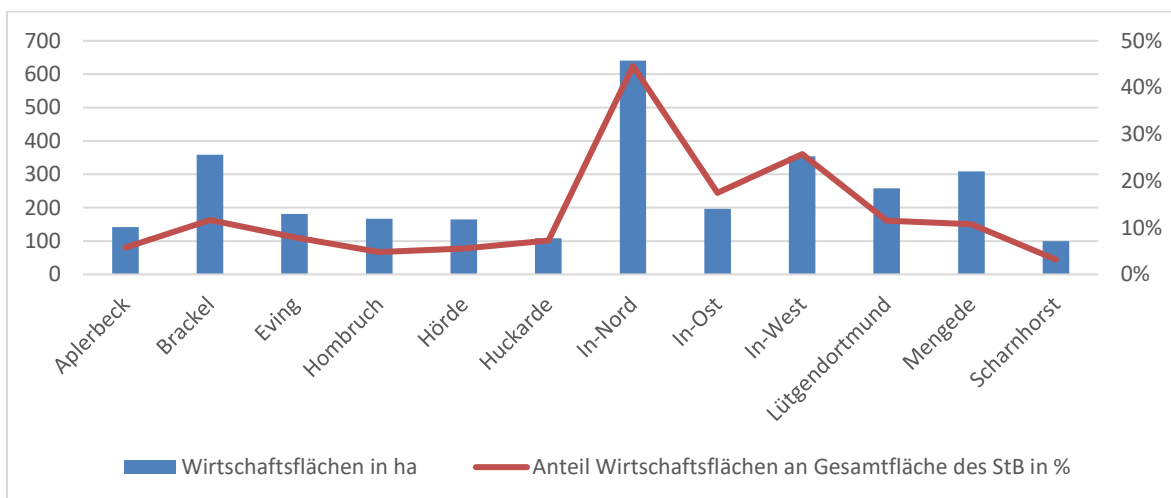
Als wesentlicher Analyse-Baustein für die strategische Wirtschaftsflächenentwicklung erfolgt derzeit die Erarbeitung eines Wirtschaftsflächenatlas, der einen breiten Überblick über Cha- rakteristik bzw. Prägung, Entwicklung und räumliche Verteilung der Wirtschaftsflächen in Dort- mund geben soll. Mit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

### Status quo im Stadtbezirk Scharnhorst

Im Stadtbezirk Scharnhorst werden rund 100 ha Fläche gewerblich genutzt. Dies entspricht rund 3,2 % der Gesamtfläche des Stadtbezirks und rund 3,4 % aller Wirtschaftsflächen in Dort-

mund<sup>58</sup>. Mit diesen Werten weist der Stadtbezirk Scharnhorst den geringsten Anteil an planungsrechtlich gesicherten Wirtschaftsflächen aller Dortmunder Stadtbezirke auf (siehe Abbildung 40). Die auf den Stadtbezirk bezogene, isolierte Betrachtung der Wirtschaftsflächen wird Scharnhorst jedoch nur teilweise gerecht. Im Südwesten grenzt der Stadtbezirk unmittelbar an das Gelände der Westfalenhütte, welche insbesondere in der Vergangenheit eine hohe Bedeutung für die Bevölkerung von Scharnhorst hatte. Bestehende Betriebsstandorte im Stadtbezirk selbst befinden sich im Wesentlichen auf Altstandorten der Montanindustrie. Die beiden ehemaligen Zechengelände Gneisenau und Scharnhorst sind Relikte der ehemaligen Nutzung und inzwischen durch neue gewerbliche Nutzungen belegt. Das Zentrallager der Deutschen Steinkohle (DSK) („ehemalige Zentralwerkstatt“) und das ehemalige Betriebsgelände des Dörnen Stahlbauwerks in Kirchderne liegen weiterhin brach, wobei sich für das DSK-Gelände eine gewerbliche Entwicklung abzeichnet (nähere Ausführungen zu den einzelnen Gewerbeflächen siehe unten). Die Fläche der ehemaligen Zeche Kurl ist bisher nur im östlichen Teilbereich nachgenutzt (Einkaufszentrum Husen und Großgaragen). Auch wenn ein weiterer Teil für Wohnbauzwecke vorgesehen ist (geplante Aufstellung des Bebauungsplans Scha 151 – nördlich Husener Straße, s. Kapitel 5.3), bestehen weiterhin Flächenpotenziale für eine gewerbliche Nutzung. Die Flächen stellen somit größere Potenzialflächen dar. Als weitere bedeutende Wirtschaftsstandorte im Stadtbezirk Scharnhorst sind die Gewerbegebiete Droote und Flautweg zu nennen.

Abbildung 40: Wirtschaftsflächenbestand nach Stadtbezirken



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

Das **Gewerbegebiet Gneisenau**, das sich auf der Fläche der 1985 stillgelegten Zeche Gneisenau befindet, ist die größte zusammenhängende Wirtschaftsfläche (rd. 29,2 ha brutto) im Stadtbezirk Scharnhorst. Es wurde als ein Baustein des umfangreichen Stadtentwicklungskonzeptes Gneisenau auf der Montanbrache im Stadtteil Derne entwickelt, dessen Ziel die Schaffung eines zukunftsfähigen Quartiers mit Bereichen für Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel sowie Freizeit und Erholung war. Die erneute gewerbliche Aufsiedlung erfolgte sukzessive ab Anfang der 2000er Jahre und lässt sich in mehrere Bereiche gliedern: Südlich der Gneisenuallee ist ein Gewerbe- und Industriepark entstanden, in dessen östlichem Teilbereich sich zahlreiche kleinere und mittlere Betriebe des orts- und stadtteilbezogenen Gewerbes angesiedelt

<sup>58</sup> vgl. ruhrAGIS Business Metropole Ruhr GmbH (BMR): Abfrage vom 01.08.2024

haben. Die Flächen sind im Bebauungsplan Scha 130/2 – Gneisenau-Ost/ Südteil – als Gewerbegebiet (GE) erfasst. Westlich davon setzt der Bebauungsplan Scha 133 – Gneisenau-West/ Südteil – Industriegebietsflächen (GI) fest. Hier hat sich 2016 ein großer Logistikbetrieb aus dem Lebensmittelbereich (Trans-Service-Team) niedergelassen, welcher von der verkehrsgünstigen Lage nahe der B 236 profitiert und auf einer Gesamtfläche von rd. 8,5 ha zwei Logistikhallen errichtet hat (siehe Abbildung 41). Vormalige Planungsüberlegungen sahen für diese Fläche u.a. die Entwicklung eines Autohofs vor. Im Jahr 2020 wurde das letzte freie Grundstück im Gewerbe- und Industriepark Gneisenau verkauft. Der Verkauf markiert den Abschluss eines Kooperationsprojektes von Stadt und RAG Montan Immobilien. Weitere Potenzialflächen stehen nicht zur Verfügung.

*Abbildung 41: Logistik im Industriegebiet Gneisenau; Wohnmobilhändler in Gneisenau*



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

Nördlich der Gneisenuallee hat sich 2016 der Wohnmobilhändler Dürrwang-Mörlein auf einer Betriebsfläche von rd. 4,5 ha niedergelassen. Das Familienunternehmen hat damit eine Betriebsverlagerung von Hörde nach Derne mit einer Expansion vollzogen. Die Fläche ist im Flächennutzungsplan als SO Baumarkt dargestellt und grenzt unmittelbar an das denkmalgeschützte Gebäudeensemble aus Tomson-Bock und Doppelbockfördergerüst der ehemaligen Zeche Gneisenau. Neben einem Ausstellungshaus und einer Werkstatt wird die Fläche zum ebenerdigen Abstellen der Wohnmobile und Wohnwagen (aus städtebaulicher Sicht ineffizient) genutzt. Sie wird ihrer exponierten Lage städtebaulich nicht vollends gerecht. Nördlich und östlich der Dürrwang-Betriebsfläche befinden sich Potenzialflächen im kommunalen Eigentum, welche sich insbesondere für gemischte Nutzungen (u.a. Büros, Dienstleistungen) anbieten und die Chance bieten, die vorgenannten, identitätsstiftenden Wahrzeichen Dernes städtebaulich zu fassen bzw. zu inszenieren.

Südlich des Gewerbegebiets Gneisenau liegen die Flächen der ehemaligen Zentralwerkstatt der Deutschen Steinkohle (DSK) an der Derner Straße sowie das vormalige Betriebsgelände des Dörner Stahlbauwerks an der Dörnenstraße weiterhin brach. Hier mussten in Folge der Schließung der Zechen Zulieferbetriebe bzw. Stahl verarbeitende Betriebe ebenfalls schließen. Die Flächen stellen bedeutende Wirtschaftsflächenpotenziale im Stadtbezirk Scharnhorst dar.

Für das 2006/ 2007 geräumte, rd. 6,9 ha (brutto) umfassende Gelände der ehemaligen DSK-Zentralwerkstatt südöstlich der **Derner Straße** bestehen Planungen zu einer gewerblich-industriellen Wiedernutzung. Konkreter Anlass ist die geplante Errichtung eines Biomasse-Heizkraftwerks, welches zukünftig die Fernwärmeversorgung der Großwohnsiedlung Scharnhorst-Ost sicherstellen soll. Bisher werden im Stadtteil Scharnhorst ca. 8.000 Haushalte, Schulen, Kindergärten und öffentliche Gebäude mit Fernwärme versorgt. Dazu wird derzeit die Indust-

rieabwärme der Deutschen Gasrußwerke in Dortmund-Lindenhorst genutzt. Diese Versorgungsmöglichkeit entfällt jedoch ab 2026. Mit dem Betrieb des geplanten Biomasse-Heizkraftwerkes im nordöstlichen Teilbereich des Areals soll künftig die Fernwärmeversorgung der Großwohnsiedlung in Scharnhorst sichergestellt werden. Südwestlich ist ferner die Entwicklung eines Gewerbegebiets über einen Angebotsbebauungsplan beabsichtigt. In Anlehnung an das nordwestlich der Derner Straße gelegene Gewerbegebiet Gneisenau-Ost soll auch dieses Gewerbegebiet der Unterbringung kleiner und mittlerer Gewerbebetriebe dienen, die hinsichtlich ihres Störgrades mit der umliegenden Wohnnutzung vereinbar sind. Zielgruppe der Ansiedlung sind in erster Linie im Stadtbezirk oder in benachbarten Stadtbezirken ansässige Gewerbebetriebe, die aufgrund ihrer betrieblichen Entwicklung einen neuen Standort mit entsprechenden Entwicklungsmöglichkeiten suchen. Die Reaktivierung des DSK-Areals wird im Rahmen der Bebauungsplanverfahren Scha 150 VEP – Heizkraftwerk Derne – und Scha 153 – Gewerbegebiet Derner Straße – parallel vorangetrieben.

Im Bereich der **Dörnenstraße** (rd. 4,4 ha brutto) wurde 2007 der Gebäudebestand des ehemaligen Dörner Stahlbauwerks abgetragen. Die im Flächennutzungsplan als Industriegebiet dargestellte Potenzialfläche grenzt im Norden, Westen und Süden unmittelbar an Wohnbebauung. Eine künftige industrielle Nutzung der Fläche ist unwahrscheinlich. Die unmittelbar an das Gelände angrenzenden Wohngebiete sollen künftig vor Lärmimmissionen besser geschützt werden. Aufgrund der im Osten verlaufenden ICE-Trasse ist das Gelände vorbelastet. Um die gesetzlich vorgeschriebenen Schallpegel einzuhalten, kann das Gelände im Falle einer gewerblichen Nutzung künftig nur durch emissionsarme Betriebe genutzt werden. Zur Abschirmung schienenbedingter Schallemissionen wäre die Wiederherstellung langgestreckter Gebäude an der östlichen Grundstücksgrenze sinnvoll. Ein neues Nutzungskonzept für die Fläche wurde noch nicht erstellt. Die planungsrechtlichen Möglichkeiten sind aufgrund der Nähe zu einem Störfallbetrieb östlich der Bahntrasse (Fr. Sobbe GmbH, Fabrik elektrischer Zünder) und des Abstandsgebots im Einzelfall abzuklären.

Der Standort der Firma Fr. Sobbe befindet sich im unbeplanten Außenbereich und wird im Flächennutzungsplan als Wald und Landschaftsschutzgebiet (LSG) dargestellt. Eine andere gewerbliche Nutzung als durch die Firma Fr. Sobbe, die seit den 1920er Jahren angesiedelt ist und Bestandsschutz genießt, ist nicht vorgesehen, da Belange des Freiraumschutzes entgegenstehen. Eine Betriebsaufgabe ist unwahrscheinlich; wenn es doch zu einer Betriebsaufgabe kommen sollte, sollte keine weitere gewerbliche Nutzung des Standortes erfolgen. Der Fokus einer gewerblichen Entwicklung sollte auf dem Wirtschaftsflächenpotenzial Dörnenstraße liegen.

Ebenfalls auf einem sanierten, ehemaligen Zechengelände befindet sich das **Gewerbegebiet Scharnhorst**. Auf insgesamt rd. 3,5 ha Fläche haben sich seit Ende der 1990er Jahre kleine und mittlere Betriebe vornehmlich aus den Bereichen Kfz- und Baugewerbe sowie dem Handwerk niedergelassen (siehe Abbildung 42). Das letzte freie Grundstück soll kurzfristig bebaut werden. Weitere Potenzialflächen stehen vor Ort nicht zur Verfügung. Das Gewerbegebiet ist verkehrstechnisch nur durch Wohnbebauung zu erreichen. Das Gebiet zeichnet sich durch die (z.T. üppigen) Grünstrukturen im öffentlichen Verkehrsraum aus

Abbildung 42: Durchgrünung des Gewerbegebiets Scharnhorst; Handwerk; Baugewerbe



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

Das **Gewerbegebiet Droote** nördlich der Großwohnsiedlung Scharnhorst-Ost ist baurechtlich als Gewerbe- und Mischgebiet festgesetzt und nahezu vollständig von Einzelhandel durchzogen. Der derzeitige Einzelhandelsbesatz übersteigt die Dimensionierung des im Masterplan Einzelhandel als Sonderstandort für Nahversorgung definierten Bereichs deutlich und steht in Konkurrenz zum 0,6 km entfernten Stadtbezirkszentrum (siehe Kapitel 4.3.2 Einzelhandel und Zentren sowie Masterplan Einzelhandel 2021, S. 407). Die Ansiedlung weiterer Einzelhandelsbetriebe sollte hier zukünftig begrenzt werden. Der Standort Droote wirkt in Teilbereichen „in die Jahre gekommen“; das vormalige Gebäude eines Discounters steht leer (siehe Abbildung 43). Zukünftig sollte die Stärkung als Standort für Gewerbe im Vordergrund stehen, z.B. durch gesteuerte Unternehmensansiedlungen.

Abbildung 43: Einzelhandelnutzungen; Wohnen im Gewerbegebiet Droote; Gebäude ehemaliger Discounter



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

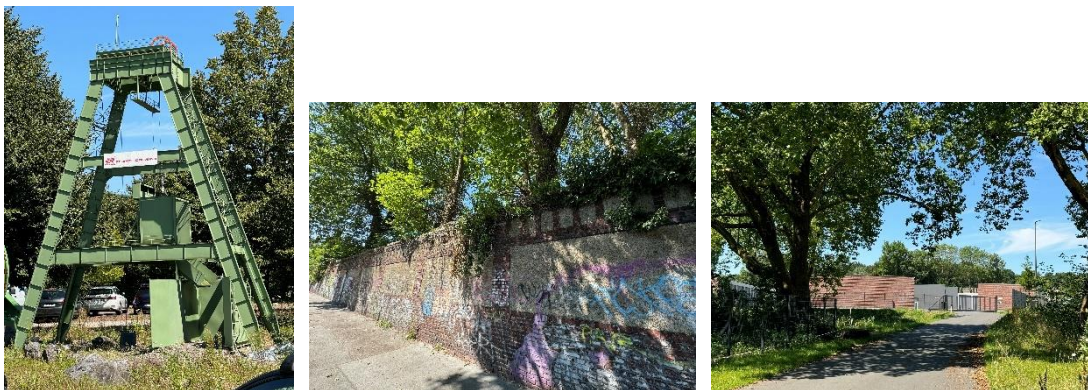
Das rd. 14 ha große **Gewerbegebiet Flautweg** ist verkehrsgünstig nahe der Bundesstraße B 236 gelegen und Standort eines Getränke-Logistikers sowie des Dortmunder Getränke-Herstellers Ardey Quelle GmbH & Co. KG. Auf dem Betriebsgelände der Ardey Quelle am Flautweg in Derne wurde bereits in den 1990er Jahren ein Muldensystem für die Rückhaltung, Verdunstung und Versickerung von Regenwasser errichtet. Die Anlage gilt weiterhin als vorbildlich und ist ein Best Practice Beispiel für ein naturnah und zugleich zweckmäßig gestaltetes Firmengelände<sup>59</sup>.

Bei dem **Gewerbegebiet Kurl** (rd. 14,7 ha brutto) südlich der Bahnstrecke in Richtung Hamm handelt es sich ebenfalls um einen gewerblichen Altstandort. Das Gebiet lässt sich in zwei

<sup>59</sup> vgl. IHK zu Dortmund 2016: Wirtschaftsgrün. Naturnahe Gestaltung von Firmengeländen. S. 12 f

Teilbereiche gliedern: Auf den Flächen westlich des Husener Straße hat sich zu großen Teilen das Bergbauunternehmen Redpath Deilmann GmbH (vormals Deilmann-Haniel) niedergelassen (siehe Abbildung 44). Die Firma ist heute Teil einer kanadischen Unternehmensgruppe und ein Spezialunternehmen und Dienstleister für den Berg- und Tunnelbau. Daneben wird seit 2022 eine versiegelte Fläche gewerblich zum Abstellen von Wohnmobilen, Anhängern und Booten angeboten. Auf den Flächen östlich der Husener Straße liegt der Standort der ehemaligen Zeche Kurl von der die Zechenmauer, eine Halle der ehemaligen Ammoniakfabrik und die Garage bis heute erhalten geblieben sind (siehe Abbildung 44). Die Gebäude und das umliegende Grundstück (rd. 2,2 ha brutto) sind in Privatbesitz, weitgehend ungenutzt und stellen ein Potenzial für eine gewerbliche Entwicklung dar. Östlich davon befindet sich eine weitere Potenzialfläche (rd. 2,3 ha brutto), welche im Jahr 2022 teilweise mit einer Lagergaragenanlage (Kultgaragen Dortmund Husen) zur privaten Anmietung bebaut wurde (siehe Abbildung 44). Eine Entwicklung der verbleibenden Potenziale ist anzustreben, aufgrund vorliegender Restriktionen (u.a. Altlasten, ungewisse Rentabilität) kurz- bis mittelfristig jedoch unwahrscheinlich. Die Gebäude der ehemaligen Zeche Kurl und der alte Baumbestand sollten – wo möglich – erhalten bleiben. Ziel kann u.a. eine gewerbliche Entwicklung unter Berücksichtigung der umliegenden Wohnbebauung sein. Denkbar wäre z.B. eine qualitätvolle Weiterentwicklung in Richtung eines Handwerker- oder Gewerbehofs. Für einen kleineren, ursprünglich durch Betriebswohnen der Zeche genutzten Teil ist eine wohnbauliche Entwicklung angedacht (Scha 151 – nördlich Husener Straße).

*Abbildung 44: Bergbauunternehmen im Gewerbegebiet Kurl; Zechenmauer der ehemaligen Zeche Kurl; Lagergaragenanlage*

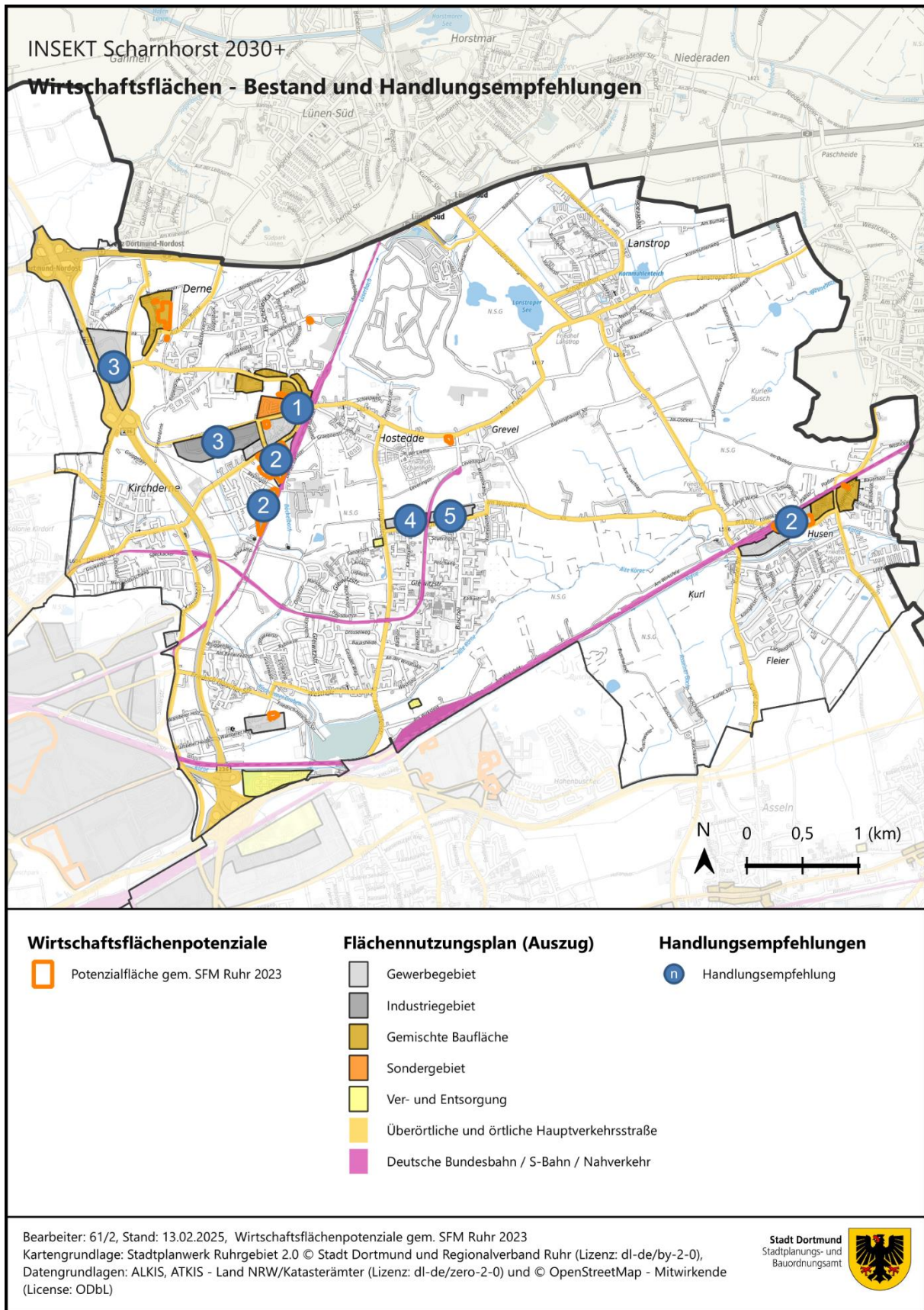


(Quelle: Lassen, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt)

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 Scharnhorst 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"> <li>▪ größere Potenzialflächen für gewerbliche Nutzungen vorhanden (u.a. Derner Straße, Dörnenstraße, Husen-Kurl)</li> <li>▪ Nähe zu denkmalgeschütztem Gebäudeensemble der ehemaligen Zeche Gneisenau sollte städtebaulich aufgegriffen werden</li> <li>▪ charakteristische Gebäudesubstanz der ehemaligen Zeche Kurl</li> <li>▪ Synergie Wirtschaftsflächenentwicklung/ Fernwärmeversorgung</li> <li>▪ Reaktivierung ehemaliger Montanflächen einschließlich Strukturwandel der Wirtschaftsbranchen weiterhin im dynamischen Prozess</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ potenzielle Entwicklungshemmnisse und hohe Entwicklungskosten der Gewerbeflächenpotenziale</li> <li>▪ teilweise wenig effiziente Flächennutzung attraktiv gelegener Wirtschaftsflächen (GE Gneisenau Nord)/ Denkmal-Ensemble städtebaulich in Szene setzen mit verbleibenden Potenzialen</li> <li>▪ Gewerbegebiete teils stark von Einzelhandelsnutzungen durchsetzt (Droote)</li> </ul>

Abbildung 45: Bestand und Handlungsempfehlungen Wirtschaftsflächen Scharnhorst



*Allgemein:*

- Sicherung, Qualifizierung und Weiterentwicklung bestehender Wirtschaftsflächen (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60), Wirtschaftsförderung (80/ WF); 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 Potenziale hinaus (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)

*Spezifisch:*

- 1 verbleibende Mischbaupotenziale am Standort Gneisenau-Nord für Büros und Dienstleistungen nutzen und denkmalgeschütztes Gebäudeensemble städtebaulich inszenieren/ in Wert setzen (GE Gneisenau) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Private; mittel- bis langfristig)

- 2 (Re-)Aktivierung ungenutzter, untergenutzter und brachgefallener Wirtschaftsflächen (Derner Straße, Dörnenstraße) tlw. i.V.m. Inwertsetzung charakteristischer historischer Bausubstanz (ehem. Zeche Kurl) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Private; Derner Straße: kurzfristig; Dörnenstraße und Zeche Kurl: langfristig)
- 3 Dachbegrünung und PV-Aufständerung gewerblich genutzter Gebäude, insb. großer Logistikhallen (GE Gneisenau, GE Flautweg) (Private; kurzfristig)
- 4 Gewerbegebietsmanagement/ Standortinitiative anschieben (GE Droote) (Wirtschaftsförderung (80/ WF); mittelfristig)
- 5 Begrenzung der Ansiedlung weiterer Einzelhandelsbetriebe und Stärkung als Standort für Gewerbe (GE Droote) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Wirtschaftsförderung (80/ WF); kurz- bis 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 anzuheben 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 Wohnbauflächenentwicklung<sup>60</sup>. Zentrales Ziel ist es, ein Wohnungsangebot zu gewährleisten, das allen Haushalten ermöglicht, eine nach Lage, Größe, Ausstattung und Preis angemessene Wohnung in einem qualitativ möglichst hochwertigen Umfeld zu finden. Um dieses Ziel zu erreichen, stellt die planerische Bereitstellung eines vielfältigen Baulandangebotes, das hinsichtlich Qualitäts- und Quantitätskriterien priorisiert und zielgruppenorientiert entwickelt wird, einen 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 Wohnbauflächen<sup>61</sup>.

