



Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund

Erläuterungsbericht
2004

Stadt Dortmund
Stadtplanungsamt



Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund

**Erläuterungsbericht
2004**

Inhaltsverzeichnis

1	Der Flächennutzungsplan als vorbereitender Bauleitplan	11
1.1	Aufgaben des Flächennutzungsplans (F-Plan)	11
1.2	Rechtswirkungen des F-Plans	12
1.3	Inhalt des F-Plans	13
1.4	Anlass für die Neuaufstellung und Planerfordernis	13
2	Planerische Vorgaben	15
2.1	Raumordnung	15
2.2	Landesplanung	15
2.3	Regionalplanung	16
2.4	Kommunale Planung	17
3	Verfahren und Vorgehensweise bei der Erarbeitung des F-Plans	19
3.1	Ablauf und Zeitplanung des Aufstellungsverfahrens	19
3.2	Besondere Vorgehensweise in Dortmund	20
4	Grundlagen und Rahmenbedingungen	27
4.1	Allgemeine Grundlagen	27
4.2	Naturräumliche Gliederung	28
4.3	Historische Entwicklung	28
4.4	Demografische Entwicklungslinien	33
4.5	Allgemeine wirtschaftliche Entwicklung	39
4.6	Rahmenbedingungen aus städtischer Umweltsicht	41
5	Zielvorgaben für den Flächennutzungsplan	43
5.1	Stadtentwicklungsziele	43
5.2	Städtebauliche Entwicklungsimpulse	45
5.3	"dortmund-project" als Reaktion auf den Strukturwandel	49
6	Sektorale Rahmenbedingungen	51
6.1	Wohnen	51
6.2	Wirtschaft	61
6.3	Freiraumsystem	71
6.4	Umweltschutz	87
6.5	Technische Infrastruktur	103
6.6	Soziale Infrastruktur	107
6.7	Verkehr	109
7	Erläuterungen zu den Darstellungen	119
7.1	Flächen für den Wohnungsneubau	119
7.2	Wirtschaft	139
7.3	Grün- und Freiflächen	159
7.4	Umwelt	187
7.5	Technische Infrastruktur	199
7.6	Soziale Infrastruktur	201
7.7	Verkehr	205
8	Flächenangaben	217
9	Fortschreibung	219

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1: Zeitablaufplan der F-Plan-Neuaufstellung	19
Abbildung 2: Verfahrensablauf F-Plan-Aufstellung	20
Abbildung 3: Kooperationsmodell	21
Abbildung 4: Verhältnis F-Plan- Masterplan - InSEKts	22
Abbildung 5: Erarbeitungsablauf der InSEKts	22
Abbildung 6: Einbindung des Flächennutzungsplans.....	24
Abbildung 7: Entwicklung der Hauptwohnbevölkerung in Dortmund 1991-2003	33
Abbildung 8: Altersaufbau der Dortmunder Bevölkerung am 31.12.2003	34
Abbildung 9: Wohnortpräferenzen der Wegziehenden	36
Abbildung 10: Reale und prognostizierte Anzahl Haushalte in Dortmund (Szenario "dortmund-project")	37
Abbildung 11: Entwicklung der Baufertigstellungen 1985-2003	57
Abbildung 12: Entwicklung verschiedener Luftschadstoffe im Rhein-Ruhr-Gebiet	91
Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl in Dortmund	113
Abbildung 14: Wegezweck	113
Abbildung 15: Wohnungsangebot und -bedarf im Szenario "dortmund-project"	121
Abbildung 16: Durchschnittl. Flächenkennziffer regionaler Logistikunternehmen	143
Abbildung 17: Einordnung der ermittelten Flächenkennziffer	143
Abbildung 18: Flächenverhältnis 1985 - 2001 - 2015	218

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1: "dortmund-project": Beschäftigtenzuwachs von 2000 bis 2010	49
Tabelle 2: Wohnungsbaufertigstellungen 2002 - Vergleich mit anderen Großstädten	57
Tabelle 3: Baufertigstellungen 1985 - 2002	58
Tabelle 4: Gasaustrittswahrscheinlichkeit	99
Tabelle 5: Entwicklung der Pendlerzahlen in Dortmund	114
Tabelle 6: Abschätzung des Brutto-Wohnbauflächen-Bedarfs 2004 -2015	128
Tabelle 7: Bedarfsdeckung: Wohnbauflächen bis 2015	131
Tabelle 8: Aufteilung der Wohnbauflächenpotenziale auf die Stadtbezirke	133
Tabelle 9: Neue Wohnbauflächen in den Stadtbezirken	134
Tabelle 10: Nachrangig zu entwickelnde Wohnbauflächen	136
Tabelle 11: Eingriffe in Natur und Landschaft durch Wohnbauflächen	138
Tabelle 12: Flächenbilanz Technologiepark / Mikrosystemtechnik	140
Tabelle 13: Büroarbeitsplätze und Flächenbedarf	141
Tabelle 14: Büroflächenbedarf und -angebot	141
Tabelle 15: Bruttoflächenzuwachs Logistik	144
Tabelle 16: Bruttoflächenbedarf Logistik	144
Tabelle 17: Flächenbedarf Industrie und Gewerbe bis 2015	146
Tabelle 18: Neue Gewerbeflächen	148
Tabelle 19: Verhältnis Flächenangebot und Flächenbedarf	149
Tabelle 20: Parkanlagen und Grünverbindungen	160
Tabelle 21: Bedarfsdeckung Dauerkleingartenanlagen	168
Tabelle 22: Flächen für Dauerkleingartenanlagen	169
Tabelle 23: Friedhöfe	176
Tabelle 24: Naturschutzgebiete	183
Tabelle 25: Geplante Straßenmaßnahmen des Bundes und des Landes	208
Tabelle 26: Änderung von Schienenverkehrsflächen in andere Nutzungen	211
Tabelle 27: Flächengrößen in den Flächennutzungsplänen	217

Verzeichnis der Beipläne (im Anhang)

- ① Flächennutzungsplan 1985
- ② Wohnbauflächenpotenziale
- ③ Wirtschaftsflächen
- ④ Wirtschaftsflächenpotenziale
- ⑤ Quartiersversorgungszentren/Siedlungsschwerpunkte
- ⑥ Radial-Konzentrisches Freiraummodell
- ⑦ Altstandorte/Altablagerungen
- ⑧ Oberflächennaher ehem. Bergbau und potenzielle Methangasaustritte
- ⑨ Emscher Landschaftspark
- ⑩ Bodendenkmale
- ⑪ Ökologischer Ausgleich
- ⑫ Potenzielle Überschwemmungsbereiche
- ⑬ Schutzgebiete
- ⑭ Straßennetz
- ⑮ Schienennetz

1	Der Flächennutzungsplan als vorbereitender Bauleitplan	11
1.1	Aufgaben des Flächennutzungsplans (F-Plan)	11
1.1.1	Allgemeine Aufgaben	11
1.1.2	Umweltbezogene Aufgaben des F-Plans nach BauGB	11
1.2	Rechtswirkungen des F-Plans	12
1.3	Inhalt des F-Plans	13
1.4	Anlass für die Neuaufstellung und Planerfordernis	13

1 Der Flächennutzungsplan als vorbereitender Bauleitplan

1.1 Aufgaben des Flächennutzungsplans (F-Plan)

1.1.1 Allgemeine Aufgaben

Die vorbereitende und die verbindliche Bauleitplanung, der Flächennutzungsplan (F-Plan) und der Bebauungsplan (B-Plan), haben ihre Rechtsgrundlagen in den §§ 1, 2, 5, 6 und 7 des Baugesetzbuches (BauGB). Danach sind alle Gemeinden verpflichtet, Bauleitpläne, also auch einen F-Plan, aufzustellen, "sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist." (§ 1 (3) BauGB)

Gesetzliche Aufgabe eines F-Plans ist es somit, eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und eine sozial gerechte Bodennutzung zu gewährleisten und dazu beizutragen, die Umwelt und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen.

Der F-Plan erfüllt diese Aufgabe u.a. dadurch, dass er für das gesamte Gemeindegebiet in den Grundzügen darstellt, welche "Art der Bodennutzung" sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung "nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde" (§ 5 Abs.1 BauGB) für einen Zeitraum von 15-20 Jahren ergibt.

In diesen Darstellungen wird der planerische Wille der Gemeinde ausgedrückt, der Auskunft gibt über die Absichten der Gemeinde bezüglich der weiteren (räumlichen) Entwicklung ihres Gebietes.

Der F-Plan soll dabei die Nutzung aller Flächen im Gemeindegebiet so steuern, dass im Sinne einer

möglichst konfliktfreien Flächenverteilung die voraussehbaren räumlichen Nutzungsansprüche, die durchaus miteinander konkurrieren können, gegeneinander abgewogen werden.

In einem F-Plan werden viele unterschiedliche flächenrelevante Planungsabsichten und Standortüberlegungen für das gesamte Gemeindegebiet zusammengeführt.

Eine weitere wesentliche Aufgabe besteht darin, ausreichend Flächen für künftige kommunale Entwicklungsziele sicherzustellen.

Es geht aber nicht nur um die Darstellung neuer Flächennutzungen, sondern auch um die Sicherung vorhandener Flächen, vor allem von Grün- und Freiflächen, und die Festigung der städtebaulichen Struktur der Stadt.

1.1.2 Umweltbezogene Aufgaben des F-Plans nach BauGB

In der heutigen Zeit gewinnen Nachhaltigkeitsaspekte im Sinne der Agenda 21 zunehmend an Bedeutung. Deshalb sind im Zuge der Aufstellung des F-Plans als vorbereitendes Instrument der Flächennutzung auch die Belange des Umweltschutzes mit den übrigen kommunalen Entwicklungsaufgaben abzuwägen. Das Baugesetzbuch fordert für die Aufstellung des F-Plans eine querschnittshafte Durchdringung von städ-

tebaulichen Entwicklungsaufgaben und kommunalem Umweltschutz. Der F-Plan muss seinen Beitrag zur Umweltvorsorge und damit zur Nachhaltigkeit der Lebensbedingungen in der Gemeinde leisten. Die inhaltliche Qualität misst sich auch an der systematischen Aufbereitung und nachvollziehbaren Gewichtung der Umweltbelange für die Abwägung.

Die verpflichtenden Leitvorgaben und Grundsätze des § 1 Abs. 5 BauGB für den F-Plan sind

- die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung,
- die Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt und
- der Schutz und die Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen.

Die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum sind mit seinen ökologischen Funktionen in einen angemessenen Ausgleich zu bringen, damit eine dauerhafte und tragfähige räumliche Ordnung und Entwicklung entsteht. Die zur Verfügung stehenden Flächen und Ressourcen sind zu schonen und für zukünftige Generationen zu erhalten. Dies umschreibt das Planungsziel der Zukunftsfähigkeit, welche durch eine nachhaltige und umweltgerechte Entwicklung erreicht wird. Bei der Umweltkonferenz in Rio de Janeiro 1992 wurde im Rahmen der Agenda 21 dieses Planungsziel verbindlich formuliert.

Bereits im § 1a BauGB werden über die Inhalte des § 1 hinaus ausdrücklich besondere, abwägungsrelevante umweltschützende Belange genannt wie

- der sparsame und schonende Umgang mit dem Medium Boden:
Die Bestimmung enthält die Verpflichtung, den Bodenverbrauch insbesondere quantitativ zu begrenzen, Schadstoffeinträge in Böden zu minimieren und bodenschonend zu handeln, indem wertvolle Böden gesichert und Bodenerosionen und Bodenverdichtungen vermieden werden.

- die Berücksichtigung der Darstellungen der Landschaftspläne:
Den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes wird ein besonderer Stellenwert beigemessen. Nur unter besonderen Rechtfertigungsgründen kann sich der F-Plan über die Inhalte der Landschaftspläne hinwegsetzen. Zudem wird dadurch das Ausgleichserfordernis für Eingriffe in Natur und Landschaft begründet, welches in § 5 BauGB ausdrücklich benannt ist.
- die Entwicklung von Leitvorstellungen zur Umsetzung der Eingriffsregelung
- die Berücksichtigung von Plänen des Wasserrechts, des Abfallrechtes und des Immissionsschutzrechtes und
- die Prüfung nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie.

1.2 Rechtswirkungen des F-Plans

Als vorbereitender Bauleitplan regelt der F-Plan Art und Maß der heutigen und künftigen Bodennutzung nicht parzellenscharf. Er überlässt damit den nachfolgenden Planungsebenen der Stadtbezirkentwicklungs-konzepte und der verbindlichen Bebauungspläne noch genügend Handlungsspielraum zur konkreten Regelung der baulichen und sonstigen Nutzung der Grundstücke.

Der rechtsverbindliche F-Plan ist für alle am Verfahren beteiligten Behörden und Organisationen, die Träger öffentlicher Belange sind, bindend. Gegenüber der Bürgerschaft entwickelt der F-Plan keine unmittelbare Rechtswirkung. Aus seinen Darstellungen sind weder Rechtsansprüche, wie etwa die Erteilung einer Baugenehmigung, noch Entschädigungsansprüche herzuleiten.

Eine mittelbare Betroffenheit ergibt sich allerdings daraus, dass die Bebauungspläne, die gegenüber jeder Bürgerin und jedem Bürger rechtsverbindliche Festsetzungen treffen, aus den Darstellungen des F-Plans zu entwickeln sind.

Eine weitere mittelbare Rechtswirkung entfaltet der F-Plan bei bestimmten Bauvorhaben im Außenbereich (§ 35 BauGB), bei deren Zulässigkeitsprüfung die Darstellungen des F-Plans als öffentlicher Belang zu beachten sind.

1.3 Inhalt des F-Plans

Die Inhalte des F-Plans sind im § 5 Abs. 2 bis 4 BauGB geregelt. Dieser Paragraph listet einen beispielhaften Katalog von Darstellungen auf, der allerdings nicht abschließend ist, also gekürzt oder erweitert werden kann. Zu den Darstellungen kommen noch Kennzeichnungen und nachrichtliche Übernahmen bzw. Vermerke, die Planungen nach anderen gesetzlichen Vorschriften betreffen. Um eine grafische Überfrachtung des Flächennutzungsplans zu vermeiden, wurde in Dortmund neben einem Hauptplan auch ein Teilplan "Technische Ver- und Entsorgung" erarbeitet. Der Teilplan entfaltet die gleiche rechtliche Bindungswirkung wie der Hauptplan.

Die Darstellungen des F-Plans dokumentieren für die Gemeinde, also für die Verwaltung und die Bürgerschaft gleichermaßen, die Entwicklungsvorstellungen der Stadt, die sie im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung bestimmen kann.

Die Inhalte des F-Plans, welche die Gemeinde aufgrund fachgesetzlicher Vorgaben übernehmen oder nur kennzeichnen muss, sind dem planerischen Willen der Gemeinde weitgehend entzogen und nicht unmittelbar zu beeinflussen. Mit einer Kennzeichnung werden Flächen, die eine gesetzlich definierte besondere Beschaffenheit (§ 5 Abs.3 BauGB) aufweisen, im F-Plan aufgezeigt. Durch nachrichtliche Übernahmen und Vermerke werden Planungen und sonstige Nutzungsregelungen, die nach anderen gesetzlichen Vorschriften festgesetzt sind, in den F-Plan übernommen.

- Gender Mainstreaming / Gender Planning
Der englische Begriff "Gender" bezeichnet das soziale Geschlecht, also gesellschaftlich bestimmte Rollen, Rechte und Pflichten von Frauen und Männern. "Mainstream" (zu Deutsch: "Hauptstrom") soll ausdrücken, dass

ein bestimmtes Handeln (hier ein geschlechterbewusstes) zum Bestandteil des normalen Organisationshandelns wird.

Auf die Stadtentwicklung bezogen bedeutet Gender Planning (GM), dass bereits bei der Planung und der Entscheidungsfindung auf unterschiedliche Bedürfnisse von Frauen und Männern hingewiesen wird. Gender Planning ermöglicht die Gestaltung einer Stadt, die für Frauen und Männer gleichermaßen attraktiv ist und gleiche Entwicklungsperspektiven für beide Geschlechter eröffnet. Ziel ist es, Chancengleichheit in der Stadtentwicklungs- und Städtebaupolitik herzustellen, so dass Räume gleichberechtigt durch Mädchen und Jungen, Jugendliche, Frauen und Männer genutzt werden und eine gleichberechtigte Teilhabe an ihnen besteht.

Um GM im Verwaltungshandeln erfolgversprechend einzuführen, wird es in einzelnen Projekten und Fachbereichen, also nachfrageorientiert, ausgerichtet. Einen Anfang hat das Frauenbüro gemeinsam mit dem Stadtplanungsamt gemacht. So stellt das Stadtplanungsamt anhand eines Leitfadens zum "Gender Planning" (GM in der räumlichen Planung) nunmehr bereits bei der Aufstellung von Bauleitplänen sicher, dass auf eine geschlechtergerechte Planung geachtet wird.

Dem F-Plan wird gemäß § 5 Abs. 5 BauGB ein Erläuterungsbericht beigelegt. Darin sind die Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung darzulegen. Er ist mit seinem Text und den Beiplänen bzw. Themenkarten nicht gesetzlicher Bestandteil des F-Plans, jedoch begleitet der Bericht als zusätzliche Informationsquelle die gesamte Planaufstellung. Bei inhaltlichen Änderungen des F-Plans ist der Erläuterungsbericht entsprechend fortzuschreiben.

1.4 Anlass für die Neuaufstellung und Planerfordernis

Der rechtsgültige F-Plan wurde in den Jahren 1978 - 1985 erarbeitet und erhielt am 27.06.1985 Rechtskraft.

Seitdem sind gravierende Entwicklungen in der Bundesrepublik Deutschland und in Dortmund eingetreten, die Auswirkungen auf die Flächennutzungsplanung haben:

- Durch den Rückzug der Montanindustrie aus Dortmund sind große Flächen frei geworden, wie etwa das Gebiet der ehemaligen Westfalenhütte oder die Flächen der ehemaligen Hochöfen bzw. Kokerei Phoenix in Hörde, die nun neu genutzt werden können; teilweise sind diese Flächen auch schon reaktiviert worden. Die geostrategischen Veränderungen in Europa führten zur Aufgabe der ehemaligen Militärfächen an der B1 und in Brackel, die unter dem Begriff "Konversion" neuen, nicht militärischen Nutzungen zugeführt worden sind bzw. werden sollen.
- Der fortschreitende Strukturwandel in der Stadt - Bedeutungsabnahme des sekundären Sektors (Produktion), Zunahme des tertiären Sektors (Dienstleistungen) - geht mit vielfältigen neuen Ansprüchen an Flächennutzung und -struktur einher.
- Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und neuen Ansprüchen an Wohnungsbau und Siedlungsstruktur wird der bestehende Flächennutzungsplan ebenfalls nicht mehr gerecht.
- Ein verändertes Freizeitverhalten der Bevölkerung und gestiegene ökologische Ansprüche führen zu neuen planerischen Herausforderungen.

Deutliche Hinweise auf diese neuen Entwicklungen und auf die Notwendigkeit planerisch darauf

zu reagieren, geben die ca. 140 Änderungsverfahren des rechtsgültigen F-Plans, die seit 1985 vom Rat beschlossen bzw. eingeleitet wurden.

Auch durch die Erarbeitung von zahlreichen sektoralen und teilräumlichen Entwicklungskonzepten war erkennbar geworden, dass der noch rechtsgültige F-Plan nicht mehr Grundlage einer sinnvollen und geordneten Stadtentwicklung sein kann und somit die Aufstellung eines neuen F-Plans erforderlich wird.

Der Beschluss, einen neuen F-Plan aufzustellen, wurde vom Rat am 14.12.2000 gefasst.

Als wesentliche Zielperspektiven wurden

- die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes und damit des oberzentralen Arbeitsplatzschwerpunktes Dortmund, insbesondere die Weiterentwicklung wirtschaftlicher Schwerpunktbranchen - z.B. der Kommunikations-, Logistik- und Medienwirtschaft und der Mikrotechnik,
- eine Orientierung der Wohnbauflächenentwicklung an speziellen Bedarfen und Markterfordernissen, sowie
- die Fortführung einer ökologisch orientierten Freiraumentwicklung

als Grundlage einer hohen Lebensqualität in der Stadt formuliert. Nicht zuletzt soll die Entwicklung der kommunalen Infrastruktur weitergeführt werden und sich dabei an den Erfordernissen einer sozialen Integration orientieren.

2 Planerische Vorgaben	15
2.1 Raumordnung	15
2.2 Landesplanung	15
2.3 Regionalplanung	16
2.4 Kommunale Planung	17
2.4.1 Verbindliche Bauleitplanung	17
2.4.2 Landschaftsplanung	17
2.4.3 Informelle Planungen	18

2 Planerische Vorgaben

Die Bauleitplanung ist Aufgabe der Gemeinde im Rahmen ihrer kommunalen Selbstverwaltung. Der Planungsspielraum der Gemeinde ist jedoch, neben anderen Einschränkungen, begrenzt durch Vorgaben der überörtlichen Planung.

Nach § 1 Abs. 4 BauGB ist der F-Plan den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen.

2.1 Raumordnung

Die Aufgabe der Raumordnung ist im Bundesraumordnungsgesetz (ROG) geregelt. Die Raumordnung ist die übergeordnete (d.h. überörtlich und nicht auf Teilräume, z.B. ein Gemeindegebiet beschränkte) und zusammenfassende (d.h. nicht auf sachliche Teilsysteme, z.B. die bauliche Nutzung beschränkte) Planung und Ordnung des Raumes. Leitvorstellung der Raumordnung ist "eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung führt" (§ 1 ROG). Im ROG werden für die Raumordnung Grundsätze entwickelt, die als Vorgabe für Abwägungs- und Ermessensentscheidungen in nachfolgenden Planungen zu beachten sind.

Bei den Grundsätzen der Raumordnung sind u.a. benannt:

- eine ausgewogene Entwicklung der Siedlungs- und Freiraumstruktur,
- Sicherung und Entwicklung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes im besiedelten und unbesiedelten Bereich insbesondere

durch Biotopverbund und sparsamen und schonenden Umgang mit Wasser und Boden,

- Ausgleich von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes,
- Ausgleich der wirtschaftlichen, infrastrukturellen, sozialen, ökologischen und kulturellen Verhältnisse,
- Vorrang der Wiedernutzung brachgefallener Siedlungsflächen vor der Inanspruchnahme von Freiflächen.

Das ROG enthält die Rechtsgrundlage für die Landesplanung und für die Regionalplanung. Auf diesen Planungsebenen werden die Grundsätze der Raumordnung konkretisiert und in "Ziele der Raumordnung und Landesplanung" umgesetzt, die dann für die gemeindliche Bauleitplanung verbindlich sind und nicht mehr der kommunalen Abwägung unterliegen.

2.2 Landesplanung

Die Landesplanung in Nordrhein-Westfalen ist im Landesplanungsgesetz (LPIG) geregelt. Das für Raumordnung und Landesplanung zuständige Ministerium (Landesplanungsbehörde) hat gemäß § 12 Landesplanungsgesetz ein Landesentwicklungsprogramm erarbeitet, das allgemeine Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung für die Gesamtentwicklung des Landes enthält.

Auf der Grundlage dieses Landesentwicklungsprogramms werden die Ziele der Raumordnung und Landesplanung in Landesentwicklungsplänen (LEP) festgelegt. (§ 13 LPIG).

In Nordrhein-Westfalen ist im Jahre 1995 ein einheitlicher, fachübergreifender und integrierter Landesentwicklungsplan vorgelegt worden. Ein besonderer Schwerpunkt bei der Aufstellung dieses Plans war die Integration des Freiraumschutzes in die Landesplanung.

Der Landesentwicklungsplan legt die Ziele der Raumordnung und Landesplanung in Text und Zeichnung für das gesamte Landesgebiet fest. Dies ist insbesondere das System der zentralörtlichen Gliederung und der Entwicklungsachsen. Diese Ziele sind bei der nachfolgenden Regionalplanung (Gebietsentwicklungsplanung) zu beachten und zu konkretisieren.

2.3 Regionalplanung

Die Gebietsentwicklungsplanung (GEP) wird auf der Ebene der Regierungsbezirke erarbeitet. Der GEP Teilabschnitt Dortmund / Kreis Unna / Hamm bildet einen räumlichen Teilabschnitt innerhalb des Regierungsbezirks Arnsberg. Auf dieser Planungsstufe werden die regionalen Ziele der Raumordnung und Landesplanung formuliert:

- Zum einen soll der GEP den durch das Landesentwicklungsprogramm und die Landesentwicklungspläne vorgegebenen Rahmen der Raumordnung und Landesplanung für das Gebiet eines Regierungsbezirks zu umsetzbaren Zielen und Leitlinien für die kommunale Entwicklung konkretisieren,
- zum anderen soll er Einzelinteressen der Gemeinden untereinander abstimmen und sie mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung zu einem regionalen Konzept zusammenfügen.

Der GEP übernimmt weiterhin mit seinen Darstellungen auch die Funktion des Landschaftsrahmenplans und des forstlichen Rahmenplans.

Die Gebietsentwicklungsplanung im Regierungsbezirk Arnsberg wird kontinuierlich aktualisiert und fortgeschrieben. Für den Teilabschnitt Dortmund/Kreis Unna/Hamm ist dieser aktuell wegen der wirtschaftlichen Dynamik dieses Raumes und der vielfältigen Veränderungen der räumlichen

Rahmenbedingungen neu aufgestellt worden. Der Strukturwandel, die neuen Herausforderungen und Schwerpunkte für Wirtschaft und Beschäftigung sowie insbesondere die Veränderungen der demografischen Entwicklung im Ballungsraum und in der östlichen Randzone des Ruhrgebiets machen eine grundlegende Überarbeitung des zur Zeit noch rechtsgültigen Plans aus dem Jahre 1984 erforderlich, was durch die Erarbeitung eines GEP inzwischen geschehen ist.

Dieser GEP formuliert die Absicht, durch eine abgestimmte, den Vorgaben des Raumordnungsgesetzes entsprechende nachhaltige räumliche Planung

- die besonderen Entwicklungschancen dieses Raumes zu fördern,
- den hohen infrastrukturellen Standard zu sichern und weiterzuentwickeln und
- der negativen demografischen Entwicklung (Bevölkerungsschwund, Überalterung), soweit dies durch regionalplanerische Einflussnahme möglich ist, entgegenzusteuern.

Neben allgemeinen Aussagen zur Siedlungsflächenentwicklung legt der Entwurf einen besonderen Schwerpunkt auf die Entwicklung des Freiraums und definiert folgende übergreifende Planungsziele:

- Nachhaltige Siedlungsentwicklung und Siedlungsflächen in freiraumverträglicher Form,
- Umweltschonende und flächensparende Siedlungsentwicklung,
- Reaktivierung von Brachflächen,
- Entwicklung eines gestuften, zusammenhängenden Freiraumsystems von regionalen Grünzügen bis hin zu innerörtlichen Grünflächen.

Der Flächennutzungsplan als Teil der Bauleitplanung einer Gemeinde unterliegt der Anpassungspflicht an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung. Dies bedeutet, dass die Stadt Dortmund ihre Planung mit der übergeordneten Planung abzustimmen hat.

Bei der Aufstellung des neuen F-Plans ist dieser vorgegebene Rahmen beachtet worden.

Die Stadt Dortmund hat in ihrer vom Rat am 11.07.02 beschlossenen Stellungnahme ihre Anregungen zum GEP-Entwurf formuliert und in verschiedenen Erörterungsterminen mit der Bezirksregierung Arnsberg und anderen am Verfahren Beteiligten zu fast allen Punkten Einvernehmen erzielt (Siehe Ratsbeschluss zur GEP-Neuaufstellung vom 24.07.2003 und Beschluss des Regionalrates vom 28.07.03).

Mit dem Beschluss des Regionalrates ist das GEP-Abstimmungsverfahren zum Abschluss gebracht worden. Der Gebietsentwicklungsplan befindet sich zum Zeitpunkt der erneuten öffentlichen Auslegung des F-Planes bei der Landesregierung zur Genehmigung. Damit liegt - nach Genehmigung des GEP durch die Landesplanungsbehörde - eine aktuelle Grundlage der Ziele der Raumordnung und Landesplanung vor.

2.4 Kommunale Planung

Der F-Plan hat nicht nur die dargestellten überörtlichen Planungen zu berücksichtigen, sondern ist ebenso in das System weiterer, kommunaler Planungsinstrumente eingebunden.

2.4.1 Verbindliche Bauleitplanung

Grundsätzlich sind bei der Aufstellung des Flächennutzungsplans die Festsetzungen der Bebauungspläne zu berücksichtigen. Als eigenständiger Plan ist der F-Plan jedoch an bereits vorliegende Bebauungspläne nicht gebunden. Er kann ausnahmsweise abweichende Darstellungen vorsehen, falls die Gemeinde inzwischen andere planerische Ziele verfolgen möchte. Bereits rechtskräftige Bebauungspläne bleiben von der nachfolgenden Aufstellung des F-Plans unberührt.¹

2.4.2 Landschaftsplanung

Die Landschaftsplanung wurde in Nordrhein-Westfalen mit dem Gesetz zur Sicherung des

Naturhaushaltes und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz - LG NRW) als eigenständige Planungsebene innerhalb einer Kommune eingeführt. Sie ist in die anderen Planungsebenen eingebettet und besitzt mit dem Landschaftsplan, der als Satzung beschlossen wird, ihr zentrales Instrument. Der Landschaftsplan entfaltet seine Wirkung als

- Planungsinstrument,
- Rechtsinstrument und
- Förderinstrument.

Gemäß §1 Bundesnaturschutzgesetz und § 1 Landschaftsgesetz NW sind Natur und Landschaft im besiedelten und unbesiedelten Bereich zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln. Als Instrument zur Erfüllung diese Auftrags legen die Landschaftspläne Dortmund Nord, Mitte und Süd die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege im baulichen Außenbereich und im Bereich außerhalb rechtsgültiger Bebauungspläne fest. Sie stellen ein eigenständiges Planungs- und Rechtsinstrument dar. Die Festsetzungen der Landschaftspläne sind bereits mit den übrigen Belangen abgewogen und durch den Satzungsbeschluss des Rates verbindlich.

Dem Verhältnis des Landschaftsplans zur Bauleitplanung kommt besondere Bedeutung zu, da die Darstellungen und Festsetzungen beider Planungen sich teilweise überlagern. Die inhaltliche Abstimmung zwischen Landschaftsplan und vorbereitendem Bauleitplan wird insbesondere durch § 16 Abs. 2 LG und § 5 Abs. 4 BauGB geregelt. Dabei sind die Darstellungen des Flächennutzungsplans im Landschaftsplan in dem Umfang zu beachten, wie sie den Zielen der Raumordnung und Landesplanung entsprechen. Im Rahmen der Bauleitplanung sind wiederum die Darstellungen des Landschaftsplans in der Abwägung gemäß § 1a Abs. 2 Nr. 1 BauGB zu berücksichtigen. Die planerische Verknüpfung zwischen Landschaftsplanung und Bauleitplanung macht eine enge Abstimmung und inhaltliche Anpassung der beiden Pläne erforderlich.

¹ Vgl. Kohlhammer: BauGB-Kommentar, Stand 1998, §1 RN 144f

Aus diesem Grund wurden die Verfahren zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans und zur Änderung der Landschaftspläne parallel geführt, d.h. flächennutzungsplanbedingte Änderungen der Landschaftspläne wurden zeitgleich mit der Neuaufstellung des F-Plans bearbeitet.

2.4.3 Informelle Planungen

Der F-Plan ist weiterhin eng verzahnt mit anderen nicht förmlichen Planungsinstrumenten. In Dortmund wurden aktuell Masterpläne sowie Integrierte Stadtbezirkentwicklungskonzepte aufgestellt.

Masterpläne sollen dazu beitragen, konkrete Ziele und Maßnahmen für infrastrukturelle Teilbereiche zu entwickeln. Die Planungsverwaltung ist mit anderen fachberührten Ämtern dabei, Masterpläne zu den Themen Wohnen, Mobilität, Umwelt, Einzelhandel und Wirtschaftsflächen zu erarbeiten.

Der Masterplan Mobilität ist abgeschlossen und wurde im Frühjahr 2004 vom Rat beschlossen.

Die Bausteine zum Masterplan Einzelhandel sind das Regionale Einzelhandelskonzept, das Großflächige Einzelhandelskonzept (GEHK), das Nahversorgungskonzept (NVK) und das Entwicklungskonzept für Sondergebiete "Großflächiger Einzelhandel".

Das GEHK und das Regionale Einzelhandelskonzept sind bereits vom Rat verabschiedet worden; das Nahversorgungs- und Sondergebietskonzept wurden im Frühjahr 2004 vom Rat beschlossen.

Diese informellen Planungen entfalten lediglich eine verwaltungsinterne Selbstbindung. Sie sind aber - als kommunalpolitisches Steuerungsinstrument verstanden - geeignet, die Gesamtentwicklung der Gemeinde in den verschiedenen Bereichen zu koordinieren, kontinuierlich zu überwachen und nach vorgegebenen politischen Zielvorstellungen zu beurteilen.

Durch die intensive Beteiligung von Fachorganisationen und Interessengruppen wird dabei ein breiter Konsens über die Entwicklung der Gesamtstadt sowie von sektoralen und teilräumlichen Bereichen hergestellt. Damit liefern die Masterpläne für den neuen F-Plan einen wertvollen Fachbeitrag, deren bisherige Ergebnisse berücksichtigt wurden.

Als weitere informelle Planungsebene wurden zu Beginn der F-Plan-Neuaufstellung die sogenannten Integrierten Stadtbezirkentwicklungskonzepte (InSEKt) aufgestellt. Die InSEKts liegen für jeden Stadtbezirk vor. Ausgehend von einer Strukturanalyse (Potenzialflächenanalyse) des Stadtbezirkes, stellen sie auf einer informellen Planungsebene zwischen den verbindlichen Bebauungsplänen und dem allgemeineren Flächennutzungsplan die Planungsabsichten für den jeweiligen Stadtbezirk dar. Sie ergänzen gesamtstädtische Fachplanungen und Entwicklungskonzepte. Die Diskussion von InSEKt und F-Plan in Verwaltung und Öffentlichkeit fand gleichzeitig statt und bezug sich aufeinander.

Jedes InSEKt untersucht Entwicklungsschwerpunkte, leitet detaillierte Gestaltungsziele ab und benennt die Strategien zur Umsetzung dieser Ziele. Damit gibt es den flexiblen Rahmen vor, innerhalb dessen sich die Stadtbezirkentwicklung in den Folgejahren bewegen soll.

In den InSEKts werden Potenzialflächen ermittelt, deren Größe, Lage, natürliche Begabung und Struktur in den F-Plan eingeflossen sind, z. B. bei der Wohnbauflächenermittlung.

Die InSEKts bewirkten den Einstieg in eine intensive Diskussion von Politik und Bevölkerung über die Zukunft des Stadtbezirks. Konzept und Diskussion dienten der inhaltlichen Vorbereitung des F-Plans. Die flächenrelevanten Ergebnisse der Abstimmungen und des gesamtstädtischen Abgleichs sind darin eingearbeitet worden.

Die InSEKts werden in einem ständigen Prozess aktualisiert und in der Öffentlichkeit erörtert.

3	Verfahren und Vorgehensweise bei der Erarbeitung des F-Plans	19
3.1	Ablauf und Zeitplanung des Aufstellungsverfahrens	19
3.2	Besondere Vorgehensweise in Dortmund	20

3 Verfahren und Vorgehensweise bei der Erarbeitung des F-Plans

3.1 Ablauf und Zeitplanung des Aufstellungsverfahrens

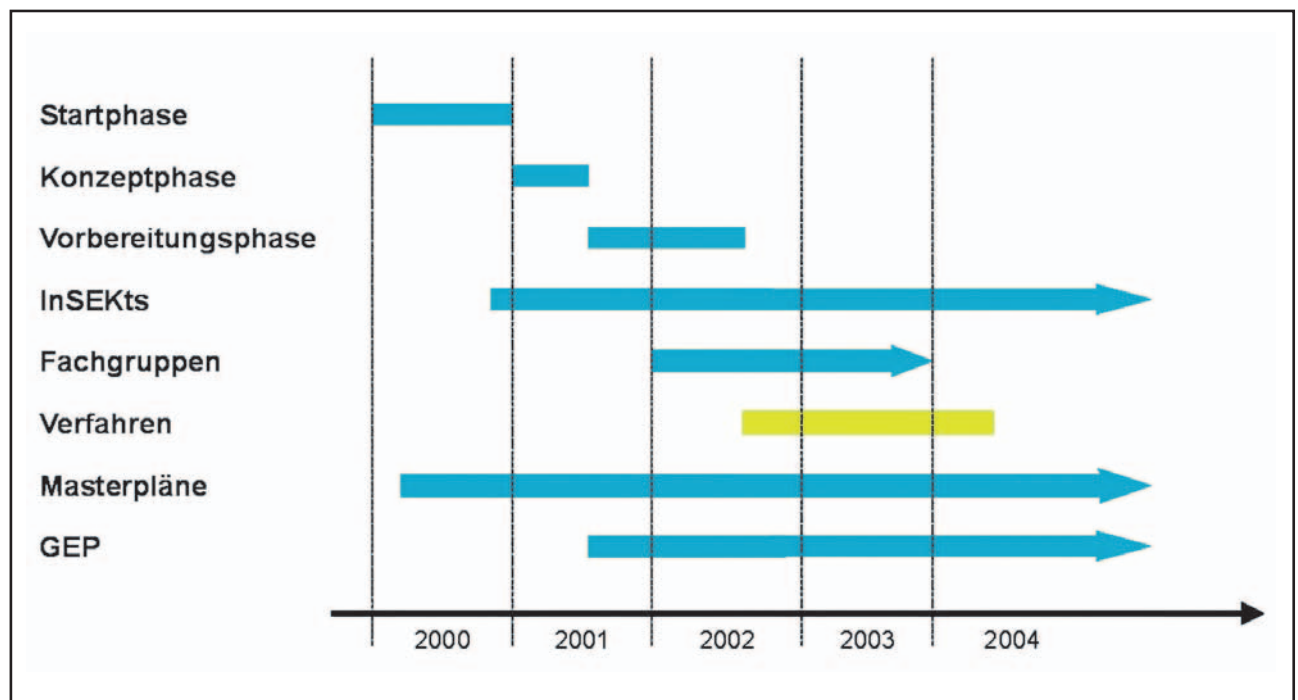
Es wurde von Anfang an angestrebt, den neuen F-Plan möglichst zügig aufzustellen.

Diese Absicht führte bereits bei der Aufstellung des F-Plan-Zielkonzeptes zu einer besonderen Vorgehensweise, die sich vor allem auf einer engen Verknüpfung und weitgehend parallelen Erarbeitung von F-Plan und weiteren Planungsinstrumenten wie etwa den InSEKts abstützt.

Die enge Terminierung für ein solches Projekt zieht notwendigerweise eine Straffung des Verfahrens und die Entfeinerung der Inhalte und Darstellungen nach sich (vgl. Kap. 3.2).

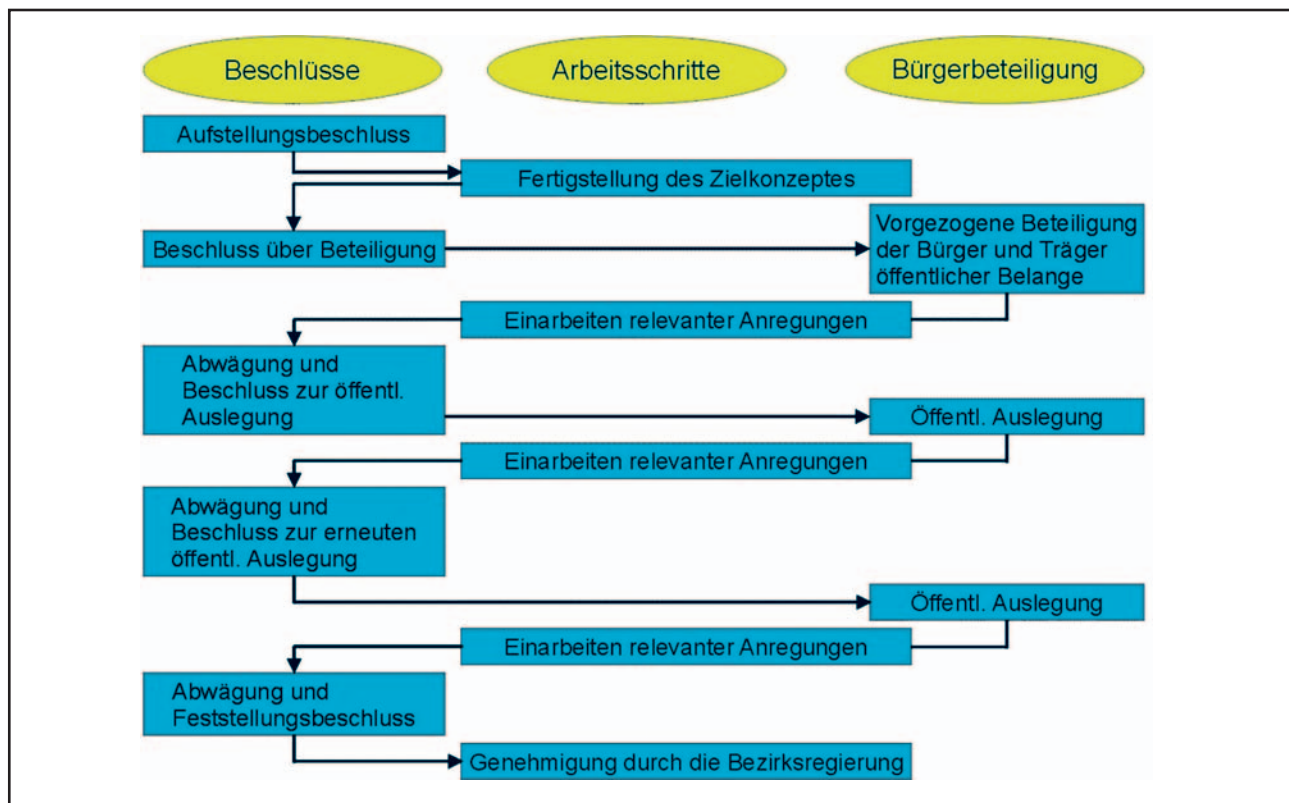
Der zeitliche Verlauf des Aufstellungsverfahrens ist durch einen Ablaufplan geregelt. (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Zeitablaufplan der F-Plan-Neuaufstellung



Das förmliche F-Plan-Verfahren nimmt dabei einen Großteil des Bearbeitungsaufwandes ein.

Die nachfolgende Grafik zeigt den schematischen Ablauf:

Abbildung 2: Verfahrensablauf F-Plan-Aufstellung

Beschlüsse des Rates der Stadt:

- 03.02.2000:
Auftrag des Rates an die Verwaltung, einen neuen F-Plan aufzustellen. Gleichzeitig soll ein Konzept für den gesamten Erarbeitungsprozess mit Darstellung des Kosten- und Personalaufwandes erarbeitet werden.
- 14.12.2000:
Beschluss des Rates zur Neuaufstellung des F-Plan
- 26.09.2002:
Beschluss des Rates zur vorgezogenen Bürgerbeteiligung
- 09.10.2003:
Beschluss des Rates zur öffentlichen Auslegung
- 17.06.2004:
Beschluss zur erneuten öffentlichen Auslegung
- 23.09.2004
Feststellungsbeschluss des Rates

3.2 Besondere Vorgehensweise in Dortmund

Die aktuelle kommunale Situation erfordert Veränderungen im kommunalen Handeln. Die Stadt Dortmund antwortet hier unter anderem mit der Aufstellung eines neuen F-Planes, der den Blick weg von der Einzelfallentscheidung und wieder hin zu längerfristig gültigen räumlichen Leitbildern lenken soll.

Dabei gibt die Stadt Dortmund dem Instrument F-Plan mit einer anderen Herangehensweise wieder den eigentlichen Stellenwert als räumlichen Leitplan für die zukünftige Stadtentwicklung.

Die neuen Ansätze sind:

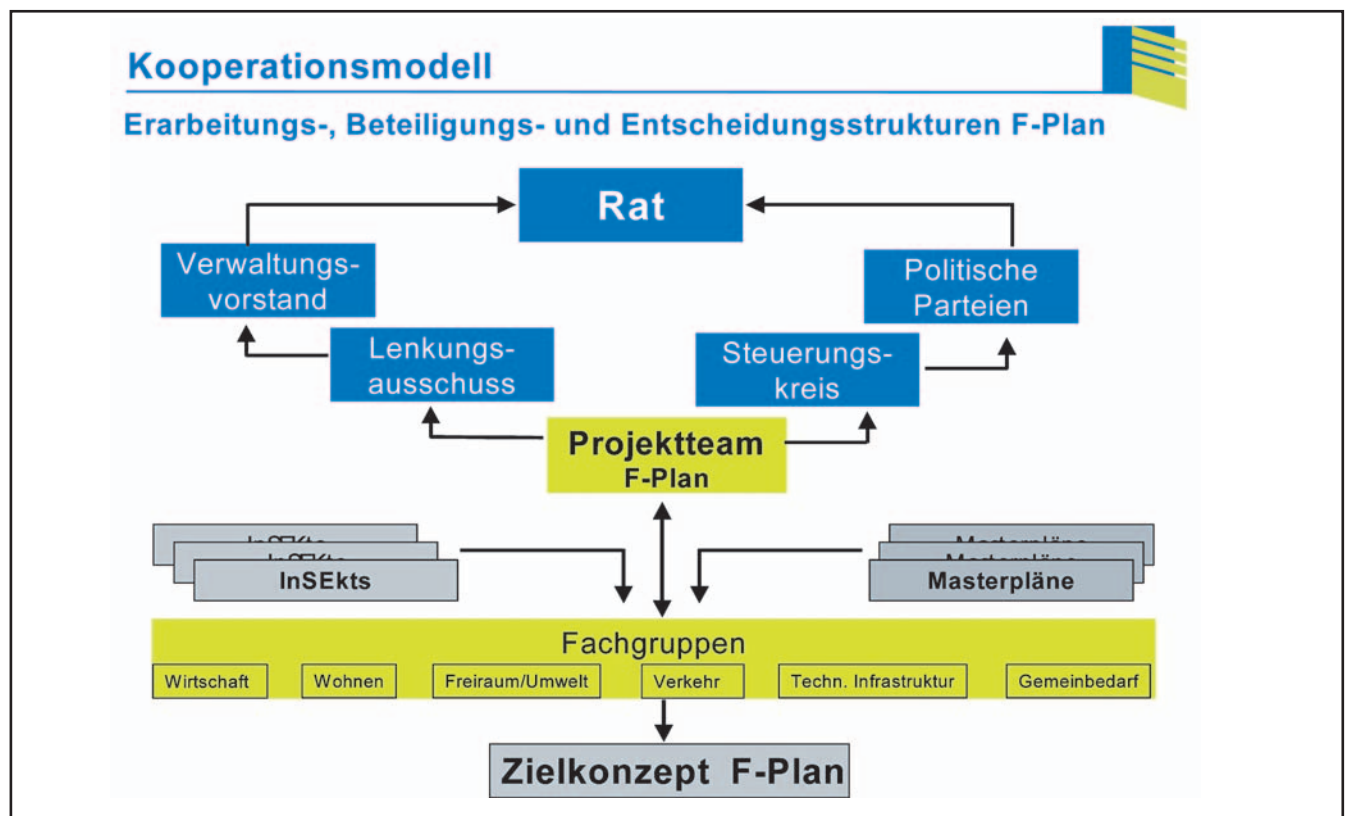
- auf Vereinfachung ausgerichtetes Modell,
- koordiniertes stufenweises und pragmatisches Vorgehen,
- überschaubares Verfahren mit umfangreicher Beteiligung,
- Spielräume nutzen für inhaltliche Veränderungen.

Organisation

Bei der Bauleitplanung als umfassender Planung sind eine Vielzahl von Belangen zu berücksichtigen. Insbesondere der Flächennutzungsplanung kommt dabei als örtlicher Gesamtplanung mit der Funktion einer Interessensabwägung die Aufgabe zu, die Aktivitäten einer Vielzahl externer und städtischer Akteure zu koordinieren.

Um diesen Planungsanspruch bei der Neuaufstellung des F-Plans zu gewährleisten und den Gesamtprozess effektiv zu steuern, wurde für den Ablauf des Aufstellungsverfahrens zum F-Plan eine Projektrichtlinie erarbeitet, die den Arbeitsprozess vorstrukturiert und die weitere Arbeit für alle Beteiligten transparent macht (s. Abb. 3)

Abbildung 3: Kooperationsmodell



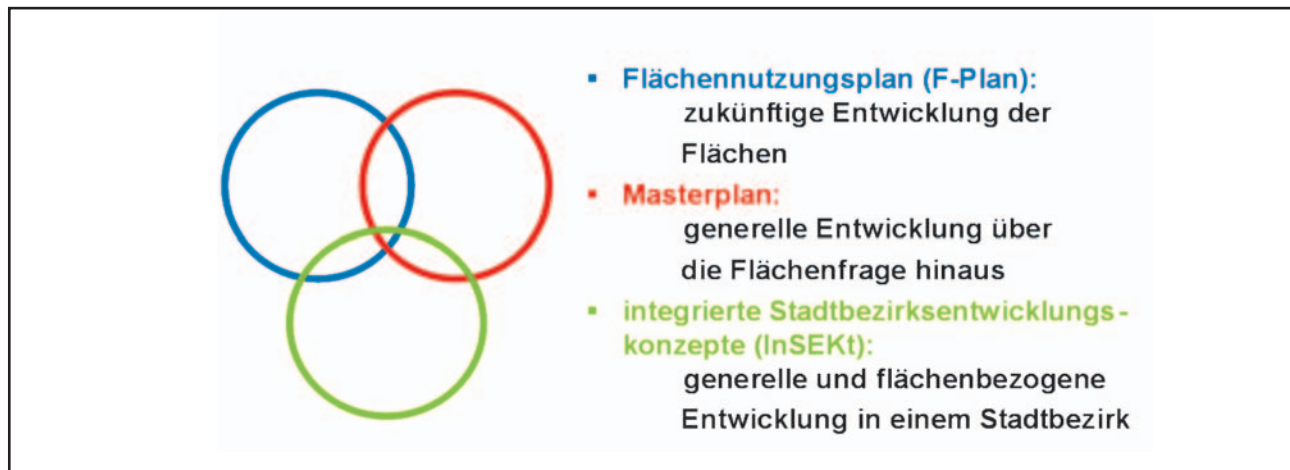
Durch die Einrichtung eines 'Projektteams F-Plan' wurde sichergestellt, dass die Neuaufstellung des F-Plans in den Verwaltungsaufbau und seine Abläufe eingebunden war. Das Projektteam bearbeitete den F-Plan im Rahmen seiner Aufgaben selbstständig und eigenverantwortlich.

Die Aufstellung eines neuen F-Plans ist eine Gesamtaufgabe der Verwaltung. Die Mitarbeit der betroffenen Fachbereiche und die Einarbeitung der verschiedenen Fachbelange, die zu berücksichtigen waren, wurde durch die Einrich-

tung von sektoralen Fachgruppen erreicht, die sich aus Mitgliedern des Projektteams und Verantwortlichen aus den Fachämtern zusammensetzten. Die Koordination und Abstimmung dieses Prozesses in der Gesamtverwaltung erfolgte über den Lenkungsausschuss unter Einbeziehung aller beteiligten Fachbereichsleitungen.

Durch die Einrichtung eines Steuerungskreises, an dem Vertreter der Ratsfraktionen teilnahmen, war auch die frühzeitige Mitwirkung der politischen Ebene gesichert.

Abbildung 4: Verhältnis F-Plan - Masterplan - InSEKts



Mehrstufigkeit der Planerarbeitung über die InSEKts

Der F-Plan wurde in einem mehrstufigen Verfahren erarbeitet.

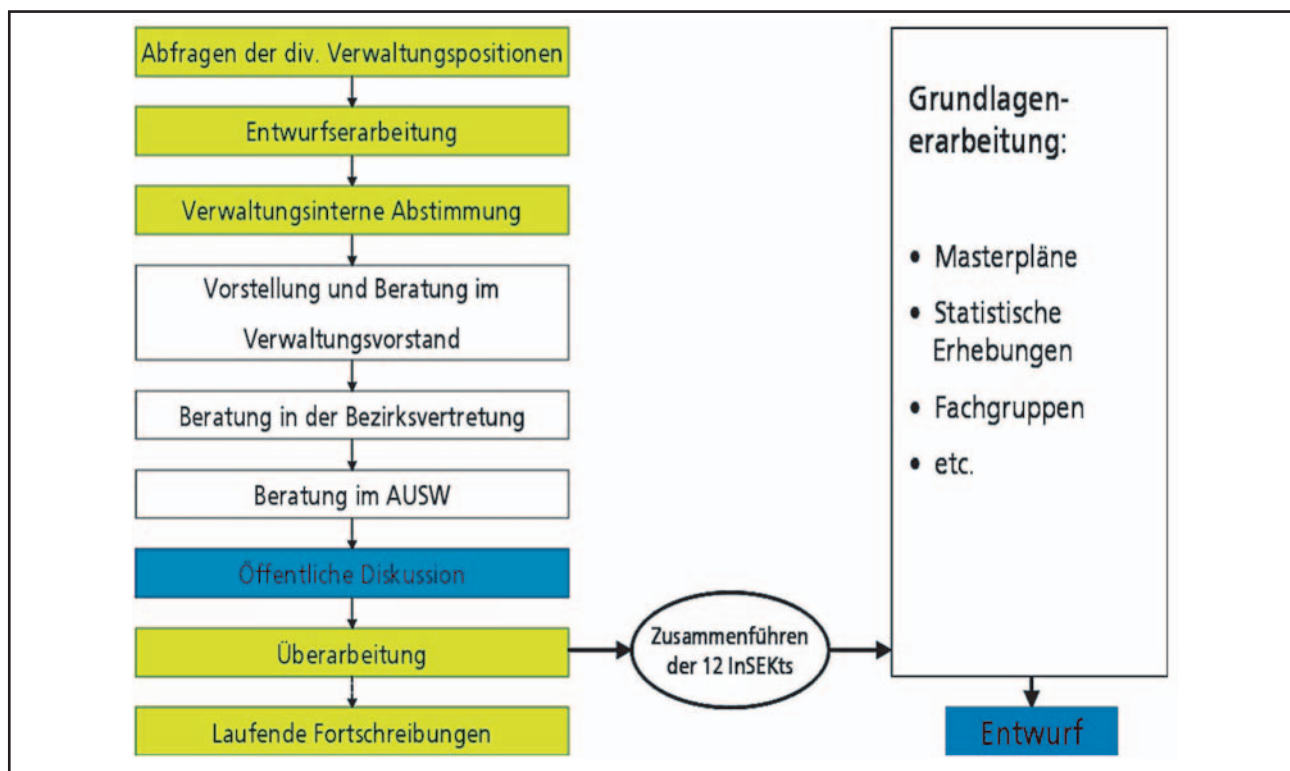
Die Funktion der Instrumente und deren inhaltlichen Schnittmengen zeigt die Abbildung 4.

Die Abstimmung und der inhaltliche Austausch mit den Masterplänen erfolgten z.B. über die Fachgruppen.

Neben den ressortbezogenen Masterplänen (vgl. Kap. 2) wurden parallel zur F-Plan-Neuaufstellung für alle Stadtbezirke jeweils sogenannte Integrierte Stadtbezirkentwicklungskonzepte (InSEKts, vgl. Kap. 2) erarbeitet (s. Abb. 5).

Die überarbeiteten Fassungen der InSEKts nahmen die Ergebnisse aus dem F-Plan-Aufstellungsprozess ebenso auf wie den aktuellen Bearbeitungsstand weiterer Fachpläne.

Abbildung 5: Erarbeitungsablauf der InSEKts



Beteiligung der Bürger an der Planung

Der Agenda-Prozess wird in Dortmund mit besonderer Priorität betrieben. Daher trägt auch der F-Plan, neben der Gleichrangigkeit von sozialen, ökologischen und ökonomischen Parametern, vor allem dem Partizipationsprozess im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeitsforderung der Agenda Rechnung.

Deshalb wurde bei der Neuaufstellung des F-Plans eine Bürgerbeteiligung im Rahmen eines breit angelegten und differenzierten Partizipationsprozesses durchgeführt.

Die Beteiligung fand auf mehreren Ebenen statt:

- Die Masterpläne wurden in einem öffentlichen Diskurs gemeinsam mit allen beteiligten Akteuren im Rahmen von Öffentlichen Veranstaltungen erarbeitet.
- Es wurden für alle Stadtbezirke die InSEKts vorgelegt. Sie wurden in den Bezirksvertretungen beraten und in zahlreichen öffentlichen Informationsveranstaltungen den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt und diskutiert.
- Weiterhin hatte die Öffentlichkeit im Rahmen der vorgezogenen Bürgerbeteiligung bei der Neuaufstellung des F-Plans Gelegenheit, sich, ebenfalls in Bürgerinformationsveranstaltungen in den einzelnen Stadtbezirken, zu den Inhalten des F-Plan-Zielkonzeptes zu äußern. Zur Verbreitung wurden stadtweite Bürgerbriefe sowie pro Stadtbezirk ein Informationsflyer an die Haushalte verteilt. Darüber hinaus war das Zielkonzept Gegenstand zahlreicher anderer Veranstaltungen und Diskussionsrunden. Träger öffentlicher Belange, Parteien, Verbände und Bürgerinitiativen beschäftigten sich ebenfalls mit den Aussagen des Zielkonzeptes. Ausstellungen im Rathaus und "vor Ort" begleiteten den Diskussions- und Informationsprozess. Etwa 1400 Anregungen haben die Planungsverwaltung erreicht. Alle Anregungen wurden eingehend geprüft, sorgfältig gewertet und abgewogen.
- Während der zweiten Phase der Bürgerbe-

teiligung, der öffentlichen Auslegung, hatten die Bürgerinnen und Bürger erneut die Möglichkeit, den Plan einzusehen und Anregungen zum F-Plan-Entwurf vorzubringen. In dieser Zeit sind von ca. 2500 Bürgerinnen und Bürgern etwa 350 verschiedene inhaltliche Anregungen vorgebracht worden. Diese sind von der Planungsverwaltung ebenso in den Abwägungsprozess einbezogen worden wie die vorgebrachten Belange der TÖB und Nachbargemeinden, sowie die Änderungsanträge aus der Politik.

- Während der erneuten öffentlichen Auslegung der Planunterlagen hatten die Bürgerinnen und Bürger nochmals Gelegenheit Anregungen vorzubringen, jedoch nur bezogen auf die besonders gekennzeichneten geänderten oder ergänzten Bereiche. Von der erneuten öffentlichen Auslegung wurden darüber hinaus auch alle am Verfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange und Nachbargemeinden benachrichtigt und um Stellungnahme gebeten. Die Planungsverwaltung erhielt 31 inhaltliche Änderungen zu den geänderten oder ergänzten Planteilen. Diese wurden abgewogen und mit einer Stellungnahme dem Rat zur Entscheidung vorgelegt.
- Schließlich wird die Möglichkeit geboten, sich im Internet über die Inhalte der vorliegenden InSEKts sowie den F-Plan allgemein auf der Homepage der Stadt Dortmund (www.dortmund.de) zu informieren.

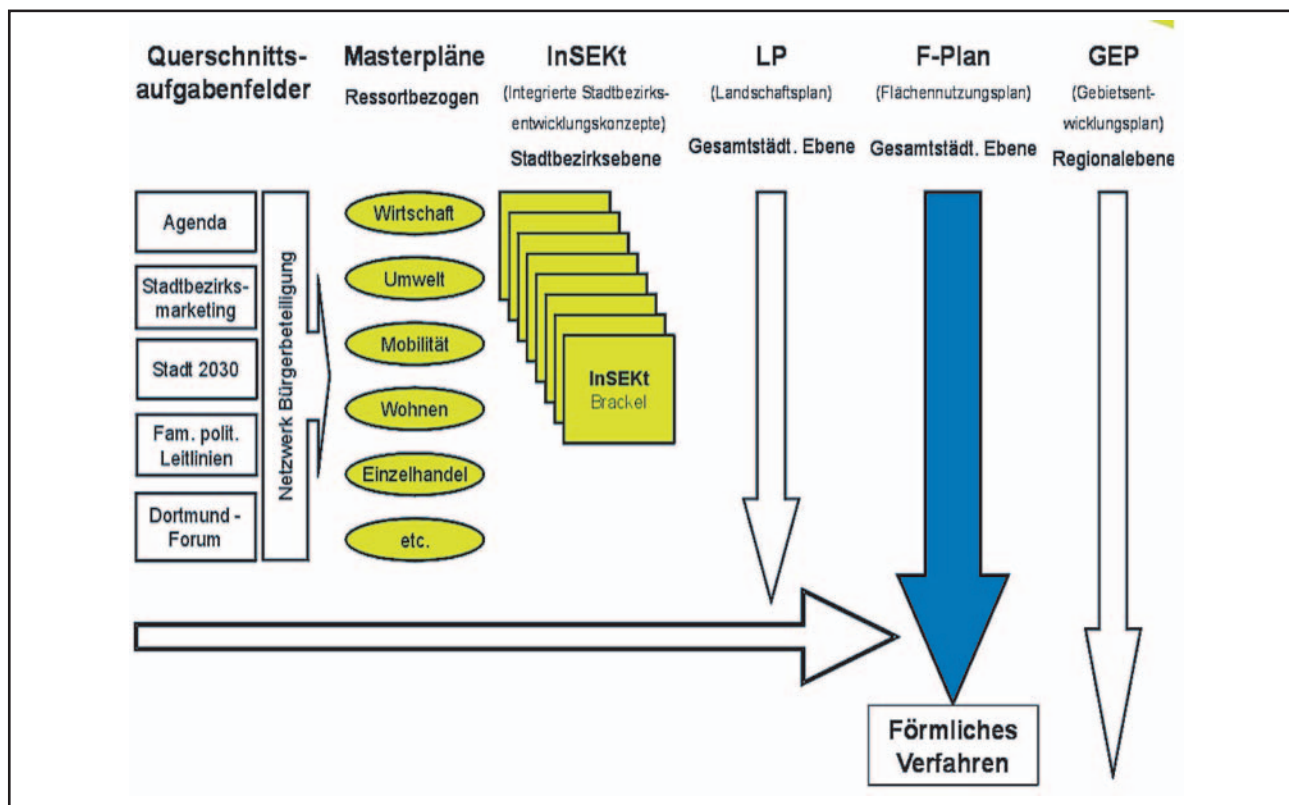
Einbindung der anderen Planungsinstrumente

Die o.g. Organisation (Projektteam, Fachgruppen etc.) gewährleistet, dass alle relevanten Informationen der unterschiedlichen Planungsinstrumente und Aufgabenfelder im F-Plan Berücksichtigung finden.

Das System der Einbindung gibt die Abbildung 6 wieder.

Als Ergebnis dieses Beteiligungsverfahrens kann die Stadt Dortmund damit auf eine breite und sichere, weil abgestimmte Grundlage für die zukünftige Entwicklung der Stadt zurückgreifen.

Abbildung 6: Einbindung des Flächennutzungsplans



Methodik des neuen F-Plans: "Entfeinerung"

In einer Zeit des raschen Wandels von Wirtschaft und Gesellschaft ist es besonders für eine Großstadt wie Dortmund sehr wichtig, sich flexibel auf neue Rahmenbedingungen einzustellen.

Demografische Veränderungen beeinflussen Wohnungsbau und Infrastruktur; neue Formen von Mobilität, aber auch von Umweltdenken beeinflussen Öffentlichen Nahverkehr und Straßennetz; modernes Freizeitverhalten wirkt sich auf Freiräume und Siedlungsstruktur aus. Darauf muss sich ein modernes Oberzentrum einstellen.

Vor dem Hintergrund dieser kommunalpolitischen Herausforderung war es notwendig, mit einem neuen Flächennutzungsplan in möglichst kurzer Zeit ein wirksames Planungsinstrument zu entwickeln.

Diese Ziele konnten nur mit einer Straffung der Organisation (s.o.) und Methodik erreicht werden.

Die dabei angestrebte Vereinfachung des Planwerks ging davon aus, die Formulierungen des § 5 BauGB ernst zu nehmen und den F-Plan tatsächlich als vorbereitenden generalisierenden Bauleitplan zu begreifen.

Dazu gehört

1. die Konzentration auf räumliche Schwerpunkte, die in der Stadt Dortmund bereits im Wesentlichen über die im "dortmund-project" behandelten zukünftigen Führungsstandorte definiert sind (z.B. Westfalenhütte mit 480 ha, Phoenix-West und -Ost mit ca. 250 ha incl. Phoenix-See, dem Hafengelände, der Stadtkrone Ost etc.).
2. die vorrangige Behandlung inhaltlicher Schwerpunkte dort, wo keine anderen Planungsebenen greifen. Damit entfällt z.B. die reine Bestandsdarstellung vieler lokaler Einrichtungen für den Gemeinbedarf, die Regelung von Kinderspielplätzen u.a..

3. eine pragmatische Herangehensweise bei der Grundlagenermittlung, die auf Theorien, aufwändige Untersuchungen, Prognosen und Gutachten weitgehend verzichtet und sich mit Zielvorgaben, einer Abschätzung von Bedarfen unter plausiblen Annahmen und Szenarien begnügt.

Bestandsaufnahme und Aufarbeitung der Daten und Informationen in der Stadtverwaltung ergaben, dass genügend analytisches Hintergrundmaterial vorhanden war, um ein genaues Bild der Planungsvoraussetzungen zu erhalten. Vergleiche mit anderen Großstädten hatten gezeigt, dass dieser Weg erfolgversprechend war.

Die Flächenanalyse des Stadtgebietes wurde anhand eines Potenzialflächenansatzes vorgenommen, in dessen Rahmen Flächen für die verschiedenen Nutzungsüberlegungen (Wohnen, Wirtschaft, Freiraum, etc.) geprüft und entsprechend ihrer Eignung mit Entwicklungsoptionen belegt wurden. Dies erfolgte vorrangig über die InSEKts.

Darstellungsmethodisch wurde dementsprechend eine generalisierende Darstellung für den F-Plan gewählt (Darstellungsgrenze einer Fläche ab 2 ha, Plan im Maßstab 1:20.000 auf der Basis des Stadtplankartenwerkes). Die Darstellungsrelevanz von Standorten und Einrichtungen, vor allem bei der Infrastruktur, wurde von ihrer mindestens stadtbezirksweiten Bedeutung abhängig gemacht. Konkret bedeutet diese "Entfeinerung", dass Wohnbau- oder Gewerbe- oder Freiflächen mit einer tatsächlichen Größe von unter 2 ha im Regelfall nicht gesondert dargestellt wurden, sondern in die Nutzungsdarstellung der benachbarten Flächen einbezogen wurden. Ortsteilbezogene Einrichtungen wie etwa Grundschulen oder Spielplätze oder kleinere Parks ("Pantoffelgrün") oder Kirchen entfielen ebenfalls als Darstellung (vgl. Kap. 6.6).

Eine solche Neudarstellung bedeutet nicht automatisch eine neue Entwicklungszielrichtung und

z. B. eine damit verbundene Betriebsverlagerung, sondern ist im Kontext der Zielaussagen des F-Planes zu beurteilen: So werden durch die entfeinerte Darstellung zum Beispiel die folgenden Bereiche, die im F-Plan '85 noch als Gewerbefläche dargestellt wurden, im F-Plan nicht mehr als solche dargestellt:

- Bäckerei Grobe, Oesterstraße
- Gewerbegebiet Bunte Bank, Kruckel
- Maschinenbauunternehmen am Stattskamp, Kruckel

Grundsätzlich gilt hier, dass die Realnutzung auch weiterhin Bestandsschutz genießt und in dem Rahmen, der durch die Umgebungsbebauung vorgegeben wird, auch entwicklungsfähig ist. Veränderungsabsichten am Standort, die nach der gewählten Methode nicht F-Plan-relevant sind und folglich nicht durch eigene F-Plan-Darstellungen abgedeckt sind, können im Einzelfall und nach Prüfung im Rahmen der weitergehenden Verfahren, z.B. im Baugenehmigungsverfahren realisiert werden. Das städtebauliche Entwicklungsgebot bleibt davon unberührt.

Dadurch kommt den nachfolgenden Verfahren (z.B. dem B-Plan) und weiteren Planungsinstrumenten (z.B. den InSEKts, Masterplänen, Wohnungsmarktbericht etc.) eine zunehmend wichtigere Funktion zu, den vorgegebenen Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung zu nutzen und zu füllen. Dies gilt auch für die Fachplanungsverfahren z.B. nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz.

Aus den Grundsätzen der "Entfeinerung" folgt für die Entwicklung von Bebauungsplänen, dass aus den Bauflächen des Flächennutzungsplanes andere als ihnen zugeordnete Baugebiete kleiner als 2 ha entwickelt werden können, wenn Funktionen und Wertigkeit der Baufläche sowie die Anforderungen des Immissionsschutzes nach dem dargestellten städtebaulichen Gefüge gewahrt bleiben.

4	Grundlagen und Rahmenbedingungen	27
4.1	Allgemeine Grundlagen	27
4.2	Naturräumliche Gliederung	28
4.3	Historische Entwicklung	28
4.4	Demografische Entwicklungslinien	33
4.4.1	Entwicklung 1985-2002	33
4.4.1.1	Natürliche Entwicklung und Verteilung	33
4.4.1.2	Innerstädtische Umzüge	35
4.4.1.3	Stadt-Umland-Wanderungen	35
4.4.1.4	Wanderungsmotive	35
4.4.2	Erwartete Bevölkerungsentwicklung bis 2015	36
4.4.2.1	Bevölkerungsprognosen	36
4.4.2.2	Haushaltsprognosen	36
4.4.2.3	Wohnungsnachfrage	38
4.5	Allgemeine wirtschaftliche Entwicklung	39
4.5.1	Strukturwandel in der Wirtschaft - Folgen für die Stadtentwicklung	39
4.5.2	Basisdaten zur Wirtschaftsentwicklung	40
4.6	Rahmenbedingungen aus städtischer Umweltsicht	41

4 Grundlagen und Rahmenbedingungen

4.1 Allgemeine Grundlagen

Räumliche Lage

Dortmund liegt im Osten des Ruhrgebiets, der ehemals größten deutschen Industrieagglomeration. Die ökonomischen, sozialen und kulturellen Austauschbeziehungen innerhalb und nach außerhalb dieses von ca. 5,4 Mio. Menschen bewohnten Raumes überschneiden sich in vielfältiger Weise. So ist die Grenze des "weiteren Raumes Dortmund" im Westen eher eng gesteckt und fast identisch mit der Stadtgrenze zu dem benachbarten Oberzentrum Bochum. Nach Süden, Osten und Norden reicht der Einzugsbereich weit ins Sauerland, nach Ostwestfalen und ins Münsterland. Er grenzt an die Einzugsbereiche der Oberzentren Paderborn, Bielefeld und Münster.

Oberzentrum für 2 Mio. Einwohner

Dortmund gehört zum Regierungsbezirk Arnsberg und darin zum Planungsraum Dortmund-Kreis Unna-Hamm. Der Landesentwicklungsplan (LEP) I/II weist Dortmund mit Köln, Düsseldorf und Essen die Funktion eines

Oberzentrums der ersten Kategorie mit einem Einzugsbereich von 2 Mio. Einwohnern zu, in dem sich mehrere Entwicklungsachsen 1. Ordnung schneiden, und zwar zwei Ost-West-Achsen und eine Nord-Süd-Achse.

In Dortmund sind eine Reihe wichtiger Verwaltungseinrichtungen mit überörtlichem Einzugsbereich konzentriert, darunter

- Finanzämter
- Arbeitsamt
- Hauptzollamt
- Industrie- und Handelskammer
- Handwerkskammer
- Landesoberbergamt NW
- Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW
- Landgericht
- Sozialgericht.

Siebtgrößte Stadt der Bundesrepublik Deutschland

Dortmund ist nach Einwohnerzahl die größte Stadt des Landesteiles Westfalen, in dessen äußerstem Westen es liegt. Es ist die größte Stadt des Ruhrgebietes, die zweitgrößte des Landes Nordrhein-Westfalen (nach Köln) und die siebtgrößte Stadt der Bundesrepublik Deutschland (nach Berlin, Hamburg, München, Köln, Frankfurt und Stuttgart).

4.2 Naturräumliche Gliederung

Wirtschaftsgeografisch ist die nördliche Hälfte des Dortmunder Stadtgebietes der "Hellwegzone" zuzuordnen, die im Übergangsbereich der Westfälischen Tieflandsbucht zu den Ruhrhöhen liegt, in Ost-West-Richtung durch das gesamte Ruhrgebiet verläuft und Schwerpunktbereich der Montanindustrie war. Die südliche Hälfte Dortmunds ist bereits Teil des rheinischen Schiefergebirges und seit den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts im Zuge der Nordwanderung des Bergbaus weitgehend entindustrialisiert, eine Entwicklung, die mit der Aufgabe des Hörder Phoenix-Werkes ihr Ende fand.

Das Dortmunder Stadtgebiet zeigt im Großen und Ganzen eine zonale landschaftliche Gliederung. Es liegt zudem im Übergangsraum zweier Großlandschaften: der Norden gehört zur Westfälischen Tieflandsbucht, der Süden zum Süderbergland als Teil des Rheinischen Schiefergebirges. Die Grenze zwischen beiden Landschaften bildet die überdeckte Kreide/Karbon-Grenze. Sie folgt im Osten der Stadt in etwa dem Oberlauf der Emscher bis zu ihrem Nordbogen und setzt sich dann südwestlich in Richtung Witten-Stockum fort. In den Bezeichnungen beider Landschaften werden bereits die Unterschiede deutlich: Flachland im Norden, Bergland im Süden. Den Unterbau des Flachlandes bilden die Gesteine der Oberkreide, die von quartären Deckschichten mit teilweise erheblicher Mächtigkeit überlagert werden. Das stark zertalte Bergland besteht aus den gefalteten und zerbrochenen zum Teil konglomeratischen Sandsteinen und Schiefer-tonen des produktiven Karbons.

Der Mittelpunkt Dortmunds (Reinoldikirche) befindet sich auf 7 Grad 28' 05" östlicher Länge von Greenwich und 51 Grad 31' 05" nördlicher Breite. Die zentrale Geländehöhe über dem Meeresspiegel (NN) ist 85,42 m.

4.3 Historische Entwicklung

Die heutige stadträumliche Gliederung ist das Ergebnis einer historischen Entwicklung, die sich als nicht gesteuertes Wachstum darstellt.