---

<sup>60</sup> Vgl. [Zukünftige Wohnbauflächenentwicklung in Dortmund – Handlungsstrategie, DS-Nr. 04710-16, 10.11.2016](#)

<sup>61</sup> Für Bebauungspläne mit Aufstellungsbeschluss bis zum 17.12.2021 einschl.: 25 % der geplanten Wohneinheiten (vgl. [Sicherung von bezahlbarem Wohnraum, DS-Nr. 11409-13-E2, 10.04.2014](#)); Aufstellungsbeschluss nach dem 17.12.2021: 30 % der geplanten Bruttogrundfläche Wohnen (vgl. [Kommunales Wohnkonzept Dortmund 2021, DS-Nr. 21690-21, 18.11.2021](#))

Das 2022 beschlossene „Kommunale Wohnkonzept Dortmund 2021“<sup>62</sup>: stellt den zukünftigen Orientierungs- und Handlungsrahmen für die Dortmunder Wohnungspolitik dar. Die wohnungspolitische Agenda<sup>63</sup> 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 gesamtstädtische 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 einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung, um die Weichen für eine nachhaltige Nutzung der Ressource Boden sowohl für Wohnen als auch für Gewerbe, Gemeinbedarf und Freiflächen zu stellen<sup>64</sup>.

---

<sup>62</sup> vgl. [Kommunales Wohnkonzept Dortmund 2021, DS-Nr. 21690-21, 18.11.2021](#)

<sup>63</sup> vgl. [Website Stadt Dortmund: Umsetzung der Wohnungspolitischen Agenda](#) (zugegriffen am 05.06.2024)

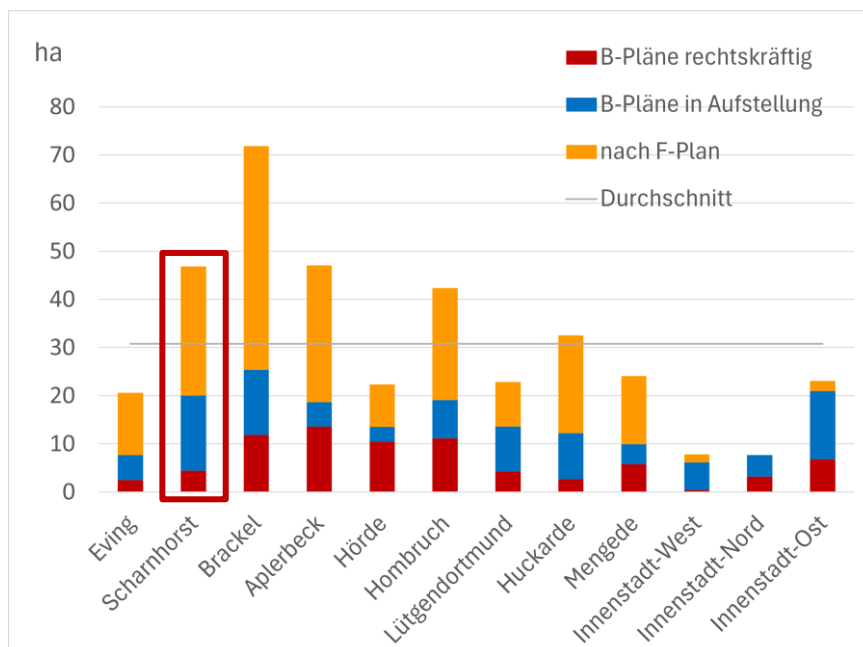
<sup>64</sup> vgl. [Entwicklung einer gesamtstädtischen Innenentwicklungsstrategie, DS-Nr. 30727-23 und -23/1, 26.04.2023](#)

## Status quo im Stadtbezirk Scharnhorst

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

Der Stadtbezirk Scharnhorst verfügt mit 47,7 ha quantitativ über das zweitgrößte Wohnbauflächenpotenzial Dortmunds und bietet für die kommenden Jahre ein vergleichsweise vielfältiges Flächenangebot in unterschiedlichen Lagen für den Wohnungsneubau. Im Vergleich zu anderen Stadtbezirken ist der Anteil der laufenden und projektierten Bauleitplanverfahren mit mittelfristiger Entwicklungsperspektive überdurchschnittlich hoch. Auch die langfristige Entwicklungsperspektive ist im Stadtbezirk über zahlreiche Flächennutzungsplanpotenziale in quantitativer Hinsicht zunächst gesichert (siehe Abbildung 46).

Abbildung 46: Wohnbauflächenpotenziale nach Stadtbezirken (ohne Einzelgrundstücke nach § 34 BauGB)

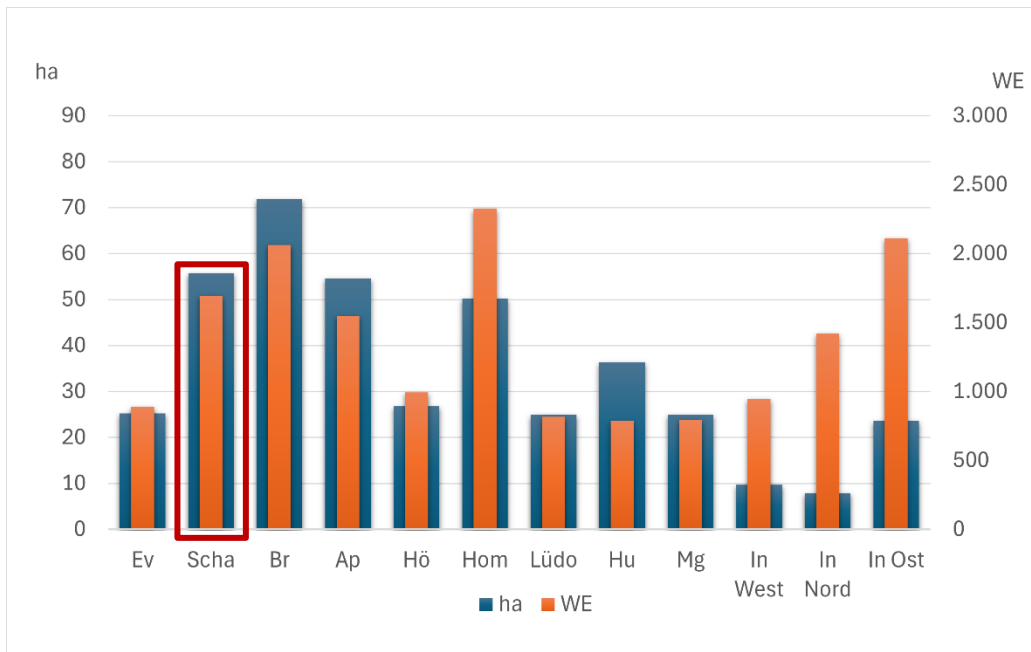


(Quelle: eigene Auswertung nach Wohnbauflächenmonitoring, Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Stand: 31.12.2023))

In den vergangenen fünf Jahren liefen Neubauaktivitäten sowohl in ausgewiesenen Neubaugebieten als auch durch größere Nachverdichtungen im Siedlungsbestand. In der Summe sind dabei 208 neue Wohneinheiten entstanden, davon 142 im Geschosswohnungsbau. Darunter entfallen rund 40 Wohneinheiten auf Nachverdichtungsmaßnahmen durch Viva-West im Brüggenfeld (2020, Alt-Scharnhorst). Maßnahmen mit jeweils 30 Wohneinheiten wurden darüber hinaus innerhalb des Bebauungsplans Scha 114 „Kühlkamp“ in Husen-Süd sowie im Jahr 2024 (Jahr der Baufertigstellung) westlich der Gleiwitzstraße im Rahmen einer Nachverdichtung durch Abriss einer alten Landezeile im Geltungsbereich des Scha 122 „Westholz/ Nord“ (MSA-Siedlung) realisiert. Im gleichen Betrachtungszeitraum sind im Stadtbezirk keine neuen Bebauungspläne mit der Zielsetzung Wohnen rechtskräftig geworden. Zudem stehen laut Wohnbauflächenmonitoring aktuell lediglich ca. 120 Wohneinheiten in rechtskräftigen Bebauungsplänen zur Verfügung (vorrangig im Einfamilienhaussegment), somit werden künftig weitere Projektabschlüsse in der Bauleitplanung erforderlich werden.

Der Stadtbezirk Scharnhorst verfügt über eine für einen Außenstadtbezirk typische städtebauliche Dichte mit einem hohen Einfamilienhausanteil. Dies spiegelt sich auch in dem Verhältnis der vorausgeschätzten potenziell realisierbaren Anzahl an Wohneinheiten zur bebaubaren Wohnbaufläche wider (siehe Abbildung 47). Dies könnte sich künftig verändern, da ggf. mehr Flächenanteile dem Geschosswohnungsbau statt dem Einfamilienhausbau zugesprochen werden.

Abbildung 47: Wohnbauflächenpotenziale nach Fläche und potenzieller Anzahl an Wohneinheiten (inkl. Einzelgrundstücken nach § 34 BauGB)



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

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

Eine Leerstandsquote von drei bis fünf Prozent gilt als Indikator für einen ausgewogenen Wohnungsmarkt. „Eine höhere längerfristige Leerstandsquote wirkt sich negativ auf die Stadt- und Quartiersentwicklung aus, eine niedrigere Leerstandsquote erschwert die sogenannte Fluktuation, die für einen funktionierenden Wohnungsmarkt von großer Bedeutung ist. [Hierbei] entstehen Engpässe in der Wohnraumversorgung, [...] wohnungssuchende Haushalte [haben] zu geringe Wahlmöglichkeiten“ [...] Insbesondere [betrifft dies] das preisgünstige bzw. bezahlbare Segment.<sup>65</sup>

Der strukturelle Wohnungsleerstand<sup>66</sup> beträgt gesamtstädtisch lediglich 1,9 %<sup>67</sup>. Diese Quote spiegelt die angespannte Wohnungsmarktsituation in Dortmund wider. Im Stadtbezirk Scharn-

<sup>65</sup> vgl. Stadt Dortmund, Amt für Wohnen 2023: Bericht zum kleinräumigen Wohnungsmarktmonitoring. S.23

<sup>66</sup> Leerstand länger als sechs Monate

<sup>67</sup> Stichtag 31.12.2023, bezogen auf den Wohnungsbestand 2022, Quelle: Dortmunder Statistik

horst liegt die durchschnittliche Leerstandsquote mit 1,4 % unter dem städtischen Durchschnitt. Auf der Ebene der statistischen Unterbezirke ist das Bild sehr heterogen – hier variieren die Werte sehr stark von 0,6 % in Grevel bis 4,6 % in Husen-Nord (siehe Abbildung 48).

„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.“<sup>68</sup>

Im Stadtbezirk Scharnhorst liegt die mittlere Angebotsmiete<sup>69</sup> bei 7,43 €/m<sup>2</sup> und damit gemessen an dem gesamtstädtischen Durchschnitt (8,50 €/m<sup>2</sup>) auf einem unterdurchschnittlichen Niveau. In den statistischen Unterbezirken zeigt sich ein ausgeprägtes Preisgefälle: Teilweise liegen die mittleren Angebotsmieten deutlich über dem städtischen Durchschnitt, in manchen Unterbezirken sind sie stark unterdurchschnittlich. Die höchste mittlere Angebotsmiete liegt mit 9,26 €/m<sup>2</sup> in Husen-Süd, die geringste mit 6,80 €/m<sup>2</sup> in Scharnhorst-Ost vor<sup>70</sup>.

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<sup>71</sup>. Für den Stadtbezirk Scharnhorst ergeben sich daraus folgende Hinweise<sup>72</sup>:

Besondere Bestrebungen zur Ergänzung des bereits vorhandenen preiswerten Wohnungsangebotes durch Neubau oder den Ankauf von Belegungsbindungen zur Vermeidung eventueller Verdrängungseffekte sind in den Unterbezirken zu prüfen, in denen sich ein niedriges Mietniveau mit einer niedrigen Leerstandsquote überlagern.<sup>73</sup> Dies ist beispielsweise in Scharnhorst-Ost, Grevel, und Kurl-Süd zu beobachten.

Unterbezirke mit niedrigen Leerstandsquoten, gleichzeitig aber deutlich überdurchschnittlichen Mietniveaus, sollten 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“<sup>74</sup> (Beispiele könnten hier Husen-Süd, Alt-Scharnhorst sein).

---

<sup>68</sup> Vgl. Stadt Dortmund, Amt für Wohnen 2023: Bericht zum kleinräumigen Wohnungsmarktmonitoring. S.25

<sup>69</sup> Inserate aus 2022 und 2023, Quelle: Empirica-Preisdatenbank

<sup>70</sup> 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. Speziell in den Unterbezirken Altenderne, Kirchderne, Kurl-Nord, Lanstrop-Alt und Westholz liegen zu wenig Angebote vor, um belastbare Aussagen treffen zu können.

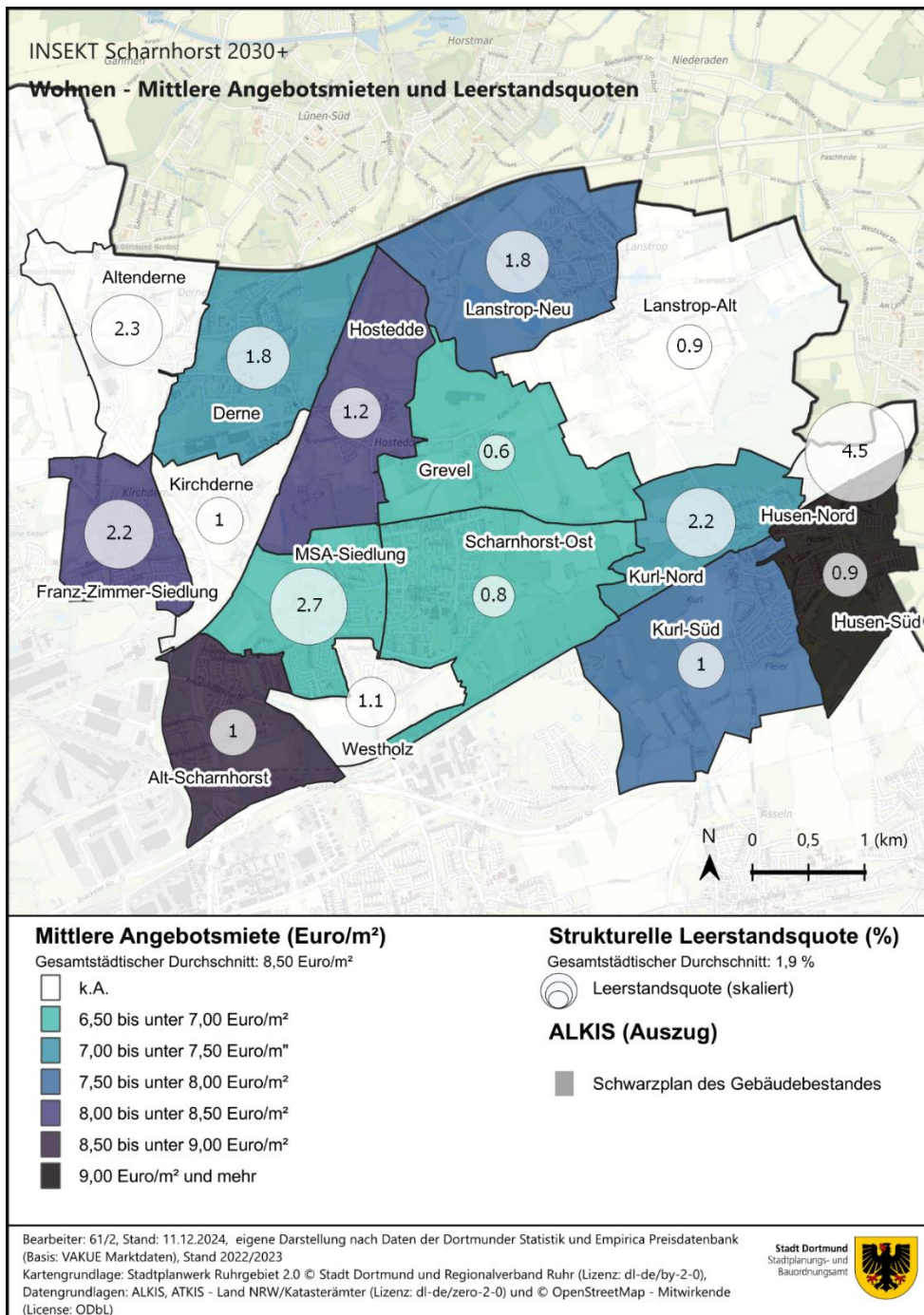
<sup>71</sup> Vgl. Stadt Dortmund, Amt für Wohnen 2023: Bericht zum kleinräumigen Wohnungsmarktmonitoring. S.27

<sup>72</sup> „Es ist zu berücksichtigen, dass in vielen Unterbezirken eine eher unauffällige Datenlage vorherrscht, da die Indikatorenwerte oftmals nur geringfügig vom gesamtstädtischen Durchschnitt abweichen. [...] Diese Priorisierung soll die Aufmerksamkeit auf die Statistischen Unterbezirke mit einer besonders auffälligen – deutlich vom städtischen Durchschnitt abweichenden – Datenlage lenken.“ (vgl. Stadt Dortmund, Amt für Wohnen 2023: Bericht zum kleinräumigen Wohnungsmarktmonitoring. S.28)

<sup>73</sup> Vgl. Stadt Dortmund, Amt für Wohnen 2023: Bericht zum kleinräumigen Wohnungsmarktmonitoring. S.9

<sup>74</sup> ebd. S.9

Abbildung 48: Durchschnittliche Angebotsmieten und Leerstandsquoten in den statistischen Bezirken



Die Vielzahl der Wohnbauflächenpotenziale, die sich hauptsächlich in den statistischen Unterbezirken Derne, Grevel und Husen-Süd befinden (siehe Abbildung 49), erfordert eine nachfragegerechte Steuerung der Baulandentwicklung. Die Priorisierung der Wohnbauflächenpotenziale mit nachfolgender Planrechtschaffung sollte anhand ihrer qualitativen Eignung und Realisierungsfähigkeit erfolgen, ohne dabei Überangebote an Bauland zu erzeugen.

Neben der erforderlichen Planrechtschaffung für die Bereitstellung von Bauland ist die Mobilisierung der Flächen, die bereits Planrecht haben und noch nicht vermarktet wurden, eine wichtige Herausforderung. Das betrifft den östlichen Teil des Bebauungsplanes „Vorsteherstraße“

(Scha 144, ca. 30 WE auf ca. 1,4 ha<sup>75</sup>), sowie Restflächen des Bebauungsplanes „Derner Kippshof“ (De 110, 14 WE). Im Ortsteil Grevel werden derzeit Teilflächen (ca. 0,4 ha von ca. 2,1 ha Gesamtpotenzial) im Geltungsbereich der Satzung Scha S09 „nördliche Dorfergänzung Grevel“ (Fläche „In der Liethe“) vermarktet und erschlossen. Die Planungen im Hinblick auf die zu realisierende Anzahl an Wohneinheiten sind noch nicht abgeschlossen. Im Geltungsbereich der Satzung Scha S01 „Satzung Grevel“ werden derzeit um die Kurt-Goldstein-Straße Grundstücke für neun Einfamilienhäuser vermarktet.

In der aktiven Bearbeitung der verbindlichen Bauleitplanung befindet sich die Fläche „Glückstraße“ (Scha 127, ca. 4,4 ha<sup>76</sup>) für rund 400 Wohneinheiten. Das Nachnutzungspotenzial der ehemaligen Kraftwerksfläche ist als künftiger Entwicklungsschwerpunkt im Stadtteil Derne zu betrachten. Das Bebauungsplanverfahren wurde bereits aufgenommen. Die Fläche ist aufgrund der zentralen Lage gut in vorhandene Versorgungsstrukturen integriert und an den ÖPNV angebunden. Sie bietet eine gute Chance für eine umfangreiche, nachfragegerechte Ergänzung der vorhandenen Bebauung und Stärkung der Infrastrukturen an einem integrierten Standort. Ebenfalls in der aktiven Bauleitplanung befindet sich der Bebauungsplan „südlich Husener Straße“ (Scha 136, ca. 0,7 ha<sup>77</sup>) für 35 Wohneinheiten (Doppelhaus- bzw. Reihenhausbau sowie Geschosswohnungsbau) im Stadtteil Kurl-Husen.

Ein weiterer künftiger Entwicklungsfokus der verbindlichen Bauleitplanung liegt im Stadtteil Grevel, insbesondere auf dem Bebauungsplan „Grevel-West“ (Scha 142, 50 WE<sup>78</sup> auf ca. 5,7 ha), auch wenn die Durchführung des Bebauungsplanverfahrens „Grevel-West“ noch nicht weiter terminiert ist. In nachfolgender Perspektive sind die Bebauungspläne „Grevel-Ost“ (Scha 143, ca. 20 WE auf ca. 2,7 ha) und „Grevel-Mitte“ (Scha 141, 10 WE auf ca. 1,8 ha (Bereich südlich der Satzung Scha S09)) einzuordnen. Aufgrund des zu erhaltenden Dorfcharakters des Stadtteils sollte die Entwicklung sukzessive und an den lokalen Bedarf nach Wohnraum angepasst sein.

---

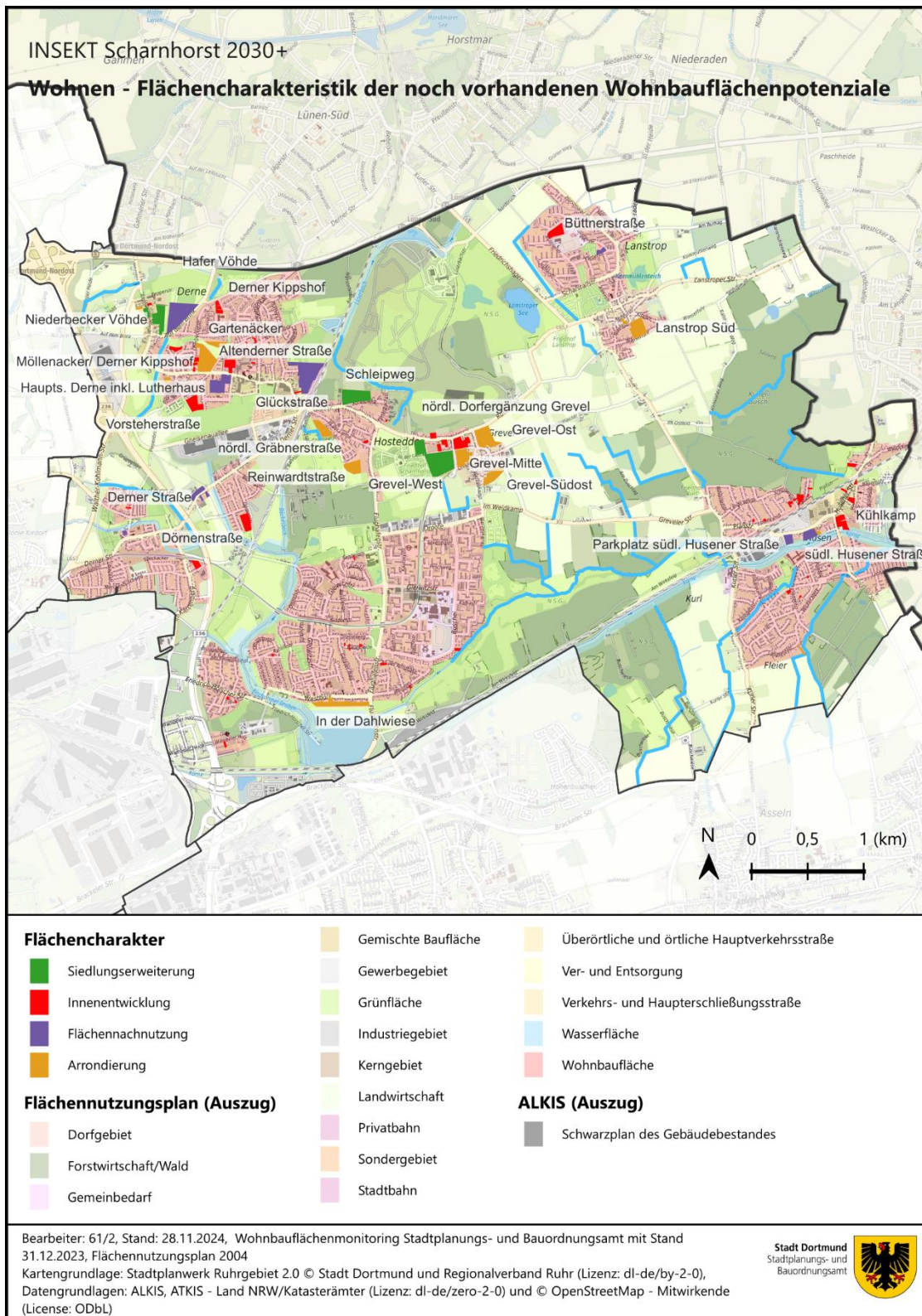
<sup>75</sup> Flächenangaben zu den Flächennutzungsplanreserven sowie den Flächen, die im Geltungsbereich eines sich in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans befinden, beziehen sich auf die Bruttofläche, also die gesamte Fläche des Baugebiets, die für Wohnnutzung vorgesehen ist inklusive unbebauter 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.

<sup>76</sup> Teil des Geltungsbereichs, der im Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche dargestellt ist.

<sup>77</sup> Anteil an Wohnbaufläche innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans.

<sup>78</sup> Bei den hier und im folgenden angegebenen Zahlen zu Wohneinheiten handelt es sich um Näherungswerte auf Ebene des Flächennutzungsplans. Die abschließende Zahl an realisierbaren Wohneinheiten wird in der verbindlichen Bauleitplanung festgesetzt.

Abbildung 49: Flächencharakteristik der noch vorhandenen Wohnbauflächenpotenziale in Scharnhorst



Scharnhorst hat nach dem Stadtbezirk Brackel den höchsten Anteil an noch nicht projektierten Flächennutzungsplanpotenzialen, deren Entwicklungsfähigkeit jedoch meist mit Restriktionen behaftet und teils unklar ist:

Bislang nicht projektierte Flächennutzungsplanpotenziale wurden mithilfe der Wohnbauflächenrevision auf ihre grundsätzliche Entwicklungsfähigkeit geprüft. Im Hinblick auf die Ausprägung von Restriktionen erfolgt eine Priorisierung<sup>79</sup> der Flächen hinsichtlich ihrer Entwicklungsperspektive. Diese gliedert sich in folgende dreistufige Kategorisierung:

- „Flächenpool“: Flächen mit hoher Eignung für mittelfristige<sup>80</sup> Entwicklungen
- Potenzialflächen für langfristige Entwicklungen und Nachrückreserven für den „Flächenpool“
- Potenzialflächen für nachrangige Entwicklung oder ggf. für andere Nutzungen

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

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

Entwicklung der zentralen Flächen (Innenentwicklung) in Derne:

- „Ehem. Hauptschule Derne (inkl. Lutherhaus)“ (ca. 60 WE, 2,1 ha): Die Fläche weist als Innenentwicklungspotenzial laut Flächenrevision eine hohe Eignung für die mittelfristige Entwicklungskategorie auf. Die Flächen sind zum Großteil im städtischen Eigentum und werden derzeit als Reserveflächen für eventuelle Bedarfe im Hinblick auf eine Flüchtlingsunterbringung vorgehalten.

Entwicklung des Husener Zentrums (Innenentwicklung) mit den Flächen:

- „Husener Straße/ westlich Haus-Nr. 37“ (3 WE, 0,2 ha) im Zusammenhang mit „südlich Husener Straße“ (35 WE, insg. 0,7 ha, in Aufstellung): Die Fläche weist als Innenentwicklungspotenzial laut Flächenrevision eine hohe Eignung für die mittelfristige Entwicklungskategorie auf und sollte als Stärkung des Husener Zentrums prioritär betrachtet werden. Der Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan „südlich Husener Straße“ wurde bereits 2022 gefasst, eine Bekanntmachung soll erst nach Abschluss eines städtebaulichen Vertrags erfolgen. Altlasten bilden hier ein wesentliches Hemmnis.
- „Parkplatz südlich Husener Straße“ (12 WE, 0,6 ha): Insgesamt weist die Fläche gemäß geodatenbasierter Vorprüfung im Hinblick auf die Anbindung bestehender Infrastrukturen sowie die Klima- und Umweltverträglichkeit eine sehr gute Eignung für eine wohnbauliche Entwicklung auf. Nachteile ergeben sich insbesondere aus der Altlastensituation und den eventuellen Lärmeinträgen. Im Gesamtergebnis der Flächenrevision liegt die Fläche "Parkplatz südl. Husener Straße" im Vergleich zu anderen Flächenpotenzialen im Bereich der guten Eignung für die mittelfristige Entwicklungsperspektive.

---

<sup>79</sup> Die Priorisierung basiert auf den Ergebnissen der Wohnbauflächenrevision und kann sich durch Faktoren wie u.a. Investorenanfragen verändern.

<sup>80</sup> 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.

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

### Derne

- „Hafer Vöhde“ (75 WE, 4,1 ha): Die Fläche ist gemäß Flächennutzungsplan eine Wohnbaufläche, wird jedoch derzeit gewerblich genutzt und dient als Nachrückerpotenzial für den Flächenpool. Eine Aufgabe der aktuellen Nutzung ist nicht absehbar. Sollte sich diese jedoch ergeben, würde sich das Potenzial für eine mittelfristige wohnbauliche Entwicklung eignen.
- Das benachbarte Potenzial „Niederbecker Vöhde“ (50 WE, 1,9 ha) wird in der Priorisierung hingegen leicht nachgeordnet gesehen. Laut Flächennutzungsplan handelt es sich um eine Mischbaufläche. Sollten sich Planungsperspektiven für den Bereich abzeichnen, sollten sowohl Bedarfe für gewerbliche Zwecke als auch Wohnen einbezogen und ein schlüssiges Gesamtkonzept erarbeitet werden.
- „Gartenäcker“ (120 WE, 3,8 ha): Die Fläche gilt als Potenzial für die langfristige Entwicklungsperspektive. Sie sollte erst entwickelt werden, wenn alle Innenentwicklungspotenziale und die Glückstraße in Derne einer Entwicklung zugeführt worden sind.
- „Mollenacker/ Derner Kippshof“ (10 WE, 0,4 ha): Hierbei handelt es sich um ein Potenzial für Innenentwicklung, das im Zuge der Restriktionsanalyse der Wohnbauflächenrevision als Nachrückerpotenzial für den Flächenpool eingestuft wurde. Voraussetzung für eine Entwicklung wäre die Klärung der Erschließungsoptionen.

### Kirchderne

- „Dörnenstraße“ (ca. 30 WE, 1,1 ha): Laut Restriktionsanalyse zur Wohnbauflächenrevision ist die Fläche mit harten Restriktionen belegt (Lage im Achtungsabstand um einen Störfallbetrieb), die die Möglichkeiten zur baulichen Entwicklung grundsätzlich in Frage stellen lassen. Bei bestehendem Entwicklungsinteresse ist es erforderlich, den für den Einzelfall angemessenen Sicherheitsabstand zu ermitteln, um die Bewertung zu verifizieren. Von der harten Restriktion abgesehen, liegt die Fläche im Rahmen der Flächenrevision in der Eignungskategorie „langfristige Entwicklung“ und wäre im Vergleich zu anderen Flächen eher nachgeordnet zu entwickeln.

### Hostedde

- „nördlich Gräbnerstraße“ (35 WE, 1,3 ha): Das Potenzial zur Siedlungsarrondierung wurde im Rahmen der Flächenrevision als Nachrückerpotenzial für den Flächenpool eingestuft, dennoch sollte eine Entwicklung erst angestoßen werden, wenn die anderen Entwicklungen in Derne und Grevel in der Umsetzung sind und die Nachfrage ungebrochen ist.
- „Schleipweg“ (50 WE, 2,8 ha): Die Fläche wurde im Rahmen der Restriktionsanalyse zur Wohnbauflächenrevision als Nachrückerpotenzial für den Flächenpool eingestuft. Da es sich um eine Fläche zur Siedlungserweiterung handelt, sollte eine Entwicklung erst angestoßen werden, wenn die Entwicklungen in Derne und Grevel in der Umsetzung sind und die Nachfrage ungebrochen ist. Darüber hinaus ist bei Überlegungen zu einer möglichen Entwicklung der Fläche zu berücksichtigen, dass die Fläche in einem

ruhigen Gebiet gemäß Lärmaktionsplan liegt (siehe Kapitel 4.3.3 Freiraum und Stadtklima)<sup>81</sup>. Eine Flächenreduzierung des ruhigen Gebiets stünde dem Schutz ruhiger Gebiete entgegen, so dass dieser Aspekt in der Abwägung zu berücksichtigen ist.

- „Reinwardtstraße“ (35 WE, 1,4 ha): Die Fläche wurde bereits im Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan 2004 als nachrangig zu entwickelnde Fläche eingestuft. Anhand der Restriktionsanalyse zur Flächenrevision wurde sie als Potenzial mit einer langfristigen Entwicklungseignung bewertet. Sie sollte folglich erst entwickelt werden, wenn alle anderen Potenziale ausgeschöpft sind.

### Grevel

- „Grevel West“ (50 WE, 5,7 ha): Die Potenzialfläche Grevel-West ist als Potenzial für eine Siedlungserweiterung einzustufen und ist im Rahmen der Wohnbauflächenrevision in die langfristige Eignungskategorie eingestuft. Im Hinblick auf die siedlungsstrukturelle Einbindung wäre eine Entwicklung innerhalb Grevels gegenüber anderen Potenzialen prioritär zu sehen, um den Wohnstandort und die Infrastruktur vor Ort zu stärken. Voraussetzung ist eine maßvolle, den dörflichen Strukturen angemessene Bebauungsdichte.
- „Grevel Mitte“ (10 WE, 1,8 ha): Der ursprüngliche Geltungsbereich wurde im nördlichen Bereich durch die Satzung „nördliche Dorfergänzung Grevel“ überplant. Das hier gemeinte Potenzial für eine Siedlungsarrondierung liegt südlich des überplanten Teil des Geltungsbereichs und wurde im Rahmen der Flächenrevision der langfristigen Entwicklungseignung zugeordnet. Aufgrund der bestehenden Strukturen mit dem Dorfplatz ist hier insbesondere mit einer behutsamen Entwicklung im Sinne des bestehenden Dorfcharakters zu handeln.
- „Grevel Südost“ (35 WE, 1,5 ha): Dem Arrondierungspotenzial kommt laut Restriktionsanalyse der Wohnbauflächenrevision eine langfristige Entwicklungseignung zu. Im Vergleich zu anderen siedlungsstrukturell integrierteren Flächen in Grevel ist eine Entwicklung hier eher nachgeordnet zu sehen.

### Kurl-Husen

- „Pläßstraße“ (15 WE, 0,5 ha): Das Innenentwicklungspotenzial ist im Rahmen der Restriktionsanalyse zur Wohnbauflächenrevision als Nachrücker für den Flächenpool eingestuft worden. Fraglich sind hier zum einen die Erschließung und zum anderen die Entwicklungsfähigkeit im Hinblick auf die Nähe zu den Waldflächen.

### Potenzialflächen für nachrangige Entwicklung oder ggf. für andere Nutzungen:

Folgende Flächenpotenziale sind im Stadtbezirk anhand der Restriktionsanalyse zur Flächenrevision der Eignungskategorie „nachrangige Entwicklung“ zuzuordnen:

---

<sup>81</sup> Hierbei handelt es sich um eine ergänzende, über die Geodatenanalyse im Rahmen der Flächenrevision hinausgehende Information.

- „Grevel Ost“ (Scha 143, ca. 20 WE, 2,7 ha): Das Potenzial Grevel Ost ist einst für ein Projekt mit spezieller Zielsetzung („Wohnen mit Pferden“) angekauft worden, welche jedoch nicht umgesetzt wurde. Zwar ist die Fläche im Vergleich zu den anderen Potenzialen in Grevel leicht nachgeordnet zu bewerten, dennoch ist hier eine Entwicklung denkbar, wenn alle anderen Potenziale bereits einer Entwicklung zugeführt worden sind.
- „Lanstrop Süd“ (40 WE, 1,9 ha): Bei dem Potenzial handelt es sich um die einzige noch verfügbare Flächennutzungsplanfläche in Lanstrop. Wesentliche Restriktionen sind die eher dezentrale Lage, aber auch Aspekte des Landschafts- und Bodenschutzes sowie Bodendenkmalverdachtsflächen spielen eine Rolle. Dennoch wäre eine Entwicklung in aufgelockerter Bauweise als Lückenschluss denkbar.
- „Derner Straße“ (10 WE, 0,8 ha): Hierbei handelt es sich um eine kleinere Nachnutzungsfläche, die im Rahmen der Flächenrevision aufgrund ihrer Lagequalitäten, der auf sie einwirkenden städtebaulichen Restriktionen sowie diverser Aspekte der Klima- und Umweltverträglichkeit in der Eignungsstufe „nachrangige Entwicklung“ eingeordnet wurde.
- „In der Dahlwiese“ (65 WE, 2,1 ha): Die Fläche bietet im Hinblick auf ihre Einbindung in vorhandene Versorgungs- und Infrastrukturen gute Voraussetzungen für eine wohnbauliche Entwicklung, jedoch wirken vielfältige abwägungsbedürftige Aspekte der Klima- und Umweltverträglichkeit auf sie ein. Darüber hinaus gibt es auf Grund der Nähe und Höhenlage zum Kirchderner Graben im Fall eines Hochwassers sehr hohe Grundwasserstände, die zu einer Vernäsung der Fläche führen<sup>82</sup>. Insgesamt ist sie daher in die Eignungskategorie „nachrangige Entwicklung“ einzustufen. Zudem hat die Fläche einen sehr schmalen Zuschnitt, der lediglich eine längliche Ergänzungsbebauung in zweiter Reihe ermöglichen würde. Hier stehen Kosten und Nutzen voraussichtlich nicht in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander.  
Die vielfältigen Betroffenheiten des Klima- und Umweltschutzes an dem Standort haben bereits 2004 zu einer Aufhebung des Aufstellungsbeschluss des Scha 121 - In der Dahlwiese - geführt (DS-Nr. 06324-04), um eine künftige Bebauung auf den Bereich des Straßenrandes zu beschränken. Die damit einhergehend vorgesehene Aufstellung des Bebauungsplans Scha 135 - südl. Westholz -, der eine Steuerungsmöglichkeiten für die Straßenrandbebauung ermöglichen sollte, wurde durch die Ortssatzung Westholz-Nord ersetzt (DS-Nr. 04151-16). Eine abschließende Einschätzung über die Darstellung der Fläche In der Dahlwiese erfolgte im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans 2004 (siehe DS-Nr. 06324-04), in dem sie als Wohnbaufläche dargestellt wurde (s. Neuaufstellung des Flächennutzungsplans, Anlage zur Vorlage zum erneuten Offenlegungsbeschluss des Rates der Stadt Dortmund am 17.06.04, Abwägungsergebnisse zur öffentlichen Auslegung des Plan-Entwurfs vom 27.10.-05.12.03, S. 84).

---

<sup>82</sup> Hierbei handelt es sich um eine ergänzende, über die Geodatenanalyse im Rahmen der Flächenrevision hinausgehende Information.

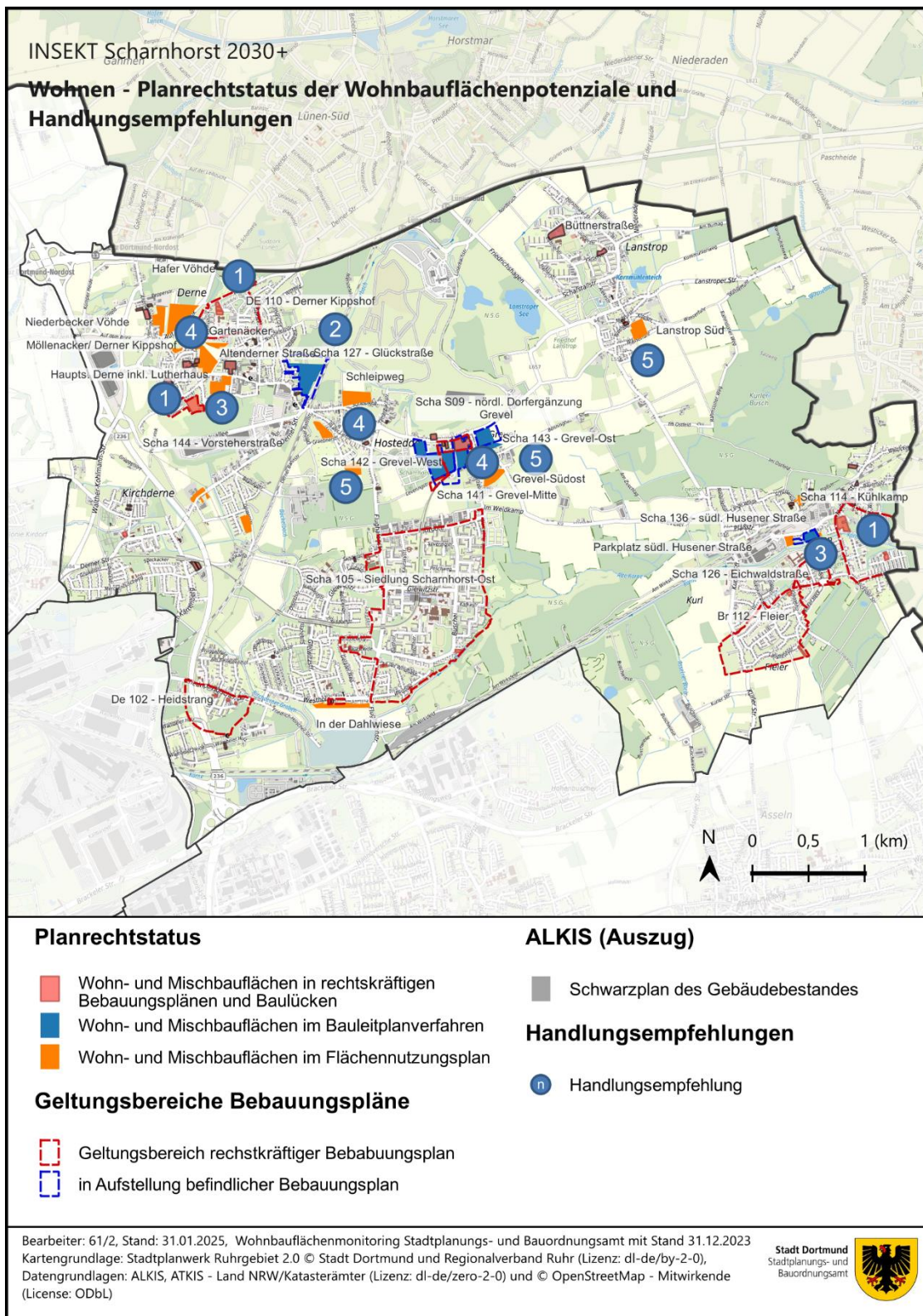
Tabelle 5: Zusammenfassende Darstellung der Wohnbauflächenpotenziale nach Entwicklungspriorität

Aktuelle, kurzfristige Flächenentwicklung	FNP-Potenziale nach Bewertung durch die Wohnbauflächenrevision		
	Flächenpool, mittelfristige Entwicklungen	Nachrückreserven für den Flächenpool und langfristige Entwicklungen	Nachrangige Entwicklungen ggf. für andere Nutzungen besser geeignete Flächen
Glückstraße (Scha 127) - Flächennachnutzung, 400 WE, (114 WE in EFH, 285 WE in GWB), 4,4 ha	Ehem. Hauptschule Derne (inkl. Lutherhaus) - Flächennachnutzung, ca. 60 WE (20 WE in EFH, 40 WE in GWB), 2,1 ha	Mollenacker/ Derner Kippshof - Innenentwicklung, 10 WE (EFH), 0,4 ha, Nachrückreserve	Grevel Ost (Scha 143) - Arrondierung, ca. 20 WE (16 WE in EFH, 6 WE in GWB), 2,7 ha, nachrangige Entwicklung
Vorsteherstraße (Scha 144) - Innenentwicklung, 34 WE (EFH), 1,4 ha	südlich Husener Straße (Scha 136) i.V.m. Husener Straße/ westlich Haus-Nr. 37 - Innenentwicklung, 38 WE (EFH), ca. 1 ha	nördlich Gräbnerstraße - Arrondierung, 35 WE (EFH), 1,3 ha, Nachrückreserve	Lanstrop Süd - Arrondierung, 40 WE (EFH), 1,9 ha, nachrangige Entwicklung
Altenderner Straße - Innenentwicklung, 50 WE (GWB), 0,6 ha	Parkplatz südlich Husener Straße - Innenentwicklung, 12 WE (GWB), 0,6 ha	Pläßstraße - Innenentwicklung, 15 WE (EFH), 0,5 ha, Nachrückreserve	Derner Straße - Flächennachnutzung, 10 WE (EFH), 0,8 ha, nachrangige Entwicklung
Derner Kippshof (De 110) - Innenentwicklung, 14 WE (EFH), 0,5 ha		Hafer-Vöhde - Flächennachnutzung, 75 WE (50 WE in EFH, 25 WE in GWB), 4,1 ha, langfristig	In der Dahlwiese - Arrondierung, 65 WE (EFH), 2,1 ha, nachrangige Entwicklung
Nördliche Dorfergänzung Grevel (Scha S09) - Innenentwicklung auf Teilfläche mit aktuell 0,4 ha (WE noch unbekannt)		Schleipweg - Siedlungserweiterung, 50 WE (EFH), 2,8 ha, Nachrückreserve	
Büttnerstraße - Innenentwicklung, 143 WE (GWB), 1,1 ha		Grevel West - Siedlungserweiterung, 50 WE (EFH), 5,7 ha, langfristig	
Kühlkamp (Scha 114) - Innenentwicklung, ca. 40 WE (GWB) auf ca. 0,9 ha		Grevel Südost - Arrondierung, 35 WE (EFH), 1,5 ha, langfristig (nachgeordnet)	