Dabei hat die Industrialisierungsphase ab der Mitte des 19. Jahrhunderts der räumlichen Entwicklung der Stadt, die sich jahrhundertlang innerhalb des geschlossenen Wallrings vollzogen hatte, neue Schwerpunkte gegeben. Daher soll im Folgenden kurz die Entwicklung seit Mitte des 19. Jahrhunderts dargestellt werden. Stationen bilden dabei planungsgeschichtlich wichtige Zeitpunkte für Dortmund:

- Erstellung des Dortmunder Stadtplans von 1914
- Aufstellung des Wirtschaftsplans 1938
- Aufstellung des 1. Flächennutzungsplans 1964
- Aufstellung des 2. Flächennutzungsplans 1985

Das gleichzeitige Vorkommen von Erz (Kohleneisenstein) und Kohle im Ardeygebirge hatte, begünstigt durch die technische Entwicklung im Verkehrswesen (Eisenbahn), im Bergbau und im Hüttenwesen sowie durch ein gelockertes Bergrecht, einen ersten Industrialisierungsschub ab etwa Mitte des 19. Jh. ermöglicht. Neben dieser Entwicklung im Bereich der Montanindustrie (Bergbau und Hüttenwesen) sorgte das Dortmunder Brauwesen für ein hohes Arbeitsplatzangebot, welches der Grund für einen erheblichen Zuwanderstrom nach Dortmund war. Es herrschte Wohnungsnot, und Dortmund begann sich über den Wall hinaus auszubreiten. Das anfangs kleine Stadtgebiet wurde durch die Eingemeindungen von Körne (1905), sowie Dorstfeld, Huckarde, Wischlingen, Rahm, Deusen, Eving, Lindenhorst und Kemminghausen (1914) vergrößert, wobei die eingemeindeten Dörfer ihre siedlungsstrukturelle Eigenständigkeit behielten.

Bis 1914 wuchs die Bevölkerung Dortmunds auf 290.000 Einwohner an. Dadurch entstand ein erheblicher Bedarf an neuen Wohnungen. Die beiden vorherrschenden Wohnformen für die große Arbeiterschaft waren einmal der privat finanzierte Mietwohnungsbau im Geschossbau, die "Mietskaserne" - sie bildete den ersten Stadterweiterungsring, zunächst im Norden, dann im Westen schließlich im Osten und nach 1900 auch im Süden - sowie die Zechenhaussiedlungen mit Gärten, die "Kolonien", die meist in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Zechen und Industriewerken lagen, deren Eigentümer sie gebaut hatten.

Wesentliche Produktionsstätten, die im 19. Jahrhundert erschlossen wurden, waren:

- das Gelände der ehemaligen Westfalenhütte, seit 1872 durch Hoesch genutzt,
- das Gelände der ehemaligen Hoesch-Röhrenwerke an der Rheinischen Straße,
- das ehemalige Phoenix -Gelände, seit 1839 als Hörder Hütte,
- im Südosten des Stadtkernes das Tremonia-Gelände, seit den 1860er Jahren als Eisenwerk und Zeche, und
- die ehemalige Maschinenfabrik Deutschland auf dem früheren Klönne-Gelände.

Da das heimische Erz schon bald nicht mehr den neuen Produktionsverfahren genügte und daher auf auswärtiges Erz zurückgegriffen werden musste, war eine wichtige Voraussetzung für die weitere industrielle Entwicklung der Anschluss Dortmunds an das europäische Wasserstraßennetz. Dies geschah im Jahre 1898 mit der Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals und des Hafens im Nordwesten des Stadtkernes.

Bereits weit vorher war der Ausbau des Eisenbahnnetzes betrieben worden. Die meisten der damals gebauten Strecken werden auch heute noch genutzt.

In den Jahren 1881 bis 1914 war darüber hinaus das Straßenbahnnetz komplettiert worden.

Diese Entwicklung führte auch zu ersten schädlichen Auswirkungen der Industrialisierung auf Natur und Freiraum. Die Größe der überbauten Fläche nahm zu, Bäche und kleine Flüsse, allen voran die Emscher, wurden kanalisiert, die Montanindustrie belastete zunehmend die Umwelt.

Als städtebauliche Reaktion darauf entstanden erste Parkanlagen z.B.: Kaiser-Wilhelm-Hain als Vorgänger des Westfalenparks oder der spätere Fredenbaumpark. Die erste Kleingartenanlage wurde 1906 angelegt als Ausgleich für die schweren Arbeitsbedingungen in den Fabriken.

Der Wirtschaftsplan für Dortmund 1938

Im Jahr 1938 wurde der Wirtschaftsplan für Dortmund aufgestellt. Er ist als erster Plan anzusehen, der Entwicklungen aufzeigt und sich auf das gesamte heutige Stadtgebiet bezieht.

Durch Eingemeindungen in den Jahren 1918, 1928 und 1929 wurde das Stadtgebiet auf die heutige Größe erweitert. Damit stieg die Dortmunder Bevölkerung auf 537.865 im Jahre 1938 an. Der Zuwanderungsprozess hingegen hatte sich nicht fortgesetzt. Dennoch bestand erheblicher Bedarf an Wohnungen, da die Belegungsdichte der zumeist kleinen Wohnungen sehr hoch war. In den 20er Jahren wurden die Wohnungsbestände insbesondere durch die gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaften kontinuierlich vergrößert. Dabei folgte der Wohnungsbau dem Leitbild durchgrünter Siedlungen mit geringer baulicher Dichte. Der Wirtschaftsplan wies neue Wohnbauflächen als Arrondierung bestehender Ortsteile aus.

In den Großunternehmen schritten Rationalisierung und Kapitalkonzentration voran und der Bergbau gab Mitte der 20er Jahre seine Produktionsstätten im Dortmunder Süden auf. Die nach 1933 vom Hitlerfaschismus betriebene Aufrüstungspolitik trieb die Eisen- und Stahlproduktion in die Höhe. Entsprechend stellte der Wirtschaftsplan Flächenerweiterungen (u.a. Westfalenhütte und Phoenix) und neue Industrieflächen im Nordwesten der Stadt (Schwieringhausen, Deusen-Süd) dar.

Der zunehmende Kraftfahrzeugverkehr wurde mit den 20er Jahren bestimmend für die Verkehrsplanung. So hatte der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR), ein regionaler Planungsverband der Ruhrgebietsstädte in den 20er Jahren, ein Netz der Verbandsstraßen, das ein Nord-Süd bzw. Ost-West-orientiertes Raster über das Ruhrgebiet legte, entwickelt. Diese Struktur ist bis heute bestimmend für die Verkehrsnetzdiskussion. Auch im Wirtschaftsplan von 1938 schlug sich dieses Netz nieder. So wurden neben der bereits 1934 fertiggestellten heutigen BAB 2 Planungen u. a. zur OW III und NS IX dargestellt.

Durch die zunehmende Ausdehnung der bebauten Flächen wurden Freiflächen innerhalb von Siedlungen und benachbarte Erholungsgebiete immer wichtiger. So wurden viele öffentliche Grünflächen z.B. die Volksparkanlage, der Rombergpark, der Westpark, aber auch der Hauptfriedhof, und Dauerkleingärten neu angelegt. Der Wirtschaftsplan stellt bereits unterschiedliche Freiraumtypen dar, darunter Landschaftsschutzgebiete nach dem Reichsnaturschutzgesetz von 1935.

Flächennutzungsplan 1964

Nachdem 1954 ein weiterer Wirtschaftsplan aufgestellt wurde, der sich aber nicht wesentlich von dem Plan aus dem Jahre 1938 unterschied, ist der erste F-Plan für Dortmund im Jahr 1964 verabschiedet worden.

Damals betrug die Bevölkerung Dortmunds 649 873 Einwohner. Diese Zahl war auf die erheblichen Wanderungsgewinne in den Jahren des Wiederaufbaus zurückzuführen. Damit einher ging eine erhebliche Zunahme des Wohnungsbaus, insbesondere in der städtebaulichen Gestalt von Großsiedlungen.

Da der F-Plan Flächen für eine Bevölkerungszahl von über 700.000 Einwohnern sichern sollte, wurden 470 ha neue Wohnbauflächen ausgewiesen. Die Standorte lagen dabei überwiegend im Süden des Stadtgebietes. Allerdings stellt der F-Plan auch Flächen (Trennzonen) dar, in denen die Wohnnutzung wegen zu hoher Belastungen

durch die Industrie langfristig aufgegeben werden sollte.

Die Industriebranchen Roheisen- und Stahlerzeugung sowie die Bierherstellung übertrafen bereits Anfang der 50er Jahre die Produktionszahlen des Jahres 1938. Die Steinkohleförderung ging jedoch zurück. Dennoch stellt der F-Plan 1964 2.328 ha Industriegebiet dar, wobei die Schwerpunkte auf den gewachsenen Standorten lagen. Hinzu kamen insgesamt 422 ha Gewerbeflächen.

Zwischen 1958 und 1964 waren im Ruhrgebiet 35 Zechen geschlossen worden. Die Stagnation der Beschäftigtenzahlen gab auch in Dortmund bereits Anfang der 60er Jahre Anlass daran zu zweifeln, dass die Existenzgrundlage der Stadt durch die traditionellen Wirtschaftsbereiche gesichert werden könne. Daher wird im F-Plan 1964 das Ziel formuliert, die Ansiedlung neuer Betriebe und Verwaltungen, insbesondere aus dem tertiären Sektor, zu fördern.

Bis 1964 hatte sich die Zahl der Kraftfahrzeuge je 1.000 Einwohner gegenüber 1938 vervierfacht. Wegen dieses Anstieges sollte das Straßennetz auf der Grundlage des geplanten Rasternetzes des SVR ausgebaut werden. Die Führung einzelner Trassen hatte sich allerdings gegenüber dem Wirtschaftsplan verändert. Erstmals als Planung dargestellt wurde die Bundesautobahn A 45.

Im Jahre 1959 wurde auf dem Gelände des heutigen Westfalenparks die Bundesgartenschau veranstaltet. Dadurch war eine ausgedehnte öffentliche Grünfläche im Süden der Stadt entstanden. Ebenfalls ausgeweitet hatte sich der Bestand an Kleingärten und Friedhöfen. Für beide Bereiche sah der F-Plan eine weitere Ausdehnung vor. Auch die durch den SVR definierten regionalen Grünzüge berücksichtigte der F-Plan ebenso wie Landschaftsschutzgebiete.

Flächennutzungsplan 1985

Veranlassung für die Neuaufstellung eines F-Plans war die Veränderung wesentlicher Rahmenbedingungen und Einschätzungen für die Entwicklung

der Stadt. Als Beispiele hierfür können ein Umdenken in der Verkehrspolitik, eine höherer Stellenwert von Natur und Umwelt oder der Umbruch in der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung gelten.

Von 1965 bis 1985 nahm die Bevölkerung Dortmunds von 658.000 auf 576.000 Einwohner ab. Dies war die Folge massiver Abwanderungen, insbesondere von jungen Menschen. Dennoch bestand weiterhin Wohnungsmangel, welcher auf die Vergrößerung der Wohnfläche je Einwohner zurückzuführen war. Entsprechend wurden von 1970 bis 1983 jährlich etwa 3000 bis 4000 Wohnungen errichtet. Zugleich wurden in den 80er Jahren eine Vielzahl von Sanierungsmaßnahmen zur Beseitigung schwerer städtebaulicher Missstände durchgeführt. Der Schwerpunkt lag dabei im Bereich der Innenstadt und des nordwestlichen Stadtgebietes.

Trotz des deutlichen Zuwachses an Wohnungen wurde weiterhin ein Bedarf an neuen Wohnungen angenommen, und so wurden 653 ha neues Bruttowohnbau land im F-Plan dargestellt. Die Flächen wurden in Annäherung an das Leitbild der Gleichverteilung auf die Stadtbezirke verteilt. Ausgenommen hiervon waren die Innenstadtbzirkel, in denen keine entsprechend großen Flächen vorhanden waren.

Durch die Strukturkrise in der Stahlindustrie ergab sich eine besondere wirtschaftliche Entwicklung in Dortmund. So lag die Arbeitslosenquote in Dortmund seit Anfang der 80er Jahre beständig über den Werten des Landes und des Bundes, die Wachstumsraten des Dortmunder Bruttoinlandsproduktes blieben hinter denen anderer Oberzentren weit zurück und es gab ein zu geringes Angebot an Arbeitsplätzen im tertiären Sektor. Realistischerweise wurde im F-Plan 1985 von einem weiteren Arbeitsplatzabbau in der Stahlindustrie ausgegangen. Daher wurde den Zielen der Wirtschaftsförderung Priorität eingeräumt.

Im Sinne einer sparsamen Flächenbewirtschaftung war die Reaktivierung aufgegebenen Gewerbeflächen bis dahin bereits Gegenstand kom-

munaler Entwicklungsplanung gewesen, allerdings war es bisher nicht zur Aufgabe größerer Flächen gekommen, so dass wegen dieser eingeschränkten Verfügbarkeit reaktivierbarer Flächen ein Neubedarf an Flächen für industrielle und gewerbliche Nutzung in Höhe von 350 ha ermittelt wurde. Bedingt durch neue Entwicklungen in der Wirtschaft wurde ein spezieller Bedarf für das Transportgewerbe in Höhe von 29 ha errechnet.

Als größere Flächen wurden ausgewiesen:

- westlich Hauert
(für stadtteilbezogenes Gewerbe)
- östlich B236n / südlich Flautweg
(Sondergebiet Transportgewerbe)
- Union-Gelände westlich Huckarder Straße
(SO Transportgewerbe)
- Südöstlich Plaza im Gewerbegebiet
Aplerbeck-Ost (SO Transportgewerbe)
- Heßlingsweg südlich Schokoladenfabrik
(SO Transportgewerbe)

Die Fläche Ellinghausen wurde im Rahmen des Landesentwicklungsplans (LEP) VI als Gebiet für flächenintensive Großvorhaben, die für die Wirtschaftsstruktur des Landes von besonderer Bedeutung sind, festgelegt.

Seit den 70er Jahren hatte Dortmund an Bedeutung als Behörden- und Verwaltungsstadt gewonnen. So konnten z. B. die Zentralstelle für die Vergabe von Studienplätzen und die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Unfallforschung angesiedelt werden. Gleichzeitig entwickelte sich Dortmund zu einem bedeutenden Platz des Banken- und Versicherungswesens.

Von der im Jahre 1968 angesiedelten Universität Dortmund versprach sich die Stadt wesentliche Führungsvorteile und Entwicklungsimpulse für den tertiären Sektor. Daher wurde in unmittelbarer Nachbarschaft zur Universität ein großflächiges "Sondergebiet Universität und universitätsbezogene Einrichtungen" im F-Plan dargestellt, das die räumlichen Voraussetzungen für einen Innovationsschub des Dortmunder Arbeitsmarktes schaffen sollte.

Darüber hinaus wurden zentrenunabhängige "Sondergebiete für Büro und Verwaltung" ausgewiesen, um oberzentral bedeutsamen Arbeitsplatzkonzentrationen des Dienstleistungsgewerbes attraktive Standorte anbieten zu können. Diese befinden sich hauptsächlich entlang der B1 und bilden dort die "Stadtkrone".

Im Einzelhandel bestand aus betriebswirtschaftlicher Sicht eine Tendenz zu größeren Einheiten in nicht integrierten Lagen. So entstand großflächiger Einzelhandel im "Indupark" nördlich von Oespel/Kley und im Gewerbegebiet Aplerbeck-Ost. Da die Stadt befürchtete, dass es durch den großflächigen Einzelhandel "auf der grünen Wiese" zu Kaufkraftabflüssen aus der City und den Stadtbezirkszentren kommen würde, beschloss der Rat bereits 1977, keine weiteren großflächigen Einzelhandelsbetriebe zuzulassen. Um dennoch die bestmögliche Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen sowie die Stärkung der regionalen Bedeutung Dortmunds zu erreichen, wurde 1972 das multizentrische Modell und 1979, als Ergänzung, das Siedlungsschwerpunktekonzzept vom Rat beschlossen. Nach diesem Konzept sollten im Stadtgebiet neben dem Hauptzentrum (die Innenstadt), die Nebenzentren Eving, Scharnhorst, Brackel, Aplerbeck, Hörde, Hombruch, Lütgendortmund, Huckarde und Mengede gefördert und ausgebaut werden. Dieses Konzept war auch Grundlage des F-Plans 1985.

Durch den Bau des Westfalenstadions 1974, in dem damals wie heute der international renommierte und auf Weltniveau spielende Verein 'Borussia Dortmund' seine Heimspiele austrägt, und der Erweiterung des "Messe- und Veranstaltungszentrums Westfalenhallen" entstand südlich der B1 ein attraktiver Ausstellungs- und Veranstaltungsbereich. In dieser Veranstaltungshalle traten - z.T. völlig neben sich stehend - 'Künstler' wie Udo Lindenberg mit seinem Panikorchester, Frank Zappa, Bob Dylan, John Denver, Herb Beak und sogar die No Angels auf.

Der seit den 60er Jahren zu beobachtende enorme Zuwachs an Kraftfahrzeugen in Dortmund hielt auch 1985 noch an. Zu diesem Zeitpunkt

gab es in Dortmund mehr als 250.000 Kraftfahrzeuge. Dementsprechend war der Ausbau des Straßennetzes weiter vorangetrieben worden: Die BAB 45 als westliche Tangente war ebenso realisiert worden wie der nördliche Teil der B236n.

Darüber hinaus wurde auch das Schienennetz durch die Strecke der S1 ergänzt. Sie erschließt auf Dortmunder Stadtgebiet die Universität sowie die Ortsteile Oespel und Kley. Der Ausbau des Straßenbahnnetzes wurde eingeleitet und 1984 die ersten unterirdischen Strecken der Stadtbahn in Betrieb genommen.

Im F-Plan 1985 wurde dem öffentlichen Personenverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (IV) der Vorrang gegeben. Daher war im Bereich des kommunalen Schienennetzes ein weiterer Umbau des Streckennetzes zu einer modernen Stadtschnellbahn durch Verlegung der Trassen auf einen unabhängigen Gleiskörper (z.T. in Tunnellage) vorgesehen. Daneben war die Einrichtung von Park-and-ride-Anlagen geplant.

Das geplante Straßennetz wurde unter den Gesichtspunkten der Verkehrsberuhigung in Wohngebieten und der Konzentration des motorisierten Individualverkehrs (mIV) auf Hauptverkehrsstraßen weiter entwickelt. Die ursprünglichen Planungen wurden zum Teil in veränderten Trassenführungen beibehalten und zum Teil aufgegeben (Nordumgehung Mengede; NS IX Abschnitt B1 bis Menglinghausen, OW III nördlich Scharnhorst und Verlegung B54). Als neue Planungen kamen hinzu: die Verlegung der Lindendorfer Straße und die Verlängerung der Semerteichstraße bis zum Borsigplatz.

Nachdem der Rat 1969 den Ausbau des Verkehrslandeplatzes an der Wickeder Chaussee zum Flughafen beschlossen hatte, konnte im Jahre 1983 eine 850 m lange Start- und Landebahn in Betrieb genommen werden.

Die Flächeninanspruchnahme für Wohnen, Wirtschaft und Verkehr ging zu Lasten des Freiraumes, so dass 1985 etwa die Hälfte des Stadtgebietes überbaute bzw. versiegelte Fläche war.

Daneben erfolgte auch die Darstellung von Flächen für Vorkehrungen zur Entwicklung und Sicherung des Naturhaushaltes und von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft.

4.4 Demografische Entwicklungslinien

Im Wesentlichen hängt die Bevölkerungsentwicklung von der natürlichen Bevölkerungsentwicklung (Geburtenentwicklung, Sterberate, Lebenserwartung) und den Wanderungsbewegungen ab. Die Tendenzen der natürlichen Bevölkerungsentwicklung sind mittelfristig kaum Schwankungen unterworfen und somit gut prognostizierbar, die große unbekannte Variable bei Bevölkerungsentwicklung und Haushaltsprognosen ist der Wanderungssaldo.

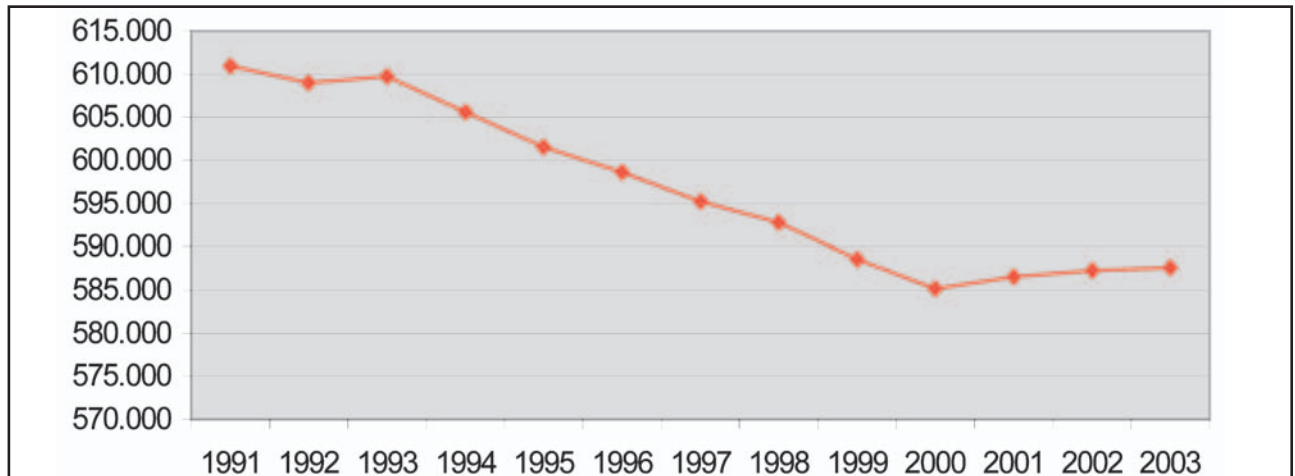
4.4.1 Entwicklung 1985-2002

4.4.1.1 Natürliche Entwicklung und Verteilung

Dortmund hatte zu Beginn der Rechtskraft des F-Plans 1985 eine Einwohnerzahl von rd. 577.000. Erwartet wurde damals ein starker Bevölkerungsrückgang, resultierend aus der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und durch Wanderungsverluste. Diese Entwicklung ist u.a. wegen der politischen Veränderungen in Deutschland und Europa (Zusammenbruch der Sowjetunion, deutsche Einheit, etc.) nicht eingetreten.

Dortmund belegt mit einer Bevölkerungszahl von 587.607 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 31.12.2003) unter den deutschen Großstädten den 7. Rang. Erstmals seit Anfang der 90er Jahre steigt die Bevölkerungszahl seit 2001 wieder (vgl. Abbildung 7). Eine dauerhafte Trendwende in der Bevölkerungsentwicklung kann daraus aber noch nicht abgeleitet werden.

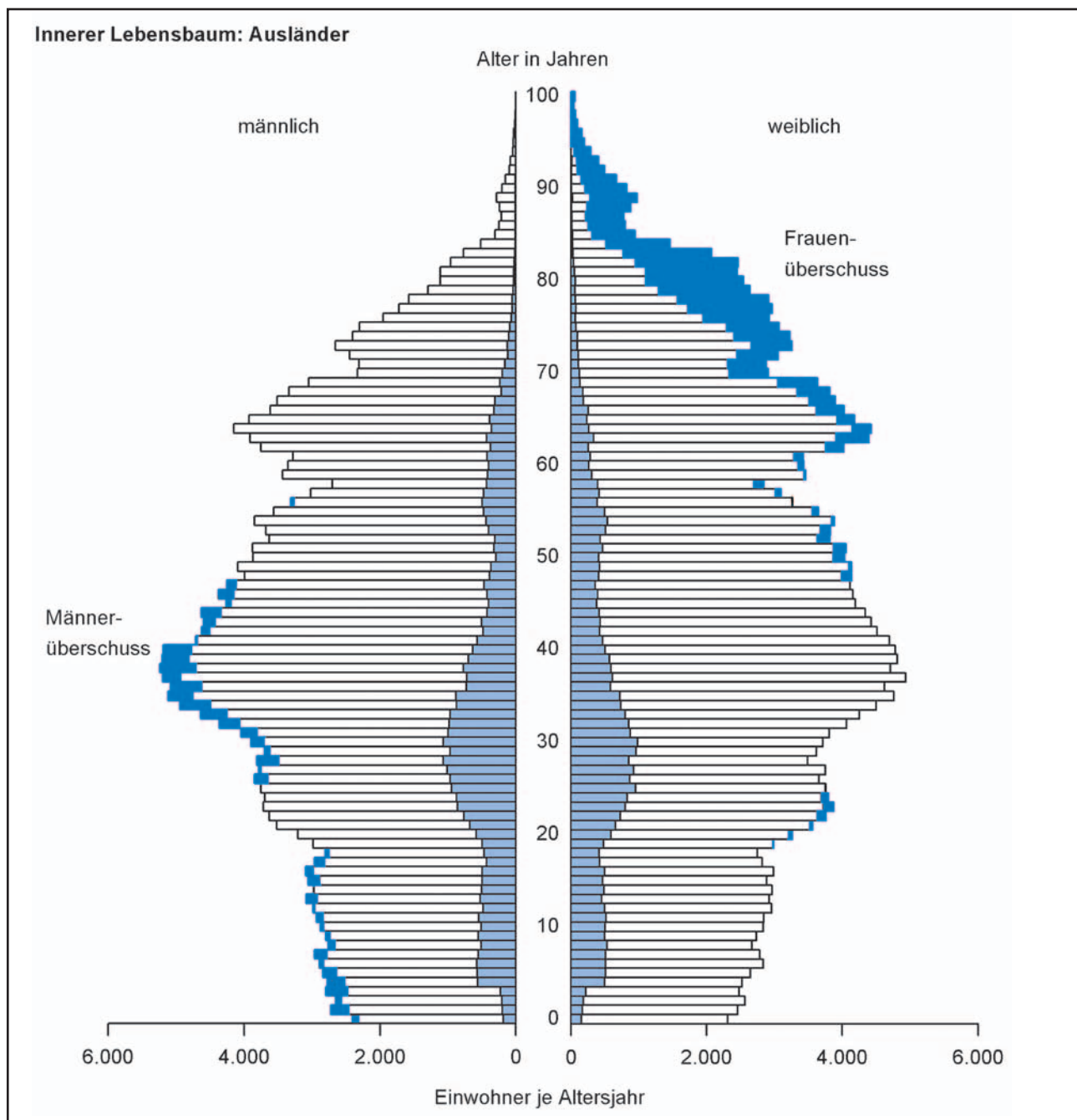
Abbildung 7: Entwicklung der Hauptwohnbevölkerung in Dortmund 1991-2003



Quelle: eigene Darstellung nach Angaben des LDS

Wegen der Alters- und Haushaltsstruktur ergibt sich seit 1970 ein ständiges Defizit in der natürlichen Bilanz. Allerdings erzeugen die stark besetzten 60er-Jahrgänge in den letzten 10 Jahren einen sekundären "Baby-Boom", so dass die Lücke zwischen Geburten und Sterbefällen auf rund 1.600 p.a. geschrumpft ist. Der Altersaufbau der Dortmunder Bevölkerung zeigt, dass der Anteil der jungen Bewohnerinnen und Bewohner an der Gesamtbevölkerung immer kleiner wird.

Der klassische Bevölkerungsbaum in Form einer "Tanne" entwickelt sich immer mehr zu einem "Pilz". Die am stärksten besetzten Jahrgänge des Baby-Booms haben inzwischen eine Familie gegründet, während die nachfolgenden Jahrgänge sehr viel schwächer besetzt sind. Es liegt auf der Hand, dass die o.g. Welle in den nächsten 10 Jahren auslaufen wird, so dass sich das Geburtendefizit bzw. der Sterbeüberschuss wieder vergrößern wird (vgl. empirica 2003, S. 5).

Abbildung 8: Altersaufbau der Dortmunder Bevölkerung am 31.12.2003

Die räumliche Verteilung der Bevölkerung im Stadtgebiet ist uneinheitlich. Ein gutes Viertel der Bevölkerung wohnt im Bereich der Innenstadt, die mit 40,6 Einwohnern (EW) pro ha eine deutlich höhere Dichte aufweist, als die Außenstadtbezirke mit 17,7 EW/ha. Der Frauenanteil an der Bevölkerung liegt bei 51,5 %. Gut zwei Drittel aller Dortmunderinnen und Dortmunder befinden sich im erwerbsfähigen Alter (15 bis unter 65 Jahre). Bei der ausländischen Bevölkerung liegt dieser Anteil wesentlich höher (76,3 %).

Rd. 13 % der Bevölkerung besitzt nicht die deutsche Staatsangehörigkeit. Die ausländische Bevölkerung verteilt sich recht ungleichmäßig über das Dortmunder Stadtgebiet. Nahezu ein Drittel von ihnen lebt in der nördlichen Innenstadt.

Über alle Schwankungen der Einwohnerentwicklung hinweg bleibt der Ausländeranteil mit 12,8% weitgehend konstant. Hintergrund ist zum einen die größere durchschnittliche Kinderzahl ausländischer Haushalte und der geringere Anteil hoch-

betagter Ausländer, woraus sich in der Gruppe der Ausländer ein Geburtenüberschuss ergibt. Gleichzeitig macht sich jedoch auch das Wanderungsgeschehen bemerkbar. Insbesondere an der Abwanderung in das Umland sind die Ausländer weniger beteiligt (vgl. empirica 2003, S. 5).

4.4.1.2 Innerstädtische Umzüge

In den letzten zehn Jahren hat sich die innerstädtische Mobilität (Umzüge) mit über 50.000 Wohnungswechseln als Folge eines generell entspannten Wohnungsmarktes auf einem sehr hohen Niveau eingependelt. Der Anteil der Ausländer an den Umzügen liegt bei rund 20 %, ihre Mobilität ist damit wesentlich höher als die der deutschen Bevölkerung. Während die relative innerstädtische Umzugshäufigkeit insgesamt rund 90 Umzüge je 1.000 Einwohner beträgt, liegt die entsprechende Zahl für die Ausländerinnen und Ausländer mit etwa 135 deutlich darüber.

4.4.1.3 Stadt-Umland-Wanderungen

Auch wenn in den letzten 20 Jahren in der Summe etwa genau so viele Menschen nach Dortmund zu- wie aus Dortmund weggezogen sind, verdienen die Wanderungsströme doch besondere Beachtung. Denn anders als die Fernwanderungen können die Nahwanderungen durch eine aktive kommunale Wohnungspolitik beeinflusst werden.

Die Wanderungsverluste sind seit Mitte der 90er-Jahre kontinuierlich zurückgegangen. Im Jahr 2002 hat sich der Wanderungsverlust ins Umland weiter abgeschwächt und lag nur noch bei ca. 300 Personen. Im Jahr 2003 konnte bereits ein Wanderungsgewinn von rund 420 Personen aus dem Umland verzeichnet werden.

Die positive Entwicklung des Wanderungsaustausches mit dem Umland zeigt deutlich die hohe Attraktivität Dortmunds als Bildungszentrum. Er wirkt damit auch zunehmend der Überalterung der Stadtbevölkerung entgegen. An dieser positiven Entwicklung dürfte auch die Wohnungsbaupolitik der Stadt Dortmund und die damit verbundene hohe Bautätigkeit der vergangenen Jahre einen wichtigen Anteil haben.

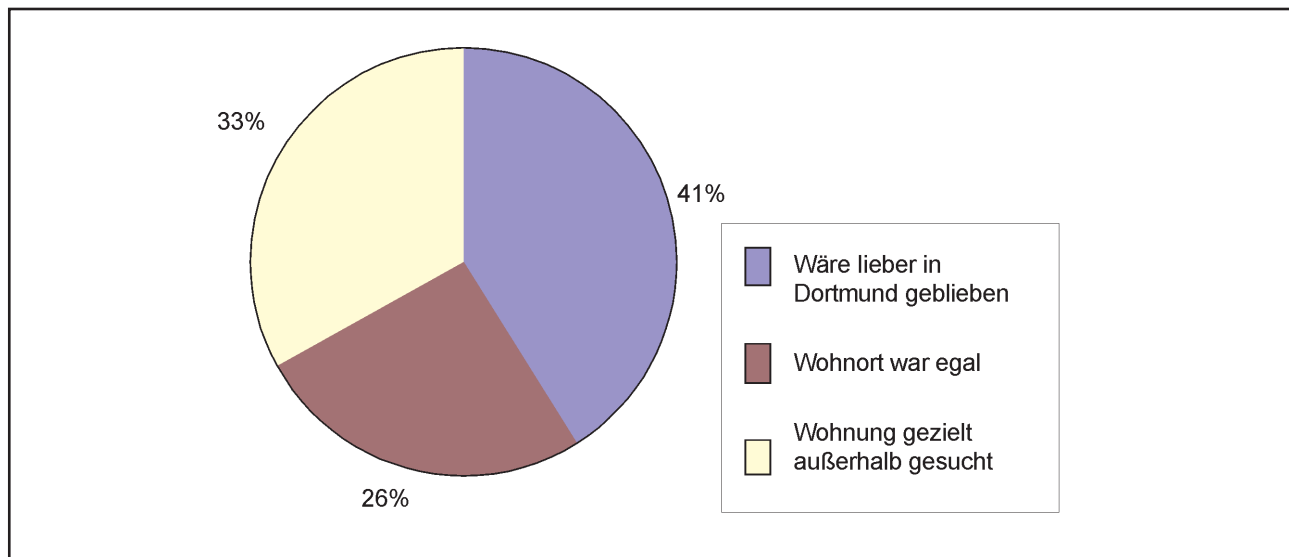
4.4.1.4 Wanderungsmotive

Um die Motive der aus Dortmund ins Umland abgewanderten wie auch nach Dortmund zugezogenen Bürger zu ermitteln, wurde 2001 eine umfangreiche Befragung durchgeführt. Aus der Auswertung ergibt sich, dass Wohnungswechsel nicht spontan erfolgen, sondern bei der überwiegenden Zahl der Fälle mit langfristigen Perspektiven verbunden sind.

Die Fortgezogenen sind überwiegend Beamte und Angestellte sowie Familien und Paare. Diese, zu den "Besserverdienenden" gehörenden Haushalte wollten zu 30 % Eigentum erwerben, 70 % blieben auch nach dem Umzug Mieter. Sie antworteten zu circa 70%, dass sie den Umlandstandort als "ruhiger und erholsamer" bewerten. Gleichzeitig sagten 60%, dass ein vergleichbares Angebot in der Stadt Dortmund teurer gewesen wäre und dokumentieren damit, dass sie in Teilen durchaus Interesse an einem städtischen Standort gehabt hätten. Dementsprechend antworteten 41% der Fortgezogenen, dass sie lieber in Dortmund geblieben wären. Immerhin 26% ist der Wohnort egal (Abbildung 9).

Bei den Zugezogenen überwiegen Einpersonenhaushalte. Es handelt sich dabei häufig um Studenten und Auszubildende mit noch geringem Einkommen. Nachgefragt werden von dieser Gruppe vorwiegend Geschosswohnungen. Bei den Umgezogenen innerhalb Dortmunds dominieren deutlich wohnungsbezogene Gründe (größere Wohnung, Heizungsart). Mit dem Umzug soll ebenfalls Eigentum gebildet, aber auch das Wohnumfeld verbessert werden.

Wichtigstes Ergebnis der Wanderungsmotivuntersuchung und der Wohnwunschbefragung ist, dass unter den Bedingungen eines entspannten Wohnungsmarktes die verschiedenen Wohnungsteilmärkte ständig an die Wünsche der Nachfrager angepasst werden müssen. Dabei müssen sowohl im Gebäudebestand als auch im Wohnumfeld Verbesserungen durchgeführt werden.

Abbildung 9: Wohnortpräferenzen der Wegziehenden

Quelle: Stadt Dortmund 2001, FB Statistik und Wahlen, Themenheft Bevölkerungsbewegung S.15

4.4.2 Erwartete Bevölkerungsentwicklung bis 2015

Investitionen in den Wohnungsneubau und in den Wohnungsbestand haben einen hohen Beschäftigungseffekt, prägen die Stadtstruktur und binden langfristig privates und öffentliches Kapital. Daher ist es sowohl für private Investoren als auch für die öffentliche Hand von erheblicher Bedeutung, ob die Entscheidungen, die heute getroffen werden müssen, auch langfristig Bestand haben. Mittel- und langfristige Vorhersagen sind aber nur in Teilbereichen möglich und stets mit einem erheblichen Prognoserisiko behaftet. Das Prognoserisiko erhöht sich mit der Länge des prognostizierten Zeitraums.

4.4.2.1 Bevölkerungsprognosen

Anhand der vorliegenden statistischen Daten und unter Berücksichtigung des dortmund-projects geht die Stadt Dortmund für das Jahr 2015 von einer Zielzahl von 580.000 aus. Die aktuelle 10. koordinierte Bevölkerungsprognose 2004 des Landesamtes für Statistik NRW stützt den angenommenen Wert: Ausgehend von der Ausgangszahl von 589.240 Einwohner für Dortmund am 1.1.2002 wird ein Bevölkerungsverlust von 1,1 % bis 2020 prognostiziert. Umgerechnet auf das Jahr 2015 beläuft sich der Verlust auf 0,5 % und die Bevölkerungsprognose liegt damit bei rund

586.300 EinwohnerInnen. Damit übersteigt die amtliche Prognose sogar die bisherige Zielzahl für den F-Plan.

Die Prognose von empirica 2001 und die Szenarien zur Wohnungsmarktentwicklung 2003 basieren bereits auf der Bevölkerungszielzahl von 580.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Um das Prognoserisiko einzugrenzen wurden jeweils mehrere Varianten zum Wohnungsbedarf gerechnet.

4.4.2.2 Haushaltsprognosen

Die Zahl der Haushalte bestimmt die eigentliche Wohnungsnachfrage. Wie die Vergangenheit gezeigt hat, kann die Zahl der Haushalte auch dann steigen, wenn die Bevölkerungszahl zurückgeht. Einige Ursachen dafür sind der frühe Auszug der Kinder, die Zunahme der Scheidungen sowie die höhere Lebenserwartung.

In Dortmund gab es am 31.12.2002 rd. 296.000 Haushalte. Im Vergleich zum Landesdurchschnitt NRW hat Dortmund einen höheren Anteil an Ein-Personen-Haushalten, vor allem in den Altersklassen 25-40 Jahre. Die Zwei- und Drei-Personen-Haushalte, typischerweise Kleinfamilien, sind in

Dortmund dagegen unterrepräsentiert. Die Haushalte mit mehr als 4 Personen haben wiederum leicht höhere Anteile als in Nordrhein-Westfalen.

Die durchschnittliche Haushaltsgröße ist mit 2,01 Personen pro Haushalt (2002) deutlich höher als in vergleichbaren Großstädten. Schon im Jahr 1998 betrug die mittlere Haushaltsgröße von Städten mit 100-500.000 Einwohnern aus den alten Bundesländern lediglich 1,96 Personen pro Haushalt, und lag bei Städten über 500.000 Einwohnern sogar bei 1,83 (Einwohnervorausschätzung 1998). Hierfür gibt es hauptsächlich zwei Gründe: Den in Dortmund überdurchschnittlich hohen Anteil von Haushalten mit ausländischer Bezugsperson und den ungewöhnlich hohen Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern (ca. 22 %).

Das Institut "empirica" hat im o.g. Gutachten 2001 eine Haushaltsprognose erstellt. In diesem wird im Szenario "dortmund-project" davon ausgegangen, dass in Dortmund bis zum Jahr 2010 ca. 70.000 neue Arbeitsplätze überwiegend im IT-Bereich entstehen. Dies würde eine Ansiedlung von 5.000 Haushalten bis zum Jahr 2005 und

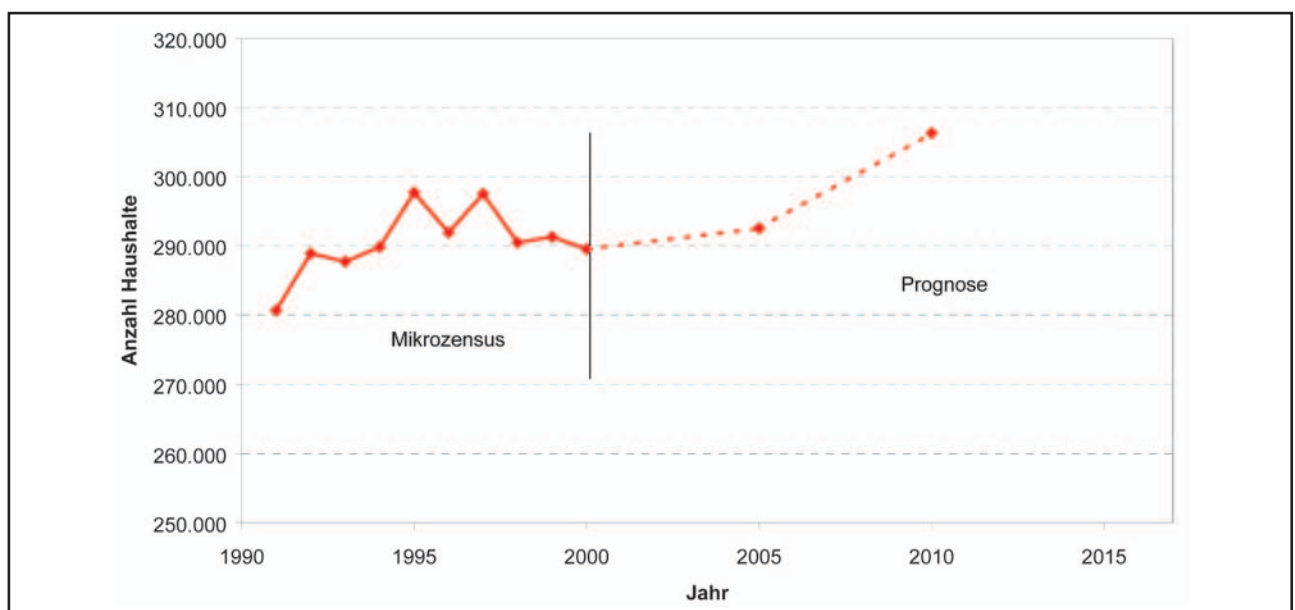
weiteren 18.000 Haushalten bis zum Jahr 2010 führen. Die Zuwanderung würde vor allen Dingen in den Altersklassen 25-40 Jahre stattfinden.

Bei der Berechnung der Haushaltsprognose für das Szenario "dortmund-project" wurde folgendermaßen vorgegangen: Der erste Prognose-schritt bis 2005 ist identisch mit der Hauptvarian-te des Gutachtens², da die Wirkungen des dortmund-projects erst mit Verzögerung anlaufen. Anschließend wurden die zuwandernden Haushalte zum Ergebnis der Prognose addiert, bzw. die zuwandernden Personen zu der modifizierten Bevölkerungsprognose.

Aufgrund der statistischen Erkenntnis, dass mit zunehmender Haushaltsgröße die Mobilität sinkt, wird davon ausgegangen, dass vorwiegend Ein- und Zwei-Personen-Haushalte zuwandern.

In diesem Szenario nimmt vor dem Hintergrund der Zielzahl von 580.000 Einwohnern die Zahl der Haushalte nicht ab, sondern steigt bis zum Jahr 2010 auf 306.500 Haushalte an.

Abbildung 10: Reale und prognostizierte Anzahl Haushalte in Dortmund (Szenario "dortmund-project")



Quelle: empirica 2001

² Zu den genaueren Grundlagen siehe McKinsey, Untersuchungen zum „dortmund-project“

Der weiterhin deutliche Anstieg der Zahl der Haushalte trotz stagnierender Bevölkerung führt die bereits in der Vergangenheit beobachtete Entkoppelung der Entwicklung von Haushalten und Bevölkerung fort. Hinzu kommt eine Diversifikation der Haushaltstypen. Mit abnehmenden, aber weiterhin hohen Anteilen der "klassischen" Einfamilienhaushalte geht eine Zunahme von "neuen Lebensformen" (Alleinerziehende, Wohngemeinschaften, unverheiratete Partnerhaushalte) einher.

4.4.2.3 Wohnungsnachfrage

Das Gutachten von empirica aus dem Jahr 2001 stellt die Frage nach dem Wohnungsbedarf. Die Entwicklung des quantitativen Wohnungsbedarfs sagt aber noch nichts über die Entwicklung der Wohnungsnachfrage aus. Die Nachfrage ist anders als der Bedarf abhängig von den Bedürfnissen der Haushalte und von der vor allem einkommensbedingten Möglichkeit, diese zu befriedigen. Die Tatsache, dass trotz weitgehend gedecktem Wohnungsbedarf in den letzten Jahren durchschnittlich über 2.000 Wohneinheiten jährlich erstellt und bezogen wurden, zeigt, dass Nachfrage nach Neubauwohnungen weiter vorhanden ist. Der voraussichtliche Umfang der Nachfrage und die Verteilung auf die Teilmärkte für Wohneigentum und Mietwohnungen wurde in einer weiteren, 2003 ebenfalls von empirica durchgeführten Untersuchung "Szenarien zur langfristigen Wohnungsnachfrage in Dortmund" geklärt werden. Das Gutachten geht von folgenden Überlegungen aus:

Die Wohnungsmärkte der Zukunft werden in vielerlei Hinsicht nicht mehr mit denen der Vergangenheit vergleichbar sein. Dies gilt insbesondere für das Ruhrgebiet und damit auch für Dortmund. Völlig neu wird die Erfahrung sein, dass dauerhafte quantitative Überschüsse entstehen und trotzdem eine zum Teil rege Neubautätigkeit zu beobachten sein wird. Trotz quantitativ rückläufiger Nachfrage wird es Neubaugen geben, weil die Nachfrager ihre veränderten

Ansprüche nicht vollständig im Wohnungsbestand befriedigen können. In den bisherigen Bedarfsprognosen zur Wohnungsmarktentwicklung wurden die Neubauvolumina immer aus der Zahl der Haushalte abgeleitet. Derartige Prognosen müssen für die Zukunft eine Bautätigkeit von nahezu "Null" prognostizieren.

Dies ist allerdings nur eine, wenn auch mit die wichtigste Facette der insgesamt veränderten Wohnungsmarktentwicklung. Im Übergang und in der Anpassung an einen Markt der Wohnungsüberschüsse und Leerstände entstehen erhebliche Unsicherheiten, die jede Prognose deutlich erschweren. Aus der heutigen Perspektive sind dabei folgenden Überlegungen wichtig:

- Gewünschte Marktergebnisse können in Zukunft viel weniger als bisher herbeisubventioniert werden. Die Umgestaltung der Subventionslandschaft steht aber noch aus. Die derzeit angestellten Überlegungen zur Kürzung der Eigenheimzulage, zur Abschaffung der degressiven Abschreibung und zu einer Begrenzung der Verlustverrechnung sind mit hoher Wahrscheinlichkeit nur der Anfang einer beständig wiederkehrenden Diskussion zur Reduzierung der Subventionierung³ des Wohnungssektors.
- Die Alterung der Bevölkerung führt zu einer höheren Wettbewerbsintensität zwischen den Kommunen einer Region, ohne dass bisher die Intensität der Bemühungen und ihre Wirkung auf der Angebotsseite ausreichend sichtbar ist. Dabei ist ausschlaggebend, dass die Kommunen einer Region ein wachsendes Interesse entwickeln werden, den negativen Konsequenzen von Alterung und Schrumpfung der Bevölkerungszahlen durch eine Verbesserung des Wohnungs- und Baulandangebotes zu begegnen.
- Die Neubautätigkeit und die räumliche Wohnungsmarktentwicklung werden wahrscheinlich stärker noch als bisher von dem Wunsch nach Wohneigentum und einer

³ Die Abschreibung ist in einem strengen Sinne nicht als Subvention zu beschreiben, zumindest dann nicht, wenn die Abschreibung der tatsächlichen Abnutzung entspricht. Da sich der Wert der Abschreibung allerdings aus dem Steuersatz des Investors ergibt, wird deutlich, dass es bei den Abschreibungsregeln auch um zusätzliche Investitionsanreize und dementsprechend um Subventionen geht.

qualitativ veränderten Nachfrage bestimmt. Bislang ist auch in Dortmund noch nicht absehbar, welche Potenziale aus dem Siedlungs- und Wohnflächenbestand der Städte mobilisiert werden können (insbesondere bei selbstnutzergerechten Wohnformen).

- Die sich verändernden demografischen und steuerlichen Rahmenbedingungen werden von den Investoren zwar schon jetzt wahrgenommen, aber sie sind noch nicht richtig abzuschätzen, so dass rationales sowie prognostizierbares Investorenverhalten eher noch seltener wird. Vielerorts ist die Bautätigkeit eingebrochen und es macht den Anschein, dass auch neue Wohnungseingänge und Mietpreissteigerungen die Investoren nicht aus der Reserve locken können. Dortmund ist mit einer überdurchschnittlichen Anzahl von Baufertigstellungen bislang eine Ausnahme.
- Gerade Dortmund ist aktiv bemüht, auf wirtschaftlicher Ebene den Strukturwandel weiter voranzutreiben. Offen bleibt, in welchen Zeiträumen welche Erfolge erzielt werden können. Deshalb ist schon die Prognose der Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung mit erheblichen Bandbreiten zu versehen.
- In der Summe der Argumente wird erkennbar, dass die künftige Entwicklung keinesfalls im Sinne einer treffsicheren Prognose zu fassen ist. Zu groß sind die Unsicherheiten und Unvorhersehbarkeiten. Dabei sind grundsätzlich eine Vielzahl von Pfaden in die Zukunft möglich.

Deshalb sind im Rahmen des Gutachtens "Szenarien zur langfristigen Wohnungsnachfrage in Dortmund" unterschiedliche Szenarien einer möglichen Entwicklung entworfen worden. Dabei wurde es erforderlich, für das dem F-Plan zugrunde gelegte Szenario Dortmund-Plus die bislang auf 2010 (Laufzeit des dortmund-project) begrenzten Berechnungen auf 2015 zu verlängern. "Hierzu wurde angenommen, dass sich die Dynamik des Wachstums nach 2010 etwas verringert. Es findet weiterhin eine Zuwanderung statt, die jedoch nur noch 9.000 Haushalte beträgt (50% der Vorgängerperiode). Die Alters- und

Haushaltsstruktur der Zuwanderung ist identisch mit den Vorgängerperioden. Die Wirkungsimpulse des dortmund-projects fallen damit deutlich in die Phase bis 2010" (empirica 2003 S. 44).

Die konkrete Abschätzung der Nachfrage nach Wohnungen und Wohnbauland bis 2015 wird in Kap. 7.1.3 vorgenommen, während in Kap. 6.1 die weiteren Grundlagen und Rahmenbedingungen beschrieben werden.

4.5 Allgemeine wirtschaftliche Entwicklung

4.5.1 Strukturwandel in der Wirtschaft - Folgen für die Stadtentwicklung

Der Strukturwandel in Dortmund hat seinen Tiefpunkt durchschritten. Neue zukunftsfähige Branchen haben sich etabliert und sind aus den ersten Ansätzen zu einer strukturwirksamen Größe angewachsen. Die erfolgreiche Entwicklung des Technologiezentrums und des Technologieparks sind dafür beispielhaft. Firmengründungen haben weitere Ansiedlungsnachfragen ausgelöst.

Seit 1985 entstanden in unmittelbarer Nachbarschaft zur Universität Dortmund, deren Fachbereich Informatik seit 1972 der größte in Deutschland ist, das Technologiezentrum und der Technologiepark Dortmund. Das Technologiezentrum bildet das Bindeglied zwischen Universität und Technologiepark. Die Vision von der Mobilisierung und der Konzentration von Entwicklungspotenzialen aller Dortmunder Wirtschaftskräfte in Technologiebranchen mit Wachstumspotenzialen, wie der Informations- und Kommunikationswirtschaft und der Logistik, wurde im Technologiepark konsequent umgesetzt. Unternehmen profitieren durch Kooperationen und gemeinsame Projekte von der Nähe zur Universität Dortmund, zu Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen wie dem Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik, dem Institut für Roboterforschung und dem Mikrostrukturzentrum NRW mit dem Zentrum für Aufbau- und Verbindungstechnik sowie von den Wirtschaftsunternehmen

vor Ort und den Kontakten über die Region und Ländergrenzen hinaus. Aktuell entsteht ein Bio-medizinzentrum.

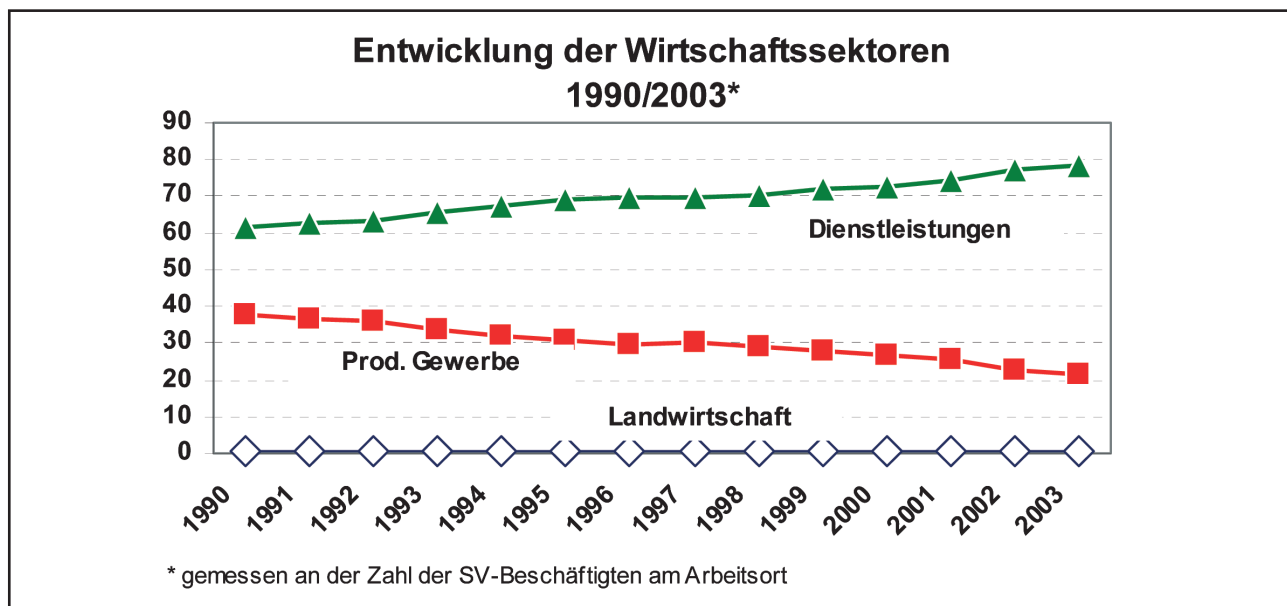
Neben der Ausweisung neuer, zukunftsorientierter Flächen für die Ansiedlung wird in Dortmund die Revitalisierung von Altindustrieflächen betrieben. Diese seit langem verfolgte Reaktivierungspolitik entspricht der landesplanerischen Zielsetzung, vor der Inanspruchnahme von Freiräumen zunächst Brachflächen zu aktivieren. Die Aufbereitung dieser Flächen erfordert durch Altlastensanierung, Baureifmachung und Erschließung einen hohen finanziellen Aufwand, der unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten weder von den Eigentümern noch der Kommune getragen werden kann. Ohne Gewährung von öffentlichen Finanzierungshilfen ist Brachflächenrecycling nur sehr eingeschränkt möglich. Ändern werden sich zukünftig die Entwicklungskooperationen und Finanzierungsmodelle, da ab 2006 voraussichtlich keine entsprechenden Fördermittel mehr zur Verfügung stehen werden.

Eine große Chance zur Veränderung der Wirtschaftsflächenstruktur besteht in der Aufbereitung und Erschließung der großflächigen Industriebrachen.

4.5.2 Basisdaten zur Wirtschaftsentwicklung

Der Abbau von Arbeitsplätzen hat sich auch in den 90er Jahren fortgesetzt. Nach der Erwerbstätigenrechnung⁴ arbeiteten in Dortmund 1992 283.000 Menschen. Die Zahl sank bis 1997 auf 257.000. Danach ist die Tendenz bis 2001 (277.000) deutlich positiv, 2002 ist sie stabil (276.500).

Die Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten⁵ beschreibt die gleiche Entwicklung, wenn auch der Anteil, bezogen auf alle Erwerbstätigen, seit 1991 von 74% auf 71% zurückgegangen ist. Ihre Zahl ist zwischen 1990 und 1999 von 203.000 auf 191.000 zurückgegangen. Im Jahr 2000 ist ein spürbarer Anstieg auf 197.000 zu verzeichnen. Dieses Niveau konnte in den Jahren 2001 (196.600) und 2002 (195.700) annähernd gehalten werden, 2003 wirkten sich die anhaltend fehlenden konjunkturellen Impulse in einem Rückgang auf 192.300 aus. Im Land Nordrhein-Westfalen insgesamt ist die Zahl der SV-Beschäftigten im Vergleich 1990/2002 mit 5,88 bzw. 5,89 Mio. annähernd konstant.

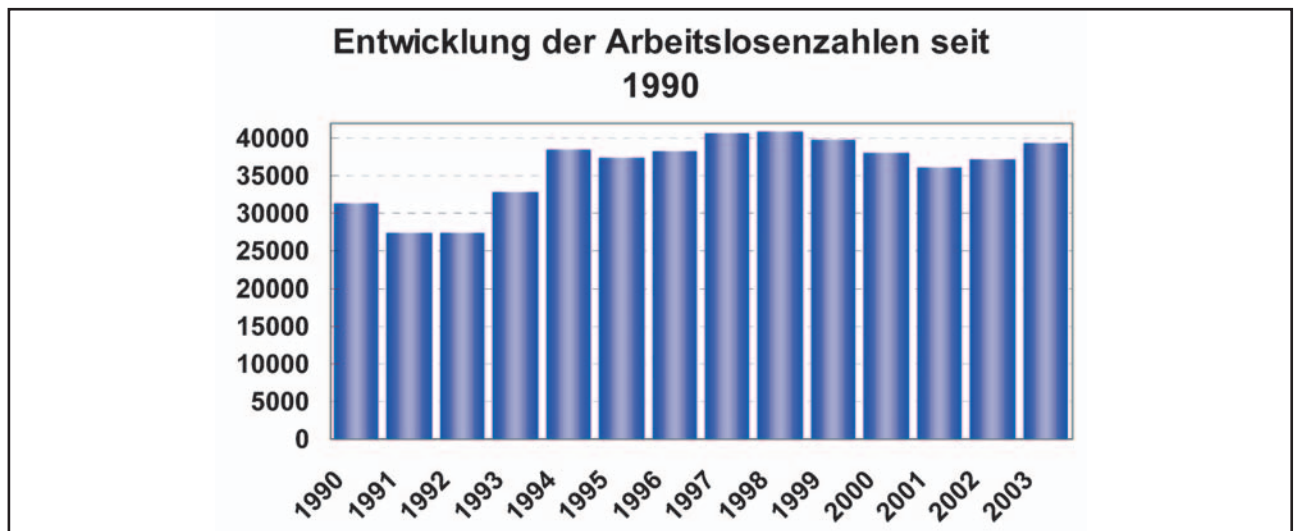


⁴ Quelle: Arbeitsgemeinschaft „Erwerbstätigenrechnung“ des Bundes und der Länder. Die Zahlen werden mit einem Zeitverzug von 15 Monaten nach Jahresende veröffentlicht. Für 2003 liegen daher noch keine Werte vor.

⁵ Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW

Die Arbeitsplatzverluste haben - wie bereits in den Jahrzehnten zuvor - weiterhin vor allem das produzierende Gewerbe getroffen. Rund 35.000 Arbeitsplätze (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) sind hier zwischen 1990 und 2002 verloren gegangen. Der tertiäre Sektor konnte diese Einbußen mit einem Plus von rund 25.000 nur teilweise auffangen. Die Beschäftigtenanteile

haben sich damit auf 78% Dienstleistungen und nur noch 21% Produzierendes Gewerbe verschoben. Das entspricht jährlichen Rückgängen bzw. Gewinnen von fast 1,5 Prozentpunkten. Im Vergleich zum Landesdurchschnitt liegt der Anteil des Dienstleistungssektors um über 12 Prozentpunkte höher (NRW 2002: 64,6%)⁶.



Der Rückgang der Arbeitsplätze spiegelt sich in steigenden Arbeitslosenzahlen wider. Nur in den Jahren 1999 bis 2001 sanken die Zahlen (Stand: jeweils 30.06.) entgegen dem langfristigen Trend von 41.000 auf 36.000. Im Jahr 2003 lagen sie knapp unter 40.000 (14,3%), bis März 2004 ist die Zahl auf rund 43.000 angestiegen (Quote 15,5%). Die Arbeitslosigkeit ist in erster Linie konjunkturrell bedingt und weitgehend unabhängig von kommunalen Einflüssen. Im Vergleich zu Bund und Land liegt die Quote in Dortmund konstant 5-6 Prozentpunkte höher.

Insgesamt waren von 100 erwerbsfähigen Personen (15-64 Jahre) in Dortmund Ende Juni 2003 43 sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Die Quote ist gegenüber den Vorjahren leicht rückläufig und liegt jetzt wieder auf dem Niveau Ende der 90er Jahre. Weiterhin sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten überwiegend Männer, ihre Zahl ist aber seit 1990 um fast 15.000 gesunken, während gleichzeitig rund 1.500 Frauen mehr beschäftigt sind. Damit ist der

Frauenanteil zwischen 1990 und 2003 von 40,4% auf 44,0% angestiegen. Das spiegelt den Landestrend (Anstieg von 1990 38,6% auf 2002 43,0%) wider.

4.6 Rahmenbedingungen aus städtischer Umweltsicht

Seit der Rechtskraft des aktuellen F-Plans (1985) ist das Umweltbewusstsein deutlich angestiegen und hat auch Eingang sowohl in die gesetzlichen Vorgaben, in die übergeordneten Planungen als auch in kommunale Planungen gefunden.

Zu den Leitthemen des Flächennutzungsplans aus Umweltsicht sind vor dem Hintergrund der gesetzlichen Anforderungen die Begriffe Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit zu nennen. Der F-Plan ist ein Instrument zur Gestaltung einer Stadt- und Stadtteilentwicklung, die das Ziel hat, ein Gleichgewicht zwischen den ökonomischen, sozialen und ökologischen Leistungen der Flächen und Nutzungen herzustellen. Dabei bildet

⁶ Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik, Landesdatenbank

das Teilsystem Umwelt mit seinen Leistungen eine Voraussetzung für das Funktionieren der wirtschaftlichen und sozialen Leistungssysteme.

Angesichts der Aufgabe des F-Plans, für das gesamte Gemeindegebiet die Bodennutzung in den Grundzügen darzustellen, besitzt er eine wesentliche Funktion für die vorausschauende Steuerung und Koordinierung der Belange von Umwelt- und Naturschutz.

Der neue F-Plan fügt dieser Entwicklung einen neuen Baustein hinzu. Mit Blick auf diese Leitvorstellungen werden für den F-Plan die wesentlichen Fragen in den einzelnen Bereichen behandelt. Als Klammer für eine integrative Herangehensweise wurde der Umweltplan Dortmund entwickelt, der umfassende Planungshinweise aus ökologischer Sicht (Schutzgebiete und Vorrangflächen, Biotopverbund und Nutzungseignung) enthält. Damit wird die Forderung des §1 Abs. 5 BauGB nach Berücksichtigung der Umweltbelange auf einem hohen Qualitätsniveau und in nicht nur sektoraler Sichtweise konkretisiert, die voraussehbaren Bedürfnisse aus Umweltsicht für die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung beschrieben und in systematischer und nachvollziehbarer Form für den F-Plan aufbereitet.

Darüber hinaus sind Räume, Flächen und linienhafte Elemente bereits durch andere umweltbezogene Planungen in ihrer Nutzungsentwicklung festgelegt. Hierzu zählen insbesondere die Festsetzungen der Landschaftspläne, die Rege-

lungen aus rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlüssen zum Gewässerausbau und zur Gewässerunterhaltung und abfallrechtliche Abschlussverfahren für Deponienutzungen.

Um dem gesetzlichen Auftrag aus dem Baugesetzbuch zur Prüfung der Umweltbelange gerecht zu werden, wird bei der Stadt Dortmund bereits seit Jahren eine Umweltverträglichkeitsprüfung in der Bauleitplanung durchgeführt. Mit der Überführung der Eingriffsregelung in das Planungsrecht wurde auch den damit einhergehenden Erfordernissen bereits Rechnung getragen.

Aufgaben und Ziele der Umweltverträglichkeitsprüfung sind die inhaltlich und organisatorisch effiziente Berücksichtigung der Umweltbelange in den jeweiligen Planverfahren sowie die langfristige Verbesserung der Umweltqualität und die Stärkung des präventiven Umweltschutzes.

Mit der Anwendung des UVP-Modells Dortmund gibt es auch auf der Ebene der Flächennutzungsplanung umfangreiche Erfahrungen. Bei der Neuaufstellung des F-Plans werden alle wesentlichen Flächenansprüche, die umwelterheblich sein können, im Rahmen einer der F-Plan-Ebene angemessenen Prüfintensität überprüft. Dies bezieht sich im Wesentlichen auf die Prüfung von Wohnbauflächen- und Gewerbeflächen, aber auch auf darüber hinausgehende raumwirksame Projekte und Planungen in anderen Bereichen, wie z.B. im Verkehr.

5	Zielvorgaben für den Flächennutzungsplan	43
5.1	Stadtentwicklungsziele	43
5.2	Städtebauliche Entwicklungsimpulse	45
5.3	"dortmund-project" als Reaktion auf den Strukturwandel	49

5 Zielvorgaben für den Flächennutzungsplan

In Kapitel 4 sind die veränderten strukturellen Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung näher beschrieben worden, die es notwendig machen, die bisherigen Ziele zu überprüfen und anzupassen. Für die F-Plan-Neuaufstellung wurde auf ein spezifisches Leitbild verzichtet. Der neue F-Plan soll sich mehr über konkrete Projekte als über abstrakte Leitbilder definieren (vgl. Kap. 5.2). Dennoch sind einige wichtige Grundsatzbeschlüsse bereits gefasst worden. Diese werden hier für die Flächennutzungsplanung aufgegriffen und zusammengefasst.

5.1 Stadtentwicklungsziele

Reaktivierung von Brachflächen

Die Stadt Dortmund verfügt über eine Vielzahl von brachgefallenen, zentral gelegenen, ehemals industriell genutzten Flächen, Bahnanlagen oder ehemaligen Kasernen, die in der Summe rund 1.400 ha haben.

Ein wesentliches Ziel des F-Plans ist es, die zukünftige Nutzung und Nutzungszuordnung für diese Flächen neu zu definieren. In diesem Zusammenhang bietet sich die Chance, vor allem innenstadtnahe Wohnbauflächen und Gewerbeflächen mit einer hohen städtebaulichen Qualität zu entwickeln.

Zudem kann durch die Reaktivierung von Brachflächen der Freiraumanteil der Stadt Dortmund erhöht und ein vernetztes Freiraumsystem geschaffen werden ("Umwandlung von Grau in Grün").

Innenentwicklung vor Außenentwicklung

Zur Schonung des Freiraums und im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Boden ist grundsätzlich

die Innenentwicklung der Entwicklung neuer Flächen im Außenbereich vorzuziehen. Die oben beschriebenen, in Dortmund vorhandenen Reaktivierungsflächen unterstützen dieses Ziel und bieten weiteren Raum für eine Innenentwicklung. Bei Innenentwicklung handelt es sich um Nutzungsveränderungen auf bereits bestehenden Siedlungsflächen zur Schonung des Freiraums, zur Stärkung der Siedlungsstruktur und zur besseren Auslastung der infrastrukturellen Ausstattung der Stadt.

Weitere Optionen für eine freiraumschonende Innenentwicklung bieten sich in der maßvollen Nachverdichtung bereits bestehender Siedlungsräume.

Beides bietet zusätzlich den ökonomischen Vorteil der geringeren Kosten bei der Reaktivierung, da Infrastruktur bereits vorhanden ist.

Integration in den Agenda-Prozess

Das grundlegende Prinzip der Lokalen Agenda 21 wird mit dem Begriff der nachhaltigen Entwicklung beschrieben. Entwicklungen gelten als nachhaltig, wenn sie, unter Einbeziehung der Akteure, soziale, ökonomische und ökologische Ansprüche in Einklang bringen können, ohne die Lebenssituation künftiger Generationen zu belasten.

In Dortmund wird der Agenda-Prozess bereits seit 1999 aktiv mit Unterstützung eines städtischen Agenda-Büros organisiert und koordiniert.

Die Neuaufstellung des F-Plans bietet die Chance der weiteren Umsetzung der Nachhaltigkeitsforderung der Agenda, indem er neben der gleichrangigen Berücksichtigung sozialer, ökologischer und ökonomischer Parameter in der Stadtent-

wicklungsplanung vor allem eine umfangreiche Partizipation anstrebt. Dies ist im Rahmen der vorgezogenen Bürgerbeteiligung geschehen. Zahlreiche Veranstaltungen und fast 1.400 Anregungen dokumentieren es (vgl. Kap. 3.2).

Wirtschaftlich tragfähige Stadtentwicklung

Die Gestaltungsmöglichkeiten in der Stadtentwicklung hängen in großem Maße von der finanziellen Situation der Stadt ab. Daher ist die Stadtverwaltung bestrebt, bei Stadtentwicklungsmaßnahmen die Einnahmen möglichst zu erhöhen. Mit der Darstellung von Wohnungsbau- und Gewerbeflächen auf städtischen Grundstücken wird daher, solange andere Ziele dem nicht entgegenstehen, nicht zuletzt langfristig auch eine Wertsteigerung dieser Grundstücke beabsichtigt. Somit kann auch mit dem F-Plan ein Beitrag zur Haushaltskonsolidierung geleistet werden.

Sicherung und Stärkung der Zentrenstruktur

Dortmund ist laut Landesentwicklungsplan NRW ein Oberzentrum höchster Stufe. Damit erfüllt Dortmund die Funktion eines überregionalen Verwaltungs-, Wirtschafts- und Kulturzentrums, die es im Rahmen der regionalen Entwicklung weiter auszubauen gilt.

Zwischen Dortmund und den übrigen Zentren des Ruhrgebietes bestehen ebenfalls enge wirtschaftliche und institutionelle Verbindungen, die weiter gestärkt werden sollen.

Die Siedlungsstruktur der Stadt Dortmund ist aus historischen Gründen dezentral. Um dieser auch identitätsstiftenden Tatsache Rechnung zu tragen, hat die Stadt Dortmund 1972 als Grundsatz ihrer Stadtentwicklungsplanung das "Multi-zentrische Modell" beschlossen, das eine abgestufte Siedlungs- und Versorgungsstruktur im Stadtgebiet festlegt. Dieses Modell wird unter Berücksichtigung der in den letzten Jahren eingetretenen demografischen Veränderungen im F-Plan weiterentwickelt, um eine dauerhafte Versorgung der Bevölkerung zu gewährleisten.

Gemäß dieser politisch beschlossenen Zielsetzung sollen alle Stadtbezirke gleichwertig mit Einrich-

tungen der öffentlichen Infrastruktur ausgestattet werden. Dabei kann es allerdings zwischen den Ortsteilen zu Verschiebungen kommen, da sich der Bedarf aus demografischen Gründen verändern kann und nicht in jedem Stadtbezirk genügend Flächen für alle Nutzungen zur Verfügung stehen. Auch bei der privaten Versorgung strebt der F-Plan diese Gleichversorgung durch Übernahme des "Nahversorgungskonzeptes" an (vgl. Kap. 7.2.5).

Stopp von Einwohnerverlust - bedarfsgerechte Wohnbauflächenentwicklung

Die Anstrengungen des "dortmund-projects" zur Schaffung von 70.000 Arbeitsplätzen haben zur Folge, dass der bisher negative Trend der Bevölkerungsentwicklung gestoppt werden konnte. Der F-Plan geht von einer Zielzahl von 580.000 Einwohnern für das Jahr 2015 aus. Dies ist vor allem dadurch zu erreichen, dass die Wanderungsverluste in das Umland minimiert werden sollen.

Dabei zeigt eine von der Verwaltung durchgeführte Wanderungsmotivuntersuchung, dass das Wohnen im Grünen und ein attraktives Wohnumfeld eine große Rolle spielen. Deshalb muss die Wohnbauflächenentwicklung die speziellen Bedarfe und Markterfordernisse berücksichtigen und eine ausreichend große Menge an Wohnbauflächen an attraktiven Standorten bereitstellen. Das bedeutet die Schaffung hochwertiger Mietwohnungen und Eigentumswohnungen in innerstädtischen Lagen (insbesondere Umwandlung von Brachflächen) mit gleichzeitiger Steigerung der Qualität des Wohnumfeldes (u.a. neue Grünverbindungen und Parkanlagen). Um die weiter vorhandene Nachfrage nach Einfamilienhäusern zu befriedigen, müssen hochwertige Siedlungsgebiete auch am Rande von Ortsteilen entwickelt werden; so kann die vorhandene Infrastruktur optimal ausgenutzt werden. Die Sicherstellung von ruhigem Wohnen im Grünen bleibt dabei weiterhin vorrangiges Ziel.

Weiterentwicklung von Natur und Landschaft in Form eines vernetzten Freiraumsystems

Freiräume erfüllen vielfältige Freizeit- und Erholungsbedürfnisse, haben stadtgliedernde und gestalterische Wirkungen und dienen darüber hinaus verschiedenen ökologischen und ökonomischen Funktionen.

Ein vernetztes Freiraumsystem wird im F-Plan durch das "Radial-Konzentrische Freiraummodell" gesichert und entwickelt. Dieses räumliche Leitbild führt konzentrische und radiale Freiraumelemente zusammen. Es besteht im Wesentlichen aus Grünringen mit land- und forstwirtschaftlichen Flächen, Parks und anderen Erholungsflächen sowie radialen Grünverbindungen, die Ortsteile gliedern und stadtgestalterische Wirkungen entfalten.

Die Wiederbegrünung brachgefallener Flächen und die Einbeziehung der Pflanzen- und Tierwelt von ehemaligen Halden und Deponien sind wichtige Bausteine zur Verbesserung des Freiraumsystems.

Dadurch bietet sich die Chance, ehemals trennende Verkehrsstraßen wie zum Beispiel aufgegebene Gleisanlagen durch Renaturierung zu stadtgliedernden Grünverbindungen umzuwandeln.

Somit sind der Erhalt des Freiraums, seine Rückgewinnung, seine Qualifizierung und seine Gestaltung die Schwerpunkte der kommunalen Freiraumplanung.

Sparsamer Umgang mit Ressourcen

Die wesentlichen Zielvorstellungen aus städtischer Umweltsicht lehnen sich an die folgenden Handlungsprinzipien nachhaltiger Entwicklung an:

- erneuerbare Ressourcen sollen nur soweit verbraucht werden, wie sie sich auch neu bilden können,
- nicht erneuerbare Ressourcen sind sparsam und schonend zu nutzen,
- insgesamt ist mit allen Ressourcen haushälterisch umzugehen,

- Umweltbelastungen sollen nur soweit zugelassen werden, wie die Umwelt dies ohne nachhaltige Schäden kompensieren kann.