Aktuelle, kurzfristige Flächenentwicklung	FNP-Potenziale nach Bewertung durch die Wohnbauflächenrevision		
	Flächenpool, mittelfristige Entwicklungen	Nachrückreserven für den Flächenpool und langfristige Entwicklungen	Nachrangige Entwicklungen ggf. für andere Nutzungen besser geeignete Flächen
Siedlung Scharnhorst-Ost (Scha 105)  - Innenentwicklung (Baulücken), 12 WE (EFH), 0,5 ha		Reinwardtstraße  - Arrondierung, 35 WE (EFH), 1,4 ha, langfristig (nachgeordnet)	
		Gartenäcker  - Arrondierung, 120 WE (60 WE in EFH, 60 WE in GWB), 3,8 ha, langfristig (nachgeordnet)	
		Niederbecker Vöhde  - Siedlungserweiterung, 50 WE (25 WE in EFH, 25 WE in GWB), 1,9 ha, langfristig (nachgeordnet)	
		Dörnenstraße  - Innenentwicklung, ca. 30 WE (GWB), 1,1 ha, langfristig (nachgeordnet)	
		Grevel Mitte (Scha 141)  - Arrondierung, 10 WE (EFH), ca. 1,8 ha	

Qualitäten	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ eine positive Einwohnerentwicklung lässt eine anhaltende Nachfrage nach Wohnraum erwarten</li> <li>▪ unterdurchschnittliche Mieten und Baulandpreise im Vergleich zur Gesamtstadt</li> <li>▪ quantitativ zweitgrößtes Wohnbauflächenpotenzial in Dortmund in unterschiedlichen Siedlungslagen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ höhere Leerstände nur in Derne und Kurl-Husen</li> <li>▪ Mobilisierung rechtskräftiger nicht erschlossener Flächenpotenziale</li> <li>▪ Entwicklungsvorrang für Innenentwicklungspotenziale und Flächennachnutzungen</li> <li>▪ stufenweise, nachfragegerechte Entwicklung der Flächen in den Stadtteilen Derne und Grevel zur Vermeidung von Überangeboten an Bauland</li> <li>▪ mögliche Potenzialflächenverluste auf Grundlage der Ergebnisse der Wohnbauflächenrevision</li> <li>▪ Identifizierung von Modernisierungs- und Sanierungsbedarfen im Altbaubestand sowie den Mehrfamilienhaussiedlungen und Großwohnanlagen u.a. im Hinblick auf demographische Trends</li> </ul>

Abbildung 50: Bestand und Handlungsempfehlungen Wohnen Scharnhorst



*Allgemein:*

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

*Spezifisch:*

- 1 Entwicklungsvorrang für unbebaute Grundstücke in Geltungsbereichen rechtskräftiger Bebauungspläne („Vorsteherstraße“ (Scha 144), „Derner Kippshof“ (De 110), „Kühlkamp“ (Scha 114) (Amt für Wohnen (FB 64); kurzfristig)

- 2 prioritäre Planrechtschaffung durch Überwinden von Entwicklungshemmnissen (Anforderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes) beim Nachnutzungspotenzial „Glückstraße“ (Scha 127) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); kurzfristig)
- 3 Überwindung von Entwicklungshemmnissen (wie Altlasten, Denkmalschutzbelange) bei Wohnbauflächenpotenzialen mit mittelfristiger Entwicklungseignung („Altderner Straße“ i.V.m. „Hauptschule Derne inkl. Lutherhaus (mittelfristig), „südlich Husener Straße“ (Scha 136; kurzfristig)) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61)
- 4 stufenweise, nachfragegerechte Entwicklung von Potenzialflächen mit langfristiger Entwicklungseignung in Grevel, Derne und nachfolgend Hostedde zur Stärkung der Wohnstandorte und Vermeidung von Überangeboten an Bauland (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); fortlaufend)
- 5 Wohnbauflächenpotenziale in dezentraler Lage und mit größeren Restriktionen (wie Lärmbelastung, Landschaftsschutz) nachgeordnet entwickeln („Grevel-Südost“, „Reinwardtstraße“, „Lanstrop-Süd“) (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); langfristig)

## 5 Scharnhorst 2030+

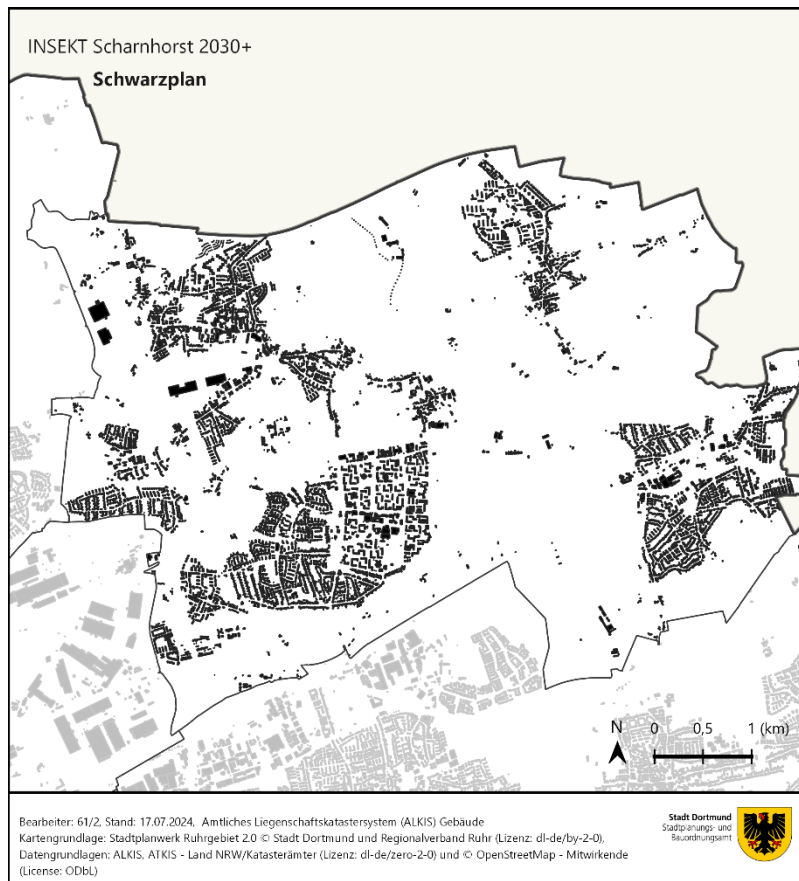
Aufbauend auf den Analyseergebnissen wird nachfolgend der zusammenfassende, integrierte Blick auf Scharnhorst dargestellt. Es geht darum, die fachbezogenen Aussagen in Beziehung zueinander zu setzen und untereinander mit ihren Einzelaussagen abzuwägen, um so maßgebliche Entwicklungen für Scharnhorst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

## 5.1 Wesentliche Aussagen

### Siedlungsstruktur



Der Stadtbezirk Scharnhorst ist überwiegend durch eine aufgelockerte Siedlungsstruktur geprägt. Dabei ist die unterschiedliche Entstehungsgeschichte gut ablesbar. Die Bandbreite reicht von Ursprüngen aus alten Dorflagen/Bauerschaften (Hostedde-Grevel, Lanstrop) über Zehensiedlungen (Derne, Kurl-Husen, Alt-Scharnhorst) bis hin zur prägenden Großwohnsiedlung Scharnhorst-Ost, die in den 1960er Jahren zur Linderung der Wohnungsnot entstanden ist.

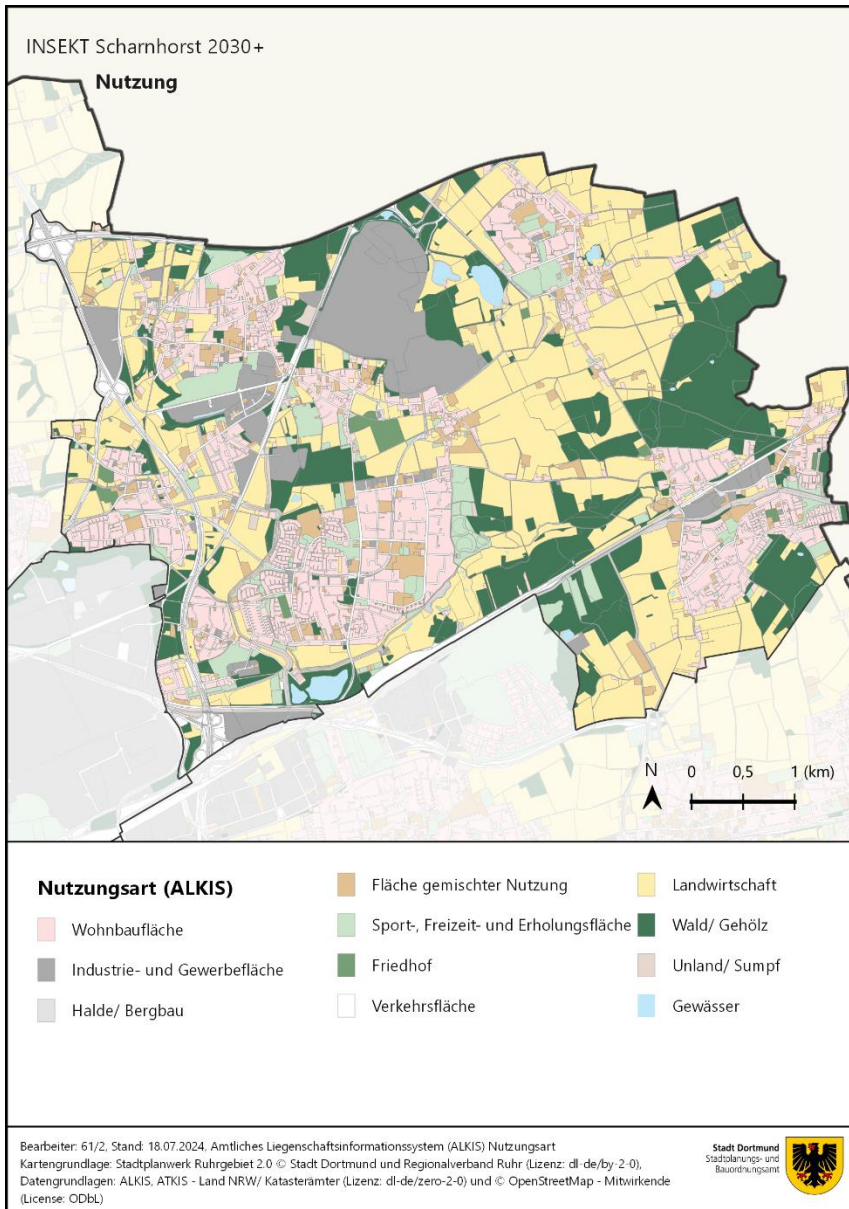
Zwischen den Siedlungsbereichen liegen große Freiräume (insb. landwirtschaftliche Nutzung und Wald). Bedeutende Verkehrsachsen (B 236, A2, Bahnlinien) sorgen für eine

gute Verkehrsanbindung des Stadtbezirks, gleichzeitig bilden sie jedoch auch Barrieren und führen zu Lärmemissionen.

### Wohnen / Arbeiten / Leben

Der Stadtbezirk Scharnhorst verfügt über das zweitgrößte Wohnbauflächenpotenzial Dortmunds (47,7 ha; Durchschnitt: 31 ha). Dahingegen hat er die wenigstens Wirtschaftsflächen im Vergleich mit den anderen Stadtbezirken (3,4 % aller Dortmunder Wirtschaftsflächen). Die Transformation der ehemaligen Montanstandorte war und ist die wesentliche Aufgabe der letzten Jahrzehnte bis heute.

Die Bereitstellung von ausreichend TEK- und Schulplätzen stellt eine besondere Herausforderung dar, weil Scharnhorst zu den Stadtbezirken mit dem größten Handlungsdruck hinsichtlich des TEK-Ausbaus zählt und auch die Schulen stark ausgelastet sind.



In weiten Teilen der Wohnsiedlungen ist eine fußläufige Nahversorgung gewährleistet. Dennoch gibt es unterversorgte Bereiche, die zum Teil durch die Weitläufigkeit der Stadtteile oder durch „ausfransende“ Siedlungskörper entstehen. Das Straßennetz ist insgesamt als leistungsfähig zu bezeichnen und auch die Flächenabdeckung des ÖPNV ist überwiegend gut.

### Demographie

In den letzten Jahren ist die Bevölkerungszahl im Stadtbezirk Scharnhorst im Vergleich zur Gesamtstadt überdurchschnittlich gestiegen. Die Quote der Leistungsbezüge und der Anteil an Einwohner\*innen mit Migrationshintergrund ist im Vergleich zur Gesamtstadt höher.

## 5.2 Raummodell

Das Raummodell des INSEKT Scharnhorst 2030+ greift die im Stadtbezirksprofil Scharnhorst (siehe Kapitel 4.1) erarbeiteten Inhalte auf und bildet sowohl die angestrebte Siedlungsstruktur und Zentrenentwicklung als auch bedeutsame Freiraumstrukturen und deren Vernetzung für den Stadtbezirk ab. Darüber hinaus wird nicht nur die Freiraumvernetzung innerhalb des Stadtbezirkes dargestellt, sondern auch Anknüpfungspunkte an benachbarte Stadtbezirke bzw. Gemeinden (siehe Abbildung 51).

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 unter Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten 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 erhal-

ten und gestärkt werden. Es ist die Weiterentwicklung von kleinteiligen Wirtschaftsflächen anzustreben. Trotz der höheren Siedlungs- und Einwohnerdichte ist eine Erschließung durch den Schienenpersonennahverkehr i. d. R. nicht möglich. Deshalb sollen neben den Busanbindungen vor allem Fuß- und Radwegeverbindungen gestärkt werden.

#### *Niedrige städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung (Stufe 4)*

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

⇒ Der Stadtbezirk Scharnhorst verfügt im Bereich des Stadtbezirkszentrums über eine erhöhte städtebauliche Dichte. Der weitere Bereich der Großwohnsiedlung Scharnhorst-Ost wird aufgrund der dortigen monofunktionalen Wohnnutzung in die Kategorie der „mittleren städtebaulichen Dichte und Nutzungsmischung“ eingeordnet. Ebenfalls ist eine mittlere städtebauliche Dichte bzw. Nutzungsmischung in der Großwohnsiedlung Lanstrop (inklusive des Nahversorgungszentrums) als auch in Kurl-Husen im Bereich des Nahversorgungszentrums sowie der restlichen Fläche der ehemaligen Zeche Kurl sowie in Derne vorhanden bzw. anzustreben. Gleiches gilt für die Bereiche in Alt-Scharnhorst, in denen eine gewisse Versorgungsfunktion ((projektierter) Lebensmittelmarkt, Dienstleistungen) mit einer höheren städtebaulichen Dichte zusammenfällt (Gleiwitzstraße, Derner Straße/Grüggelsort). Auch sind die gewerblich genutzten Bereiche wie das Gewerbegebiet Zeche Scharnhorst und das Gewerbegebiet Flautweg dieser Kategorie zugeordnet. Die übrigen, überwiegend durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägten Bereiche des Stadtbezirks, werden als Bereiche mit niedriger städtebaulicher Dichte eingeordnet (siehe Abbildung 51).

Eine hohe städtebauliche Dichte und Nutzungsdurchmischung (Stufe 1) ist ausschließlich in der Dortmunder City vorzufinden und im Stadtbezirk Scharnhorst nicht vertreten.

Auch geplante Wirtschafts- oder Wohnbauflächenentwicklungen sind zur Verkörperung der Zielvorstellung im Raummodell aufgenommen und entsprechend der gewünschten Siedlungs-/ Nutzungsstruktur gekennzeichnet (bspw. Wirtschaftsflächenpotenzial ehemalige Zeche Kurl, Wohnbauflächenpotenzial Glückstraße).

#### 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 besitzen. 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 werden 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.

⇒ Scharnhorst verfügt über ein Stadtbezirkszentrum (Zentrum Stufe 2) sowie über drei Zentren der Stufe 3 (Nahversorgungszentren gemäß Masterplan Einzelhandel 2021). Letztere

liegen in Kurl-Husen, Derne und Lanstrop. Zwei Zentren der Stufe 4 wurden in Alt-Scharnhorst identifiziert. Zum einen handelt es sich dabei um das ehemalige Quartiersversorgungszentrum (gemäß Masterplan Einzelhandel 2004) an der Gleiwitzstraße. Zum anderen wird auch das ehemalige Quartiersversorgungszentrum (gemäß Masterplan Einzelhandel 2004) am Grüggsort dieser Kategorie zugeordnet (siehe Abbildung 51). Zwar ist aktuell der Besatz kaum dafür geeignet, eine gewünschte Quartiersmittelpunktfunktion zu erfüllen. Mit dem projektierten Lebensmittelmarkt inklusive eines Cafés ergibt sich jedoch die Chance, eine entsprechende Entwicklung voranzutreiben (siehe Kapitel 4.3.2 Einzelhandel & Zentren).

### 5.2.3 Freiraumstruktur

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

In dem aktuellen Landschaftsplan sind umfangreiche Regelungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft getroffen. Durch seinen großräumigen Geltungsbereich und die Festsetzung von Schutzgebieten dient der Landschaftsplan der Freiraumsicherung, ebenso stärkt er durch flächen- und maßnahmenbezogene Festsetzungen das Biotopverbundsystem. Der Geltungsbereich des Landschaftsplanes erstreckt sich auf den Außenbereich im Sinne des Bauplanungsrechts<sup>83</sup>. Die Klimaanalyse<sup>84</sup> gibt vor dem Hintergrund der prognostizierten klimatischen Veränderungen Planungshinweise, die eine klimawandelgerechte Stadtentwicklung gewährleisten sollen. Die Grünvernetzung ist auch eine wichtige Komponente für Ausgleichsräume und Windfelder. 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.

⇒ Die Scharnhorster Siedlungsbereiche sind durch weitläufige Freiraumstrukturen umgeben (siehe Abbildung 51). Ziel ist es, diese zu erhalten und Grünvernetzungen zu stärken. Die Siedlungsentwicklung sollte sich daher vorrangig im Bestand bzw. auf vorgenutzten Flächen vollziehen (dreifache Innenentwicklung). Wenn Flächen entwickelt werden, die bisher im Freiraum liegen, aber bereits für eine wohnbauliche Nutzung im Flächennutzungsplan dargestellt sind, ist darauf zu achten, dass Grünvernetzungen soweit wie möglich erhalten

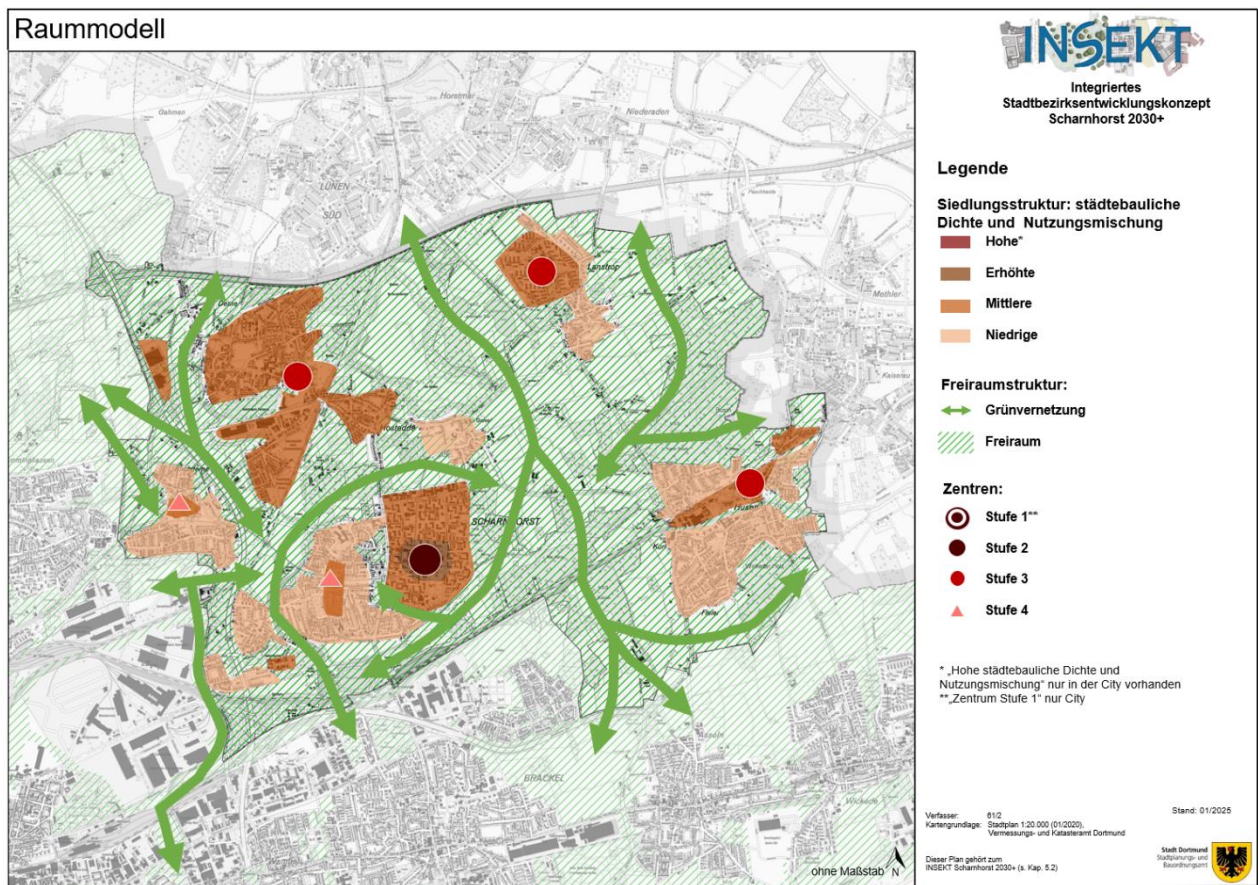
---

<sup>83</sup> vgl. § 7 Abs. 1 Satz 3 Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturenschutzgesetz (LNatSchG NRW) vom 21. Juli 2000

<sup>84</sup> vgl. Stadt Dortmund (Auftraggeberin), Regionalverband Ruhr: Klimaanalyse Stadt Dortmund 2019

bleiben. Auch sollte ihre Funktion als klimatische Ausgleichsräume bei der städtebaulichen Konzeption berücksichtigt werden. Dies betrifft z. B. die Entwicklungsflächen in Grevel.

Abbildung 51: Raummodell Scharnhorst



### 5.3 Stadtbezirksentwicklungsplan: Handlungsfelder, Ziele und Handlungsempfehlungen

Die Aussagen der Fachplanungen werden gegeneinander abgewogen und miteinander verknüpft, um integrierte, ganzheitliche Entwicklungsvorstellungen für Scharnhorst 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 Scharnhorst von Bedeutung sind.

Dabei gibt es im Stadtbezirk Scharnhorst 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**

Im Stadtbezirk Scharnhorst wurde eine Fläche als Transformationsraum eingestuft. Dabei handelt es sich um die Fläche des ehemaligen Kraftwerkes Gneisenau an der Glückstraße, auf der ein neues Wohnquartier errichtet werden soll. Aufgrund der Änderung der Art der Flächennutzung sowie der Größe des Planvorhabens mit ca. 400 geplanten Wohneinheiten, steht hier in nächster Zeit die bedeutendste Veränderung im Stadtbezirk an.

### **Gestaltungsräume**

Im Stadtbezirk Scharnhorst wurden mehrere Bereiche als Gestaltungsräume eingeordnet. Dies sind zum einen 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:

- Ehem. Zeche Kurl/ Nahversorgungszentrum Husen-Kurl/ Bahnhofsgebäude Kurl
- Wohnbauflächenpotenzial Südlich Husener Straße
- Nahversorgungszentrum Derne und Standort Gneisenau-Nord
- Wohnbauflächenpotenziale Grevel
- Wohnbauflächenpotenzial Büttnerstraße
- Wohnbauflächenpotenzial ehem. Hauptschule Derne, Lutherhaus
- Wohnbauflächenpotenzial Dörnenstraße (westlich Dörnenstraße)
- Wirtschaftsflächenpotenzial Dörnenstraße (östlich Dörnenstraße)
- Heizkraftwerk Derne und Wirtschaftsflächenpotenzial Derner Straße
- Gewerbegebiet Droote
- Bezirksfriedhof Derne – Bau Feuer- und Rettungswache
- Veloroute

### **Erhaltungsraum**

Alle übrigen Bereiche des Stadtbezirks Scharnhorst werden als Erhaltungsraum eingestuft. Das bedeutet, dass sie eine stabile bzw. erhaltenswerte Ausgangssituation und keinen besonderen Handlungsbedarf aufweisen. Geringe Veränderungen der Siedlungs- und Nut-

zungsstruktur bzw. kleinere Entwicklungsmaßnahmen sind dennoch möglich. Im Stadtbezirkentwicklungsplan werden entsprechende Hinweise mit Symbolen verortet. Auch Flächenpotenziale von Freiflächen-Solaranlagen können auf Grund rechtlicher Vorgaben – jedoch unter Berücksichtigung von Natur- und Landschaftsschutz – in Erhaltungsräumen liegen. Darüber hinaus gelten u.U. fachplanungsbezogene Anregungen, die den Fachkapiteln zu entnehmen sind.

### **Handlungsfelder**

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

Für die Handlungsempfehlungen werden grobe Umsetzungszeiträume<sup>85</sup> 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

### **Handlungsfeld Baukultur und Urbanität**

Der Stadtbezirk Scharnhorst hat eine reiche historische Geschichte. So sind Gebäude aus vorindustrieller Zeit im Stadtbild vertreten (z. B. Haus Wenge, mittelalterliche Dionysiuskirche) und die Industrialisierung hat den Stadtbezirk deutlich geprägt. Die Zechen Kurl, Scharnhorst und Gneisenau bildeten den Motor für die Entwicklung dieser Stadtteile. Um die Zechenstandorte entstanden Bergarbeitersiedlungen, die bedeutende Zeugnisse der Dortmunder Montangeschichte sind. Trotz der hohen städtebaulichen Qualität und städtebauhistorischen Bedeutung der Bergarbeitersiedlungen erfolgte z. T. eine starke Überformung des Baubestandes und der öffentlichen Freiflächen. Mit der MSA-Siedlung und der Großwohnsiedlung Scharnhorst-Ost sind darüber hinaus städtebauhistorische Entwicklungen der neueren Geschichte ablesbar.

Ziel ist es, die historische Bau- und Siedlungsstruktur zu sichern und in Wert zu setzen, um sie als identitätsstiftende Merkmale des Stadtbezirks und als bauhistorische Zeugnisse zu wahren.

---

<sup>85</sup> 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.



## Ziel: Historische Siedlungs-/ Gebäudestrukturen ins Blickfeld rücken

Zur Umsetzung des Ziels sollte insbesondere den historischen Bergarbeitersiedlungen ein besonderes Augenmerk geschenkt werden. Außerdem besteht eine Aufgabe darin, einen adäquaten Umgang mit aus der Nutzung gefallener historischer Orte/ Gebäude zu finden.

### Handlungsempfehlungen

<b>Verortung</b>	<b>Handlungsempfehlung</b>
Gesamtstadt	<p><b>Erhaltenswerte historische Siedlungsbereiche erfassen und kartografisch darstellen</b></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 und bei Bauordnungsangelegenheiten berücksichtigt werden können. So kann sichergestellt werden, dass historisch wertvolle Siedlungsbereiche nicht unbeabsichtigt verändert oder überformt werden, sondern in ihrer besonderen Ausgestaltung zum Erhalt des Dortmunder Stadtbildes beitragen.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) <b>Zeithorizont:</b> kurz-/ mittelfristig</p>
Grunewaldsiedlung	<p>Bestehende <b>Gestaltungssatzung Grunewaldsiedlung</b> durch die Einbindung in städtische Entwicklungsstrategien, öffentliche Aufklärung und Kommunikation sowie die Kooperation mit lokalen Akteuren mehr in den Fokus rücken und stärker berücksichtigen.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) <b>Zeithorizont:</b> kurzfristig bzw. fortlaufend</p>
Mülersiedlung	<p>Bestehende <b>Gestaltungssatzung Mülersiedlung</b> durch die Einbindung in städtische Entwicklungsstrategien, öffentliche Aufklärung und Kommunikation sowie die Kooperation mit lokalen Akteuren mehr in den Fokus rücken und stärker berücksichtigen.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) <b>Zeithorizont:</b> kurzfristig bzw. fortlaufend</p>
Wickeder Straße	<p>Bestehende <b>Erhaltungssatzung Wickeder Straße</b> durch die Einbindung in städtische Entwicklungsstrategien, öffentliche Aufklärung und Kommunikation sowie die Kooperation mit lokalen Akteuren mehr in den Fokus rücken und stärker berücksichtigen.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) <b>Zeithorizont:</b> kurzfristig bzw. fortlaufend</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
Bahnhofsgebäude Kurl	<p><b>Nachnutzung Bahnhofsgebäude Kurl</b></p> <p>Das denkmalgeschützte, im Eigentum der Deutschen Bahn stehende Bahnhofsgebäude Kurl steht seit vielen Jahren leer. Bisher konnte keine neue Nutzung bzw. kein neuer Eigentümer gefunden werden. Wünschenswert ist, das Gebäude wieder zu nutzen, um das Potenzial des zentral gelegenen Gebäudes zu heben. Auch wäre damit eine Aufwertung des gesamten Bereichs verbunden und die denkmalgeschützte Gebäudestruktur wäre mit einer neuen Nutzung gesichert. Insbesondere gewerbliche, aber auch soziale Nutzungen werden als mögliche Option gesehen. Da das Gebäude nicht im städtischen Eigentum ist, sind die städtischen Einflussmöglichkeiten auf eine neue Nutzung jedoch gering.</p> <p><b>Akteur:</b> Deutsche Bahn; ggf. Private als neue Nutzer  <b>Zeithorizont:</b> nicht absehbar</p>
Ehem. Zeche Gneisenau	<p><b>Inwertsetzung denkmalgeschütztes Gebäudeensemble ehem. Zeche Gneisenau</b></p> <p>Das denkmalgeschützte Gebäudeensemble bestehend aus Tomson-Bock und Doppelfördergerüst sollte als historisches Zeugnis und stadtteilprägende Landmarke erhalten und in Wert gesetzt werden (näheres siehe Handlungsfelder Daseinsvorsorge und Lebensqualität sowie Wirtschaft und Arbeit).</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Private  <b>Zeithorizont:</b> mittel- bis langfristig</p>
Ehem. Zeche Kurl	<p><b>Inwertsetzung historische Bausubstanz ehem. Zeche Kurl</b></p> <p>Die Industriehalle der ehemaligen Zeche Kurl ist als erhaltenswerte Bausubstanz eingestuft. Zur Sicherung des Gebäudes ist daher eine Neu-/ Umnutzung angestrebt. Dabei bietet sich die Chance, besondere Details des Gebäudes zu sichern oder wiederherzustellen (näheres siehe Handlungsfelder Daseinsvorsorge und Lebensqualität sowie Wirtschaft und Arbeit).</p> <p><b>Akteur:</b> Private  <b>Zeithorizont:</b> mittel- bis langfristig</p>

### Handlungsfeld Daseinsvorsorge und Lebensqualität

Ziel ist es, eine bedarfsgerechte und räumlich ausgewogene Versorgung mit sozialer Infrastruktur zu ermöglichen. Gerade im Stadtbezirk Scharnhorst besteht dafür eine besondere Herausforderung, da er zu den vier Stadtbezirken mit dem größten Handlungsdruck hinsichtlich des TEK-Ausbaus zählt.

Auch die Schulen sind im Stadtbezirk Scharnhorst stark ausgelastet. Erforderliche Anpassungsmaßnahmen erfolgen jedoch auf den bestehenden Schulgrundstücken, so dass sich aktuell keine darüber hinaus gehenden Flächenbedarfe abzeichnen. Davon abgesehen erfolgt aktuell eine Standortsuche für die Errichtung eines neuen Gymnasiums im östlichen Stadtgebiet, das die Nachfrage nach Gymnasialplätzen in den Stadtbezirken Scharnhorst, Brackel und Aplerbeck decken soll.

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.

In weiten Teilen des Stadtbezirks ist eine fußläufige Nahversorgung gegeben. 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 Scharnhorst stellt der sukzessive Ausbau zukunftsorientierter Infrastrukturen die Herausforderung für die nächsten Jahre dar. Eine besondere Bedeutung hat dabei der Ausbau von Nah- und Fernwärmenetzen. Mit einem bereits vorhandenen Fernwärmenetz im südwestlichen Bereich des Stadtbezirks, einem geplanten Kraftwerk sowie mehreren Prüfgebieten für die Erweiterung des Fernwärmenetzes bzw. für Quartierslösungen ist die Ausgangssituation für einen Ausbau gut.



Ziel: Nachfragegerechte und wohnortnahe Ausstattung mit sozialer Infrastruktur

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

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamtstadt	<p><b>Planerische Sicherung von Flächenreserven für Erweiterungen und Neubauten des Gemeinbedarfs</b></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><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61)  <b>Zeithorizont:</b> fortlaufend; bzw. Entwicklung Konzept Gemeinbedarfsflächen: kurzfristig</p>
Oberbecker Straße, Buschei,	<b>Umsetzung der Bedarfsplanung TEK</b>

<p>Mackenrothweg, Hostedder Straße, Am Stuckenrodt</p>	<p>Zur Verbesserung der Versorgungssituation sind folgende Bauvorhaben vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>TEK Oberbecker Straße 36</b></li> <li>• <b>TEK Buschei 30</b></li> <li>• <b>TEK Mackenrothweg 11-13</b></li> <li>• <b>TEK Hostedder Straße 53</b></li> <li>• <b>TEK Am Stuckenrodt 2a</b></li> </ul> <p><b>Akteur:</b> Fachbereich Liegenschaften (FB 23), Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Jugendamt (FB 51)  <b>Zeithorizont:</b> kurz- bis mittelfristig</p>
<p>Glückstraße</p>	<p><b>Flächensicherung TEK Glückstraße</b></p> <p>Bei der Entwicklung des Wohnquartiers Glückstraße (Scha 127 – Glückstraße) ist eine Fläche für die Errichtung einer TEK zu sichern (näheres siehe Handlungsfeld Wohnen und Leben).</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61)  <b>Zeithorizont:</b> mittelfristig</p>
<p>Hostedder Straße</p>	<p><b>Verlagerung Feuer- und Rettungswache 6</b></p> <p>Aufgrund der beengten Verhältnisse ist beabsichtigt, die Feuer- und Rettungswache 6 an einen neuen Standort zu verlegen und dort einen bedarfsgerechten Neubau zu errichten. Dafür wird aktuell der Bebauungsplan Scha 115 – Bezirksfriedhof Derne geändert (1. Änderung Feuer- und Rettungswache 6, Rechtskraft vermutlich 2026).</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61)  <b>Zeithorizont:</b> kurzfristig</p>



Ziel: Sicherung attraktiver Zentren

Ziel ist es, unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ausgangslagen die zentralen Versorgungsbereiche zu erhalten und weiterzuentwickeln. Dabei geht es zum einen darum, mit den allgemeinen Herausforderungen umzugehen, die sich durch den anhaltenden Strukturwandel im Einzelhandel ergeben (z. B. Vergrößerung der Verkaufsflächen, Rückgang inhabergeführter Einzelhandelsbetriebe, Online-Handel). Zum anderen bestehen spezifische Fragestellungen, die sich aus der städtebaulichen Situation der einzelnen zentralen Versorgungsbereiche ergeben. Als Beispiele sind dabei der Umgang mit historischer Bausubstanz (Nahversorgungszentrum Derne, ehemalige Zeche Gneisenau) oder die Gestaltung des öffentlichen (Straßen-)Raums (Nahversorgungszentrum Husen-Kurl) zu nennen.

## Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Zentrale Versorgungsbereiche insgesamt	<p><b>Erarbeitung Projekt „Zukunftsfähige Zentren“</b></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"> <li>• baulich-räumliche Struktur</li> <li>• Erreichbarkeit</li> <li>• Grünflächen und Klimaanpassung</li> <li>• Öffentlicher Raum und Ausstattung</li> <li>• Nutzungsmischung und Angebotsqualität</li> <li>• Veranstaltungen und Vernetzung</li> </ul> <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><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61)  <b>Zeithorizont:</b> kurzfristig; Amt für Stadterneuerung (FB 67) nachgelagert, mittel- bis langfristig</p>
Nahversorgungszentrum Derne/ Gneisenau-Nord	<p><b>Entwicklung Nahversorgungszentrum Derne/ Gneisenau-Nord</b></p> <p>Das Nahversorgungszentrum Derne gehört mit knapp 4.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche – absolut sowie im Verhältnis zur Einwohnerzahl im Einzugsbereich – zu den überdurchschnittlich ausgestatteten Nahversorgungszentren, so dass in Bezug auf den Status Quo aus versorgungsstruktureller Sicht kein Handlungsbedarf für Erweiterungen besteht. Mit der Entwicklung des neuen Wohnquartiers „Glückstraße“ mit rund 400 Wohneinheiten nördlich des Nahversorgungszentrums kann eine maßvolle Erweiterung der Verkaufsflächen – insbesondere im nahversorgungsrelevanten Sortimentsbereich – jedoch gerechtfertigt sein. In diesem Kontext ist allerdings zu bemerken, dass sich aktuell vor allem die Situation entlang der Altenderner Straße als problematisch darstellt, da nur sporadisch Einzelhandels-/ Komplementärnutzungen vorhanden sind und stattdessen Leerstände, eine Spielhalle und Wettbüros das Bild prägen (vgl. Kapitel 4.3.2 Einzelhandel und Zentren). Erweiterungs- oder Neuansiedlungsabsichten sollten daher insbesondere auf eine Steigerung der städtebaulichen Qualität ausgerichtet sein und nicht allein quantitativ begründet werden.</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>Geprägt wird das Nahversorgungszentrum durch das südlich gelegene denkmalgeschützte Gebäudeensemble aus Tomson-Bock und Doppelfördergerüst der ehemaligen Zeche Gneisenau. Eine Nutzung von im unmittelbaren Umfeld liegenden Potenzialflächen wird sowohl seitens der Politik als auch der Verwaltung angestrebt. Von Seiten der Ortspolitik liegt ein Beschluss vor, die von einem Investor und Architekturbüro erarbeiteten Entwürfe für u.a. einen Ersatzneubau für den Aldi-Markt inklusive eines Raumes für Beratungen und Sitzungen für Vereine und Institutionen, zusätzliche Parkplätze sowie ein Café mit Außengastronomie, umzusetzen (siehe Drucksache-Nr. 17737-20, Bezirksvertretung Scharnhorst, 09.06.2020).</p> <p>Gleichzeitig liegt ein Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen vom 12.05.2021 des „Strukturplans Derne“ vor (Drucksache-Nr. 18124-20-E3). In dem Strukturplan Derne wird die im Integrierten Handlungskonzept (siehe Drucksache-Nr. 09186-17) dargestellte angestrebte städtebauliche Entwicklung zur Weiterentwicklung des ehemaligen Zechenstandortes konkretisiert. In der Zwischenzeit haben sich jedoch die Rahmenbedingungen zur Weiterentwicklung des Standortes zum Teil geändert (u.a. fehlende Fördermittel, Grunderwerb südlich des Parkplatzes des Nahversorgungszentrums Derne und an der Heringenstraße durch das Liegenschaftsamt der Stadt Dortmund). Daher ist eine weitergehende Auseinandersetzung mit möglichen Entwicklungsoptionen des Standortes erforderlich. Wesentliches Ziel bei der Entwicklung der Potenzialflächen im unmittelbaren Umfeld von Tomson-Bock und Doppelfördergerüst ist es, die identitätsstiftende Wahrzeichen Dernes städtebaulich zu fassen bzw. zu inszenieren. Aus Sicht der Verwaltung wird die Ansiedlung von Büros und Dienstleistungen vorgeschlagen, um den im Stadtbezirk relativ geringen gewerblich genutzten Flächenanteil zu erhöhen und so der generellen Nachfrage nach Wirtschaftsflächen nachzukommen (siehe Kapitel 4.3.7 Wirtschaftsflächen und Handlungsfeld Wirtschaft und Arbeit). Im Falle einer Erweiterung des Einkaufszentrums sollte geprüft werden, ob die Realisierung entsprechender Gewerbeflächen beispielsweise im Obergeschoss einer Einzelhandelsimmobilie möglich und – auch im Hinblick auf den Umgebungsschutz der Denkmäler – städtebaulich verträglich ist. Im Übrigen sollte die Weiterentwicklung des Nahversorgungszentrums unter stärkerer Berücksichtigung des gewachsenen Bestandes an der Altenderner Straße erfolgen. Die Nachnutzung der Leerstände, die Ansiedlungen weiterer kleinteiliger Einzelhandelsnutzungen sowie die Aufwertung der fußläufigen Aufenthaltsqualität stellen dabei wichtige Ziele dar. Unter Umständen ist jedoch auch die Möglichkeit, leerstehende Ladenlokale in Wohnungen umzunutzen zu prüfen, wenn eine Einzelhandelsnutzung nicht mehr absehbar ist. Die Realisierung des geplanten Wohngebiets an der Glückstraße birgt die Chance, zusätzliche Kaufkraft im direkten Umfeld des Nahversorgungszentrums zu generieren. Sollte eine Erweiterung des</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>Einkaufszentrums weiter verfolgt werden, ist hierbei der städtebaulichen Einbindung und Gestaltung – einschließlich Berücksichtigung der Denkmalschutz-Belange und einer guten fußläufigen Erreichbarkeit und Vernetzung der Bereiche innerhalb des Zentrums – höchste Priorität beizumessen.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Private  <b>Zeithorizont:</b> mittel- bis langfristig</p>
Ortskern Husen-Kurl	<p><b>Entwicklung Ortskern Husen-Kurl</b></p> <p>Das Nahversorgungszentrum Husen-Kurl hat in den vergangenen Jahren bereits einen Modernisierungsschub erfahren und wird seiner Nahversorgungsfunktion gut gerecht. Vereinzelt bestehen Potenziale zur weiteren Nachverdichtung. Handlungsbedarf wird im Bereich des Verkehrs/ Straßenraums gesehen. So ist die Verkehrsbelastung der Huserer Straße hoch und durch den Bahnübergang am nordöstlichen Ortsausgang kommt es auch zu Rückstau-Situationen im Zentrum. Der lang angedachte Umbau des Bahnübergangs ist für 2029 vorgesehen (vgl. Kapitel 4.3.4 Mobilität und Handlungsfeld Mobilität und öffentlicher Raum). Im südwestlichen Bereich des Nahversorgungszentrums sind die Verkehrsflächen sehr breit – dies bietet zwar viel Raum für Fußgänger*innen, die Flächen sind jedoch nicht attraktiv gestaltet. Potenziale zur Nachverdichtung sowie Neustrukturierung und Aufwertung des öffentlichen Raums sollen im Rahmen des Projekts „Zukunftsfähige Zentren“ mittelfristig gesichtet werden.</p> <p>Während der östliche Teil der ehemaligen Zeche Kurl durch Einzelhandelnutzungen und Lagergaragen belegt ist, liegt der westliche Bereich in großen Teilen noch brach. Für den Bereich angrenzend an das Nahversorgungszentrum hat die Bezirksvertretung Scharnhorst die Verwaltung aufgefordert, die planungsrechtlichen Grundlagen zur Entwicklung von Wohnbebauung zu schaffen (siehe Drucksache-Nr. 18488-20, Sitzung der Bezirksvertretung Scharnhorst am 06.09.2020). Vorgeesehen ist die Errichtung von Mehrfamilienhäusern. Dazu soll in den nächsten Jahren ein Bebauungsplan aufgestellt werden (Scha 151 – nördlich Huserer Straße). Auch für den Bereich östlich des Nahversorgungszentrums Husen-Kurl bestehen Überlegungen zur Errichtung von Wohnbebauung. Je nach Ausgestaltung des Planvorhabens ist ggf. eine Entwicklung auf Grundlage von § 34 BauGB möglich und die Aufstellung eines Bebauungsplans (Scha 152 – Huserer Mitte) dann nicht weiter erforderlich.<sup>86</sup></p>

<sup>86</sup> Die beiden vorgenannten Flächen sind nicht im Wohnbauflächenmonitoring/ in Wohnbauflächenrevision (Kapitel 4.3.8 Wohnen) enthalten, da sie keine im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächen sind.