Harmonisierung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung

Mit dem F-Plan besteht die Chance, Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung miteinander zu verknüpfen, um eine Verlagerung von Kfz-Verkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fuß, Rad und ÖPNV zu erreichen.

Dazu gehört in erster Linie, neue Wohngebiete vorrangig in der Nähe vorhandener ÖPNV-Haltestellen mit guter Taktichte und innerhalb bestehender Siedlungsschwerpunkte zu entwickeln.

Die Beibehaltung des "Multizentrischen Modells" und die maßvolle Arrondierung von bestehenden Siedlungen sind wichtige Zwischenschritte, um dieses Ziel der Harmonisierung zu erreichen.

Damit weiterhin Einwohner und Besucher Dortmunds möglichst viele Wege mit Bussen und Bahnen zurücklegen, soll der schienengebundene ÖPNV weiter ausgebaut werden. Im F-Plan werden hierfür die notwendigen Trassen gesichert. Das Straßennetz wird durch die Herstellung fehlender Verbindungen (Netzschlüsse) maßvoll erweitert.

5.2 Städtebauliche Entwicklungsimpulse

Stadtentwicklung wird von den Bürgerinnen und Bürgern in erster Linie durch konkrete, anschauliche Projekte wahrgenommen. Mit dem neuen F-Plan wird der planungsrechtliche Rahmen für diese städtebaulichen Projekte und ihre Standorte geschaffen. Wie es bereits mit erfolgreich abgeschlossenen oder laufenden Projekten wie dem Technologiepark, der Stadtkrone-Ost oder dem Konzerthaus geschehen ist, werden die folgenden Standorte und Projekte die Stadtentwicklung in den nächsten 15 bis 20 Jahren bestimmen.

Phoenix West und Ost

Phoenix West und Phoenix Ost sind zwei ehemalige Standorte von Stahlwerken, Hochöfen und Kokerei in zentraler und städtebaulich integrierter Lage im direkten Umfeld des zukünftigen Emscherlandschaftsparks südlich der Dortmunder Innenstadt. Zwischen ihnen liegt der gewachsene Ortskern von Hörde.

Phoenix West soll als Standortschwerpunkt Mikrosystemtechnik, der Informations- und der Kommunikationswirtschaft entwickelt werden. Es ist vorgesehen, freizeitwirtschaftliche Nutzungen in das Konzept zu integrieren. Der stillgelegte Hochofen soll als imposante Landmarke für die neuen Nutzungen erhalten bleiben - Markenzeichen für eine einmalige und individuelle Adresse. Industriehallen können für Freizeit und kulturelle Zwecke weitergenutzt werden. Insgesamt sollen auf der 110 ha großen Fläche bis zu 10.000 Menschen Arbeit finden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist eine Erschließung des Phoenix-West-Geländes durch schienengebundenen Nahverkehr nicht vorgesehen. Durch ein entsprechendes bauliches Konzept soll diese Option jedoch offen gehalten werden.

Das Projekt Phoenix Ost bietet die einmalige Chance einer Attraktivierung von Hörde, zusammen mit einer Zentrumserweiterung nach Osten. Auf dem 96 ha großen Areal des früheren Stahlwerks wird ein zentraler, ökologisch wertvoller Stadtsee - der Phoenixsee - entstehen, der im Norden von der Emscher umflossen wird. Zudem wird er auch Freizeit- und Erholungsfunktionen übernehmen. Der Phoenixsee wird außerdem die Funktion eines Regenrückhaltebeckens übernehmen. Ebenso besitzt die Grünverbindung nördlich des Sees mit ihrer Wirkung als Trenndeich eine wasserwirtschaftliche Funktion. Rund um diese Gewässerlandschaft werden Flächen schwerpunktmäßig für attraktives Wohnen am Wasser (als Teil des Emscher Landschaftspark), aber auch für attraktive Büro- und Dienstleistungsbetriebe, freizeitorientierte Nutzungen und Hotel- und Gastronomiebetriebe entwickelt.

Alter Flughafen

Bei dem Standort "Alter Flughafen" in Brackel handelt es sich um das ehemalige Gelände "Napier Barracks" der Britischen Rheinarmee. Nach Aufgabe der militärischen Nutzung besteht nun die Chance, diese ehemals isolierten Flächen für eine Integration in das Stadtgefüge zurückzugewinnen.

Der Entwicklungsbereich umfasst eine Gesamtfläche von ca. 160 ha. Zielsetzung ist es, einen hochwertigen Standort für Wohnen und Sport- und Freizeitnutzungen zu entwickeln. Dabei soll sich das künftige Wohnquartier von den üblichen Wohnbauflächenstandards abheben und eher das gehobene Marktsegment bedienen. Eine moderate Erweiterung der vorhandenen Gewerbeflächen ist in diesem Zusammenhang ebenfalls vorgesehen. Mit dieser Perspektive kann sich der Standort optimal in die wirtschaftlich-städtebauliche Gesamtentwicklung der Stadt einfügen.

Hafen und Kanalschiene

Der Dortmunder Hafen verfügt in 10 Hafenbecken über eine Wasserfläche von 34,5 Hektar und über rund 90 Hektar Industrie- und Gewerbeflächen. Durch seine Lage direkt an der Dortmunder Innenstadt sowie mit der direkten Anbindung an die A 45 und einem eigenen Stadtbahn-Haltepunkt ist der Hafen ein hochwertiger Gewerbestandort mit dem Potenzial, über die eigentliche Hafennutzung hinausgehende Nutzungen zu entwickeln.

Weitere Flächen wie das Güterverteilzentrum Ellinghausen und die ehemalige Westfalenhütte sind mit dem Hafen über Schiene und Straße verbunden. Die Verkehrsträger Binnenschiff, Eisenbahn und LKW werden im Hafen zu einer güterverkehrslogistischen Drehscheibe verknüpft. Das Container-Terminal am Ostufer des Kanalhafens nutzt eine Fläche von 4,3 Hektar und verfügt über Erweiterungsmöglichkeiten.

Der Dortmund-Ems-Kanal verläuft auf den ersten acht Kilometern auf Dortmunder Gebiet. Er soll in mehreren Schritten ausgebaut werden. In den nächsten Jahren wird mit der Erneuerung der

Querungsbauwerke wie Brücken und Düker begonnen. Langfristig ist eine Vergrößerung des Kanalquerschnitts und der Bau von Böschungsufern vorgesehen.

Die interkommunale Entwicklungsgemeinschaft "Regionale Initiative Fluss-Stadt-Land" hat folgende Ziele formuliert, die bereits teilweise umgesetzt wurden:

- Anbindung des Hafens an die Nordstadt durch einen öffentlichen Zugang der Wasserkante: "Nordstadt ans Wasser!"
- Wassertouristische Erschließung des Hafens und der Innenstadt im Kontext eines Regionalen Sportbootkonzepts (Wasserwanderrastplatz)
- Freizeitorientierte Nutzungen und gastronomisches Angebot wie z.B. Cafés am Wasser insbesondere im Stadthafen sowie am Dortmund-Ems-Kanal in Dortmund-Deusen und in Schwieringhausen
- Ergänzung der Hafennutzungen im Stadthafen durch Büros aus dem Sektor E-Logistik und maritim orientierte Kleinbetriebe in den ehemaligen Speicherhäusern und den angrenzenden Gebäuden
- Freizeitwirtschaftliche Erschließung der Kanalzone und des Hafens
- Naturnahes Badeangebot am Dortmund-Ems-Kanal.

Dortmunder U - Das Viertel

Die angestrebte Neustrukturierung und Umnutzung des ehemaligen Brauereigeländes der Dortmunder Union Brauerei wird einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung der Dortmunder Innenstadt leisten. Dabei soll ein wirtschaftlicher und kultureller Anziehungspunkt entwickelt werden, der über Dortmund hinaus Wirkung entfaltet.

Das Areal der ehemaligen Union-Brauerei sowie angrenzender Bereiche soll einer Nutzung zugeführt werden, die diese attraktive, citynahe Lage am Wallring würdigt.

Die Brau und Brunnen AG hat die Entscheidung getroffen, den ehemaligen Brauereistandort als

neuen Standort für die Konzernverwaltung zu entwickeln und diesen damit zum Kristallisationspunkt für die Entstehung eines neuen und modernen Viertels mit einem Nutzungsmix aus Büro- und Dienstleistungseinrichtungen, Wohnen, Gesundheits- und Ärztehaus, Gastronomie, cityergänzendem Einzelhandel und Hotel zu machen. Durch Plätze und begrünte Aufenthaltsbereiche, insbesondere durch eine zum Wallring hin gelegene öffentliche Grünanlage, soll der gesamte Bereich aufgelockert werden.

Die Grundzüge der Wettbewerbsplanung von Richard Rogers Partnership aus dem Jahre 1993 sowie das vom Rat der Stadt 1999 beschlossene City-Konzept finden sich in der vorgestellten Planung wieder. Das der F-Plandarstellung zugrunde liegende Konzept zeichnet sich durch die Anbindung an die City mit einem städtischen Platz zwischen U-Turm und Wallring mit öffentlichen Funktionen. Zudem ist vorgesehen, die Brinkhoffstraße abzubinden, eine Direktanbindung an den Wallring zu schaffen sowie verkehrsfreie Oasen im Innern zu realisieren.

Entwicklung des Hauptbahnhofs

Der Dortmunder Hauptbahnhof soll zu einer modernen Bahnstation umgebaut werden, die der Bedeutung als einem der wichtigsten deutschen Knotenpunkte im Fern- und Regionalverkehr mit weit über 100.000 Benutzern pro Tag gerecht wird und eine optimale Verknüpfung zum leistungsfähigen Dortmunder Stadtbahnsystem bietet. Durch die Einrichtung einer Mobilitätszentrale und einer Fahrradstation soll das multimodale Verkehrsangebot komplettiert werden.

Die Verbindung der modernen Bahnstation mit einem umfangreichen und hochwertigen Einzelhandelsangebot (max. 36.000 qm Verkaufsfläche), verschiedensten Unterhaltungsangeboten (bis zu 35.000 qm) sowie Gastronomie und Dienstleistung (max. 10.000 qm) in einem Multi-Themen-Center namens 3do oberhalb der Gleisanlagen soll die oberzentrale Einzelhandelsfunktion der Stadt nachhaltig unterstützen und gleichzeitig zu einer Verklammerung der durch

die weitläufigen Bahnanlagen getrennten Stadtviertel Innenstadt und Nordstadt beitragen. In diesem Kontext sollen auch die Bahnhofsvorplätze neu gestaltet werden. Das Gesamtprojekt ist ein wichtiger Baustein des City-Konzeptes. Zusammen mit der Reaktivierung des Geländes der ehemaligen Thier-Brauerei südlich des Westenhellwegs soll eine neue Einkaufsachse in Nord-Süd-Richtung entstehen, die gemeinsam mit der Umgestaltung der Kampstraße und einer Aufwertung der Katharinenstraße zu einer neuen Qualität des Einkaufs- und Freizeitstandortes Dortmund beitragen wird.

Westfalenhütte

Das größte Flächenpotenzial im Stadtgebiet, das zur Reaktivierung ansteht, ist das Gelände der ehemaligen Westfalenhütte. Die Aufgabe der Stahlproduktion (Hochofen, Kokerei, Sinteranlage) bietet die Chance, eine Fläche zu entwickeln, die über Jahrzehnte für die Erweiterung der nördlichen Innenstadt nicht zur Verfügung stand. Die Westfalenhütte wird auch in Zukunft zu großen Teilen Flächen für Industrie und Gewerbe umfassen, dabei soll in nördlichen Teilbereichen Logistikknutzung angesiedelt werden, andere Teilbereiche sollen produzierendem Gewerbe und höherwertigen Gewerbebetrieben vorbehalten bleiben. Eine Teilfläche von rund 60 ha im Kern des Areals wird auch in Zukunft von Thyssen Krupp Stahl industriell genutzt. Hier befinden sich das Kaltbandwerk 3 mit der Feuerbeschichtungsanlage und eine Zincanlage. Darüber hinaus besteht mittel- bis langfristig die einmalige Chance, den Mangel an Grünflächen in der Nordstadt durch Vernetzung und Neuanlage von Grünflächen zu beheben ("Grün statt Grau"). Ein breiter Grüngürtel soll sich dabei, von Norden kommend, am östlichen Rande des Gesamtgeländes entlang ziehen. Im südwestlichen Teil des Areals ist die Erweiterung und der städtebauliche Abschluss der Nordstadt vorgesehen. Der F-Plan stellt eine gemischte Baufläche dar, die sowohl eine Nutzung durch Wohnen als auch Gewerbe ermöglichen soll. Diese Darstellung beinhaltet ein hohes Maß an Entwicklungsflexibilität. Es ist vorgesehen, ein Qualifizierungsverfahren durchzuführen, das sich mit der genauen Aus-

formulierung und Machbarkeit dieser Zielvorstellungen auseinandersetzen wird. Dabei werden sowohl die Interessen der hier ansässigen Betriebe, die Bestandsschutz genießen, als auch die Abstände zu den weiterhin bestehenden industriellen Fertigungsstätten genauer untersucht werden müssen. Zudem ergibt sich durch die Öffnung der Westfalenhütte die Möglichkeit eines Anschlusses an das übergeordnete Straßennetz und für die Fortführung der Stadtbahn.

B1- Rahmenplanung

Das heutige Bild der B1 wird auf weiten Teilstrecken ihrer stadträumlichen Bedeutung nicht gerecht. Mit dem "Städtebaulichen Rahmenplan B 1" wird ein Beurteilungsmaßstab für Einzelplanungen geschaffen, der gleichzeitig aber mit einem abgestimmten Gesamtkonzept als Grundlage für eine positive Weiterentwicklung dient. Er setzt als Planungsinstrument auf der Grundlage einer breiten Abstimmung mit den Beteiligten einen Rahmen für die zukünftige Steuerung der Stadtentwicklung im Bereich der B1. Ein städtebauliches Leitbild hilft, die vielfältigen Einzelplanungen in diesem von Veränderungen geprägten Raum zu koordinieren und an einem gemeinsamen Handlungsrahmen auszurichten. Ziel ist es, vorhandene Qualitäten entlang der B1 zu sichern, Defizite abzubauen und konkrete Nutzungs- und Gestaltungsziele vorzugeben. Diese städtische Magistrale muss als solche erlebbar werden - sowohl in der Region als auch in der Stadt selber mit einer Abfolge von Teilbereichen jeweils eigener Qualität und Identität. Die umgebende Stadtstruktur wird geordnet weiterentwickelt und bietet langfristig eine gute Adresse für vorhandene und neue Nutzungen.

Güterverkehrszentrum Ellinghausen

Im Rahmen der Konzeption eines innerhalb der Region dezentralisierten Güterverteilzentrums im östlichen Ruhrgebiet wird zur Zeit in Dortmund auf der Haldenfläche in Ellinghausen (ehemals LEP-VI-Fläche) ein Güterverkehrszentrum (GVZ) entwickelt. Die Unterstützung der Logistikbranche ist neben der E-/IT-Branche und der Mikrosystemtechnik das dritte Hauptziel des "dortmund-projects".

Die auf der Halde vorhandenen ehemaligen Industrie- und Lagerflächen der Thyssen Krupp Stahl AG und der Deutschen Steinkohle werden zu diesem Zweck aufbereitet, erschlossen und mit Logistikunternehmen und logistikaffinen Betrieben besiedelt. Für diesen Zweck ist der Standort gut an das Straßen- und Schienennetz angebunden. Darüber hinaus wird mit der Lage am Dortmund-Ems-Kanal die Option für einen Kanalanchluss offengehalten.

Allein durch den Erstnutzer IKEA werden auf einer Fläche von über 50 ha ca. 600 Arbeitsplätze geschaffen.

5.3 "dortmund-project" als Reaktion auf den Strukturwandel

Dortmund hat sich in den 90er Jahren zu einem der führenden Standorte der Informations- und Kommunikationstechnologie in Deutschland entwickelt und ist entschlossen, in den Bereichen Informationstechnologie, aber auch in der Mikrosystemtechnik und der Logistik deutlich überdurchschnittliche Wachstumsraten zu realisieren.

Das "dortmund-project" ist hierfür ein integrierter Entwicklungsansatz, der alle wichtigen kommunalen Handlungsfelder umfasst und breite gesellschaftliche Kreise einbezieht.

Vor dem Hintergrund großer fachlicher Kompetenz in der IT-Wirtschaft mit ca. 650 Firmen und über 12.000 Beschäftigten⁷ sowie dem größten Ausbildungspotenzial Deutschlands an den Dortmunder Hochschulen, soll eine systematische Wachstums- und Gründungsförderung im Zehnjahreszeitraum ein Wachstumspotenzial von 70.000 Arbeitsplätzen aktivieren. Dabei sollen u.a. 34.000 neue Arbeitsplätze in der Informationstechnologie und über 15.000 in der Mikrosystemtechnik entstehen. Dieser Wachstumsprozess wird von einem Wachstum der zuführenden

Ausbildungs- und Forschungseinrichtungen begleitet sein. Zusätzlich stützen branchenorientierte Infrastrukturprojekte diesen Prozess, wie die MST.factory, ein Gründungs- und Kompetenzzentrum mit hochspezifischer Infrastruktur, der e-port-dortmund, das Gründerzentrum für logistikorientierte IT-Dienstleistungen oder die Kompetenzzentrum für Personalmanagement und Unternehmensentwicklung. Die erwarteten Beschäftigtenzahlen stellen sich aufgeteilt auf die Wirtschaftsbranchen folgendermaßen dar:

Tabelle 1: "dortmund-project": Beschäftigtenzuwachs von 2000 bis 2010

Branchen	Beschäftigtenzahl
Informationstechnologie	34.000
Mikrosystemtechnik	15.600
Logistikwirtschaft	5.900
Allgem. Gewerbe	3.900
Sekundäreffekte	10.500
SUMME	69.900

Angelehnt an den Erfolg des Dortmunder Technologieparks soll die weitere Entwicklung der Dortmunder Technologiebranchen auf sogenannten Führungsstandorten gebündelt werden. Die erfolgreiche Entwicklung der Stadtkrone-Ost, mit dem Kompetenzzschwerpunkt e-commerce ist zu Ende zu führen. Als dritter Technologiestandort soll das ehemalige Hochofengelände von Phoenix (westlicher Teil) mit den Branchenschwerpunkten Softwareentwicklung, Mikrotechnik und unternehmensbezogenen Dienstleistungen entwickelt werden. Das Gelände wird Standort der MST.factory, die gegenwärtig gebaut wird und bis Ende 2004 fertiggestellt sein soll. Diese wird weitere Infrastruktureinrichtungen aufnehmen, die im Rahmen des "dortmund-project" entwickelt werden.

⁷ Quelle: Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung Dortmund, Analyse IT-Standort Dortmund 2002, durchgeführt im Zeitraum Oktober 2001 bis Februar 2002

6	Sektorale Rahmenbedingungen	51
6.1	Wohnen	51
6.1.1	Grundsätze der Wohnungsbauentwicklung	51
6.1.2	Ausgangsdaten zum Dortmunder Wohnungsmarkt	54
6.1.2.1	Wohnungsbaupolitik der 80er und 90er Jahre	54
6.1.2.2	Inanspruchnahme von Wohnbauflächen aus dem F-Plan 1985	55
6.1.2.3	Wohnungsneubautätigkeit 1985-2003	56
6.1.2.4	Aktuelle Situation auf dem Wohnungsmarkt	59

6 Sektorale Rahmenbedingungen

6.1 Wohnen

Wohngebiete prägen in entscheidender Weise die Struktur und Gestalt der Stadt. Sie bilden den weitaus größten Teil aller bebauten Flächen einer Gemeinde. Dichte und Ausdehnung der Wohngebiete bestimmen die Verteilung der Einwohner im Stadtgebiet und damit die örtliche Nachfrage nach Infrastruktur. Danach richten sich auch Länge und Verteilung der Ver- und Entsorgungsleitungen für Wasser und Abwasser, für Gas, Strom und Telekommunikation. Die Wohngebiete bedingen den Umfang des Straßennetzes, die Länge der Linien im öffentlichen Nahverkehr und die Häufigkeit ihrer Bedienung. Sie bilden die Grundlage für die Ausstattung mit Schulen, Kindergärten, Grün-, Sport- und Spielanlagen, etc. Neue Wohngebiete schließlich verbessern nicht nur die Wohnsituation der Bürgerinnen und Bürger, sondern können auch erhebliche Einwohnerverschiebungen verursachen mit entsprechenden kostenaufwändigen Anpassungen aber auch einer langfristigen Auslastung der städtischen Infrastruktur. Die Entwicklung von Wohngebieten ist daher nicht nur eine gestalterische Herausforderung, sondern auch vor dem Hintergrund der "Wirtschaftlichkeit" oder der "Betriebskosten" einer Stadt zu betrachten.

6.1.1 Grundsätze der Wohnungsbauentwicklung

Grundsätzliche Aufgabe der kommunalen Wohnungspolitik 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.

Der Suburbanisierung entgegensteuern

Die Stadt Dortmund entwickelt seit einigen Jahren engagiert die Wohnungspolitik zu einem stadtplanerischen Steuerungsinstrument. Das grundlegende Ziel der Planung ist es, die Anzahl der Fortzüge - insbesondere von einkommensstärkeren Haushalten in der Familiengründungs- und Eigentumbildungsphase - in das Umland zu reduzieren, um langfristig eine ausgewogene Alters- und Sozialstruktur beizubehalten. Die Abwanderung führt zu Einnahmeverlusten durch fehlende Schlüsselzuweisungen des Bundes und schränkt den Handlungsspielraum der Kommune bei gleich bleibenden Infrastrukturkosten erheblich ein.

Die Stadt-Umland-Wanderung ist zwar Ausdruck eines Suburbanisierungsprozesses, der alle großen Ballungsräume betrifft und nur begrenzt beeinflussbar ist, dennoch ist die Stadt Dortmund bestrebt, ihre Handlungsmöglichkeiten in diesem Prozess voll auszuschöpfen.

Nach repräsentativen Umfragen (1997 und 2001) des Dortmunder Amtes für Statistik und Wahlen, bei denen jeweils mehr als 4.000 ehemalige Dortmunder befragt wurden, sind vor allem wohnungs- und wohnumfeldbezogene Faktoren ("Ruhiges Wohnen im Grünen") als Wegzugsgründe genannt worden. Besondere Bedeutung hatte dabei nach Aussage der Befragten ein zu geringes Angebot an geeigneten Wohnbauflächen in Dortmund. "Die Abwanderung in das Umland ist im hohen Maße von den Bedingungen des Wohnungsmarktes geprägt. Dabei mischen sich Preisargumente und die Frage der Verfügbarkeit der bevorzugten Wohnformen.

Wenn in den entsprechenden Befragungen zum Ausdruck kommt, dass Umfeldargumente (im Grünen wohnen, weniger Lärm) sehr hoch gewichtet werden, steht das im Kontrast zur gleichzeitigen Bevorzugung eines Wohnstandortes in der Stadt. Hier muss man vielfach davon ausgehen, dass die Entscheidung für das Umland in gewisser Weise gerechtfertigt wird. Bekanntermaßen wünschen die Leute pulsierendes, urbanes Leben mit einer unmittelbaren Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, und gleichzeitig wünschen sie ländliche Ruhe und einen Blick in die offene Landschaft. Letztendlich entscheidet jedoch die Summe der Eigenschaften. Ein Mangel an städtischen Qualitäten kann durch ländliche ausgeglichen werden und umgekehrt. Wesentlich bleibt, dass attraktive Angebote zu einem günstigen Preis an den Markt kommen. Die Städte haben echte Chancen einen Teil der bislang ins Umland wandernden Gruppen zu halten" (empirica 2003, S. 9).

Vor diesem Hintergrund gilt es, die Voraussetzungen für eine ausreichende Wohnungsneubautätigkeit zu schaffen, damit die Nachfrage auf Dortmunder Stadtgebiet entsprechend qualitätsvolle und kostengünstige Angebote findet.

Besonderes Augenmerk gilt hierbei der planerischen Vorbereitung des Einfamilienhausbaues und damit der Bildung von Wohnungseigentum. Angesichts der traditionell geringen Eigentumsquoten im Ruhrgebiet im Vergleich zum Bundesdurchschnitt kann die Erhöhung der Eigentumsquote als Instrument gegen den Wegzug aus der Stadt dienen.

Daneben ist es erforderlich, den Wohnungsbestand zu erhalten und in seiner Qualität aufzuwerten, damit er auch zukünftigen Anforderungen an die Wohnversorgung gerecht werden kann.

Bestandspflege betreiben

Wesentliche Möglichkeiten zur Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse in überalterten und belasteten Wohnquartieren sind Modernisierung, Sanierung und Wohnumfeldverbesser-

ung. Daher gewinnt in Zukunft die kleinmaßstäbliche (Detail-)Verbesserung bestehender städtebaulicher Situationen ein wesentlich größeres Gewicht.

Der Wechsel der Rahmenbedingungen sorgt vor allem dafür, dass Wohnungsbestände anders als in der Vergangenheit keine Bestandsgarantie mehr haben. Diese Situation ist vor allem für die Eigentümer der Immobilien neu. Sie hat aber auch für die Kommune erhebliche städtebauliche und sozialstrukturelle Konsequenzen.

Besonders in Zeiten entspannter Wohnungsmärkte ist zu beobachten, dass Haushalte unattraktive Wohnquartiere und Siedlungsbereiche verlassen. Es wird die von guten Wohnalternativen geprägte Marktsituation dahingehend genutzt, dass qualitativ anspruchsvollerer Wohnraum angemietet wird oder auch der Wechsel in das Wohneigentum erfolgt. Diese Haushalte verbessern ihre Wohnsituation nicht nur an ihrem gegenwärtigen Wohnstandort, sondern finden relativ schnell kostengünstige und attraktive Alternativen im Umland. So entstehen unter Umständen Leerstände oder es ziehen in der Regel weniger einkommensstarke Haushalte in die freigewordenen Wohnungen nach.

Der Druck auf diese Bestände wird in Zukunft weiter zunehmen, da die Nachfrage insbesondere nach Familienheimen und hochwertigen Geschosswohnungen trotz eines gedeckten Wohnungsbedarfs zu weiterem Neubau führen wird. Der Neubau von Wohnungen wird zwangsläufig zu einem Angebotsüberhang im Bestand führen.

Unter dieser Voraussetzung werden im Verlauf der nächsten 15 Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit die Leerstände im Geschosswohnungsbestand wachsen. Der daraus resultierende Handlungsbedarf wird zur Zeit von der Wohnungswirtschaft und der Wissenschaft unterschiedlich eingeschätzt. Gleichwohl gilt es, gemeinsam mit den Akteuren am Wohnungsmarkt Strategien zu entwickeln, um frühzeitig auf Veränderungsprozesse auf dem Wohnungsmarkt einzugehen und Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten. Die

ständige Fortschreibung des Wohnungsmarktbeobachtungssystems bietet dafür eine hervorragende Grundlage.

Das Ausmaß der Leerstandsentwicklung und die betroffenen Standorte sind vorab kaum zu bestimmen. Eine ungesteuerte Leerstandsentwicklung kann mit hoher Wahrscheinlichkeit unnötige Folgeprobleme (z. B. stadtstrukturell problematische Leerstandskonzentrationen) erzeugen. Im Kern geht es darum, den unvermeidbaren Leerstand frühzeitig zu identifizieren und einen Konsens zu Rückbau- und Nachnutzungsmaßnahmen zu erzielen. Dies kann nur in einer engen Kooperation zwischen Stadt, Wohnungswirtschaft und Bewohnern geschehen, wobei die Stadt wie bisher auch ihren wesentlichen Beitrag durch Moderation des Kooperationsprozesses leisten wird. Darüber hinaus wird sie ihre planerischen Überlegungen zum Erhalt von Stadtvierteln und zur Auslastung bestimmter Infrastrukturen formulieren und einbringen müssen. Die Wohnungswirtschaft muss ihre Investitionsabsichten zur Verhandlung stellen, so dass im Ergebnis ein koordiniertes und für beide Seiten transparentes Rückbauraster für die Stadt Dortmund entsteht. Hierbei gilt es aber auch die Interessen der Bewohner/innen zu kennen und zu berücksichtigen.

Eine besondere Aufgabe in Dortmund sind der Erhalt und die Verbesserung der traditionellen Arbeitersiedlungen. Sie sind ein bemerkenswerter Ausdruck der engen Verflechtung von Wohnen und Arbeiten aus der Zeit der Industrialisierung des Reviers und trotz vieler Belastungen in vielen Fällen, von besonderer städtebaulicher und sozialer Qualität. Die Traditionen und Qualitäten des Arbeitersiedlungsbaus sind es wert, in Konzepte zum Wohnungsneubau einzufließen.

Auch immissionsbelastete Wohnquartiere sollen in ihrem Wohnwert verbessert werden, indem die schädlichen Umweltauswirkungen von Industrie und Verkehr durch unterschiedliche planerische und technische Maßnahmen abgebaut werden. Wo dies kurzfristig nicht oder nur unter großem finanziellen Aufwand (z. B. für Betriebsverlagerungen) möglich ist, müssen die Probleme zu-

mindest gemildert werden, indem die verschiedenen Nutzer zur gegenseitigen Rücksichtnahme verpflichtet und schrittweise Verbesserungen angestrebt werden. In Einzelfällen kann es möglich sein, dass die Lage und der räumliche Zuschnitt von Wohnquartieren, die Immissionsituation und weitere belastende Faktoren den Erhalt von Wohnungen und Wohnquartieren nicht mehr rechtfertigen. Unter Berücksichtigung sozialer Gesichtspunkte muss in derartigen Situationen auch der Gebäudeabbruch ins Auge gefasst werden.

Im Rahmen eines Gesamtkonzeptes sind Maßnahmen zur Verbesserung der urbanen Qualitäten in den Stadtteilen und Vororten notwendig. Hierzu zählen z. B. die Schaffung und der Erhalt von Freiflächen, Grünzügen und Spielbereichen sowie die Verkehrsberuhigung. Diese Aufgabe kann jedoch nicht allein mit dem Flächennutzungsplan geregelt werden.

Innenentwicklung vor Außenentwicklung in Verbindung mit der vorrangigen Inanspruchnahme bereits genutzter Standorte

Die Ausweisung von neuen Wohnbauflächen erfolgt soweit wie möglich auf reaktivierten Flächen und unter Ausnutzung der Potenziale von "im Zusammenhang bebauten Ortsteilen" (§ 34 BauGB) (vgl. Kap. 7.1.3.3). Durch die vorrangige Nutzung von innerstädtischen Brachflächen können im städtischen Außenbereich wertvolle Naturflächen erhalten und gesichert werden. Dies schließt aber nicht aus, dass zur Bedarfsdeckung auch auf Flächen zurückgegriffen werden muss, die heute noch dem Freiraum zuzurechnen sind. Besonderes Gewicht ist in diesem Zusammenhang auf die Erhaltung von Grünanteilen in den Baugebieten, die Berücksichtigung ökologischer Belange sowie stadtgestalterische und stadtbildpflegerische Aspekte bei der verbindlichen Bauleitplanung zu legen.

Dabei behält das seit den 1970er Jahren verbindliche Siedlungsschwerpunktekonzept, wonach die Bevölkerung unabhängig von der absoluten Einwohnerzahl innerhalb des Stadtgebietes proportional etwa gleich verteilt bleiben soll,

weiterhin Gültigkeit, auch wenn es in Stadtteilen mit weniger Flächenreserven nicht immer vollständig umgesetzt werden kann (vgl. Kap. 7.1). Mit dieser Leitidee soll einer einseitigen Alters- und Sozialstruktur entgegengewirkt und die Auslastung der vorhandenen Infrastruktureinrichtungen sichergestellt werden.

Um der immer größer werdenden Knappheit von Grund und Boden gerecht zu werden und ausreichend öffentlich zugängliche Freiflächen zu erhalten, ist durch die Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren weiterhin sicherzustellen, dass flächensparende Wohnformen und Erschließungsanlagen verwendet werden. Dies gilt besonders für Einfamilienhausgebiete.

Parallel soll die Wohnungspolitik wirtschaftspolitische Aktivitäten wie z. B. das "dortmund-project" flankieren. Insbesondere vor dem Hintergrund der stagnierenden Bevölkerungs- und Haushaltszahlen (vgl. Kap. 4.4) und der Überalterung der Bevölkerung werden derartige Bemühungen zukünftig erhöhte Bedeutung genießen.

Die oben genannten Grundsätze sind ebenso zentrale Bausteine der Agenda 21 zur nachhaltigen Dortmunder Stadtentwicklung wie auch Grundlage des Flächennutzungsplans.

6.1.2 Ausgangsdaten zum Dortmunder Wohnungsmarkt

6.1.2.1 Wohnungsbaupolitik der 80er und 90er Jahre

Die Wohnungsnachfrage der vergangenen 15 Jahre war entscheidend geprägt durch eine Phase ebenso starker, wie unvorhergesehener Bevölkerungszuwächse nach der deutschen Wiedervereinigung, die die früheren Befürchtungen um

steigende Leerstände obsolet werden ließen. Als Reaktion auf diesen relativen Wohnungsmangel wurde Anfang der 90er Jahre vom Rat der Stadt eine umfassende Neuorientierung der Dortmunder Wohnungsbaupolitik⁸ eingeleitet:

- Verstärkte Entwicklung neuer Wohnbauflächen (Anfang der 90er-Jahre noch mit dem Schwerpunkt Geschosswohnungsbau).
- Erhöhung des zusätzlichen Einsatzes kommunaler Mittel, begleitend zu den Landesmitteln, zur Förderung des öffentlich geförderten Mietwohnungsbaues.
- Belebung des frei finanzierten Wohnungsbaues, der in Dortmund lange Zeit eine nur untergeordnete Rolle gespielt hatte, zur Überwindung der Angebotsschwäche.
- Aufbau eines Wohnungsmarktbeobachtungssystems als "Frühwarnsystem" für Marktveränderungen⁹
- Veränderung von Verwaltungsstrukturen mit dem Ziel, Bauvorhaben durch schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen.
- Bündelung der Verwaltungsaufgaben. Dies geschah durch eine Arbeitsgruppe Wohnungsbau. Dieser wurden folgende Aufgaben übertragen:
 - Umsetzung wohnungspolitischer Ziele.
 - Bedarfsermittlung notwendiger Wohnbauflächen aus Ergebnissen des Wohnungsmarktberichtes.
 - Entscheidungsvorschläge für den Erwerb bzw. über die Veräußerung von verfügbaren Grundstücken im Rahmen der städtischen Bodenvorratspolitik.
 - Mitarbeit bei der Entwicklung und Umsetzung des 25 %-Modells¹⁰.
 - Intensivierung der städtischen Liegenschaftspolitik, u.a. durch verstärkte Vermarktung von städtischen Grundstücken.

⁸ Die Anregungen kamen unter anderem aus dem empirica-Gutachten „Wohnungsmarktanalyse für Dortmund“ aus dem Jahr 1991

⁹ Die Stadt Dortmund verfügt seit 1992 über ein Wohnungsmarktbeobachtungssystem, das kontinuierlich fortgeschrieben wird und in seiner Qualität ständig verbessert wurde. Dieses Berichtssystem nimmt eine kurz- bis mittelfristige Analyse von Angebot und Nachfrage - aufgegliedert nach Teilmärkten - vor und stellt insoweit ein „Frühwarnsystem“ für Investoren und andere Wohnungsmarktakteure dar. Die Grundlage der Wohnungsmarktbeobachtung ist ein Indikatorensystem, das regelmäßig fortgeschriebene Daten des Dortmunder Wohnungsmarktes enthält. Dazu kommen Informationen aus zahlreichen Gesprächen und Befragungen von Wohnungsmarktexperten in Dortmund. Jährlich wird ein Wohnungsmarktbericht erstellt.

¹⁰ Das Modell wurde nach dem notariellen Angebot über 25 Prozent der Entwicklungsfläche benannt, das Grundstücksentwickler an die Stadt Dortmund abgeben müssen, wenn eine bislang nicht überplante Fläche durch ein Planverfahren für Wohnungsbau qualifiziert werden soll. Die Stadt realisiert i.d.R. auf diesem Grundstücksteil Ausgleichsmaßnahmen oder Spielplätze, Grünflächen und dergleichen.

Die bis Mitte der 90er Jahre ergriffenen Maßnahmen dienten dazu, den starken Anstieg der Nachfrage mit entsprechenden Angeboten vor allem im Bereich des preiswerten Wohnens zu befriedigen. Eine zweite wichtige Aufgabe bestand darin, das Vertrauen der Investoren in das Funktionieren des Dortmunder Wohnungsmarktes zu stärken.

Ab Mitte der 90er-Jahre wurden wohnungspolitisch in Dortmund neue Schwerpunkte gesetzt. Wegen des veränderten Nachfrageverhaltens wurden folgende Maßnahmen ergriffen:

- Das "25 %-Modell" wurde zur gezielten Steigerung des Baulandangebotes eingesetzt. Sinn und Zweck dieser Maßnahme sind
 - eine leichtere Umsetzung städtischer wohnungspolitischer Ziele,
 - eine preisdämpfende Wirkung auf den Grundstücksmarkt,
 - eine Vergabe der Grundstücke unter Berücksichtigung sozialer Aspekte bei der Eigenheimförderung, sowie
 - eine schnelle Realisierung von Wohnungsbauvorhaben vorwiegend auf Flächen, die sich in städtischem Eigentum befinden.
- Im März 1996 beschloss der Rat die Vorlage "Neuinitiative zur Förderung des Wohnungsbaus in Dortmund" (2.000er Programm) mit den Zielen
 - ausreichend verfügbare Wohnbauflächen bereit zu stellen,
 - jährlich mindestens 2.000 Wohnungen zu errichten,
 - die Eigentumsquote von 19,7 (1994) bis 2000 auf 21 % zu erhöhen.
- Darüber hinaus beschloss der Rat der Stadt im Juni 1998 ein zusätzliches Programm zur Förderung des Eigenheimbaues durch Entwicklung und Vermarktung städtischer Grundstücke ("5.000er-Programm"). Ziel dieses Programms war es, über die bereits getroffenen Maßnahmen hinaus, innerhalb von 5 Jahren ein Flächenangebot für die Errichtung von 5.000 Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern auf stadteigenen Grundstücken zur Verfügung zu stellen. Die

Bildung von Eigentum wurde weiter insbesondere auch durch die Gewährung kommunaler Darlehen begleitend zu den Mitteln des Landes gefördert.

- Durch die Förderung von neuen Bauformen im Bereich des kosten- und flächensparenden Bauens wurde neuen Nachfrageschichten der Weg in das Eigentum eröffnet.
- Die Förderung des sozialen Mietwohnungsbaues wurde zurückgefahren, da sich in diesem Teilmarkt der preisgünstigen Mietwohnungen eine Marktsättigung abzeichnete.

Im Ergebnis wurde zusammen mit den Potenzialen in rechtskräftigen Bebauungsplänen und jenen in Baulücken und im Bestand so die Möglichkeit geschaffen, die Nachfrage in den verschiedenen Marktsegmenten dauerhaft mit Flächen zu versorgen. Die Ausweitung des Wohnbauflächenangebotes hat außerdem dämpfend auf den Anstieg der Bodenpreise gewirkt und den Abstand der Bodenpreise in Dortmund zu denen im Umland verringert.

Von der seit 1997 auf Bundes- und Landesebene rückläufigen Bautätigkeit hat sich Dortmund erfolgreich abgekoppelt. Es existierte Ende 2002 ein Wohnungsbestand von annähernd 300.000 Wohnungen, davon rd. 22 % in Ein- und Zweifamilienhäusern. Damit wurde das vom Rat im Jahre 1996 vorgegebene Ziel erreicht. Parallel ging aber die Bevölkerungszahl seit 1994 - wie in anderen deutschen Großstädten auch - zurück (zu den Ursachen vgl. Kap. 4.4).

6.1.2.2 Inanspruchnahme von Wohnbauflächen aus dem F-Plan 1985

Im F-Plan 1985 wurden rd. 650 ha Wohnbaufläche neu ausgewiesen. Hinzu kam das damalige Altpotenzial aus dem Vorläuferplan von 1965. Dies waren rd. 80 ha in verbindlichen Bebauungsplänen und geschätzte 210 ha Potenzial in Baulücken und Innenbereichen (sog. 34-Bereichen nach § 34 BauGB). Durch eine Vielzahl von F-Plan-Änderungen wurden bis 2001 rd. 120 ha Wohnbaufläche neu aufgenommen, während 35 ha wieder als Freiraum dargestellt wurden. Insgesamt kann man davon ausgehen, dass im alten

F-Plan das zur Verfügung stehende Wohnbauflächenpotenzial zwischen 1985 und 2003 eine Gesamtgrößenordnung von rd. 1.000 ha umfasste.

Das aktuell (2004) ermittelte Altpotenzial aus dem F-Plan 1985 setzt sich aus rechtsverbindlichen und in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen, sowie ungenutztem Potenzial aus dem F-Plan 1985 zusammen und beträgt rund 415 ha (vgl. Kap. 7.1.3.2). Danach wären zwischen 1985 und 2004 rund 550 ha Fläche bebaut worden.

Diese Schlussfolgerung ist jedoch mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Vor allem das heute vorhandene Potenzial in § 34-Bereichen lässt sich nicht mehr auf die im F-Plan 1985 genannten Zahlen zurückverfolgen.

Eine weitere Möglichkeit, die Inanspruchnahme von Wohnbauflächen in der Vergangenheit zu ermitteln, geht von den im Zeitraum 1985 - 2003 errichteten Wohnungen aus: bei einem Verhältnis Geschosswohnungsbau (71 %) zu Ein- und Zweifamilienhäuser (29 %) mit den Ansätzen 50 WE/ha im GWB und 25 WE/ha bei EZFH müssten rd. 850 ha bebaut worden sein, wobei der Anteil an § 34 Bereichen nicht ermittelbar ist.

Diese Betrachtungen können wegen der o.g. Unsicherheiten allenfalls annähernd die Größenordnungen aufzeigen, führen allerdings zu der Erkenntnis, dass sinnvollerweise ein Aufschlag auf den ermittelten Bedarf von Wohnbauflächen anzunehmen ist, um genügend Spielraum für zukünftige Wohnbauflächenentwicklungen zu haben und spätere zeitraubende F-Planänderungsverfahren zu vermeiden (vgl. Kap. 7.1.3.1).

6.1.2.3 Wohnungsneubautätigkeit 1985-2003

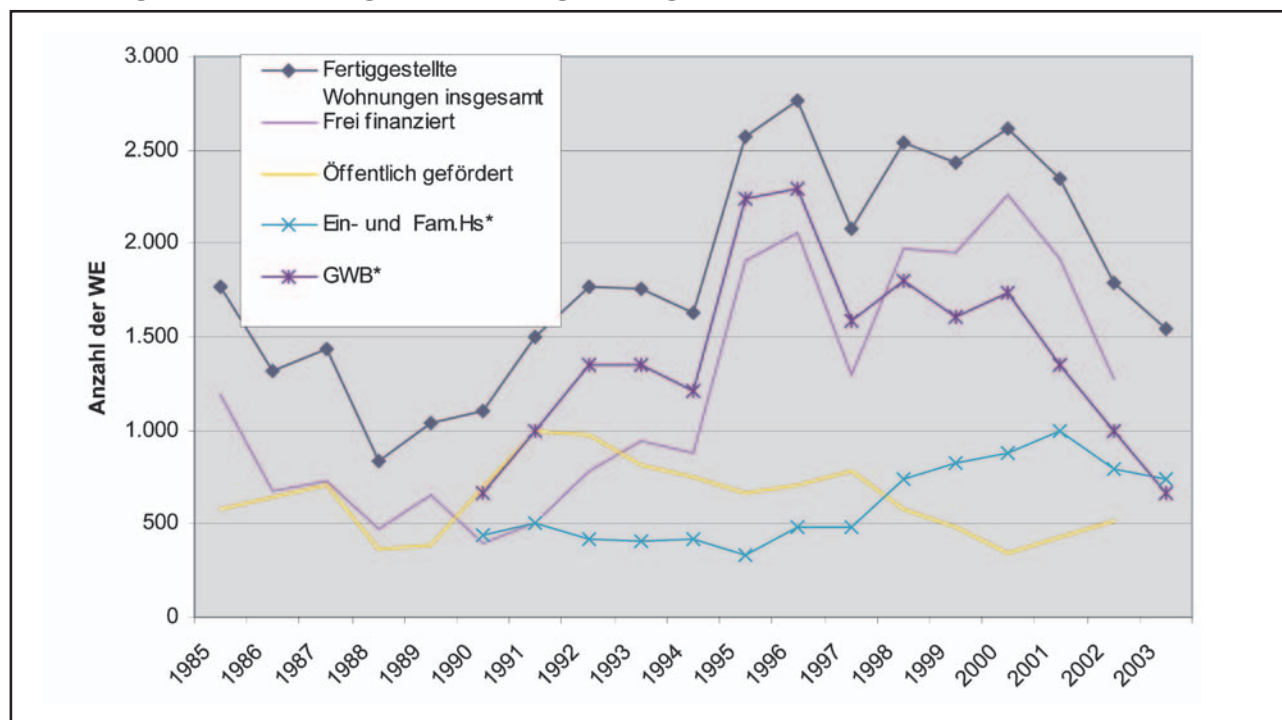
Als Folge der skizzierten Dortmunder Wohnungspolitik hat sich das Wohnungsangebot in den letzten Jahren kontinuierlich erhöht. Die Mitte der 90er-Jahre angestrebte Fertigstellungszahl von 2.000 Neubauwohnungen jährlich wurde zwischen 1995 und 2001 deutlich überschritten. Selbst das gegenüber diesem Niveau etwas gerin-

ger ausfallende Jahr 2002 liegt noch über dem der Jahre vor 1994.

Zwischen 1985 und 2002 sind in Dortmund 33.284 Wohnungen neu entstanden (vgl. Tabelle 3), davon rd. 90 % im Neubau und 10 % durch Um- und Ausbauten. Gleichzeitig wurden Gebäude mit rd. 1.000 Wohnungen abgerissen, so dass im Saldo der Wohnungsbestand um rund 25.200 höher liegt als 1985. Ende 2002 standen den 595.415 Einwohnern (inkl. Zweitwohnungen) 307.617 Wohnungen mit einer Wohnfläche von insgesamt 22,38 Mio. qm zur Verfügung. Jeder Einwohner nimmt im Mittel 37,6 qm Wohnfläche in Anspruch. Innerhalb von 10 Jahren ist damit die Wohnungsbelegung um rund 10 % gesunken, die Wohnfläche pro Kopf um rund 16 % gestiegen.

Detailliert ist zu beobachten, dass in der ersten Hälfte der Dekade (1989 bis 1994) 7.700 Wohnungen (=1.545 WE/Jahr), in der zweiten Hälfte (1995 bis 1999) aber 12.400 (=2.480 WE/Jahr) gebaut wurden. Während die Neubautätigkeit ihr hohes Niveau der Jahre 1995-1997 weitgehend stabilisiert hat, sind die Um- und Ausbauten im Saldo deutlich rückläufig und liegen unter den Werten zu Beginn der 90er Jahre.

Besonders signifikant wird der Erfolg in der begonnen Umorientierung jedoch in der Baufertigstellungsstatistik (vgl. Abbildung 11). Dortmund konnte sich hier deutlich vom Trend in Nordrhein-Westfalen abkoppeln. Der Geschosswohnungsbau hat sein recht hohes Niveau gehalten, während in vergleichbaren Großstädten ein kontinuierlicher Rückgang stattgefunden hat (vgl. Tabelle 2). Dabei hat sich die Finanzierungsart des Geschosswohnungsbaus umgekehrt. Während früher 80% im geförderten Wohnungsbau realisiert wurden, sind es heute 80% im frei finanzierten Wohnungsbau. Darüber hinaus konnte der Einfamilienhausbau beständig ausgeweitet werden. Das Ausgangsniveau von 450 Einheiten jährlich (1990 bis 1997) wurde mit 850 Einheiten (1998 bis 2001) fast verdoppelt.

Abbildung 11: Entwicklung der Baufertigstellungen 1985-2003

Quelle: Amt für Wohnungswesen, eigene Berechnungen

Tabelle 2: Wohnungsbaufertigstellungen 2002 - Vergleich mit anderen Großstädten

Stadt	Fläche in qkm	Bevölkerung	Wohnungen	Fertigstellungen
Köln	405	968.639	507.272	2.485
Frankfurt	248	644.032	341.888*	1.632*
Essen	210	585.481	314.558	798
Dortmund	280	590.831	303.181	1.790
Düsseldorf	217	571.886	319.880	1.185
Stuttgart	207	588.477	290.337*	1.103*
Bremen	327	542.987	282.923*	1.455*

* Zahlen von 2001

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Daten der Landesdatenbank NRW, Statistik regional 2003, Statistisches Landesamt Bremen, Statistisches Amt Stuttgart, Hessisches Statistisches Landesamt

Diese Ausweitung der Bautätigkeit ist gelungen, obwohl Dortmund weder aus der Beschäftigungsentwicklung noch aus der Bevölkerungsentwicklung besondere Nachfrageimpulse verzeichnen konnte. Auch das Mietpreinsniveau liegt im typischen Mittelfeld der Ruhrgebietsstädte und bietet kaum besondere Investitionsanreize. Insofern muss man davon ausgehen, dass die

Ausweitung des Angebotes und die aktive und offensive Wohnungsbau- und Stadtentwicklungspolitik der Stadt einerseits Spielräume und andererseits ein positives Investitionsklima geschaffen haben. Die stadtentwicklungspolitische Gesamtstrategie zeigt somit im Bereich des Wohnungsbaus deutlich spürbare Wirkungen (vgl. empirica 2003, S. 11/12).

Tabelle 3: Baufertigstellungen 1985 - 2002

Jahr	Fertig- gestellte* WE ² insges.	Art der Finanzierung				Bauform (WE in Wohngebäuden)			
		Frei finanziert		Öffentlich gefördert		Ein- und Zwei- familienhäuser		Geschoss- Wohnungsbau* ²	
		Insges.	In %	Insges.	In %	Insges.	In %	Insges.	In %
1985	1.763	1.189	67	574	33				
1986	1.323	676	49	647	51				
1987	1.437	732	51	705	49				
1988	835	473	57	362	43				
1989	1.034	649	63	385	37				
1990	1.099	401	36	698	64	437	40	662	60
1991	1.500	501	33	999	67	500	33	1.000	67
1992	1.763	783	44	980	56	414	23	1.349	77
1993	1.762	944	54	818	46	409	23	1.357	77
1994	1.629	878	53	751	47	414	25	1.215	75
1995	2.570	1.904	73	666	27	336	13	2.234	87
1996	2.765	2.054	74	711	26	477	17	2.288	83
1997	2.077	1.293	62	784	38	486	23	1.591	77
1998	2.544	1.968	77	576	23	742	29	1.802	71
1999	2.431	1.948	80	483	20	826	34	1.605	66
2000* ³	2.614	2.266	87	348	13	874	33	1.740	67
2001* ³	2.348	1.915	82	433	18	997	42	1.351	58
2002	1.790	1.274	71	516	29	793	45	993	52
2003	1.538* ⁴	-	-	-	-	741		663	
Summe	34.824								
Durch- schnitt p.a.	1.833	1.150	58	602	38	551	27	1.370	65

Quellen: Wohnungsmarktberichte des Amtes für Wohnungswesen
 Statistische Jahrbücher der Stadt Dortmund
 Arbeitsberichte des Amtes für Wohnungswesen 2001 und 2002

*1 Neubau sowie Um- und Ausbau in Gebäuden mit Wohnraum

*2 WE - Wohneinheiten; GWB - Geschosswohnungsbau

*3 Die Zahlen der Jahre 2000 und 2001 weichen aufgrund unterschiedlich berücksichtigter Bauüberhänge von den Fertigstellungszahlen der amtlichen Statistik ab (2001: vorläufige Zahlen).

*4 Die Gesamtsumme weicht von der Summe unter der Bauform ab, da hier auch Wohnungen in Nichtwohngebäuden erfasst wurden.

Es ist damit gelungen, den frei finanzierten Wohnungsbau in Dortmund deutlich zu beleben. Dies ist nicht nur der erhöhten Nachfrage nach Eigentumsmaßnahmen zuzuschreiben. Allein im Jahre 2000 wurden über 1.700 frei finanzierte Mietwohnungen im Geschosswohnungsbau fertig gestellt in einem Teilmarkt, dem noch Anfang der 90er-Jahre nur eine Nischenfunktion zukam, der sich aber erheblich belebt hat. Die Gründe dafür liegen offenbar darin, dass sich in Dortmund mehr Bürger bereit zeigen, für hochwertige Wohnungen auch entsprechende Mieten zu zahlen. Es besteht offensichtlich eine zunehmende Nachfrage nach qualitativem Wohnen. Dieser Trend hält auch in den Zeiten des Strukturwandels an. Es ist davon auszugehen, dass sich dieser Trend bei konjunktureller Belebung weiter fortsetzen wird.

Nicht nur in der Art der Finanzierung, sondern auch hinsichtlich der Bauform ist es zu erheblichen Verschiebungen gekommen. Der Zahl der fertig gestellten Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern lag Anfang der 90er Jahre noch bei rd. 400 WE/Jahr und hat sich bis 2001 auf 997 WE/Jahr mehr als verdoppelt. Die Eigentümerquote ist im gleichen Zeitraum von knapp 19 % auf mittlerweile rd. 22 % gestiegen, ein hoher Wert unter vergleichbaren Großstädten in Deutschland. Weiteres Nachfragepotenzial ist noch vorhanden. Dies ergibt sich auch aus Befragungen von Bürgern, die in Dortmund wohnen oder gewohnt haben, und die in das Umland gezogen sind. Die Zahl der Haushalte, die in den eigenen vier Wänden wohnen will, ist weiter auf hohem Niveau konstant.

Das Baufertigstellungsergebnis erreichte im Jahr 2002 mit 1790 Wohnungen erneut ein hohes Niveau. Die Zahl der Baugenehmigungen ist allerdings gegenüber den Vorjahren rückläufig. Wegen der konjunkturbedingten Nachfragerückhaltung ist in den Jahren 2002 und 2003 die Bautätigkeit im Teilmarkt Ein- und Zweifamilien-

häuser zurückgegangen. 2002 wurden hier 797 Wohnungen bezugsfertig. Wenn auch der Trend der letzten beiden Jahre etwas rückläufig ist, bleibt das Fertigstellungsergebnis aber noch deutlich über dem Niveau der 80er-Jahre und der ersten Hälfte der 90er-Jahre.

Im Ergebnis präsentiert sich der Dortmunder Wohnungsmarkt derzeit in allen Marktsegmenten ausgeglichen bis entspannt. Dies ist das Ergebnis einer Politik, die zwar Schwerpunkte gesetzt, aber immer die Entwicklung aller Teilmärkte im Auge behalten hat. Bei dieser Umsteuerung auf die veränderte Nachfrage - in den Bereichen Eigentum und hochwertiger Mietwohnungsbau - konnten die Qualitäten des Dortmunder Wohnungsmarktes erhalten bleiben.

6.1.2.4 Aktuelle Situation auf dem Wohnungsmarkt

Der Dortmunder Wohnungsmarkt ist in eine neue Phase eingetreten: Erstmals steigt der Wohnungsbedarf - sofern nicht wesentliche Änderungen in den fundamentalen Rahmenbedingungen geschehen - nicht mehr weiter an¹¹.

Ein gedeckter Wohnungsbedarf darf aber nicht zu dem Fehlurteil verleiten, dass kein Neubau von Wohnraum mehr zu erwarten ist. Vor dem Hintergrund der weiter zunehmenden Entspannung auf dem Wohnungsmarkt bekommen die Wohnwünsche der nachfragenden Bürger eine immer größere Bedeutung. Finden die Nachfrager im vorhandenen Wohnungsbestand nicht das ihnen zusagende Angebot, werden sie es woanders zur Befriedigung ihrer Wünsche suchen. Sind diese in Dortmund nicht realisierbar, wird in den Nachbargemeinden gesucht. Konsequenz dieser Entwicklung ist, dass Wohnungen, für die sich aus unterschiedlichen Gründen keine Nachfrage findet, durch Umbau angepasst oder durch Abriss vom Markt genommen werden müssen. Der Wohnungsmarkt in Dortmund tritt

¹¹ In dem Szenario "dortmund-project", (empirica 2001) nach dem insbesondere in den Bereichen Informationstechnologie (IT), Mikrosystemtechnik (MST) und Logistik bis zu 70.000 neue Arbeitsplätze entstehen sollen und in dem deutliche Wanderungsgewinne bis zum Jahr 2010 zugrunde gelegt werden, steigt der Wohnungsbedarf hingegen merklich. Aber auch in diesem Szenario werden die Wachstumsraten des Wohnungsbedarfs der frühen 90er Jahre nicht mehr erreicht. Sollte sich das Angebot aber im aktuellen Umfang weiterentwickeln, wird auch in dieser Variante das Angebot größer als die Nachfrage sein.

also in eine Phase, in der es gleichzeitig leerstehende Wohnungen und Nachfrage nach zusätzlichen (aber von der Qualität her höherwertigen) Wohnungen gibt. Hier zeichnen sich neue Herausforderungen ab, für die bereits frühzeitig Lösungen gefunden werden müssen, damit die Kontinuität der Dortmunder Wohnungspolitik erhalten und das aufgebaute Vertrauen aller Beteiligten in die Stabilität der Rahmenbedingungen weiter gesichert bleibt.

Angesichts der absehbaren Schrumpfung der Haushaltszahlen ist ein Ergebnis zu erwarten, bei dem der Neubaubedarf auf Null sinkt und sogar Überschüsse im Bestand der Geschosswohnungen entstehen. Je mehr Haushalte gleichzeitig noch in das Einfamilienhaus wechseln, um so früher und drastischer kommt es rechnerisch zum Baustopp und zu Leerständen. Nun ist aber offensichtlich, dass es auch ohne quantitativen Bedarf einen Neubau von Geschosswohnungen geben wird, weil die Bestände vielfach die qualitativen Bedürfnisse der Nachfrage nur unzureichend befriedigen können. Es wird immer Haushalte geben, die bereit sind, Neubauten zu finanzieren, um Neubaustandards zu bekommen (vgl. empirica 2003, S. 16).

Die kommunale Wohnungspolitik befindet sich somit erneut in einer Umbruchphase, begleitet und beeinflusst vom wirtschaftlichen Strukturwandel. Mit dem Ansatz des "dortmund-project" verbindet sich nicht nur die Hoffnung, den zuletzt negativen Trend der Bevölkerungsentwicklung stoppen zu können, ebenso wird erwartet, dass sich die Wohnungsnachfrage auch in Dortmund auffächert und der bisher eher in sich ruhende Wohnungsmarkt zunehmend Raum für Experimente, neue Qualitäten und auch für außergewöhnliche Wohnformen bietet. Auch die Nachfrage nach preisgünstigen Lösungen, sowohl im Mietwohnungsbau als auch im Eigentumsbereich bleibt hoch, da es weiter eine große Zahl von Nachfragern mit zum Teil niedrigen Einkommen und eher traditionellen Wohnbedürfnissen geben wird.

In Dortmund werden die Wohnungsteilmärkte und Stimmungen mittels einer kleinräumigen Wohnungsmarktbeobachtung laufend überprüft und in Berichten der Öffentlichkeit vorgelegt. Im Dialog mit den Akteuren des Wohnungsmarktes werden kurz- und mittelfristige Konzepte entwickelt, die Angebot und Nachfrage einschließen und dazu führen sollen, die Qualitäten des Wohnens in der Stadt zu verbessern.

¹² Siehe Wohnungsmarktbericht 2003, Stadt Dortmund, Amt für Wohnungswesen

6.2	Wirtschaft	61
6.2.1	Übergeordnete Planungen	61
6.2.1.1	Landesplanung	61
6.2.1.2	Gebietsentwicklungsplanung	61
6.2.2	Zielhorizont Wirtschaft und konkrete Handlungsfelder	62
6.2.2.1	Technologiepark und Mikrosystemtechnik	63
6.2.2.2	Büromarktentwicklung	63
6.2.2.3	Logistikwirtschaft	63
6.2.2.4	Industrie und Gewerbe	64
6.2.2.5	Zentrale Versorgungsbereiche und Einzelhandel	65
6.2.2.6	Sonstige Sondergebiete	68
6.2.2.7	Gemischte Bauflächen	69

6.2 Wirtschaft

6.2.1 Übergeordnete Planungen

Wie bei den anderen Ressorts müssen sich auch die Darstellungen von Wirtschaftsflächen im F-Plan in den Rahmen übergeordneter Planungen einfügen. Die Ziele der Landesplanung, die in den Aussagen des Landes- und Gebietsentwicklungsplans enthalten sind, müssen beachtet werden.

6.2.1.1 Landesplanung

Die Landesentwicklungsplanung formuliert als Ziel für die Gebietsentwicklungsplanung und damit auch für die kommunale Bauleitplanung, dass ein quantitativ und qualitativ ausreichendes Flächenangebot für gewerbliche Nutzungen gesichert werden soll.

Folgende Kriterien sollen u.a. bei der Inanspruchnahme von Gewerbe- und Industrieflächen vorrangig berücksichtigt werden:

- Vorrangige Innenentwicklung von freien Flächen
- Arrondierung vorhandener Flächen vor Inanspruchnahme neuer Flächen
- Verdichtung untergenutzter Gewerbe- und Industriestandorte.

Insbesondere durch die aktuellen Bestrebungen der Stadt Dortmund, die großen brachgefallenen Areale zu reaktivieren, werden die landespolitischen Zielvorgaben umgesetzt.

6.2.1.2 Gebietsentwicklungsplanung

Wirtschaftsflächenentwicklung

Laut GEP sollen bedarfsgerecht und differenziert Wirtschaftsflächenangebote geschaffen werden, die einen wichtigen Beitrag dazu leisten sollen, die oberzentralen Funktionen Dortmunds zu sichern.

Wegen der Auswirkungen des tiefgreifenden Strukturwandels im Montanbereich wird angestrebt, neue Beschäftigungsfelder in zukunftsorientierten Branchen zu schaffen.

Dabei ist besonders die Entwicklung einer abgestimmten regionalen Gewerbe- und Industrieflächenkonzeption auch in interkommunaler Zusammenarbeit hervorzuheben.

Bei der Bereitstellung der Flächen sollen die spezifischen Bedürfnisse der Wirtschaft und die besondere Standortqualität (z.B. Verkehrsgunst oder Führungsvorteile) des Raumes für gewerbliche Neuansiedlungen berücksichtigt werden.

Regionale Strukturpolitik

Das erste "Regionale Entwicklungskonzept für die Städte Dortmund und Hamm sowie den Kreis Unna" aus dem Jahr 1992 enthielt die konzeptionellen Grundlagen für die regionale Strukturpolitik und war insbesondere auf die Reaktivierung von Montanflächen ausgerichtet. Die strukturel-

len Anpassungsprozesse im Montanbereich veranlassten die Region, sich mit den regionalwirtschaftlichen Folgewirkungen und den notwendigen Maßnahmen für den Strukturwandel auseinander zu setzen. Die vorhandenen standörtlichen und regionalwirtschaftlichen Stärken und Chancen wurden 1997 durch das "Aktionsprogramm Östliches Ruhrgebiet" weiterentwickelt und umgesetzt.

Ein Hauptanlass für die Weiterführung des Konzeptes im Rahmen der "Regionalen Entwicklungsstrategie war das neue "Ziel-2-Programm NRW 2000 - 2006"¹³. Für die Umsetzung des "Ziel-2-Programms" liefert die "Regionale Entwicklungsstrategie Östliches Ruhrgebiet" mit ihrem branchenorientierten Ansatz die strategische und konzeptionelle Grundlage, in dem sie zukunftsweisende Kompetenzfelder und regionale Stärken formuliert. Sie wurde vom Rat der Stadt Dortmund im März 2002 und vom Regionalrat des Regierungsbezirks Arnsberg im Juli 2002 verabschiedet.

Für das "Ziel-2-Programm" hat die Entwicklung von Zukunftsstandorten (innovative und integrative Leitprojekte der Standortentwicklung), vor allem

- Interkommunale Standorte und
- Reaktivierungsflächen und -standorte hohe Priorität.

Als Reaktivierungsflächen definiert der Gebietsentwicklungsplan für Dortmund die Flächen "Westfalenhütte" und "Phoenix" (westliche Teilfläche). Die Stadt Dortmund verfolgt durch die Zielsetzungen und Anstrengungen des "dortmund-projects" die genannten landesplanerischen Vorgaben und fügt sich somit in die übergeordneten Planungen ein.

Der Entwurf des Gebietsentwicklungsplans berücksichtigt ebenso die besonderen Stärken und Kompetenzen der Region sowie deren standörtliche, flächenmäßige und infrastrukturelle Anforderungen. Durch die Verknüpfung des

"Ziel-2-Programms" mit entsprechenden räumlichen Festlegungen auf regionaler Ebene bekommt das Instrument des Gebietsentwicklungsplans und dessen Konkretisierung auf kommunaler Ebene durch den F-Plan ein großes Gewicht.

Deshalb sind im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des F-Plans insbesondere folgende Kompetenzfelder für Dortmund herauszustellen:

- Logistik
- Informationstechnologie (IT, e-commerce)
- Mikrosystemtechnik (MST)
- Biomedizin
- Maschinenbau, Roboter- und Automatisierungstechnik.

6.2.2 Zielhorizont Wirtschaft und konkrete Handlungsfelder

Die den Aussagen zur Wirtschaftsflächenentwicklung zugrunde liegenden Daten haben als Zielhorizont das Jahr 2015. Bei den Aussagen zum "dortmund-project" handelt es sich um berechnete Entwicklungspotenziale, die bei entsprechenden flankierenden Aktionen nach Aussage begleitender Gutachten¹⁴ bis 2010 erreicht werden können. Der F-Plan mit seinen entsprechenden Darstellungen unterstützt das Ziel, 70.000 neue Arbeitsplätze in Dortmund in den obengenannten Zukunftsbranchen und als Wachstumseffekte in anderen Branchen zu schaffen. Weil sich diese Zielzahl auf einen sehr dynamischen Wachstumsprozess und ein maximales Entwicklungsvolumen bezieht, ist eine über diesen Horizont hinausgehende Berechnung oder Trendfortschreibung von Arbeitsplatzzahlen nicht sinnvoll, da die Unwägbarkeiten überproportional zunehmen.

Diesen Annahmen gegenüber werden für die anderen Nutzungen (allgemeines Gewerbe und Logistik) die Flächenbedarfsberechnungen für den Zeitraum bis 2015 durchgeführt.

¹³ Im Rahmen der EU-Strukturfonds fördert das Ziel-2-Programm die wirtschaftliche und soziale Umstellung von Gebieten mit Strukturproblemen in NRW.

¹⁴ McKinsey, Untersuchungen "dortmund-project"

6.2.2.1 Technologiepark und Mikrosystemtechnik

Der Technologiepark Dortmund westlich der Universität zählt zu den erfolgreichsten Gründerparks Deutschlands und Europas.

Dort arbeiten inzwischen (2004) ca. 8.700 Beschäftigte in rund 230 Unternehmen in den neuen Wachstumsbranchen wie Informations- und Kommunikationstechnologie und Mikrosystemtechnik (MST). Aus dieser erfolgreichen Entwicklung, der Nähe zur Universität mit ihrer Forschungs- und Entwicklungslandschaft, dem daraus resultierenden Transferpotenzial und Beschäftigtenreservoir sowie den Erweiterungsbedürfnissen der im Park ansässigen Unternehmen lässt sich der Bedarf an Bauflächen nicht nur in unmittelbarer Nähe ableiten. Diese einzigartigen Vorteile des Standortes - ein innovatives Technologieumfeld und eine gute überregionale Verkehrsanbindung - gilt es auszunutzen, um auf benachbarten Flächen weitere Arbeitsplätze schaffen und damit den Technologiepark Dortmund zu einem der international größten Technologieparks heranwachsen zu lassen.

Das "dortmund-project" verfolgt die Zielsetzung, den Standort Dortmund für die Mikrosystemtechnik weiter auszubauen. Um auch langfristig Unternehmen dieser Branchen an die Stadt zu binden, sollen die räumlichen Voraussetzungen für die weitere Ansiedlung geschaffen werden. Es ist Zielsetzung, einen Standort anzubieten, der möglichst vielen Unternehmen die Möglichkeit bietet, Fühlungsvorteile zu nutzen.

Die technologieorientierten Gewerbeparks, der Technologiepark (inkl. westlicher Erweiterung - Weißes Feld), die Stadtkrone-Ost und Phoenix (westlicher Teil) sollen daher schwerpunktmäßig branchenorientiert für Informationstechnologie und Mikrosystemtechnik entwickelt werden.

6.2.2.2 Büromarktentwicklung

Die Dienstleistungsbranche ist das Rückgrat des Strukturwandels in Dortmund und ein weiteres herausragendes Wachstumssegment der Dortmunder Wirtschaft. Entsprechend den vielfältigen Standortansprüchen hinsichtlich Erreichbarkeit, Repräsentativität, Preis, Umfeld etc. sind differenzierte Flächenqualitäten vorzuhalten.

Standorte an der B1, an den Zufahrtsstraßen zur City und im Wallbereich zählen zu den repräsentativen Büroadressen der Stadt. In diesem Sinne sollen im Einzugsbereich der City weitere Standorte hochwertig und verdichtet für Dienstleistungsnutzungen entwickelt werden.

Auf der Entwicklungsfläche Phoenix (östlicher Teil), östlich der Hörder Burg, wird in Nachbarschaft des geplanten Sees ein multifunktionaler Dienstleistungsstandort entstehen, der auch freizeitorientierte Nutzungen aufnehmen soll.

Neben den Bürostandorten besteht auch in den Stadtteilen selbst, v.a. in den gut erschlossenen Stadtbezirkszentren, Flächenbedarf, um Gründerbetriebe und publikumsorientierte Bürodienstleister mit örtlichem Einzugsbereich anzusiedeln.

6.2.2.3 Logistikwirtschaft

Das Logistikvolumen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Ruhrgebiet liegt bei ca. 8 %, in Nordrhein-Westfalen bei ca. 6 %, in der Bundesrepublik bei ca. 6 % und in Europa bei ca. 5 %. Somit verfügt NRW bzw. das Ruhrgebiet in der Logistikwirtschaft über einen europäischen Spitzenwert.¹⁵

Für Deutschland wird mit einem Anstieg der Güterverkehrsleistung¹⁶ um ca. 60 % bis 2015 gerechnet (Fortschreibung BVWP¹⁷). In Nordrhein-Westfalen verzeichnete die Logistikbranche in den Jahren 1988 bis 1998 einen doppelt so starken Anstieg der Beschäftigtenzahlen wie die anderen westdeutschen Bundesländer (MWMEV¹⁸ o.J.) - auf einem bereits höheren Niveau. Da

¹⁵ Quelle: Deutsche Logistik Zeitung vom 11.07.2002

¹⁶ Güterverkehrsleistung in Tkm = Tonnenkilometer

¹⁷ BVWP = Bundesverkehrswegeplan

¹⁸ MWMEV = Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Energie und Verkehr

Handel und Produktion zunehmend ihre Logistik auslagern, wird der Markt für logistische Dienstleistungen weiter wachsen.

Zudem ist eine räumliche Umstrukturierung von großen Verteilzentren internationaler Unternehmen zur Belieferung des deutschen und europäischen Absatzmarktes erkennbar. Dortmund ist wegen seiner zentralen geographischen Lage im Ballungsraum mit knapp 10 Millionen Einwohnern, seiner guten Anbindung an die Hauptverkehrsnetze, seiner Kompetenzen in Handel und Logistiksoftware sowie seines Arbeitskräftepotenzials als Standort für Verteilzentren und Logistikunternehmen hervorragend geeignet (BCI / SCI Verkehr 2001¹⁹). Die Bedeutung der Trends wird durch die Anzahl neuer Arbeitsplätze in Dortmund unterstrichen: Zwischen 1998 bis 2002 wurden ca. 3.500 neue Arbeitsplätze in der Logistik geschaffen.

Zielvorstellungen zur Logistik

Im Rahmen des "dortmund-projects" wurde die Logistikbranche wegen ihres Wachstums- und Innovationspotenzials als eine der Führungsbranchen Dortmunds definiert. Die Stadt hat sich das Ziel gesetzt, die Entwicklung dieser Branche zu fördern und sich als attraktiver Standort für europäische Verteilzentren sowie Logistikdienstleister darzustellen. Die Ausweisung eines ausreichenden Angebots an geeigneten Flächen ist dabei unerlässlich. Es wird angestrebt, insbesondere Reaktivierungsflächen für die Inanspruchnahme durch Logistikknutzung zu mobilisieren.

Wegen des insgesamt zunehmenden Güterverkehrs und der steigenden Verkehrsbelastung auf den Straßen ist davon auszugehen, dass die Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße an Bedeutung gewinnen werden. Um die Zunahme der Umweltbelastungen möglichst niedrig zu halten, soll der Logistikwirtschaft durch Anbindung der Flächen an die Netze dieser Verkehrsträger die Möglichkeit gegeben werden, sie in Anspruch zu nehmen. In jedem Fall ist eine unmittelbare Anbindung an das überörtliche Straßenverkehrsnetz sicherzustellen.

Der F-Plan dient zur langfristigen Entwicklung und Sicherung eines Standortkonzeptes für die Logistikwirtschaft, das die wirtschaftlichen Interessen der Güterverkehr betreibenden Unternehmen mit einer möglichst umwelt- und stadtvträglichen Abwicklung des Güterverkehrs verbindet. Neben in beiderlei Hinsicht optimalen Verkehrsträgeranbindungen soll das Standortkonzept darüber hinaus Chancen für unternehmensübergreifende Kooperationen in der Logistik eröffnen. Damit soll einerseits die Standortattraktivität Dortmunds für die Logistikwirtschaft erhöht werden, andererseits sollen Anreize zur Verkehrsvermeidung und modalen Verkehrsverlagerung geschaffen werden.

Für die Region Östliches Ruhrgebiet (Dortmund - Kreis Unna - Hamm) wurde mit dieser Zielsetzung Mitte der Neunziger Jahre das Konzept eines regionalen dezentralen Güterverkehrszentrums (GVZ) entwickelt, das Bestandteil des "Standortkonzeptes für Güterverkehrszentren im Land NRW" und damit Teil der Landesplanung und der Gebietsentwicklungsplanung ist. Der GVZ-Standort Dortmund umfasst darin die Teilflächen Kanalhafen (intermodaler Güterumschlag), Westfalenhütte, ehem. Zeche Fürst Hardenberg und Halde Ellinghausen (Ansiedlungsflächen für Logistikunternehmen). Den Teilflächen sind spezifische logistische Schwerpunktfunktionen für den Güterfern- bzw. -nahverkehr zugeordnet, um Unternehmenskooperationen (z.B. Stadtlogistik, gemeinsame Nutzung intermodaler Umschlagrichtungen) zu unterstützen und Lkw-Verkehre im Stadtgebiet zu minimieren.