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>Für den westlichen Bereich der ehemaligen Zeche Kurl ist weiterhin eine gewerbliche Entwicklung angestrebt. Denkbar wäre z. B. die Entwicklung eines Handwerker-/ Gewerbehofs unter Berücksichtigung der umliegenden Wohnbebauung und unter Beibehaltung des historischen Gebäude- und alten Baumbestandes (siehe auch Handlungsfeld Wirtschaft und Arbeit). Die Industriehalle der ehem. Zeche Kurl wird als erhaltenswerte Bausubstanz eingeschätzt. Die Gewinnung einer Neu-/ Umnutzung würde daher sehr begrüßt. Bei einem Umbau sollte idealerweise ein Augenmerk auf Details am Objekt gelegt werden, die zu erhalten oder wiederherzustellen sind (Abstimmung mit Unterer Denkmalbehörde). Aufgrund der Altlastenbelastung in diesem westlichen Bereich ist eine Entwicklung der Fläche jedoch mit hohen Kosten verbunden.</p> <p>Südlich der Husener Straße, gegenüber der ehemaligen Zeche Kurl, soll Wohnbebauung errichtet werden. Dazu wurde das Bebauungsplanverfahren im Jahr 2022 abgeschlossen (Scha 136 – südlich Husener Straße, Rechtskraft ausstehend). Voraussetzung für die Umsetzung der Wohnbebauung ist, dass sich ein Investor findet.</p> <p>Weiter westlich schließt sich ein weiteres Wohnbauflächenpotenzial an („Parkplatz südlich Husener Straße“ im Übergang zur Gewerbefläche). Die Fläche weist im Hinblick auf die Anbindung an bestehende Infrastruktur sowie die Klima- und Umweltverträglichkeit eine sehr gute Eignung für eine wohnbauliche Entwicklung auf. Nachteile bei einer Entwicklung ergeben sich jedoch durch eventuelle Lärmeinträge von der Husener Straße und vor allem durch die Altlastensituation. Aufgrund der Altlastensituation ist trotz der guten integrierten Lage des Wohnbauflächenpotenzials eine wirtschaftliche Entwicklung der Fläche bisher nicht absehbar.</p> <p>Ein weiteres Entwicklungspotenzial im Ortskern Husen-Kurl bildet das seit vielen Jahren leerstehende, denkmalgeschützte Bahnhofsgelände. Wie bereits in der Rahmenplanung Husen-Kurl (2013) beschrieben, wäre eine Wiederbelebung des Gebäudes aus Sicht der Stadt Dortmund sehr wünschenswert. Denkbar wären verschiedene gewerbliche Nutzungen, wie z. B. Gastronomie, oder auch soziale Nutzungen. Da das Gebäude im Eigentum der Deutschen Bahn steht, liegt eine Nachnutzung des Gebäudes jedoch nicht im Einflussbereich der Stadt.</p> <p>Durch die aufgezeigten Planungen und Vorstellungen für die weitere Entwicklung zeigt sich, dass in den nächsten Jahren/ Jahrzehnten Dynamik im Kernstück von Husen-Kurl gegeben ist. Die aktuell noch brach liegende Flächen bieten erhebliches Potenzial zur Aufwertung und um einen Beitrag zur Schaffung von benötigter Wohn- und Gewerbebebauung in zentraler Lage zu leisten.</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Deutsche Bahn; Private</p> <p><b>Zeithorizont:</b> kurz-, mittel- und langfristig</p>
Stadtbezirkszentrum Scharnhorst	<p><b>Nachverdichtungs- und Ergänzungsflächenpotenziale im Stadtbezirkszentrum Scharnhorst sichten</b></p> <p>Das Stadtbezirkszentrum Scharnhorst wird insgesamt seiner Versorgungsfunktion gerecht, auch wenn es sich mit nur 24 Einzelhandelsbetrieben um das kleinste Dortmunder Stadtbezirkszentrum handelt (siehe Kapitel 4.3.2 Einzelhandel und Zentren). Aufgrund der beengten baulichen Situation sind kaum Ausbaupotenziale vorhanden, was dem weitläufigen Standortbereich an der Droote zugutekommt, der nur etwa 600 m entfernt liegt. Um das Gleichgewicht zwischen den beiden Standorten zu wahren, sollen mögliche Nachverdichtungs- und Ergänzungspotenziale im Stadtbezirkszentrum Scharnhorst geprüft werden. Dies wird im Rahmen des gesamtstädtischen Projekts „Zukunftsfähige Zentren“ erfolgen.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61)</p> <p><b>Zeithorizont:</b> mittelfristig</p>
Nahversorgungszentrum Lanstrop	<p><b>Nahversorgungszentrum Lanstrop sichern und Entwicklung unterstützen</b></p> <p>Das Nahversorgungszentrum Lanstrop zählt zu den kleineren Zentren und weist nur eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Es hat jedoch eine große Bedeutung für die fußläufige Versorgung der Einwohner*innen in Lanstrop aufgrund der räumlichen Abgelegenheit des Stadtteils. Ein maßvoller Ausbau des Angebots wäre zur Sicherung des Standortes sinnvoll und wünschenswert (siehe Kapitel 4.3.2 Einzelhandel und Zentren). Da die räumlichen Potenziale jedoch eingeschränkt sind, ist umso mehr darauf zu achten, dass die Flächen innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs für Einzelhandel bzw. sonstige zentrenprägende Nutzungen gesichert werden. Auch ist bei eventuellen zukünftigen baulichen Maßnahmen (Abriss/ Neubau) auf eine Mehrgeschosigkeit hinzuwirken, um die bestehenden Flächen optimal auszunutzen. Dies würde auch der umliegenden Bebauung entsprechen (mehrgeschossige Wohnbebauung).</p> <p>Die entstehende Wohnbebauung an der Büttnerstraße mit 134 Wohneinheiten (Lanstroper Wohnhöfe, siehe Handlungsfeld Wohnen und Leben) kann als Chance für das Nahversorgungszentrum Lanstrop gesehen werden, da mit den neuen Bewohner*innen im direkten Umfeld des Zentrums ein neuer Kund*innenstamm entsteht. Gleichzeitig wächst die Bedeutung des Zentrums zur Versorgung der steigenden Bevölkerungszahl in Lanstrop.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Private</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<b>Zeithorizont:</b> kurz- bis mittelfristig



Ziel: Potenzial zum Ausbau von Wärmenetzen nutzen

Das Fernwärmenetz sollte unter Berücksichtigung der Nutzung erneuerbarer Energien (De-karbonisierung) ausgebaut werden. Bei der Entwicklung neuer Wohngebiete sollten die Mög-lichkeiten der Versorgung durch Nah-/ Fernwärmenetze geprüft werden. Dabei geht es zum einen um die Versorgung der neuen Gebiete und zum anderen um die Möglichkeit, Synergien für den umliegenden Bestand ggf. durch den Anschluss an das neue Netz zu nutzen. Im Ener-gienutzungsplan (ENP) bzw. der zukünftigen Wärmeplanung werden die Bereiche, die per-spektivisch für eine Versorgung mit Fernwärme sowie für quartiersbezogene Nahwärme ge-eignet bzw. geplant sind, dargestellt.

#### Handlungsempfehlung

Verortung	Handlungsempfehlung
Gewerbegebiet Derner Straße	<b>Errichtung Biomasse-Heizkraftwerk</b>  Durch die geplante Errichtung eines Biomasse-Heizkraftwerks soll zu-künftig die Fernwärmeversorgung der Großwohnsiedlung Scharnhorst-Ost sichergestellt werden, wenn die bisherige Versorgung durch die Deutschen Gasrußwerke ab 2026 entfällt (siehe auch Handlungsfeld Wirtschaft und Arbeit).  <b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Private <b>Zeithorizont:</b> kurzfristig
insb. Derne, Kurl, Lanstrop, Alt-Scharnhorst	<b>Prüfung Nah-/ Fernwärme bei Neubaugebieten/ Innenentwicklung</b>  Insbesondere bei Wohnbauflächenpotenzialen/ Innenentwicklungen, die in Prüfgebieten für Fernwärme bzw. für Quartierslösungen von Nah-wärme liegen, sollten bei der Planung dieser Gebiete die Möglichkeiten der Nah-/ Fernwärme berücksichtigt werden.  <b>Akteur:</b> Energiebranche; Private <b>Zeithorizont:</b> sofort bis langfristig

### Handlungsfeld Freiraum und Stadtklima

Der Stadtbezirk Scharnhorst ist durch zum Teil ausgedehnten landschaftsbezogenen Frei-raum, ein großes Waldgebiet sowie durchgrünte Wohngebiete geprägt. Mit dem Bau des Stadtteilparks Gneisenau und dem Landschaftsbauwerk konnte der Freiraum im Sinne des radial-konzentrischen Freiraummodells noch erweitert werden. Aufgrund dieser Ausgangs-lage verfügt der Stadtbezirk über große klimatische Ausgleichsräume und es herrschen in den Wohnsiedlungen weitgehend ausgeglichene klimatische Verhältnisse. Erhöhte Immissio-

nen und Luftschadstoffe sowie Überhitzungstendenzen sind lediglich in den Gewerbegebieten zu verzeichnen. Um diese gute Ausgangssituation zu sichern, ist bei Nachverdichtungen auf eine dreifache Innenentwicklung zu setzen. Dies bedeutet, dass bei einer baulichen Nachverdichtung, neben der Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten, vor allem auch die Sicherung bzw. Entwicklung von Grünstrukturen erfolgen sollte.

Durch die Schienenwege, die den Stadtbezirk durchqueren, sowie die A 2 werden die Freiräume zerschnitten. Auch ergibt sich aufgrund dieser durch den Stadtbezirk verlaufenden Verkehrsstrassen die Notwendigkeit, sich mit dem Thema der Freiflächen-Solaranlagen auseinanderzusetzen. Denn Freiflächen-Solaranlagen sind entlang von Autobahnen und mehrgleisigen Hauptschienenwegen baurechtlich privilegiert. Es gilt, einen strategischen Umgang hinsichtlich der Förderung erneuerbarer Energien und dem Freiraum- und Landschaftsschutz zu finden. Artenschutzrechtliche Belange müssen für jedes Vorhaben einzelfallbezogen geprüft werden.



#### Ziel: Sicherung des Freiraums

Ziel ist es, die bestehenden Grünzüge/ Grünverbindungen, aber auch das urbane Grünflächenangebot aus stadtklimatischer, umwelt- und freiraumplanerischer Sicht zu schützen und bei Bedarf zu verbessern.

Darüber hinaus soll das Konfliktpotenzial zwischen Freiflächen-Solaranlagen mit Naturschutz und Naherholung möglichst minimiert werden.

#### Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamtstadt	<p><b>Erhebung der Grünversorgung und Erarbeitung von Strategien zur Versorgung und Verbesserung des Grüns in der Stadt</b></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><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Grünflächenamt (FB 63), Umweltamt (FB 60)</p> <p><b>Zeithorizont:</b> mittelfristig</p>
Insb. Kirchderne, Derne, Alt-Scharnhorst/ Scharnhorst-Ost	<p><b>Schutz der Grünzüge und Grünverbindungen</b></p> <p>Insbesondere zwischen den Siedlungsbereichen Kirchderne, Derne, Alt-Scharnhorst/ Scharnhorst-Ost sollten die Grünzüge und Grünverbindungen geschützt werden.</p> <p>Aus diesem Grund wird auch an der Wald- bzw. Landschaftsschutzgebiet-Darstellung im Flächennutzungsplan im Bereich der Beylingstraße östlich der Bahnlinie festgehalten. Dort befindet sich eine gewerbliche Nutzung in Form</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>eines Störfallbetriebs. Eine darüber hinausgehende Verfestigung des Standortes für Gewerbe ist aus Stadtentwicklungssicht nicht beabsichtigt.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Umweltamt (FB 60)  <b>Zeithorizont:</b> fortlaufend</p>
Gesamtstadt	<p><b>Strategie für Freiflächen-Solaranlagen</b></p> <p>Vor dem Hintergrund des erforderlichen Ausbaus Erneuerbarer Energien und damit einhergehender, gesetzlicher Vorgaben richtet sich der Fokus auch auf die Inanspruchnahme von Freiraum durch Freiflächen-Solaranlagen. Zugleich verfolgt die Stadt Dortmund den Ansatz, zum Schutz des Freiraumes und der Umwelt Freiflächen-Solaranlagen auf vorgenutzten Flächen zu ermöglichen. Ziel einer Strategie für Freiflächen-Solaranlagen ist es, Ausbaupotenziale sowohl im Siedlungsraum als auch im Freiraum zu identifizieren und deren Entwicklung im Rahmen vorhandener Möglichkeiten zu steuern bzw. zu fördern.</p> <p>In der Stadt Dortmund besteht weiterhin das Ziel, Freiflächen-Solaranlagen möglichst auf vorgenutzten Flächen zu errichten. Dazu zählen insbesondere Brachen und Deponien, die bereits mit Altlasten belegt oder die versiegelt sind. Zudem ist die Mehrfachnutzung z. B. von Parkplätzen oder Wirtschaftsflächen zu begrüßen, wo in der Regel Synergien mit vorhandenen Nutzungen bestehen.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60)  <b>Zeithorizont:</b> kurzfristig</p>



Ziel: Erhaltung von Bereichen mit wertvoller stadtklimatischer Ausgleichsfunktion

Insbesondere Bereiche mit wertvoller stadtklimatischer Ausgleichsfunktion sollten vor einer Bebauung geschützt werden. Insgesamt sollte eine Innenentwicklung einer Freirauminanspruchnahme vorgezogen werden.

#### Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Westlicher Siedlungsrand Kircherne und Alt-Scharnhorst; östlicher Rand Scharnhorst-Ost	<p><b>Sicherung Siedlungsränder</b></p> <p>Die in der Klimaanalyse aufgezeigten klimatischen Baugrenzen sollten zum Schutz der kaltluftproduzierenden Freiflächen und der Frischluftzufuhr eingehalten werden (siehe Kapitel 4.3.3 Freiraum und Stadtklima).</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Umweltamt (FB 60)  <b>Zeithorizont:</b> fortlaufend</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

<b>Verortung</b>	<b>Handlungsempfehlung</b>
Droote, Flautweg, Scharnhorst-Ost	<p><b>Entsiegelung und Begrünung im Bestand</b></p> <p>Zur Verbesserung des Mikroklimas in belasteteren Bereichen, wie z. B. den Gewerbegebieten Droote und Flautweg oder der Großwohnsiedlung Scharnhorst-Ost, sowie zur Abkopplung von Regenwasser gemäß des Schwammstadtziels wird eine Entsiegelung bzw. Begrünung vorgeschlagen. Dabei kann es sich z. B. um die Neupflanzung von Bäumen<sup>87</sup> und Sträuchern oder auch die Begrünung von Dächern und Fassaden handeln.</p> <p><b>Akteur:</b> Tiefbauamt (FB 66); Grünflächenamt (FB 63); Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Wohnungsunternehmen/ Private</p> <p><b>Zeithorizont:</b> fortlaufend</p>
Glückstraße, Derner Straße, u.a.	<p><b>Gleichwertige Integration stadtklimatischer sowie freiraum- und umweltplanerischer Aspekte bei Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklungen</b></p> <p>Mit der Entwicklung von neuen Wohn- oder Gewerbeflächen sollte immer auch eine Entwicklung von Grünstrukturen einhergehen, um eine hohe Aufenthaltsqualität zu gewährleisten und eine Anpassung an die Folgen des Klimawandels zu gewährleisten. Als aktuelle Flächen, bei denen diese Themen zu integrieren sind, sind z. B. die Entwicklung des Quartiers „Glückstraße“ (siehe Handlungsfeld Wohnen und Leben) und die Entwicklung des Gewerbegebiets Derner Straße (siehe Handlungsfeld Wirtschaft und Arbeit) zu nennen.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Private</p> <p><b>Zeithorizont:</b> fortlaufend</p>

<sup>87</sup> 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.

## 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). Davon kann auch der öffentliche Raum profitieren, in dem sich z. B. die Aufenthaltsqualität durch weniger Lärm/ Abgase oder durch eine andere Raumaufteilung erhöht.



### Ziel: Stärkung des Rad- und Fußverkehrs

Neben den fortlaufenden Aus-/ Umbaumaßnahmen entsprechend der Radverkehrsstrategie stellt die Umsetzung der Veloroute 2 einen bedeutenden Baustein bei der Umsetzung der Verkehrswende dar.

Darüber hinaus besteht das Ziel, neben dem öffentlichen Personennahverkehr, auch den Fußverkehr attraktiver zu gestalten, um eine Verlagerung vom Kfz-Verkehr zum Umweltverbund zu erzielen.

### Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Ortskern Scharnhorst bis Innenstadt/ Radwall	<p><b>Umsetzung Veloroute 2</b></p> <p>Die geplante Veloroute 2 soll den Stadtbezirk Scharnhorst mit der Innenstadt verbinden. Die Velorouten stellen zukünftig neben dem Radschnellweg Ruhr (RS 1) die wichtigsten Verbindungen zwischen den Stadtteilen dar. Auf den Velorouten und dem RS 1 erhält der Radverkehr in der Regel die höchste Priorität bei der Zuweisung von Flächen und der Bevorrechtigung an Kreuzungen (siehe Kapitel 4.3.4 Mobilität). Damit erfährt der Radverkehr eine bedeutende Stärkung.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Tiefbauamt (FB 66)  <b>Zeithorizont:</b> langfristig</p>
Bahnstrecke zwischen Hohenbuschei und Alte Kören	<p><b>Untertunnelung Bahnstrecke zwischen Hohenbuschei und Alte Körne</b></p> <p>Von der Bezirksvertretung Scharnhorst ist die Untertunnelung der Bahnstrecke Dortmund-Hamm zwischen den Naherholungsgebieten „Hohenbuschei“ und „Alte Körne“ gewünscht, um so eine Rad- und Fußwegeverbindung zu schaffen. Zuletzt wurde diese Forderung im Jahr 2024 bekräftigt (vgl. Sitzung der Bezirksvertretung Scharnhorst am 11.06.2024, TOP 12.11, DS-Nr. 16458-20/1). Die Umsetzung des Projekts ist seitens des Tiefbauamtes weiterhin vorgesehen, aufgrund einer niedrigen Priorisierung im Vergleich zu anderen Projekten ist eine Umsetzung aktuell jedoch nicht absehbar (vgl. Sitzung der Bezirksvertretung Scharnhorst am 10.09.2024, TOP 3.2, DS-Nr. 16458-20/2).</p> <p><b>Akteur:</b> Tiefbauamt (FB 66)</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<b>Zeithorizont:</b> langfristig



Ziel: Verbesserung des Verkehrsflusses, Erhöhung Sicherheit

Die Beseitigung von Bahnübergängen ist politisches und gesetzgeberisches Ziel, da Bahnübergänge als höhengleiche Kreuzungen von Straße und Schiene immer ein Gefahrenpotenzial bergen und somit die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs einschränken. Der lang angedachte Umbau des Bahnübergangs Husener Straße ist für 2029 vorgesehen.

#### Handlungsempfehlung

Verortung	Handlungsempfehlung
Bahnübergang Husener Straße	<p><b>Umbau Bahnübergang Husener Straße</b></p> <p>Der bestehende Bahnübergang wird rückgebaut und stattdessen eine Eisenbahnunterführung gebaut. Der Kfz-Verkehr wird dabei tieferliegend geführt und der Fuß- und Radverkehr etwas höher und voneinander getrennt. Neben der Verbesserung des Verkehrsflusses wird damit auch eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Nahversorgungszentrum Husen-Kurl einhergehen (vgl. Handlungsfeld Daseinsvorsorge und Lebensqualität).</p> <p><b>Akteur:</b> Deutsche Bahn  <b>Zeithorizont:</b> kurz- bis 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 können<sup>88</sup>.

Der Stadtbezirk Scharnhorst verfügt über den geringsten Anteil an planungsrechtlich gesicherten Wirtschaftsflächen aller Stadtbezirke. Die bestehenden Betriebsstandorte befinden sich im Wesentlichen auf Altstandorten der Montanindustrie. Die Reaktivierung von ehemaligen Montanflächen befindet sich weiterhin in einem dynamischen Prozess, wodurch nach wie vor größere Potenzialflächen für gewerbliche Nutzungen in Scharnhorst zur Verfügung stehen (z. B. ehemalige Zeche Kurl, Derner Straße, Dörnenstraße). Die Herausforderung dabei ist, dass sich zum Teil aufgrund der Altlasten hohe Entwicklungskosten ergeben. Neben

<sup>88</sup> 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.

der Aktivierung dieser brachliegenden Wirtschaftsflächen sollen bestehende Wirtschaftsflächen gesichert und qualifiziert werden. Dabei spielen auch stadtklimatische Aspekte eine Rolle (Begrünung, Entsiegelung, siehe Handlungsfeld Freiraum und Stadtklima). Ebenso soll zukünftig verstärkt betrachtet werden, wie Potenziale der Wirtschaftsflächen bezüglich Energieeffizienz und -produktion, Wärmeplanung und Kreislaufwirtschaft gehoben werden können. Eine Ausweisung zusätzlicher Gewerbe- und Industriegebiete im Freiraum über die im Flächennutzungsplan dargestellten Potenziale hinaus soll nicht erfolgen.



Ziel: Profilschärfung und bessere Ausnutzung der bestehenden Wirtschaftsflächen

Um auf der einen Seite der Durchmischung der Wirtschaftsflächen mit Fremdnutzungen und damit einer drohenden, schrittweisen Verdrängung der Gewerbenutzung entgegenzuwirken und um auf der anderen Seite dem Standort angepasste Ansiedlungen zu fördern, ist es Ziel, im Rahmen eines gesamtstädtischen Wirtschaftsflächenatlas die Charakteristik sämtlicher Wirtschaftsflächen herauszuarbeiten und die Profile der bestehenden Gewerbegebiete zu schärfen. Gleichzeitig wird eine effizientere Ausnutzung der bestehenden Gewerbegebiete angestrebt, um die Inanspruchnahme von Freiraum möglichst gering zu halten.

Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamtstadt	<p><b>Erarbeitung Wirtschaftsflächenatlas</b></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><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61)  <b>Zeithorizont:</b> kurzfristig (in Bearbeitung)</p>
Droote	<p><b>Gewerbegebiet Droote als Standort für Gewerbe stärken</b></p> <p>Das Gewerbegebiet Droote ist fast vollständig von Einzelhandel durchzogen. Mit dem Einzelhandelsbesatz übernimmt der Standort eine Ergänzungsfunktion zum nur ca. 600 m entfernt liegenden Stadtbezirkszentrum Scharnhorst, was in seiner räumlichen Ausdehnung aufgrund der baulichen Strukturen begrenzt ist. Zu beachten ist jedoch, dass durch die Dimensionierung des Einzelhandelsbesatzes im Gewerbegebiet Droote eine deutliche Konkurrenz zum Stadtbezirkszentrum besteht. Um die Funktion des Stadtbezirkszentrums nicht zu gefährden, sollte die Ansiedlung weiterer Einzelhandelsbetriebe, insbesondere nahversorgungs- und zentrenrelevanter Sortimente, am Standort Droote vermieden werden. Stattdessen sollte die</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>Stärkung des Standortes für Gewerbe im Vordergrund stehen, z. B. durch gesteuerte Unternehmensansiedlungen.</p> <p><b>Akteur:</b> Wirtschaftsförderung (80/ WF)  <b>Zeithorizont:</b> mittelfristig</p> <p>Darüber hinaus wird angeregt zu prüfen, wie die Potenziale des Standortes bezüglich Energieeffizienz und -produktion, Wärmeplanung und Kreislaufwirtschaft genutzt werden können – z.B. durch mehr Solaranlagen auf den Dächern, effizientere Wasser-, Strom oder Wärmeverbraucher oder effektivere Wertstofftrennung oder -verwertung.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Wirtschaftsförderung (80/ WF); Umweltamt (FB 60); Private  <b>Zeithorizont:</b> fortlaufend</p> <p>Ebenfalls wird empfohlen, das Gewerbegebiet zu begrünen, um der thermischen Belastung aufgrund des hohen Versiegelungsgrades zu begegnen. Denkbar wären z. B. die Pflanzung großkroniger Bäume<sup>89</sup> sowie die Installation von Dach- und Fassadenbegrünungen.</p> <p><b>Akteur:</b> Private; Tiefbauamt (FB 66); Grünflächenamt (FB 63)  <b>Zeithorizont:</b> fortlaufend bzw. mittelfristig</p>



Ziel: Reaktivierung aus der Nutzung gefallener Wirtschaftsflächen

Die brachgefallenen Wirtschaftsflächen Derner Straße, Dörnenstraße und ehemalige Zeche Kurl sollen wieder einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Gleiches gilt für das Gewerbegebiet Gneisenau-Nord, auf dem noch eine Teilfläche ungenutzt ist.

#### Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gneisenau-Nord	<p><b>Ansiedlung Büros/ Dienstleistungen Gneisenau-Nord</b></p> <p>Die verbleibenden Mischbaupotenziale am Standort Gneisenau-Nord bieten sich insbesondere für gemischte Nutzungen, wie Büros und Dienstleistungen an. Das denkmalgeschützte Gebäudeensemble sollte städtebaulich inszeniert/ in Wert gesetzt werden (nähere Ausführungen siehe Handlungsfeld Daseinsvorsorge und Lebensqualität).</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Private  <b>Zeithorizont:</b> mittelfristig bis langfristig</p>

<sup>89</sup> 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.