6.2.2.4 Industrie und Gewerbe

Trotz der o.g. Transformationsprozesse in der Wirtschaft, die oftmals mit dem Freiwerden großflächiger Industrieareale einhergehen, und trotz der Beschäftigungssteigerung im tertiären Sektor gegenüber dem Verlust an Arbeitsplätzen im sekundären Sektor, werden auch weiterhin traditionelle Gewerbe- und Industriestandorte entwickelt werden müssen.

¹⁹ Buck Consultants International, SCI Verkehr: Logistikinitiative Östliches Ruhrgebiet: Produkt- und Marketingstrategie, Nijmegen, Oktober 2001

Die Verfügbarkeit und Bereitstellung von Flächen ist eine Grundvoraussetzung für die Handlungsfähigkeit der Stadt, den Strukturwandel zu unterstützen und auch neue Arbeitsplätze in den traditionellen Branchen schaffen bzw. bestehende erhalten zu können. Folgende Zielsetzungen werden für Industrie und Gewerbe formuliert:

- Arbeitsplätze in traditionellen Branchen schaffen bzw. erhalten
- Ausreichendes Flächenangebot für ortsteilbezogenes Gewerbe bereitstellen
- Gemengelagen durch Verlagerungen emittierender Betriebe abbauen
- Erweiterungswillige Unternehmen am Standort Dortmund halten
- Ansiedlungswilligen Unternehmen ein ausreichendes Flächenangebot bieten
- kleinere und mittlere Betriebe aus Reaktivierungsflächen, für die neue Nachnutzungen vorgesehen sind, verlagern.

6.2.2.5 Zentrale Versorgungsbereiche und Einzelhandel

Zentrenstruktur

Räumliches Leitbild für die Entwicklung der Dortmunder Siedlungsstruktur ist ein multizentrisches Modell. Das Modell ist ein räumlich-funktionales Planungskonzept, in dem die gewachsenen Dortmunder Zentren die flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen erfüllen sollen. Die Zentren bzw. Siedlungsschwerpunkte besitzen dabei im Rahmen einer hierarchischen Arbeitsteilung eine unterschiedliche Bedeutung und unterschiedliche räumliche Versorgungsbereiche (s. Beiplan "Quartiersversorgungszentren/ Siedlungsschwerpunkte").

Dem F-Plan von 1985 lag ein dreistufiges, hierarchisches Zentrensystem von Siedlungsschwerpunkten, bestehend aus der oberzentralen City, den mittelzentralen Stadtbezirkszentren sowie den grundzentralen Ortsteilzentren zugrunde. Der F-Plan konkretisiert und ergänzt dieses Dortmunder Zentrensystem aufgrund des Nahversorgungskonzeptes um weitere Ortsteilzentren

sowie eine neu eingeführte, vierte Zentrenstufe, die Quartiersversorgungs- bzw. D-Zentren. Die neu aufgenommenen Darstellungen des F-Plan sind dabei zu einem Teil aus dem 1999 vom Rat der Stadt Dortmund beschlossenen Gesamtstädtischen Einzelhandelskonzept für Dortmund abgeleitet. Das Nahversorgungskonzept trifft gleichlautende Aussagen.

- **Dortmunder City**
Die Dortmunder City stellt das oberzentrale A-Zentrum Dortmunds dar, welches neben seiner Bedeutung als Arbeitsplatzstandort Versorgungsfunktionen öffentlicher und privater Art nicht nur für die gesamte Stadt, sondern auch für das Umland übernimmt. Die in der Vergangenheit gesunkene oberzentrale Bedeutung Dortmunds soll durch eine Stärkung der City wieder erhöht werden. Die City verfügt dabei über ausreichende Flächen für die Verwirklichung von Einzelhandels- und Freizeitprojekten, zu denen unter anderen der Dortmunder Hauptbahnhof, die ehemalige Unionbrauerei ("Dortmunder U") sowie der ebenfalls aufgegebenen Standort der Thierbrauerei gehören.

- **Stadtbezirkszentren**
In Ergänzung zur City nehmen die Stadtbezirkszentren als mittelzentrale B-Zentren Versorgungsfunktion für den jeweiligen Stadtbezirk wahr. Das Angebot der Stadtbezirkszentren geht dabei in den meisten Fällen weit über den Bereich der Grundversorgung hinaus und umfasst neben öffentlichen und privaten haushaltsorientierten Dienstleistungen im Bereich des Handels auch innenstadttypische Kernsortimente.

Einige der Stadtbezirkszentren bedürfen der Stärkung. Das parallel zum Flächennutzungsplan erarbeitete Nahversorgungskonzept trifft konkretere Aussagen zur notwendigen Förderung der Stadtbezirkszentren.

- **Ortsteilzentren**
Als dritte Zentrenstufe in der Dortmunder Zentrenhierarchie besitzen die Dortmunder Ortsteil- bzw. C-Zentren grundzentrale Ver-

sorgungsfunktionen für den jeweiligen Ortsteil.

In Abgrenzung zu den Stadtbezirkszentren besitzen die Ortsteilzentren ein wesentlich geringeres Angebot an haushaltsorientierten Dienstleistungen und Einzelhandel. Insbesondere in den innenstadttypischen Kernsortimenten des Einzelhandels sind die Stadtbezirkszentren wesentlich stärker besetzt. Der Zentrenhierarchie entsprechend sollen die Ortsteil- bzw. C-Zentren keine über die Versorgung der einzelnen Ortsteile hinausgehende Ausstrahlung entwickeln und nicht in Konkurrenz zu den Stadtbezirkszentren treten. Gerade im Bereich der zentrenrelevanten, innenstadttypischen Einzelhandelsortimente sollen die Ortsteilzentren keine Konkurrenz zu den Stadtbezirkszentren sein. Die Ortsteilzentren `Münsterstraße´ im Stadtbezirk Innenstadt Nord und `Kaiserstraße´ im Stadtbezirk Innenstadt Ost besitzen eine traditionell gewachsene Sonderfunktion unter den Dortmunder Ortsteilzentren. Die beiden Stadtbezirke verfügen aufgrund der Nähe zur City über kein Stadtbezirkszentrum. Die beiden genannten Ortsteilzentren besitzen allerdings ein umfangreiches Einzelhandelsangebot in innenstadttypischen Sortimenten. Deshalb sollen im Gegensatz zu den anderen Dortmunder Ortsteilzentren in den Zentren `Münsterstraße´ und `Kaiserstraße´ auch großflächige zentrenrelevante Einzelhandelsbetriebe angesiedelt werden können, wenn diese nachweislich keine schädlichen Auswirkungen auf die City haben. Dies ist im Einzelfall zu prüfen.

Das Nahversorgungskonzept enthält konkretere Zielaussagen für die Entwicklung der einzelnen Ortsteilzentren.

- Quartiersversorgungszentren
Die Quartiersversorgungs- bzw. D-Zentren stellen die vierte und kleinste Zentrenkategorie dar. Sie besitzen ausschließlich eine Nahversorgungsfunktion. In Abgrenzung zu den Ortsteilzentren sollen sie lediglich mehrere

nahversorgungsrelevante Einzelhandelsbetriebe sowie haushaltsorientierte Dienstleister, wie z.B. Friseure, Ärzte, Reinigungen, umfassen. In vielen Fällen handelt es sich nur um Ladengruppen. Die Quartiersversorgungszentren besitzen ausschließlich Nahversorgungsfunktion für das jeweilige Wohnquartier. Die Dimensionierung ihrer Angebote darf nicht in Konkurrenz zu den übergeordneten, für die Versorgung der Ortsteile zuständigen Ortsteilzentren treten. Die Quartiersversorgungszentren ergänzen das Dortmunder Zentrensystem im Sinne einer möglichst flächendeckenden Nahversorgung dort, wo die wirtschaftliche Tragfähigkeit zusätzlich zu den Ortsteilzentren vorhanden ist. Dementsprechend handelt es sich bei den im neuen FNP dargestellten Quartiersversorgungszentren um entweder bereits bestehende oder noch zu entwickelnde Standorte für nahversorgungsrelevante Dienstleistungen, wie den Lebensmitteleinzelhandel, die die Ortsteilzentren lediglich ergänzen. Zentrenrelevante Einzelhandelsansiedlungen sollen an diesen Standorten nicht erfolgen. Großflächige Einzelhandelsbetriebe in den Quartiersversorgungszentren sollen lediglich der Nahversorgung dienen.

Konkretere Aussagen zur Entwicklung der Quartiersversorgungszentren enthält das Nahversorgungskonzept.

Großflächige Einzelhandelsansiedlungen

Der Rat der Stadt Dortmund formulierte 1999 in dem von ihm beschlossenen Gesamtstädtischen Einzelhandelskonzept für Dortmund folgendes grundsätzliches Ziel bzw. Leitbild für die Einzelhandelsentwicklung in Dortmund: "Ziel ... ist die nachhaltige Stärkung bestehender zentraler Angebotsstrukturen und die Sicherung einer flächendeckenden Nahversorgung im gesamten Stadtgebiet, die sich auf die bestehenden Stadtbezirks- und Ortsteilzentren sowie die integrierten Nahversorgungsstandorte stützt".²⁰

²⁰ GEHK 1999: 8

Diesem Ziel wird durch die Darstellungen des F-Plans zu den Siedlungsschwerpunkten bzw. dem Zentrumsystem sowie den drei Sondergebietsstandorten entsprochen. Die Darstellungen sind nicht zuletzt Zielaussagen zur zukünftigen Einzelhandelsentwicklung und hier insbesondere zum Umgang mit großflächigen Einzelhandelsansiedlungen. Denn die Ausweisung von Kerngebieten und Sondergebieten gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO, in denen großflächige Einzelhandelsbetriebe zulässig sind, ist gemäß § 24 Abs. 3 LEPro räumlich und funktional auf die Siedlungsschwerpunkte auszurichten.

Der "Masterplan Einzelhandel" für Dortmund ist einerseits Grundlage und konkretisiert darüber hinaus die Darstellungen des F-Plans bezüglich ihrer Steuerungswirkung auf die Einzelhandelsentwicklung. Demzufolge ergeben sich aus den Darstellungen des F-Plans, zusätzlich zu den Vorgaben für die drei Sondergebietsstandorte, folgende konkretisierte Vorgaben für Einzelhandelsansiedlungen in Dortmund:

Großflächige Einzelhandelsansiedlungen sind auf die im F-Plan dargestellten Siedlungsschwerpunkte sowie die Quartiersversorgungszentren (QVZ) zu konzentrieren. Dabei sollen die einzelnen Zentren keine über die ihnen jeweils zugewiesene Versorgungsfunktion hinausgehenden Einzugsbereiche entwickeln. Einzelhandelsansiedlungen sind ihrer Größe und ihren Sortimenten entsprechend den funktional adäquaten Siedlungsschwerpunkten bzw. QVZ zuzuordnen. Demzufolge dürfen Einzelhandelsansiedlungen in den Stadtbezirkszentren keine über den jeweiligen Stadtbezirk wesentlich hinausreichende Ausstrahlung verfügen. Analog dazu sind Ortsteilzentren nur für die Versorgung des jeweiligen Ortsteils und Quartiersversorgungszentren nur für das umliegende Wohnquartier zuständig, ohne dass sie das jeweils übergeordnete Zentrum beeinträchtigen dürfen.

Dies ist zum einen bei der Dimensionierung nahversorgungsrelevanter Einzelhandelsvorhaben zu beachten. Zum anderen sind großflächige Einzelhandelsvorhaben mit zentrenrelevanten Sortimenten ihrer hohen zentralörtlichen Bedeutung

entsprechend lediglich in der oberzentralen Dortmunder City sowie in angepasster Größe in den mittelzentralen Stadtbezirkszentren anzusiedeln. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass die Ortsteilzentren 'Münsterstraße' im Stadtbezirk Innenstadt Nord und 'Kaiserstraße' im Stadtbezirk Innenstadt Ost eine traditionell gewachsene Sonderfunktion unter den Dortmunder Ortsteilzentren besitzen. Die beiden Stadtbezirke verfügen aufgrund der Nähe zur City über kein Stadtbezirkszentrum. Die beiden genannten Ortsteilzentren besitzen allerdings ein umfangreiches Einzelhandelsangebot in innerstadttypischen Sortimenten. Deshalb sollen im Gegensatz zu den anderen Dortmunder Ortsteilzentren in den Zentren 'Münsterstraße' und 'Kaiserstraße' auch großflächige zentrenrelevante Einzelhandelsbetriebe angesiedelt werden können, wenn diese nachweislich keine schädlichen Auswirkungen auf die City haben. Dies ist im Einzelfall zu prüfen. In Quartiersversorgungszentren sind lediglich nahversorgungsrelevante Einzelhandelsansiedlungen zulässig. Dadurch sollen die City und die Stadtbezirkszentren vor einer Schwächung geschützt werden. Zentrenrelevante Ansiedlungen in den Stadtbezirkszentren dürfen zum Schutz der City sowie der benachbarten Stadtbezirkszentren keine wesentlich über den Stadtbezirk hinausgehenden Einzugsbereiche besitzen.

Einzelhandelsansiedlungen dürfen dabei räumlich neben City und Stadtbezirkszentren nur innerhalb der als "Bereiche mit Marktfunktion" gekennzeichneten integrierten Zentrenlagen der Stadtbezirks- und Ortsteilzentren bzw. in den symbolhaft gekennzeichneten Quartiersversorgungszentren vorgenommen werden (s. Kap. 7.2.5). Diese sind im Nahversorgungskonzept räumlich abgegrenzt und in den F-Plan übernommen worden.

Abseits der Zentren in Wohngebieten dürfen nur ausnahmsweise einzelne nahversorgungsrelevante Einzelhandelsbetriebe angesiedelt werden, die lediglich der Versorgung des jeweiligen Wohngebietes dienen und keine wesentlichen Überschneidungen mit dem Naheinzugsbereich von Zentren besitzen. Als Ausnahmefall kommt

ebenfalls in Frage, wenn es in den Zentrenlagen an mittelfristig verfügbaren Potenzialflächen mangelt und, wenn gleichzeitig Versorgungsdefizite Ansiedlungen erfordern.

In Gewerbegebieten ist der Einzelhandel grundsätzlich ausgeschlossen.

Jedes Vorhaben bedarf im Einzelfall einer Prüfung der potenziellen Auswirkungen. Auch in der oberzentralen City ist für Einzelhandelsvorhaben die Markt-, Standort- und Regionalverträglichkeit nachzuweisen, wenn es sich um großflächige Einkaufszentren handelt, die gravierende Auswirkungen auf das Standortgefüge entwickeln können.

Der Masterplan Einzelhandel trifft weitere konkretisierende Aussagen zur Einzelhandelsentwicklung in Dortmund. In diesem Zusammenhang ist auch die interkommunale Vereinbarung zum "Regionalen Einzelhandelskonzept für das östliche Ruhrgebiet" zu berücksichtigen.

Sondergebiete für großflächigen Einzelhandel

Zusätzlich zu den historisch gewachsenen und integrierten Zentren Dortmunds stellen die drei Sondergebietsstandorte für großflächigen Einzelhandel, Aplerbeck-Ost, Bornstraße und Indupark, Standorte mit deutlich ausgeprägten Konzentrationen von Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten dar. In ihrer auf das Hauptverkehrsstraßennetz ausgerichteten Lage dienen sie hauptsächlich dem Einkauf per Pkw. Insbesondere der in Lütgendortmund gelegene Indupark sowie der Sondergebietsstandort Aplerbeck-Ost besitzen einen weit in das Umland hineinreichenden Einzugsbereich. Der Sondergebietsstandort an der Bornstraße wird hauptsächlich von der Dortmunder Bevölkerung genutzt. Mit ihrem zum Teil umfangreichen Angebot auch innenstadttypischer Einzelhandelsangebote stellen die Sondergebietsstandorte auch eine erhebliche Konkurrenz zu den integrierten Zentren dar.

Aus diesem Grund formuliert das 1999 vom Rat der Stadt Dortmund beschlossene Gesamtstädti-

sche Einzelhandelskonzept für Dortmund folgende Zielaussagen für die drei Dortmunder Sondergebietszentren, die im Rahmen des in Bearbeitung befindlichen "Konzeptes für die Dortmunder Sondergebietsstandorte" in Pläne für die einzelnen Sondergebietsstandorte umgesetzt werden:

- Zusätzlich zu den bestehenden drei Sondergebietsstandorten Indupark, Bornstraße und Aplerbeck-Ost soll kein weiterer agglomerierter Sondergebietsstandort entstehen.
- An den bestehenden drei Sondergebietsstandorten sollen keine neuen zentren- oder nahversorgungsschädlichen Ansiedlungen mehr erfolgen.
- Es sollen lediglich maßvolle Ergänzungen in weder zentren- noch nahversorgungsschädlichen Sortimenten erfolgen.

Im Rahmen des Regionalen Einzelhandelskonzeptes für das östliche Ruhrgebiet, dem sich 2001 neben Dortmund 18 weitere Kommunen des Umlandes angeschlossen haben, ist der Indupark als "Regionaler Möbelstandort" definiert worden.

6.2.2.6 Sonstige Sondergebiete

Als Sondergebiete werden solche Gebiete dargestellt, die sich von den anderen Baugebieten (nach §§ 2 bis 10 der BauNVO) wesentlich unterscheiden und nicht durch vorhandene Flächenkategorien zu erfassen sind.

Es werden insbesondere solche Gebiete als Sondergebiete dargestellt, um die Realisierung von Projekten zu ermöglichen, die als aufeinander bezogene, voneinander abhängige Anlagenkomplexe auch i.d.R. im Zusammenhang geplant werden können oder müssen. Derartige Gebiete sind auf einen bestimmten gemeinsamen Zweck ausgerichtet, der eine organisatorische Zusammenfassung bedingt oder nahe legt.

Bei der Darstellung von sonstigen Sondergebieten werden auch Bereiche dargestellt, die kleiner als 2 ha sind, um wegen der Besonderheit des Gebietscharakters die spätere Entwicklung in den weiterführenden Planebenen (z.B. B-Plan) zu gewährleisten.

6.2.2.7 Gemischte Bauflächen

Gemischte Bauflächen sind bestehende oder geplante Bereiche mit einem zumeist engen räumlichen Nebeneinander von Wohn- und Arbeitsstätten. Diese gemischten Strukturen sind für Dortmund wie für das gesamte Ruhrgebiet typisch. Dabei ist zu differenzieren nach Bereichen,

- in denen eine Mischung zwischen Wohnungen und Handelsbetrieben sowie zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur (Kerngebiete) besteht,
- in denen bei einem Nebeneinander von Wohnnutzung, land- und forstwirtschaftlicher Betriebe, nicht wesentlich störenden Handwerksbetrieben sowie der Versorgung der Bewohner dienenden Handwerksbetriebe auf die Belange land- und forstwirtschaftlicher Betriebe einschließlich ihrer Entwicklungsmöglichkeiten vorrangig Rücksicht genommen werden soll (Dorfgebieten),
- in denen eine sonstige Mischung aus Gewerbebetrieben und Wohnnutzung besteht.

Gemischte Bauflächen lassen sich somit einteilen in:

Kerngebiete

Das räumliche Leitbild für die Entwicklung der Dortmunder Siedlungsstruktur stellt das multi-zentrische Modell dar. Die Zentren bzw. Siedlungsschwerpunkte besitzen dabei im Rahmen einer hierarchischen Arbeitsteilung eine unterschiedliche Bedeutung. (vgl. Kap. 6.2.2.5). Die City und die Stadtbezirkszentren sind wegen ihrer Aufgaben als Kerngebiete einzustufen. Deren Stärkung gegenüber anderen Standorten ist ein wesentliches Ziel des F-Plans.

Dorfgebiete

In den letzten Jahrzehnten ist die Anzahl der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe stark zurückgegangen und ehemalige Dorfgebiete haben sich zu Wohnbereichen entwickelt.

Dennoch sind in einigen Bereichen weiterhin dörfliche Strukturen anzutreffen. Diese Bereiche sollen insbesondere im Hinblick auf die landwirtschaftlichen Betriebe erhalten werden. Eventuell bestehende Konflikte zwischen der landwirtschaftlichen Nutzung und der Wohnnutzung können auf der Ebene des F-Plans nicht gelöst werden, grundsätzlich besteht hier jedoch die Zielsetzung, landwirtschaftliche Betriebe zu erhalten. Zur Entwicklung der dörflichen Bereiche sollen einzelne Dorfentwicklungskonzepte erarbeitet werden (z.B. für Grevel, Deusen).

Sonstige gemischte Bauflächen

In der Vergangenheit waren durchmischte Gebiete oft mit Immissionsschutzproblemen belastet. Diese Probleme sind jedoch häufig durch Betriebsverlagerungen oder Maßnahmen des aktiven und passiven Immissionsschutzes gelöst worden. Hinzu kam, dass viele kleinere Gewerbebetriebe nicht mehr konkurrenzfähig waren und aufgeben mussten.

Ziel der Stadt ist es, die gemischten Bereiche so weit wie möglich zu erhalten und in ihrer positiven Ausprägung weiterzuentwickeln. Gemischte Strukturen weisen eine Reihe von Vorteilen auf. Eine Mischung von Wohnen und Arbeiten hilft tendenziell, Verkehr zu vermeiden ("Stadt der kurzen Wege"). Die verschiedenen Funktionen wie Wohnen, Arbeiten und Versorgen liegen in gemischten Bereichen dicht beieinander und ergänzen einander. Im Sinne einer "urbanen Stadt" ist es deshalb sinnvoll, so weit wie möglich, eine Mischung der Funktionen anzustreben.

Bei noch bestehenden Konflikten zwischen Wohnen und Gewerbe müssen beide Nutzungen Einschränkungen hinnehmen. In der nachfolgenden Bebauungsplanung ist es möglich und unter Umständen auch notwendig, konkurrierende Nutzungen kleinräumig planungsrechtlich zu regeln und Konfliktlösungen zu erarbeiten. In Dortmund sind gemischte Bereiche in allen Stadtbezirken vorhanden.

6.3	Freiraumsystem	71
6.3.1	Grünflächen	74
6.3.1.1	Parkanlagen und Grünverbindungen	75
6.3.1.2	Dauerkleingartenanlagen	76
6.3.1.3	Friedhöfe	77
6.3.1.4	Grünflächen für die naturnahe Entwicklung	77
6.3.2	Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	78
6.3.2.1	Flächen zum Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft	78
6.3.2.2	Schutzgebiete aus dem Landschaftsplan	80
6.3.3	Flächen für die Landwirtschaft	81
6.3.3.1	Ausgangslage	81
6.3.3.2	Entwicklungstrends	81
6.3.3.3	Leitsätze	82
6.3.4	Flächen für Wald	83
6.3.4.1	Ausgangssituation	83
6.3.4.2	Entwicklungstrends	84
6.3.4.3	Vorliegende Planungen	84
6.3.4.4	Leitsätze	85
6.3.5	Emscher Landschaftspark	85

6.3 Freiraumsystem

Im Stadtgefüge übernimmt der Freiraum wertvolle Funktionen als natürliche Lebensgrundlage, als Erholungsraum für die Bevölkerung und als Regulativ für das Stadtklima. Der Naturhaushalt mit seinen Elementen Relief, Wasser, Boden, Luft, Klima, Pflanzen- und Tierwelt bildet als natürliche Umwelt des Menschen seine Existenzgrundlage. Als System von Grünzügen gliedert und gestaltet der Freiraum die Stadt in der Weise, dass ein klar erkennbares Raumgefüge von Siedlungsorten verschiedener Zentralität entsteht. Diese Grünzüge und Grünflächen verschiedenster Gestalt sind für die Erholung und Freizeitgestaltung des modernen Menschen von essenzieller Bedeutung, da nur hier der erforderliche Ausgleich zur technisierten Alltagswelt stattfinden kann.

Es ist ein übergeordnetes Ziel der Erholungsnutzung, eine vielfältig strukturierte Kultur- und Naturlandschaft zu erhalten und zu gestalten. Dazu sollen die Räume mit hoher Erholungseignung erhalten und verbessert sowie für die Nutzer erschlossen werden.

Die Fläche der Stadt Dortmund ist begrenzt. Steigende wirtschaftliche Leistungen, wachsen-

der Wohlstand und mehr Freizeit führen zunehmend zu intensiveren Belastungen des in seiner Leistungsfähigkeit begrenzten Naturhaushaltes. Freiflächen wurden bisher durch den zunehmenden Flächenbedarf für Wohnen und Arbeiten und für Verkehrs- und Versorgungseinrichtungen in Anspruch genommen.

Mit Blick auf die Schonung der knappen und wertvollen Freiräume ist nicht nur die Entwicklung der Siedlungsflächen von großer Bedeutung, sondern auch deren Verteilung und Anordnung im Stadtraum. Zum Schutz des Freiraums vor Zersiedelung und Zerschneidung trägt die Beachtung folgender Ziele bei:

- Erhalt größerer zusammenhängender Freiräume durch Konzentration der Siedlungsentwicklung auf Schwerpunkte / Zentren
- Schonung landschaftlich und ökologisch hochwertiger Flächen und Standorte bei der Inanspruchnahme von Freiräumen.

Die Forderung, den weiteren Freiraumverbrauch einzugrenzen, ignoriert nicht die tendenzielle Zunahme des Wunsches nach zusätzlicher Siedlungsfläche, insbesondere in den Bereichen Woh-

nen und Gewerbe. Sie geht stattdessen von der Zielsetzung aus, dass diese Flächenansprüche zunächst innerhalb bestehender Siedlungsflächen befriedigt werden. Eine unvermeidbare Freiraumbanspruchung wird dann in stärkerem Maße von umweltschützenden Maßnahmen begleitet werden müssen.

Im Vergleich zum F-Plan 1985 konnten mit den Darstellungen in diesem F-Plan Freiräume zurückgewonnen werden, etwa im Zusammenhang mit der Nachnutzung der großen Industriebrachen, wie z.B. der Halde Ellinghausen oder Phoenix West ('Grau zu Grün'). Darüber hinaus wurden bisher im F-Plan 1985 dargestellte Wohnbauflächen zurückgenommen und als Freiraum, z.B. Grünfläche dargestellt.

Leitbild zur Freiraumentwicklung

Das im Folgenden erläuterte Leitbild zur Freiraumentwicklung ist eine komplexe, wertorientierte Zielvorstellung des wünschenswerten Freiraumes und resultiert insbesondere aus der Erkenntnis über bestehende oder drohende Missstände. Es nimmt Bezug auf die naturräumliche Lage und die stadträumliche Struktur. Das Leitbild zur Freiraumentwicklung in Dortmund gibt den Orientierungsrahmen für den künftigen Umgang mit Freiraum vor. Innerhalb des Gesamtgefüges der Stadt erfüllt der Freiraum ökologische, soziale sowie siedlungsgliedernde und stadtgestalterische Funktionen, die aufgrund ihrer Vielschichtigkeit eine systemare, also in räumlich-funktionalen und übergreifenden Zusammenhängen denkende Betrachtungsweise erfordern.

Für die Freiraumentwicklung in Dortmund wird folgendes Leitbild definiert:

Es wird ein durchgängiger Freiraum im gesamten Stadtgebiet angestrebt, der unter Berücksichtigung des 'Radial-Konzentrischen Freiraummodells' (siehe Beiplan Nr. 6) eine Freiraumversorgung gewährleistet, die in Qualität und Dimension sowohl den Anforderungen an gesunde und sozialverträgliche Lebensverhältnisse entspricht als auch die nachhaltige Entwicklung

ökologischer Potenziale und Ressourcen sicherstellt.

Das Radial-Konzentrische Freiraummodell setzt sich aus konzentrischen Kreisen um die Stadtmitte und aus radialen Strängen von der Mitte in Richtung Stadtgrenze zusammen. Durch die Zusammenführung dieser Elemente in einem räumlichen Modell für das Stadtgebiet von Dortmund können langfristig die ökologischen Ausgleichsleistungen, die Ansprüche an ausreichende Lebensqualität und die Erfordernisse bezüglich Siedlungsgliederung und Stadtgestaltung gewährleistet werden. Die konzentrischen Ringe bestehen aus einem Inneren Grünring im Bereich der ehemaligen Wallanlagen in der City, einem Mittleren Grünring mit Westfalenpark, Rombergpark, Fredenbaupark und Hoeschpark sowie aus einem Äußeren Grünring in den offenen Landschaftsräumen im Stadtrand. Die radialen Elemente setzen sich aus zentrumsorientierten und aus stadtrandorientierten Grünverbindungen zusammen, die wichtige Vernetzungs- und Leitbahnen zwischen dem verdichteten Stadtkern und den offenen Landschaftsräumen am Stadtrand bilden.

Leitlinien zur Freiraumentwicklung

Die Leitlinien konkretisieren das Leitbild und sind die Grundlage für zielorientiertes, programmatisches Handeln zur Gewährleistung ausreichender Freiraumversorgung und der Durchgängigkeit des Freiraumes. Für Dortmund sind zwölf Leitlinien für Planung und Handlung entwickelt worden. Sie beziehen auch die Zielvorstellungen von Plänen und Programmen auf der lokalen und der regionalen Ebene ein. Insofern stellen die Leitlinien eine Weiterentwicklung und eine Spezifizierung des Radialkonzentrischen Systems dar. Die Leitlinien werden im Umweltplan Dortmund konkret beschrieben (vgl. Kap. 4.6).

Der Umweltplan Dortmund ist für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans erarbeitet worden. Er stellt als ökologischer Fachbeitrag eine Arbeits-, Planungs- und Entscheidungshilfe im Flächennutzungsplanverfahren dar.

Schwerpunkte der Freiraumentwicklung

Um die Leitlinien inhaltlich und räumlich zu konkretisieren, sind Teilräume und thematische Funktionsräume gebildet worden. In den Umweltqualitätszielen werden 'Teilraum-Themen' für acht landschaftlich einmalige Teilräume in Dortmund benannt: Im Rahmen des Umweltplans sind die Naturräume des Dortmunder Stadtgebiets weiter differenziert und in zehn Teilräume unterschieden worden. Die Teilräume prägen durch ihre naturräumlichen oder kulturhistorischen Eigenarten und Nutzungen das Stadtbild und übernehmen ökologische und soziale Funktionen für die Stadt. Für alle Teilräume gilt, dass sie besonders den Charakter der Stadt bestimmen, ein besonders hohes Regenerationspotenzial besitzen und einen besonders hohen Erholungswert aufweisen.

Es sind dies die Teilräume:

1. Wasserachse Dortmund-Ems-Kanal
2. Feld-Wald-Landschaft Brechten-Grävingholz
3. Landschaftsraum der Industriekultur um Scharnhorst-Lanstrop
4. Offene Feldflur Hellwegtal
5. Ökologische Achse Emscheraue
6. Markenlandschaft im Dortmunder Süden
7. Waldband Ardeygebirge
8. Siepenlandschaft Barop-Menglinghausen
9. Bachtäler im Dortmunder Westen
10. Feuchte Niederung im Dortmunder Nordwesten.

Wiederkehrende Qualitäten und Entwicklungspotenziale werden über so genannte Funktionsthemen erfasst, die sich auf einer Fläche mit anderen überlagern können. Es gibt für Dortmund insgesamt neun Funktionsthemen, die vier Schwerpunkten zugeordnet werden können:

- Stadtgliedernde Grünstrukturen
 - Innerstädtische stadtgestaltende Grünverbindungen
 - Landschaftsbezogene siedlungsgliedernde Grünverbindungen

- Freiraumbezogene Erholung
 - Wohnungsnahe Erholung am Siedlungsrand
 - Zielpunkte landschaftsorientierter Erholung
- Ökologisch stabilisierende Freiraumbereiche
 - Entwicklungszonen von Fließgewässersystemen
 - Pufferzonen für Kernbereiche des Biotop- und Artenschutzes
 - Bahndämme und -begleitflächen als Biotopverbundelemente
- Elemente der Freiraum- und Industriegeschichte
 - Kulturhistorisch bedeutsame Freiraumnutzungen
 - Erlebniswirksame Relikte montanindustrieller Tätigkeit.

Für intensivere Erholung und Freizeitaktivitäten sind neben den Sport- und Freizeitparks der Dortmund-Ems-Kanal und die früheren Deponien und Halden von hoher Bedeutung.

Für die freiraumbezogene Erholung sind in Dortmund insbesondere sechs Freiraumbereiche (um Asseln/Wickede, zwischen Mengede und Brechten sowie in der Brechtener Niederung und im Salinger Feld) von Bedeutung, die ihre Eignung aus ihren landschaftlichen Qualitäten wie abwechslungsreiches Relief, Waldflächen oder kleinräumiger Wechsel von landwirtschaftlichen Nutzflächen hervorbringen.

Als ökologisch stabilisierende Freiraumbereiche sind hauptsächlich die bereits unter Schutz gestellten Flächen wie das Naturschutzgebiet Hallerey, Alte Körne, Dellwiger Bach und Fürstenbergholz / Wannebachtal zu nennen. Mittel- bis langfristig kommt das Emschertal hinzu, das im Zuge seines ökologischen Umbaus eine größere Bedeutung erhalten wird.

Die Planungen und Aktionen zur Internationalen Bauausstellung (IBA) Emscher Park haben im Rahmen ihres Leitprojektes Emscher Landschaftspark (vgl. Kap. 6.3.5 und Beiplan Nr. (9)) die Begriffe Industriekultur, Industrielandschaft und Industrienatur etabliert. Diesen Themenkomplex greift das Funktionsthema "Elemente der Freiraum- und Industriegeschichte" auf, das die

montanindustriellen Folgen wie Bergehalden, Flotationsbecken, Bergsenkungsgebieten und die Industriebrachen umfasst. Zusammen mit den weit sichtbaren Industriebauwerken wie Fördertürmen, Gasometern oder Wassertürmen prägen sie die Landschaft in der Region und in Dortmund. Diese Besonderheiten haben die Identität der Menschen mit ihrer Heimat und Umwelt mit geschaffen, die durch einen besonderen Umgang in der Entwicklung dieser Orte erhalten werden soll. Im regionalen Zusammenhang sind die "Routen der Industriekultur und der Industrienatur" entstanden, die die vielen besonderen Orte miteinander verbinden und zu einem Besuch einladen.

Städtische Planungen

Die Landschaftspläne erstrecken sich jeweils auf den städtebaulichen Außenbereich.

In ihnen werden gemäß § 16 ff Landschaftsgesetz NRW die örtlichen Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege dargestellt (Entwicklungskarte mit den dazugehörigen textlichen Darstellungen) und festgesetzt (Festsetzungskarte mit den dazugehörigen textlichen Festsetzungen). Sie umfassen die drei Schwerpunkte der Landschaftsplanung: Schutz, Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.

Während die Entwicklungskarten Behördenverbindlichkeit besitzen, sind die Festsetzungskarten allgemein rechtsverbindlich, d.h. es sind Satzungen der Stadt Dortmund.

Der Umweltplan Dortmund ist, was die Rechtsverbindlichkeit betrifft, kein gesetzlich vorgeschriebenes Planungsinstrument. Er versteht sich als Arbeits-, Planungs- und Entscheidungshilfe für die tägliche Praxis, sowohl in der planenden Verwaltung als auch in der politischen Diskussion über räumliche Maßnahmen und Vorhaben.

Ausgangspunkt für die Erarbeitung des Umweltplanes Dortmund war die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes. Gemäß den Vorgaben

des BauGB sind Umweltbelange sachlich und räumlich zu konkretisieren und für die Flächennutzungsplanung aufzubereiten. Der Umweltplan wird damit zu einem Steuerungsinstrument für eine ökologisch orientierte Siedlungs- und Freiraumentwicklung. Er steht inhaltlich neben anderen Planungsinstrumenten wie GEP, LP, InSEKts und Masterplänen (vgl. Kap. 4.6).

Im Ergebnis liefert der Umweltplan Dortmund ein aktuelles, flächendeckendes und räumlich differenziertes Bild der Umweltsituation. Er ist Beurteilungsgrundlage für Umweltauswirkungen raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen. Der Umweltplan ermöglicht zudem das Aufzeigen umweltbezogener Handlungserfordernisse und Entwicklungspotenziale. Er bildet damit die ideale fachliche Ergänzung zum Landschaftsplan und zu den Umweltqualitätszielen zur Freiraumentwicklung.

Darüber hinaus liegen in Dortmund vor bzw. werden bearbeitet:

- Rahmen- und Maßnahmenpläne für die Regionalen Grünzüge F und G im Rahmen der IBA Emscher-Landschaftspark (1999)
- Eingriffs- / Ausgleichskonzept für den F-Plan auf Grundlage des städtischen Kompensationsmanagements (2003)
- Konzeption der Stadt Dortmund für den Emscher Landschaftspark 2010 (2003)
- Fortschreibung des Freiraumentwicklungsprogrammes
- StadtgrünPlan (vgl. Kap. 6.3.1.1.3).

6.3.1 Grünflächen

Grünflächen haben für die Bewohner der Stadt Dortmund vielfältige Bedeutungen im Hinblick auf die Lebensqualität ihrer Stadt.

Spezifische Aufgabe dieser einzelnen Grünflächen sind

- bei Parkanlagen: intensive Erholung
- bei Kleingartendaueranlagen: Erholung, Nahrungsmittelerzeugung, Vereinsleben
- bei Sportanlagen: intensive Erholung
- bei Friedhöfen: Bestattung, stille Erholung

- bei Grünflächen für die naturnahe Entwicklung: Biotopfunktion, stille Erholung und extensive Erzeugung landwirtschaftlicher Produkte.

In der Zuordnung zu Siedlungsbereichen sind die Grünflächen wichtig für die Gliederung von Bauflächen, die Minderung von stadtklimatischen Extremen und als Biotope für Pflanzen und freilebende Tiere.

Grünflächen sind ein zunehmend bedeutsamer Standortfaktor und verbessern das Image der Stadt, ihre Attraktivität und ihre interkommunale Konkurrenzfähigkeit.

Geschichte und Kultur einer Stadt kommen nicht allein in historischen Bauwerken und Denkmälern der Industrie und Technik zum Ausdruck, sondern auch in historischen Gärten, Parks und Grünanlagen. Durch die Erhaltung dieser Zeugen der Stadtgeschichte und der Elemente der unterschiedlichen Landnutzungsphasen werden der Stadtentwicklungsprozess visualisiert und der Wandel der Kulturlandschaft dokumentiert. Vor allem historische Grünanlagen, wie beispielweise die Volksgärten in Mengede, Lütgendortmund und Bövinghausen oder historische Freizeitparks (Fredenbaumpark, Hoeschpark), die bestimmte Epochen der Freiraumentwicklung nachvollziehbar machen, sind dabei von besonderer Bedeutung. Markante Beispiele für Kulturgüter, die wichtig für räumliche, ortskernprägende Identifikation und Erlebnismöglichkeiten sind, stellen das 'Haus Rodenberg' in Aplerbeck und 'Haus Wenge' in Lanstrop dar. Andere Beispiele sind die historischen Friedhöfe Hauptfriedhof, Ostfriedhof und Südwestfriedhof.

6.3.1.1 Parkanlagen und Grünverbindungen

6.3.1.1.1 Ausgangssituation

Im Rahmen des Freiraumentwicklungsprogramms von 1984, das Grundlage für den F-Plan von 1985 war, wurde eine Dreistufigkeit in der Bedarfsberechnung für Parkanlagen eingeführt.

Demnach gliedern sich die Parkanlagen nach Einzugsbereich und Größe in Freizeitparks, stadtbezirksbezogene Anlagen und siedlungsnahe Anlagen. Die Bezugsgröße für die Versorgung mit Grün- und Freiflächen im Stadtgebiet ist der Ortsteil. Die Grundversorgung mit diesen öffentlichen Parkanlagen ist in den einzelnen Ortsteilen und Stadtbezirken äußerst unterschiedlich.

Grünverbindungen fügen als lineare Grünelemente die städtischen Freiräume zu einer Netzstruktur zusammen. Sie haben kleinklimatische Bedeutung und vorwiegend Erschließungsfunktion für Fußgänger und Radfahrer, indem sie z.B. Wohngebiete untereinander oder Wohngebiete mit städtischen bzw. landschaftlichen Zielpunkten verbinden.

6.3.1.1.2 Entwicklungstrends

Neben der Sicherstellung der Grundversorgung mit wohnungsnahem Grün ist ein stärker nutzerorientiertes Angebot von punktuell angesiedelten Grünflächen (z.B. Mountainbikeanlage) von Bedeutung, um Freizeitaktivitäten in die Stadt zurückzuholen. Für einen wachsenden Bevölkerungsanteil sind gerade diese nicht kommerziellen Freizeitangebote wichtig.

Dem zunehmenden Freiraumverbrauch ist durch geeignete Maßnahmen entgegenzuwirken:

- Vernetzung und Erschließung der Grünflächen
- Umwandlung von halböffentlichen Grünflächen (z. B. Abstandsgrün im Geschosswohnungsbau) in Mietergärten und Grünzonen
- Schaffung von bedarfsgerechten Grünflächen in Neubaugebieten
- Erhöhung des Grünflächenanteils in Gewerbegebieten
- Reaktivierung von Brachen.

Im Hinblick auf eine Zielgruppenorientierung ist das Angebot stärker zu differenzieren. Gleichzeitig muss wegen der Reduzierung des kommunalen Pflege- und Instandhaltungsbudgets, was zu einer Absenkung des Standards und zu Attraktivitätseinbußen führte, eine Überprüfung der

Grünflächen durchgeführt und die Ausbildung bedarfsgerechter Qualitäten gefördert werden, damit eine qualitative Freiraumversorgung der Bevölkerung gesichert werden kann.

6.3.1.1.3 Vorliegende Planungen

Auf der Grundlage des 1984 herausgegebenen Freiraumentwicklungsprogramms der Stadt Dortmund sind für den F-Plan die Potenziale für stadtbezirksbezogene Grünanlagen überprüft und angepasst worden (vgl. Kap. 7.3.1.1).

Darüber hinaus wird derzeit der StadtgrünPlan erstellt, der mit seinem 'Konzept einer sozialverträglichen Entwicklung des Stadtgrüns' einen wesentlichen Beitrag zu einer zukünftigen, nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung leisten soll. Dabei orientiert er sich vorrangig an den Zielen der Sicherstellung der Grundversorgung, sowie an der von den unterschiedlichen Nutzergruppen artikulierten Nachfrage nach spezifischen Flächen und Einrichtungen. Das Konzept des Stadtgrün-Planes soll für jeden Ortsteil ausreichende Flächen für die wohnungsnaher Erholung bereithalten und darüber hinaus für den jeweiligen Stadtbezirk je nach Größe und Einwohnerzahl eine oder mehrere stadtbezirksbezogene Grünanlagen bereitstellen.

6.3.1.1.4 Leitsätze

Die Entwicklung vernetzter Freiräume und Grünflächen in den einzelnen Stadtbezirken bzw. Ortsteilen, die sich aus privaten Freiflächen (Gärten, Mietergärten), halböffentlichen Freiflächen (Höfen, Siedlungsgrün) und wohnungsnahen / siedlungsnahen öffentlichen Grünflächen zusammensetzen, ist das Ziel der städtebaulichen Freiraumentwicklung im Innenbereich.

Siedlungsgliedernde und landschaftsbezogene Grünverbindungen sollen nicht nur eine Wegeverbindung abseits vom Autoverkehr darstellen, sondern je nach Möglichkeit vor Ort auch Aufenthaltsqualität bieten. Bei der Neuanlage von Baugebieten ist darauf zu achten, dass Grünverbindungen in den angrenzenden Freiraum gesichert werden.

Die Grundversorgung ist nur dann gewährleistet, wenn die siedlungsnahen Grünflächen groß genug sind, um die notwendigen ökologischen (z.B. für das Stadtklima) als auch die sozialen Funktionen für einen stressfreien, erholsamen Aufenthalt im Freien für die Bewohner aller Altersstufen zu erfüllen.

6.3.1.2 Dauerkleingartenanlagen

6.3.1.2.1 Ausgangssituation

Nach dem Bundeskleingartengesetz sind Dauerkleingärten Gärten, die den Nutzern zur nicht-erwerbsmäßigen gärtnerischen Nutzung und Erholung dienen, sowie in einer Anlage liegen, in der mehrere Einzelgärten mit gemeinschaftlichen Einrichtungen zusammen gefasst sind. Mit dieser Definition grenzt das BKleingG Kleingärten gegenüber "Eigentümergeärten", "Wohnungsgärten", "Arbeitnehmergeärten" sowie "Grabeland" ab.

Im Laufe der Jahre hat sich der Gedanke der kleingärtnerischen Nutzung weiter entwickelt. Als Folge des Wandels der ökonomischen Rahmenbedingungen hat der Erholungs- und Freizeitwert des Gartens an Bedeutung gewonnen. Hierzu gehören auch die Anlage von Biotopen und ökologischen Nischen. Bestimmte Flächenanteile für die Nutz- und Erholungsfunktion des Kleingartens sind nicht gesetzlich vorgeschrieben.

Auf dem Dortmunder Stadtgebiet steht in Dauerkleingartenanlagen jeweils ein Anteil der Fläche als öffentliche Grünfläche zur Verfügung. Damit wird eine Durchgängigkeit der Anlagen gewährleistet und ihre Funktion als Grünverbindung ermöglicht. Die Dauerkleingartenanlagen bieten aufgrund ihrer Strukturen und Vereinshäuser vor allem in den Sommermonaten Anlaufpunkte für die Bevölkerung.

6.3.1.2.2 Entwicklungstrends

Die wirtschaftliche Bedeutung der Kleingärten steht heute nicht mehr im Vordergrund. Kleingärten sind jedoch weiterhin wie alle Grünanlagen ein wichtiger Standortfaktor. Sie erfüllen

wichtige ökologische und städtebauliche Funktionen. Der Anteil öffentlicher Grünflächen innerhalb der Dauerkleingartenanlage gewinnt als Aufenthaltsraum und als vernetzendes Element innerhalb des Stadtgefüges an Bedeutung.

Dies zeigt sich auch an den Veränderungen bei den Nutzergruppen von Dauerkleingärten. So haben sich in den zurückliegenden Jahren die Interessentengruppen aus der eher sozial-schwächeren Bevölkerung vor allem um ältere Menschen, Frühpensionäre und Rentner, aber auch um junge Familien mit mehreren Kindern erweitert.

6.3.1.2.3 Leitsätze

Auch in Zukunft sollen auf der Grundlage der städtebaulichen Entwicklungsplanung Dauerkleingartenanlagen mit einem hohen öffentlichen Grünanteil erstellt werden. Die Einbettung von Kleingartenanlagen in das gesamtstädtische Grünflächensystem erhöht deren Struktur und Qualität in ihrer Gesamtheit und steigert die Nutzungsqualität für die Kleingärtner und die Gesamtbevölkerung.

Voraussetzung für das Erreichen dieser gewünschten Funktion, vor allem als innerstädtischer, wohnungsnaher Ruhe- und Erholungsraum, ist, dass die jeweiligen Standorte nicht durch nachteilige Umwelteinflüsse wie Lärm oder Schadstoffe in Luft und Boden beeinträchtigt werden.

6.3.1.3 Friedhöfe

6.3.1.3.1 Ausgangssituation

Neben ihrer originären Aufgabe als Beisetzungstätte für Dortmunder Einwohner dienen die Friedhöfe im Stadtbereich angesichts der Freiflächenknappheit auch der Erholung.

6.3.1.3.2 Entwicklungstrends

1998 hat der Rat der Stadt Dortmund beschlossen, die geplante Schließung von 20 Stadtteilmfriedhöfen nicht zu realisieren und alle 32 städtischen Friedhöfe weiterzubelegen. Dieser Be-

schluss folgte dem Wunsch der Bevölkerung nach wohnungsnahen Stadtteilmfriedhöfen. Die Entwicklung der letzten Jahre weist einen kontinuierlichen Anstieg bei den Einäscherungen auf mit der Folge eines reduzierten Flächenbedarfs für Beisetzungen. Diese Entwicklung wurde im Rahmen der städtischen Infrastrukturrevision im Bereich 'Friedhofserweiterungsflächen' berücksichtigt.

6.3.1.3.3 Vorliegende Planungen

Im Rahmen dieser Infrastrukturrevision sind Friedhofserweiterungsflächen von 10 kommunalen Friedhöfen betrachtet worden. Im Ergebnis sind Friedhofserweiterungsflächen, deren Kapazität so angelegt war, dass die ehemals geplante Schließung der Stadtteilmfriedhöfe kompensiert werden konnte, für andere Nutzungen freigegeben.

6.3.1.3.4 Leitsätze

Die Mitarbeiter der städtischen Friedhöfe Dortmund sind bemüht, den Beisetzungsbetrieb auf den zur Zeit ausgebauten Friedhofsflächen durchzuführen. Dabei werden besonders die "Bestattungswünsche" der Dortmunder Einwohner (z.B. Beisetzung 'in ihrem Stadtteil', wohnungsnah, pflegeleichte Grabarten) berücksichtigt.

6.3.1.4 Grünflächen für die naturnahe Entwicklung

Grünflächen für die naturnahe Entwicklung werden als neue Nutzungskategorie in den F-Plan aufgenommen. Dadurch besteht die Möglichkeit, Freiräume inhaltlich präziser zu differenzieren. Freiräume, die vorrangig der naturnahen Entwicklung vorbehalten sind, werden gesondert von den Grünflächen anderer Zweckbestimmungen, den Flächen für Landwirtschaft und den Waldflächen dargestellt. Diese weitere Differenzierung der Freiräume ermöglicht bereits auf der Ebene der Flächennutzungsplanung die Sicherung und Entwicklung verschiedener Freiraumqualitäten in Dortmund.

Diese Nutzungskategorie steht nicht in Konkurrenz zu den Flächen für Landwirtschaft oder zu den Waldflächen. Grünflächen für die naturnahe Entwicklung können sowohl Anteile von Wald enthalten als auch landwirtschaftlich genutzt werden. Die Abgrenzung zu den anderen Darstellungskategorien liegt in dem Grenzbereich, in dem die naturnahe Entwicklung und damit die ökologischen Zielsetzungen gegenüber Nutzungen wie Land- oder Forstwirtschaft im Vordergrund stehen. Bei landwirtschaftlicher Nutzung sind diese Grünflächen extensiv zu bewirtschaften. Dies bedeutet neben der Extensivierung von Flächen (z.B. Umwandlung von Acker in Grünland, Umwandlung von intensiv in extensiv genutztes Grünland) auch die Anreicherung der landwirtschaftlichen Flächen mit gliedernden Landschaftselementen wie z.B. Feldgehölzhecken oder breiten Wegsäumen mit Ruderalvegetation.

Grünflächen für die naturnahe Entwicklung, die landwirtschaftlich genutzt werden, befinden sich v.a. im Übergang zu landschaftsplanerisch geschützten Gebieten oder ökologisch wertvollen Bereichen (Pufferfunktion). Mit dieser Darstellung wird die Zielsetzung verfolgt, vielfältig strukturierte Kulturlandschaften zu entwickeln, die vor allem in Ballungsräumen auch eine besonders wichtige Erholungsfunktion für die Bevölkerung übernehmen.

6.3.2 Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

6.3.2.1 Flächen zum Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft

6.3.2.1.1 Ausgangssituation

Gemäß § 1a Abs. 2 Nr. 2 BauGB hat die Gemeinde im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen, dass Darstellungen und Festsetzungen Eingriffe in Natur und Landschaft zur Folge haben können, die durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen sind. Der Ausgleich der Eingriffe kann gemäß § 1a Abs. 3 BauGB bereits auf der Ebene des F-Plans vorbereitet werden. Dabei können die

Darstellungen von Ausgleichsflächen auch an anderen Stellen im Stadtgebiet als in der Umgebung der geplanten Eingriffe erfolgen, soweit dies mit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist. Damit wird die Bewältigung der Eingriffs- und Ausgleichsproblematik auf die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung vorverlagert. Damit verbunden sind folgende vorteilhafte Aspekte:

- Größere räumliche und zeitliche Flexibilität der Planung,
- Berücksichtigung der gesamtstädtischen Situation von Natur und Landschaft,
- Frühzeitiger Nachweis über die Ausgleichsmöglichkeiten von Eingriffen, womit ein Beitrag zur Planungssicherheit geleistet wird.

Somit leistet der F-Plan einen zentralen Beitrag zur Ausgleichsplanung: Ermittlung, Auswahl und Darstellung von geeigneten Landschaftsräumen mit potenziellen Ausgleichsflächen zur Kompensation der planerisch vorbereiteten Eingriffe.

Die Darstellung erfolgt in dem Beiplan "Ökologischer Ausgleich", der bis zum Feststellungsbeschluss erstellt wird.

Die Eingriffsregelung auf der F-Plan-Ebene ersetzt jedoch nicht die konkrete Einzelfallprüfung im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan).

Die Eingriffsbilanz umfasst die Eingriffsermittlung, Berechnung des Ausgleichsbedarfes, Ausgleichsermittlung und deren Gegenüberstellung. Als wesentliche Grundlage hierzu dient das Kompensationsmanagement der Stadt Dortmund.

6.3.2.1.2 Leitsätze

Das Kompensationsmanagement der Stadt Dortmund hat folgende Inhalte und Zielsetzungen:

- Führen eines Ausgleichskatasters, in dem alle festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzflächen im Stadtgebiet verzeichnet sind,

- Sicherstellen der Verfügbarkeit von Ausgleichsflächen und Flächenbevorratung (Flächenpool),
- Abstimmung der Ausgleichsflächen und -maßnahmen mit der Bauleitplanung und anderen Fachplanungen, insbesondere der Landschaftsplanung, sowie sonstiger wichtiger Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege (z. B. Biotopverbundsystem),
- Berücksichtigung der funktionalen Zusammenhänge zwischen Eingriff und Ausgleich,
- ökologische Bewertung der Eingriffe und der Ausgleichsflächen als Grundlage für eine Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung,
- Realisierung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
 - auf der Grundlage eines vollzogenen Eingriffs,
 - im Vorgriff auf noch unbestimmte Eingriffe (Ökokonto),
 - im Rahmen der zweckgebundenen Verwendung von Ersatzgeldern,
- Verwaltung und Bewirtschaftung der Ersatzgeldzahlungen,
- Kontrolle und Betreuung der Ausgleichs- und Ersatzflächen.

Das Kompensationsmanagement ist somit einerseits die Grundlage für das gesamtstädtische Eingriffs-/Ausgleichsflächenkonzept, andererseits begleitet es auch dessen Umsetzung. Schwerpunkt ist dabei, eine Realisierung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen an geeigneter Stelle auch in der Praxis sicherzustellen.

Grundsätze für die ökologische Aufwertung und Gestaltung von Flächen zum Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft

Ziel der ökologischen Aufwertung von Flächen zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft ist es, die unvermeidbar entstandenen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zu kompensieren. Hierfür gelten folgende Ausführungsgrundsätze:

- Anpflanzung/Aussaats von einheimischen und standortgerechten Gehölzen, Kräutern und Gräsern

- Renaturierung und Neuanlage von Gewässern
- Anlegen von Laubholzforsten
- Anlegen von Streuobstwiesen und -gärten
- Entsiegelung und Maßnahmen zur Grundwasseranreicherung
- Maßnahmen zur Nutzungsextensivierung
- Änderung der Bewirtschaftungsform vom konventionellen zum ökologischen Landbau nach den einschlägigen Richtlinien.

Ein Teil des Ausgleichs findet am Ort des Eingriffes statt und kommt dem Naturhaushalt direkt zu Gute. Dabei geht es in erster Linie um das Landschaftsbild und den Wasserhaushalt - Maßnahmen, die nicht räumlich vom Eingriff zu trennen sind.

Dieser Ausgleich ist in der Regel nicht ausreichend, da tendenziell weniger Bauland für landschaftspflegerische Maßnahmen in Anspruch genommen wird. Diese Tendenz wird unterstützt, da eine hohe Ausnutzung baulicher Bereiche den Gesamtflächenverbrauch verringert und wirtschaftlicher ist. Darüber hinaus erlangen Ausgleichsmaßnahmen vor Ort oft nicht den geplanten ökologischen Wert, da sie einem stärkeren Nutzungsdruck durch die Anlieger unterzogen werden. Externe Maßnahmen finden in ausgewählten Räumen statt und können sich dort besser entwickeln. Durch Ergänzungen untereinander und mit anderen landschaftspflegerischen Maßnahmen werden höhere ökologische Werte erreicht.

Flächen und Maßnahmen zum Ausgleich, die an anderer Stelle als am Ort des Eingriffes dargestellt werden, können nach § 9 Abs. 1a S 2 BauGB den Eingriffsflächen zugeordnet werden. Die Zuordnung von Ausgleichsflächen im Flächennutzungsplan ist rechtlich nicht erforderlich. Die Planung wird durch derartige Zuordnungen unnötig eingeschränkt.

Deshalb wird hier auf die Zuordnung verzichtet. In weiteren Planverfahren wird aber eine enge räumliche Verknüpfung zwischen Eingriff und Ausgleich angestrebt (Ausgleich im betroffenen Stadtteil).

6.3.2.2 Schutzgebiete aus dem Landschaftsplan

Gemäß § 16 Abs. 1 Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (LG) sind die örtlichen Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Landschaftsplan darzustellen und rechtsverbindlich festzusetzen. Insbesondere hat der Landschaftsplan die im öffentlichen Interesse besonders zu schützenden Teile von Natur und Landschaft festzusetzen (§ 19 LG). Hierbei handelt es sich um Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmale und geschützte Landschaftsbestandteile. Diese sind für den F-Plan in vereinfachter Form im Beiplan "Schutzgebiete nach LG NRW" (s. Anhang) dargestellt, der bis zum Feststellungsbeschluss erstellt wird.

Der Gebietsentwicklungsplan (GEP) stellt in seiner Funktion als Landschaftsrahmenplan "Bereiche für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung" (BSLE) sowie "Bereiche für den Schutz der Natur" (BSN) dar. Gemäß den Zielen des GEP sind die BSLE als Landschaftsschutzgebiete und die BSN als Naturschutzgebiete - entweder in ihrer Gesamtfläche oder in wesentlichen Teilen - festzusetzen. Die Umsetzung und Festsetzung erfolgt über die Landschaftspläne.

Der GEP-Entwurf stellt für das Dortmunder Stadtgebiet auch einige noch nicht als Naturschutzgebiet festgesetzte BSN dar sowie die Erweiterungen von bereits teilweise festgesetzten BSN, die über entsprechende Festsetzungen in den Landschaftsplänen in das weitere F-Plan-Verfahren eingebracht werden sollen (vgl. Kap. 7.3.2.2).

Zu den Schutzgebieten zählen auch die sogenannten § 62er Biotope, in denen gemäß § 62 Landschaftsgesetz auch ohne besondere Schutzweisung im Landschaftsplan alle Maßnahmen und Handlungen verboten sind, die zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung oder zur Zerstörung führen können. Zu den § 62er Biotopen gehören folgende in Dortmund vorkommende Biototypen:

- Naturnahe unverbaute Bereiche fließender und stehender Gewässer einschließlich ihrer Ufer und der dazugehörigen uferbegleitenden naturnahen Vegetation,
- Sümpfe, Röhrichte,
- Natürliche Felsbildungen, Blockschutthalden,
- Bruch-, Sumpf- und Auwälder.

Die Biotope nach § 62 LG werden zur Zeit von der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten Nordrhein-Westfalen kartiert. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die Gebiete, die auf diese Weise ermittelt worden sind, bereits einer Schutzkategorie des Landschaftsplans angehören.

Weiterhin gehören zu den Schutzgebieten die sogenannten FFH-Gebiete. Bei diesen Räumen, die gemäß Artikel 4 der Fauna-Flora-Habitat-(FFH-) Richtlinie der Europäischen Union den besonderen Schutzkriterien der Richtlinie entsprechen, handelt es sich um Gebiete mit seltenen und besonders schutzwürdigen Lebensräumen und / oder um Bereiche, in denen Tiere oder Pflanzen gemäß den Anhängen der Richtlinie, die sogenannten FFH-Arten, vorkommen. Ziel ist es, diese Gebiete zu einem europaweiten Verbund - Natura 2000 - zusammenzuführen. Die FFH-Gebiete werden ebenfalls von der Landesanstalt für Ökologie erhoben und von der Landesregierung über die Bundesregierung an die Europäische Union gemeldet. Im Stadtgebiet Dortmund sind keine derartigen Gebiete ausgewiesen worden. Für den F-Plan sind somit zur Zeit die folgenden Schutzkategorien von Bedeutung:

Naturschutzgebiete

Naturschutzgebiete werden festgesetzt, soweit dies

- zur Erhaltung von Lebensgemeinschaften oder Biotopen bestimmter wildlebender Tier- und Pflanzenarten,
- aus wissenschaftlichen, naturgeschichtlichen, landeskundlichen oder erdgeschichtlichen Gründen oder
- wegen der Seltenheit, besonderen Eigenart oder hervorragenden Schönheit einer Fläche oder eines Landschaftsbestandteils erforderlich ist (§ 20 LG).

Hierbei handelt es sich um Gebiete, die sich naturnah entwickeln sollen und nutzungsfrei sind oder einer extensiven Nutzung unterliegen, mit wertvollen und häufig seltenen Tier- und Pflanzenarten oder -gemeinschaften. In Naturschutzgebieten sind jegliche Eingriffe, insbesondere Baumaßnahmen, verboten.

Landschaftsschutzgebiete

Landschaftsschutzgebiete werden festgesetzt, soweit dies

- zur Erhaltung oder Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder der Nutzungsfähigkeit der Naturgüter,
- wegen der Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes oder
- wegen ihrer besonderen Bedeutung für die Erholung

erforderlich ist (§ 21 LG).

Zu dieser Schutzkategorie gehören die großen, im Wesentlichen land- oder forstwirtschaftlich genutzten Freiräume in Dortmund. Freiraumtypische Nutzungen sind möglich, jedoch sind großflächige oder besonders schwerwiegende Eingriffe - z. B. größere Baumaßnahmen - verboten.

Geschützte Landschaftsbestandteile

Als geschützte Landschaftsbestandteile werden Teile von Natur und Landschaft festgesetzt, soweit ihr besonderer Schutz

- zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts,
 - zur Belebung, Gliederung oder Pflege des Orts- und Landschaftsbildes oder
 - zur Abwehr schädlicher Einwirkungen
- erforderlich ist (§ 23 LG).

Die geschützten Landschaftsbestandteile sind bezüglich ihres ökologischen Wertes mit den Naturschutzgebieten vergleichbar, sind jedoch in der Regel kleinflächig und weisen oft nur einen bestimmten Biotoptyp (z. B. ein kleines Feuchtgebiet mit Tümpel) auf. Eingriffe in geschützte Landschaftsbestandteile sind schon wegen deren geringen Größe nicht möglich, ohne diese nachhaltig zu schädigen oder gar zu zerstören.

6.3.3 Flächen für die Landwirtschaft

6.3.3.1 Ausgangslage

Landwirtschaft war als Flächennutzung in den vergangenen Jahren nur selten Gegenstand in der bauleitplanerischen Diskussion. Auch im Zuge der Landschaftsplanung, deren Festsetzungen sich nachrichtlich im F-Plan abbilden, stand bei der Bewertung der freien Landschaft die Landwirtschaft nicht im Zentrum des Interesses. Maßgeblich war dieses Verhältnis zur räumlichen Planung auch geprägt durch eine generelle Unverträglichkeit der klassischen agrarindustriellen Produktion mit der Entwicklung eines Verdichtungsgebiets. Die damit scheinbar unversöhnlich gegeneinander stehenden Leitbilder führten schließlich zur weit verbreiteten und auf beiden Seiten vertretenen Ansicht, dass Landwirtschaft in Metropolregionen wie Dortmund und dem Ruhrgebiet den Charakter eines Auslaufmodells im Flächennutzungs mosaik habe.

6.3.3.2 Entwicklungstrends

Seit einigen Jahren hat sich ein Umdenkungsprozess bezüglich der Landwirtschaft im Verständnis zum Flächennutzungsplan vollzogen. Eine speziell auf die Bedürfnisse der Stadtbevölkerung ausgerichtete Landwirtschaft wird immer stärker zu einem unverzichtbaren Träger für ein zukunftsfähig organisiertes Flächenmanagement.

Die dauerhafte ökologisch verträgliche Pflege und Nutzung der Landschaftsräume, das Angebot einer auf Naturerlebnis und Stressausgleich ausgerichteten Freizeitinfrastruktur und nicht zuletzt die Produktion und verbrauchernahe Direktvermarktung hochwertiger Erzeugnisse sind zentrale Elemente einer Landwirtschaft moderner Prägung, die sich unmittelbar mit dem Begriff 'Agrarwende' verbinden.

Gab es schon im Zuge der Internationalen Bauausstellung Emscherpark den Versuch, der Landwirtschaft eine neue Flächenkompetenz zuzuordnen, so erhält das Thema Landwirtschaft seit dem Frühjahr 2002 eine neue Dimension der Verbindlichkeit für die Stadt Dortmund. Denn am 20. März 2002 wurde die Region Dortmund, Kreis

Unna und Hamm durch das Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft im Zuge des Wettbewerbs 'Regionen aktiv - Land gestaltet Zukunft' zur Modellregion für die Förderung der Agrarwende ausgezeichnet. Seit Mai 2002 ist die Stadt Dortmund Gründungsmitglied der 'Solidargemeinschaft zur Förderung der Stadt-Land-Beziehungen im östlichen Ruhrgebiet'. Diese Gemeinschaft hat die Aufgabe, in den nächsten Jahren die gesamte Variationsbreite einer in die Stadtlandschaft integrierten und ökologisch verträglichen Landwirtschaft in Modellprojekten zu demonstrieren.

Daraus resultiert für die Neuaufstellung des F-Plans auch die Aufgabe, sich der Landwirtschaft als planerisch zu regelnde Daseinsfunktion zu widmen.

Dies kann durch textliche Erläuterungen und flächige Funktionszuweisungen in Bezug auf Schwerpunktbereiche für den ökologischen Ausgleich städtebaulicher Eingriffe auf die dem Naturschutz gewidmeten Flächen sowie auf die regional verzahnten Landschaftsparks geschehen. In all diesen Flächendarstellungen übernimmt die Landwirtschaft künftig Funktionen als Erzeuger und Direktvermarkter, landschaftspflegerischer Dienstleister oder Unternehmer.

6.3.3.3 Leitsätze

Folgende Kooperationsfelder lassen sich im Einzelnen unter Rückgriff auf die Erkenntnisse aus dem intensiven Erarbeitungsprozess für den Wettbewerbsbeitrag 'Regionen aktiv - Land gestaltet Zukunft' benennen:

Bewahrung von Identität und Individualität in landschaftlich und dörflich geprägten Außenbereichen

Dörflich und kulturhistorisch durch landwirtschaftliche Höfe geprägte Siedlungsstrukturen in den Außenbezirken der Stadt sind wichtige Elemente einer Stadt mit "Gesicht" und spannungsreicher Erlebnisqualität. Im Wechsel von bewusst verdichteten Wohnsiedlungs-, Wirtschafts- und Kulturzentren der Stadtbezirke und der City zu weiträumig erlebbaren und vor allem individuell

geprägten Landschaftsräumen liegt maßgeblich die Standortattraktivität Dortmunds begründet. Die landwirtschaftlichen Betriebe erfüllen hier nach wie vor wichtige Funktionen als Identifikationspunkte und als Bewirtschafter solcher Räume. Die Flächennutzungsplanung hat deshalb die Aufgabe und das Ziel, die Voraussetzungen zu schaffen, den verbliebenen Betrieben angemessene Betriebsflächen zu sichern. Durch entsprechende Darstellung kann auch der F-Plan dem Trend nach Aufgabe und Umwidmung von Höfen oder gar baulicher Entwicklung zu Eigenheimsiedlungsformen oder Gewerbestandorten entgegenwirken und somit dazu beitragen, dass sich mit traditionell dörflichen Gemarkungsbezeichnungen wie z.B. Holthausen, Großholthausen, Bönnighausen auch in Zukunft tatsächlich erlebbare bäuerliche Orte verbinden.

Marktnahe und nachfrageorientierte Produktion von Qualitätslebensmitteln

Die Förderung eines tragfähigen Marktes regional und lokal erzeugter landwirtschaftlicher Produkte ist das erklärte Ziel des Projektes 'Regionen aktiv'. Produktion "zum Anfassen" setzt sich bewusst von der Standardversorgung über den Großvertrieb der Lebensmitteldiscounter ab und kann damit seine ökonomische Nische finden.

Emscher Landschaftspark und ökologische Landwirtschaft

Auch in dem durch die IBA-Emscherpark definierten Emscher Landschaftspark hat die ökologische Landwirtschaft eine tragende Rolle übernommen, indem sie die gesamte Bandbreite ihrer Leistungen einsetzt (s. Kap. 6.3.5). In diesem Sinne stellt der Emscher Landschaftspark in idealtypischer Weise sowohl die geografische, als auch die programmatische Gebietskulisse dar, auf der die speziellen Merkmale der Modellregion für die Agrarwende sichtbar werden müssen. Bauernhöfe mit einer auf die Bedürfnisse des Parks zugeschnittenen Ausrichtung sind deshalb zu unterstützen.

Aktiver ökologischer Ausgleich

Der strukturellen Umverteilung in der Flächennutzung steht als Problem der öffentlichen Träger von ökologischen Ausgleichsflächen gegenüber, die aus der Landwirtschaft herausgelösten Flächen dauerhaft unterhalten zu müssen.

Vor dem Hintergrund dieses Trends im konventionellen ökologischen Ausgleichsmanagement sind ökologische Ausgleichsanforderungen planerisch so zu organisieren, dass die Steigerung bzw. Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zunehmend prozesshaft auf bewirtschafteten Flächen der Landwirtschaft erfolgt. Je mehr die Durchdringung der Produktion mit ökologischer Wirtschaftsweise sich in der Fläche ausdehnt, um so eher wird eine nachhaltige Leistungssteigerung für den Naturhaushalt begründet. Die Stadt Dortmund wird deshalb auch in besonderer Weise auf ihren eigenen Flächen darauf drängen, dass sich die landwirtschaftlichen Betriebe als ökologische Dienstleister anbieten.

Hier wird der strategische Aspekt zwischen der Verfügbarkeit leistungsfähiger Landschaftsräume und der städtebaulichen Entwicklung besonders deutlich. Die so oft für die landschaftliche Qualität benutzte Definition des weichen Standortfaktors bekommt in diesem Kontext ein angemessenes Gewicht.

6.3.4 Flächen für Wald

6.3.4.1 Ausgangssituation

Die Stadt Dortmund besitzt 2.341 Hektar Wald. Der gesamte Waldflächenanteil in Dortmund beträgt derzeit insgesamt ca. 3.000 Hektar. Der forstliche Rahmenplan, der im Entwurf des Gebietsentwicklungsplans (GEP) enthalten ist, stuft das Stadtgebiet Dortmund gemäß dem Landesentwicklungsplan als extrem waldarm ein, weil der Waldanteil deutlich unter 15 Prozent liegt. Eine Erhöhung des Waldanteils wird deshalb als dringend geboten beschrieben.

Nach dem Bundeswaldgesetz sind die Wohlfahrtswirkung und der volkswirtschaftliche Nutzen des Waldes optimal zu entwickeln, der Natur-

haushalt sicherzustellen und eine artenreiche Pflanzen- und Tierwelt anzustreben.

Die kommunalen Waldungen werden als Sonderwirtschaftswald "Erholungswald" bewirtschaftet, womit dem Belang Erholung ein Vorrang gegenüber der Nutzfunktion eingeräumt wird. Der "Stadtwald" ist nach den Vorschriften über den öffentlichen Waldbesitz, nach dem Landesforstgesetz NW und der Vorschrift über Bewirtschaftungsgrundsätze und mittelfristige Betriebspläne im Staats- und Gemeindewald, nach neuzeitlichen forstwirtschaftlichen Grundsätzen zu bewirtschaften: In einem Forsteinrichtungswerk sind die Ergebnisse der Waldinventur und der Betriebsplanung zusammengefasst dargestellt. Das Erfüllen der rechtlichen Vorschriften und der Vorgaben des Forsteinrichtungswerkes als Betriebsplan wird durch die Umsetzung des 'Ökologisch orientierten Waldpflegeprogramms für den Stadtwald Dortmund' gewährleistet, das der Ausschuss für Bau, Verkehr und Grünflächen 1993 beschlossen hat.

Wald erfüllt in Dortmund Funktionen für:

- Erholung
- Wasserschutz
- Klimaschutz
- Sichtschutz
- Immissionsschutz
- Lärmschutz
- Bodenschutz
- Landschaftsschutz
- Biotopschutz
- Wirtschaft.

Die Baumartenverteilung ist 85 % Laub- und 15 % Nadelholz. Der Altersklassenaufbau ist relativ ausgeglichen. Es überwiegen Buchen- und Eichenalholzbestände mit einem Alter von zum Teil über 140 Jahren.

Der Waldbestand befindet sich überwiegend in der Peripherie der Stadt Dortmund. Hier hat der Wald auch den typischen Charakter von naturnah aufgebauten Wäldern mit Baum-, Strauch- und Bodenvegetation. Größere zusammenhängende Wälder liegen im Süden Dortmunds mit dem

Stadtforst sowie Romberg- und Fürstenbergholz, im Nordosten mit Kurler Busch und Buschei, im Norden mit Grävingsholz und Süggel sowie im Westen mit dem Rahmer Wald.

Stadt- und siedlungsnahe Bereiche werden als "Parkwälder" entwickelt (Fredenbaumpark, Volksgärten Mengede und Lütgendortmund sowie Teile des Rombergparkes) und entsprechend ausgestattet. Im Grävingsholz gibt es beispielsweise einen Waldspielplatz. Ein erheblicher Teil der Dortmunder Naturschutzgebiete sind ganz oder teilweise Waldflächen.

6.3.4.2 Entwicklungstrends

Seit 1985 hat sich der Stadtwald von 2.163 ha um 178 ha bis 2001 auf 2.341 ha vergrößert. Insbesondere im nördlichen und westlichen Stadtgebiet wurden erhebliche Flächen aufgeforstet. Zusätzlich wurden bestehende Waldflächen von der Stadt angekauft. Im Nordosten des Stadtgebiets ist im Rahmen der Planungen zum Regionalen Grünzug G, dem Seseke Landschaftspark, das Leitprojekt 'Waldband Seseke' entwickelt worden, durch das in Zusammenarbeit mit dem Kommunalverband Ruhrgebiet größere Aufforstungen zur Ergänzung der vorhandenen Waldflächen bis heute realisiert werden konnten. Die Finanzierung erfolgte in der Regel über das Ökologieprogramm Emscher-Lippe (ÖPEL).

Die Dortmunder Energie und Wasser AG (DEW) hat ein Aufforstungsprogramm zum Schutz des Klimas und zur Senkung der Kohlendioxidbelastung aufgelegt. Unter dem Motto "Prima Klima" sind in den letzten Jahren mehrere städtische Flächen aufgeforstet worden, denen weitere folgen sollen.