Verortung	Handlungsempfehlung
Derner Straße	<p><b>Wirtschaftsfläche Derner Straße reaktivieren</b></p> <p>Auf dem Gelände der ehemaligen DSK-Zentralwerkstatt (Ruhrkohle AG) ist die Errichtung eines Biomasse-Heizkraftwerkes vorgesehen (siehe Kapitel 4.3.7 Wirtschaftsflächen). Zur Schaffung der planungsrechtlichen Grundlage zur Errichtung des Heizkraftwerkes wird zurzeit der Bebauungsplan Scha 150 VEP – Heizkraftwerk Derne – aufgestellt und der Flächennutzungsplan geändert (siehe Kapitel 4.2 Planerische Rahmenbedingungen – formell und informell).</p> <p>Im südwestlichen Teil der Fläche ist die Entwicklung eines Gewerbegebiets beabsichtigt. Das Gewerbegebiet soll der Unterbringung kleiner und mittlerer Gewerbebetriebe dienen, die hinsichtlich ihres Störgrades mit der umliegenden Wohnnutzung vereinbar sind. Dazu wird aktuell der Bebauungsplan Scha 153 – Gewerbegebiet Derner Straße – aufgestellt. Bei der Entwicklung des Gewerbegebiets sollte eine flächeneffiziente Nutzung verfolgt werden. Darüber hinaus ist eine Eingrünung/ Durchgrünung anzustreben durch z. B. die Begrünung von Straßen und Parkplatzflächen sowie Dach- und Fassadenbegrünung.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Private  <b>Zeithorizont:</b> kurzfristig</p>
Dörnenstraße	<p><b>Wirtschaftsfläche Dörnenstraße reaktivieren</b></p> <p>Es wird angestrebt, die Fläche des ehemaligen Dörnen Stahlbauwerks einer neuen gewerblichen Nutzung zuzuführen. Bei einer Entwicklung der Fläche ist darauf zu achten, dass die Fläche an drei Seiten von Wohnbebauung umgeben ist. Daher ist eine mit der Wohnnutzung verträglichen Nutzung zu finden. Auch ist die Fläche aufgrund der im Osten verlaufenden ICE-Trasse vorbelastet. Um die gesetzlich vorgeschriebenen Schallpegel einzuhalten, kann das Gelände künftig nur durch emissionsarme Betriebe genutzt werden. Zur Abschirmung schienenbedingter Schallemissionen wäre die Wiederherstellung langgestreckter Gebäude an der östlichen Grundstücksgrenze sinnvoll.</p> <p>Eine industrielle Nutzung, wie es der Flächennutzungsplandarstellung entsprechen würde, ist somit unwahrscheinlich. Bei der Entwicklung der Fläche ist daher vermutlich eine Änderung der Flächennutzungsplandarstellung in Gewerbefläche erforderlich. Dies würde auch den Festlegungen des Regionalplans Ruhr entsprechen, der für diesen Bereich aufgrund der umliegenden Wohnbebauung einen Allgemeinen Siedlungsbereich festlegt. In Allgemeinen Siedlungsbereichen sind nicht störende Gewerbebetriebe umsetzbar.</p> <p>Ebenfalls sind die planungsrechtlichen Möglichkeiten aufgrund der Nähe zu einem Störfallbetrieb östlich der Bahntrasse und des Abstandgebots abzuklären (Firma Sobbe GmbH, Fabrik elektrischer Zünder).</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>Bei der Flächenentwicklung sollte geprüft werden, ob Potenziale bezüglich Energieeffizienz und -produktion, Wärmeplanung und Kreislaufwirtschaft bestehen und genutzt werden können. Je nach Nutzung kann z.B. ein Anschluss an das Fernwärmenetz (neues Biomassekraftwerk) geprüft oder Bereiche des Areals auf Grund der baurechtlichen Privilegierung durch Freiflächen-Solaranlagen genutzt werden.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Private; Wirtschaftsförderung (80/ WF); Umweltamt (FB 60)</p> <p><b>Zeithorizont:</b> langfristig</p>
Ehem. Zeche Kurl	<p><b>Wirtschaftsfläche ehem. Zeche Kurl (Gewerbegebiet Kurl) reaktivieren</b></p> <p>Die Gebäude und das umliegende Grundstück (rund 2,2 ha brutto) der ehemaligen Zeche Kurl sind weitgehend ungenutzt und stellen ein Potenzial für eine gewerbliche Entwicklung dar, auch wenn die vorliegenden Restriktionen (u.a. Altlasten, ungewisse Rentabilität) eher eine langfristige Entwicklung vermuten lassen. Denkbar wäre z. B. eine qualitätsvolle Weiterentwicklung in Richtung eines Handwerker- oder Gewerbehofes unter Berücksichtigung der umliegenden Wohnbebauung und idealerweise bei Erhalt der historischen Bausubstanz und des alten Baubestandes (siehe Kapitel 4.3.7 Wirtschaftsflächen sowie Handlungsfelder Daseinsvorsorge und Lebensqualität sowie Baukultur und Urbanität). Auch sollten bei einer Entwicklung Möglichkeiten der Energieeffizienz und -produktion, der Wärmeplanung und Kreislaufwirtschaft berücksichtigt werden – z.B. durch Prüfung unterschiedlicher Alternativen der Wärmeversorgung in einem Energiekonzept und energieeffiziente Gebäudestandards.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Private</p> <p><b>Zeithorizont:</b> langfristig</p>

## Handlungsfeld Wohnen und Leben

Der Stadtbezirk Scharnhorst verfügt über das zweitgrößte Wohnbauflächenpotenzial aller Dortmunder Stadtbezirke. Neben der Quantität des Angebots zeichnen sich die Wohnbauflächenpotenziale dadurch aus, dass sie sehr vielfältig sind und unterschiedliche Lagequalitäten aufweisen. Ziel ist eine stufenweise, nachfragegerechte Wohnbauflächenentwicklung, ohne ein Überangebot zu schaffen. Für eine Priorisierung der Wohnbauflächenpotenziale bietet die aktuell in Erarbeitung befindliche Wohnbauflächenrevision eine Orientierung. Mithilfe der Wohnbauflächenrevision erfolgt eine Überprüfung aller bislang nicht in Anspruch genommenen Wohnbaulandpotenziale des Flächennutzungsplans von 2004 hinsichtlich aktueller Entwicklungseinschätzungen, sowie die Prüfung neuer Flächen als mögliche Ergänzungsoption. Durch die Entwicklungspriorisierung der Wohnbauflächenreserven soll eine Grundlage für eine mittelfristige, verlässliche und nachhaltige Baulandbereitstellung geschaffen werden. Zum anderen wird deutlich, welche Wohnbauflächenpotenziale sich aufgrund gewandelter z. B. planungsrechtlicher oder stadtklimatischer und naturräumlicher Anforderungen ggf. nicht mehr für eine wohnbauliche Entwicklung eignen.

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

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

Gleichzeitig geht es auch darum, Wohnbauflächenpotenziale, die bereits über Planrecht verfügen, in die Entwicklung zu bringen. Dazu gilt es, die Gründe, die bisher eine Entwicklung verhindern, zu eruieren und durch verschiedene Strategieansätze möglichst auszuräumen.

Auch soll grundsätzlich der Fokus der wohnbaulichen Entwicklung auf den Innenbereich gelenkt werden, um durch Nachverdichtungen und Baulückenschließungen Wohnraum zu schaffen, ohne Freiraum in Anspruch zu nehmen. Dabei ist v.a. in bereits verdichteten Bereichen darauf zu achten, dass durch Baumaßnahmen keine Verschärfung der stadtklimatischen Situation eintritt bzw. dass diese ausgeglichen wird (siehe auch Handlungsfeld Freiraum und Stadtklima).



#### 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 vorgesehen, um Potenziale für die Schaffung von Wohnraum, aber auch die Ansiedlung von Gewerbe im Innenbereich zu eruieren und Maßnahmen zur Hebung dieser Potenziale aufzuzeigen. Dabei wird Wert darauf gelegt, 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.

#### Handlungsempfehlungen

Verortung	Handlungsempfehlung
Gesamtstadt	<b>Erarbeitung Baulückenkataster</b> Bundes- und landespolitische Vorgaben sehen vor, den Flächenverbrauch zu reduzieren und bis zum Jahr 2050 einen Verbrauch von Netto-Null im Sinne

	<p>einer Kreislaufwirtschaft zu erreichen (Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie; Klimaschutzplan 2050; Landesentwicklungsplan NRW). Gesetzlich verankert ist eine Baulückenerhebung im § 200 Abs. 3 BauGB: „Ein Baulückenkataster erfasst sofort oder in absehbarer Zeit bebaubare Flächen in Karten oder Listen auf der Grundlage eines Lageplans“. Ziel ist es, die vorhandene Infrastruktur besser auszulasten, Freiraum zu schützen und einen Beitrag zur Deckung des Wohnflächenbedarfs zu leisten.</p> <p>Nach Abschluss der Erhebung und Auswertung der Baulückenpotenziale ist eine Implementierung des Katasters in das bestehende Wohnbauflächenmonitoring vorgesehen.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61)  <b>Zeithorizont:</b> kurzfristig (in Bearbeitung)</p>
Gesamtstadt	<p><b>Erarbeitung Innenentwicklungsstrategie</b></p> <p>Grundsätzliches Ziel der Stadtentwicklung ist, die bauliche Inanspruchnahme von Freiraum im Außenbereich zu reduzieren. Dazu sollen im Innenbereich Nachverdichtungspotenziale für Wohnen, Gewerbe und Gemeinbedarf identifiziert werden. Dabei soll auf bestehende Untersuchungen, wie z. B. das Baulückenkataster, die Wohnbauflächenrevision und den Wirtschaftsflächenatlas Bezug genommen.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61)  <b>Zeithorizont:</b> kurzfristig</p>



Ziel: Wohnbauflächen entwickeln

Um die Nachfrage nach Wohnraum decken zu können, sollen im Stadtbezirk Scharnhorst die Wohnbauflächen stufenweise und nachfragegerecht entwickelt werden. Dabei sollen zunächst unbebaute Flächen mit bestehendem Planrecht vermarktet werden und Flächen entwickelt werden, die integriert liegen bzw. bei denen es sich um eine Nachnutzung handelt. Flächen in dezentraler Lage oder mit einer Betroffenheit vieler Restriktionen, sollen erst nachrangig entwickelt werden, wenn eine entsprechende Nachfrage gegeben ist. Auch sind bei Überlegungen zu Flächenentwicklungen Belange der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. 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><b>Durchführung Wohnbauflächenrevision</b></p> <p>Mit Hilfe der Wohnbauflächenrevision erfolgt eine Überprüfung aller bislang nicht in Anspruch genommener Wohnbaulandpotenziale des Flächennutzungsplans hinsichtlich aktueller Entwicklungseinschätzungen, sowie die</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>Prüfung neuer Flächen als mögliche Ergänzungsoption. Ziel ist eine Entwicklungspriorisierung der Wohnbauflächenreserven als Grundlage für eine mittel- und langfristige sowie verlässliche und nachhaltige Baulandbereitstellung.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61)  <b>Zeithorizont:</b> kurzfristig (in Bearbeitung)</p>
<p>Vorsteher Straße, Derner Kippshof, Kühlkamp</p>	<p><b>Mobilisierung unbebauter Grundstücke in Geltungsbereichen rechtskräftiger Bebauungspläne</b></p> <p>Es gibt in Scharnhorst ein relativ großes Potenzial an Flächen, die über Planrecht in rechtskräftigen Bebauungsplänen verfügen, bisher aber aus unterschiedlichen Gründen nicht bebaut wurden. Ziel ist es, diese Flächen zu mobilisieren, da sie planungsrechtlich bereits für eine Bebauung zur Verfügung stehen und sich zumeist in guter integrierter Lage befinden. Dieses Ziel ist anzustreben, bevor Planrecht an weniger gut integrierten Standorten geschaffen wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorsteher Straße (Scha 144, 34 WE)</li> <li>• Derner Kippshof (De 110, 14 WE)</li> <li>• Kühlkamp (Scha 114, 40 WE)</li> </ul> <p><b>Akteur:</b> Amt für Wohnen (FB 64)  <b>Zeithorizont:</b> kurzfristig</p>
<p>Südlich Husener Straße</p>	<p><b>Entwicklung Wohnbauflächenpotenzial „südlich Husener Straße“</b></p> <p>Für die Entwicklung des Wohnbauflächenpotenzials „südlich Husener Straße“ (35 Wohneinheiten) wurde bereits ein Bebauungsplan aufgestellt (Scha 136 – südlich Husener Straße; Rechtskraft steht noch aus). Aufgrund der integrierten Lage eignet sich der Standort sehr gut für eine wohnbauliche Entwicklung. Eine (wirtschaftliche) Umsetzung war bisher aufgrund der erforderlichen Altlastensanierung jedoch noch nicht möglich.</p> <p>In unmittelbarer Nähe zum Geltungsbereich des Bebauungsplans Scha 136, westlich der Husener Straße 37 befindet sich ein weiteres kleines Wohnbauflächenpotenzial (0,2 ha), das Platz für ca. drei Wohneinheiten bieten würde. Aufgrund der integrierten Lage wird die Fläche in der Wohnbauflächenrevision mit einer hohen Eignung für die mittelfristige Entwicklung eingestuft.</p> <p><b>Akteur:</b> Private, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61)  <b>Zeithorizont:</b> kurz- bis mittelfristig</p>
<p>Glückstraße</p>	<p><b>Entwicklung des Wohnbauflächenpotenzials „Glückstraße“ mit ca. 400 Wohneinheiten</b></p> <p>Der Bereich „Glückstraße“ bildet den Schwerpunkt der wohnbaulichen Entwicklung in Scharnhorst. Ziel ist es, auf der ehemaligen Kraftwerksfläche, die</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>sich durch eine sehr gute Anbindung an die bestehende Infrastruktur auszeichnet, ein Wohnquartier mit ca. 400 Wohneinheiten zu entwickeln. Dabei ist ein möglichst breites Angebot an verschiedenen Wohnformen zu schaffen und es ist eine klimaangepasste Planung zu verfolgen. Die Wohnbebauung soll durch eine Tageseinrichtung für Kinder ergänzt werden. Aufgrund der Nähe zum geplanten Biomasse-Heizkraftwerk an der Derner Straße (siehe Handlungsfeld Daseinsvorsorge und Lebensqualität) besteht grundsätzlich die Möglichkeit eines Anschlusses an das Fernwärmenetz. Diese Option kann bei den weiteren Planungen als eine der Möglichkeiten der Wärmeversorgung mit in Erwägung gezogen werden. Um die planungsrechtliche Grundlage zur Errichtung des Wohnquartiers zu schaffen, erfolgt aktuell die Aufstellung des Bebauungsplans Scha 127 – Glückstraße.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61): Aufstellung Bebauungsplan  <b>Zeithorizont:</b> kurzfristig</p>
Büttner Straße	<p><b>Entwicklung Wohnbauflächenpotenzial „Büttnerstraße“</b></p> <p>Auf der 1,1 ha großen Flächen entstehen im Rahmen des Modellprojekts „Lanstroper Wohnhöfe“ 134 Wohneinheiten. Geplant wurde das Quartier von zwölf Architekturbüros, organisiert im Bund Deutscher Architekten. Bei dem Vorzeigeprojekt für innovative Quartiersentwicklung stehen insbesondere die Themen Klimaschutz, Freiraumqualität, Nachhaltigkeit und bezahlbarer Wohnraum im Vordergrund<sup>90</sup>. Von der steigenden Bevölkerungszahl könnte auch das Nahversorgungszentrum Lanstrop profitieren (siehe auch Handlungsfeld Daseinsvorsorge und Lebensqualität). Eine möglicherweise steigende Nachfrage nach TEK-Plätzen kann durch das bestehende TEK-Angebot in Husen-Kurl-Lanstrop gedeckt werden.</p> <p><b>Akteur:</b> Private  <b>Zeithorizont:</b> kurzfristig</p>
Grevel	<p><b>Entwicklung Wohnbauflächenpotenziale in Grevel</b></p> <p>In dem Rahmenplan „Dorfentwicklung Grevel“ aus dem Jahr 2007 wurde das Ziel formuliert, neue Wohnbebauung in Grevel zu schaffen, gleichzeitig aber den dörflichen Charakter bzw. den Maßstab der bestehenden Ortsstruktur zu wahren (siehe Kapitel 4.2 Planerische Rahmenbedingungen – formell und informell). Aufbauend auf dem Rahmenplan wurden zwischen 2007 und 2009 Beschlüsse zur Aufstellung von Bebauungsplänen zur Realisierung von Wohnbebauung gefasst (Scha 141 – Grevel-Mitte, Scha 142 – Grevel-West, Scha 143 – Grevel-Ost). Der ursprüngliche Geltungsbereich des geplanten Bebauungsplans Scha 141 – Grevel-Mitte (Aufstellungsbeschluss) ist zwischenzeitlich im Wesentlichen durch die Satzung (S09) „Nördliche Dorfergänzung Grevel“ überplant worden (Satzungsbeschluss 13.12.2018). Nach</p>

<sup>90</sup> vgl. Presseartikel RuhrNachrichten, 28.12.2024 und Website [Bund Deutscher Architektinnen und Architekten BDA » Lanstroper Wohnhöfe – Das Modellprojekt des BDA Dortmund-Hamm-Unna wird realisiert](#), Zugriff 16.01.2025

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>Abschluss der Erschließungsmaßnahmen ist in diesem Bereich zeitnah eine Bebauung möglich. Die noch verbleibenden Potenzialflächen im Bereich „Grevel Mitte“ sind im Rahmen der Wohnbauflächenrevision der langfristigen Entwicklungseignung zugeordnet worden. Bei perspektivisch anstehenden Überlegungen, ob diese Flächen entwickelt werden sollen, sind die Bedarfe zur Schaffung von Wohnraum mit dem städtebaulichen Ziel, den Siedlungsraum nicht zu sehr zu verdichten und den Dorfcharakter zu erhalten, gegeneinander abzuwägen. Auch weitere Flächen sollen perspektivisch für Wohnen genutzt werden (Grevel-West (Scha 142, ca. 50 WE, ca. 5,7 ha), Grevel-Ost (Scha 143, ca. 20 WE, ca. 2,7 ha)). Um kein Überangebot zu schaffen, soll eine stufenweise und nachfragebezogene Entwicklung der Flächen erfolgen. Bei der Priorisierung der Flächenentwicklungen ist neben der Berücksichtigung der Kriterien der Wohnbauflächenrevision (siehe Kapitel 4.3.8 Wohnen) auch die Flächenverfügbarkeit von Bedeutung.</p> <p>Ebenfalls ist zu beachten, dass im Zusammenhang mit eventuellen zukünftigen Wohnbauflächenentwicklungen in Lanstrop eine Trassenfreihaltung für die Verlängerung der Stadtbahn U42 von Grevel nach Lanstrop zu prüfen ist (siehe Kapitel 4.3.4 Mobilität). Mögliche Auswirkungen auf die Wohnbauflächenpotenziale im Bereich Grevel sind daher zu berücksichtigen.</p> <p>Die Neubaugebiete sollen so ausgestaltet werden, dass der Dorfcharakter Grevels erhalten bleibt und aus klimatischer Sicht eine Durchlüftung der Wohngebiete gewährleistet ist. Darüber hinaus sind weitere Aspekte der Klimafolgenanpassung bzw. des Klimaschutzes zu berücksichtigen (z. B. Durchgrünung, möglichst geringe Versiegelung, Photovoltaik).</p> <p>Darüber hinaus ist, wie üblich, im Rahmen der möglichen Bauleitplanverfahren zu prüfen, ob sich durch die neue Wohnbebauung ein zusätzlicher Bedarf für eine Tageseinrichtung für Kinder (TEK) ergibt. Bei Bedarf sind entsprechende Flächen für eine TEK vorzuhalten.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Private  <b>Zeithorizont:</b> kurz- bis langfristig</p>
<p>ehem. Hauptschule Derne, Lutherhaus</p>	<p><b>ehemalige Hauptschule Derne, Lutherhaus</b></p> <p>Der Bereich der ehemaligen Hauptschule Derne und des Lutherhauses bildet ein Innenentwicklungspotenzial, das sich im Zuge einer Nachnutzung gut für die Ansiedlung von Wohnen und bei Bedarf sozialer Infrastruktur eignen würde (ca. 2,1 ha; ca. 60 WE). Die ehemalige Hauptschule dient derzeit als Reserve für eventuelle Bedarfe bei der Flüchtlingsunterbringung. Das Lutherhaus steht seit einigen Jahren leer und ist zwischenzeitlich als Denkmal eingetragen worden. Aufgrund der unmittelbaren Nähe der beiden Standorte zueinander ist es Ziel, unabhängig von Eigentumsverhältnissen ein Gesamtkonzept zu erstellen, um eventuelle Abhängigkeiten und mögliche Nutzungen aufeinander abzustimmen. Dabei sollten auch mögliche Entwicklungsoptionen mitgedacht werden, die sich ggf. perspektivisch ergeben, falls die</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p>ehemalige Hauptschule ggf. perspektivisch nicht mehr zur Unterbringung von Flüchtlingen benötigt wird.</p> <p>Bei einer Entwicklung der Fläche ist im Sinne der dreifachen Innenentwicklung darauf zu achten, dass sowohl Grünstrukturen gesichert werden bzw. entstehen (vgl. Handlungsfeld Freiraum und Stadtklima) und auch Mobilitätsaspekte mitgedacht werden.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61)  <b>Zeithorizont:</b> mittelfristig (Erarbeitung Gesamtkonzept)</p>
Altender- ner Straße	<p><b>Entwicklung Wohnbauflächenpotenzial „Altenderner Straße“</b></p> <p>Aufgrund der integrierten Lage des Wohnbauflächenpotenzials nördlich der Altenderner Straße (0,6 ha) würde eine Entwicklung der Fläche im Sinne „Innen- vor Außenentwicklung“ begrüßt. Um die Auswirkungen der baulichen Entwicklung möglichst gering zu halten, sollten Aspekte der Klimafolgenanpassung und des Klimaschutzes berücksichtigt werden (Begrünung, möglichst geringe Versiegelung, etc.). Baurecht ist vorhanden (Verfahren nach § 125 Abs. 2 BauGB abgeschlossen).</p> <p><b>Akteur:</b> Private  <b>Zeithorizont:</b> kurzfristig</p>
	<p><b>Entwicklung Wohnen „nördlich Husener Straße“ und „Husener Mitte“</b></p> <p>Für eine Teilfläche der ehemaligen Zeche Kurl ist beantragt, die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung von Wohnbebauung zu schaffen (siehe Beschluss Bezirksvertretung Scharnhorst vom 06.09.2020, Drucksache-Nr. 18488-20). Dazu ist die Aufstellung eines Bebauungsplans (Scha 151 – nördlich Husener Straße) erforderlich (siehe Handlungsfeld Daseinsvorsorge und Lebensqualität).</p> <p>Ebenfalls ist für eine Fläche östlich des Nahversorgungszentrums Husen-Kurl die Entwicklung von Wohnbebauung vorgesehen. Je nach Ausgestaltung der Planung ist ggf. eine Entwicklung nach § 34 BauGB möglich (siehe Handlungsfeld Daseinsvorsorge und Lebensqualität).</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61), Private  <b>Zeithorizont:</b> kurzfristig</p>
Dörnen- straße	<p><b>Entwicklung Wohnbauflächenpotenzial „Dörnenstraße“</b></p> <p>Bei dem Wohnbauflächenpotenzial Dörnenstraße handelt es sich um ein Innenentwicklungspotenzial, das im Rahmen der Wohnbauflächenrevision in die Eignungskategorie „langfristige Entwicklung“ eingestuft wurde. Zu beachten ist, dass die Fläche im Achtungsabstand zu einem Störfallbetrieb liegt, so dass es bei bestehendem Entwicklungsinteresse erforderlich ist, den für den</p>