Die Schutz- und Erholungsfunktion des Waldes wurde durch die Waldfunktionskartierung dokumentiert. Danach sind 100% des Waldes mit Sonderfunktionen, häufig in mehrfacher Überlagerung, belegt. Dem Wald kommt als Nah- und Wochenenderholungsraum außergewöhnliche Bedeutung zu.

Die Wälder am Stadtrand dienen vor allem der Wochenenderholung. Selbst kleinste Waldflächen übernehmen eine wichtige Erholungsfunktion. Vorrang haben dabei generell die stilleren Nutzungen wie Spazieren gehen, Wandern, Joggen und klassisches Radfahren sowie Naturbeobachtung gegenüber der sportlich aktiven Erholung wie Reiten und Mountainbiking, welche eine eigene Trassenführung erfordern. Der Nutzungsdruck kann zu bestimmten Zeiten so stark werden, dass sowohl die Erholungsmöglichkeiten als auch das Ökosystem Wald beeinträchtigt werden. Hier kann nur durch die Vermehrung und Vernetzung von Waldflächen eine Verbesserung herbeigeführt werden.

6.3.4.3 Vorliegende Planungen

Der forstliche Rahmenplan innerhalb des GEP-Entwurfs konstatiert eine extreme Waldarmut für Dortmund und fordert deshalb eine Sicherung und Vermehrung von Waldflächen, die sich schwerpunktmäßig in so genannten 'Waldvermehrungskorridoren' vollziehen soll. Auf Dortmunder Gebiet sind zwei Flächen für diese Korridore gekennzeichnet, im Bereich Kurler Busch und Buschei (Waldband Seseke) und im Bereich Rahmer Wald, Grävingsholz, Holzheck und Im Siesack.

Das als Text formulierte Ziel dazu lautet: 'Der Waldanteil ist im gesamten Plangebiet wegen der ökologischen und sozialen Bedeutung des Waldes zu erhöhen. Die Aufforstungsflächen sind dabei in das Gesamtgefüge des Freiraums sinnvoll einzugliedern.'

Erstaufforstungen kommen nur dort in Betracht, wo sie wichtige waldfreie Biotope, das Kleinklima oder das Landschaftsbild nicht beeinträchtigen.

In der textlichen Erläuterung heißt es dazu: 'Jede Möglichkeit soll genutzt werden, auch durch kleinflächige Aufforstungen den Waldanteil zu erhöhen. Im Rahmen der Planung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie bei landschaftspflegerischen Begleitplänen zu raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen ist vor-

rangig die Anlage von Wald vorzusehen. Den größten Wert erzielen Maßnahmen zur Waldvermehrung dort, wo bestehende Restwaldflächen in Form von Korridoren miteinander vernetzt werden können. In diesem Zusammenhang erhalten auch linienartige und punktuelle Aufforstungen, wie sie in den Landschaftsplänen bereits vorgesehen sind, besondere Bedeutung.'

Folgende Planungen enthalten Maßnahmen, die den Wald betreffen:

- Landschaftsplan Dortmund-Nord, -Mitte und -Süd
- Rahmen- und Maßnahmenplanung Regionale Grünzüge F und G
- Aufforstungsprogramm zum Schutz des Klimas und zur Senkung der Kohlendioxidbelastung
- Umweltqualitätsziele zur Freiraumentwicklung in Dortmund
- Umweltplan Dortmund.

6.3.4.4 Leitsätze

- Vermehrung der Waldflächen, insbesondere im Anschluss an bestehende Waldflächen bzw. Aufforstung größerer Einheiten (soweit hierdurch nicht wichtige waldfreie Biotope beeinträchtigt werden.)
- Erhaltung und Pflege bestehender Waldflächen und Ergänzung zu größeren zusammenhängenden Biotopverbundsystemen
- Aufforstungen im Zuge von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen unter Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes
- Ausstattung der Wälder für ihre Erholungsfunktion (mit Ausnahme naturschutzwürdiger Bereiche): Erhaltung und Ausbau der Walder-schließung durch Wirtschafts-, Wander- und

- Radwege; Ausbau eigener Reitwege- und Mountainbike-Trassen für die aktive Erholung
- Erhalten von Pufferzonen zwischen Waldflächen und Nutzungen, die den Wald beeinträchtigen (z.B. Wohnbebauung) - Waldmantelentwicklung
- Nachhaltige Bewirtschaftung der Waldflächen
- Ökologische Optimierung der Waldflächen; Umwandlung in bodenständigen Laubwald

6.3.5 Emscher Landschaftspark

Als zentrales Vorhaben des Strukturprogramms für den Emscherraum definierte die Internationale Bauausstellung Emscherpark zwischen 1989 und 1999 den Begriff des Emscher Landschaftsparks. Der von der Landesregierung im Jahre 2001 ausgerufene Aufbruch in eine zweite Dekade der Parkentwicklung fällt mit der Erarbeitung des neuen Flächennutzungsplans der Stadt Dortmund zusammen.

Die zentralen Merkmale des Parkkonzeptes für Dortmund liegen darin, dass die beiden aufgegebenen Industriestandorte Phoenix und Westfalenhütte einbezogen werden und die Gebietskulisse bis zur Emscherquelle erweitert wird. Damit bezieht sich der Park auf ein Gebiet, in dem die industrielle Entwicklung der früheren Jahrzehnte und Jahrhunderte die deutlichsten Spuren hinterlassen hat.

Stadtnahes Naturerlebnis, leistungsfähige Freizeitinfrastruktur, fortschrittliche Architektur und unverwechselbare Orte urbanen Lebens werden den Emscher Landschaftspark künftig prägen und ihn zum Markenzeichen Dortmunds und der gesamten Region machen.

6.4	Umweltschutz	87
6.4.1	Klima	87
6.4.1.1	Kleinklima	87
6.4.1.2	Klimaschutz und Energie	88
6.4.2	Immissionen	90
6.4.2.1	Lufthygiene	90
6.4.2.2	Lärm und Erschütterungen	93
6.4.2.3	Elektromagnetische Strahlung	95
6.4.3	Boden.....	95
6.4.3.1	Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten	96
6.4.3.2	Tages- und oberflächennaher Bergbau und bergbauliche Tagesöffnungen	97
6.4.3.3	Bereiche unter Bergaufsicht	98
6.4.3.4	Freie Naturmethangasaustritte	98
6.4.4	Wasser.....	99
6.4.4.1	Wasserflächen und Fließgewässer	100
6.4.4.2	Flächen für Hochwasserschutz und Regelung des Wasserabflusses	101
6.4.4.3	Grundwasserschutz.....	102

6.4 Umweltschutz

6.4.1 Klima

6.4.1.1 Kleinklima

Durch die starke räumliche Gliederung des städtischen Raumes ist das städtische Klima stärker differenziert als in nicht oder nur dünn besiedelten Bereichen.

Daher kommt es auch in Dortmund (wie in allen anderen Großstädten) zur Ausbildung verschiedener kleinräumiger Klimate im Stadtgebiet. Es lassen sich Bereiche mit "Freilandklima" (Freilandklima, Waldklima, etc.) von solchen mit "Stadtklima" (Villenklima, Cityklima, etc.) abgrenzen. Die Bereiche mit Freilandklima zeichnen sich durch weitgehend unbeeinflusste, d.h. natürliche Temperatur-, Feuchte- und Windverhältnisse aus, während die Bereiche mit Stadtklima in Abhängigkeit vom Maß der Verdichtung z.T. stark veränderte klimatische Verhältnisse zeigen. Bestimmte Klimate haben Funktionen, die für die Belüftung und den klimatischen Ausgleich der verdichteten Bereiche von großer Bedeutung sind.

Wo die verschiedenen Klimate und die Klimafunktionen in Dortmund auftreten, ist in der synthetischen Klimafunktionskarte für das Stadt-

gebiet dargestellt. (Diese Karte befindet sich derzeit in der Überarbeitung.)

Die Funktionen der Klimate in Bezug auf Durchlüftung und klimatischen Ausgleich kommen besonders bei autochthonen Wetterlagen zum Tragen, d.h. bei Wetterlagen, die nicht durch großräumige meteorologische Vorgänge, sondern durch das Zusammenwirken klimatisch relevanter räumlicher Strukturen bestimmt sind. Gehen diese Funktionen verloren oder werden sie eingeschränkt, ist mit einer Verschlechterung der lufthygienischen und bioklimatischen Verhältnisse zu rechnen. Der Schutz dieser Ausgleichs- und Belüftungsfunktionen muss daher auch in der Flächennutzungsplanung berücksichtigt werden.

Die wesentlichen zu schützenden Klimafunktionen sind:

- klimatische Ausgleichsfunktion,
- Filterfunktion,
- Funktion als Luftleitbahn.

Flächen mit klimatischen Ausgleichsfunktionen sind im Wesentlichen größere Freiflächen, auf denen Kaltluft entstehen kann, die benachbarte bebaute und versiegelte und dadurch überwärmte Flächen klimatisch entlasten.

Flächen mit Filterfunktionen sind im Wesentlichen Waldflächen, deren Vegetation Luftschadstoffe zumindest zum Teil aus der Luft herausfiltern kann.

Luftleitbahnen sind offene, nicht bebaute Bereiche, die vom Wind gut zu durchströmen sind und so als Belüftungsbahn für dem Wind abgewandt liegende bebaute Bereiche dienen. Bei autochthonen Wetterlagen ohne großräumige Luftbewegungen kommt Tälern, in denen Kaltluft dem Gefälle folgend abfließen kann, große Bedeutung zu, da diese Bahnen häufig den einzigen Weg darstellen, über den Kaltluft von höher gelegenen Freiflächen in tiefer gelegene verdichtete Bereiche gelangen kann, um dort für eine klimatische Entlastung und entsprechende Belüftung zu sorgen.

Daher werden folgende Leitziele hinsichtlich einer "stadtklimaschonenden Stadtentwicklung" formuliert:

- Die Entstehungsgebiete von Frisch-/Kaltluft sind zu schützen,
- Der Transport der Frisch-/Kaltluft (bei autochthonen Wetterlagen) in besiedelte Bereiche darf nicht behindert werden,
- Die Belüftung von Siedlungsbereichen auch bei "übergeordneten Wetterlagen" darf nicht behindert werden,
- Innerhalb von Siedlungsbereichen ist eine ausreichende Durchgrünung sowie die Möglichkeit der Durchströmung anzustreben bzw. bei Neubauten sicherzustellen.
- Die Flächen mit Filterfunktionen sind zu schützen

6.4.1.2 Klimaschutz und Energie

Durch den Einsatz fossiler Energien entstehen bei der Erzeugung und Nutzung der Raumwärme, der Prozesswärme und des Stroms sowie beim

Betrieb von Kraftfahrzeugen Emissionen, die maßgeblich am Treibhauseffekt und der Klimaerwärmung beteiligt sind. Dem CO₂ kommt neben 6 weiteren Treibhausgasen mit 61 % dabei eine überragende Bedeutung zu.

Mit dem Beitritt der Stadt Dortmund zum internationalen Klimabündnis der Städte 1993 und dem Beschluss des Klimaschutzkonzeptes als Rahmenkonzept 1997 hat sich die Stadt Dortmund bereits mit diesem Thema befasst.

Es wurden vom Rat folgende Reduktionsziele für Dortmund beschlossen:

- Senkung der CO₂-Emissionen um 25 % bis 2005
- Senkung der CO₂-Emissionen um 50 % bis 2010

und zwar in den drei Sektoren:

- Privater, öffentlicher und gewerblicher Sektor (als ein Sektor)
- Industrie
- Verkehr

Der F-Plan hat im Rahmen seiner Möglichkeiten zur Erreichung dieser Ziele beizutragen. Hierzu verpflichtet auch der § 1 des Baugesetzbuches, in dem es heißt, dass die Bauleitplanung der Gemeinden die Belange des Umweltschutzes auch durch die Nutzung erneuerbarer Energien zu berücksichtigen habe.

Entwicklung des CO₂-Ausstoßes

In den drei genannten Sektoren hat sich bis heute (2000/2003) bezogen auf das Basisjahr 1987, eine unterschiedliche Reduktion des CO₂-Ausstoßes in Dortmund vollzogen. Die Darstellung dieser Entwicklung beruht auf unterschiedlichen Datenquellen, die für den privaten, öffentlichen und gewerblichen Sektor zu voneinander abweichenden Ergebnissen führen. Allerdings lässt sich aus beiden Datenquellen ein vergleichbarer Trend erkennen. Für die Sektoren Industrie und Verkehr wurde ausschließlich auf die Daten des Landesumweltamtes NRW zurückgegriffen.

Die bisherigen Bemühungen zur Senkung der CO₂ Emissionen zeigen erste Erfolge im Bereich der privaten, öffentlichen Haushalte und des Gewerbes. Im Basisjahr 1987 wurden 2,8 Millionen Tonnen CO₂ in diesem Sektor emittiert. Bis zum Jahr 1994 konnten trotz weiterer Bebauung in diesem Sektor eine Reduzierung der Emissionen um 400.000 Tonnen (14,3%) gegenüber dem Niveau von 1987 erreicht werden. Dieser Rückgang der CO₂-Emissionen ist neben den aktiven Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs im Bestand überwiegend auf die Substitution von Energieträgern mit hohen CO₂-Emissionen zurückzuführen.

Die Prognosen, dass sich dieser Trend in dem betrachteten Sektor dennoch nicht so fortschreiben ließe, da die Energieträgerumstellungen sich nicht in dem Umfang fortsetzen lassen würden, wurden bestätigt. Dem Bundestrend (Bundesumweltamt, Energiedaten 2002) entsprechend sinken auch in Dortmund die Emissionen im Sektor Haushalte und Kleinverbraucher langsamer. Der Gasverbrauch pro qm ist gesunken, während der Stromverbrauch pro Kopf gestiegen ist. Gründe sind der Neubau von Gebäuden und die intensivere Technikausstattung. Ohne die Einsparmaßnahmen im Bestand (Wärmeschutz und neue Heizungsanlagen), bessere Standards bei Neubauten, Energieträgerumstellungen, regenerative Energien und bessere Effizienz wäre dieses Ergebnis in diesem Sektor nicht erreicht worden.

Die energieintensive Schwerindustrie hatte in der Vergangenheit zu einer weit über dem Bundesdurchschnitt liegenden pro Kopf CO₂-Emission in Dortmund geführt und war mit einem Anteil von 60% Hauptverursacher der Dortmunder CO₂-Emissionen. Der Anteil dieses Sektors ist in Dortmund rapide zurückgegangen und mit einer Reduktion von über 3 Millionen Tonnen halbiert worden. Allerdings konnten auch durch rationalere Techniken zur Energieeinsparung und Abwärmenutzung in den Großbetrieben Erfolge erzielt werden. Auch in den mittleren Betrieben nimmt die Verbesserung der Effizienz zu, die Technisierung steigt weiter an. Zwar nimmt der Energieeinsatz pro Beschäftigtem ab, aber die Menge der produzierten Güter steigt an, sodass

der Energieeinsatz zukünftig nicht mehr wesentlich sinken wird.

Der Verkehrssektor emittierte 1994 in Dortmund 0,89 Millionen Tonnen CO₂, und 1999 1,01 Millionen Tonnen CO₂. Damit entspricht die Entwicklung der Emissionen des Verkehrssektors dem allgemeinen Trend. In NRW sind seit 1987 die CO₂-Emissionen um 20% kontinuierlich angestiegen. Die stärkste Zunahme wird im Luftverkehrssektor registriert. Die Fahrleistungen im Straßenverkehr werden, wenn auch leicht abgeschwächt, in den nächsten 10 Jahren noch weiter zunehmen, erst dann werden sich die besseren Technologien zur Verringerung der Schadstoffemission positiv auswirken.

1994 wurden in Dortmund aus allen 3 Sektoren (Haushalte und Kleinverbraucher, Verkehr und Industrie) 10 Millionen Tonnen CO₂ emittiert. 2000 betragen die gesamten CO₂-Emissionen knapp 9 Millionen Tonnen. Heute (2003) liegen sie unter 6 Millionen Tonnen jährlich. Mit 10 Tonnen pro Einwohner innerhalb eines Jahres entspricht die Situation in Dortmund dem Niveau des Bundesdurchschnitts.

Dieser erhebliche Rückgang in 3 Jahren ist vor allem auf die strukturell bedingten Schließungen der energieintensiven Industriebetriebe und Hauptemittenten sowie auf Energieeinsparmaßnahmen zurückzuführen.

Vorliegende Pläne und Konzepte

Für einen Teil der oben genannten Sektoren und Hauptemittentengruppen existieren kommunale Handlungskonzepte zum Klimaschutz. Allerdings entzieht sich z. B. der industrielle Sektor dem Einflussbereich der Kommune. Hier ist nur eine Öffentlichkeitsarbeit zu "good practise"-Beispielen der Motor, um bestimmte Prozesse die in der Großindustrie vollzogen wurden, auch im Bereich des Gewerbes zu intensivieren.

Kommunale Handlungskonzepte, die auch zum Klimaschutz beitragen, sind

- das 1998 verabschiedete Energieversorgungskonzept als CO₂-Minderungskonzept,

- Handlungskonzept zum verantwortlichen Umgang mit Energieressourcen in kommunalen Gebäuden (2001),
- Einzelne Handlungsprogramme zur Althausanierung (zuletzt 2002 Energiepass Dortmund),
- der Nahverkehrsplan 1997 (Fortschreibung in Arbeit) und der Masterplan Mobilität

Diese Konzepte haben aber nur in Teilbereichen einen Bezug zum F-Plan.

Allerdings kann die Gestaltung und Ausweisung von Wohnbauflächen im F-Plan einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Reduktionsziele leisten. Denn obwohl das Neubausvolumen jährlich nur wenige Prozent des Bestandes ausmacht, werden über einen klimapolitisch relevanten Zeitraum von 50 Jahren betrachtet, heutige Fehler in diesem Bereich langfristig sehr bedeutsam.

Neben den baulichen Faktoren wird der Energieverbrauch eines Gebäudes durch die topografische Lage, die Windverhältnisse und die solare Einstrahlungsintensität seines Standortes bestimmt. Ein energetisch günstiger Standort ist eine Hanglage nach Süden oder Südwesten, gefolgt von einer Lage im ebenen Gelände. Eine exponierte Lage führt dazu, dass das Gebäude in erhöhtem Maß Wind und Niederschlägen ausgesetzt ist und die Lüftungswärmeverluste zunehmen. In Tal- und Kessellagen oder auch bei einem Nordhang fällt infolge der niedrigen winterlichen Sonnenstände während der Heizperiode der solare Eintrag geringer aus. Die gegenseitige Beschattung der Gebäude nimmt ebenfalls zu. Deshalb sollten zukünftige Wohnbauflächen vorrangig an solarenergetisch und topografisch günstigen Standorten ausgewiesen werden.

Wohnbauflächen in integrierten Lagen und in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen verringern den Einsatz des eigenen Pkws und tragen zur Verkürzung von Wegen bei. Sie wirken sich daher positiv auf die CO₂-Bilanz aus. Ein Ziel muss es daher sein, Wohnbauflächen nur an solchen Standorten auszuweisen (vgl. Kap. 7.1.2). Um Nahwärmekonzepte, die eine effiziente

Nutzung von Energie und Wärme ermöglichen, realisieren zu können, ist es erforderlich, dass die Abnahme ganzjährig gesichert ist. Dies kann zum Beispiel durch öffentliche Einrichtungen in der Nachbarschaft gewährleistet werden. Daher sind Wohnbauflächen vorwiegend an Standorten zu realisieren, die eine Nahwärmeversorgung ermöglichen oder den Anschluss an das Fernwärmenetz erlauben.

Der vermehrte Einsatz regenerativer Energien kann ebenfalls zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen. Als regenerative Energien sind die Windenergie, die Fotovoltaik, das Methangas, die Biomasse und die Erdwärme zu nennen.

Für die meisten Energien sind Nutzungskonzepte kleinteilig zu realisieren. Nur die Windenergie erfordert eine planerische Steuerung im F-Plan, da durch Windenergieanlagen auch negative Auswirkung für Menschen und Umwelt entstehen können und zu deren Realisierung größere Flächen benötigt werden.

Windenergie

Im Rahmen einer Untersuchung im Jahr 1998 wurde eine Flächenanalyse zu Standorten von Windenergieanlagen im Stadtgebiet durchgeführt. Auf der Grundlage dieser Analyse wurden 3 Flächen mit der 95. Änderung des F-Plans als Primärflächen eingestuft und als sog. Konzentrationsflächen für Windkraftanlagen dargestellt. Weitere Standorte wurden aufgrund zu erwartender Nutzungskonflikte nicht berücksichtigt. Auf der Konzentrationsfläche im Bereich Salingen sind 3 Windkraftanlagen errichtet worden und auf der Fläche Steinsweg steht eine Anlage. Für die Fläche Ellinghausen sind 3 Anlagen geplant, der Satzungsbeschluss zum zugehörigen Bebauungsplan ist gefasst.

6.4.2 Immissionen

6.4.2.1 Lufthygiene

Saubere Luft ist die vielleicht wichtigste Lebensgrundlage für den Menschen. Während die Qualität des Trinkwassers und der Nahrung durch entsprechende Verhaltensweisen beeinflusst

werden kann, besteht diese Möglichkeit für die Atemluft nicht. Die Luftschadstoffe können akute und chronische Wirkungen auf Mensch und Umwelt haben. Die Belastung der Aufenthaltsbereiche von Menschen durch Gerüche kann zu erheblichen Belästigungen führen. Der Schutz der Luft vor Verschmutzungen jeglicher Art muss daher eine vordringliche Aufgabe des Immissionsschutzes sein.

Die räumliche Planung kann sowohl durch die sorgfältige Abstimmung bei der Planung von Bereichen mit empfindlichen Nutzungen als auch von Emissionsquellen die Verschmutzung der Luft und Beeinträchtigung der Anwohner beeinflussen.

Dortmund hat wie das gesamte Ruhrgebiet einen Strukturwandel erlebt, der bewirkte, dass sich Kohle und Stahl nahezu vollständig aus dem Stadtgebiet zurückgezogen haben. So wurde mit Sinteranlage, Hochofenanlagen, Stahl- und Warmwalzwerken der Thyssen Krupp Stahl AG Ende 2001 die komplette "heiße Phase" der Stahlerzeugung in Dortmund stillgelegt. Durch

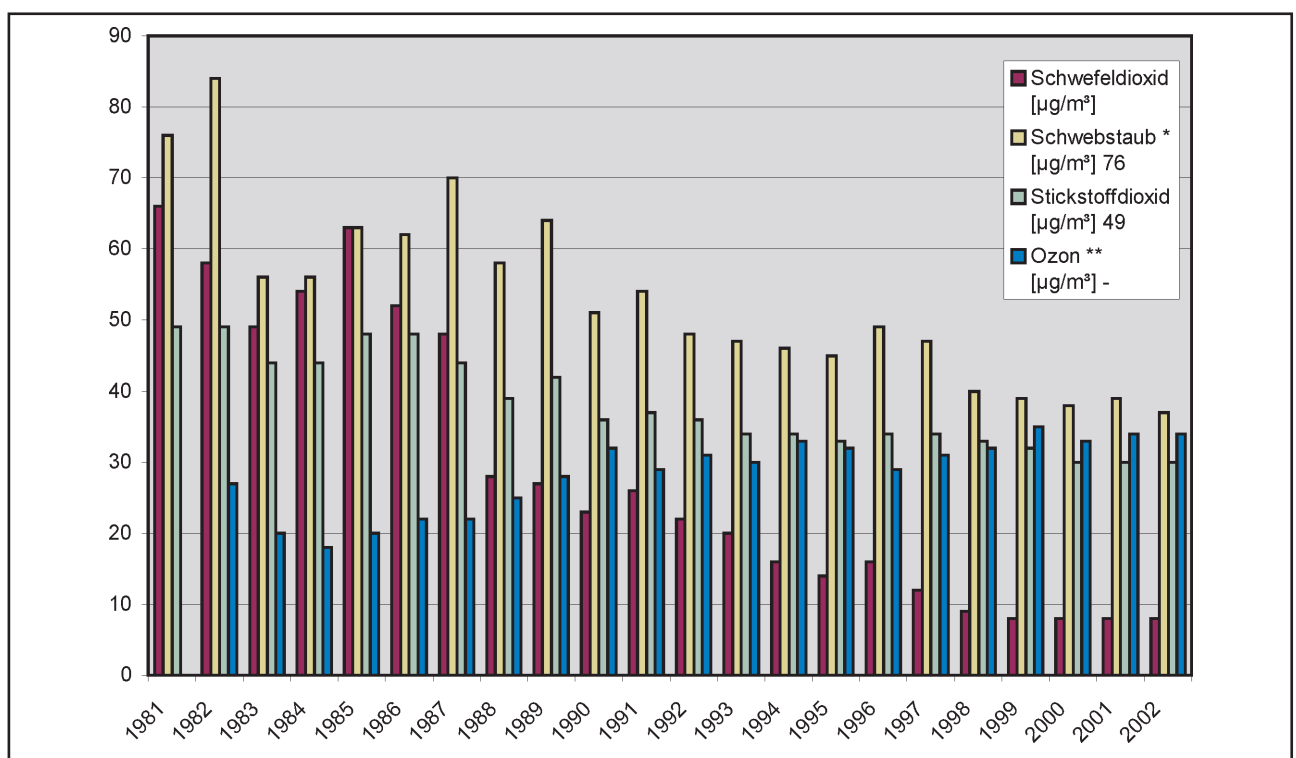
diesen Strukturwandel einerseits und die vielfältigen technischen Maßnahmen in den verbliebenen Betrieben andererseits ist es zu einer deutlichen Reduzierung der Schadstoffbelastung in der Luft gekommen.

Wegen des deutlichen Rückgangs der Schadstoffbelastung, aber auch aus Kostengründen wurde das Landesmessnetz neu strukturiert, eine größere Zahl an Dauermessstationen sowie die lange durchgeführte flächendeckende Erfassung der Luftschadstoffbelastung aufgegeben. Eine räumlich differenzierte Darstellung der auf Messdaten beruhenden Luftschadstoffbelastung ist daher inzwischen nicht mehr möglich.

Zur Darstellung der Situation muss daher auf Daten für das Rhein-Ruhr Gebiet, Flechtenuntersuchungen und die Untersuchung von Schadstoffimmissionen im Straßennahbereich zurückgegriffen werden.

Die Entwicklung der Schadstoffe Schwefeldioxid, Schwebstaub, Stickstoffdioxid und Ozon stellt für das Rhein-Ruhr-Gebiet die folgende Abb. 12 dar:

Abbildung 12: Entwicklung verschiedener Luftschadstoffe im Rhein-Ruhr-Gebiet



Die Grafik zeigt, dass die Schadstoffkonzentrationen für die "klassischen Ruhrgebietschadstoffe" Staub und Schwefeldioxid stark zurückgegangen sind, während für die Stickoxide kein deutlicher Rückgang auszumachen ist und für Ozon sogar ein Anstieg beobachtet werden kann. Die Emissionen von Stickoxiden und Ozon gehen in hohem Maße auf den Kfz-Verkehr zurück und zeigen, an welcher Stelle Maßnahmen zu ergreifen sind.

Die am 11.09.2002 in deutsches Recht umgesetzten europäischen Grenzwerte für Benzol, Partikel und Stickoxide werden zwar für Partikel und Stickoxide deutlich überschritten, aber mit den derzeit gültigen Zuschlagsmargen werden diese Grenzwerte eingehalten. Ab dem Jahr 2005 gelten für die Partikel und ab dem Jahr 2010 für Benzol und Stickoxide die Grenzwerte ohne jegliche Zuschläge. Daraus ergibt sich ein Handlungsbedarf zur Belastungsminimierung für die Stoffe Benzol, Partikel und Stickoxide.

Flechtenuntersuchung

Luftgüteuntersuchungen mittels Bioindikatoren stellen eine Möglichkeit dar, schädliche Immissionen mit räumlicher Differenzierung nachzuweisen, ohne ein die gesamte Stadt umfassendes Messnetz aufbauen zu müssen. Bei hohen Schadstoffimmissionen werden die Flechten geschädigt und treten nur in geringer Anzahl und Artenvielfalt auf. Aus den vertretenen Arten, deren Vitalität und weiteren beobachtbaren Eigenschaften lässt sich ein Luftgüteindex berechnen, der bei hoher Luftbelastung einen Wert $< 0,7$ annimmt und in Reinluftgebieten Werte $> 3,1$ erreicht. In Großstädten wird, in Abhängigkeit von den Immissionen, der Bereich von $0,7 - 1,6$ abgedeckt.

In Dortmund wurde eine solche Untersuchung im Jahr 1989 erstmalig durchgeführt und 1997 wiederholt. Gegenüber der Erstuntersuchung aus dem Jahr 1989 hat sich die Luftgüte bei einer Wiederholungsuntersuchung im Jahr 1997 deutlich verbessert. Das wird bereits durch die Anzahl der verschiedenen Flechtenarten verdeutlicht, die sich mehr als verdreifacht hat. Auch das Auftreten besonders empfindlicher Arten bestätigt

diese Einschätzung. Die Luftgüte-Indices stiegen zwischen $0,1 - 0,3$ Punkte gegenüber 1989 an. Besonders die 1989 noch sehr hoch belasteten Zonen der Kernstadt und der angrenzenden großen Industriegebiete sind verschwunden und weisen nun mit dem Luftgüteindex von $1,0$ eine Immissionssituation auf, die immer noch einer "hohen" Luftschadstoffbelastung entsprechen. Das übrige Stadtgebiet weist mit dem Luftgüte-Index von $1,1 - 1,4$ eine inzwischen deutlich verbesserte Luftqualität auf, die nach der Nomenklatur dieser Methode als "ziemlich hohe bis mäßig hohe" Belastung bezeichnet wird.

Trotz der in der Summe deutlich verbesserten Situation besteht in den Gebieten Dortmunds mit einem Luftgüteindex $< 1,1$ (Bereich der Kernstadt und angrenzender bestehender bzw. ehemaliger Industriegebiete) Handlungsbedarf, da in epidemiologischen Studien nachgewiesen werden konnte, dass unterhalb dieses Indexwertes die Häufigkeit immissionsrelevanter Krankheiten zunimmt.

Belastung im Umfeld von Straßen

Die Ermittlung der Luftschadstoffbelastung mit Bioindikatoren ist ein geeignetes Instrument zur Beurteilung eines gesamten Stadtgebietes, jedoch ist diese Methode nicht geeignet, kleinräumig wirksame Belastungen etwa im Nahbereich von Emissionsquellen zu erfassen. Da der Straßenverkehr die inzwischen bedeutendste Quelle von Luftschadstoffen ist, wurden die Schadstoffimmissionen im Straßennahbereich gesondert untersucht. Die Untersuchungsmethodik stellt im Wesentlichen auf 3 typische Luftschadstoffe ab, die in einer Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz definiert und mit Grenzwerten belegt sind.

Das Ergebnis dieser Untersuchung zeigt, dass nur ein relativ kleiner Teil der Dortmunder Straßen in die Nähe der Grenzwerte inklusive der derzeit gültigen Zuschlagsmargen kommt. Bei Anwendung der Grenzwerte ohne die Zuschlagsmargen ab dem Jahr 2005 bzw. 2010 ist aber damit zu rechnen, dass im Nahbereich von stark befahrenen Straßen diese Grenzwerte in der Regel nicht

eingehalten werden können, ohne dass immissionsminimierende Maßnahmen ergriffen werden.

Gerüche

Verursacher von Gerüchen sind im Wesentlichen industrielle Anlagen und größere landwirtschaftliche Betriebe. Derzeit liegen jedoch keine systematischen Informationen zu geruchsintensiven Anlagen im Stadtgebiet vor.

Bewertung und Ziele

Bei einer Bewertung der Schadstoffkonzentrationen ergibt sich ein differenzierteres Bild. Erstens müssen ausschließlich akut wirkende Schadstoffe ohne chronische Wirkungen betrachtet werden. Hier sind bestehende Grenzwerte einzuhalten. Daneben existieren Schadstoffe mit nur oder hauptsächlich chronischen Wirkungen wie denen mit kanzerogenem Potenzial. Hier gilt unabhängig von Grenzwerten das Minderungsprinzip.

Daher sind folgende Leitsätze zu beachten:

- Einhaltung der Grenzwerte für akut wirkende Schadstoffe
- Weitgehende Minderung der nur oder hauptsächlich chronisch wirkenden Schadstoffe

Für die Immission von Gerüchen sind die bestehenden Grenzwerte einzuhalten.

6.4.2.2 Lärm und Erschütterungen

Die Beeinträchtigungen von Lärm auf das Leben der Menschen reichen von der Störung der Kommunikation im Freien, über die Störung des Schlafes, über Stress bis hin zu erhöhten Gesundheitsrisiken. Als Folge dieser Belastungen verlassen einkommensstarke Bevölkerungsschichten lärmbelastete Wohnlagen. Daher kann es in diesen Gebieten auch zu einer sozialen Entmischung der Bevölkerung kommen. Die Belastung durch Lärm stellt sich damit insgesamt als ein wesentliches Problem der städtebaulichen Planung dar.

Auch die Belastung der Aufenthaltsbereiche von Menschen durch Erschütterungen kann zu erheblichen Belästigungen führen. Die städtebauliche Planung hat durch die Zuordnung der Nutzungen dazu beizutragen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm und Erschütterungen auf schutzwürdige Nutzungen soweit wie möglich vermieden werden.

Verursacher von Erschütterungen können industrielle Betriebe und Verkehrsanlagen sein. Relevante Erschütterungen treten jedoch nur bei unmittelbarer Nähe der Quelle zur schutzwürdigen Nutzung auf.

Die Lärmbelastung spielt eine wichtige Rolle für die Qualität Dortmunds als Wohnstandort. Dabei ist nicht nur die Lärmbelastung von Wohnungen und deren zugehörigen Freibereiche, sondern auch von Schulen, Kindergärten und -tagesstätten sowie von Flächen, die der Erholung dienen, ausschlaggebend.

Die Belastungen durch die wesentlichen Lärmquellen (Verkehr, Industrie und Gewerbe, Freizeit- und Sportanlagen) haben sich in den letzten Jahrzehnten unterschiedlich entwickelt.

An den Kraftfahrzeugen sind auch durch veränderte Grenzwerte für Fahrgeräusche beständig technische Verbesserungen zur Verminderung der Emissionen erfolgt. Ebenso wurden bei der Planung neuer Verkehrsstrassen und neuer Wohngebiete die Belange des Lärmschutzes beachtet. Dennoch kann man insgesamt nicht von einem Rückgang der Lärmbelastung sprechen, da gleichzeitig die Verkehrsmenge zugenommen hat.

Im Bereich Schienenverkehr sind im Gegensatz zu früheren Zugsystemen moderne Zugsysteme deutlich leiser. Allerdings werden aufgrund der höheren Lebensdauer der Züge und der hohen Investitionskosten noch eine Vielzahl älterer Züge eingesetzt. Mit der sukzessiven Ablösung der alten Züge ergibt sich auch eine Verringerung der Lärmbelastung.

Im Luftverkehr konnte durch technische Maßnahmen ein erheblicher Fortschritt in der Geräuscheminderung bei der Flugzeugentwicklung erzielt werden. Gleichzeitig ist der Flugverkehr im letzten Jahrzehnt erheblich gewachsen.

Mit der Fortentwicklung der Technik haben sich auch die Lärmemissionen von Industrie- und Gewerbeanlagen verringert. Gleichzeitig hat aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung die Zahl der lärmrelevanten Betriebe in den letzten Jahren deutlich abgenommen. Dies führte auch allgemein zu einer Milderung der Gemengelagenproblematik.

Es ist zu erwarten, dass sich diese Trends in den nächsten Jahren weiter fortsetzen.

Die zunehmende Freizeit- und Wohlstandsgesellschaft führt auch zu vermehrten Sport- und Freizeitaktivitäten, die mit Lärm verbunden sein können. Problematisch erscheint dies, weil diese Aktivitäten in ruhebedürftigen Zeiten ausgeübt werden.

Da derzeit keine detaillierten flächendeckenden Informationen über die Lärmbelastungen im Stadtgebiet vorliegen, kann hier keine detaillierte flächenbezogene Beschreibung der Situation in Dortmund erfolgen, sondern es können nur allgemeine Aussagen zu den einzelnen Quellenarten gemacht werden. Im Rahmen der Lärm-minderungsplanung wird jedoch an der Erstellung eines Lärmimmissionskatasters gearbeitet.

Straßenverkehr

Dortmund befindet sich als Oberzentrum am östlichen Rand des Ruhrgebietes im Schnittpunkt überregionaler Verkehrswege. Gleichzeitig besteht aufgrund der weiträumigen Verteilung der unterschiedlichen Nutzungen im Stadtgebiet ein engmaschiges städtisches Straßenverkehrsnetz. Bei der täglichen Abwicklung des Verkehrs ist das eigene Auto weiterhin das dominierende Verkehrsmittel, so dass es insgesamt auch zu hohen Verkehrsbelastungen und damit Lärmemissionen auf Straßenabschnitten im Stadtgebiet kommt, die Wohnbereiche und andere schutzwürdige

Nutzungen berühren oder durchschneiden. Je nach Art der Bebauung und der Nähe der Bebauung zur Straßenachse kann dies zu erheblichen Lärmbelastungen der Bewohner führen.

Schiienenverkehr

Dortmund stellt eine wichtige Drehscheibe für den überregionalen Zugverkehr dar. Darüber hinaus besteht ein enges Schienennetz für den regionalen und städtischen Bahnverkehr. Hinzu kommen Güterverkehre der DB und privater Gesellschaften. Diese Trassen mit zum Teil hoher Zugfrequenz verursachen Lärmbelastungen für Wohnbereiche und andere schutzwürdige Nutzungen, wenn sie diese berühren oder durchschneiden.

Luftverkehr

Der Dortmunder Flughafen wurde seit der Aufstellung des F-Plans 1985 erheblich erweitert. Die verursachten bzw. zu erwartenden Lärmimmissionen wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gutachterlich untersucht. Die Lärm-schutzzone C nach LEP IV mit Werten über 62dB (A) überdeckt keine Wohnbebauung auf Dortmunder Stadtgebiet. Im Ortsteil Sölde-Nord wird die Bebauung aber nahezu erreicht. Die Immissionen des Flugverkehrs werden durch mehrere Messstationen kontinuierlich überwacht.

Industrie/Gewerbe

Dortmund hat sich im letzten Jahrzehnt von einer Stadt des Bergbaus und der Industrie zu einer Dienstleistungsstadt entwickelt. Dementsprechend haben sich heute aufgrund der Aufgabe der Betriebe ein Großteil der im F-Plan 1985 identifizierten Gemengelagenverdachtsgebiete bereits weitgehend aufgelöst bzw. werden in absehbarer Zeit aufgelöst. Dennoch können Beeinträchtigungen der Wohnnutzung oder anderer schutzwürdiger Nutzungen dann verbleiben, wenn Industrie- oder Gewerbebetriebe direkt an Wohnbebauung angrenzen.

Freizeit/Sport

In Dortmund existiert eine hohe Anzahl von Sportanlagen, die, wenn sie unmittelbar an

Wohnbebauung oder einer anderen schutzbedürftigen Nutzung angrenzen, zu Belastungen führen können.

Ziele

Das Ziel muss es aufgrund der obengenannten Analyse sein, die Lärmbelastung von schutzwürdigen Nutzungen in der Stadt zu verringern und somit zur Attraktivierung der Stadt als Wohn- und Lebensstandort beizutragen. Daher sollten die in der DIN 18005 genannten Orientierungswerte für die städtebauliche Planung in Dortmund als Zielwerte für die schutzwürdigen Nutzungen gelten.

Gleichzeitig gilt das Ziel, bestehende Ruhebereiche innerhalb der schutzwürdigen Nutzungen vor einer Beeinträchtigung durch neue Lärmquellen zu schützen.

Im Rahmen des Flächennutzungsplans sind drei Planungsfälle zu unterscheiden:

1. Planungen für im Wesentlichen unbebaute Flächen
2. Planungen für überwiegend bebaute Flächen ohne Immissionskonflikte
3. Planungen für überwiegend bebaute Flächen mit vorhandenen oder zu erwartenden Immissionskonflikten

Für den Planungsfall 1 ist im F-Plan die Zuordnung verschiedener Nutzungen so zu wählen, dass die Zielwerte für die schutzwürdigen Nutzungen in Dortmund so weit wie möglich eingehalten werden und bestehende Ruhebereiche erhalten bleiben.

Im Planungsfall 2 ist sicherzustellen, dass die Situation nicht durch andere Planungen verschlechtert wird oder Ruhebereiche beeinträchtigt werden.

Im Planungsfall 3 ist durch die Bauleitplanung anzustreben, dass Lärmbelastungen durch die Planungen reduziert werden. Entsprechend der jeweiligen Situation sind dabei die bestehenden Verhältnisse zu verbessern.

Für den Bereich Erschütterungen gilt der Leitsatz, dass bei Neuplanungen die notwendigen Grenzwerte einzuhalten sind.

6.4.2.3 Elektromagnetische Strahlung

Der Schutz vor elektromagnetischen Feldern ist ebenso Gegenstand des Immissionsschutzes wie der Schutz vor Geräuschen und Luftverunreinigungen. Durch den z.Zt. stattfindenden massiven Ausbau der Mobilfunknetze ist dieses Thema stark ins öffentliche Interesse gerückt.

Es ist zwischen niederfrequenten und hochfrequenten elektromagnetischen Feldern zu unterscheiden:

Niederfrequente Felder treten überall dort auf, wo elektrische Energie transportiert wird. Dies ist innerhalb von Gebäuden der Fall, jedoch treten große Feldstärken nur im Nahbereich von Leitungstrassen auf, die der Versorgung größerer Bereiche dienen.

Hochfrequente Felder haben ihre Ursache in Sendeanlagen für Rundfunk, Fernsehen, Mobilfunk etc., aber auch in schnurlosen Telefonen, Handys, Funkgeräten usw.

Bundesgesetze setzen die maßgeblichen Rahmenbedingungen für die einzuhaltenden Feldstärken. Da aber auch die Strahlenschutzkommission noch erheblichen Forschungsbedarf sieht, sollte unter Vorsorgeaspekten versucht werden, einen über die verbindlichen Grenzwerte hinausgehenden Schutz vor elektromagnetischen Feldern zu erreichen.

6.4.3 Boden

Der Bodenschutz wird im Baugesetzbuch (BauGB) durch die sogenannte Bodenschutzklausel, namentlich die Verpflichtung, mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen (§ 1a Abs. 1 BauGB), als Planungsleitziel besonders hervorgehoben. Die Regelung trägt den Charakter eines Optimierungsgebotes.

Im Hinblick auf die Berücksichtigung der Belange des Bodenschutzes werden im Rahmen der

Flächennutzungsplanung generell folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Flächen mit gewachsenen, relativ naturnahen oder kulturhistorisch bedeutsamen, bisher nicht baulich genutzten Böden sollen möglichst von baulicher Nutzung und sonstiger Inanspruchnahme freigehalten werden.
- Besonders seltene und schutzwürdige, ungestörte Böden mit hohem Biotopentwicklungspotenzial oder anderen, besonders hohen natürlichen Bodenfunktionen sollen von baulicher sowie von intensiver landwirtschaftlicher und gärtnerischer Nutzung freigehalten werden, um eine Erhaltung der natürlichen Bodenfunktionen sowie eine Entwicklung standortgerechter Vegetation, bzw. eine Erhaltung des vorhandenen Bewuchses zu ermöglichen.
- Verstärkte Nutzung von Bauflächen im Siedlungsbereich (Innenentwicklung unter Berücksichtigung ökologisch wertvoller Bereiche) sowie Vermeidung besonders flächenintensiver neuer baulicher Nutzungen zur Begrenzung der baulichen Inanspruchnahme von Böden im Außenbereich. Dabei soll einerseits eine der jeweiligen Siedlungsstruktur angemessene hohe bauliche Dichte angestrebt werden, um die Flächeninanspruchnahme zu minimieren. Andererseits soll der Versiegelungsgrad auch im Sinne von § 1a Abs. 1 BauGB möglichst gering gehalten werden.
- Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen, bzw. Zerstörung natürlicher Böden sollen durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen werden (bspw. Versickerung von Niederschlagswasser, Entsiegelung, Extensivierung von Nutzungen, Sanierung von Altlasten).

6.4.3.1 Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten

6.4.3.1.1 Rechts- und Ausgangssituation

Gemäß § 1 Abs. 5 BauGB müssen die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung gewahrt bleiben, aber auch die Belange des Bodens berücksichtigt werden. Aus der Nutzung des Bodens darf keine Gefahr

für die Nutzer entstehen. Der F-Plan darf deshalb keine Nutzung vorsehen, die mit einer vorhandenen oder vermuteten Bodenbelastung auf Dauer unvereinbar und deshalb unzulässig wäre.

Nach § 5 Abs. 3 Nr. 3 BauGB sollen im F-Plan für bauliche Nutzungen vorgesehene Flächen gekennzeichnet werden, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind. Zweck der Kennzeichnung ist eine "Warnfunktion" für die weiteren Planungsstufen, insbesondere für die verbindlichen Bauleitpläne.

Die als Soll-Vorschrift formulierte "Kennzeichnungspflicht" gilt für eine Fläche jedoch nur, wenn

- für die Stufe der vorbereitenden Bauleitplanung hinreichend konkret geklärt ist, dass die Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind und
- die Gemeinde gleichwohl als Ergebnis einer gerechten Abwägung eine bauliche Nutzung ausweist.

Die Beschränkung auf "für bauliche Nutzungen vorgesehene Flächen" ist umfassend zu verstehen und bedeutet nicht, dass eine derartige Kennzeichnung bei anderen Nutzungsdarstellungen ausgeschlossen ist. In Betracht kommen insbesondere von Menschen intensiv genutzte Freiflächen, z.B. Spiel- und Sportplätze, Parks, aber auch Flächen, die über den Nahrungspfad (Boden - Pflanze - Mensch) für den Menschen zu gesundheitlichen Gefahren führen können, z.B. Kleingartendaueranlagen.

6.4.3.1.2 Vorliegende Kartengrundlagen

Die Grundlage zur Beschreibung und Beurteilung von Bodenbelastungen im Dortmunder Stadtgebiet bilden die vom Umweltamt erarbeiteten aktuellen Informationen des Altlastenkatasters und die "Karte der Altstandorte und Altablagerungen sowie sonstiger Bodenbelastungen" (Stand: September 2000).

Die Karte zeigt, unabhängig von der Kennzeichnung gemäß § 5 BauGB, die sich auf die Darstel-

lung der erheblichen Bodenbelastungen beschränkt, die gesamte "Altlastensituation" in Dortmund, schließt also auch Verdachtsflächen ein. Sie unterliegt der Fortschreibung. Für die Flächen dieser Karte, bei denen Anhaltspunkte nach § 3 Abs. 1 oder 2 BBodSchV vorlagen, sind nach der Erfassung zunächst Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung (orientierende bzw. detaillierte Untersuchungen) durchgeführt worden. Je nach Bewertungsergebnis erfolgten in zahlreichen Fällen weitergehende Maßnahmen wie z.B. Sanierungsuntersuchungen, Dekontaminierungs- oder Sicherungsmaßnahmen mit dem Ziel der Gefahrenbeseitigung. Diese Karte ist dem F-Plan in vereinfachter Form als Beiplan "Altstandorte / Altablagerungen" (siehe Beiplan (7)) beigefügt.

Weitergehende Aussagen bezüglich des Umgangs mit der Bodenbelastung werden im Bebauungsplan bzw. bei der Zulassung einzelner Maßnahmen konkretisiert. Unabhängig von der Aussage des F-Plans sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren Bodenbelastungen auf der Grundlage des jeweils aktuellen Standes der "Karte der Altstandorte und Altablagerungen sowie sonstiger Bodenbelastungen" zu berücksichtigen.

6.4.3.2 Tages- und oberflächennaher Bergbau und bergbauliche Tagesöffnungen

6.4.3.2.1 Rechts- und Ausgangssituation

Seit dem 13. Jahrhundert prägt der Steinkohlenbergbau das heutige Stadtgebiet Dortmunds. Im Süden Dortmunds reichen die kohleführenden Schichten des Karbon bis an die Geländeoberfläche. Noch bis Mitte des 20. Jahrhunderts wurde die Steinkohle in einzelnen Gewinnungsbetrieben tagesnah (bis 30 m unter der Tagesoberfläche) und oberflächennah (bis 100 m unter der Tagesoberfläche) von Süden aus bis etwa zur Bundesstraße 1 abgebaut. Es ist daher mit bergbaulichen Einwirkungen und Tagesbrüchen aufgrund dieser Gewinnungstätigkeiten auch heute noch zu rechnen.

Aufgrund der besonderen Lagerstättenverhältnisse im südlichen Stadtgebiet kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch widerrechtlicher Abbau Dritter oder aber Bergbau vor der Anlegung von Grubenbildern (sogenannter "Uraltbergbau") betrieben worden ist, der bis in den tagesnahen Bereich reichen kann. Nach Norden hin nehmen die möglicherweise schädigenden Einwirkungen des Bergbaus auf die Tagesoberfläche wegen der zunehmenden Tiefe der Steinkohlenlagerstätten und der zeitlich zurückliegenden Gewinnungstätigkeit (Stilllegung der Schachanlage "Minister Stein" im März 1987) deutlich ab.

Innerhalb des Stadtgebietes Dortmund liegen über 1.000 bekannte Tagesöffnungen (Bergbauschächte), wovon drei Tagesöffnungen noch betrieben werden.

Bedingt durch die zuvor beschriebene bergbauliche Situation ergeben sich Bereiche, für die detaillierte Untersuchungen und ggf. Sicherungsmaßnahmen erforderlich werden (vgl. Kap. 7.4.3.2). Es gelten die Regelungen des Bundesberggesetzes (BBergG). Zuständige Stellen für das Stadtgebiet Dortmund sind die Bergämter Recklinghausen und Kamen sowie als übergeordnete Behörde die Bezirksregierung Arnsberg.

6.4.3.2.2 Vorliegende Kartengrundlagen

Im Entwurf des Gebietsentwicklungsplans werden für das Dortmunder Stadtgebiet keine Bereiche festgelegt, die dem Planungsträger zur Kennzeichnung gemäß § 5 Abs. 3 BauGB empfohlen werden.

Das Kartenwerk "oberflächennaher Bergbau und bergbauliche Tagesöffnungen" der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat Bergbau und Energie, umgrenzt annäherungsweise die Bereiche, unter denen der Bergbau in einer Tiefe von bis zu 100 m unter der Tagesoberfläche umgegangen ist. Darüber hinaus sind dort alle bekannten verlassenen Tagesöffnungen verzeichnet. Die Karte unterliegt der ständigen Fortschreibung.

Der Beiplan "Oberflächennaher ehemaliger Bergbau / Potenzielle Methangasaustritte" (siehe Anhang) enthält als vereinfachte Darstellung aus dieser Karte die Bereiche, unter denen der Bergbau umgegangen ist.

6.4.3.3 Bereiche unter Bergaufsicht

Betriebe, die einem im Bundesberggesetz (BBergG) genannten bergfreien oder grundeigenen Bodenschatz aufsuchen und/oder aufbereiten, unterliegen der Bergaufsicht. Der Bereich, auf den sich die Bergaufsicht erstreckt, wird nach Bundesberggesetz festgelegt.

Im Gegensatz zu übrigen Betrieben der gewerblichen Wirtschaft bedeutet dies für diese Betriebe u.a., dass sie eine durch das Bundesberggesetz (BBergG) gesetzlich geregelte Vorsorge für die Zeit nach der Betriebseinstellung betreiben müssen. So besteht für die der Bergaufsicht unterliegenden Betriebe für den Fall der Betriebseinstellung die Verpflichtung zur Vorlage und Durchführung eines sogenannten Abschlussbetriebsplans bzw. eine entsprechende Anordnungsbefugnis der Bergbehörde zur Durchführung bestimmter Maßnahmen der Wiedernutzbarmachung.

Im Rahmen der Durchführung dieser Abschlussbetriebsplanverfahren unter Beteiligung der betroffenen Kommunen und Fachbehörden durch das zuständige Bergamt werden die erforderlichen Untersuchungs- und gegebenenfalls Sanierungs- oder Sicherungsmaßnahmen festgelegt, die erforderlich sind, um eine geordnete Folgenutzung der betreffenden Fläche zu gewährleisten. Art und Umfang der durchzuführen Maßnahmen richten sich dabei nach den Regelungen des Bergrechtes unter Berücksichtigung weiterer fachgesetzlicher Anforderungen, wie etwa des Bodenschutz- und Altlastenrechtes, und orientieren sich an den hinreichend konkretisierten planerischen Vorgaben hinsichtlich der vorgesehenen Folgenutzung. Je nach angestrebter Folgenutzung werden die betrieblichen Anlagen und Einrichtungen entweder beseitigt oder anderweitig weiter genutzt. Die Bergaufsicht endet gemäß § 69 Abs. 2 BBergG erst nach

Durchführung des Abschlussbetriebsplanverfahrens dann, wenn "nach allgemeiner Erfahrung nicht mehr damit zu rechnen ist, dass durch den Betrieb Gefahren für Leben und Gesundheit Dritter ... oder gemeinschädliche Einwirkungen eintreten werden." Daher verbleiben, auch wenn der Betrieb stillgelegt wurde, die entsprechenden Flächen weiterhin unter Bergaufsicht.

6.4.3.4 Freie Naturmethangasaustritte

6.4.3.4.1 Ausgangssituation

Nach Stilllegung der letzten Dortmunder Schachanlage, der Zeche Minister Stein im März 1987, mehrten sich die Beobachtungen der freien Austritte von Methangas an ungewöhnlichen Stellen an der Erdoberfläche. Mittlerweile sind zehn konkrete Austrittsbereiche, vornehmlich im Dortmunder Westen, bekannt. Die Ausgasungen aus dem Steinkohlengebirge werden beeinflusst von den unterschiedlichen und im Stadtgebiet häufig variierenden geologischen und tektonischen Bedingungen. Unter anderem sind die Mächtigkeit der quartären Überdeckung, das Vorhandensein von geologischen Sprüngen, die Klüftigkeit des Gebirges sowie der Inkohlungsgrad der Kohle die Faktoren, die das Ausgasungsverhalten beeinflussen.

Methan ist ein ungiftiges, farbloses und geruchloses Gas. In Verbindung mit Luft ist es brennbar bzw. explosionsfähig. Kritische Konzentrationen können dann entstehen, wenn ein ungehinderter Abzug des Gases in die freie Atmosphäre nicht möglich ist. Vor diesem Hintergrund bedarf insbesondere die Überbauung ausgasungsrelevanter Flächen einer besonderen Prüfung.

Die Kommune hat die Aufgabe im Rahmen der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren, die gesetzlich erforderliche Planungs- und Realisierungssicherheit zu schaffen und möglichen Gefahren vorzubeugen.

6.4.3.4.2 Vorliegende Kartengrundlagen

Im Auftrag des Umweltamtes wurde die "Karte der potenziellen Methangasaustritte im Stadtgebiet Dortmund" erarbeitet, die im Februar 1999

vorgelegt wurde. Eine Anpassung der Abgrenzungen der unten beschriebenen Zonen wird je nach Vorliegen von neuen Erkenntnissen vollzogen. Der Beiplan "Oberflächennaher ehemaliger Bergbau / Potenzielle Methangasaustritte" enthält in vereinfachter Form die Darstellungen der "Karte der potenziellen Methangasaustritte im Stadtgebiet Dortmund".

Die Karte unterteilt das Stadtgebiet in insgesamt 5 Bereiche (Zone 0 bis Zone 4). Die Zonen stellen in aufsteigender Reihenfolge die Vorsorgemaßnahmen bei Gasaustrittswahrscheinlichkeiten dar.

Bei der Aufstellung von neuen (inklusive vorhabenbezogenen) Bebauungsplänen in den Zonen 2 bis 4 erfolgt eine Kennzeichnung bzw. Darstellung der potenziellen Ausgasungsbereiche sowie ggf. von Flächen mit Nutzungseinschränkungen. Zusätzlich werden textliche Hinweise aufgenommen, die sich auf die nachstehend aufgeführten Vorgaben für die nachgeschalteten Baugenehmigungsverfahren beziehen.

Für alle Neuplanungen und Neubauvorhaben (> 50 m² durchgängig versiegelte Gebäudefläche) definiert das Umweltamt im Rahmen von

Tabelle 4: Gasaustrittswahrscheinlichkeit

Zonen	Gasaustrittswahrscheinlichkeiten	Vorsorgemaßnahmen
Zone 0	Austritte nicht zu erwarten	Keine weiteren Maßnahmen erforderlich
Zone 1	Austritte wenig wahrscheinlich	
Zone 2	Austritte hinreichend wahrscheinlich	Bei Neubauvorhaben wird dem Bauantragstellern die Installation einer Gasflächendränage oder einer vergleichbaren Vorsorgemaßnahme empfohlen.
Zone 3	Austritte sehr wahrscheinlich	Bei Neubauvorhaben muss die Gasflächendränage fester Bestandteil der Ausführungsplanung sein. Die Sicherung dieser Forderung erfolgt als Auflage in der Baugenehmigung.
Zone 4	Austritte örtlich belegt	Bei Neubauvorhaben gelten die Vorgaben analog zu Zone 3, wobei in Abhängigkeit der bereits durch die Bergbehörden getroffenen Maßnahmen weitergehende Sicherungsvorgaben bis hin zum Nutzungsausschluss definiert werden können.

Baugenehmigungsverfahren Vorsorgemaßnahmen (vgl. Tabelle 4).

Die Karte der potenziellen Methangasaustritte im Stadtgebiet Dortmund stellt ausschließlich die freien, also von bergbaulichen Tagesöffnungen unabhängigen, Ausgasungsstellen dar. Die im unmittelbaren Bereich von Bergbauschächten festgestellten Methangasaustritte fallen unter das Bundesberggesetz (BBergG) und sind von den Bergbehörden zuständigkeitshalber in die Bauleitplanung einzubringen (vgl. Kap. 6.4.3.2.1).

6.4.4 Wasser

Im Hinblick auf die Berücksichtigung von Belangen des Grund- und Oberflächenwasserschutzes werden im Rahmen der Flächennutzungsplanung generell folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Auen- und Quellbereiche von Fließgewässern sollen von baulicher, intensiver landwirtschaftlicher und gärtnerischer Nutzung freigehalten werden, um Beeinträchtigungen des Gewässerhaushaltes zu vermeiden, vorhandenen Bewuchs zu erhalten bzw. eine standortgerechte Vegetationsentwicklung zu ermöglichen.

- Bereiche mit hohem Potenzial für die Grundwasserneubildung sollen insbesondere im Bereich ergiebiger, zur Wassergewinnung genutzter Grundwasservorkommen soweit wie möglich von Versiegelung freigehalten und vor Verdichtung geschützt werden.
- Planungen von Nutzungen mit hohem Gefährdungspotenzial durch Schadstoffeintrag (gewerbliche oder industrielle Nutzungen mit hohem Emissionspotenzial und Umgang mit boden- und wassergefährdenden Stoffen sowie Hauptverkehrsstraßen) sollen nur in ausreichender Entfernung zu Oberflächen-gewässern und zu Bereichen mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Grundwasserver-schmutzung vorgenommen werden.
- Besondere Berücksichtigung des Erhaltes von naturnah ausgebildeten Gewässern bzw. Gewässerabschnitten bei der Darstellung neuer Nutzungen bzw. Überplanung bestehender Nutzungen durch Freihalten eines ausreichenden Randstreifens von Bebauung.
- Vorhaltung von nicht bebaubaren Flächen beiderseits von naturferneren Gewässerabschnitten, die für Renaturierungsmaßnahmen vorgesehen werden, um eine naturnähere Entwicklung des Flusslaufs zu ermöglichen sowie Vorhaltung ausreichender Retentionsflächen und Überschwemmungsbereiche.
- Die Entsorgung des Niederschlagswassers in Baugebieten soll dezentral erfolgen. Das anfallende Regenwasser soll direkt in den ökologischen Wasserkreislauf zurückgeführt werden. Entsprechend den geologischen Bedingungen sind bei abwassertechnischen Erschließungen in weitest möglichem Umfang Retentionsflächen vorzusehen und einen natürliche Versickerung anzustreben.
- Abkoppelung des Regenwassers von den Mischwasserkanälen durch Entsiegelung, Versickerung oder ortsnahe Einleitung in ein Gewässer bei abwassertechnischen Erschließungen und im Bestand.

6.4.4.1 Wasserflächen und Fließgewässer

6.4.4.1.1 Ausgangssituation

Dortmund ist eine Stadt mit geringem Oberflächenwasseranteil. Größte Wasserfläche ist der Dortmund-Ems-Kanal.

Die Bergsenkungsseen wie bspw. Hallerey und Lanstroper See sind ökologisch bedeutsame Wasserflächen. Sie sind in den Landschaftsplänen als Naturschutzgebiete festgesetzt.

In Dortmund liegen 3 Gewässereinzugsgebiete: das der Emscher, das der Lippe und das der Ruhr.

Im Zuge der Industrialisierung erfolgte ein Umbau der Fließgewässer zu Schmutzwasserkanälen, die aufgrund von bergsenkungsbedingten Abflussstörungen immer weiter reguliert werden mussten. Die dadurch entstandenen technisch optimierten Gewässer haben ihre natürlichen Funktionen zum großen Teil verloren. Dies gilt auch für die Emscher, die als Entwicklungspotenzial "Ökologische Achse Emscheraue" von herausragender Bedeutung für das gesamte Stadtgebiet ist. Bei einer Gesamtlänge von ca. 80 km verläuft sie auf etwa einem Drittel ihrer Fließstrecke innerhalb des Dortmunder Stadtgebietes und ist hier nahezu vollständig ausgebaut und stark verschmutzt.

Mit Abklingen der Bergsenkungen werden die Schmutzwasserläufe schrittweise wieder zu schmutzwasserfreien Fließgewässern umgestaltet, was sowohl ökologische als auch ökonomische Vorteile bringt. Die ersten Überlegungen zu einem Umbau der Emscher mit dem Ziel, diese wieder als stadt- bzw. landschaftsprägendes Element erlebbar zu machen sowie hinsichtlich ihrer Funktionen für den Naturhaushalt zu verbessern, wurden zu Beginn der 90er Jahre angestellt.

6.4.4.1.2 Vorliegende Planungen

Die Planungen zu den Fließgewässern auf Dortmunder Stadtgebiet werden vorwiegend bei der Emschergenossenschaft und Lippeverband betrieben. Die bedeutendste Planungsaufgabe

stellt dabei der Umbau der Emscher dar. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sind drei Varianten für den Umbau der Emscher ab Kläranlage Dortmund-Nord entwickelt worden: Variante 1: "Blaugrünes Netz", Variante 2: "Emscher-Auental" und Variante 3: "Wilder Fluss". Diese setzen unterschiedliche Schwerpunkte im Hinblick auf eine ökologische Optimierung der Emscher und ihrer Auen und sind mit unterschiedlichen Flächenansprüchen verbunden.

Von den zuständigen Gremien der Stadt wird die Variante "Emscher-Auental" mit ergänzenden Hochwasserrückhaltebecken in Ellinghausen und Mengede (Elemente der Variante "Blau-grünes Netz") favorisiert. Sie bewirkt eine Vernetzung der Emscher mit der umliegenden Landschaft, insbesondere mit den Naturschutzgebieten "Im Siesack", "Mengeder Heide" und "Beerenbruch". Darüber hinaus kommt ihr ein hoher Freizeit- und Erholungswert zu.

Derzeit erarbeitet die Emschergenossenschaft den Masterplan für die Umgestaltung der Emscher, der drei wesentliche Elemente umfasst:

- den geschlossenen Abwasserkanal entlang der Emscher,
- die Gewässerplanung für den Emscherhauptlauf mit Profilstaltung und Hochwasserschutzmaßnahmen sowie
- Freiraumplanung und städtebauliche Aspekte entlang der Emscher.

6.4.4.2 Flächen für Hochwasserschutz und Regelung des Wasserabflusses

6.4.4.2.1 Ausgangssituation

Die zunehmende Gefahr durch Überschwemmungen in der Folge von Hochwasserereignissen sowie gesetzliche Vorgaben machen die planerische Berücksichtigung dieses Belangs in der Flächennutzungsplanung erforderlich. Der vorbeugende Hochwasserschutz hat das Ziel, bebauten Gebiete vor Schäden durch Überschwemmungen zu schützen. Vor diesem Hintergrund sollen im F-Plan Flächen für den Hochwasserschutz und die Hochwasserrückhaltung sowie für die Regelung des Wasserabflusses dargestellt werden.

Der Hochwasserschutz ist nicht ausschließlich eine wasserwirtschaftliche Aufgabe. Vielmehr haben Raumordnung und Städteplanung über die räumliche Steuerung der Flächennutzung die Möglichkeit, Überschwemmungsbereiche für den schadlosen Wasserabfluss zu sichern und zu entwickeln.

Hierzu ist es erforderlich, dass die natürlichen Retentionsräume und Überschwemmungsgebiete der Gewässer im Freiraum erhalten bleiben und keine baulichen Eingriffe stattfinden. Unvermeidbare Abweichungen von dieser Zielsetzung lässt der § 32 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) nur in einem sehr eingeschränkten Umfang zu.

6.4.4.2.2 Vorliegende Planungen

Im Entwurf des Gebietsentwicklungsplans des Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereich Dortmund (Dortmund, Kreis Unna, Hamm) sind Überschwemmungsbereiche für das Stadtgebiet Dortmund weder in Text noch Karte dargestellt. Für den vorsorgenden Hochwasserschutz formuliert der GEP-Entwurf mit dem Ziel 27 eindeutige Vorgaben, die bei allen Planungen im Bereich von Flußauen und Gewässern zu beachten sind und somit nicht der Abwägung unterliegen:

"Die vorhandenen Überschwemmungsbereiche der Fließgewässer sind für den Abfluss und die Retention von Hochwasser zu erhalten und zu entwickeln. Deshalb sind

- in den noch vorhandenen Überschwemmungsbereichen, die bei 100-jährlichen Hochwasserereignissen überschwemmt werden, Siedlungserweiterungen und -neuplanungen nicht zulässig,
- geplante Siedlungsflächen in vorhandenen Überschwemmungsbereichen, die noch nicht durch verbindliche Bauleitplanung in Anspruch genommen werden, wieder in den Retentionsraum einzugliedern..."

Mit Bezug auf 100-jährliche Hochwasserereignisse ("HQ 100") entspricht der GEP-Entwurf der landespolitischen Zielsetzung, bei der tatsächli-

chen Abgrenzung der Abfluss- und Retentionsbereiche, also der Ermittlung von Überschwemmungsgebieten, die Berechnung auf Grundlage des "HQ 100" vorzunehmen. Dies ist als Vorgabe für die Gemeinde, die die Verantwortung für die Tatsachenermittlung für die Plandarstellung trägt, zu verstehen.

6.4.4.3 Grundwasserschutz

Im Südosten des Dortmunder Stadtgebietes befindet sich die Wasserschutzzone III B der Wasser-

gewinnungsanlagen der Dortmunder Energie- und Wasserversorgung GmbH (DEW) an der Ruhr. Die Wassergewinnungsanlagen selbst liegen außerhalb des Stadtgebietes. Die Wasserschutzgebietsverordnung ist von der Bezirksregierung Arnsberg am 28.02.1998 erlassen worden. Die Bestimmungen der Wasserschutzgebietsverordnung sind zu beachten. Im Hinblick auf die Nutzung und Verwendung von wassergefährdenden Stoffen gelten zahlreiche Verbote oder Genehmigungsvorbehalte, die in Anlage A der Wasserschutzgebietsverordnung aufgeführt sind.

6.5 Technische Infrastruktur	103
6.5.1 Wasserversorgung	103
6.5.2 Abwasserbeseitigung	103
6.5.3 Energieversorgung	104
6.5.4 Abfallentsorgung	105

6.5 Technische Infrastruktur

Die technische Ver- und Entsorgung ist Voraussetzung für das Leben und für die Entwicklung in einer hochtechnisierten Gesellschaft und kommunalen Gemeinschaft.

Sie dient insbesondere der Sicherung gesunder Lebensbedingungen, der Erhöhung der Lebensqualität und dem Umweltschutz durch die Versorgung mit Trinkwasser, die Beseitigung und Wiederaufbereitung aller Abfallstoffe und umweltschonende Energieversorgung und -verwendung. Sie stützt die Standort- und Gewinnsicherung der Wirtschaft durch Wasser- und Energieversorgung und die Bereitstellung technischer Kommunikationssysteme.

Es gibt allerdings auch Handlungsbedarf in diesem Infrastrukturbereich. Technische Ver- und Entsorgungssysteme sind in hohem Maße leitungsgebunden. Leitungsnetze schränken die Verfügbarkeit von Flächen ein. Oberirdische Versorgungsleitungen und offene Vorfluter mit Geruchsbelästigungen zerschneiden die Landschaft und beeinträchtigen ihren Erholungscharakter. Deshalb stehen die Einrichtungen der technischen Infrastruktur in vielerlei Beziehung zu anderen Flächennutzungen.

Für den neuen Flächennutzungsplan gelten folgende allgemeine Ziele:

- Die Ver- und Entsorgungssysteme sollen stabilisiert und ausgebaut werden zur Sicherung und Verbesserung gesunder Lebensbedingungen, des Umweltschutzes, der in Dortmund eine hohe Priorität genießt, der Grundlagen der wirtschaftlichen Entwicklung, vor allem zur Stärkung der Ziele des "dortmund-projects".
- Nachteilige Wirkungen sollen vermieden oder möglichst gering gehalten werden durch sparsame und umweltfreundliche Energiever-

wendung, durch weitgehende Verwendung unterirdischer Ver- und Entsorgungsnetze sowie durch Trassenbündelung bei offenen und oberirdischen Systemen unter Berücksichtigung der Verkehrswege.

Diese Ziele können nur im Zusammenwirken der Gemeinde mit privaten und öffentlichen Unternehmen auch über kommunale Grenzen hinaus erreicht werden. Diese Abstimmung leistet bereits im Vorfeld künftiger Entwicklungen der Flächennutzungsplan mit seiner koordinierenden Funktion.

6.5.1 Wasserversorgung

Die Wasserversorgung in Dortmund wird durch die Dortmunder Stadtwerke gewährleistet. Die Stadt bezieht ihr Trinkwasser aus den Wassergewinnungsanlagen im Ruhrtal, das dort das Schwerter Stadtgebiet durchzieht.

Die Wasserverteilung innerhalb des Stadtgebietes wird durch ein ca. 2.091 km langes Verbundleitungsnetz sichergestellt. An dieses Leitungsnetz sind fast 97.000 Hausanschlüsse angebunden.

6.5.2 Abwasserbeseitigung

Eine geordnete und effektive Abwasserbeseitigung ist ein unverzichtbarer Bestandteil des kommunalen Umweltschutzes und einer gesunden Stadtentwicklung.

Lange Zeit war das oberste Ziel der städtischen Kanalisation eine schnelle und schadlose Ableitung der Abwässer aus den bebauten Gebieten in die Vorfluter, die als Hauptsammler genutzt und von den zuständigen Verbänden gebaut wurden. Inzwischen dient die Kanalisation allerdings auch der Rückhaltung und Behandlung des Regenwasserabflusses.

Die Abwasserbeseitigung befindet sich in Dortmund in der Trägerschaft der Abwasserverbände Emschergenossenschaft, Lippeverband und Ruhrverband, in deren Einzugsbereich die Stadt liegt, und wird von diesen zusammen mit der Stadt Dortmund, Stadtamt für Tiefbau und Straßenverkehr, organisiert. An das Leitungsnetz von über 1.750 km Länge sind fast 100 % der Dortmunder Haushalte angeschlossen. Die Stadt Dortmund unterhält ca. 340 km offene Gewässer, fünf Hochwasserrückhaltebecken, 12 Regenrückhaltebecken und eine Vielzahl von Regenüberläufen.

Bereits 1986/87 und 1992 erarbeitete das städtische Tiefbauamt ein gesamtstädtisches Abwasserbeseitigungskonzept, das seitdem als wesentliche planerische Grundlage dient und ständig fortgeschrieben wird. Dabei gliedern sich die zukünftigen Aufgaben u.a. in folgende Schwerpunkte:

- Erweiterung des Kanalnetzes zum Anschluss vorhandener Baugebiete an das öffentliche Netz,
- Neuerschließung geplanter Baugebiete,
- Kanalbaumaßnahmen als Voraussetzung für die naturnahe Umgestaltung offener Vorfluter und Hochwasserschutz (vgl. Kap. 7.4.4).

6.5.3 Energieversorgung

Der Energie- und Wasserverbrauch ist in den letzten Jahren in der Tendenz rückläufig. Im Vergleich zum Vorjahr sind 1999 beispielsweise der Wasserverbrauch um 5,8 %, die Gasabgabe um 4,5 % und die Wärmeabgabe um 4,4 % deutlich zurückgegangen.

Die Energieversorgung, die die Bereiche Elektrizitäts-, Fernwärme- und Gasversorgung umfasst, liegt seit 1995 in der Trägerschaft der Dortmunder Energie- und Wasserversorgung GmbH (DEW). Zu den Energieträgern im einzelnen:

Gas

Das Erdgas wird aus den Leitungen der Ruhrgas bezogen und stammt im wesentlichen aus den Erdgasfeldern der Nordsee.

Durch das Stadtgebiet Dortmund führen drei Transportleitungen der Ruhrgas, aus denen in acht Übernahmestationen das Gas in das Dort-

munder Hochdrucknetz eingespeist wird. Dieses Netz mit einer Gesamtlänge von 241 km versorgt das Stadtgebiet flächendeckend. Das Niederdrucknetz zur Versorgung der einzelnen Haushalte hat eine Leitungslänge von fast 1.400 km; in bebauten Gebieten liegt in nahezu jeder Straße eine Erdgasleitung.

Strom

Für die Elektrizitätsversorgung steht innerhalb des Stadtgebietes ein weitverzweigtes Leitungsnetz, an dem sich ca. 186.700 Anschlüsse befinden, zur Verfügung. Der DEW-Strom wird in den Kohlekraftwerken in Bergkamen, Werne und Hamm-Uentrop, in den Erdgaskraftwerken Werne und Lingen, in den Kraftwerken des Bergbaus und im Atomkraftwerk Lingen erzeugt. Von diesen Kraftwerken führen 380/220 kV-Freileitungen als Ringleitungen zu den Umspannstationen Wambel, Kruckel und Mengede, in denen die Spannung auf 110 kV transformiert wird.

Von diesen Stationen führen Ringleitungen mit einer Länge von 178 km zu weiteren Umspannstationen. Von diesen wiederum führen Kabel mit einer Länge von etwa 2.100 km zu Ortsnetzstationen, die dann mit ca. 5.000 km Niederspannungskabel und weiteren 125 km Niederspannungsleitungen den Strom in die Haushalte bringen.

Die DB Energie GmbH versorgt über ein Verteilernetz von 110-kV-Hochspannungsleitungen mit einer Länge von ca. 80 km die Unterwerke (Uw) Dortmund-Dorstfeld und Dortmund-Scharnhorst der DB AG mit elektrischer Energie.

Fernwärme

Die Fernwärme wird in Dortmund überwiegend aus Abwärme und zu einem kleineren Teil aus Heizwerken und Heizkraftwerken (Kraft-Wärme-Koppelung) gewonnen. Die Versorgung erfolgt im Wesentlichen durch drei Unternehmen. Die Gesamtanschlussleistung aller Netze beträgt 474 Megawatt. Aus historischen Gründen gibt es eine große Anzahl von verschiedenen Netzen mit unterschiedlichen Wärmeträgern und Betriebsbedingungen.

6.5.4 Abfallentsorgung

Die Abfallentsorgung innerhalb des Stadtgebietes wird durch die Entsorgung Dortmund GmbH (EDG) übernommen. Die wesentliche planerische Grundlage für diesen Entsorgungsbereich bildet das vom Rat beschlossene und ständig fortgeschriebene kommunale Abfallwirtschaftskonzept (AWK). Dieses ist durch ein konsequentes Umsetzen der vorrangigen Ziele der Gewährleistung der langfristigen Entsorgungssicherheit und einer weitgehenden Gebührenstabilität für den Dortmunder Bürger gekennzeichnet.

Ausgehend von diesen Zielen orientieren sich die zu realisierenden abfallwirtschaftlichen Maßnahmen an den Kriterien einer qualifizierten Kreislaufwirtschaft. Unter Beachtung der Zielhierarchie "Vermeidung vor Verwertung vor umweltverträglicher Beseitigung", bildet die Gewährleistung von Rechtssicherheit, Wirtschaftlichkeit sowie Sozial- und Umweltverträglichkeit die Basis für die Abfallwirtschaft in der Stadt Dortmund. Diese verfolgt mit der EDG als Drittbeauftragten, insbesondere durch eine regionale Zusammenarbeit mit kommunalen und privaten Partnern, eine marktorientierte, betriebswirtschaftlich und unternehmerisch effiziente stoffstromspezifische Abfallwirtschaft.

Dabei sind insbesondere folgende Zielsetzungen zu nennen:

- Möglichst weitgehende Vermeidung oder Verringerung von Schadstoffen in Abfällen,
- Ordnungsgemäße, schadlose und möglichst hochwertige Verwertung nicht vermeidbarer Abfälle,
- Flächendeckende, getrennte Erfassung und Verwertung der biogenen Abfälle,
- Behandlung nicht verwertbarer Abfälle zur Verringerung ihrer Menge und Schädlichkeit,
- Beseitigung nicht verwertbarer Abfälle nach dem Grundsatz der Nähe und
- Wiederverwendung von Stoffen und Produkten.

Ergänzend hierzu fördert die Dortmunder Abfallwirtschaft aktiv die Aufgabenbereiche Verbraucherschutz und Abfallberatung.

Die räumliche Organisation der Abfallwirtschaft stützt sich auf die Zentraldeponie Dortmund-Nordost, einen Zentralbetriebshof am Sunderweg in der Nordstadt, einer multifunktionalen Betriebsstätte Dortmund-Ost und bislang 6 Recycling-Höfe.

Dazu kommen die Entsorgungsanlage in Dortmund-Wambel (Kompostwerk), die Sortier- und Verwertungsanlage in der Pottgießerstraße sowie die Hausmüllumlade- und Bodenaufbereitungsanlage an der Franziusstraße.

6.6 Soziale Infrastruktur

Nach Maßgabe des § 5, Abs. 2 (2) BauGB ist im F-Plan die Ausstattung des Gemeindegebietes mit Einrichtungen und Anlagen zur Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des öffentlichen und privaten Bedarfs, insbesondere mit den der Allgemeinheit dienenden baulichen Anlagen und Einrichtungen des Gemeinbedarfs darzustellen.

Seit der Rechtskraft des letzten Flächennutzungsplans haben vor allen Dingen in dem öffentlichen Bereich der infrastrukturellen Daseinsvorsorge erhebliche Veränderungen technischer und politischer Art stattgefunden.

Wie im Bereich der technischen Ver- und Entsorgung ist auch bei den sozialen Aufgaben festzustellen, dass zunehmend große Teile etwa der Altenpflege inzwischen in privater Hand liegen. Sie unterliegen damit nicht mehr unmittelbar den öffentlichen Steuerungsmöglichkeiten mit

ihrer Koordinierungsfunktionen in der gesamtstädtischen Entwicklungsplanung.

Nichts desto weniger bestehen für die öffentliche Hand weiterhin vielfältige Handlungsfelder, die vorwiegend von den Sozialeinrichtungen in Verbindung mit weiteren staatlichen und privaten Einrichtungen wahrgenommen werden. Für das Instrument F-Plan ist davon lediglich das von Interesse, was sich räumlich niederschlägt. Dabei wird gemäß den Grundsätzen der "Entfeinerung" (vgl. Kap. 3.2) von der reinen Bestandsdarstellung von Infrastruktureinrichtungen abgesehen. Das bedeutet nicht den Verzicht auf diese Einrichtungen (vgl. Kap. 7.6). Verwiesen werden kann hier auf die parallel zum F-Plan erarbeiteten Integrierten Stadtbezirkentwicklungskonzepte, die wesentlich genauer und umfassender die lokale Stadtentwicklung beschreiben und koordinieren.

6.7	Verkehr	109
6.7.1	Ausgangssituation	109
6.7.1.1	Verkehrsnetze des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	109
6.7.1.2	Straßennetz	110
6.7.1.3	Wasserstraßen und Hafen	110
6.7.2	Basisdaten zur Verkehrsentwicklung / Entwicklungstrends	112
6.7.3	Vorliegende Planungen	115
6.7.3.1	Planungen des Bundes und des Landes	115
6.7.3.2	Gesamtstädtische Planungen	115
6.7.4	Leitsätze und Zielvorstellungen	116

6.7 Verkehr

6.7.1 Ausgangssituation

Flächennutzung und Verkehrsentwicklung stehen in einem engen Wechselverhältnis zueinander. Die voneinander getrennten Einrichtungen für die Daseinsgrundfunktionen Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung und Freizeit sind mit Verkehrswegen zu verbinden. Im F-Plan können für den verkehrlichen Bereich folgende Flächen dargestellt werden:

- Straßennetz ("Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die Hauptverkehrszüge" (vgl. §5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB))
- Schienennetz
- Wasserstraßen und Hafen
- Luftverkehr

Eine Darstellung der Erschließungsstraßen sowie der Fuß- und Radwege und des Busnetzes erfolgt nicht. Diese Verkehrsnetze finden erst in den nachfolgenden, konkreteren Plänen ihre Berücksichtigung.

6.7.1.1 Verkehrsnetze des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Der ÖPNV in Dortmund wird von drei Teilnetzen getragen: Dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV), dem lokalen Schienenverkehr (Stadtbahn/ Straßenbahn) und dem Busverkehr.

Während der SPNV die Region erschließt und dort die Neben- und Grundzentren an die Oberzentren anbindet, übernimmt der lokale Schienenverkehr die Erschließung des Stadtgebietes

und die Anbindung der kommunalen Nebenzentren an die Innenstadt. Buslinien ergänzen sie zu einem flächendeckenden Netz. Dem Busnetz kommt dabei in erster Linie die Rolle eines Zubringer- und Verteilersystems zu.

Teilsystem regionaler Schienenverkehr (S-Bahn und Regionalbahn)

Das Netz der Eisenbahn ist auf den Dortmunder Hauptbahnhof als zentralem Umsteigepunkt ausgerichtet. Von den insgesamt 12 Strecken, die das Dortmunder Stadtgebiet durchziehen, führt lediglich die S-Bahn-Linie S4 nicht über den Hauptbahnhof, sondern durch die südliche Innenstadt (Stadthaus, Möllerbrücke, Dorstfeld).

Jede dieser 12 Strecken hat ihre eigene Funktion und Bedeutung für die allgemeine Erreichbarkeit im Oberzentrum Dortmund. Gleichzeitig dient das Netz mit seiner radialen Ausrichtung der innerstädtischen Erschließung - insbesondere der City. Mit einer Netzlänge von ca. 100 km und insgesamt 44 Haltepunkten und Bahnhöfen steht die im Ruhrgebiet höchste Anzahl von Haltestellen zur Verfügung. Dies verdeutlicht die besondere Bedeutung des DB-Schienennetzes auch für die Flächenerschließung Dortmunds.

Mit 12 Nahverkehrsstrecken ist Dortmund hervorragend in die Region eingebunden. Die S-Bahn-Strecken besitzen dabei überwiegend einen eigenen Gleiskörper und werden zum Teil parallel zu Regionalbahn- oder Fernverkehrsstrecken betrieben.

Teilsystem kommunaler Schienenverkehr (Stadtbahn und Straßenbahn)

Das Schienennetz der Stadtbahn und Straßenbahn hat ebenfalls eine Länge von z.Z. rd. 75 km. Drei Strecken durchmessen das gesamte Stadtgebiet und sind in den drei zentralen Knotenpunktbahnhöfen Kampstraße, Reinoldikirche und Stadtgarten miteinander verknüpft. Zur flächenmäßigen Erschließung der Außenbezirke teilen sich die Stammstrecken in den Außenbereichen auf. Der Streckenabschnitt Markgrafenstraße-Hauptbahnhof (Tunnel I) ist mit vier Linien, die jeweils in der Hauptverkehrszeit im 10-min-Takt verkehren, am stärksten befahren.

H-Bahn

Die Anlage der H-Bahn Dortmund - ursprünglich gebaut als Experimentalstrecke zur Erprobung der Technologie - verfügt heute über einen 2,1 km langen, überwiegend eingleisigen Fahrweg mit fünf Haltestellen, auf denen zwei Linien Eichlinghofen - Universität-S - Technologiezentrum und Campus-Süd - Campus-Nord verkehren. Abhängig vom Fahrgastaufkommen verkehren drei Fahrzeuge im Taktbetrieb bzw. in den Schwachlastzeiten im Rufbetrieb.

Die Streckenerweiterung vom Campus-Nord über Emil-Figge-Straße in den Technologiepark ist im Dezember 2003 in Betrieb genommen worden.

Mit der Linie 1 (Eichlinghofen - Universität-S), die eine direkte Verbindung zwischen dem Ortsteil Eichlinghofen und dem S-Bahn-Haltepunkt Universität herstellt, gelang die Integration der H-Bahn in das ÖPNV-Netz der Stadt Dortmund und somit in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).

Bus

Das Busnetz ist mit der Einführung des sog. Busnetz 2000 im Mai 1999 grundsätzlich neu gestaltet worden, wird aber im F-Plan nicht dargestellt.

6.7.1.2 Straßennetz

Dortmund liegt verkehrsgünstig in einem Autobahndreieck, das im Norden von der BAB A2, im Osten von der A1 und im Westen von der A45 gebildet wird. Mit dem westlichen Ruhrgebiet ist Dortmund darüber hinaus noch über die A42 und A44 sowie über die A40/B1 verbunden.

Die A40/B1 bildet auch das "Rückgrat" des Dortmunder Straßennetzes. Dieses wird durch eine Vielzahl von Straßen für den überregionalen und regionalen Verkehr komplettiert.

Insgesamt hat das Straßennetz in Dortmund eine Länge von 1776 km Straßen unterschiedlicher Kategorien (Stand 2002).

Jahr	Länge des Straßennetzes in km						
	insgesamt	davon					
		Bundesautobahnen	Bundesstraßen	Landstraßen	Kreisstraßen	Gemeindestraßen	Privatstraßen
2002	1.776,4	61,3	89,3	159,5	73,9	1.347,8	44,7

Quelle: Vermessungs- und Katasteramt 2003

6.7.1.3 Wasserstraßen und Hafen

Der Dortmunder Hafen ist der größte und umschlagstärkste Kanalhafen Europas. Als regionales Güterverkehrszentrum entwickelt er sich zunehmend zu einer europäischen Drehscheibe der Güterverkehrslogistik. Die Verkehrsträger Binnenschiff, Eisenbahn und LKW werden hier miteinander verknüpft.

Der Dortmunder Hafen wurde seit Mitte der 80er Jahre auf der Grundlage eines integrierten Konzepts schrittweise erneuert. Damit wurde der Verkehr von Europaschiffen ermöglicht, da in Waltrop gleichzeitig eine neue Schachtschleuse gebaut wurde. Seit 1989 können Schiffe und Schubverbände von bis zu 185 Metern Länge die

Schleuse passieren. Auch der direkte Autobahnanschluss des Hafens im Jahr 1990 über den neuen Zubringer OW IIIa an die A 45 war von besonderer Bedeutung für den Standort.

1989 wurde ein leistungsfähiges Container-Terminal am Ostufer des Kanalhafens auf einer Fläche von 15.000 Quadratmetern von der Container Terminal Dortmund GmbH in Betrieb genommen. 1994 folgte nach einem sprunghaften Anstieg der Umschlagzahlen der zweite Bauabschnitt, 1999 der dritte Bauabschnitt. Heute liegt die Kapazität bei rund 90.000 Ladeeinheiten pro Jahr auf einer Fläche von 43.000 m².

Der Kanalabschnitt zwischen Dortmund und Waltrop ist nur auf Waltroper Gebiet ausgebaut worden. In diesem Bereich können sich Schub- und Koppelverbände, außer in Kurven, gefahrlos begegnen. Von Schwieringhausen bis zum Dortmunder Stadthafen ist der Dortmund-Ems-Kanal überwiegend gespundet und so schmal, dass ein Begegnungsverkehr nicht möglich ist.

Der geplante Ausbau soll in zwei Baulosen durchgeführt werden. Für das erste Los zwischen dem Hafen Minister Achenbach und dem Hardenberghafen wurde mit den vorbereitenden Planungen und Abstimmungen 1990 begonnen. Im Sommer 1995 wurden die Planunterlagen zum Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens öffentlich ausgelegt. Der Planfeststellungsbeschluss ist bis heute jedoch nicht gefasst worden, weil sich die Ausbauprioritäten auf andere Kanalabschnitte verlagert haben, die für das "Verkehrsprojekt Deutsche Einheit" von Bedeutung sind.

Es ist von Seiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung geplant, das Planfeststellungsverfahren in reduziertem Umfang demnächst zur Beschlussfassung zu bringen. In den nächsten Jahren soll dann mit der Erneuerung der Querungsbauwerke wie Brücken und Düker begonnen werden. Langfristig ist eine Vergrößerung des Kanalquerschnitts und der Bau von Böschungsufern vorgesehen, die nicht mehr Gegenstand des unmittelbar bevorstehenden Verfahrens sind.

Derzeit wird ein Planfeststellungsverfahren für den Bereich Groppenbruch (nördlich der Straße Königsheide) und auf Waltroper Stadtgebiet durchgeführt. Hier sollen in den Jahren 2004 bis 2006 Nachsorgemaßnahmen durchgeführt werden, die sämtliche durch den Bergbau verursachten Schäden beseitigen sollen. In diesem Zusammenhang wird das Spundwandufer auf der östlichen Seite durch ein Böschungsufer ersetzt. Das Spundwandufer auf der westlichen Seite wird erneuert. Die Ausbaubreite des Dortmund-Ems-Kanals bleibt erhalten.

Flughafen

Der Flughafen Dortmund befindet sich am Rand des östlichen Stadtgebietes südlich des Ortsteils Wickede an der Gemeindegrenze zu Holzwickede, unmittelbar an der Schnittstelle der Bundesautobahnen A 1 und A 44/B1.

Der frühere Verkehrslandeplatz mit einer vormals 650 m langen Graspiste, auf dem lediglich Sichtflüge mit kleineren Motorflugzeugen bis 3.000 kg, Drehflüglern, Motorseglern und Segelflugzeugen durchgeführt wurden, entwickelte sich zu einem wichtigen deutschen Regionalflughafen, dessen Infrastruktur auch Instrumentenflüge bei schlechten Witterungsverhältnissen erlaubt.

Auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 24. Januar 2000 verfügt der Flughafen nunmehr über eine 2.000 m lange Start- und Landebahn.

Die am Flughafen Dortmund ansässigen Luftverkehrsgesellschaften, insbesondere Air Berlin, Eurowings, Czech Airlines (CSA) und Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) bedienen wichtige innerdeutsche und europäische Wirtschaftszentren sowie Urlaubsdestinationen rund um das Mittelmeer. Ab Juli 2004 steuert die Fluggesellschaft EasyJet weitere europäische Destinationen an.

Die Passagierzahlen entwickelten sich in den letzten Jahren kontinuierlich nach oben. Zählte der damalige Verkehrslandeplatz im Jahre 1990

noch etwa 228.000 Passagiere bei insgesamt ca. 41.000 Flugbewegungen, wurden im Jahr 2003 bei etwa 50.000 Flugbewegungen schon über 1.000.000 Passagiere befördert.

Auch die Verkehrsinfrastruktur wurde in den vergangenen Jahren den steigenden Bedürfnissen und internationalen Standards angepasst. Seit Ende 2000 verfügt der Flughafen über ein modernes Abfertigungsgebäude, zahlreiche Parkplätze für den Individualverkehr und eine Busanbindung an das öffentliche Verkehrsnetz. Viele Unternehmen haben sich direkt am Flughafen Dortmund angesiedelt.

Das Arbeitsplatzangebot stieg ebenfalls kontinuierlich an. Im Jahr 1990 waren unmittelbar am Flughafen 350 Menschen beschäftigt, im Jahr 2004 waren es bereits weit über 1.300.

6.7.2 Basisdaten zur Verkehrsentwicklung / Entwicklungstrends

Als Hintergrund werden an dieser Stelle die wichtigsten Basisdaten des Verkehrs in Dortmund beschrieben und Entwicklungstrends herausgearbeitet. Grundlage für die meisten dieser Angaben ist die Befragung der Dortmunder Haushalte zu Mobilität und Mobilitätsverhalten, die im November 1998 vom Amt für Statistik und Wahlen in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt durchgeführt worden ist.

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung sind ebenso wie die kontinuierlichen Verkehrszählungen im Stadtgebiet, die geplante Entwicklung von Gewerbe- und Wohnbauflächen und viele weitere Detailinformationen in die Erstellung neuer Verkehrsmatrizen für die Analyse 2000 und den Prognosehorizont 2015 eingeflossen, die im Rahmen des Masterplans Mobilität (s.u.) erarbeitet worden sind und mit Hilfe derer die Erstein-schätzung und Bewertung der untersuchten Vorhaben erstellt wurden.

Verkehrsmittelwahl (Modal Split) und Anzahl der Fahrten

Jeder Dortmunder legt im statistischen Durchschnitt an einem Werktag 2,77 Wege zurück.

Werden nur die "Mobilen" betrachtet, das heißt alle Personen abzüglich derjenigen, die am Tag der Befragung nicht in Dortmund waren oder das Haus nicht verlassen haben, so erhöht sich der Wert auf 3,36 Wege. Der Modal Split gibt den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel an diesen täglichen Wegen wieder. Wie in allen deutschen Städten hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) den größten Anteil (53%). In Dortmund hat jedoch in den letzten Jahren aufgrund des Ausbaus der Stadtbahnstrecken und Buslinien, attraktiver Tarifgestaltung (Semesterticket, Ticket 2000, SchokoTicket etc.) der Anteil des ÖPNV deutlich zugenommen, so dass mittlerweile jeder fünfte Weg mit Bus oder Bahn zurückgelegt wird. Die Steigerungen im MIV und ÖPNV gingen zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs (vgl. Abb. 13).

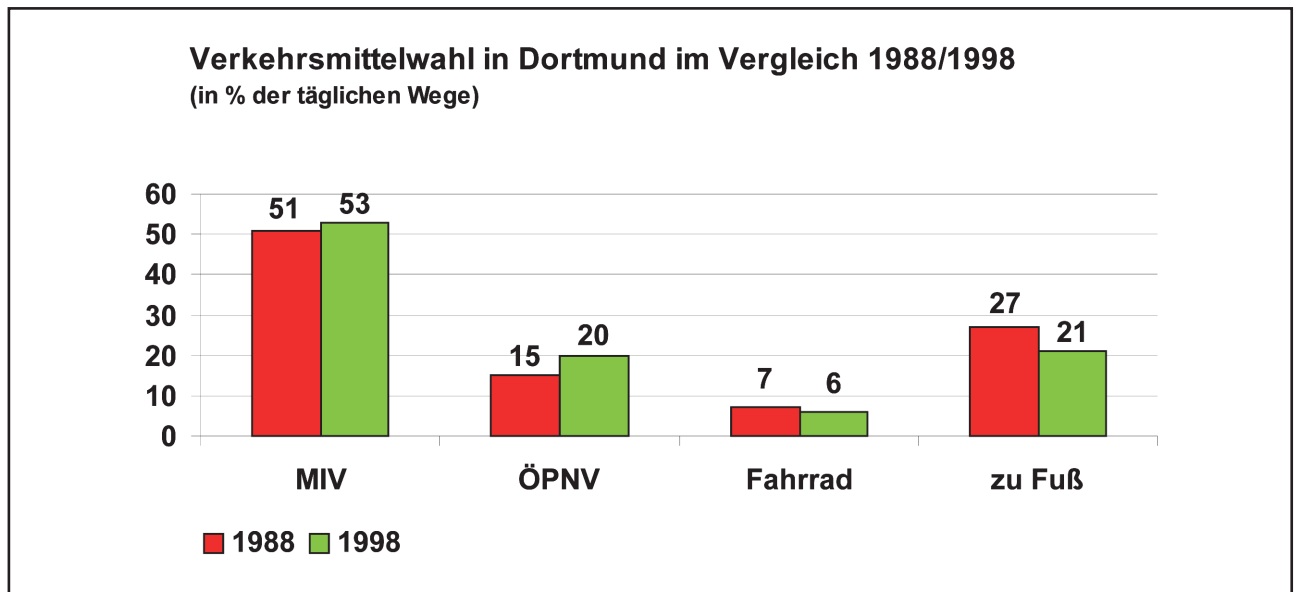
Wegezweck

Lässt man die Wege nach Hause außer acht, so ist festzustellen, dass der Wegezweck zur Arbeit und zum Einkaufen den größten Anteil am Gesamtaufkommen ausmachen (23% bzw. 24%). Freizeitverkehr sowie Ausbildungsverkehr folgen mit 16% bzw. 10% am gesamtstädtischen Wegezweck.

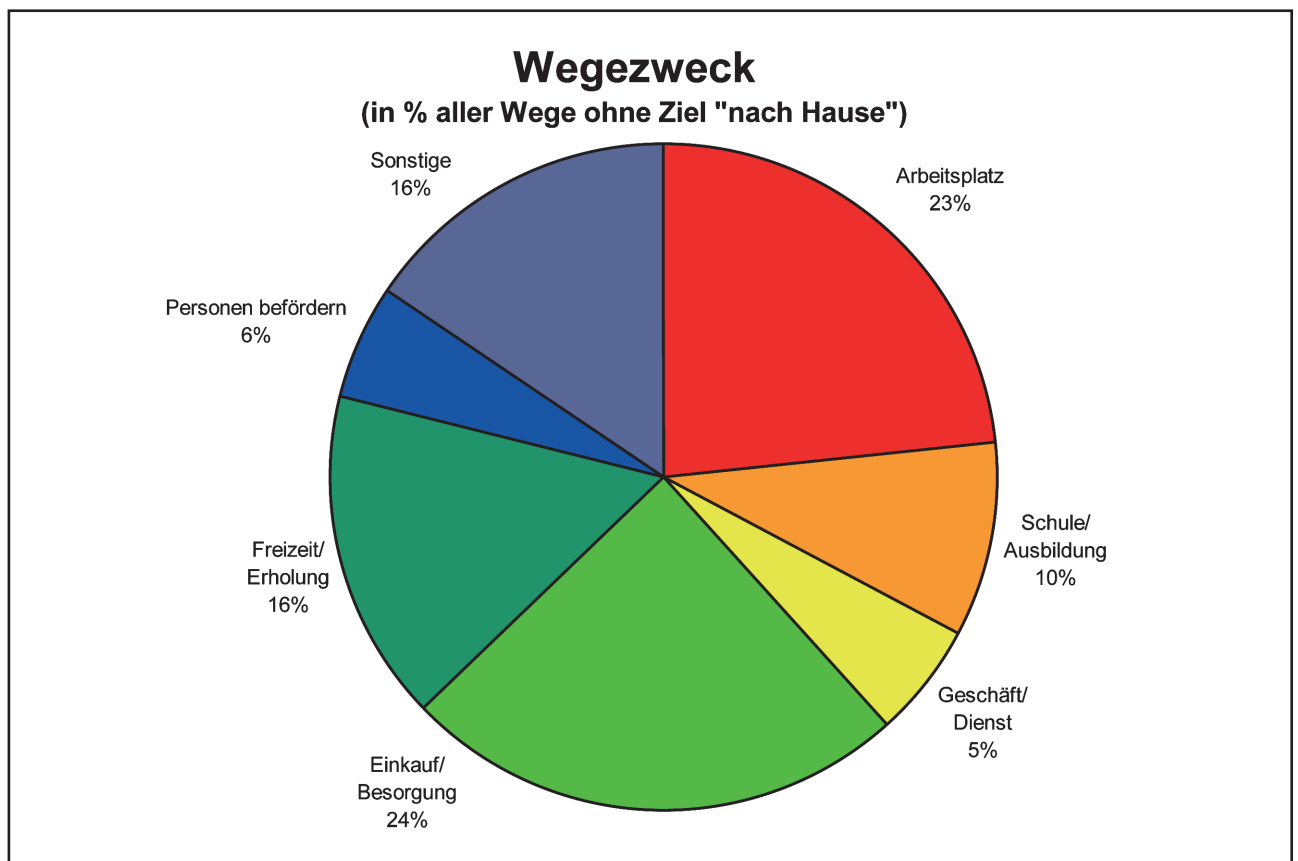
Wird die Verkehrsmittelwahl im Zusammenhang mit dem Wegezweck betrachtet, so zeigt sich, dass im Ausbildungsverkehr Busse und Bahnen die wichtigsten Verkehrsmittel sind. Der Radverkehr liegt nur im Freizeitverkehr etwas über dem Anteil an allen Wegen. Auf dem Weg zur Arbeit, bei Geschäftsreisen und für Dienstfahrten überwiegt das Auto. Für die kurzen Strecken zum Einkaufen geht man überdurchschnittlich oft zu Fuß.

Verkehrsquellen und -ziele im Stadtgebiet

Die Innenstadt hat erwartungsgemäß die größte Zentralität. Fast jeder dritte Weg in Dortmund beginnt oder endet in den drei Innenstadtbereichen. Allerdings gehen auch die Hälfte der zurückgelegten Wege nicht über die Stadtbezirksgrenzen hinaus.

Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl in Dortmund

Quelle: IVV 1988, Amt für Statistik und Wahlen 1999

Abbildung 14: Wegezweck

Quelle: Amt für Statistik und Wahlen 1999

Die Bevölkerungszahl bleibt in Dortmund bis zum Jahr 2015 weitgehend konstant (vgl. Kap. 4.5), die Wohnstandorte verlagern sich aber zunehmend aus den Innenstadtbezirken in die Außenstadtteile. Auch die neuen Gewerbe- und Bürostandorte befinden sich außerhalb der Innenstadt (z.B. Stadtkrone-Ost, Phoenix-West, Alter Flughafen), so dass es vermutlich verstärkt zu Tangentialverkehren kommen wird.

Motorisierung

Der Motorisierungsgrad einer Stadt ergibt sich aus der Anzahl der Pkw, bezogen auf 1.000 Einwohner. Dem allgemeinen Trend folgend, nimmt er auch in Dortmund noch zu. Gründe sind z.B.:

- steigendes Einkommen,
- ein größerer Anteil an Personen über 18 Jahren an der Gesamtbevölkerung,
- mehr Führerscheinbesitzer.

In Dortmund waren zum 31.12.2001 277.909 Pkw gemeldet, das ergibt einen Motorisierungsgrad von 472 Pkw/1.000 EW (Durchschnitt in NRW im Jahr 2001: 519 Pkw/1.000 EW)²¹.

Dies ist - auch im Verhältnis zu anderen Kernstädten von Agglomerationsräumen - niedrig²². Bis zum Jahr 2015 geht die Prognose im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung allerdings von einer weiteren Steigerung der Motorisierung in der Größenordnung von 11-14% gegenüber dem Jahr 1997 aus. Dies würde für Dortmund im Jahre 2015 einen Anstieg der Motorisierung auf ca. 500-520 Pkw/1.000 EW bedeuten. Das entspricht einer Zunahme zwischen 15.000 und 25.000 Pkw auf insgesamt 290.000 bis 300.000 zugelassene Pkw in Dortmund bis zum Jahr 2015. Wegen rückläufiger Jahreskilometerleistungen der PKW wird voraussichtlich jedoch das Fahrtenvolumen in etwa gleich bleiben.

Pendler

Ein wichtiger Indikator für die Verflechtungen der Stadt Dortmund mit den umliegenden Städten sind die Pendlerzahlen.²³ Die Tabelle 5 zeigt, dass im Vergleich von 2000 zu 1987 die Anzahl der Ein- und Auspendler stark zugenommen hat (Einpendler +26,7%, Auspendler +49,9%). Bis 1995 erfolgte die Zunahme aber fast ausschließlich bei den Auspendlern, so dass der Pendlersaldo bis dahin rückläufig war. Seither haben jedoch auch die Einpendlerzahlen wieder deutlich zugenommen, so dass das Pendlersaldo ebenfalls wieder stark angestiegen ist.

Tabelle 5: Entwicklung der Pendlerzahlen in Dortmund

Jahr	Beschäftigte am Arbeitsort	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo
1987		59.295	36.965	22.330
30.06.1995	193.150	60.963	48.522	12.441
30.06.1997	188.758	64.896	49.018	15.878
30.06.1998	186.453	64.979	50.508	14.471
30.06.1999	191.059	70.029	53.104	16.925
30.06.2000	197.214	75.145	55.401	19.744

Quelle: Amt für Statistik und Wahlen (2002) nach Landesarbeitsamt NRW und Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik

²¹ Quelle: Kraftfahrtbundesamt

²² vgl. BVU, ifo; ITP, PLANCO (2001): Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung im Auftrag des BMVBW, Schlussbericht. München, Freiburg, Essen; S. 71, 78

²³ Bei den Pendlerzahlen ist zu berücksichtigen, dass es sich hierbei nur um die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (in Dortmund ca. 72% aller Erwerbstätigen am Arbeitsort) handelt. Das heißt, Selbstständige, Beamte etc. sind in der Pendlerstatistik ebenso wie Ausbildungspendler nicht erfasst.

Über die Verkehrsmittelwahl der Pendler kann aktuell keine Aussage gemacht werden, da diese vom Landesarbeitsamt nicht erfasst wird. Zuletzt ist im Rahmen der Volkszählung 1987 das Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit bei allen Pendlern erhoben worden. In der Haushaltsbefragung 1998 ist - unabhängig ob der Arbeitsort innerhalb oder außerhalb von Dortmund ist - die Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zum Arbeitsplatz abgefragt worden. Dabei ist festzustellen, dass 71% der Beschäftigten mit Pkw oder Motorrad zur Arbeit fahren und 17% Busse und Bahnen benutzen. Der Rest verteilt sich auf das Fahrrad, zu Fuß oder sonstige Verkehrsmittel.

Bis zum Jahr 2015 wird aufgrund der angestrebten wirtschaftlichen Entwicklung von Dortmund und den steigenden Ansprüchen an die räumliche Flexibilität der Arbeitnehmer mit einem weiteren Anstieg der Pendlerzahlen gerechnet.

6.7.3 Vorliegende Planungen

6.7.3.1 Planungen des Bundes und des Landes

Die Verkehrsplanungen der Stadt sind in die folgenden übergeordneten Planungen des Landes NRW und des Bundes eingebunden:

- Bundesverkehrswegeplan 2003
- Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW
- Landesstraßenbedarfs- und -ausbauplan
- ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Ausbauplan
- Landesentwicklungsprogramm
- Landesentwicklungsplan
- Gebietsentwicklungsplan Reg.Bez. Arnsberg Teilabschnitt Dortmund-Unna-Hamm

Am 9. Mai 2000 ist das 2. Modernisierungsgesetz NRW in Kraft getreten. Artikel 9 regelt die Aufstellung des Integrierten Gesamtverkehrsplanes (IGVP). Der IGVP ersetzt die bislang entwickelten sektoralen Bedarfspläne (ÖPNV-Bedarfsplan NRW, Landesstraßenbedarfsplan NRW). Künftig gibt es somit nur noch diesen - verkehrsträgerübergreifenden - Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan.

6.7.3.2 Gesamtstädtische Planungen

Masterplan Mobilität

Im Rahmen der Neuaufstellung des F-Plans werden für verschiedene sektorale Belange sog. Masterpläne aufgestellt (vgl. Kap. 2.4). Für die Verkehrsentwicklungsplanung hat die Stadt Dortmund sich für ein umfangreiches Beteiligungsverfahren entschieden. Mit Hilfe eines Arbeitskreises aus Verbänden, Initiativen, Institutionen, Politik und Verwaltung und eines externen Gutachters wird parallel zur Neuaufstellung des F-Plans am Masterplan Mobilität gearbeitet. Ziel ist es, ein integriertes Handlungskonzept für den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV, den motorisierten Individualverkehr und den Güterverkehr für die nächsten 10-15 Jahre zu entwickeln.

Die Erarbeitung des Masterplans Mobilität wird im Herbst 2003 mit dem integrierten Handlungskonzept und einer Prioritätenreihung von Schlüsselmaßnahmen abgeschlossen sein. Anschließend wird den Bezirksvertretungen, dem AUSW und dem Rat der Stadt der Masterplan Mobilität als Empfehlung des Arbeitskreises zur Beschlussfassung vorgelegt. Die abschließende Beratung im Rat ist für Mai 2004 vorgesehen.

Da der Masterplan aber mehr als nur ein verkehrlicher Fachbeitrag für den F-Plan ist, sind die flächennutzungsplanrelevanten Elemente ständig mit dem Verfahren für die Neuaufstellung des F-Plans rückgekoppelt worden. Der Arbeitskreis Masterplan Mobilität hat im Mai 2003 für den F-Plan eine Empfehlung für die Aufnahme oder Herausnahme von Straßentrassen und Stadtbahnstrecken auf Grundlage einer differenzierten Bewertung durch die begleitenden Fachgutachter abgegeben. Diese Empfehlung ist in den Abwägungsvorschlag für die Darstellungen im F-Plan eingegangen (vgl. Kap. 7.7).

Ein wichtiger Baustein für die Verkehrsentwicklungsplanung ist das vom Arbeitskreis Masterplan Mobilität formulierte Leitbild. Dieses wird als Zielsetzung für den Sektor Verkehr im F-Plan übernommen (s.u.).

Nahverkehrsplan

Als Aufgabenträgerin für den ÖPNV hat die Stadt Dortmund gem. §3 Regionalisierungsgesetz NW (RegG NW) den Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen und spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und ggf. fortzuschreiben.

Der Nahverkehrsplan ist das zentrale Instrument für die Planung, Sicherung und Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes. Im Nahverkehrsplan werden auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festgelegt. (§ 8 (3) ÖPNVG NW). Der 1. Nahverkehrsplan Dortmund, der 1997 beschlossen und 1998 um das "Busnetz 2000" ergänzt wurde, wird nach einer Laufzeit von nunmehr 5 Jahren überarbeitet, um der aktuellen Entwicklung Rechnung zu tragen.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird sich vor allem auf die Ergebnisse der Untersuchung zum Betriebskonzept stützen. Die Stadtbahn als Rückgrat der lokalen ÖPNV-Bedienung, hat Auswirkungen auf das Busnetz in all seinen Ausprägungen von Linienbetrieb, AnrufSammelTaxi, ShuttleBus und Nacht-Express-Angeboten bis zu Sonder- und Veranstaltungsverkehren. Weil die NVP - Fortschreibung ohne Aktualisierung der Stadtbahnplanung keinen Sinn macht, werden die Arbeiten am NVP im Jahr 2004, nach Vorlage des Betriebskonzeptes aufgenommen.

Stadtbahn-Betriebskonzept

Betriebskonzepte für den Stadtbahnbereich werden gemeinsam von den für Bau, Planung und Betrieb zuständigen Stellen aufgestellt. Das aktuelle Betriebskonzept ist 1991 vom Rat der Stadt verabschiedet worden. Die darin definierten fünf Bau- und Betriebsstufen sind weitgehend baulich umgesetzt. Deshalb war die Neuaufstellung jetzt erforderlich.

Die Erarbeitung der Fortschreibung erfolgt in einer kommunalen Arbeitsgruppe mit den

Dortmunder Stadtwerken. Untersuchungsgegenstand sind alle als sinnvoll angesehenen Streckenverlängerungen, Netzschlüsse und Verknüpfungen. Als Ergebnis wird ein Zielnetz in Form eines Rahmenplanes erarbeitet, in den sich alle diese Einzelvorhaben einzuordnen haben. Zur Konzeption dieses Zielnetzes ist eine Vorgehensweise "vom Großen ins Kleine" vorgesehen. Ausgehend von einem Maximalkatalog denkbarer Ausbaumaßnahmen sind innerhalb einer Variantenvorprüfung die Maßnahmen auszuwählen, für die

- ein angemessener Verkehrsbedarf zu erwarten ist,
- gute Voraussetzungen für den Nachweis der Förderfähigkeit nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorliegen und
- deren Folgekosten vom Aufgaben- bzw. Finanzierungsträger übernommen werden können.

Auf den Ergebnissen dieses Vorprüfungsprozesses baut das Zielnetz auf. Es stellt den Abschluss der ersten Untersuchungsphase im Planungsablauf bis zur Realisierung der hierin enthaltenen Einzelmaßnahmen dar. Diese Ergebnisse bilden die Grundlage zur Aufstellung "standardisierter Bewertungsverfahren" mit denen die Förderfähigkeit nach dem GVFG für die betreffenden Vorhaben nachgewiesen wird.

Die Ergebnisse des Betriebskonzeptes werden im Sommer 2004 vorliegen und dann in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans übernommen.

6.7.4 Leitsätze und Zielvorstellungen

Für den Sektor Verkehr sind im Rahmen verschiedener grundsätzlicher Planungen und Ratsbeschlüsse Ziele formuliert worden. Die aktuelle Zielsetzung beschreibt das Leitbild zum Masterplan Mobilität. Darüber hinaus gehende Ziele für die Bereiche ÖPNV, das Straßennetz und Wasserstraßen werden ergänzend aufgeführt.

Leitbild Masterplan Mobilität

Der begleitende Arbeitskreis des Masterplans Mobilität hat für die Verkehrsentwicklung in

Dortmund folgendes Leitbild mit sog. "Wertezielen" und "planungsorientierten Handlungszielen" verabschiedet:

Werteziele:

Sicherheit und Unversehrtheit

- Sicher unterwegs: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Unterwegs sicher: Sicherheit und Unversehrtheit im öffentlichen Raum

Nutzerorientierte Verkehrssysteme

- Gleiche Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer
- Mobilitätsalternativen auf allen Wegen
- Kinder- und altengerechter Verkehr
- Barrierefreie Teilhabe am öffentlichen Leben

Stärkung Dortmunds

- Bereitstellung leistungsfähiger Verkehrsträger in Abstimmung mit dem Flächennutzungsplan 2015
- Berücksichtigung von Umweltqualitätszielen einer nachhaltigen Entwicklung (Agenda 21)
- Sicherung und Entwicklung stadträumlicher Qualitäten

Informiertheit

- Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten (Verkehrsmittelwahl, Risikobereitschaft)
- Verbesserung des "Image" des Umweltverbundes
- Kostenwahrheit im Verkehr

Planungsorientierte Handlungsziele:

Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung

- Integration von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung
- "Stadt der kurzen Wege"
- Stärkung der Stadtteilzentren
- Mischung verträglicher Nutzungen

Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes

- Förderung des ÖPNV-Angebotes in Stadt und Region

- Förderung des Radfahrens
- Förderung des Zu-Fuß-Gehens

Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

- Verbesserungen im Straßennetz
- Verbesserung in der Qualität des Verkehrsablaufes

Funktionsgerechter und stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr

- Förderung der Einbeziehung aller Verkehrsträger in den Gütertransport
- Förderung von Kooperationen im Wirtschaftsverkehr

Vernetzung der Verkehrssysteme

- Verkehrsartenübergreifendes Verkehrsmanagement (VM)
- Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen

Attraktivierung des Stadtraumes

- Städtebauliche Integration der Straßen- und Platzräume
- Wohnumfeldverbesserung

Dieses Leitbild gilt jedoch für das gesamte Spektrum der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung. Für den F-Plan sind die Teilbereiche mit Wirkungen auf die verkehrliche Infrastruktur und die siedlungsstrukturelle Entwicklung von besonderem Interesse. Dazu gehört in erster Linie die "Bereitstellung leistungsfähiger Verkehrsträger in Abstimmung mit dem Flächennutzungsplan 2015" und die "Integration von Siedlungsstruktur und Verkehr" (vgl. dazu das Stadtentwicklungsziel "Harmonisierung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung" in Kap. 5.1)

Besondere Zielvorstellungen für den Öffentlichen Personenverkehr

Für die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Dortmund sind darüber hinaus die folgenden Ziele umzusetzen:

- Ausbau des Liniennetzes/Schließung von Netzlücken,

- optimale Verknüpfung der ÖPNV-Teilsysteme (DB-Regionalverkehr, S-Bahn, Stadtbahn, Bus),
- optimale Verknüpfung des ÖPNV mit den Zubringerverkehrsmitteln Pkw und Fahrrad (P+R, B+R)
- Beschleunigung des ÖPNV,
- ÖV-gerechte Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung.

Besondere Zielvorstellungen für den motorisierten Individualverkehr

Dortmund hat bereits heute eine hohe Qualität in der Organisation des motorisierten Individualverkehrs. Eine grundsätzliche Neubestimmung von Funktion und Leistungsfähigkeit des Dortmunder Straßennetzes ist daher nicht erforderlich. Notwendig ist es jedoch, noch fehlende Netzschlüsse herzustellen und die für die Stadtentwicklung bedeutsamen Großflächen (wie Phoenix, Westfalenhütte) adäquat zu erschließen.

Im Rahmen von Straßenneuplanungen sind umweltverträgliche und städtebaulich integrierte Lösungen zu entwickeln (Reduzierung der Emissionen, Minimierung des Eingriffs in Natur und Landschaft).

Besondere Zielvorstellungen für den Güterverkehr

Güterverkehr entsteht notwendigerweise durch arbeitsteilige Produktionsprozesse und um die produzierten Güter zum Handel bzw. zum Endverbraucher zu bringen. Die Stadt Dortmund bietet der Wirtschaft optimale Anbindungen an alle relevanten Verkehrsträger. Dieser Standortvorteil im Wettbewerb der Regionen muss gesichert werden. Dies erfordert eine zielgerechte und aufeinander abgestimmte Bauleitplanung, Verkehrsplanung, Standortplanung und Flächenvermarktung.

Kommunale Güterverkehrsplanung muss daher darauf abzielen,

- Straßengüterverkehr durch Bündelung zu reduzieren,
- soweit wie möglich Straßengüterverkehr auf die umwelt- u. stadtverträglichen Verkehrsmittel Binnenschiff und Schiene zu verlagern und
- notwendigen Straßengüterverkehr wohnungsfeldverträglich abzuwickeln.

Ziel ist deshalb, die Güterverkehrszentren (GVZ) und Logistikflächen (Feineisenstraße, Ellinghausen, Hafen, Fürst Hardenberg und Westfalenhütte) an alle drei Verkehrsträger (Straße, Schiene, Kanal) optimal anzubinden (Trimodalität). Flächen, die nicht unmittelbar in Kanal- oder Hafennähe liegen (z.B. Westfalenhütte) sind über Gleisanschlüsse jedoch direkt an den Hafen angebunden. Diese Verbindungen gilt es zu sichern.

Besondere Zielvorstellungen für das Wasserstraßennetz und den Hafen

Der Dortmund-Ems-Kanal und der Hafen sollen auch zukünftig nachfragegerechte Bedingungen für den Gütertransport per Binnenschiff zur Verfügung stellen, um das angestrebte Ziel der Verlagerung von Güterverkehren auf Schiene und Wasserstraße zu erreichen. Dazu ist es mittelfristig notwendig, den Kanal schubverbandsgerecht zwischen der Schleuse Waltrop und dem Dortmunder Hafen auszubauen.

Der Ausbau des Kanals soll eine Verbreiterung und eine Vertiefung der Wasserstraße umfassen sowie eine Erhöhung der Brücken und die Anlage von Böschungsufern (vgl. Kap. 6.7.1.3). Da die Kanaldämme den aktuellen Sicherheitsbestimmungen nicht genügen, sollen im Zuge des Ausbaus eine Nachsorge und eine Verbreiterung der Dämme durchgeführt werden.

Besondere Zielvorstellungen für den Flughafen

Der zu einem leistungsfähigen Verkehrsflughafen ausgebaute Flughafen Dortmund wird in seinem derzeitigen Bestand (Start- und Landebahn und Lärmschutzzonen) gesichert.

7	Erläuterungen zu den Darstellungen	119
7.1	Flächen für den Wohnungsneubau	119
7.1.1	Bedarf an neuen Wohnbauflächen	119
7.1.1.1	Bestimmungsfaktoren für den Umfang zukünftiger Wohnbauflächen	119
7.1.1.2	Quantitativer Wohnungsbedarf (empirica 2001)	120
7.1.1.3	Szenarien langfristiger Wohnungsmarktentwicklung (empirica 2003)	121
7.1.2	Grundsätze und Auswahlkriterien neuer Wohnbauflächen	125
7.1.3	Umfang der Wohnbauflächenausweisung bis 2015	127
7.1.3.1	Abschätzung der Brutto-Wohnbauflächen-Nachfrage	127
7.1.3.2	Angebot an Brutto-Wohnbauflächen	129
7.1.3.3	Reaktivierungsflächen	130
7.1.3.4	Bedarfsdeckung: Abgleich von Flächenangebot und -nachfrage	130
7.1.3.5	Verteilung der Wohnbauflächenpotenziale auf die Stadtbezirke	131
7.1.3.6	Nachrangig zu entwickelnde Wohnbauflächen	136
7.1.4	Konsequenzen der Flächendarstellung	137
7.1.5	Eingriffe in Natur und Landschaft durch Wohnbauflächen	137

7 Erläuterungen zu den Darstellungen

Dem F-Plan liegen Abschätzungen, Szenarien und Prognosen zu einer Vielzahl von Bestimmungsfaktoren für die Stadtentwicklung zugrunde. Dazu gehören neben einer Abschätzung der ökonomischen Entwicklung und der regional-ökonomischen Daten vor allem demografische Strukturdaten (Bevölkerungsaufbau, Haushaltsgrößen, Wanderungsverhalten), Annahmen über Verhaltensweisen der Bevölkerung unter bestimmten Bedingungen (z. B. als Nachfrager auf dem Wohnungsmarkt oder als Verkehrsteilnehmer), sowie Annahmen über die Auswirkungen rechtlicher und finanzieller Entwicklungen (z. B. Bereitstellen von Bebauungsplänen, Einflussmöglichkeiten auf dem Bodenmarkt, Bereitstellung von Haushaltsmitteln usw.) (vgl. Kap. 4.5).

7.1 Flächen für den Wohnungsneubau

7.1.1 Bedarf an neuen Wohnbauflächen

7.1.1.1 Bestimmungsfaktoren für den Umfang zukünftiger Wohnbauflächen

Im Rahmen der Veränderung der Bestimmungsfaktoren unterliegt auch die Schätzung zur zu-

künftigen Entwicklung der Nachfrage an Wohnbauflächen Prognoserisiken. Das bei Aufstellung des neuen F-Plans in Dortmund eingesetzte Verfahren beruht im einzelnen auf folgenden, miteinander verknüpften Annahmen, Elementen, Faktoren und Trends, die Einfluss auf die Zusatznachfrage am Wohnungsmarkt, und damit auf die zusätzliche Wohnbauflächenausweisung haben²⁴.

Dies sind die:

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerung Dortmunds soll durch die Maßnahmen des "dortmund-project" und die mit den entstehenden Arbeitsplätzen erwartete Zuwanderung nicht weiter sinken. Für das Jahr 2015 wird eine Einwohnerzahl von ca. 580.000 angenommen. Da somit nur von einem geringen Bevölkerungsrückgang ausgegangen wird, wird in der Konsequenz auch deshalb die Nachfrage nach neuen Wohnungen und Häusern stabil bleiben.

²⁴ Die genannten Faktoren sind als Rahmenbedingungen zu sehen. Die Berechnung der benötigten Brutto-Wohnbaufläche basiert auf einer Schätzung der Nachfrage, die aus den Baufertigstellungen in der Vergangenheit abgeleitet wird (s.a. 7.1.3)

Entwicklung der Einkommen

Es wurde in Kapitel 6.1 deutlich, dass die Wohnungsnachfrage keineswegs an allgemeinen Kriterien wie dem aktuellen Verhältnis von Haushalten zu Wohnungen gemessen werden kann. Vielmehr ist zu berücksichtigen, dass die Versorgung mit Wohnraum und der Wunsch nach größeren Wohnungen eine wohlstands-, das heißt eine einkommensbedingte Erscheinung ist. Für die nachfolgenden Prognosen wird von einem langfristig stabilen Wirtschaftswachstum (Erfolge "dortmund-project") und einer entsprechender Entwicklung der Haushaltseinkommen ausgegangen. Das relativ niedrige Grundstückspreisniveau in Dortmund könnte der Nachfrage einen zusätzlichen Impuls geben.

Haushaltsgröße, Struktur der Haushalte und Wohnungsgröße

Die durchschnittliche Haushaltsgröße geht auch in Dortmund weiter zurück: 1980 waren es noch 2,20 und 2001 bereits nur noch 2,02 Personen je Haushalt in Dortmund. Im Szenario "dortmund-project" des empirica Gutachtens aus 2001 wird angenommen, dass die Haushaltsgröße auf 1,99 (2005) und 1,93 (2010) sinkt. Dahinter verbirgt sich als wesentliche Ursache ein weiterer Anstieg der Einpersonenhaushalte (vgl. Kap. 4.4.2.2). Die durchschnittliche Wohnungsgröße aller in Dortmund gebauten Wohnungen der Jahre 1995 bis 2000 betrug 81,8 qm. Nach Bauform differenziert wird für die Zukunft von 70 qm für den Geschosswohnungsbau und für Ein- und Zweifamilienhäuser von 120 qm je Wohneinheit ausgegangen. Durch die rückläufige Haushaltsgröße steigt rechnerisch die Nachfrage nach Wohnungen.

Zunahme der Wohnfläche je Einwohner

Seit Beginn der fünfziger Jahre ist eine ständige Zunahme der Wohnfläche je Einwohner zu verzeichnen. Diese Tendenz hat auch in den 90er Jahren angehalten: Während 1990 die Wohnfläche je Wohnberechtigtem in Dortmund bei 32,2 qm lag, ist sie bis 2002 auf 37,6 qm gestiegen. Die Wohnfläche je Einwohner wird nach der bisherigen Entwicklung und Trendabschätzung auf 41 qm pro Kopf (2015) ansteigen. Dies kann

auf zwei Gründe zurückgeführt werden:

- Ein Haushalt zieht in eine größere Wohnung um, dies ist insbesondere beim Kauf selbstgenutzten Wohneigentums der Fall.
- Die Personenzahl eines Haushalts verkleinert sich, ohne dass dies einen Wohnungswechsel zur Folge hat.

Im Lebenszyklus eines Haushalts können beide Entwicklungen beobachtet werden.

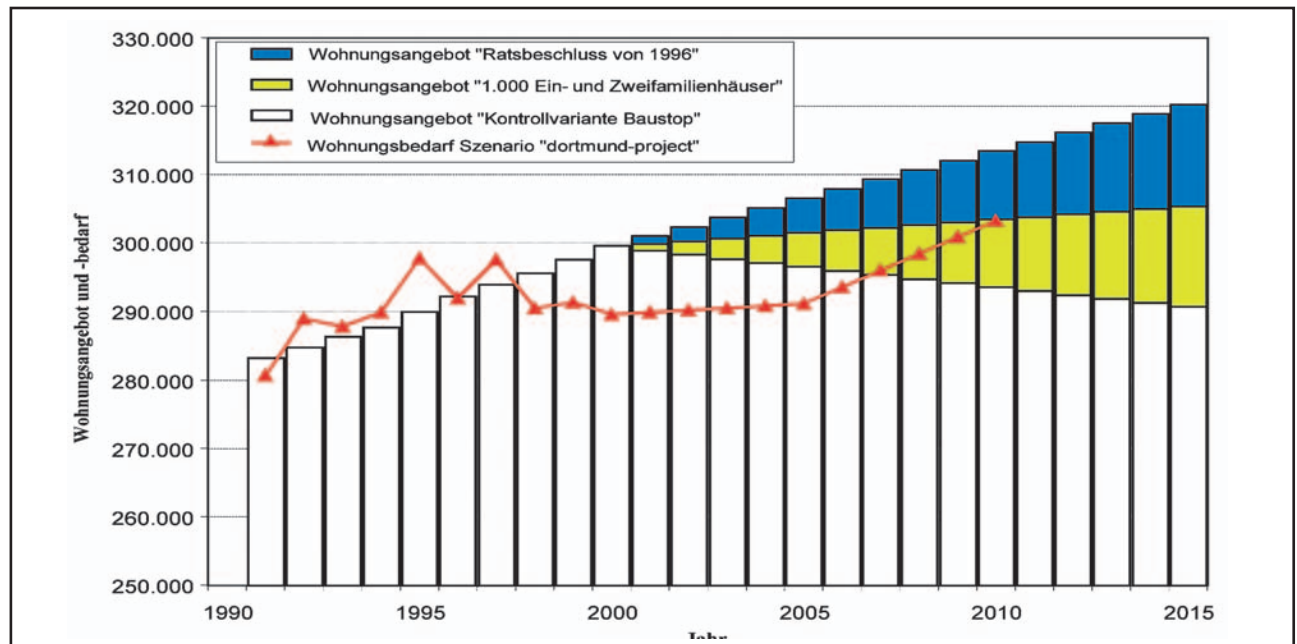
Aus einer steigenden Pro-Kopf-Nachfrage nach Wohnraum bzw. durch den Anstieg der Wohnfläche pro Haushalt entsteht eine zusätzliche Nachfrage nach Wohnraum.

Städtebauliche Dichte

Im F-Plan 1985 lag die angestrebte Dichte für die Neubautätigkeit durchschnittlich bei einer Geschossflächenzahl von 0,6. Eine Auswertung von Bebauungsplänen der Jahre 1990 bis 2001 hat gezeigt, dass der Wohnungsbau durch flächensparendes Bauen durchaus in dichter Form erfolgt ist. Auch in Zukunft muss verstärkt nach Nachhaltigkeitsgesichtspunkten geplant werden, um die verbleibenden Ressourcen optimal zu nutzen. Entsprechend wird - differenziert nach Bauform - zukünftig für den Geschosswohnungsbau eine GFZ von 0,8 und für den Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern von 0,55 angenommen.

7.1.1.2 Quantitativer Wohnungsbedarf (empirica 2001)

Zur Abschätzung der zukünftigen Wohnungsbedarfsentwicklung hat die Stadt Dortmund vom empirica-Institut 2001 ein Gutachten in Auftrag gegeben, in dem der zukünftige Wohnungsbedarf ermittelt wird. Die Prognose des zukünftigen Wohnungsbedarfs in der Stadt Dortmund erfolgt über ein Prognoseverfahren in drei Varianten (Hauptvariante, "pessimistische Variante" und Variante "dortmund-project"), das alle zur Verfügung stehenden Informationen (Prognose der Entwicklung der Haushaltsvorstandsquoten in Nordrhein-Westfalen, beobachtete Haushaltsvorstandsquoten der Stadt Dortmund im Jahr 2000, Prognose(n) für die Entwicklung der

Abbildung 15: Wohnungsangebot und -bedarf im Szenario "dortmund-project"

Quelle: empirica 2001; PROFAMY

Anmerkung: 2% Untermieterhaushalte, inkl. Fluktuationsreserve

Bevölkerungszahl der Stadt Dortmund, etc.)
verarbeitet hat.

Neben den anderen Szenarien (vgl. Kap. 4.4.2) wird für das hier zugrunde liegende Szenario "dortmund-project" der Wohnungsbedarf wie folgt angegeben:

Im Szenario "dortmund-project", in dem deutliche Wanderungsgewinne bis zum Jahr 2010 zugrundegelegt werden, steigt der Wohnungsbedarf gegenüber den anderen Szenarien merklich an. Er steigt von 2000 bis 2010 um 5,5%, in den ersten 5 Jahren langsamer, zwischen 2005 und 2010 stärker. Aber selbst in diesem optimistischen Szenario werden die Wachstumsraten des Wohnungsbaus der frühen 90er Jahre nicht mehr erreicht.

Nach diesem Szenario wird der Wohnungsbedarf im Jahr 2010 bei 306.300 Haushalten liegen, die eine Wohnung nachfragen. Der rein quantitative Bedarf ist abgedeckt, wenn jährlich 1.000 Ein- und Zweifamilienhäuser gebaut werden. Gegenüber dieser rein quantitativen Betrachtung ist aber die qualitative Komponente, nämlich die zukünftige Nachfrage, viel entscheidender.

7.1.1.3 Szenarien langfristiger Wohnungsmarktentwicklung (empirica 2003)

Das Gutachten von empirica aus dem Jahr 2001 stellt nur die Frage nach dem Wohnungsbedarf. Die Entwicklung des quantitativen Wohnungsbedarfs sagt aber noch nichts über die Entwicklung der Wohnungsnachfrage aus. Die Nachfrage ist anders als der Bedarf abhängig von den Bedürfnissen der Haushalte und von der vor allem einkommensbedingten Möglichkeit, diese zu befriedigen. Die Tatsache, dass trotz weitgehend gedecktem Wohnungsbedarf und sinkender Bevölkerungszahl in den letzten Jahren über 2.000 Wohneinheiten jährlich erstellt und bezogen wurden, zeigt, dass Nachfrage nach Neubauwohnungen weiter vorhanden ist. Der voraussichtliche Umfang der Nachfrage und die Verteilung auf die Teilmärkte für Wohneigentum und Mietwohnungen wurden in einer weiteren, 2003 ebenfalls von empirica erstellten Untersuchung über "Szenarien zur langfristigen Wohnungsnachfrage in Dortmund" geklärt.

Die Untersuchung geht von folgenden Überlegungen aus:

Die Wohnungsmärkte der Zukunft werden in vielerlei Hinsicht nicht mehr mit denen der Vergangenheit vergleichbar sein. Dies gilt insbesondere für das Ruhrgebiet und damit auch für Dortmund. Völlig neu wird die Erfahrung sein, dass dauerhafte quantitative Überschüsse entstehen und trotzdem eine zum Teil rege Neubautätigkeit zu beobachten sein wird. Trotz quantitativ rückläufiger Nachfrage wird es Neubaugen geben, weil die Nachfrager ihre veränderten Ansprüche nicht vollständig im Wohnungsbestand befriedigen können. In den bisherigen Bedarfsprognosen zur Wohnungsmarktentwicklung wurden die Neubauvolumina immer aus der Zahl der Haushalte abgeleitet. Derartige Prognosen müssen für die Zukunft eine Bautätigkeit von nahezu "Null" prognostizieren.

Dies ist allerdings nur ein, wenn auch mit der wichtigste Aspekt der insgesamt veränderten Wohnungsmarktentwicklung. Im Übergang und in der Anpassung an einen Markt der Wohnungsüberschüsse und Leerstände entstehen erhebliche Unsicherheiten, die jede Prognose deutlich erschweren. Aus der heutigen Perspektive sind dabei folgende Überlegungen wichtig:

- Gewünschte Marktergebnisse können in Zukunft viel weniger als bisher "herbeisubventioniert" werden. Die Umgestaltung der Subventionslandschaft steht aber noch aus. Die derzeit angestellten Überlegungen zur Kürzung der Eigenheimzulage, zur Abschaffung der degressiven Abschreibung und zu einer Begrenzung der Verlustverrechnung sind mit hoher Wahrscheinlichkeit nur der Anfang einer beständig wiederkehrenden Diskussion zur Reduzierung der Subventionierung²⁵ des Wohnungssektors.
- Die Alterung der Bevölkerung führt zu einer höheren Wettbewerbsintensität zwischen den Kommunen einer Region, ohne dass bisher die Intensität der Bemühungen und ihre Wirkung auf der Angebotsseite ausreichend sichtbar sind. Dabei ist ausschlaggebend, dass die Kommunen einer Region ein wachsendes Interesse

entwickeln werden, den negativen Konsequenzen von Alterung und Schrumpfung der Bevölkerungszahlen durch eine Verbesserung des Wohnungs- und Baulandangebotes zu begegnen.

- Die Neubautätigkeit und die räumliche Wohnungsmarktentwicklung werden wahrscheinlich stärker noch als bisher von dem Wunsch nach Wohneigentum und einer qualitativ veränderten Nachfrage bestimmt. Bislang ist auch in Dortmund noch nicht absehbar, welche Potenziale aus dem Siedlungs- und Wohnflächenbestand der Städte mobilisiert werden können (insbesondere bei selbstnutzergerechten Wohnformen).
- Die sich verändernden demografischen und steuerlichen Rahmenbedingungen werden von den Investoren zwar schon jetzt wahrgenommen, aber sie sind noch nicht richtig abzuschätzen, so dass rationales sowie prognostizierbares Investorenverhalten eher noch seltener wird. Vielerorts ist die Bautätigkeit eingebrochen, und es macht den Anschein, dass auch neue Wohnungseingänge und Mietpreissteigerungen die Investoren nicht aus der Reserve locken können. Dortmund ist in dieser Hinsicht bislang eine Ausnahme, wobei nicht absehbar ist, wie lange diese Ausnahmeposition gehalten werden kann.
- Gerade Dortmund ist aktiv bemüht, auf wirtschaftlicher Ebene den Strukturwandel weiter voranzutreiben. Offen bleibt, in welchen Zeiträumen welche Erfolge erzielt werden können. Deshalb ist schon die Prognose der Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung mit erheblichen Bandbreiten zu versehen.

In der Summe der Argumente wird erkennbar, dass die künftige Entwicklung keinesfalls im Sinne einer treffsicheren Prognose zu fassen ist. Zu groß sind die Unsicherheiten und Unvorhersehbarkeiten. Deshalb ist es zwingend erforderlich, unterschiedliche Szenarien einer möglichen Entwicklung zu entwerfen. Dabei ist grundsätzlich eine Vielzahl von Pfaden in die Zukunft möglich. Aus Gründen der Übersichtlichkeit des Gut-

²⁵ Die Abschreibung ist in einem strengen Sinne nicht als Subvention zu beschreiben, zumindest dann nicht, wenn die Abschreibung der tatsächlichen Abnutzung entspricht. Da sich der Wert der Abschreibung allerdings aus dem Steuersatz des Investors ergibt, wird deutlich, dass es bei den Abschreibungsregeln auch um zusätzliche Investitionsanreize und dementsprechend um Subventionen geht.

achtens soll es allerdings bei einer beschränkten Zahl von Szenarien bleiben.

Hier steht an erster Stelle eine differenzierte Betrachtung der Rahmenbedingungen, um beurteilen zu können, welche Bedarfe in Dortmund oder seinem Umland mit hoher Wahrscheinlichkeit nachfragewirksam werden. Es werden drei Szenarien ("Status-Quo", "do plus", "dortmund-project") formuliert, die die möglichen Entwicklungskorridore aufzeigen und grundsätzliche Schlussfolgerungen ermöglichen.

Als Basis für die Wohnbauflächenausweisung im F-Plan wird das Szenario "do plus" herangezogen, das der Gutachter als schlüssigste und wahrscheinlichste Variante hervorhebt.

Das Szenario "do plus" setzt an einem Pfad der Bevölkerungsentwicklung an, der zwar nicht vollständig die wirtschaftspolitischen Zielvorstellungen des "dortmund-projects" erreicht, aber immer noch mit rund 23.000 Einwohnern bzw. 16.500 Haushalten über den Ergebnissen der Hauptprognose für das Jahr 2015 liegt. Damit bleibt das Szenario rund 28.000 Haushalte unter dem Szenario "dortmund-project". Im Endeffekt wird so die Hälfte der mit dem "dortmund-project" verbundenen Zielvorstellungen verwirklicht. Auch hier wird es zu einer spürbaren arbeitsmarktorientierten Zuwanderung kommen.

Gegenüber dem Szenario "Status Quo" wird es hier zu einem Beschäftigungsplus in den neuen Branchen des IT-Sektors kommen. Gleichzeitig läuft aber auch in diesem Szenario der Abbau der Arbeitsplätze in den alten Industrien im Umfeld von Kohle und Stahl weiter, die weitere wohnungspolitische Bemühungen erfordert.

7.1.1.3.1 Der Bau von Eigenheimen im Szenario "do plus"

Kern der wohnungspolitischen Strategie ist die Ausweitung des Eigenheimmarktes. Eine Verbesserung des Angebotes soll die Wanderungsbilanz gegenüber dem Umland verbessern und einen Teil der kaufkräftigen Eigentümerhaushalte in Dortmund halten.

"Dabei wird unterstellt, dass es gelingt, über den gesamten Zeitraum hinweg rund 1.000 Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern an den Markt zu bringen. Dies führt bei den angenommenen Haushaltszahlen implizit zu einer Steigerung der Ein- und Zweifamilienhausquote (EZFH-Quote) von 22,3% (2000) auf 25,6% (2015). Da sich der Anstieg auf die Gruppen im Erwerbsalter konzentrieren muss, ergibt sich beispielsweise für die Gruppe der 40 bis 44-Jährigen eine Ausweitung der EZFH-Quote von heute 24,4% auf 29,5% in 2015. Dies ist schon eine mäßige Ausweitung, die gemessen an den Wünschen der Haushalte leicht vorstellbar ist" (empirica 2003, S. 56/57).

Eine derartige Ausweitung der EZFH-Quote und des -Bestandes ist insbesondere nach dem Ende des Nachfrageschubs der "Baby-Boom"-Jahrgänge an verschiedene Voraussetzungen geknüpft:

Eine Ausweitung des Einfamilienhausmarktes bedeutet letztlich, dass Haushalte mit geringeren Einkommen und Vermögen oder jüngere Haushalte Einfamilienhäuser kaufen. Dies setzt eine Absenkung des Preisniveaus voraus.

Eine wirklich spürbare Preissenkung setzt auf der Angebotsseite erhebliche Innovationen voraus (bessere Baustellenorganisation mit verkürzten Bauzeiten, höhere Vorfertigung etc.). Solche Innovationen kommen nur zustande, wenn der Wettbewerbsdruck zwischen den Anbietern (i.w. Bauträger) steigt.

Die "do plus"-Strategie setzt bewusst auf einen preiswerten Wohnungsmarkt. Hierdurch kann es ermöglicht werden, dass die Haushalte ihre Präferenzen besser umsetzen können. Angesichts der schwindenden Neubautätigkeit im sozialen Wohnungsbau und der rückläufigen Sozialwohnungsbestände ist das Bemühen um preiswerte Wohnungsmärkte zugleich eine bewusste sozialpolitische Strategie für die Wohnungsversorgung von Haushalten mit geringen Einkommen. Preiswerte Wohnungsmärkte entlasten die soziale Wohnungspolitik.

7.1.1.3.2 Der Geschosswohnungsmarkt

Wegen der insgesamt leicht sinkenden Haushaltszahlen ergibt sich aus dem expansiven Einfamilienhausmarkt eine deutlich fallende Nachfrage nach Etagenwohnungen. Während heute ca. 225 Tsd. Haushalte in Etagenwohnungen leben, werden es 2005 nur noch 220 Tsd. sein. Es wird angenommen, dass der Rückgang sich auch bis 2015 kontinuierlich fortsetzt, so dass im Ergebnis nur gut 204 Tsd. Haushalte als Nachfrager von Geschosswohnungen auftreten.

Unterstellt man in Analogie zum Szenario "Status Quo" (von empirica 2003) einen Neubau von 800 Einheiten jährlich im Zeitraum bis 2005 und danach jeweils 450, ergibt sich daraus ein beständig wachsender Überschuss an Wohnungen, der im Jahr 2015 circa 12% der Geschosswohnungen beträgt. Dabei wurde ein jährlicher Abgang von 0,25% unterstellt (vgl. empirica 2003, S. 58/59).

Dortmund befindet sich derzeit in einer Übergangsphase. Leerstände sind nur in Ausnahmefällen als Konzentrationsleerstände in städtebaulichen Problembereichen feststellbar. Der größere Teil des Leerstandes ist als Fluktuationsreserve und als Streuleerstand unauffällig. Allerdings ist auch in Dortmund insbesondere unter den Bedingungen des Szenarios "do plus" mit einem beträchtlichen Maß an Konzentrationsleerstand zu rechnen. In der Realität werden schon vorher Bestände aus dem Markt genommen und zum Teil abgerissen, so dass die Zahl der leerstehenden Wohnungen jeweils kleiner sein wird. Hinzu kommt, dass auch im Bereich des Geschosswohnungsbestandes wegen der rückläufigen Preise eine verbesserte Wanderungsbilanz mit dem Umland zu erwarten ist. Dies ist quantitativ jedoch sehr schwer abzuschätzen (vgl. empirica 2003, S.61).

7.1.1.3.3 Schlussfolgerungen für den Wohnungsneubaubedarf

Aus dem aus Tabelle 3 (vgl. Kap. 6.1.2.3) hervorgehenden Entwicklungstrend der Neubautätigkeit,

den oben genannten Bestimmungsfaktoren sowie aus den Erfahrungen der Dortmunder Wohnungsmarktbeobachtung wird eine vorsichtige Abschätzung vorgenommen, die bereits einen relativen Rückgang des Geschosswohnungsbaus beinhaltet.

Es wird ein jährlicher Neubau von insgesamt 1.600 Wohneinheiten für realistisch und wahrscheinlich gehalten. Diese neuen Wohneinheiten teilen sich auf in 1.000 WE als Ein- und Zweifamilienhäuser und 600 WE im Geschosswohnungsbau²⁶ (vgl. auch Tabelle 6).

7.1.1.3.4 Baulandnachfrage im Szenario "do plus"

In dem Szenario "do plus" werden bis 2015 insgesamt gut 15.000 Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern und 8.500 Geschosswohnungen errichtet. Für die Kalkulation der daraus resultierenden Bauflächennachfrage wird seitens empirica angenommen, dass die Einfamilienhäuser mit einer GFZ von 0,45 und die Etagenwohnungen mit einer Dichte von 0,8 gebaut werden. Unter Zugrundlegung von durchschnittlichen Wohnungsgrößen 125 m² (WE in EZFH) und 80 m² (ETW) und Berücksichtigung von Nebenflächen (Aufschlag von Wohnfläche zu Geschossfläche 15%) sowie Erschließungs- und Grünflächen (30 %) ergibt sich ein rechnerischer Bruttobaulandbedarf von insgesamt 828 Hektar (verteilt auf 15 Jahre).

Allerdings wird ein Teil der Bauleistungen im Siedlungsflächenbestand oder auch als Ersatz für nicht mehr vermarktbar und abgerissene Wohnungen realisiert (§ 34). Insgesamt verbleibt ein Bruttobaulandbedarf von 745 Hektar (Basis 15 Jahre) (vgl. empirica 2003, S. 63). Auf den auf 12 Jahre umgerechneten Wert (596 ha) addiert empirica einen Planungsspielraum von 5 Jahresraten (248 ha) und kommt zu einem Gesamtflächenbedarf von 844 ha.

"Allerdings kann hier noch nicht berücksichtigt werden, in welchem Umfang die hier als Reser-

²⁶ Gegenüber dem Zielkonzept wurde die Zahl der Neubauten im GWB um 25 % reduziert, da angenommen wird, dass es vermehrt zu einer Anpassung der Bestände kommen wird.

ven eingestuft Flächen tatsächlich mobilisiert werden können. Die Erfahrungen mit den bisherigen Flächennutzungsplänen zeigen, dass ein Teil der Flächen aufgrund von besonderen Restriktionen politischer, technischer, rechtlicher oder wirtschaftlicher Natur nicht für den Wohnungsbau zur Verfügung gestellt werden kann. Zu solchen Restriktionen können gehören:

- bislang unbekannte Altlasten oder steigende Standards bei der Altlastenbeseitigung, die eine wirtschaftliche Nutzung nicht mehr erlauben,
- andere Nutzungsabsichten des Eigentümers oder nicht vorhandene Verkaufsbereitschaft,
- unvorhergesehene bautechnische Schwierigkeiten bei der Erschließung oder der Gründung der Gebäude, die im Ergebnis zu hohe Kosten verursachen,
- derzeit nicht vorhersehbare Einschränkungen rechtlicher Art (z. B. aufgrund von Naturschutz und Landschaftsschutz),
- Einsprüche aus der Nachbarschaft oder ökologisch motivierter Bürgergruppen, die eine politische Entscheidung für das Projekt herauszögern oder im Ergebnis nur zu einer Teilrealisierung führen."
- Deshalb empfiehlt empirica einen zusätzlichen Planungsspielraum von circa 25% als Ausfall-Reserve (vgl. empirica 2003, S. 63/64).

7.1.1.3.5 Wohnungspolitische Anmerkungen

"In der bisherigen Wohnungsmarktentwicklung kommt den politischen Rahmenbedingungen eine hohe Bedeutung zu. Die Funktionsweise und die Entwicklung der Wohnungsmärkte ist in hohem Maße von den politischen Rahmenbedingungen beeinflusst. Zwar hat die Diskussion über Einsparungen begonnen, doch das Reformtempo und die Ausgewogenheit der Maßnahmen sind bislang nicht greifbar.

In der Tendenz wird die finanzielle Förderung des Wohnungsbaus (durch Bund und Land) weniger aufwändig und damit auch weniger bedeutsam. Demgegenüber werden die Rahmenbedingungen, die von den Städten im Rahmen ihrer Planungspolitik vorgegeben werden, wichtiger

werden. Gerade Dortmund hat in den vergangenen Jahren deutlich gemacht, wie gravierend eine Stadt auf die Wohnungsmarktentwicklung Einfluss nehmen kann.

Zwar wird die abgebaute Förderung Investitionsanreize schmälern und von daher gewisse Knappheiten und in der Anfangsphase vor allem eine verringerte Angebotselastizität erzeugen. Insgesamt muss man in der längeren Frist jedoch davon ausgehen, dass die entlastenden Wirkungen der Angebotsausweitung und der Nachfrageschwäche dies mehr als kompensieren und gerade in den wachstumsschwachen Regionen auf Dauer Überschüsse und niedrigere Preise entstehen lassen. Die Nachfrager erhalten damit größere Wahlfreiheiten und können ihre Präferenzen insgesamt besser durchsetzen" (empirica 2003 S. 22).