Verortung	Handlungsempfehlung
	<p data-bbox="379 255 1390 331">Einzelfall angemessenen Sicherheitsabstand zu ermitteln (siehe Kapitel 4.3.8 Wohnen).</p> <p data-bbox="379 360 1390 667">Die an das Wohnbauflächenpotenzial „Dörnenstraße“ angrenzenden Wohnungsbestände des Spar- und Bauvereins (Goldschmiedingweg) werden aktuell aufgestockt, so dass bis ca. 2028 28 neue Wohnungen die bisherigen 56 Wohnungen ergänzen. Dabei ist auch die Außengestaltung ein wichtiger Bestandteil der Quartiersentwicklung. So wird ein neuer Spielplatz entstehen und es werden mehrere Maßnahmen im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes umgesetzt (Radstellplätze, Fahrradhäuser, PKW-Stellplätze, E-Ladestationen<sup>91</sup>).</p> <p data-bbox="379 696 1390 925">Im Zusammenspiel beider Bereiche könnte ein Beispiel für eine erfolgreiche Innenentwicklung/ Nachverdichtung entstehen. So dass, wenn von Seiten des Flächeneigentümers des Wohnbauflächenpotenzials Interesse für eine Entwicklung besteht, die Errichtung von Wohnbebauung auch schon in einem früheren Zeitraum als in der Wohnbauflächenrevision mit „langfristig“ angegeben, sinnvoll sein kann.</p> <p data-bbox="379 965 1390 1081"><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61); Private <b>Zeithorizont:</b> kurzfristig (Nachverdichtung Goldschmiedingweg); mittelfristig (Dörnenstraße)</p>
Sonstige Wohnbauflächenpotenziale	<p data-bbox="379 1111 1390 1149"><b>Entwicklung sonstiger Wohnbauflächenpotenziale</b></p> <p data-bbox="379 1178 1390 1794">Neben den hier im Handlungsfeld Wohnen und Leben näher beschriebenen Wohnbauflächenpotenzialen, gibt es weitere im Flächennutzungsplan dargestellte Wohnbauflächenpotenziale (siehe Kapitel 4.3.8 Wohnen). Da im Stadtbezirk Scharnhorst eine stufenweise und nachfrageorientierte Wohnbaulandentwicklung erfolgen soll, um ein Überangebot zu verhindern, sollen zunächst in erster Linie die oben beschriebenen Flächen entwickelt werden. Diese Flächen zeichnen sich insbesondere durch ihre integrierte Lage für eine wohnbauliche Entwicklung aus. Dahingegen liegen die weiteren Wohnbauflächenpotenziale überwiegend dezentral oder weisen z. T. erhebliche Restriktionen auf, die eine Entwicklung erschweren. Daher wird für diese Flächen eher eine nachrangige Entwicklung gesehen (vermutlich &gt; 15 Jahre), weswegen sie hier und im Stadtbezirksentwicklungsplan nicht explizit aufgeführt werden. Die planerische Zielausrichtung einer wohnbaulichen Entwicklung bleibt davon unberührt. Auch ist eine frühere Entwicklung dieser Flächen möglich, falls sich die Ausgangssituation bzgl. Restriktionen oder Flächenverfügbarkeiten ändert.</p>

<sup>91</sup> vgl. Website Spar- und Bauverein: [Aktuelle Bauprojekte - Fragen/Antworten](#), Zugriff 17.01.2025



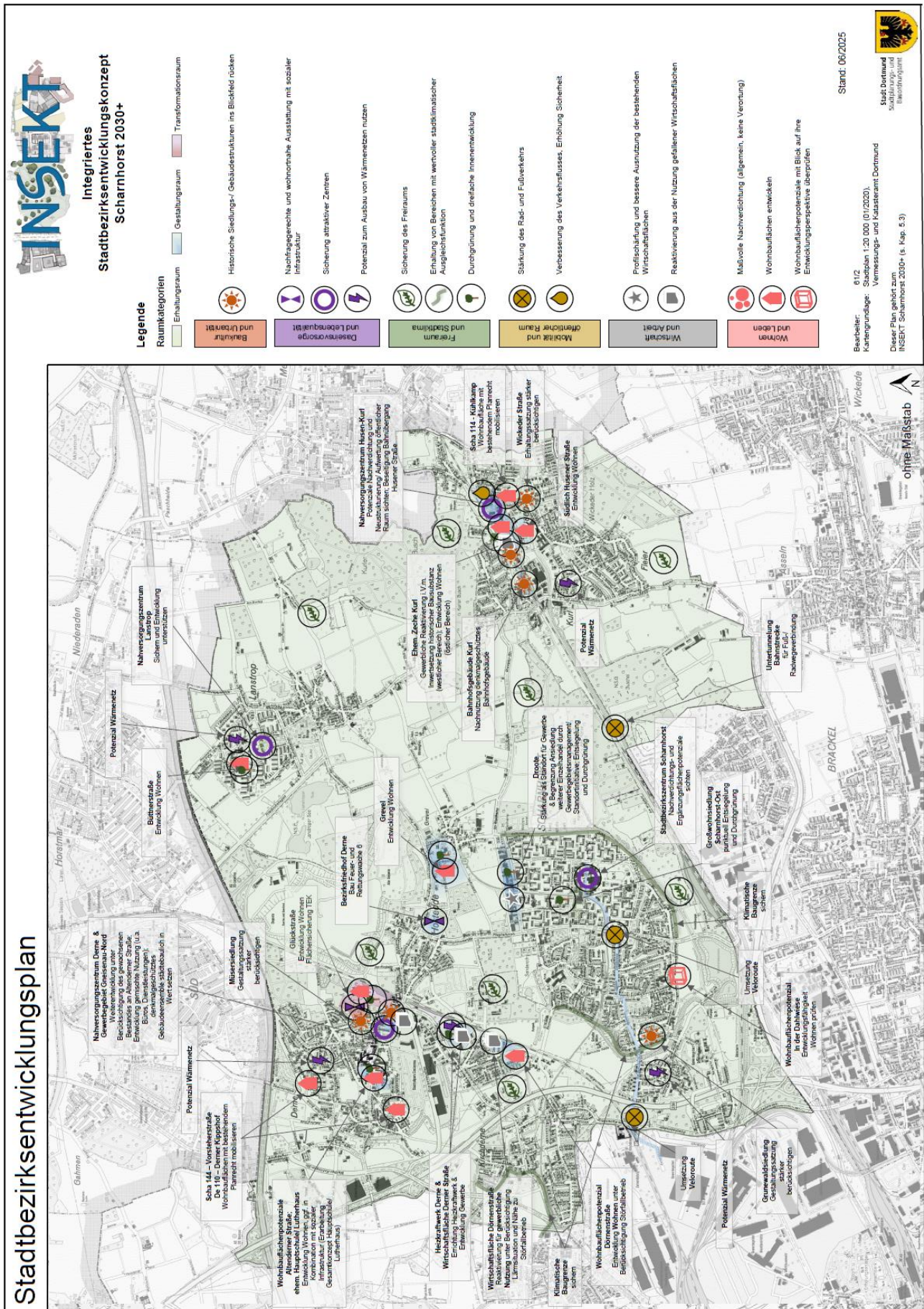
## Ziel: Wohnbauflächenpotenziale mit Blick auf ihre Entwicklungsperspektive überprüfen

Aufgrund von z. B. gewandelter planungsrechtlicher oder stadtklimatischer Anforderungen kann es dazu kommen, dass im Flächennutzungsplan für Wohnen vorgesehene Flächen sich ggf. nicht mehr für eine wohnbauliche Entwicklung eignen. Im Stadtbezirk Scharnhorst wurde zum aktuellen Zeitpunkt eine Fläche identifiziert, für die bei einer evtl. Neuaufstellung des Flächennutzungsplans eine Überprüfung der Darstellung empfohlen wird. Diese Einschätzung ist im Weiteren zu verifizieren und als Merkposten für eine evtl. erforderliche Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zusehen. Eine Änderung der planungsrechtlichen Situation dieser Flächen ist nur durch ein formelles Bauleitplanverfahren möglich.

### Handlungsempfehlung

<b>Verortung</b>	<b>Handlungsempfehlung</b>
In der Dahlwiese	<p><b>Überprüfung Entwicklungsfähigkeit des Wohnbauflächenpotenzials „In der Dahlwiese“ (ca. 65 Wohneinheiten)</b></p> <p>Die Fläche „In der Dahlwiese“ ist gut in die vorhandene Infrastruktur eingebunden, so dass sie sich aus diesem Blickwinkel gut für eine wohnbauliche Entwicklung eignen würde. Allerdings weist die Fläche vielfältige abwägungsbedürftige Aspekte der Klima- und Umweltverträglichkeit auf. Eine weitere wesentliche Herausforderung stellt die Vernässung der Fläche aufgrund der Nähe zum Kirchderner Graben dar. Daher wird empfohlen bei einer evtl. Neuaufstellung des Flächennutzungsplans die Fläche dahingehend zu überprüfen, ob sie weiterhin als Wohnbaufläche dargestellt werden kann.</p> <p><b>Akteur:</b> Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) <b>Zeithorizont:</b> mittel- bis langfristig</p>

Abbildung 52: Stadtbezirksentwicklungsplan Scharnhorst 2030+ (groß)



(Quelle: eigene Darstellung)

## 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.

### 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 27 Bürger\*innen an der Befragung beteiligt. Dies zeigt, dass es sich nicht um eine repräsentative Befragung handelt, sondern vielmehr ausschnittsweise ein Stimmungsbild der Bewohnerschaft vor Ort wiedergespiegelt wird. 19 der Teilnehmer\*innen wohnen im Stadtbezirk Scharnhorst. Der überwiegende Teil (22 Teilnehmer\*innen) ist zwischen 31 und 65 Jahre alt.

Die Rückmeldungen der Beteiligten zu den einzelnen Zielen der Handlungsfelder zeigt, dass diese Zustimmung finden. So lagen die Zustimmungswerte zwischen 70,3 % und 92,6 %. Die höchsten Zustimmungswerte erhielten die Ziele eine nachfragegerechte und wohnortnahe Ausstattung mit sozialer Infrastruktur sicherzustellen und Flächenreserven für soziale Infrastruktur planerisch zu sichern (92,6 %) sowie die historische Bau- und Siedlungsstruktur zu sichern und in Wert zu setzen (92,5 %). Die niedrigsten Zustimmungswerte erhielten die Ziele, eine Eisenbahnunterführung an der Husener Straße zu bauen (74,1 %) sowie nachzuverdichten und eine gesamtstädtische Strategie für eine Innenentwicklung/ Nachverdichtung zu entwickeln (70,3 %).

Die Befragung hatte weiterhin zum Ziel, den dringendsten Handlungsbedarf herauszustellen (max. drei Nennungen aus den sechs Handlungsfeldern). Dabei sehen die Befragten die größte Priorität in den Handlungsfeldern „Wohnen und Leben“ (18 Nennungen) „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“ (17 Nennungen) und „Mobilität und öffentlicher Raum“ (16 Nennungen). Als weniger bedeutend werden die Handlungsfelder „Freiraum und Stadtklima“ (8 Nennungen), „Wirtschaft und Arbeit“ (4 Nennungen) und „Baukultur und Urbanität“ (3 Nennungen) von den Teilnehmer\*innen eingeschätzt.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die an der Befragung teilgenommenen Bürger\*innen den im INSEKT Scharnhorst 2030+ erarbeiteten Zielen und Handlungsempfehlungen zustimmt.

### 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 konnten in den Ausführungen des Integrierten Stadtbezirkentwicklungskonzeptes berücksichtigt werden bzw. dienen als Themenspeicher und werden bei weitergehenden Planungen berücksichtigt.

## 7 Ausblick

Der Stadtbezirk Scharnhorst weist vielfältige, meist aufgelockerte Wohngebiete auf. Darüber hinaus hat er im Vergleich mit anderen Stadtbezirken überdurchschnittlich viele Wohnbauflächenpotenziale, wodurch sowohl für eine kurz-, mittel- als auch langfristige Entwicklung von Wohnbauflächen die planerischen Grundlagen gegeben sind. Die Siedlungsbereiche umgeben große Freiraumbereiche, die wichtige Funktionen hinsichtlich z. B. Erholungsnutzung, Naturschutz, Landwirtschaft und Stadtklima besitzen. Bei der Wirtschaftsflächenentwicklung steht weiterhin die Reaktivierung ehemaliger Montanflächen im Vordergrund. Eine Schwierigkeit dabei bilden die hohen Entwicklungskosten dieser Flächen. Gleichzeitig bietet sich jedoch die Chance, durch die Einbindung der historischen, charakteristischen Gebäudesubstanz einmalige und städtebaulich attraktive Wirtschaftsstandorte zu schaffen.

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

## 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 Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) – Referat Öffentlichkeitsarbeit (Hrsg.): Klimaschutzplan 2050 – Klimapolitische Ziele und Grundsätze der Bundesregierung. 2016

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

IHK zu Dortmund, 2016: Wirtschaftsgrün. Naturnahe Gestaltung von Firmengeländen. S. 12 f.

Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) (Hrsg.): Fachbeitrag des Naturschutzes und der Landschaftspflege für die Planungsregion des Regionalverbands Ruhr (RVR). 2017. Recklinghausen

Dortmunder Beiträge zur Umweltplanung – Umweltqualitätsziele der Freiraumentwicklung, 1998

Stadt Dortmund, Umweltamt: Umweltplan Dortmund, 2002

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

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

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

Stadt Dortmund, 3/Dez – Stabsstelle Dortmunder Statistik, 02/2020: Statistisches Jahrbuch. Jahrbuch Dortmunder Statistik 2019. Online unter: Statistisches Jahrbuch 2019 - Datenstand 31.12.2018 (dortmund.de)

Stadt Dortmund, Umweltamt: Landschaftsplan Dortmund, 2020

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

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

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

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

## *Internetquellen*

Bund Deutscher Architektinnen und Architekten: Bund Deutscher Architektinnen und Architekten BDA » Lanstroper Wohnhöfe – Das Modellprojekt des BDA Dortmund-Hamm-Unna wird realisiert (zugegriffen am 16.01.2025)

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

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

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

Emschergenossenschaft: <https://www.eglv.de/medien/oekologische-verbesserung-am-knoten-scharnhorst-ist-abgeschlossen-2/> (zugegriffen am 15.07.2024).

Spar- und Bauverein: Aktuelle Bauprojekte - Fragen/Antworten (zugegriffen am 17.01.2025)

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

Stadt Dortmund: Was ist der Masterplan Mobilität? | dortmund.de (zugegriffen am 04.06.2024)

Stadt Dortmund: „nordwärts“-Online-Karte: [https://rathaus.dortmund.de/wps/portal/dortmund/home/dortmund/rathaus/domap/services.domap.de/online\\_karte!/ut/p/z1/jZFNC8lwDIbv\\_go97KjJppvDWxEZYiaoOGcvsrE6B9pKVxX\\_vcWPg-A6c0hCeN43hABttdstHZDoRrfvVfE8vRaFqkqBU-PkMCWejtn4Tu2HWAYhEsPSRjNHJy7GBAXNk8Aa4lg0H\\_0BoCa7WfNC-g3gi7RSDQcx9EiRn\\_imo-HAts0AxtgARIMGwPs4mA8tjiJ7\\_YTwrO8XQCXbM8lk7yL1-KDUuRpZa-GE-up-DpdeN7lQua3lEIV9XJm4S\\_pQVQKkt8KOJ\\_WyX01Laddmt1vpPMAXSgE7w!!/dz/d5/L2dBISevZ0FBIS9nQSEh/](https://rathaus.dortmund.de/wps/portal/dortmund/home/dortmund/rathaus/domap/services.domap.de/online_karte!/ut/p/z1/jZFNC8lwDIbv_go97KjJppvDWxEZYiaoOGcvsrE6B9pKVxX_vcWPg-A6c0hCeN43hABttdstHZDoRrfvVfE8vRaFqkqBU-PkMCWejtn4Tu2HWAYhEsPSRjNHJy7GBAXNk8Aa4lg0H_0BoCa7WfNC-g3gi7RSDQcx9EiRn_imo-HAts0AxtgARIMGwPs4mA8tjiJ7_YTwrO8XQCXbM8lk7yL1-KDUuRpZa-GE-up-DpdeN7lQua3lEIV9XJm4S_pQVQKkt8KOJ_WyX01Laddmt1vpPMAXSgE7w!!/dz/d5/L2dBISevZ0FBIS9nQSEh/) (zugegriffen am 08.02.2024)

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

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)

Stadt Dortmund: Umsetzung der Wohnungspolitischen Agenda: Umsetzung der Wohnungspolitischen Agenda (zugegriffen am 05.06.2024)

Wikipedia: ECA-Siedlung: ECA-Siedlung – Wikipedia (zugegriffen am 05.02.2025)

## *Beschlussvorlagen*

Barrierefreie Stadtbahnhaltestellen/ DS-Nr. 22296-21, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 14.06.2022

Barrierefreie Bushaltestellen/ DS-Nr. 17473-20, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 18.11.2021

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

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

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

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

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

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

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

nordwärts/ DS-Nr. 14748-15, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 07.05.2015

Lärmaktionsplan/ DS-Nr. 39688-25, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 13.02.2025

Rahmenplanung Derne/ DS-Nr. 03680-05, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 15.12.2005

Rahmenplan Dorferneuerung Grevel/ DS-Nr. 08260-07, Beschluss des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen vom 23.05.2007

Rahmenplan Husen-Kurl/ DS-Nr. 08805-13, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 14.02.2013

Rahmenplan Scharnhorst-West/ DS-Nr. 07368-12, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 20.12.2012

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

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

Wirtschaftsflächenstrategie/ DS-Nr. 36262-24 und Zusatz-/Ergänzungsantrag 36262-24/5, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 03.07.2025

Zukünftige Wohnbauflächenentwicklung in Dortmund – Handlungsstrategie/ DS-Nr. 04710-16, Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 10.11.2016

### *Gesetze, Verordnungen und Satzungen*

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

Denkmalschutzgesetz NW in der ab 1. Juni 2022 geltenden Fassung

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

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

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

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

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

## Anhang 2 Abkürzungsverzeichnis

A – Autobahn

AK – Autobahnkreuz

ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung

ASB – Allgemeine Siedlungsbereiche

B - Bundesstraße

BauGB – Baugesetzbuch

BauO – Bauordnung

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung

Bf - Bahnhof

BMWSB – Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen

BNatschG – Bundesnaturschutzgesetz

BoGeStra – Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft

B&R – Bike and Ride

BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

bzw. - beziehungsweise

CTD – Container Terminal Dortmund

DOGA – Dortmunder Gesellschaft für Abfall

DS-Nr. – Drucksache-Nummer

EDG – Entsorgung Dortmund GmbH

EFH - Einfamilienhaus

ENP – Energienutzungsplan

etc. – et cetera

EW - Einwohner\*innen

ff. – fort folgende

FNP – Flächennutzungsplan

GEP – Gebietsentwicklungsplan

GIB – Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen

GWB – Geschosswohnungsbau

ha – Hektar

Hbf - Hauptbahnhof

IBA – Internationale Bauausstellung

i.d.R. – in der Regel

IGA – Internationale Gartenausstellung

INSEKT – Integriertes Stadtbezirkentwicklungskonzept

Kfz – Kraftfahrzeug



kV – KiloVolt


KV – Kombiniertes Verkehr  
LEP - Landesentwicklungsplan  
Lkw – Lastkraftwagen  
LWL – Landschaftsverband Westfalen-Lippe  
m – Meter  
NRW – Nordrhein-Westfalen  
NVZ – Nahversorgungszentrum  
MIV – Motorisierter Individualverkehr  
ÖPNV – öffentlicher Personennahverkehr  
ÖSPV – öffentlicher Straßenpersonenverkehr (Busse und Straßenbahnen)  
RB - Regionalbahn  
rd. – rund  
RP Ruhr – Regionalplan Ruhr  
RS1 – Radschnellweg 1  
RVR – Regionalverband Ruhr  
SFM – Siedlungsflächenmonitoring  
sog. – so genannte  
SPNV – Schienenpersonennahverkehr  
StA – Stadtamt  
TEK – Tageseinrichtung für Kinder  
u. a. – unter anderem  
VER – Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr  
VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr  
WE – Wohneinheiten  
z. B. – zum Beispiel  
z. T. – zum Teil  
ZVB – zentraler Versorgungsbereich

# Anhang 3 Legende Flächennutzungsplan 2004

## 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 nahversorgungsrelevante Sortimente (siehe nebenstehenden Hinweis) ★
- GK** Großkino
- GM** Großmarkt
- GVZ** Güterverkehrszentrum
- HAFEN** Hafen
- HFS** Hotelfachschule
- MDB** Med. Dienstleistungs- und Beherbergungsgewerbe
- MFZ** Multifunktionales Zentrum
- MVSF** Messen, Veranstaltungen, Sport und Freizeit
- NV** Nahversorgung
- SF** Sport und Freizeit
- SK** Spielkasino
- SH** Sporthotel
- TÜV** Technischer Überwachungsverein
- TECH** Technologiegebiet
- UNI** Universität und unibezogene Einrichtung








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

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









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

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

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

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



### Grünflächen (§ 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB)

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








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

-  Landwirtschaft
-  Wald

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

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

## II. Ergänzende Darstellungen

<b>SSP</b>	Siedlungsschwerpunkt gemäß § 6 Landesentwicklungsprogramm, untergliedert nach:
	1. Stufe (Innenstadt mit City)
	2. Stufe (Stadtbezirkszentrum)
	3. Stufe (Ortsteilzentrum)
	Quartiersversorgungszentrum
	Gebiete für flächenintensive Großvorhaben, Landesentwicklungsplan
	Bereich mit Marktfunktion
	Konzentrationsflächen für Windkraftanlagen

## III. Nachrichtlich übernommene oder vermerkte Fachplanungen

(§ 5 Abs. 4 BauGB) nach anderen gesetzlichen Vorschriften

	Flughafen (Planfestgestellter Bereich)
	Betriebsfläche für den Luftverkehr
	Bauschutzbereich
	Lärmschutzzonen 1, 2 und C
	Regionallughafen
	Abfall (Deponie)
	Bereich unter Bergaufsicht
	Recyclinghof
	Festgesetzte Überschwemmungsgebiete
	Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten
	Noch nicht festgesetzte Überschwemmungsgebiete
	Wasserschutzgebiet
	Naturschutzgebiete
	Landschaftsschutzgebiete
	Geschützte Landschaftsbestandteile
	Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken

### Rechtsgrundlagen

Die Aufstellung des Flächennutzungsplanes erfolgt nach den Vorschriften

- des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.08.1997 (BGBl. I, S. 2141, ber. BGBl. 1998 I, S. 137, BGBl. III/FNA 213-1) in der zur Zeit geltenden Fassung.

- der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I, S. 132 BGBl. III/213-1-2) zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von

Wohnbauland vom 22.04.1993 (BGBl. I, S. 466)

- der Planzeichenverordnung (PlanzV) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I, S. 58)

- der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV NRW S. 666, SGV NRW 2023)

### ★ Ergänzender Hinweis zur textlichen Darstellung SO GH

Von den definierten Einschränkungen gelten folgende Ausnahmen:

1. Sondergebiete Mengeder Straße / Dörwerstraße, Königshalt / Schragmüllerstraße und Aspeystraße:  
Sie dienen der Ansiedlung von Lebensmittelmärkten.
2. die drei Sondergebietsstandorte des großflächigen Einzelhandels Aplerbeck - Ost, Bornstraße und Indu - Park:  
Sie dienen der Unterbringung großflächiger nicht zentrenrelevanter und nicht nahversorgungsrelevanter Einzelhandelsbetriebe.  
An jedem der drei Standorte sind zusätzlich jeweils ein SB-Warenhaus und die zum Zeitpunkt des Feststellungsbeschlusses des F-Planes bereits genehmigten Fachmärkte zulässig.