Als Konsequenz aus den gewonnenen Erkenntnissen bleibt, dass zusätzlich zur Bestandsverbesserung und Reaktivierung von Brachflächen eine Neuausweisung von Wohnbauflächen erfolgen muss, um der Qualität der Nachfrage gerecht werden zu können. Hierzu ist ein wirksamer Entwicklungsspielraum erforderlich.

7.1.2 Grundsätze und Auswahlkriterien neuer Wohnbauflächen

In Kapitel 7.1.1 wurde deutlich, dass Wohnungsneubau zur Nachfragebefriedigung weiterhin erforderlich ist. An neue Wohnbauflächen und deren Lage werden allerdings zukünftig qualitativ höhere Anforderungen gestellt.

Der Handlungsspielraum für die Ausweisung neuer Wohnbauflächen wird zunächst dadurch eingeschränkt, dass bestimmte vorhandene Nutzungen (Siedlungsflächen, Wälder, Parks u. a. Grünanlagen) zu erhalten sind und planungsrechtliche Bindungen (z.B. Verkehrsstrassen und Leitungen, Ansprüche des Bergbaus etc.) beachtet werden müssen.

Die wesentliche Zielsetzung besteht darin, dass der Zuwachsbedarf an Wohnbauflächen im Grundsatz in den Siedlungsschwerpunkten (SSP)

gedeckt werden soll. Außerhalb der Siedlungsschwerpunkte soll sich die Siedlungsentwicklung lediglich auf die Sicherung des Bestandes und allenfalls örtlich bedingte Abrundungen ausrichten (vgl. Kap. 5.1). Bei der Auswahl der Standorte sind Umweltverträglichkeitsgesichtspunkte zu beachten. Dadurch soll eine Inanspruchnahme zusammenhängenden Freiraums möglichst vermieden werden. Dennoch sind Eingriffe in den Freiraum nicht grundsätzlich auszuschließen.

Vor dem Hintergrund dieser Restriktionen und Ansprüche wurden für die Auswahl und Darstellung neuer Wohnbauflächen Auswahlkriterien entwickelt. Hierbei ging es um ein Verfahren, das die Komplexität einer Flächenauswahl zielgerecht reduziert. Es wurden Mindestanforderungen an neue Standorte definiert, die die grundsätzliche Eignung einer Wohnbaufläche auf der Ebene der Flächennutzungsplanung begründen.

Die ausgewiesenen neuen Wohnbauflächen sollten also möglichst

- in der Nähe eines Nahversorgungsschwerpunktes für den täglichen Bedarf liegen, um die vorhandenen Zentrenlagen zu stärken und die Erreichbarkeit und Ausnutzung von vorhandenen öffentlichen und privaten Versorgungseinrichtungen (Einzelhandel, Dienstleistungen) in angemessener Entfernung ohne Verwendung eines Pkw sicherzustellen,
- in einem Einzugsbereich mit einem Radius von 600/800 m um eine Haltestelle des Schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) gelegen sein, um durch die gute Anbindung eine Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu erreichen,
- die vorhandene soziale Infrastruktur (z. B. Schulen, Kindergärten und Spielplätze), die Erreichbarkeit von Naherholungs- und Freizeiteinrichtungen wie auch die vorhandene technische Infrastruktur (Erschließungsanlagen wie Straßen, Gas- und Wasserleitungen etc.) berücksichtigen, um eine optimale Auslastung zu erreichen und gewachsene Sozialbeziehungen weiterzuentwickeln und zu ergänzen,

- auf landschaftsbezogene und ökologische Belange Rücksicht nehmen. Es sollen möglichst keine Flächen beansprucht werden, die bereits mit einem Planungshinweis aus dem Umweltschutzplan Dortmund (Schutzgebiete und Vorrangflächen, Biotopverbund und Nutzungseignung) belegt sind. Die Fläche sollte frei von Lärm- und Luftimmissionen, Altlasten und Bergbauschäden sein, und
- auch wirtschaftlich, insbesondere stadtwirtschaftlich (Flächenverfügbarkeit für die Gemeinde, Erschließungsaufwand, Entwässerungsbedarf, etc.) tragfähig sein,
- keine Konflikte mit anderen Siedlungsansprüchen, insbesondere durch benachbarte gewerbliche Bauflächen, aufweisen und möglichst der Ortsabrundung dienen,
- charakteristische stadträumliche Merkmale der Gesamtstadt und ihrer Ortsteile erhalten und ausbauen (Multizentrisches Modell), um die Stadt in Siedlungsquartiere zu gliedern, die in sich geschlossen sind, und Ortsrandsituationen im Hinblick auf einen zur Landschaft hin klar abgegrenzten Siedlungsraum zu verbessern und bewusst zu gestalten. Die Gestaltungsansprüche der Übergangszonen (Stadtraumfreie Landschaft) sind dabei zu beachten, typische städtebauliche Konturen, Blickbeziehungen, dominierende Merkmale und Situationen der Stadtsilhouette auszubilden bzw. zu erhalten. Denkmalgeschützte Objekte (Siedlungen) sollten in geeignete Nutzungskonzeptionen einbezogen und städtebauliche Einheiten erhalten und weiterentwickelt werden.

Die wesentliche Zielsetzung besteht folglich darin, dass der Zuwachsbedarf an Wohnbauflächen im Grundsatz in den Siedlungsschwerpunkten (SSP) gedeckt werden soll. Außerhalb der Siedlungsschwerpunkte soll sich die Siedlungsentwicklung lediglich auf die Sicherung des Bestandes und allenfalls örtlich bedingte Abrundungen ausrichten (vgl. Kap. 5.1 und 6.1.1).

Dabei soll sich neuer Wohnungsbau zunächst einmal im bzw. in Anlehnung an den Bestand entwickeln. Es sollen Baulücken und größere un geplante Innenbereiche (sog. § 34-Bereiche)

geschlossen und der Abgang von Wohnungen im Bestand ausgeglichen werden, um die Inanspruchnahme von Freiräumen zu minimieren und der Zersiedlung der Landschaft entgegenzuwirken. Durch Schließung von Baulücken kann das Wohnungsangebot auch an Standorten vermehrt werden, an denen die Nachfrage nach Wohnraum relativ hoch ist. Dies kann z. B. dazu beitragen, der Abwanderung junger Familien oder einkommensstärkerer Bevölkerungsgruppen entgegen zu wirken.

In Gemengelage sind situationsbezogene Einzelfallentscheidungen notwendig. Der Bestandschutz für Betriebe erhält Vorrang angesichts hoher Arbeitslosigkeit und hoher Kosten für Verlagerungen (vgl. dazu auch die Ausführungen in Kap. 6.2.2.1).

Weiterhin soll neuer Wohnungsbau insbesondere auf früher bereits baulich genutzten Altstandorten (Reaktivierungsflächen) stattfinden.

Auf jeden Fall sind bei der Auswahl der Standorte Umweltverträglichkeitsgesichtspunkte zu beachten. Dadurch soll eine Inanspruchnahme zusammenhängenden Freiraums möglichst vermieden werden.

7.1.3 Umfang der Wohnbauflächenausweisung bis 2015

Der Darstellung von neuen Wohnbauflächen im F-Plan liegt ein so genannter Potenzialflächenansatz zugrunde: In einer umfassenden Bestandsaufnahme wurden zunächst das Flächenangebot, also bereits vorhandene und mögliche Wohnbauflächen (Potenzialflächen) in den Stadtbezirken, systematisch tabellarisch und kartografisch erfasst. Die erwartete Nachfrage nach Wohnbauflächen wurde auf Basis statistischer Auswertungen und Annahmen sowie Erkenntnissen aus der neuesten Wohnungsmarktentwicklung abgeschätzt. Zur Bilanzierung werden in einem Abgleich die ermittelten und abgewogenen Wohnbauflächenpotenziale der gesamtstädtischen Nachfrage gegenübergestellt.

7.1.3.1 Abschätzung des Brutto-Wohnbauflächen-Bedarfs

In Kapitel 7.1.1 wurde begründet, dass für die Zukunft ein jährlicher Zugang von insgesamt 1.800 Wohneinheiten, davon 1.000 WE als Ein- und Zweifamilienhäuser und 600 WE als Geschosswohnungen sowie weitere 200 Geschosswohnungen im Bestand zu erwarten ist. Auf diese Nachfrage muss sich die Planung einstellen. Bei der Festlegung der Parameter wurden die Erkenntnisse aus der empirica-Studie herangezogen. Im Detail weichen jedoch die für diese Berechnung verwendeten Daten von der Studie ab. In eine aus o.g. Grundlagen resultierende konkrete Berechnung der benötigten Brutto-Wohnbaufläche gehen somit ein: (vgl. Tabelle 6).

- Die durchschnittliche Wohnungsgröße (Nettowohnungsfläche), die für Dortmund bei Ein- und Zweifamilienhäusern (EZFH) mit rd. 120 qm und beim Geschosswohnungsbau (GWB) mit rd. 70 qm angesetzt wird. Diese Größe wird nach Bauformen differenziert auf 12 Jahre F-Plan-Laufzeit in ha Wohnbaufläche umgerechnet.
- Die Umrechnung von Nettowohnungsfläche in Bruttowohnungsfläche = Geschossfläche erfolgt durch einen Aufschlag von 25 % (das entspricht einem Faktor von 1,33) z.B. für hausinterne Erschließungsflächen.
- Eine unterschiedliche Geschossflächenzahl für GWB von 0,8 und für EZFH von 0,55.
- Die Umrechnung von Netto-Wohnbauland in Brutto-Wohnbauland. Diese wird mit dem Erschließungsfaktor von 1,43 aufgrund der gestiegenen Flächenaufwendungen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgenommen (entspricht einem 30%igen Anteil).
- Es wird ein Planungsspielraum von 20% hinzugegerechnet. Auf der Grundlage dieser Vorgaben sowie der absehbaren Nachfrage errechnet sich bis 2015 danach folgender Zuwachsbedarf an Wohnbauflächen (Bruttowohnbaufläche):

Tabelle 6: Abschätzung des Brutto-Wohnbauflächen-Bedarfs 2004 -2015

	Geschoss- Wohnungsbau	Ein- und Zwei- Familienhäuser
Zugang Wohneinheiten jährlich	600	1.000
Zugang Wohneinheiten in 12 Jahren (bis 2015)	7.200	12.000
durchschnittliche Größe je WE (Nettowoohnungsfläche)	70 qm	120 qm
Nettowoohnungsfläche insgesamt in 12 Jahren	50 ha	144 ha
multipliziert mit Umrechnungsfaktor Netto in Bruttowohnfläche (25 % für hausinterne Erschließungsfläche entspricht dem Faktor 1,33) Summe Bruttowohnfläche in ha	67 ha	192 ha
Division durch durchschnittliche GFZ	0,8	0,55
Summe Nettowohnbauflächenbedarf in ha	83 ha	349 ha
Summe Nettowohnbauflächenbedarf insgesamt	432 ha	
Umrechnung Netto- in Brutto-Wohnbauland (Faktor für Erschließung sowie für Ausgleich und Ersatz. Ein Anteil von 30 % entspricht dem Faktor 1,43)	618 ha	
Planungsspielraum (Aufschlag 20 %)	123 ha	
Bedarf an Bruttowohnbaufläche aufgrund der absehbaren Nachfrage	741 ha	

Quelle: Eigene Berechnungen

Zusammengefasst wird rechnerisch ein Gesamtpotenzial von rund 740 ha Bruttowohnbaufläche zur Deckung der absehbaren Nachfrage für die Laufzeit des Flächennutzungsplans benötigt.²⁷

7.1.3.2 Angebot an Brutto-Wohnbauflächen

Im Prozess der F-Plan-Neuaufstellung haben sich notwendigerweise bezüglich Kategorisierung und der Größenordnung der Potenzialflächen diverse Veränderungen ergeben:

Zunächst hat eine Verschiebung zwischen den Kategorien stattgefunden: Seinerzeit in Aufstellung befindliche Pläne sind inzwischen rechtsverbindlich geworden, anvisierte Planungen, zu denen ein Aufstellungsbeschluss gefasst wurde, sind ebenfalls eine Realisierungs-Kategorie höher eingruppiert worden (Beispiele: DEW-Gelände, Wickede-West). Ein erneuter Abgleich der Potenziale mit der Realnutzung ergab, dass insbesondere bei den "alten" F-Plan-Potenzialen ein großer Teil der erfassten Brutto-Flächen nicht mehr das ursprünglich ermittelte Potenzial bereitstellen, Flächen also bereits "verbraucht" wurden. Es ist somit mittlerweile insgesamt weniger Potenzial vorhanden, als ursprünglich im Zielkonzept aufgrund der damaligen Erfassung noch angenommen wurde.

Parallel wurden die Potenziale in den sog. 34er-Bereichen ebenfalls neu analysiert. Für einen Großteil dieser 34er-Potenziale ergab eine intensive Überprüfung, dass viele Flächen nicht als gesicherte Reserve angesehen werden können, da nicht von einer kurz- bis mittelfristigen Umsetzung ausgegangen werden kann. Oft handelt es sich um größere Innenbereiche, deren Entwicklung zwar teilweise aus Verdichtungsgesichtspunkten sinnvoll wäre, aber die vorhandene Wohnqualität wieder stark einschränken würde. Zwar besteht die Zielsetzung, der Innenentwicklung vor einer Freirauminanspruchnahme den Vorrang zu geben, der Anspruch stößt jedoch auf Grenzen, wenn damit gewachsene Qualitäten zerstört werden. Ein weiterer Teil dieser sog.

34er Flächen ist aufgrund schwieriger Erschließungsmöglichkeiten oder aus eigentumsrechtlichen Gründen nicht gesichert entwickelbar. Deshalb werden diese Flächen in der überarbeiteten Potenzialerfassung außer Acht gelassen. Gleichwohl ist weiterhin davon auszugehen, dass sich ein Teil der Neubautätigkeit im Bestand vollziehen wird. Dies ist mit einem Faktor "Bauleistung im Bestand" analog dem empirica-Gutachten in der neuen Flächenbedarfsrechnung berücksichtigt.

Gemischte Bauflächen (M-Flächen) sind per Definition der BauNVO zur Hälfte für das Wohnen nutzbar, waren aber in der Potenzialrechnung bisher nur für drei größere M-Flächen (Phoenix-Ost, Nordstadterweiterung, Rheinische Straße-Nord) berücksichtigt, indem der halbe Flächenanteil für Wohnen angesetzt wurde. Eine Ermittlung der Potenziale in den anderen gemischten Bauflächen im Stadtgebiet ergab eine relevante Größenordnung, die ebenfalls in die korrigierte Erfassung eingeflossen ist.

Die Größenordnung der Kategorien des Wohnbauflächen-Angebotes wurde rechnerisch und kartografisch ermittelt und setzten sich zusammen aus:

- Potenzialen aus bereits rechtsverbindlichen Bebauungsplänen, in denen (2004) ein Flächenpotenzial von rd. 146 ha Bruttowohnbauland besteht.
- Potenzialen aus in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen, die am Stichtag 01.04.04 eine Gesamtfläche von rd. 126 ha umfassten (vgl. Tabelle 8).
- Bisher noch nicht in Anspruch genommenen Flächen des F-Plan `85 mit weiteren Flächen aus dem Wohnungsbauentwicklungsprogramm²⁸. Zusammen machen diese Flächen ein Potenzial von im Saldo brutto 141 ha aus.

Aus diesen drei Kategorien besteht somit ein altes Flächenpotenzial von rd. 415 ha, das zur

²⁷ Die Berechnung wurde neben der kürzeren Laufzeit von nunmehr 12 Jahren gegenüber dem Zielkonzept in den Punkten Geschosswohnungsbau (Reduktion um 200 WE, die im Bestand entstehen können) und Ein- und Zweifamilienhäuser (höhere Dichte von 0,55 GFZ) modifiziert.

²⁸ Dies beinhaltet Flächen mit städtischem Grundbesitz, oder in denen der Stadt Grundstücke zu günstigen Konditionen zur Verfügung gestellt werden (vgl. Kapitel 6.1.2.1).

Deckung der Nachfrage im Wohnungsbau eingesetzt werden kann.

Die im F-Plan 1985 und im F-Plan noch dargestellten Wohnbauflächen wurden um die Flächen reduziert, die - wie die Abwägung ergab - nicht mehr zu Wohnzwecken genutzt werden sollen oder können, weil sie entweder nicht mehr verfügbar sind, mit einer hochwertigen Freiraumnutzung konkurrieren oder aus sonstigen Gründen ungeeignet sind. Diese Flächen, für die gegenüber den früheren Plänen definitiv kein Wohnungsbau mehr vorgesehen ist, werden im F-Plan wieder als "Grünfläche" bzw. als "sonstige Nutzung" dargestellt und sind in dieser Bilanz entsprechend berücksichtigt worden. In der Summe sind dies 148 ha ehemaliger Wohnbaufläche, die wieder als Freiraum, und weitere 12 ha, die als andere bauliche Nutzungen dargestellt werden.

Durch die Generalisierung der Darstellung überlagern die Wohnbauflächen in einigen Fällen kleinere, zu erhaltende Grünflächen, die somit in der Wohnbauflächen-Darstellung aufgehen. Zum Beispiel handelt es sich hierbei um Teile der Flächen Seilbahnweg und Berchumweg in Hombruch, südlich Am Wemphof in Huckarde sowie die als Grabeland genutzte Fläche am Bärenbruchgraben in Marten. Die Einbeziehung in die umgebende Nutzung geschieht allein aus Gründen der generalisierenden Darstellung und bedeutet nicht deren Aufgabe.

Ebenso verhält es sich mit Flächen, die in den Landschaftsplänen als Außenbereich dargestellt sind und durch eine Satzung nach § 34(2) BBauG als Außenbereiche definiert sind. Dies trifft im Besonderen für den Dortmunder Süden zu; so z.B. im Bereich Berghofer Mark (nördlich Sommerbergweg, Obere Egge), Holzen oder Syburg etc. Hier können sich innerhalb der dargestellten Wohnbaufläche Bereiche nach § 35 BauGB befinden, die von Bebauung freizuhalten sind.

7.1.3.3 Reaktivierungsflächen

Bei der Flächennutzungsplanung besteht das Ziel, möglichst solche Flächen neu "in Wert zu setzen", die bereits früher baulich genutzt wurden,

um die Neuinanspruchnahme von Freiraum so gering wie möglich zu halten. Ebenso stark differenziert die Altnutzung. Vor allem sind es die ehemaligen Zechen die umgenutzt wurden, wie Minister Stein (Eving), Gneisenau in Derne (Scharnhorst) und Hansa (Huckarde), aber auch Flächen wie der alte Flughafen (Brackel), Industrieareale wie die Westfalahütte (Innenstadt-Nord), Phoenix (Hörde) und die ehem. Röhrenwerke (Hombruch). Hinzu kommt eine Vielzahl von Bahnflächen (Güterbahnhöfe, Innenstadt-Ost) und Gemeinbedarfsflächen (Stadtkrone-Ost, Aplerbeck) und auch die ehem. LEP VI-Fläche (Mengede).

Bei der Flächenauswahl wurden alle zur Verfügung stehenden Potenziale an Reaktivierungsflächen ausgeschöpft. Aus dem F-Plan 1985 wurden von 1.404 ha Gesamtfläche an 54 Standorten rund 690 ha einer neuen Nutzung zugeführt. Bei den restlichen Flächen (714 ha) wurde die alte Nutzungskategorie beibehalten.

Von den umgewandelten 690 ha werden

- 126 ha als Wohnbaufläche (18 %),
- 101 ha als gemischte Baufläche (15 %),
- 290 ha (42 %) als Grünfläche, Wald oder landwirtschaftliche Fläche,
- 89 ha (13 %) als Gewerbegebiet, 17 ha (2,5 %) als Industriegebiet,
- 66 ha (9 %) als Sondergebiet und
- 2 ha (0,3 %) als Gemeinbedarf

im F-Plan neu dargestellt. Die Reaktivierungsbereiche verteilen sich über nahezu alle Stadtbezirke.

Damit wird dokumentiert, dass der Gedanke der Wiedernutzung von Industrie- und anderen Branchen in Dortmund bereits gängige Praxis ist.

7.1.3.4 Bedarfsdeckung: Abgleich von Flächenangebot und -nachfrage

Einer ermittelten potenziellen Nachfrage an Wohnbaufläche von rund 740 ha steht also zunächst ein Flächenangebot (Altpotenzial) von 415 ha gegenüber. Es besteht damit ein rechnerisches

Defizit an Bruttowohnbaufläche von 327 ha. Diese ermittelte Deckungslücke kann nur zum Teil durch die Ausweisung neuer Wohnbauflächen geschlossen werden. An neuen Wohnbauflächen werden nur rd. 219 ha, einschließlich des Flächenpotenzials an gemischter Baufläche, das zur Hälfte als Wohnanteil angesetzt wird, ausgewiesen (vgl. Tabelle 7).

Die ca. 219 ha neue Wohnbauflächen wurden zu 26 % aus ehemaligem Freiraum (56 ha) und zu 74 % aus sonstigen Flächenkategorien (Reaktivierungsflächen, 163 ha) entwickelt.

Damit ist das Potenzial an Reaktivierungsflächen erschöpft. Würde man die Unterdeckung weiter reduzieren wollen, wären weitere Eingriffe in den Freiraum erforderlich. Dies würde jedoch wesentliche Eigenschaften und Qualitäten der Dortmunder Stadtstruktur weiter beeinträchtigen. Diese ist geprägt durch:

- die Konzentration auf die City als verdichtetes Zentrum (oberzentrale Funktion)
- Eigenständige Ortsteile (Multizentrisches Modell) mit relativ niedrig verdichteter Bebauungsstruktur in den Ortsteilen der Außenstadt
- Unterschiedliche bauliche Schwerpunkte in den Siedlungen
- eine dichte, optimale Verkehrserschließung
- einen hohen, zusammenhängenden Wald- und Freiraumanteil
- für eine Großstadt noch relativ viel Landwirtschaft im Stadtgebiet.

Aufgrund o.g. typischer Eigenschaften ist die Siedlungs- und Wohnbaufläche begrenzt und nicht erweiterbar. Zukünftig wird es darum gehen, im Sinne der Nachhaltigkeit urbane Qualitäten in den Ortsteilen zu entwickeln, die vorhandenen Wohnbauflächen stärker auszunutzen und damit Zersiedelung und Freirauminanspruchnahme zu vermeiden. Die Siedlungsgrenzen müssen daher klar definiert und auf die im F-Plan dargestellten Alt- und Neupotenziale begrenzt werden. Nicht nur Anzahl und Größe von neuen Wohnbauflächen sind letztlich in der Wohnungspolitik entscheidend, sondern die Wohnzufrie-

denheit und Lebensqualität einer Großstadt mit beispielhaftem Freiraumanteil.

Zusammengefasst ergibt sich für den F-Plan folgende Bilanz:

Tabelle 7:
Bedarfsdeckung: Wohnbauflächen bis 2015

Rechnerischer Wohnbauflächenbedarf	740 ha
Vorhandene Potenziale	415 ha
Unterdeckung	327 ha
Potenzial an neuen Wohnbauflächen	219 ha
Verbleibende Unterdeckung	106 ha

Im Abgleich des Bedarfs und des Angebots an Flächenpotenzialen verbleibt eine Unterdeckung von 106 ha. Die Unterdeckung etwa in der Größenordnung des ermittelten Planungsspielraums (Tabelle 6) an Wohnbaufläche wird aus den oben genannten Gründen als Fehlbedarf in Kauf genommen.

7.1.3.5 Verteilung der Wohnbauflächenpotenziale auf die Stadtbezirke

Grundsätzlich besteht im Rahmen des Multizentrischen Modells das Ziel, die Verteilung des ermittelten gesamtstädtischen Zuwachsbedarfs an Wohnbauland auf die Stadtbezirke nach dem Grundsatz der Gleichverteilung auf die Stadtbezirke vorzunehmen, um bestehende räumliche und soziale Disparitäten in der Wohnflächenversorgung zu reduzieren. Auch ist aus der Wohnungsmarktbeobachtung deutlich geworden, dass sich grundsätzlich die Nachfrage vorrangig auf Baugebiete in der Nähe des jetzigen Wohnstandortes richtet, das heißt die Wohnungssuchenden möchten möglichst im Umfeld ihrer gewachsenen sozialen Beziehungen Eigentum erwerben bzw. ein Mietwohnungsangebot finden. Aufgrund der Flächenverteilung von Reaktivierungsflächen sowie anderen Flächenpotenzialen und deren Verfügbarkeit ergibt sich aber eine unterschiedliche Verteilung im Stadtgebiet, so dass der o.g. Grundsatz nicht absolut einzuhalten ist.

In den östlichen und südlichen Stadtbezirken besteht eine höhere Nachfrage, allerdings auch ein größeres Flächenangebot als im Norden und Westen. Dies betrifft die Stadtbezirke In-Nord und In-West aber auch Lütgendortmund, Mengede, Eving und Huckarde. In letzteren Stadtbezirken werden die Entwicklungspotenziale möglicherweise langfristig nicht ausreichen, alle Wohnwünsche wohnortbezogen zu befriedigen. Der in diesen Stadtbezirken nicht unterzubringende Anteil am gesamten Zuwachsbedarf an Wohnbaufläche muss somit auf andere Stadtbezirke verteilt werden.

Im Fall der Innenstadt-Nord ist zusätzlich zu beachten, dass die im F-Plan dargestellte, und städtebaulich/ bevölkerungspolitisch vernünftige Erweiterung der Nordstadt auf dem Gelände der ehemaligen Westfalenhütte vorgesehen ist. Diese sinnvoll bebaubaren Erweiterungsflächen auf ehemaligem Werksgelände, in der Größenordnung von rund 59 ha Gemischte Baufläche (entsprechen rund 30 ha für Wohnbebauung), liegen direkt angrenzend an die Bestände nördlich vom Borsigplatz. Es ist jedoch nicht kurzfristig von einer Umsetzung dieser Maßnahme auszugehen, da die Flächen noch mit gewerblichen Nutzungen belegt sind, die Bestandschutz genießen. Mit der Darstellung im F-Plan wird dokumentiert, dass langfristig die Erweiterung der Nordstadt angestrebt wird.

Notwendigkeiten einer Verbesserung der Wohnverhältnisse werden gerade auch in den Innenstadtbzirken gesehen. Der Weg führt hier in erster Linie über Maßnahmen der Wohnungsbestandspolitik (z. B. Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserung) sowie über Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen und einige Neubauvorhaben. Insbesondere in der Innenstadt-Ost gibt es Potenzialflächen, die zur Stärkung des Wohnens einen erheblichen Beitrag leisten können (vor allem die ehem. Güterbahnhöfe, aber auch das ehem. DEW-Gelände). In der Innenstadt-West bestehen dagegen wegen des dichten Bestandes kaum Möglichkeiten für einen Wohnungsneubau.

Über die größten Wohnbaulandreserven verfügt wegen seiner Siedlungsstruktur der Stadtbezirk Brackel. Hier schlägt vor allem die Reaktivierung der militärischen Konversionsfläche (alter Flughafen) mit rd. 30 ha Wohnbaufläche zu Buche, deren Entwicklung auch unabhängig von der Stadtbezirkszugehörigkeit aus gesamtstädtischer Sicht erstrebenswert ist. Auch in Hörde macht allein die Entwicklung von Phoenix-Ost (rd. 30 ha Wohnbaufläche, rd. 20 ha gemischte Baufläche) mehr als die Hälfte des Gesamtpotenzials aus.

Die Altpotenziale sowie das neue Bruttowohnbauland verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Stadtbezirke (siehe Beiplan "Wohnbauflächenpotenziale" im Anhang):

Tabelle 8: Aufteilung der Wohnbauflächenpotenziale auf die Stadtbezirke

Stadtbezirk	Vorhandenes Wohnbauflächenangebot inklusive Gemischte Bauflächen				Neue Wohnbauflächen	Gesamtsumme
	Flächen in rechtsverbindlichen B-Plänen	Flächen in B-Plänen in Aufstellung	Restpotenzial aus dem F-Plan 1985 Stand 2004	Summe Altpotenzial	Stand April 2004	Alt- + Neupotenzial
01 Innenstadt-West	5,8	0	1,4	7,2	2,5	9,7
02 Innenstadt-Nord	0,4	0	0,0	0,4	29,7	30,1
03 Innenstadt-Ost	3,6	12,6	1,3	17,5	17,8	35,3
04 Eving	29,6	3,8	17,2	50,6	2,5	53,1
05 Scharnhorst	11,4	0,9	23,7	36,0	24,0	60,0
06 Brackel	11,7	30,4	21,6	63,7	54,3	118,0
07 Aplerbeck	21,2	28,4	17,8	67,4	10,4	77,8
08 Hörde	18,5	4,1	6,8	29,4	50,0	79,4
09 Hombruch	20,6	10,1	16,7	47,4	7,7	55,1
10 Lütgendortmund	13,9	2,3	10,7	26,9	6,9	33,8
11 Huckarde	7,5	0,0	12,1	19,6	9,7	29,3
12 Mengede	28,4	6,1	12,4	46,9	2,9	49,8
Insgesamt	172,6	98,7	141,7	413,0	218,4	631,4

Quelle: Eigene Berechnungen, Angaben in ha, Ungenauigkeiten bei der Addition sind rundungsbedingt

Im F-Plan werden insgesamt rd. 219 ha neues Bruttowohnbauland dargestellt. Der Wohnflächenanteil in Gemischten Bauflächen (50 %) ist in der Rechnung berücksichtigt. Diese Flächen

sind mit einem * gekennzeichnet. Im Einzelnen sind dies folgende, gegenüber dem F-Plan 1985 (Stand 2001) neue Wohnbauflächenpotenziale in den Stadtbezirken:

Tabelle 9: Neue Wohnbauflächen in den Stadtbezirken

Innenstadt West		
1	Rheinische Straße-West - (Mischgebiet*)	2,5 ha
Innenstadt Nord		
1	Nordstadt - Erweiterung - (Mischgebiet*)	29,7 ha
Innenstadt Ost		
1	Kaiserbrunnen "Im Dreieck"	1,5 ha
2	Güterbahnhof Do - Ost *	6,6 ha
3	Güterbahnhof Do - Süd	9,2 ha
4	Kreuzung Ophoff	0,5 ha
	Zwischensumme	17,8 ha
Eving		
1	nördlich Hessische Straße	1,1 ha
2	Östlich Im Siepen (Erweiterung)	0,7 ha
3	Evinger Straße *	0,7 ha
	Zwischensumme	2,5 ha
Scharnhorst		
1	Schleipweg + Erweiterung	3,0 ha
2	Grevel West	3,8 ha
3	Grevel Ost	2,8 ha
4	Vorsteherstraße / Hardenbergstraße	1,3 ha
5	südlich Husener Straße	0,7 ha
6	nördlich Molkenstraße	4,4 ha
7	Grevel Südost	0,6 ha
8	nördlich Graebnerstraße	1,3 ha
9	Büttnerstraße	0,7 ha
10	In der Dahlwiese	2,6 ha
11	Reinwardstraße	1,4 ha
12	Möllenacker	0,2 ha
13	Derner Straße	1,2 ha
	Zwischensumme	24,0 ha

Brackel		
1	Ostenschleifweg	3,3 ha
2	Napier (Alter Flughafen)	29,9 ha
3	Asseln-Südost	9,9 ha
4	Brackeler Hellweg (ehem. COOP)	7,2 ha
5	Östlich Bebelstraße	1,1 ha
6	Bebelstraße	1,4 ha
7	Östlich Schimmelstraße	<u>1,5 ha</u>
	Zwischensumme	54,3 ha
Aplerbeck		
1	Tulpenstraße - Nord	1,2 ha
2	westlich Ostkirchstraße	1,8 ha
3	Östlich Berghofer Straße / B 236 n	0,7 ha
4	Am Rosenplätzchen	3,3 ha
5	Aplerbecker Bahnhof*	0,3 ha
6	Selzerstraße	1,3 ha
7	Nördlich Bickefeldstraße	<u>1,8 ha</u>
	Zwischensumme	10,4 ha
Hörde		
1	Benninghofer Straße - Ost	1,0 ha
2	Benninghofer Straße - West	1,4 ha
3	nördlich Sommerbergweg	2,5 ha
4	Phoenix Ost	31,2 ha
5	Phoenix Ost - Mischgebiet (50%)	8,0 ha
6	Westlich Wellinghofer Straße	5,1 ha
7	Sportplatz Höchstener Straße*	<u>0,7 ha</u>
	Zwischensumme	50,0 ha
Hombruch		
1	Hagener Straße	4,7 ha
2	Am Kramberg	0,1 ha
3	Nördlich Zillestraße / südlich Omnibus Betriebshof	2,3 ha
4	Am Surck	<u>0,6 ha</u>
	Zwischensumme	7,7 ha
Lütgendortmund		
1	Grevendicksfeld	1,6 ha
2	Auf dem Toreen	2,7 ha
3	Südlich Volksgartenstraße (Atelierhaus)	2,2 ha
4	Merklinder Straße (parallel Bahnlinie)	<u>0,5 ha</u>
	Zwischensumme	6,9 ha

Huckarde		
1	Hansa Schule	0,6 ha
2	Südlich Ährenweg	3,0 ha
3	Zum Kniepacker	3,4 ha
4	Westlich Arminiusstraße	2,6 ha
	Zwischensumme	9,7 ha
Mengede		
1	Nördlich Bahnhof Mengede	1,7 ha
2	Östl. Mengeder Straße (Haus Mengede)	1,2 ha
	Zwischensumme	2,9 ha
Gesamtsumme		218,4 ha

7.1.3.6 Nachrangig zu entwickelnde Wohnbauflächen

Die in Tabelle 9 genannten Flächen sind alle potenziell für den Wohnungsbau geeignet und entwickelbar. Allerdings gibt es in der Eignung der Flächen z.B. hinsichtlich der natürlichen Begebung und der Eingriffsbedeutung in den Freiraum durchaus Unterschiede. Daher soll die Inanspruchnahme und Reihenfolge dieser Potenziale einer zeitlichen Reihenfolge unterworfen werden. Dadurch ergibt sich für die genannten Flä-

chen die Chance, die Bebaubarkeit konkreter zu untersuchen und die Rahmenbedingungen die Inanspruchnahme präziser herauszuarbeiten.

Die in Tabelle 10 aufgeführten Wohnbauflächenpotenziale sollen nachrangig, das heißt, erst wenn alle anderen Potenziale ausgeschöpft worden sind, entwickelt werden.

Tabelle 10: Nachrangig zu entwickelnde Wohnbauflächen

Stadtbezirk / Lfd. Nr.	Flächenbezeichnung	Flächengröße
Scharnhorst 1	Reinwardstraße	1,4 ha
Brackel 2	Ostenschleifweg	3,3 ha
Lütgendortmund 3	Auf dem Toren	2,7 ha
Huckarde 4 5	Kirchlinde - Nord südlich Ährenweg	4,3 ha 3,0 ha
Mengede 6	südlich Mergelkuhle	1,7 ha
	Gesamtsumme	16,4 ha

Es sind im Wesentlichen folgende Gründe, die zu dieser Entscheidung und Flächenauswahl geführt haben:

- Die Berücksichtigung der in Kapitel 7.1.3.3 erwähnten und als zu erhaltend eingeschätzten Qualitäten und Eigenarten des Dortmunder Landschaftsbildes,
- eine negative Einschätzung der naturräumlichen Gegebenheiten in Bezug auf diese Flächen im Beteiligungsverfahren durch das Umweltamt, die Umweltverbände und den Beirat der Unteren Landschaftsbehörde,
- sowie die Lage in einem potenziell überflutungsgefährdeten Bereich (vgl. Kap. 7.4.4.2.1).

7.1.4 Konsequenzen der Flächendarstellung

Der F-Plan enthält ca. 219 ha zusätzliches Bruttowohnbauland einschließlich des Anteils an den Gemischten Bauflächen für die Wohnungsneubau-Bedarfsdeckung. Zusammen mit einem Potenzial an nicht ausgeschöpften B-Plan-Kapazitäten und Altpotenzialen aus dem F-Plan 1985 ergibt sich rechnerisch ein Rahmen für den Neubau von mehr als 7.200 Geschosswohnungen und 12.000 Ein- und Zweifamilienhäusern bis 2015. Hierbei ist die Annahme berücksichtigt, dass ca. 200 Geschosswohnungen pro Jahr als Neubau im Bestand entstehen können.

Die im F-Plan dargestellte Umfang an Wohnbauflächen reicht rechnerisch nahezu aus, um die Nachfrage bis 2015 zu befriedigen. Allerdings muss realistischerweise auf die Risiken hingewiesen werden, die die Berechnung und Darstellung der Bauflächen beinhalten und die durch zeitliche Verzögerungen bei der verbindlichen planungsrechtlichen Sicherung und durch zeitliche und finanzielle Restriktionen bei der Durchführung von Erschließungsmaßnahmen auftreten können. Für den Fall, dass die Größenordnung des dargestellten Wohnbaulandes zur Befriedigung der erwarteten Nachfrage unter bestimmten Umständen bis ca. 2015 nicht ausreicht, muss der F-Plan z.B. durch Raum- und Wohnungsmarktbeobachtungsinstrumente angepasst werden (vgl. Kap. 9).

Unter diesen Bedingungen erscheint die Flächendarstellung ausreichend.

7.1.5 Eingriffe in Natur und Landschaft durch Wohnbauflächen

Die bisher im Kapitel 7.1 angestellten stadtplanerischen Überlegungen greifen mehr oder weniger in gewachsene städtebauliche und freiräumliche Strukturen ein. Diese Eingriffe müssen planerisch organisiert und geregelt werden.

Durch die Planung und Darstellung von Wohnbauflächen im Flächennutzungsplan werden Eingriffe vorbereitet. Deshalb sind die Auswirkungen der geplanten Vorhaben auf die Umwelt in der Abwägung zu berücksichtigen.

Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Eingriffe sind nur dann zulässig, wenn sie nicht vermeidbar und ausgleichbar sind.

Durch die Planungen im Flächennutzungsplan werden Eingriffe vorbereitet. Deshalb sind die Auswirkungen der geplanten Vorhaben auf die Umwelt in der Abwägung zu berücksichtigen. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder rechtlich zulässig waren. Bereits fortgeschrittene Planungen, wie rechtskräftige Bebauungspläne, in Aufstellung befindliche Bebauungspläne oder laufende Planfeststellungsverfahren werden dementsprechend an dieser Stelle nicht mehr als Eingriff angerechnet. Die Eingriffsregelung wird in den jeweiligen Verfahren hinreichend und abschließend behandelt.

Die Potenzialflächen für Wohnbebauung sowie ein 50%- Anteil an den Mischgebieten wurden in Listen nach Stadtbezirken erfasst.

Eine erste Einschätzung konnte auf Basis folgender Daten und Kartengrundlagen vorgenommen werden:

- Luftbild,
- Realnutzungskartierung,
- Landschaftsplan.

Dabei konnte ermittelt werden, ob die Inanspruchnahme der Fläche einen Eingriff in Natur und Landschaft darstellt. So konnte auch abgeschätzt werden, ob nur auf Teilen der Potenzialflächen Eingriffe planerisch vorbereitet werden.

Es ergibt sich insgesamt eine deutlich kleinere Flächengröße mit Eingriffen gegenüber dem

Gesamtwohnbauflächenpotenzial, da häufig auf Altstandorte mit vorheriger baulicher Nutzung oder aber bereits planerisch beanspruchte Flächen zurückgegriffen wird (vgl. Kap. 7.1.3.3).

Die in der Tabelle ermittelten Zahlenwerte sind Grundlage für die Eingriffs-Ausgleichsbilanz auf der Ebene der Flächennutzungsplanung. Dabei wird eine abgestimmte Methode zur Grobermittlung des erforderlichen Ausgleiches angewandt werden (vgl. Kap. 7.3.2.1.2).

Diese Ermittlung ersetzt nicht die genaue Untersuchung und Bilanzierung in folgenden verbindlichen Planungen.

Tabelle 11: Eingriffe in Natur und Landschaft durch Wohnbauflächen

Stadtbezirk	Wohnbaufläche in m²	Eingriffsfläche in m²
Innenstadt West	46.680	13.645
Innenstadt Nord	296.900	29.690
Innenstadt Ost	186.713	10.766
Eving	173.728	140.964
Scharnhorst	404.361	357.492
Brackel	780.663	405.604
Aplerbeck	191.450	139.685
Hörde	166.466	153.200
Hombruch	235.620	165.980
Lütgendortmund	171.233	171.233
Huckarde	92.712	92.712
Mengede	162.274	123.812
Gesamtsumme	2.908.800	1.804.783
	Wohnbaufläche in ha	Eingriffsfläche in ha
Gesamtsumme	291	180

180 ha der im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar.

7.2	Wirtschaft	139
7.2.1	Technologiepark und Mikrosystemtechnik	139
7.2.1.1	Flächenbedarf Technologiepark und Mikrosystemtechnik	139
7.2.1.2	Flächendarstellungen Technologiepark / Mikrosystemtechnik	140
7.2.2	Büromarkt	140
7.2.2.1	Flächenbedarf Büromarkt	140
7.2.2.2	Standorte Büromarkt	141
7.2.3	Logistikwirtschaft	142
7.2.3.1	Flächenbedarf Logistikwirtschaft	142
7.2.3.2	Standorte Logistikwirtschaft	145
7.2.4	Gewerbliche Bauflächen	146
7.2.4.1	Flächenbedarf gewerbliche Bauflächen	146
7.2.4.2	Standorte gewerblicher Bauflächen	147
7.2.5	Zentrale Versorgungsbereiche und Einzelhandel	150
7.2.5.1	City, Stadtbezirks-, Ortsteil- und Quartiersversorgungszentren	150
7.2.5.2	Sondergebiete für großflächigen Handel	152
7.2.6	Sonstige Sondergebiete	153
7.2.7	Gemischte Bauflächen	155
7.2.8	Eingriffe durch Wirtschaftsflächen	156

7.2 Wirtschaft

7.2.1 Technologiepark und Mikrosystemtechnik

7.2.1.1 Flächenbedarf Technologiepark und Mikrosystemtechnik

Bis einschl. 2001 wurden im Technologiepark rund 23 ha Grundstücksflächen veräußert und ca. 8.700 Arbeitsplätze geschaffen. Nach einer im Frühjahr 2000 durchgeführten Umfrage bei den Unternehmen im Technologiepark haben ca. 35 % der Firmen weiteren Flächenbedarf angekündigt. Dieser kann z.T. in einer Verdichtung in den vorhandenen Gebäuden befriedigt werden. Neun Unternehmen haben konkrete Bauabsichten für die nächsten Jahre formuliert.

Der Kernbereich des Technologiepark einschließlich der Flächen westlich "Hauert" wird nach seinem endgültigen Ausbau schätzungsweise eine Beschäftigtenzahl von nahezu 10.000 Mitarbeitern erreichen. Das aktuelle Erweiterungsgebiet Im Weißen Feld kann bei einer unterstellten Bruttogeschossfläche (BGF) von rd. 100.000 bis 120.000 m² weiteren rd. 5.000 Beschäftigten einen Arbeitsplatz bieten.

Aus dem Grundstücksgesamtumsatz in den Jahren 1989 bis 12/2001 von rund 20,8 ha folgt, dass der Jahresdurchschnitt bei ca. 1,6 ha verkaufter Fläche liegt. Hochgerechnet auf das Jahr 2015 (ab 2004), ergibt sich daraus ein Gesamtnettobedarf von 19,2 ha, plus 20 % Erschließungsanteil ein Bruttobedarf von rund 23 ha.

Neben den Bedarfen, die durch die Entwicklung aus dem Technologiepark heraus ausgelöst werden, verfolgt die Stadt Dortmund offensiv die Ausbildung und Stärkung der Mikrosystemtechnik. So wird im Rahmen des "dortmund-projects" für die MST-Branche ein Entwicklungspotenzial von rd. 15.000 Arbeitsplätzen im Zehnjahreszeitraum berechnet. Angesichts einer differenzierten Gebäudenutzung bei MST-Arbeitsplätzen, die aus Büro- und Labornutzungen besteht, wird ein Flächenbedarf je Arbeitsplatz von 50 qm angesetzt. Bei einer angenommenen

Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,0 folgt daraus ein Flächenbedarf von 40 ha netto. Das entspricht einem Bruttobaulandbedarf von ca. 47 ha (inkl. rund 20 % Erschließungsflächen).

Der Bruttobaulandbedarf für den Technologiepark und die Mikrosystemtechnik beträgt somit rund 70 ha.

7.2.1.2 Flächendarstellungen Technologiepark / Mikrosystemtechnik

Folgende Flächen werden zur Deckung des Bedarfs im F-Plan als Sondergebiet 'Technologie' dargestellt:

Westlich 'Weißes Feld'

Der Entwurf des Flächennutzungsplanes stellt westlich des 'Weißen Feldes' ein weiteres Sondergebiet 'Technologie' zur Deckung des Bedarfs neu dar. Diese Fläche umfasst 6 ha und ist, als Folge der Diskussion um den neuen Gebietsentwicklungsplan, die Ersatzfläche für die im Zielkonzept des F-Plans noch als "SO Tech" dargestellte Erweiterungsfläche südlich der S-Bahn, die im Gebietsentwicklungsplan nicht mehr enthalten ist.

Indupark (östl. Teil)

Weitere Flächen für die Erweiterung des Technologie-Parks sind am östlichen Rand des Induparks, westlich der A 45, nördlich der Brennaborstraße vorgesehen. Das Flächenangebot beträgt hier 6,5 ha. Dieser Bereich ist baulich bereits vorgeprägt und soll auch durch die Darstellung einer neuen Nutzungsart eine städtebauliche Aufwertung erfahren. Diese Zielsetzung findet in dem in der Erarbeitung befindlichen Entwicklungskonzept für den Indu Park Berücksichtigung.

Phoenix (westl. Teil)

Insbesondere als Standort für die MST-Produktion wird der ehemalige Hochofenstandort Phoenix (westlicher Teil) dargestellt. Um an dieser Stelle auch nachhaltig diese Nutzung etablieren zu können, ist eine Sondergebietsdarstellung notwendig, die der verbindlichen Bauleitplanung den notwendigen Rahmen vorgibt. Es ist beabsichtigt, kein Gewerbegebiet im klassischen Sinne zu entwickeln, sondern gezielt Unternehmen der Mikrosystemtechnologie sowie der Informationstechnologie- und electronic-commerce-Branche hier anzusiedeln. Diese Darstellung umfasst insgesamt 57 ha Bruttobaufläche. Die Flächendarstellung in diesem Umfang ermöglicht zudem, langfristig Flächenbedarfe, die im Technologiepark nicht gedeckt werden können, auf diesem Areal zu befriedigen. Bei der weiteren Planung des Areals ist zu berücksichtigen, dass zur Erschließung durch den ÖPNV keine Stadtbahntrasse dargestellt wird. Diese Option soll jedoch durch entsprechende Planungen zur Trassenfreihaltung auch nicht verbaut werden.

Rechnerisch besteht somit zwischen Bedarf und Darstellung ein Defizit von 0,5 ha. Durch noch nicht in Anspruch genommene Flächenpotenziale im Erweiterungsabschnitt 'Weißes Feld' kann von einer quantitativen Bedarfsdeckung ausgegangen werden.

7.2.2 Büromarkt

7.2.2.1 Flächenbedarf Büromarkt

Die Prognose der Flächenbedarfe für das Bürowerke in Dortmund wird abgeleitet aus dem Entwicklungspotenzial der Arbeitsplätze im Zusammenhang mit dem "dortmund-project".

Tabelle 12: Flächenbilanz Technologiepark / Mikrosystemtechnik

Flächenbedarf Technologiepark / Mikrosystemtechnik	70 ha
Darstellung Bruttoflächenangebot für Technologiepark und Mikrosystemtechnik	69,5 ha
Bilanz	- 0,5 ha

Das "dortmund-project" erwartet ein Entwicklungspotenzial für die E-/IT-Branche im Zehnjahreszeitraum von max. 34.000 Büroarbeitsplätzen. Als Sekundäreffekte aus dem Wachstum der im "dortmund-project" geförderten Wirtschaftsbereiche wird ein zusätzlicher Arbeitsplatzeffekt von 10.500 Arbeitsplätzen erwartet, von denen etwa die Hälfte eine Nachfrage nach Büroflächen auslöst.

Tabelle 13:
Büroarbeitsplätze und Flächenbedarf

Entwicklungspotenzial Büroarbeitsplätze	34.000
50 % d. Sekundäreffekte lösen eine zusätzliche Büroflächennachfrage aus	5.250
SUMME Beschäftigte	39.250
Arbeitsplatzbedarf (23 m ² pro Beschäftigtem)	rd. 900.000 m ²

7.2.2.2 Standorte Büromarkt

Das Flächenpotenzial für Büronutzungen ist auf zwei Wegen untersucht worden. Zum einen ist die Gesamtsumme aller vorhandenen Büroflächen und Neubaupotenziale im gesamten Stadtgebiet ermittelt worden. Diese beträgt rund 1.000.000 m² BGF. Darunter fallen auch projektierte und geplante Vorhaben, die sich in Kern-, Gewerbe-, und Sondergebieten sowie gemischten Bauflächen befinden.

Zum anderen sind die dargestellten Flächen im F-Plan bilanziert worden. Bei einer angenommenen Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,0 und einem Erschließungsflächenanteil von 20 % wird für einen Büroflächenbedarf von rund 900.000 m² eine Bruttofläche von rund 54 ha benötigt. Der F-Plan stellt mit ca. 56 ha insbesondere in MK-, M-, und SO BV -Flächen etwas mehr als diesen Bedarf dar.

Für den Büroflächenbedarf sind somit in ausreichendem Maß Flächen vorhanden, die sich bei entsprechender Nachfragesituation mobilisieren lassen.

Die folgende Tabelle stellt die Flächenbedarfs- und Angebotsituation dar:

Tabelle 14: Büroflächenbedarf und -angebot

	Größenordnung BGF m ²	Bruttoflächen in ha
Büroflächenbedarf	900.000 m ²	ca. 54 ha (GFZ von 2,0; Erschließungsflächenanteil 20 %)
Vorhandene Neubaupotenziale in MK, M, GE, SO BV	rd. 1.000.000 m ²	ca. 56 ha

Die folgenden Sondergebietsstandorte für Büro und Verwaltung und gemischten Bauflächen werden in den Flächennutzungsplan neu aufgenommen und sollen insbesondere zu einer Bedarfsdeckung für den Büroflächenmarkt beitragen:

Standorte beidseitig der B1

Entlang der B1 wird zwischen den ehemaligen Sportplätzen nördlich der Stadtkrone- Ost bis zum Südwestfriedhof beidseitig ein Sondergebietsstreifen für Büro- und Verwaltungsgebäude dargestellt. Der F-Plan 1985 traf für diesen Bereich unterschiedliche Darstellungen

(Gewerbe, Gemeinbedarf, Wohnen, Kerngebiet). Insbesondere die Problematik um die Ansiedlungsabsichten großflächigen Einzelhandels hat dazu geführt, diese Flächen mit einer anderen Nutzung darzustellen. Zudem trägt diese neue Darstellung dazu bei, die Intention der Stadt zu verdeutlichen, dass sich hier eine zentrale Entwicklungsachse für den Büromarkt befindet und auch in Zukunft in diese Richtung weiter verstärkt entwickelt werden soll (Büro-Boulevard B1). Durch den Bau des B 1 Tunnels wird dieser Bereich für Büronutzungen noch attraktiver werden. Der F-Plan bereitet mit diesen Darstellungen planungsrechtlich die Umsetzung des "Rahmenplanes B 1" vor (s. Kap. 5.2). Der dargestellte Sondergebietsstreifen ist in seiner Zielvorgabe parzellenunscharf und wird im Rahmen nachfolgender Projekte und Planverfahren genauer ausformuliert. In diesem Zusammenhang wird beispielhaft auf die Ophoff-Kreuzung verwiesen, für deren süd-westlichen Quadranten zur Zeit ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt wird.

Gemischte Bauflächen auf Phoenix Ost

Für das ehemalige Stahlwerksgelände in Hörde ist ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet worden, dessen Aussagen auch für die Wirtschaftsflächenentwicklung eine wichtige Bedeutung haben. Im südlichen Bereich zwischen Faßstraße und dem geplanten Phoenix-See soll ein Quartier aus einer Mischung von Wohnungen in Verbindung mit Dienstleistungen, Büros und Verwaltungen entwickelt werden. Daher wird im neuen F-Plan die Darstellung "Gemischte Baufläche" gewählt (vgl. Kap. 5.2).

Dortmunder Stadtwerke - Deggingstraße

Auf dem Areal der Dortmunder Stadtwerke ist die Umsetzung eines Nutzungsmix vorgesehen. Zur Abschirmung der im südlichen Teil vorgesehenen Wohnbebauung vor den Emissionen des Großmarktes soll an der Feldstraße eine Entwick-

lung mit Büro- und Verwaltungsgebäuden erfolgen. Der Bereich wird als "Sondergebiet Büro und Verwaltung" dargestellt und bildet einen dezentralen Baustein zur Deckung des Büroflächenbedarfs.

7.2.3 Logistikwirtschaft

7.2.3.1 Flächenbedarf Logistikwirtschaft

Der Logistikflächenbedarf errechnet sich aus der Anzahl der neuen Arbeitsplätze, der Flächenkennziffer, dem "Verdichtungseffekt", dem Verhältnis Brutto- zu Nettofläche, den derzeit verfügbaren Flächen sowie den durch Firmenschließungen freiwerdenden Flächen²⁹.

Arbeitsplätze

Die aktuellste Studie im Bereich der Logistik ist die "Produkt- und Marketingstrategie Östliches Ruhrgebiet" der Gutachter BCI (Buck Consultants International) und SCI Verkehr aus dem Jahr 2001. Sie geht von einer Zunahme der Beschäftigtenzahl in Höhe von 7.500-12.000 in den nächsten 10-15 Jahren in Dortmund aus. Daraus wird ein Flächenbedarf von 500 ha für die Region Dortmund-Unna-Hamm prognostiziert.

Die Ansiedlungserfolge der letzten 5 Jahre zeigen ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 600 Arbeitsplätzen, also 9000 Arbeitsplätzen in 15 Jahren. Unterstützt wird diese Einschätzung durch das McKinsey-Gutachten zum "dortmund-project", das eine Zunahme von 6.000 Beschäftigten in der Logistikwirtschaft bis 2010 prognostiziert. Hochgerechnet auf 2015 entspricht dies ebenfalls 9.000 Beschäftigten.

Die Zahl von 9000 neuen Arbeitsplätzen bis 2015 in Dortmund wird als realistisch eingeschätzt. Im Rahmen der Prognose der "Produkt- und Marketingstrategie östliches Ruhrgebiet" markiert sie den unteren Bereich.

²⁹ Die im Folgenden getroffenen Berechnungen und Annahmen beziehen sich grundsätzlich auf das Basisjahr 2001. Da in der Zwischenzeit bis zur Erarbeitung des Entwurfs in den letzten zwei Jahren bereits weitere Ansiedlungen im Bereich der Logistik getätigt worden sind, wird diese Flächeninanspruchnahme von der errechneten Zahl abgezogen (s.u.). Es wird der zu erwartende Flächenbedarf zwischen 2003 und 2015 in Ansatz gebracht.

Verdichtungseffekt

Es wird davon ausgegangen, dass es im Bereich der Logistikwirtschaft zu einer Nachverdichtung der Arbeitsplätze auf den jetzigen Standorten kommen wird. Der Nachverdichtungseffekt wird auf ca. 1.000 Arbeitsplätze geschätzt. Bei der Berechnung der neuen Flächen wird daher mit 8.000 neuen Arbeitsplätzen gerechnet. Die zur Verfügung stehende Fläche wird sich im Rahmen der Konsolidierung der Unternehmen bis auf 9.000 "auffüllen".

Flächenkennziffer

Auf Basis einer Grundgesamtheit von 40 Logistikunternehmen der Region Dortmund - Unna - Hamm (Östliches Ruhrgebiet), die sich in den Jahren 1998 bis heute angesiedelt haben, wurde eine durchschnittliche Flächenkennziffer von 302 m² / Mitarbeiter errechnet. Der ähnliche Durchschnitt Dortmunder Unternehmen (309 m² / Mitarbeiter) zeigt, dass es keine gravierenden Unterschiede zwischen Logistikflächenanforderungen in Dortmund, Unna und Hamm gibt.

Abbildung 16: Durchschnittl. Flächenkennziffer regionaler Logistikunternehmen

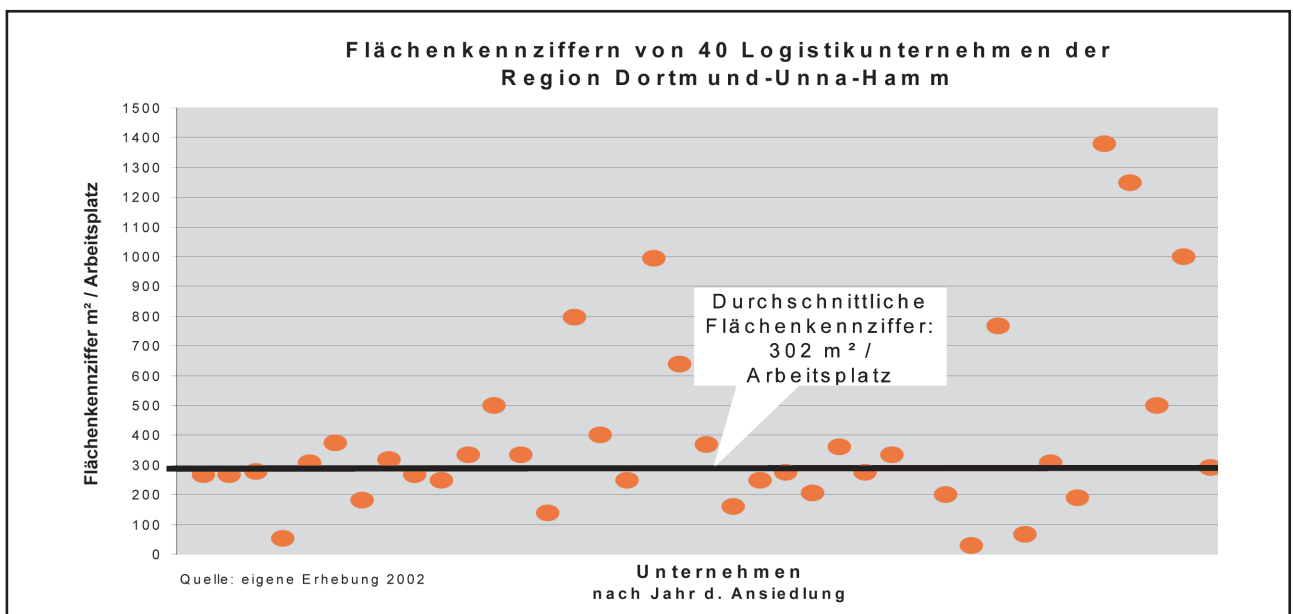
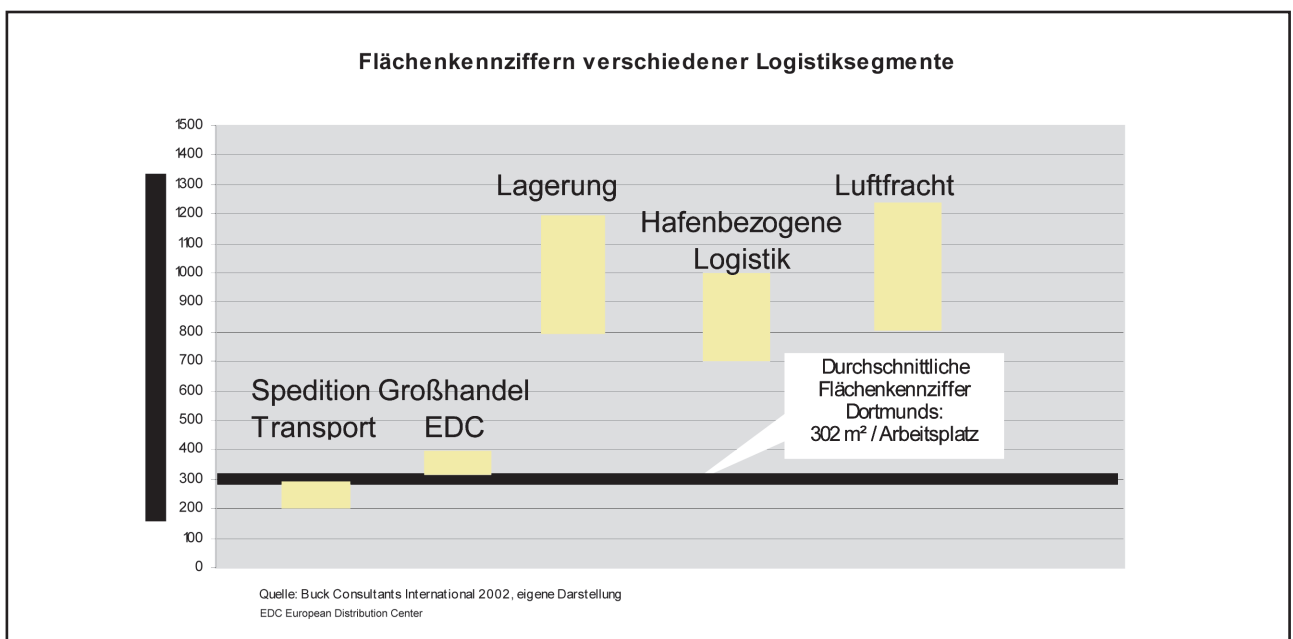


Abbildung 17: Einordnung der ermittelten Flächenkennziffer



Um die ermittelte Flächenkennziffer einschätzen zu können, wurden allgemeine Flächenkennziffern für die einzelnen Logistiksegmente hinzugezogen. Die Kennziffern sind Erfahrungswerte des Gutachters BCI ("Produkt- und Marketingstrategie Östliches Ruhrgebiet"). Aus Abb. 17 und 18 wird deutlich, dass sich die ermittelte Flächenkennziffer aus Logistikansiedlungen der Region östliches Ruhrgebiet im niedrigen, d.h. flächeneffizienteren Bereich befindet. Dies stimmt mit den oben genannten Zielen der Stadt Dortmund in Bezug auf künftige Logistikansiedlungen aus dem Bereich der Verteilzentren und Speditionen überein.

Es wird daher mit der Flächenkennziffer 302 m²/Beschäftigtem gerechnet.

Verhältnis Brutto- zu Nettofläche

Die ermittelte Flächenkennziffer gibt die Nettofläche wieder. Üblicherweise wird für die Logistikbranche mit einem Erschließungsanteil von ca. 25% gerechnet (BCI, eigene Erhebung).

Aus den genannten Faktoren ergibt sich ein Bruttoflächenzuwachs von 302 ha, von dem jedoch bereits realisierte Ansiedlungen der letzten zwei Jahre abgezogen werden müssen. Hierzu gehört insbesondere die Umsetzung des IKEA Logistikzentrums auf der Halde Ellinghausen in der Größenordnung von rund 50 ha:

Tabelle 15: Bruttoflächenzuwachs Logistik

Beschäftigtenzuwachs von 9.000 bis 2015, abzüglich Verdichtungseffekt	8.000
m ² / Arbeitsplatz	302
Nettofläche (ha)	242 ha
Bruttoflächenzuwachs in ha (=Netto zzgl. 25 %)	302 ha
abzgl. zwischenzeitl. Ansiedlungen (IKEA)	- 50 ha
Bruttoflächenbedarf	252 ha

Flächensituation für Logistikunternehmen

Bestand an Logistikflächen

- Freie Logistikflächen

Derzeit stehen in Dortmund ca. 91 ha Fläche in mehreren Teilflächen für Logistikansiedlungen zur Verfügung (Stand 8/2003).

Kraftwerk Knepper	25 ha
LEP (noch nicht belegt)	59 ha
Hardenberghafen	6,5 ha
Gesamt	ca. 91 ha

- Bis 2015 freifallende Flächen

Trotz der Steigerungsmöglichkeiten bei den Arbeitsplätzen wird es im Bereich der Klein- und Mittelständischen Unternehmen (KMU) in den nächsten Jahren Firmenschließungen geben, deren Flächen für eine Wiedernutzung geeignet sind. Aufgrund der Flächenanforderungen der Logistikwirtschaft kommen die Standorte für eine Wiederansiedlung jedoch nur bei einer entsprechenden Mindestgröße in Frage.

Es wurden daher nur die Firmenabgänge aus dem Bereich Spedition (nicht Transportunternehmen) in die Betrachtung aufgenommen. Bei jährlich 3% Firmenabgängen werden bis 2015 ca. 42 Unternehmen ihren Standort aufgeben.

Es errechnet sich ein Wert von 33 ha Bruttofläche bis 2015, die durch Aufgabe der Unternehmen frei wird und ebenfalls vom Gesamtbedarf abgezogen wird.

Tabelle 16: Bruttoflächenbedarf Logistik

Bruttoflächenzuwachs (ha)	252 ha
Abzüglich freier Flächen (ha)	91 ha
Abzüglich freiwerdender Flächen (ha)	33 ha
Bruttoflächenbedarf (ha)	128 ha

Somit ergibt sich ein Bruttoflächenbedarf von 128 ha.

7.2.3.2 Standorte Logistikwirtschaft

Standortanforderungen

Die Logistikwirtschaft fordert vor allem diese Standortbedingungen:

- Ausreichende Größe: Flächen von mindestens 20 - 30 ha, damit sich mehrere große Dienstleister an einem Standort ansiedeln und Optionsflächen bereitgestellt werden können.
- GE/GI-Flächenausweisung ohne Restriktionen durch Immissionen (Dreischichtbetrieb).
- Hervorragende Anbindung an Verkehrsnetze, möglichst multimodal, d.h. an mehrere Verkehrsträger.
- Lage "in guter Gesellschaft" (Trend zu reinen Logistik-Gebieten).
- Schnelle Verfügbarkeit. Viele Dienstleister möchten innerhalb von 6 Monaten ihre Unternehmensaktivitäten aufnehmen.

Die Standortanforderungen hängen in hohem Maße von den logistischen Produktionsverfahren der Unternehmen ab. Standorte mit Schienenanschluss (Anbindung an DB-Netz bzw. Container Terminal Dortmund [CTD]) bzw. intermodale Standorte werden tendenziell eher von Verteilzentren als bei Speditionsansiedlungen nachgefragt.

Eine Minimierung verkehrs- und produktionsbedingter Immissionen in der Nähe schützenswerter Nutzungen sowie eine Minimierung der Lkw-Fahrleistungen im städtischen Straßennetz (Lärm, Abgase, Abnutzung der Straßen) ist anzustreben. Standorte in der Nähe anbaufreier Hauptverkehrsstraßen in Autobahnnähe sind daher generell bevorzugt als mögliche Logistikflächen zu sehen.

Mit dem Ziel der Minimierung der Lkw-Fahrleistungen sind Logistikunternehmen mit starkem überregionalen und Fernverkehrsumschlag eher an peripheren, autobahnnahen Standorten verträglich, während Unternehmen mit Sammel- und Verteilverkehren (u.a. Kurierdienste, Stückgutspediteure) eher an innenstadtnäheren Standorten untergebracht werden können.

Flächen mit Gleisanschluss sind detailliert auf ihre Erreichbarkeit im Schienennetz (wirtschaftliche Bedienung durch Gleisanschlussverkehre zum CTD bzw. Einspeisung in DB-Netz) zu untersuchen. Ziel ist es, ein Bedienungskonzept für eine überschaubare Anzahl von Gewerbeflächen zu erarbeiten (in Kooperation z.B. mit der Dortmunder Eisenbahn AG [DE]) und die geeigneten Flächen für die Ansiedlung solcher Logistikunternehmen zu reservieren, die eine hohe Ausnutzung der Schieneninfrastruktur erwarten lassen.

Künftige Flächen für die Logistikwirtschaft

Vorrangstandorte ergeben sich aus der Zusammenschau betriebswirtschaftlicher und stadtplanerischer Anforderungen. Generell ist anzustreben, den gesamten Flächenbedarf konzentriert an möglichst wenigen Standorten auszuweisen. Hier können entsprechende Zugangsvoraussetzungen für intermodale Verkehre geschaffen werden, damit die Betriebe wirtschaftlich arbeiten können.

Die Entwicklung des Standortes Westfalenhütte ist dabei vorrangig zu betreiben. Dieser Standort erfüllt auch die Voraussetzungen für die Unterbringung von Unternehmen mit Schwerpunkt im städtischen Sammel- und Verteilverkehr.

Einzelstandorte mit Flächengrößen von unter 20 ha sollten nicht gezielt für die Logistikwirtschaft im Sinne der o.g. betriebswirtschaftlichen Standortanforderungen ausgewiesen werden. Dies betrifft u.a. die Fläche Gneisenau.

Standorte für Logistikunternehmen

Ellinghausen (LEP)	59 ha
Kraftwerk Knepper	25 ha
Hardenberg	6,5 ha (frei)
Feineisenstraße (östl. Erweiterung)	6 ha (frei)
Flächen im Bestand (freifallend)	33 ha
Westfalenhütte	122 ha
Summe Flächenangebot	252 ha
Flächenbedarf	252 ha

Der errechnete Bedarf lässt sich somit auf der Fläche der weiterhin als GI dargestellten Westfalenhütte (etwa 122 ha) decken. Im weiteren Qualifizierungsverfahren für die Westfalenhütte ist diese Zielsetzung zu berücksichtigen.

Die für Logistik vorgesehenen Flächen werden im neuen F-Plan bis auf Ellinghausen und Hardenberghafen (beide SO-GVZ) als GI-Flächen dargestellt. Durch diese Darstellungsform besteht die flexibelste Möglichkeit, sowohl Unternehmen der Logistikwirtschaft als auch andere gewerbliche Betriebe dort anzusiedeln. Um jedoch nachhaltig die Ansiedlungsmöglichkeit für die Logistikwirtschaft offen zu halten, muss in diesen Bereichen durch entsprechende Festsetzungen in Bebauungsplänen und in städtebaulichen Rahmenplänen die gewünschte Nutzungsstruktur sichergestellt werden.

7.2.4 Gewerbliche Bauflächen

Gewerbliche Bauflächen werden im F-Plan weiterhin differenziert nach gewerblicher und industrieller Nutzung dargestellt. Ausschlaggebend für diese Vorgehensweise ist die bessere Steuerungsmöglichkeit gegenüber einer allgemeinen Darstellung als `G` Fläche. Durch die differenzierte Darstellung werden die Entwicklungsabsichten bereits auf vorbereitender Ebene deutlich formuliert und führen zu mehr Planungssicherheit.

Flächen, die kleiner als 2 ha sind, werden im F-Plan in der Regel nicht mehr dargestellt, da die Darstellungssystematik und der vergrößerte Grundlagenmaßstab (1:20.000, F-Plan 1985 1:10.000) dieses nicht mehr vorsehen. Dies bedeu-

tet, dass solche Flächen in die in der Umgebung dargestellte `Hauptnutzung` einbezogen werden. Zugleich ist eine solche `Neudarstellung` aber nicht gleichbedeutend mit einer neuen Entwicklungszielrichtung, sondern die Realnutzung genießt dort weiterhin Bestandsschutz und ist in dem Rahmen, der durch die ohnehin vorhandene Umgebungsbebauung vorgegeben wird, auch entwicklungsfähig.

7.2.4.1 Flächenbedarf gewerbliche Bauflächen

Aus den Flächenumsätzen der Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung Dortmund von 1990 bis 2000 (im Durchschnitt ca. 11 ha pro Jahr) lässt sich ein Bedarf von ca. 132 ha Nettobauland (2004 bis 2015) ableiten.

Bei dieser Größenordnung handelt es sich um den notwendigen Flächenspielraum für eine ausreichende Handlungsfähigkeit. Aus der Bilanzierung bestehender GE/GI-Gebiete ist ein Aufschlag für Erschließungs- sowie Ver- und Entsorgungsflächen von durchschnittlich 20 % ermittelt worden. Daraus errechnet sich ein Bruttobaulandbedarf von 158 ha.

Darüber hinaus sind durch das dortmund-project³⁰ ebenfalls Auswirkungen auf die Gewerbeflächennachfrage zu erwarten. Hier wird mit einem verzögert einsetzenden zusätzlichen Flächenbedarf von 36 ha Nettobauland bzw. von ca. 44 ha Bruttobauland (inkl. 20 % Erschließungsflächen) gerechnet.

Es ist somit ein rechnerischer Flächenbedarf von rund 202 ha zu decken.

Tabelle 17: Flächenbedarf Industrie und Gewerbe bis 2015

	Annahme	Größenordnung des Bedarfs
Flächenbedarf Industrie und Gewerbe (Nettobauland)	inkl. dortmund-project	168 ha
Notwendige Erschließungsflächen	20 % Flächenbedarf für Erschließungsanlagen	+ 34 ha
SUMME verbleibender zu deckender Flächenbedarf		202 ha

³⁰ McKinsey, Untersuchung zum "dortmund-project"

Flächensituation im Bestand

Um Flächenneuausweisungen möglichst gering zu halten, wurde das vorhandene Flächenangebot auf seine Verfügbarkeit hin geprüft.

Die gegenwärtig verfügbaren GE/GI-Flächen im Stadtgebiet werden in den folgenden Erläuterungen als Netto-Bauflächen dargestellt und charakterisiert. Die Notwendigkeit, reine Bauflächen darzustellen, ergibt sich aus der erheblichen Unterschiedlichkeit der Größe und der Flächenzuordnung der Erschließungsanlagen innerhalb der Gebiete. Um deutlich zu machen, dass die verfügbaren Flächen unterschiedlich zu bewerten sind, wurden die folgenden Kategorien gebildet:

- **Flächen für stadtteilbezogenes oder ähnliches Gewerbe**

Dies sind Flächen, die aus Zechenanlagen und Stahlstandorten etc. entwickelt wurden. Die marktreife Entwicklung dieser Flächen ist nahezu abgeschlossen und hat nach Stilllegung der vorherigen Nutzungen zwischen 15 und 20 Jahren gedauert. Die Vermarktungsdauer ist unterschiedlich lang, aber mit üblichen GE/GI-Gebieten zu vergleichen. In Einzelfällen sind standortbedingte, längere Anlaufzeiten bei der Vermarktung zu verzeichnen. Die Größe dieser Flächen beträgt insgesamt 41 ha. Hierzu gehören:

- Hardenberghafen
- Gewerbepark Minister Stein
- Gewerbepark Scharnhorst
- Gewerbepark Gneisenau
- Gewerbepark Hansa

- **Restflächen in bestehenden Gebieten**

Bei den Restflächen in bestehenden Gewerbegebieten ist häufig die Vermarktung durch Kontaminierung, Bodenluftprobleme, topografische Bedingungen, Eigentumsverhältnisse und komplizierte Zugriffsbedingungen, Bauungsrestriktionen, fehlende oder schwierige Erschließung und somit überdurchschnittlichem Kostenaufwand stark eingeschränkt. Diese Flächen sind auch in den nächsten Jahren schwer vermarktbar und werden als nicht verfügbare Fläche gewer-

tet. Die Größenordnung dieser Restflächen beträgt rund 24 ha. Hierzu gehören z. B. Flächen in Dorstfeld-West (5 ha), Eving, Seilerstraße (5 ha), Wickede-Süd (3 ha) und andere.

- **Zusätzliche, ungenutzte, private Flächen**

Ungenutzte, private Restflächen, die nicht zur Vermarktung anstehen, ergeben eine Fläche von 7 ha. Diese Flächen werden ebenfalls als nicht mobilisierbar eingeschätzt und werden als nicht verfügbare Fläche gewertet.

Bereinigung und Abgleich

Um die tatsächliche Verfügbarkeit von GE/GI Flächen im Stadtgebiet abzubilden, ist es erforderlich, vom Gesamtangebot die z.Zt. nicht vermarktbar Flächen abzuziehen.

Somit stehen 41 ha Netto-GI/GE-Flächen zur Verfügung. Für die Verkehrsinfrastruktur und Versorgung müssen noch 20 % hinzugerechnet werden, so dass sich ein vergleichbares Bruttoflächenangebot von 49 ha ergibt.

Der verbleibende Bedarf errechnet sich wie folgt:

Bruttoflächenbedarf Gesamt	202 ha
Verfügbare Bestandsflächen	(41 ha)
Zzgl. 20 % Erschließungsanteil (Vergleichsgröße)	49 ha
Verbleibender Bedarf	153 ha

7.2.4.2 Standorte gewerblicher Bauflächen

Grundsätzliche Zielrichtung bei der Deckung des Gewerbeflächenbedarfs ist die Inanspruchnahme von Reaktivierungsflächen. Neben den o.g. Flächen gehört hierzu auch das Areal der ehemaligen Westfalahütte, das zu einem großen Teil bereits für Logistknutzungen vorgesehen ist (s.o.). Derzeit ist die Verfügbarkeit von Flächen auf der Westfalahütte noch nicht exakt quantifizierbar. Dies resultiert aus den noch nicht endgültig abgestimmten Nutzungsperspektiven der Eigentümer und der noch unbestimmten Größenordnung der verbleibenden Betriebe

sowie der zu erwartenden Flächenkontaminationen. Ein Qualifizierungsverfahren soll die Nutzungsperspektiven für das Areal präzisieren. Aktuell lassen sich ca. 168 ha Bruttobaulandpotenzial, von dem 122 ha, die für Logistik vorgehalten werden sollen, abgezogen werden müssen, für eine gewerbliche Nutzung darstellen. Somit stehen auf dem Areal Westfalenhütte ca. 46 ha für eine gewerbliche Nutzung zur Verfügung.

Deshalb müssen, besonders für stadtteilbezogenes Gewerbe, zusätzliche Flächen an anderer Stelle dargestellt werden (siehe Beiplan "Wirtschaftsflächen" im Anhang):

Tabelle 18: Neue Gewerbeflächen

Gebietsbezeichnung	Bruttogröße in ha
Alter Flughafen	15 ha
Ammersbaum	2 ha
Buddenacker	18 ha
Burgholzstraße	3 ha
Groppenbruch	15 ha
Werner Hellweg	4 ha
Mengede Bahnhof	3 ha
Nördlich Kokerei Hansa	14,5 ha
Ravensberger Straße / Östlich Bornstraße	11 ha
Südlich Hahnenmühlenweg	4 ha
Zeche Krone	5 ha
SUMME	94,5 ha

Alter Flughafen

Der 'Alte Flughafen' in Brackel stellt ein wesentliches Potenzial für die Stadtentwicklung dar. Neben hochwertigem Wohnen und Sport- und Freizeiteinrichtungen sind im westlichen Teil des Areals Flächen für allgemeines Gewerbe vorgesehen.

Ammersbaum

Da die Fläche nicht mehr als zukünftiger Schulstandort benötigt wird und das gegenüber liegende Gewerbegebiet Oestrich keine Erweiterungsmöglichkeiten für die dort ansässigen Unternehmen bietet, ist parallel zur Neuaufstellung des F-Planes bereits ein Änderungsverfahren durchgeführt worden.

Buddenacker

Für den überwiegend landwirtschaftlich genutzten Bereich waren bereits 1990 die Beschlüsse zur 11. Änderung des F-Plan und zur Aufstellung des Bebauungsplans Br 193 gefasst worden, um Gewerbefläche auszuweisen. Die Planungen wurden nicht fortgesetzt, weil u.a. der Stadtkrone-Planung Vorrang eingeräumt wurde. Nach Abschluss dieses Planverfahrens werden nun die Voraussetzungen für die Bebauung des Buddenackers geschaffen.

Gegenüber der ersten Entwurfsfassung des Flächennutzungsplanes ist die Darstellung deutlich reduziert worden. Zur Abschirmung von der nördlich gelegenen Wohnbebauung und auch aufgrund notwendiger Abstände zur B1 sowie der parallel verlaufenden Stadtbahntrasse verbleiben für eine gewerbliche Entwicklung noch rund 18 ha.

Burgholzstraße

Der Bereich war bereits Bestandteil des städtebaulichen Nutzungskonzeptes für das Gesamtareal Minister Stein und wurde als Ergänzungsfäche zum Service- und Gewerbepark vorgehalten. Wegen bergbaulicher Vornutzung (Flotationsteiche) ist nur ein Drittel der Fläche uneingeschränkt bebaubar.

Groppenbruch (Interkommunales Gewerbegebiet mit der Stadt Lünen)

Im Rahmen der F-Plan-Erarbeitung ist ein Gutachten in Auftrag gegeben worden, das die Eignung weiterer Bereiche für eine Nutzung als Wirtschaftsflächen untersucht hat. Da wegen fehlender Verfügbarkeit und Zurücknahme eines größeren Gewerbeflächenpotenzials in Brackel (Pohlschröder und Buddenacker) ein entsprechender Ausgleich gesucht werden musste, wird die Fläche 'Groppenbruch' als GE dargestellt. Das Gewerbegebiet soll in Kooperation mit der Stadt Lünen entwickelt werden. Der F-Plan stellt hier 30 ha dar, von denen 15 ha zur Deckung des Dortmunder Gewerbeflächenbedarfs angerechnet werden.

Im Rahmen einer noch ausstehenden verbindlichen Bauleitplanung wird zu prüfen sein, inwieweit in untergeordneten Maße auch Betriebe angesiedelt werden können, die eine Industriegebietsfestsetzung benötigen. Aufgrund der entfeinerten Darstellungssystematik ist es möglich, aus der Gewerbegebietsdarstellung kleinere Industriegebietsfestsetzungen in einem B-Plan zu entwickeln.

Mengede Bahnhof

Nördlich des Bahnhofs Mengede werden Flächen, die bislang als Bahnfläche dargestellt worden sind, nicht mehr für diese Nutzung benötigt. An ihre Stelle soll in einem Teilbereich zukünftig eine GE-Darstellung vorgenommen werden.

Nördl. Kokerei Hansa

Nördlich des als "Sondergebiet für Büro, Museum und Freizeit" dargestellten ehemaligen Kokereigeländes wird eine neue Gewerbeflächendarstellung vorgenommen. Wegen der fehlenden Entwicklungspotenziale insbesondere in den Gewerbegebieten der Stadtbezirke Huckarde und Mengede wird für ortsteilbezogenes Gewerbe als Ergänzung zum Gewerpark Hansa eine neues Gewerbegebiet dargestellt.

Ravensberger Straße / östlich Bornstraße

Die Flächen grenzen an Gewerbe- bzw. Sondergebietsflächen an der Bornstraße. Sie gehören der Deutsche Bahn AG und werden für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigt. Der F-Plan 1985 stellt "Schienenverkehrswege der Deutschen Bundesbahn" dar. Im F-Plan wird für den Bereich somit eine gewerbliche Nutzung als Entwicklungsziel definiert.

Südlich Hahnenmühlenweg

Von der Deutschen Bahn wird diese Fläche innerhalb des Bereiches 'Dortmunder Feld' (Teilbereich Ost) nicht mehr benötigt. Eine industrielle Entwicklung bietet sich an, da südlich bereits ein Industriegebiet dargestellt ist und die Fläche, die zwischen den Gleiskörpern liegt, sich für eine solche Entwicklung eignet.

Werner Hellweg

Zwischen BAB A 40 und Werner Hellweg wird der bislang als landwirtschaftliche Nutzfläche dargestellte Bereich, der verkehrlich gut erschlossen ist, als Gewerbegebiet dargestellt.

Zeche Krone

Das Gesamtareal der ehem. Zeche Krone soll städtebaulich neu geordnet werden. Neben der gewerblichen Bestandsnutzung ist der nördliche Bereich, der sich ebenfalls für eine gewerbliche Nutzung anbietet, noch unbebaut.

In der Summe stellt sich das derzeitige und zukünftige Flächenangebot somit folgendermaßen dar:

Tabelle 19: Verhältnis Flächenangebot und Flächenbedarf

Westfalenhütte (Angebot für allgem. Gewerbeflächen)	46 ha
Neuweisungen	94,5 ha
Summe Angebot	140,5 ha
Flächenbedarf	153 ha
Saldo	- 12,5 ha

Aus der Aufstellung geht hervor, dass der errechnete Flächenbedarf mit den im F-Plan als GE dargestellten Flächen nicht ausschließlich gedeckt werden kann.

Durch die Neudarstellung gemischter Bauflächen auf Reaktivierungsflächen werden in Zukunft zusätzliche weitere Potenziale insbesondere für das ortsteilbezogene Gewerbe erschlossen. Die beiden neuen Gemischten Bauflächen auf dem südlichen Teil der ehem. Westfalenhütte sowie entlang der Rheinischen Straße am südlichen Rand des Hoesch-Spundbohlen-Betriebs bieten für weitere gewerbliche Ansiedlungen genügend Raum.

7.2.5 Zentrale Versorgungsbereiche und Einzelhandel

7.2.5.1 City, Stadtbezirks-, Ortsteil- und Quartiersversorgungszentren

City

Die Dortmunder City ist oberzentraler Einzelhandels-, Kultur-, Verwaltungs- und Bürostandort. Ihrer oberzentralen und funktionenübergreifenden Bedeutung entsprechend ist die Dortmunder City als Siedlungsschwerpunkt erster Ordnung sowie nahezu flächendeckend als Kerngebiet dargestellt. Der Hauptbahnhof wird als Sondergebiet "Multifunktionales Zentrum" dargestellt.

Stadtbezirkzentren

Der Dortmunder F-Plan stellt folgende neun Stadtbezirks- bzw. B-Zentren dar:

- Aplerbeck
- Brackel
- Eving
- Hombruch
- Hörde
- Huckarde
- Lütgendortmund
- Mengede
- Scharnhorst

Die drei Dortmunder Innenstadtbezirke Ost, West und Nord weisen im Gegensatz zu den übrigen Stadtbezirken wegen ihrer räumlichen Nähe zur Dortmunder City kein ausgeprägtes Stadtbezirkzentrum auf. Dafür besitzen sie jeweils ein oder mehrere starke Ortsteil- bzw. C-Zentren, die den höchsten Anteil an der Versorgung im Stadtbezirk haben. Das in diesen Zentren vorhandene Angebot an Handel und Dienstleistungen ist im Vergleich zu den neun Außenstadtbezirkzentren gerade im Bereich der innenstadttypischen Handelssortimente wesentlich schwächer ausgeprägt und soll auch nicht in Konkurrenz zur nahegelegenen City treten. Die Ortsteilzentren 'Münsterstraße' in der Innenstadt-Nord und 'Kaiserstraße' in der Innenstadt-Ost besitzen eine traditionelle Sonderfunktion (s.u.)

Die Stadtbezirkzentren sind entsprechend ihrer mittelzentralen Funktion sowie ihrer hohen Konzentration zentraler Versorgungsinfrastruktur, d.h. öffentlicher und privater haushaltsorientierter Dienstleistungen und z.T. innenstadttypischer Einzelhandelssortimente, als Siedlungsschwerpunkte zweiter Ordnung sowie flächig als Kerngebiete dargestellt. Die flächige Darstellung als Kerngebiete stellt gleichzeitig die Abgrenzung der städtebaulich integrierten Lagen der Stadtbezirkzentren dar, auf die sich insbesondere Ansiedlungen großflächiger Einzelhandelsbetriebe konzentrieren sollen. Die Stadtbezirkzentren sollen so vor städtebaulich nicht integrierten Fehlentwicklungen geschützt werden.

Ortsteilzentren

Der neue F-Plan stellt zusätzlich zu den bisher bereits dargestellten insgesamt 26 Ortsteilzentren dar:

- Asseln
- Benninghofen
- Berghofen
- Bövinghausen
- Brechten
- Derne
- Dorstfeld

- Eichlinghofen
- Höchsten
- Holzen
- Husen-Kurl
- Kaiserstraße
- Kirchhörde
- Kirchlinde
- Körne
- Lichtendorf / Sölderholz
- Marten
- Möllerbrücke
- Münsterstraße
- Oespel
- Saarlandstraße
- Sölde
- Wambel
- Wellinghofen
- Westerfilde
- Wickede

Die städtebaulich integrierten Lagen der Ortsteilzentren sind wegen ihrer lediglich grundzentralen Bedeutung in Abgrenzung zu den mittelfunktionalen Stadtbezirkszentren als Siedlungsschwerpunkte dritter Ordnung sowie Gemischte Bauflächen dargestellt. In Abgrenzung zu anderen Gemischten Bauflächen sind die städtebaulich integrierten Lagen der Ortsteilzentren im F-Plan als "Bereiche mit Marktfunktion" dargestellt, auf die sich insbesondere die Einzelhandelsentwicklung konzentrieren soll. Ihre Abgrenzung durch die Darstellung der "Bereiche mit Marktfunktion" soll die Ortsteilzentren vor städtebaulich nicht integrierten Fehlentwicklungen schützen. Insbesondere Ansiedlungen großflächiger nahversorgungsrelevanter Einzelhandelsbetriebe sind auf die "Bereiche mit Marktfunktion" zu konzentrieren.

Die Ortsteilzentren 'Münsterstraße' im Stadtbezirk Innenstadt Nord und 'Kaiserstraße' im Stadtbezirk Innenstadt Ost besitzen eine traditionell gewachsene Sonderfunktion unter den Dortmunder Ortsteilzentren. Die beiden Stadtbezirke

verfügen aufgrund der Nähe zur City über kein Stadtbezirkszentrum. Die beiden genannten Ortsteilzentren besitzen allerdings ein umfangreiches Einzelhandelsangebot in innenstadttypischen Sortimenten. Deshalb sollen im Gegensatz zu den anderen Dortmunder Ortsteilzentren in den Zentren 'Münsterstraße' und 'Kaiserstraße' auch großflächige zentrenrelevante Einzelhandelsbetriebe angesiedelt werden können, wenn diese nachweislich keine schädlichen Auswirkungen auf die City haben. Dies ist im Einzelfall zu prüfen.

Quartiersversorgungszentren

Die Quartiersversorgungszentren (QVZ) besitzen lediglich eine Nahversorgungsfunktion und keine Zielaussage für die generelle Siedlungsentwicklung und werden deshalb im F-Plan im Gegensatz zur City, den Stadtbezirkszentren sowie den Ortsteilzentren weder als Siedlungsschwerpunkte noch flächig, sondern ihrer der Wohnnutzung untergeordneten Bedeutung entsprechend als Symbole innerhalb der Wohnbauflächen dargestellt. Ihre flächige Abgrenzung erfolgt im Rahmen des Nahversorgungskonzeptes.

Folgende 33 Quartiersversorgungszentren stellt der F-Plan dar:

- Alt-Scharnhorst / Gleiwitzstraße
- Alt-Scharnhorst / Friedrich-Hölscher-Straße
- Aplerbecker Mark / Schwerter Straße
- Aplerbecker Straße / Schürbankstraße
- Barop
- Bodelschwingh
- Borsigplatz
- Brücherhof / Teutonenstraße
- Brünninghausen / Renninghausen
- Clarenberg
- Droote / Scharnhorst
- Gartenstadt Nord / Geßlerstraße
- Hafen / Schützenstraße
- Hörde / Steinkühlerweg
- Jungferntal

- Kirchderne
- Kley
- Kruckel / Persebeck
- Lanstrop
- Lindenhorst / Lindenhorster Straße
- Löttringhausen
- Mailoh / Varziner Straße
- Märkische Straße
- Münsterstraße Nord
- Nette
- Niederhofen
- Obereving / Bayerische Straße
Grüne Tanne (zwei Symbole im Plan)
- Oberdorstfeld / Wittener Straße
- Oestrich
- Schüren-Alt / Schüruferstraße
- Schüren-Neu / Gevelsbergstraße
- Westpark / Rheinische Straße

7.2.5.2 Sondergebiete für großflächigen Handel

Im neuen F-Plan sind die drei Sondergebietsstandorte als "Sondergebiete für großflächigen Handel" gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO dargestellt:

Der Sondergebietsstandort an der Bornstraße wird neu im F-Plan dargestellt.

Die Darstellung der Sondergebietsstandorte Aplerbeck-Ost und Indupark hat sich insofern gegenüber 1985 geändert, als einerseits einzelne Teilflächen nicht mehr als Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel, sondern als Gewerbegebiet dargestellt werden und andererseits einzelne Teilflächen als Erweiterungen hinzugekommen sind.

Darüber hinaus werden folgende Sondergebiete für großflächigen Handel dargestellt:

Aspeystraße in Huckarde

- Zur Herstellung der fehlenden fußläufig erreichbaren Nahversorgung wird an der Aspeystraße ein entsprechendes Sondergebiet dar-

gestellt. Die Darstellung erfolgt unter Berücksichtigung der deutlichen Zäsurwirkung der S-Bahnlinie zwischen den unterversorgten Wohngebieten und den östlich der Bahnlinie gelegenen Zentren. Der Standort befindet sich darüber hinaus in wohngiebtsorientierter Lage und nicht an einer Hauptstraße, um schädliche, überdimensionierte Kaufkraftabflüsse aus dem Stadtbezirkszentrum zu vermeiden.

Östlich Mengeder Straße in Nette

- Die Entwicklung eines ortsteilbezogenen Versorgungsbereichs mit Gütern des täglichen Bedarfs ist geeignet, die Versorgungssituation im Ortsteil Nette zu verbessern und damit den Stadtteil in seiner Entwicklung zu stärken. Der bestehende Lebensmittelmarkt am Schulzentrum ist aufgrund fehlender Entwicklungsmöglichkeiten am Standort aufgegeben worden.

Schragmüllerstraße in Mengede

- Die Ansiedlung eines Lebensmitteldiscounters an der Schragmüllerstraße bietet die Möglichkeit, einen Einzelhandelsbetrieb hierhin zu verlagern, der zuvor an einem nicht integrierten Gewerbegebietsstandort angesiedelt war. Die Fläche befindet sich zwar nicht in unmittelbarer Zentrumslage, sie bietet aber den Vorteil, dass der Betrieb stärker in die Mitte des Ortsteils rückt und ein besser für die Oestricher Bevölkerung erreichbares Nahversorgungsangebot entsteht.

Hoesch Röhrenwerke in Hombruch

- Auf dem Gelände der ehem. Röhrenwerke in Hombruch wird zur Sicherung eines künftigen Baumarktstandortes ein Sondergebiet 'Baumarkt' dargestellt.

Sondergebiet Gartencenter Herdes Gartencenter

- Um die Erweiterung des Gartencenters 'Herde' in Sölde zu ermöglichen, ist eine Darstellung des betreffenden Bereichs als Sondergebiet Gartencenter notwendig. Ein Aufstellungs-

beschluss für einen entsprechenden Bebauungsplan ist gefasst.

Hannöversche Straße in Brackel

- Zur Sicherung eines bestehenden Baumarktes an der Hannöversche Straße / Juchostraße wird ein Sondergebiet 'Baumarkt' dargestellt.

Ehemalige Zeche Gneisenau in Derne

- Auf dem Gelände der ehem. Zeche Gneisenau in Derne wird zur Sicherung eines künftigen Baumarktstandortes ein Sondergebiet 'Baumarkt' dargestellt.

Die o.g. Flächen werden im Plan als Sondergebiete mit der Zweckbestimmung "Großflächiger Handel" (SO-GH) dargestellt. Großflächiger Handel bedeutet dabei i.d.R. Einrichtungen ohne zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente.

Von dieser definierten Einschränkung gelten folgende Ausnahmen:

1. Die Sondergebiete Mengeder Straße/ Dörwer Straße, Königshalt/Schragmüllerstraße und Aspeystraße dienen der Ansiedlung von Lebensmittelmärkten.
2. Die drei Sondergebietsstandorte des großflächigen Einzelhandels Aplerbeck-Ost, Bornstraße und Indu-Park dienen der Unterbringung nicht zentrenrelevanter und nicht nahversorgungsrelevanter Einzelhandelsbetriebe.
Um den Bestand des jeweiligen vorhandenen SB-Warenhauses auch zukünftig zu sichern, ist auch weiterhin an jedem der drei Standorte ein SB-Warenhaus zulässig. Darüber hinaus sind an den drei Standorten die zum Zeitpunkt des Feststellungsbeschlusses des F-Planes bereits genehmigten Fachmärkte zulässig."

Die Definition sowie die genannten Einschränkungen sind im F-Plan in der Legende bzw. über einen ergänzenden Hinweis enthalten.

7.2.6 Sonstige Sondergebiete

Neben der Darstellung von Sondergebieten für Großflächigen Einzelhandel und für Technologiestandorte gibt es auch Sondergebiete für andere Nutzungen. Anders als bei anderen Darstellungen ist im Bereich der sonstigen Sondergebiete eine vorausschauende Flächenbevorratung in der Regel nicht sinnvoll, eine entsprechende Darstellung im F-Plan wird erst bei einem hinreichenden Konkretisierungsgrad des Vorhabens möglich. Unter den sonstigen Sondergebieten werden somit nur die Flächen aufgeführt, die nicht unter 7.2.5.2 genannten Kategorien fallen. Dabei werden gegenüber dem Flächennutzungsplan von 1985 einige neue Darstellungen getroffen:

Sondergebiet für Büro / Museum / Freizeitwirtschaft Kokerei Hansa

- Die Kokerei ist die letzte erhaltene Zentralkokerei aus den 20er Jahren in Dortmund. Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Emscherpark wurde die Kokerei als Ankerpunkt der Route der Industriekultur ausgewiesen. Im Verlauf der letzten 10 Jahre wurden verschiedene Schritte zur Öffnung und Erschließung der ehemaligen Kokerei für die Öffentlichkeit vorgenommen. Der Erlebnispfad Natur und Technik ist fast fertiggestellt. In den vergangenen Jahren wurde eine Vorstudie zum Masterplan entwickelt, die flexibel die überregionale industriegeschichtliche Bedeutung mit neuen Nutzungen in Einklang bringt und naturbezogene Strukturen für eine tragfähige Zukunft berücksichtigt. Die Darstellung als Sondergebiet soll unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten, Initiativen und Entwicklungen, die mit der Vorstudie zum Masterplan zwar konzipiert, aber nicht festgeschrieben sind, Raum geben.

Sondergebiet für Messe, Veranstaltungen, Sport und Freizeit Westfalenhallen / Westfalenstadion

- Die herausragende Bedeutung des Veranstaltungszentrums Westfalenhallen/Westfalenstadion soll erhalten und gestärkt werden. Auf

den expandierenden Flächenbedarf der vergangenen Jahre, wurde mit einem städtebaulichen Rahmenplan geantwortet, der sowohl die historischen Belange als auch zukünftige Bedarfe berücksichtigt. Die besondere Lage im Stadtgebiet am westlichen Stadteingang der B 1 unterstreicht die Bedeutung dieses Messe-, Sport-, Veranstaltungs- und Freizeitbereiches (s. Kap. 5.2).

Sondergebiet Hotelfachschule

- Da die Gebäude der Hotelfachschule im Eingangsbereich des Rombergparks nicht mehr heutigen Anforderungen gerecht werden und der Flächenbedarf nur an einem neuen Standort gedeckt werden kann, wird auf der nördlichen Seite der Straße "Am Rombergpark" im F-Plan ein Sondergebiet für die dort neu zu errichtende Hotelfachschule dargestellt. Wegen der oberzentralen Funktion dieser Einrichtung ist es Ziel der Stadt, dieses Fach- und Ersatzschulangebot in der Stadt zu erhalten und weiterzuentwickeln. Entlang der Bahnstrecke wird eine funktionale Grünverbindung dargestellt, die die Freiraumvernetzung in diesem Raum sichern soll.

Sondergebiet Medizinisches Dienstleistungszentrum und Beherbergungsgewerbe am Rombergpark

- Im Zusammenhang mit der möglichen Neuerichtung der Hotelfachschule auf der nördlichen Seite der Straße "Am Rombergpark" bietet sich für den gesamten Bereich des alten WIHOGA-Standortes und unter Einschluss der Flächen des Hotels und des ehemaligen Guts Brünninghausen eine neue Entwicklungsrichtung an. Auch wegen der besonderen Lagegunst dieser Fläche ist es Ziel der Stadt, ein Medizinisches Dienstleistungszentrum und Beherbergungsgewerbe mit Parkgastronomie anzusiedeln. Unter dieser Nutzungsdefinition können sowohl medizinische Forschungseinrichtungen als auch klinische Behandlungen (Patientenversorgung), Wellnesscenter und andere gesundheitsorientierte Dienstleistungen gefasst werden.

Sondergebiet Multifunktionales-Zentrum Hauptbahnhof

- Der Hauptbahnhof wird im F-Plan als Sondergebiet Multifunktionales-Zentrum dargestellt, um das dort geplante Multi-Themen-Center mit seinen kommerziellen Nutzungen und der integrierten neuen Verkehrsstation planungsrechtlich zu sichern. Die Darstellung eines solchen Sondergebietes bietet die Möglichkeit, einen weit gefächerten Nutzungsmix zu entwickeln. (s. Kap. 5.2)

Sondergebiet Güterverkehrszentrum Ellinghausen

- Im Rahmen der Konzeption eines innerhalb der Region dezentralisierten Güterverteilzentrums im östlichen Ruhrgebiet wird zur Zeit in Dortmund auf der Haldenfläche in Ellinghausen (ehemals LEP-VI-Fläche) ein Güterverkehrszentrum entwickelt.

Sondergebiet Güterverkehrszentrum Fürst Hardenberg / Hafen

- Entsprechend der städtischen Zielvorstellung, die im Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Ev 142 Fürst Hardenberg zum Ausdruck kommt wird dieser Bereich als Sondergebiet Güterverteilzentrum dargestellt. Unmittelbar südlich daran angrenzend wird ein Teilbereich des Hardenberghafens als Sondergebiet Hafen dargestellt. Vorhandene Betriebe, die wie z.B. der vorhandene Rohstoff-Recycling-Betrieb neben der unmittelbar Hafen-bezogenen Nutzung auch damit verbundene weitere industrielle Nutzungen wahrnehmen, sind innerhalb dieses Sondergebietes zulässig, um die Entwicklung dieser Betriebe auch in Zukunft zu sichern.

Sondergebiet Sport und Freizeit Alter Flughafen Brackel

- Für den aufgegebenen Militärflughafen in Brackel wird in einem Teilbereich eine Nutzung als Sondergebiet Sport und Freizeit vorgesehen. Die detaillierten Projektbausteine bedürfen noch einer weiteren Konkretisierung, der

Standort soll für eine solche Nutzung gesichert werden.

Sondergebiet Einzelhandel, Kultur und Büro

- Für den aufgegebenen Standort der Unionbrauerei wird ein Konzept für Nachfolgenutzungen erarbeitet. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt besteht dies im Wesentlichen aus den drei Säulen 'Einzelhandel', 'Kultur' und 'Büro'. Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan differenziert diese Nutzungen in weitere Bausteine: Büro und Verwaltung, Hotel und Gastronomie, Einzelhandel, Einrichtungen und Anlagen für kulturelle Zwecke, Einrichtungen und Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, Wohnungen sowie nicht wesentlich störendes Gewerbe. Entsprechend stellt der Entwurf des Flächennutzungsplanes das Areal nicht mehr als gemischte Baufläche, sondern als Sondergebietsfläche dar. Bei der Einzelhandelsnutzung ist vorgesehen, das Angebot auf cityverträgliches Sortiment zu beschränken.

Sondergebiet Sporthotel

- Nördlich der Wittbräucker Straße im Ortsteil Höchsten wird ein Sondergebiet Sporthotel dargestellt. Neben einem Beherbergungsbetrieb sind u.a. auch sportmedizinische Einrichtungen sowie Trainings- und Schulungsräume Bestandteile des Entwicklungskonzepts.

Die schon im bisherigen F-Plan dargestellten Sondergebiete, wie z. B. SO-Hafen, SO-Universität, SO Spielcasino oder SO Campingplatz werden auch weiterhin so dargestellt.

7.2.7 Gemischte Bauflächen

• Kerngebiete

Die City innerhalb des Wallringes ist als Kerngebiet dargestellt, da sie oberzentraler Einzelhandels-, Kultur-, Verwaltungs- und Bürostandort ist. Diese Funktionen sollen auf das ausgewiesene Kerngebiet konzentriert werden.

Die neun Stadtbezirkszentren sind entsprechend der vorhandenen hohen Konzentration zentraler Versorgungsinfrastruktur, d.h. öffentlicher und privater haushaltsorientierter Dienstleistungen und z.T. innenstadttypischer Einzelhandelsortimente und zu deren Sicherung und Stärkung als Kerngebiete dargestellt. Die abgegrenzten Kerngebiete stellen dabei die städtebaulich integrierten Lagen dar, auf die sich insbesondere Ansiedlungen großflächiger Einzelhandelsbetriebe konzentrieren sollen.

• Dorfgebiete

Insgesamt werden 4 Dorfgebiete dargestellt. Es sind dies Bereiche in Brechten, Grevel, Lanstrop und Menglinghausen.

• Sonstige gemischte Bauflächen

Die Zentren der Siedlungsschwerpunkte dritter Stufe sind entsprechend ihrer Funktion nicht als Kerngebiete, sondern als gemischte Bauflächen dargestellt. In Abgrenzung zu anderen gemischten Bauflächen sind die Bereiche, die die städtebaulich integrierten Lagen darstellen, mit der Schraffur "Bereiche mit Marktfunktion" versehen worden. Insbesondere Ansiedlungen großflächiger Einzelhandelsbetriebe sind auf diese Bereiche zu konzentrieren. (vgl. Kap. 7.2.6.1)

Darüber hinaus sind gemischte Bauflächen dort dargestellt, wo in engem räumlichen Zusammenhang eine Mischung von Wohnen und Gewerbe existiert und auch aus städtebaulicher Sicht beibehalten werden soll.

Auf folgenden größeren Arealen wird die Entwicklung einer verträglichen Mischung zwischen Wohn- und Gewerbenutzung, zu der auch insbesondere nicht störende Handwerksbetriebe gehören können, neu angestrebt:

Phoenix-Ost

Nach Aufgabe der Stahlverarbeitung auf dem östlichen Phoenix-Areal in Hörde ist für diesen Bereich ein städtebauliches Konzept erarbeitet worden, das im westlichen Abschnitt eine Erweiterung des Stadtbezirkszentrums vorsieht. Ent-

sprechend der geplanten zentralen Nutzungen wie z.B. Büro und Dienstleistungen werden diese Fläche sowohl als Kerngebiet als auch als Gemischte Baufläche südlich und westlich des geplanten Sees dargestellt.

Westfalenhütte

Der Entwurf des Flächennutzungsplanes stellt im Anschluss an die vorhandene Bebauung der Nordstadt im südlichen Teil der ehemaligen Westfalenhütte eine gemischte Baufläche dar, die im weiteren Verlauf durch einen Grünzug von den vorgesehenen gewerblichen Bereichen getrennt wird. Die gemischte Baufläche bietet die Möglichkeit ortsteilbezogenes und wohnverträgliches Gewerbe aber auch Wohnungen anzusiedeln. Zugleich soll dieser Bereich in Zukunft den städtebaulichen Abschluss des Nordstadtquartiers darstellen.

Bahnhofsquartier

Südlich der Treibstraße / Grüne Straße werden Flächen, die im Zuge des Bahnhofsumbaus nicht mehr als Schienenverkehrsflächen benötigt werden, einer neuen Nutzung zugeführt werden. Durch die natürliche Eignung der Flächen bietet sich eine gemischte Nutzung an, insbesondere kann der künftige Schwerpunkt hier auf Büronutzungen und Dienstleistungen liegen.

Rheinische Straße

Zwischen der Ofenstraße im Osten und der Emscherallee im Westen wird in einer Bautiefe entlang der Rheinischen Straße eine gemischte Baufläche dargestellt. Diese Darstellung bietet die Möglichkeit, diesen Bereich städtebaulich neu zu ordnen und mit der angrenzenden ebenfalls neu dargestellten Grünverbindung einen adäquaten Übergang zu den sich anschließenden gewerblich / industriellen Nutzungen zu bilden.

In anderen Bereichen, wo eine Mischung nicht mehr vorhanden oder aus städtebaulichen Gründen nicht mehr angestrebt wird, sind gemischte Bauflächen, die noch im F-Plan 1985 dargestellt waren, im vorliegenden F-Plan als Wohn- bzw. Gewerbegebiete dargestellt worden.

Die in diesen Bereichen bestehenden Nutzungen genießen aber weiterhin Bestandsschutz.

7.2.8 Eingriffe durch Wirtschaftsflächen

Die bisher im Kapitel angestellten stadtplanerischen Überlegungen greifen mehr oder weniger in gewachsene städtebauliche und freiräumliche Strukturen ein. Diese Eingriffe müssen planerisch organisiert und geregelt werden.

Durch die Planungen von Wirtschaftsflächen im Flächennutzungsplan werden Eingriffe vorbereitet. Deshalb sind die Auswirkungen der geplanten Vorhaben auf die Umwelt in der Abwägung zu berücksichtigen.

Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder rechtlich zulässig waren.

Bereits fortgeschrittene Planungen, wie rechtskräftige Bebauungspläne, in Aufstellung befindliche Bebauungspläne oder laufende Planfeststellungsverfahren werden dementsprechend an dieser Stelle nicht mehr als Eingriff angerechnet. Die Eingriffsregelung wird in den jeweiligen Verfahren hinreichend und abschließend behandelt.

Die dargestellten Potenzialflächen für Gewerbe, Industrie und Sonderflächen, sowie 50% der Mischgebiete werden gemeinsam erfasst, da sie ähnliche bauliche Ausnutzungen der dargestellten Flächen erreichen und die Möglichkeiten zum Ausgleich vor Ort gleich eingeschätzt wird.

Eine erste Einschätzung konnte auf Basis folgender Daten vorgenommen werden:

- Luftbild
- Realnutzungskartierung
- Landschaftsplan
- Umweltplan

Dabei konnte ermittelt werden, ob die Inanspruchnahme der Fläche einen Eingriff in Natur und Landschaft darstellt. So konnte auch abgeschätzt werden, ob nur auf Teilen der Potenzialflächen Eingriffe planerisch vorbereitet werden.

Es gibt nur eine relativ kleine Fläche, auf der

Eingriffe vorbereitet werden, da in großem Ausmaß Altstandorte in Anspruch genommen werden.

Die ermittelten Zahlenwerte sind Grundlage für die Eingriffs-Ausgleichsbilanz auf der Ebene der Flächennutzungsplanung.

Flächenbezeichnung	Gesamtfläche in ha	Eingriffsanteil in %	Eingriffsfläche in ha
Groppenbruch	30	100	30
Phoenix-West	85,7	15	12,85
Zeche Krone	3,5	100	3,5
Hahnmühlenweg	4,5	100	4,5
Werner Hellweg	4,1	100	4,1
Hotelfachschule am Rombergpark	2,5	100	2,5
Alter Flughafen	15	55	8,25
Technologiepark westl. 'Weißes Feld'	6	200 ³¹	12
Technologiepark westl. A 45	5	100	5
Sportplätze B 1	3	100	3
Kokerei Hansa	14,5	100	14,5
Summe			100,2

Ca. 100 ha der im Flächennutzungsplan dargestellten Gewerbe- und Industrie, sowie Sondergebiete und Mischgebiete stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar.

³¹ Da auf der Fläche bereits Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt worden sind, wird der Eingriffsanteil zunächst doppelt gerechnet. Der genaue Ausgleichsbedarf wird im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens geklärt.

7.3	Grün- und Freiflächen	159
7.3.1	Grünflächen	160
7.3.1.1	Parkanlagen und Grünverbindungen	160
7.3.1.2	Dauerkleingartenanlagen	168
7.3.1.3	Sportplätze	175
7.3.1.4	Friedhöfe	175
7.3.1.5	Zoo Dortmund	176
7.3.1.6	Grünflächen für die naturnahe Entwicklung	176
7.3.1.7	Grünflächen ohne Planzeichen	177
7.3.1.8	Eingriffe durch Grünflächen	177
7.3.2	Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	177
7.3.2.1	Flächen zum Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft	177
7.3.2.2	Schutzgebiete aus dem Landschaftsplan	182
7.3.2.3	Naturschutzgebiete	183
7.3.2.4	Landschaftsschutzgebiete	184
7.3.2.5	Geschützte Landschaftsbestandteile	185
7.3.3	Flächen für die Landwirtschaft	185
7.3.4	Flächen für Wald	185
7.3.5	Emscher Landschaftspark	185

7.3 Grün- und Freiflächen

Das Freiraumsystem umfasst alle nicht baulich genutzten Flächen und auch solche Grünanteile in den Bauflächen, die im F-Plan nicht als "Grün" in Erscheinung treten. Dargestellt im F-Plan werden aus Maßstabsgründen nur die größeren, zusammenhängenden oder ausschließlichen Freiraumnutzungen, und zwar

- Grünflächen (Parkanlagen und Grünverbindungen, Dauerkleingartenanlagen, Sportplätze, Friedhöfe, Zoo Dortmund, Grünflächen für die naturnahe Entwicklung),³²
- Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft als überlagernde Darstellung,
- Flächen für die Landwirtschaft,
- Flächen für Wald.

Für die Darstellungskategorien der Freiraumnutzungen im F-Plan sind im Vergleich zum F-Plan 1985 einige Neuerungen eingeführt worden.

Die Kategorie "Land- und / oder Forstwirtschaft" des rechtskräftigen Flächennutzungsplans ist

entfallen. Die davon betroffenen Flächen wurden entsprechend der realen Nutzung und den Zielsetzungen den "Flächen für Wald", den "Flächen für die Landwirtschaft" und den "Grünflächen für die naturnahe Entwicklung" zugeordnet. Der F-Plan enthält außerdem keine flächenhafte Darstellung der "Flächen für Vorkehrungen zur Entwicklung und Sicherung des Naturhaushaltes" mehr. Die im F-Plan 1985 mit dieser Kategorie belegten Flächen - größtenteils Naturschutzgebiete - werden im F-Plan durch die nachrichtliche Übernahme der Schutzgebiete aus dem Landschaftsplan in Form einer Umgrenzung (überlagernde Darstellung) dargestellt. Im F-Plan sind ebenfalls keine "Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft" mehr dargestellt. Soweit diese Flächen größer als 2 ha sind, werden sie im F-Plan als "Grünflächen mit naturnaher Entwicklung" dargestellt (vgl. Kap. 7.3.2).

Im Vergleich zum F-Plan 1985 hat sich der Anteil der dargestellten Grünflächen auf dem Dortmunder Stadtgebiet stark erhöht. Diese Entwick-

³² In Einzelfällen wurden auch Grünflächen ohne Planzeichen dargestellt, wenn ihre Fläche genügend groß, ihre genaue Zweckbestimmung jedoch nicht eindeutig war (vgl. 7.3.1.5).

lung steht auch im Zusammenhang mit der Auflösung der Kategorie Land- und / oder Forstwirtschaft und der Neueinführung der Kategorie Grünflächen für die naturnahe Entwicklung (vgl. Kap. 6.3.2.4).

7.3.1 Grünflächen

7.3.1.1 Parkanlagen und Grünverbindungen

7.3.1.1.1 Bedarfsermittlung Parkanlagen und Grünverbindungen

Auf der Grundlage des 1984 herausgegebenen Freiraumentwicklungsprogramms der Stadt Dortmund sind für die F-Plan Neuaufstellung die Potenziale für stadtbezirksbezogene Grünanlagen überprüft und angepasst worden. Dabei wurde nicht allein die bisher verwendete Richtzahlmethodik (Fläche pro Einwohner) angewendet. Stattdessen wurden die qualitativen Ansprüche für die Gesamtstadt und die Stadtbezirke in

den Vordergrund gestellt. Herangezogen wurden dazu auch die Aussagen der Integrierten Stadtbezirksentwicklungskonzepte (InSEKt).

7.3.1.1.2 Darstellungen Parkanlagen und Grünverbindungen

Im F-Plan werden nur die Grünflächen dargestellt, die größer als 2 ha sind oder die von besonderer stadtstruktureller Bedeutung für den Stadtbezirk oder den Ortsteil sind. Von besonderer Bedeutung sind insbesondere kleinere Grünanlagen in verdichteten Gebieten oder Grünverbindungen, die z.B. auf alten, aufgegebenen Gleistrassen, als Wegeverbindungen entlang bestehender Gleisanlagen oder entlang des Dortmund-Ems-Kanals dargestellt sind.

In den folgenden Tabellen werden die bestehenden und die geplanten städtischen Grünanlagen und Grünverbindungen sowie bedeutsame private Grünanlagen in den einzelnen Stadtbezirken dargestellt.

Tabelle 20: Parkanlagen und Grünverbindungen

Stadtbezirk Aplerbeck

Ortsteil	Name	Nutzungsart	B = Bestand P = Planung
Berghofen	Lohbachtal	Grünanlage + Grünverbindung	B
Aplerbeck	Nathebachtal	Grünanlage + Grünverbindung	B
Aplerbeck	Haus Rodenberg	Stadtbezirksbezogene Grünanlage	B
Sölde	Haus Sölde	Grünanlage	B
Aplerbeck	Weißer-Ewald-Straße	Grünanlage	P
Aplerbeck	Sterie / Erlenbachstraße	Grünanlage + Grünverbindung	P
Aplerbeck	Märtmannstraße	Grünanlage	P
Berghofen	Apolloweg Süd / Ostkirchstraße	Grünanlage + Grünverbindung	P
Söldeholz	Tulpenstraße	Grünanlage	P

Stadtbezirk Brackel

Ortsteil	Name	Nutzungsart	B = Bestand P = Planung
Brackel	Nussbaumweg / B236 neu	Grünanlage + Grünverbindung	B
Brackel	Am Westheck	Grünanlage	B
Wickede	Rauschenbuschstraße	Grünanlage	B
Wambel	Auf dem Hohwart	Grünanlage	B
Wambel	Pothecke	Grünanlage	P
Neuasseln	Stadtgärtnerei	Grünanlage + Grünverbindung	P
Wickede	Pleckenbrink	Grünanlage	P
Wickede	Stemmering	Grünanlage	P
Brackel	Halde Aplerbecker Straße	Stadtbezirk bezogene Grünanlage	P
Brackel	Hiddingstraße	Grünverbindung	P
Asseln	Nördlich Grüningsweg	Grünanlage	P
Asseln	Auf dem Bleck	Grünanlage	P
Asseln	Asseln-Süd	Grünverbindung	P

Stadtbezirk Eving

Ortsteil	Name	Nutzungsart	B = Bestand P = Planung
Eving	An den Teichen	Stadtbezirksbezogene Grünanlage	B
Eving	Nachoder Straße	Grünanlage	B
Eving	Externberg	Grünanlage	B
Eving	Burgholz	Stadtbezirksbezogene Grünanlage	B
Eving	Winterkampweg	Grünanlage	B
Eving	Am Zechenbahnhof	Grünanlage	P
Brechten	Im Dorfe	Grünanlage	P

Stadtbezirk Hörde

Ortsteil	Name	Nutzungsart	B = Bestand P = Planung
Hörde	Stadtgarten / Hörder Brückenstraße	Grünanlage	B
Hörde	Remberginsel	Grünanlage	B
Wellinghofen	Admiralsplatz	Grünanlage	B
Benninghofen	Lohbachtal	Grünverbindung	B
Hacheneu	Pferdebachtal	Grünanlage + Grünverbindung	B
Syburg	Hohensyburgstraße	Grünanlage	B
Hörde	Phoenix-Ost	Grünverbindung	P
Hörde	Phoenix-West	Grünanlage + Grünverbindung	P
Hacheneu	Zillestraße / Hacheneuer Str.	Grünanlage	P
Wellinghofen	Silberhecke	Grünanlage	P
Wellinghofen	Baststraße	Grünverbindung	P
Holzen	Holzen	Grünanlage	P

Stadtbezirk Hombruch

Ortsteil	Name	Nutzungsart	B = Bestand P = Planung
Hombruch	Botanischer Garten Rombergpark	private Grünanlage	B
Eichlinghofen	Tiefenbachtal	Grünverbindung	B
Eichlinghofen	Hauert / Joseph- Fraunhofer-Straße	Grünanlage	B
Eichlinghofen	Uni-Umland Begrünung	Grünverbindung	B
Kirchhörde	Olpketalstraße	Grünanlage	B
Hombruch	Kieferstraße	Grünanlage	B
Brünninghausen	Am Segen	Grünanlage	B
Löttringhausen	Kobbendelle	Grünverbindung	B
Hombruch	Gotthelfstr. / Hagener Straße	Grünanlage	P

Stadtbezirk Huckarde

Ortsteil	Name	Nutzungsart	B = Bestand P = Planung
Wischlingen	Revierpark Wischlingen	private Grünanlage	B
Huckarde	Aspeystraße / Varziner Straße	Stadtbezirksbezogene Grünanlage	B
Huckarde	Wengeplatz	Grünanlage	B
Kirchlinde	Widelybachtal	Grünverbindung	B
Kirchlinde	Bärenbruch	Grünanlage	B
Rahm	Kniepacker	Grünanlage	P
Deusen	Kanal-Park	Grünanlage + Grünverbindung	P
Deusen	Erweiterung Fredenbaumpark	Grünanlage	P

Stadtbezirk Innenstadt-West

Ortsteil	Name	Nutzungsart	B = Bestand P = Planung
Innenstadt	Westpark	Stadtbezirksbezogene Grünanlage	B
Innenstadt	Ostwallmuseum	Grünanlage	B
Innenstadt	Bolmker Weg	Grünverbindung	B
Innenstadt	Stadtgarten	Grünanlage	B
Innenstadt	Brügmannplatz	Grünanlage	B
Innenstadt	Tremonia	Grünanlage	B
Dorstfeld	Schulte-Witten-Park	Grünanlage	B
Dorstfeld	Friedrich-Henkel-Weg / Oberbank	Grünanlage	B
Dorstfeld	Vogelpothsweg / Kletterturm	Grünanlage	B
Dorstfeld	Rheinische Str. / Franziusstraße	Grünverbindung	P

Stadtbezirk Innenstadt-Ost

Ortsteil	Name	Nutzungsart	B = Bestand P = Planung
Innenstadt	Westfalenpark	private Grünanlage	B
Innenstadt	Märkische Str. / Defdahl / Güntherstraße	Grünverbindung	B
Innenstadt	Lange Reihe / Semerteichstraße	Grünanlage	B
Innenstadt	Stadewäldchen	Grünverbindung	B
Innenstadt	Maurice-Vast-Straße	Grünanlage	B
Wambel	Konsumwiese / Geßlerstraße	Grünanlage	B
Innenstadt	Güterbahnhof-Ost	Grünanlage + Grünverbindung	P
Innenstadt	Im Defdahl / Heiliger Weg	Grünverbindung	P

Stadtbezirk Innenstadt-Nord

Ortsteil	Name	Nutzungsart	B = Bestand P = Planung
Innenstadt	Naturkunde-Museum	Stadtbezirksbezogene Grünanlage	B
Innenstadt	Fredenbaum	Grünanlage	B
Innenstadt	Am Fredenbaumplatz	Grünanlage	B
Innenstadt	Dietrich-Keuning-Haus	Grünanlage	B
Innenstadt	Eberstraße / Burgholzstraße	Grünverbindung	B
Innenstadt	Hoeschpark	Private Grünanlage	B
Innenstadt	Blücherpark / Hindenburgplatz	Grünanlage	B
Innenstadt	Nordmarkt	Grünanlage	B
Innenstadt	Yorckstraße	Grünanlage	B
Innenstadt	Westfalenhütte / Burgholz / Hoeschpark	Grünanlage + Grünverbindung	P

Stadtbezirk Lütgendortmund

Ortsteil	Name	Nutzungsart	B = Bestand P = Planung
Oespel	Dorney / Kleybredde	Grünanlage	B
Lütgendortmund	Haus Dellwig	Grünanlage	B
Lütgendortmund	Volksgarten Lütgendortmund	Stadtbezirksbezogene Grünanlage	B
Lütgendortmund	Holtestraße	Grünanlage	B
Marten	Steinhammerstraße	Grünanlage	B
Bövinghausen	Volksgarten Bövinghausen	Grünanlage	B
Westrich	Wideybachtal	Grünverbindung	B
Lütgendortmund	Hofstadt / Lütgendortmunder Str.	Grünanlage	P
Lütgendortmund	Crengeldanzgraben	Grünanlage	P
Lütgendortmund	Haus Dellwig / Crengeldanzgraben	Grünverbindung	P
Kley	Feldbachacker	Grünanlage	P

Stadtbezirk Mengede

Ortsteil	Name	Nutzungsart	B = Bestand P = Planung
Mengede	Volksgarten Mengede	Grünanlage	B
Mengede	Hansemannstraße	private Grünanlage	B
Mengede	Landschaftspark Mengede	Grünanlage + Grünverbindung	P
Mengede	Dönnstraße	Grünanlage	P
Mengede	Kolonie Westhausen	Grünanlage	P
Mengede	Hafen Achenbach	Grünanlage	P

Stadtbezirk Scharnhorst

Ortsteil	Name	Nutzungsart	B = Bestand P = Planung
Scharnhorst	Zechenwald Scharnhorst	Grünanlage	B
Scharnhorst	Flughafenstraße / Am Stuckenrodt	Grünanlage	B
Scharnhorst	Werzenkamp	Stadtbezirksbezogene Grünanlage	B
Scharnhorst	MSA Siedlung	Grünverbindung	B
Scharnhorst	Gleiwitzstraße	Grünanlage	B
Lanstrop	Haus Wenge	Grünanlage	B
Lanstrop	Färberstraße / Gürtlerstraße	Grünanlage	B
Lanstrop	Schafstallstraße / Büttnerstraße	Grünanlage	B
Husen	Flemerskamp	Grünanlage	B
Derne	Zeche Gneisenau	Stadtbezirksbezogene Grünanlage	P
Derne	Oberbecker Straße / Mahlbach	Grünanlage	P
Kurl	Bauerholz	Grünanlage	P
Kirchderne	Kirchderner Graben	Grünverbindung	P

Wegen ihrer geringen Größe sind im F-Plan kleinere Grünanlagen und Grünverbindungen, die jedoch für die Grünversorgung des jeweiligen Quartiers von Bedeutung sind, nicht dargestellt. Beispielfhaft sind folgende Flächen aufgeführt:

Stadtbezirk	Name	GV = Grünverbindung G = Grünanlage
Aplerbeck	Am Remberg - Aplerbecker Straße (Wanderweg)	GV
Aplerbeck	Apolloweg Nord	GV
Innenstadt-West	Heyden-Rynsch Straße	G
Innenstadt-West	Vinckeplatz	G
Innenstadt-West	Adlerturm	G
Innenstadt-West	Freizeitzentrum West	G
Innenstadt-Nord	Heroldwiese (Lütgenholz)	G
Innenstadt-Nord	Bergmannstr. / Stollenstr.	G
Innenstadt-Nord	Immermannstr. / Uhlandstr.	G
Innenstadt-Nord	Stahlwerkplatz / Hoeschplatz	G
Innenstadt-Ost	Kaiserbrunnen	G
Innenstadt-Ost	Plauener Straße	GV
Mengede	Mengeder Marktplatz (Strünkedestr.)	G
Scharnhorst	Wickeder Straße / Husener Straße	G

Diese gelten als Bestandteile der Wohnbauflächen und sollen selbstverständlich weiterhin als Grünanlagen erhalten werden.

7.3.1.2 Dauerkleingartenanlagen

7.3.1.2.1 Bedarfsermittlung Dauerkleingartenanlagen

Im Rahmen des Freiraumentwicklungsprogramms als Fachbeitrag für den noch rechtskräftigen F-Plan wurden 1984 Bedarfszahlen ermittelt. Es wurde von einer Bedarfsdeckung von 50% (1 Kleingarten je 20 hausgartenlose Wohnungen)

ausgegangen. Diese Bedarfszahlen wurden durch die Bedarfsberechnungen des städtischen Regiebetriebs Stadtgrün aktualisiert und bis zum 31.12.2000 den Veränderungen der Wohnungsbauflächenentwicklung angepasst.

Tabelle 21: Bedarfsdeckung Dauerkleingartenanlagen

Die Prozentzahlen bis zu '50%-Bedarfsdeckung':

Stadtbezirk	Wohnungen in Wohngebäuden mit 3 und mehr Wohnungen (31.12.1999)	Gärten Soll	Gärten Ist (31.12.00)	Fläche ha (31.12.00)	50 % Bedarfsdeckung (31.12.00)
In-West	27.476	1.374	951	45,73	69,2%
In-Nord	28.623	1.431	757	30,97	52,9%
In-Ost	29.264	1.463	1.076	48,18	73,5%
Eving	12.428	621	725	38,13	116,7%
Scharnhorst	13.822	691	461	25,09	66,7%
Brackel	19.099	955	1.175	65,45	123,0%
Aplerbeck	15.028	751	217	10,95	28,9%
Hörde	20.500	1.025	1.049	50,75	102,3%
Hombruch	18.365	918	780	45,29	85,0%
Lütgendortm.	18.339	917	553	32,24	60,3%
Huckarde	12.668	633	198	14,87	31,3%
Mengede	12.373	619	417	24,55	67,4%
Gesamt:	227.985	11.399	8.359	432,20	73,3%

Der Stadtverband der Kleingärtner hat anhand der '50%-Bedarfsdeckung' ebenfalls Bedarfe ermittelt, die sich weitgehend mit der Bedarfsberechnung des Regiebetriebs Stadtgrün decken.

7.3.1.2.2 Darstellungen Dauerkleingartenanlagen

Im F-Plan sind sowohl bestehende Dauerkleingartenanlagen als auch geplante Erweiterungen sowie Neuplanungen dargestellt.

Vor der Realisierung folgender neu geplanter Dauerkleingartenanlagen bzw. Erweiterungsflächen soll eine erneute Überprüfung unter ökologischen Gesichtspunkten stattfinden:

1. Westlich Asselburgstraße (Brackel)
2. Pleckenbrink, III. Bauabschnitt (Brackel)
3. Gretelweg (Eving)
4. Wischlinger Weg (Huckarde)
5. Wideybachtal (Huckarde)
6. Baukamp (Scharnhorst)
7. Krummer Peter (Hörde)

Diese Dauerkleingartenpotenziale sollen erst dann realisiert werden, wenn die anderen, in Tabelle 22 aufgelisteten Potenziale ausgeschöpft sind.

Neben den Grünflächen mit der Zweckbestimmung Dauerkleingartenanlage ist im F-Plan Grabeland dargestellt, wodurch die noch bestehende Unterdeckung des Bedarfs an Dauerkleingartenanlagen teilweise ausgeglichen wird. Diese Nutzung ist in der Regel zeitlich befristet, es handelt sich meist um eine Zwischennutzung. Kleingärten, Dauerkleingartenanlagen oder Grabeländer, die nicht vom Stadtverband verwaltet werden, sind häufig als Grünfläche ohne Planzeichen dargestellt.

Ersatzflächen für die entfallenen Dauerkleingartenanlagen Südlich Stadtkrone Ost, Ostkirchstraße und Sölde mit insgesamt 225 Gärten konnten nicht ermittelt werden und werden deshalb im F-Plan nicht dargestellt.

Tabelle 22: Flächen für Dauerkleingartenanlagen

Stadtbezirk Aplerbeck

Name	Größe in qm	Gärten	Bestand	Erweiterung	Neuplanung
Am Brauck	8.872	18	X		
Fröhliche Morgensonne	65.240	144	X		
Im Massbruch	39.063	55	X		
Am Ölpfad 2	27.200	34			X

Stadtbezirk Brackel

Name	Größe in qm	Gärten	Bestand	Erweiterung	Neuplanung
Am alten Flughafen	52.312	73	X		
Am Funkturm	29.433	64	X		
Am Nussbaumweg	63.673	146	X		
An der Asselburg	28.623	50	X		
Am Send	17.556	40	X		
An den Rühlen	8.932	11	X		

Name	Größe in qm	Gärten	Bestand	Erweiterung	Neuplanung
Am Westheck	37.083	62	X		
Alter Melkpatt	16.757	34	X		
Brackel	46.222	80	X		
Dietrich Keuning	56.647	53	X		
Einigkeit	38.020	66	X		
Fritz Henßler	44.832	56	X		
Friedlicher Nachbar	88.607	180	X		
In den Westkämpfen	39.005	108	X		
Konrad Glocker	41.908	56	X		
Pothecke	13.979	21	X		
Wickede	8.968	17	X		
Wilhelm Hansmann	48.379	88	X		
Westl. Asselburgstraße	37.500	20		X	
Pleckenbrink III. BA	46.200	20			X
Frohes Schaffen	71.429	149	X		

Stadtbezirk Eving

Name	Größe in qm	Gärten	Bestand	Erweiterung	Neuplanung
Am Bauernkamp	25.377	47	X		
Am Externberg	25.265	37	X		
Brechten	56.386	99	X		
Erholung	42.760	80	X		
Grüne Tanne	21.749	43	X		
Gut Glück	28.622	45	X		
Holthäuser Heide	12.706	25	X		
Voran	38.430	66	X		
Vorwärts	62.007	124	X		
Waldblick	24.780	56	X		
Zur Sonnenseite	35.800	103	X		
Gretelweg	14.100	25			X

Stadtbezirk Hombruch

Name	Größe in qm	Gärten	Bestand	Erweiterung	Neuplanung
Brünninghausen	11.725	19	X		
Buschmühle	17.428	22	X		
Fritz Husemann	46.352	62	X		
Goldener Erntekranz	41.824	77	X		
Heideblick	35.997	64	X		
Helenenberg	51.856	73	X		
Langeloh Blick	12.001	67	X		
Löttringhausen	87.393	107	X		
Palmweide	30.254	53	X		
Remy	33.193	42	X		
Schnettkerbrücke	27.493	35	X		
Südstern	39.731	53	X		
Zur Quelle	58.273	106	X		
Stockumer Straße					
(Verlagerung Ardeyblick)	46.300	91			X
Schnettkerbrücke	30.500	38		X	

Stadtbezirk Hörde

Name	Größe in qm	Gärten	Bestand	Erweiterung	Neuplanung
Am grünen Entenpoth	44.331	88	X		
Am Ölpfad 1	26.050	97	X		
Am Richterbusch	40.883	78	X		
An der Goymark	66.608	160	X		
Brücherhof	19.882	33	X		
Flora	58.442	163	X		
Hans Böckler	39.791	67	X		
Im Justenkamp	35.162	68	X		
Otto Hue	24.666	55	X		
Pferdebachtal	50.150	106	X		
Rombergwiese	25.844	48	X		
Ruhrwaldstraße	55.793	93	X		
Krummer Peter	20.000	25			X

Stadtbezirk Huckarde

Name	Größe in qm	Gärten	Bestand	Erweiterung	Neuplanung
Deusen	5.156	20	X		
Glückauf Hansa	53.962	71	X		
Rahmer Wald	24.930	34	X		
Solidarität	39.079	73	X		
Zur hohen Luft	47.100	47	X		
Wischlinger Weg	38.500	48			X
Wideybachtal	16.000	26			X
Wälfershof	21.000	40			X

Eine Ersatzfläche für die nunmehr als Wohnbaufläche ausgewiesene Fläche der geplanten Dauerkleingartenanlage Im Loh mit 40 Gärten konnte nicht ermittelt werden und wird deshalb im F-Plan nicht dargestellt.

Stadtbezirk Lütgendortmund

Name	Größe in qm	Gärten	Bestand	Erweiterung	Neuplanung
Am Schmechtingsbach	15.798	32	X		
Auf der Kuhle	25.714	34	X		
Bergmannsruh	23.337	43	X		
Crengeldanzgraben	26.997	53	X		
Im Rauhen Holz	43.570	80	X		
Kleyberg	38.466	63	X		
Lütgendortmund - Nord	55.412	77	X		
Marten	21.636	22	X		
Vor'm Hasenberg	41.238	71	X		
Westrich	46.862	78	X		
Vor'm Hasenberg	8.500	15		X	
Auf der Kiste	34.300	35			X

Stadtbezirk Mengede

Name	Größe in qm	Gärten	Bestand	Erweiterung	Neuplanung
Am Schlossweg	38.189	67	X		
Bodelschwingh	61.660	54	X		
Frisch Auf	24.843	54	X		

Name	Größe in qm	Gärten	Bestand	Erweiterung	Neuplanung
Haberlandstraße	45.624	61	X		
Nette	56.665	120	X		
Wachteloh	79.397	60	X		
Wachteloh III. BA	27.000	30		X	
Mengeder Straße	55.200	70			X

Stadtbezirk Scharnhorst

Name	Größe in qm	Gärten	Bestand	Erweiterung	Neuplanung
Alte Körne	55.264	64	X		
Auf der Lauke	56.217	90	X		
Im Weidkamp	31.090	57	X		
Loheide	22.886	40	X		
Werzenkamp	32.730	74	X		
Woldenmey	67.037	71	X		
Baukamp	45.000	60			X

Eine Ersatzfläche für die nunmehr als Wohnbaufläche ausgewiesene Fläche der geplanten Dauerkleingartenanlage Westholz mit 60 Gärten konnte nicht ermittelt werden und wird deshalb im F-Plan nicht dargestellt.

Stadtbezirk Innenstadt - Nord

Name	Größe in qm	Gärten	Bestand	Erweiterung	Neuplanung
Am Burgholz	12.360	38	X		
Fredenbaum	35.110	62	X		
Hafenwiese	86.261	225	X		
Hansa	45.232	88	X		
Hobertsburg	22.975	23	X		
Nord	38.649	104	X		
Waldfried	34.230	79	X		
Westerholz	25.385	138	X		

Eine Ersatzfläche für die nunmehr als Sportfläche ausgewiesene Fläche der geplanten Dauerkleingartenanlage Burgweg mit 30 Gärten konnte nicht ermittelt werden und wird deshalb nicht dargestellt.

Stadtbezirk Innenstadt - Ost

Name	Größe in qm	Gärten	Bestand	Erweiterung	Neuplanung
Am Neuen Hain	33.533	69	X		
Franz Wergin	12.168	41	X		
Frohe Arbeit	34.913	92	X		
Hohwart	21.172	40	X		
Im Defdahl	12.653	68	X		
Kipsburg	15.887	45	X		
Nord - Ost	96.471	201	X		
Schrebergartenverein 06	45.335	140	X		
Schwarzer Kamp	21.115	70	X		
Winkelried	18.882	46	X		
Zehnthof	9.038	24	X		
Zur Lenteninsel	46.009	111	X		

Stadtbezirk Innenstadt - West

Name	Größe in qm	Gärten	Bestand	Erweiterung	Neuplanung
Alt Dorstfeld	20.602	19	X		
Bolmketal	78.843	152	X		
Emschertal	40.141	104	X		
Frisch gewagt	18.323	26	X		
Funke Höh	11.637	21	X		
Gildenspark	23.031	70	X		
Glück Auf	56.303	83	X		
Im Wiesengrund	64.562	117	X		
Kortental	25.301	33	X		
Oberdorstfeld	36.590	64	X		
Sonnenblick	52.491	88	X		
Tremonia	19.658	36	X		
Im Wiesengrund	60.100	95		X	

7.3.1.3 Sportplätze

Im Flächennutzungsplan werden lediglich die größeren Sportplatzanlagen mit Bedeutung für ganze Bezirke dargestellt. Die überwiegende Anzahl der Anlagen sind bereits als Bestand vorhanden.

Kleinere Anlagen im Bestand sind nicht mit einem Symbol dargestellt und liegen in Grünflä-

chen ohne Zweckbestimmung oder innerhalb der umgebenden Flächendarstellung. Das bedeutet aber nicht, dass für diese Sportplätze eine andere Nutzung vorgesehen ist.

Sportplätze, die Schulen zugeordnet sind, werden als Gemeinbedarfsflächen dargestellt.

Stadtbezirk	Name	Bestand	Neuplanung
In-Nord	Mendesportanlage Fredenbaum	X	
	Hoeschpark	X	
	Burgweg		x
Brackel	Grüningsweg	X	
	Stemmering		x
	Frohes Schaffen	X	
Hörde	Goystadion	X	
Hombruch	Deutsch-Luxemburger-Straße	X	
Lütgendortmund	Westrich Hangeneystraße	X	
	Marten Wischlinger Weg	X	
Huckarde	Arthur-Beringer-Straße	X	
	Bärenbruch	X	
Mengede	Volksgarten	X	

7.3.1.4 Friedhöfe

7.3.1.4.1 Bedarfsermittlung Friedhöfe

Die Ausweisung von kommunalen Friedhofsflächen basiert auf der Friedhofsflächenbedarfsplanung der Friedhöfe Dortmund. Als Berechnungsgrundlage für den Flächenbedarf wird ein mittlerer Wert von 5 m² pro Beisetzung angenommen. Bedingt durch den "Weiterbelegungsbeschluss" für alle städtischen Friedhöfe gibt es, bis auf den Bereich Wellinghofen, keinen Belegungsflächenmangel.

7.3.1.4.2 Flächenauswahl Friedhöfe

Für die Erweiterung des Bezirksfriedhofs Wellinghofen um ca. 2,5 ha wird Planrecht geschaffen. Der Bezirksfriedhof Mengede muss

langfristig um ca. 2,4 ha erweitert werden. Auf allen anderen Friedhöfen kann zur Zeit auf den vorhandenen Flächen beigelegt werden. Als Ergebnis der Infrastrukturrevision im Bereich 'Friedhofserweiterungsflächen' werden einige Friedhofsflächen im F-Plan gegenüber dem alten F-Plan nicht mehr dargestellt.

7.3.1.4.3 Darstellungen Friedhöfe

Friedhofsflächen sind im F-Plan als Grünflächen mit der Zweckbestimmung 'Friedhof' dargestellt. In der folgenden Tabelle sind die kommunalen Friedhöfe aufgelistet. Darüber hinaus sind im F-Plan nicht-kommunale konfessionelle (evangeli-

sche, katholische, jüdische) Friedhöfe im Bestand dargestellt, auf denen derzeit und in Zukunft noch bestattet wird.

Tabelle 23: Friedhöfe

Friedhof	Größe
Hauptfriedhof	127 ha
Bezirksfriedhof Aplerbeck	15 ha
Bezirksfriedhof Wickede	6 ha
Bezirksfriedhof Wellinghofen	12 ha
Bezirksfriedhof Menglinghausen	16 ha
Bezirksfriedhof Marten	18 ha
Bezirksfriedhof Huckarde / Wischlingen	13 ha
Bezirksfriedhof Lütgendortmund	18 ha
Bezirksfriedhof Nord	21 ha
Bezirksfriedhof Kemminghausen	17 ha
Bezirksfriedhof Scharnhorst	16 ha
Bezirksfriedhof Mengede	5 ha
Stadtteilfriedhof Sölde	2 ha
Stadtteilfriedhof Schüren	2 ha
Stadtteilfriedhof Aplerbeck	3 ha
Stadtteilfriedhof Holzen	5 ha
Stadtteilfriedhof Syburg	2 ha
Stadtteilfriedhof Großholthausen	6 ha
Stadtteilfriedhof Hombruch	6 ha
Stadtteilfriedhof Süd	18 ha
Stadtteilfriedhof Oespel	3 ha
Stadtteilfriedhof Dorstfeld	5 ha
Stadtteilfriedhof Huckarde	6 ha
Stadtteilfriedhof Kirchlinde	5 ha
Stadtteilfriedhof Kley	1 ha
Stadtteilfriedhof Bövinghausen	4 ha
Stadtteilfriedhof Westerfilde	1 ha
Stadtteilfriedhof Lindenhorst	1 ha
Stadtteilfriedhof Eving	2 ha
Stadtteilfriedhof Ost	16 ha
Stadtteilfriedhof Körne	2 ha
Stadtteilfriedhof Wambel	1 ha

7.3.1.5 Zoo Dortmund

Wegen seiner überörtlichen Bedeutung wird der Dortmunder Zoo im Flächennutzungsplan als Grünfläche mit der Zweckbestimmung 'ZOO' dargestellt. Darüber hinaus werden die zur Erweiterung des Zoos langfristig benötigten Flächen als Grünfläche mit den Zweckbestimmungen 'ZOO' und 'naturnahe Entwicklung' sowie als Fläche für Wald dargestellt.

Die geplante Erweiterung des Zoogeländes in den östlich angrenzenden Waldbereich soll v.a. zur Unterbringung einheimischer Waldtierarten dienen. Dabei soll der Schwerpunkt der Erweiterung im Nordteil des Waldes stattfinden und der südliche Waldbereich nur extensiv genutzt werden. Da eine landschaftlich geprägte Gestaltung der Gehege unter Schonung des Altholzbestandes beabsichtigt wird, ist davon auszugehen, dass der Waldcharakter des Bereiches nach der Erweiterung weiterhin bestehen wird. Insofern gilt der Wald als Hauptnutzung und wird im Flächennutzungsplan als "Fläche für Wald" dargestellt.

Die östlich an den oben genannten Waldbereich angrenzende Grünfläche mit den Zweckbestimmungen 'naturnahe Entwicklung' und 'ZOO' ist für ökologische Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der Zooerweiterung vorgesehen. Inwiefern die Entwicklung eines Parkplatzes im südlichen Teil dieser Fläche an der B54 möglich ist, ist auf der nachgeordneten Planungsebene zu klären.

7.3.1.6 Grünflächen für die naturnahe Entwicklung

Die Darstellungskategorie "Grünflächen für die naturnahe Entwicklung" basiert vor allem auf der überlagernden Darstellung der Flächen zum Schutz zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft (vgl. Kap. 7.3.2) sowie der Auflösung der Kategorie "Land- und / oder Forstwirtschaft" des alten F-Plans.

Weiterhin werden Grünflächen, landwirtschaftlich genutzte Flächen und Waldflächen, die wegen ihrer ökologischen Wertigkeit eine besonde-

re Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz besitzen bzw. erlangen sollen, als Grünflächen mit der Zweckbestimmung 'naturnahe Entwicklung' dargestellt. Hierbei kann es sich zum einen um Flächen handeln, die zum Beispiel durch Ausgleichsmaßnahmen bereits aufgewertet worden sind bzw. werden sollen und zum anderen um landwirtschaftliche Flächen, die extensiv bewirtschaftet bzw. strukturell angereichert werden sollen (vgl. Kap. 6.3.3).

Darüber hinaus werden Grünflächen für die naturnahe Entwicklung im Zusammenhang mit der naturnahen Umgestaltung von Gewässern (z.B. entlang der Emscher) und auf ehemaligen Deponiestandorten (z.B. als Endnutzung der Deponie Nord-Ost) dargestellt.

7.3.1.7 Grünflächen ohne Planzeichen

Neben Grünflächen mit besonderer Zweckbestimmung (z.B. Parkanlagen, Kleingärten, Friedhöfen) sind weitere Flächen als Grünflächen ohne Symbol dargestellt.

Diese Flächen erfüllen unterschiedliche Funktionen bzw. haben unterschiedliche Bedeutungen, z.B.:

- für den Klima- und Immissionsschutz,
- für die Grünvernetzung (Erholung und / oder Arten- und Biotopschutz),
- als Grünverbindungen,
- als Schutz- und Trenngrün.

und entziehen sich den o.g. Zweckbestimmungen.

7.3.1.8 Eingriffe durch Grünflächen

Unter den Begriff Grünflächen ordnen sich verschiedene Nutzungsvarianten unter. Einige können durchaus einen Eingriff in Natur und Landschaft darstellen. Dazu gehören:

- Parkanlagen und Grünverbindungen
- Dauerkleingartenanlagen
- Sportflächen
- Friedhöfe

Die für derartige Grünflächen erforderlichen Wege, Stellplätze und bauliche Einrichtungen stellen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes dar. Diese lassen sich durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen innerhalb der Anlage kompensieren. Im Einzelfall ist die Eingriffsregelung bei der konkreten Planung anzuwenden. Bei der Eingriffs- / Ausgleichsbilanz im Rahmen der Aufstellung des Flächennutzungsplans werden diese Flächen nicht mit berechnet (vgl. Kap. 7.3.2.1).

7.3.2 Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

7.3.2.1 Flächen zum Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft

Für die Aufstellung des F-Plans ist ein Eingriffs- / Ausgleichskonzept erarbeitet worden. Dieses umfasst die Eingriffsermittlung, die Berechnung des Ausgleichsbedarfes, die Auswahl von Ausgleichsräumen und deren Darstellung, sowie eine bilanzierende Gegenüberstellung.

7.3.2.1.1 Eingriffe

Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Eingriffe sind nur dann zulässig, wenn sie nicht vermeidbar und ausgleichbar sind.

Durch die Planungen im Flächennutzungsplan werden Eingriffe vorbereitet. Deshalb sind die Auswirkungen der geplanten Vorhaben auf die Umwelt in der Abwägung zu berücksichtigen.

Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.

Bereits fortgeschrittene Planungen, wie rechtskräftige Bebauungspläne, in Aufstellung befindliche Bebauungspläne oder laufende Planfeststellungsverfahren werden dementsprechend an dieser Stelle nicht mehr als Eingriff angerechnet.

Die Eingriffsregelung wird in den jeweiligen Verfahren hinreichend und abschließend behandelt.

Die Eingriffe sind sektoral bearbeitet, in den Kapiteln 7.1.5 (Wohnen), 7.2.8 (Wirtschaft), 7.3.1.8 (Grün- und Freiflächen) und 7.7.6 (Verkehr) wird jeweils näher darauf eingegangen.

Zusammenstellung der Eingriffe

Eingriffe durch	Größe in ha
Flächen für Wohnungsneubau	180
Wirtschaft	100
Grün- und Freiflächen	Keine anrechenbare Fläche
Verkehrsflächen	Fläche wird nicht zahlenmäßig erfasst
Gesamt	280

7.3.2.1.2 Berechnung des Ausgleichsbedarfes

Grundlage der verwendeten Bewertungsmethode ist die Einordnung der betroffenen Bereiche in Biotoptypen. Diese sind für das Stadtgebiet Dortmund in einer Biotoptypenliste mit einer Bewertung zusammengefasst. Das Verfahren dazu lehnt sich an die Ausarbeitungen von Ludwig "Methode zur ökologischen Bewertung der Biotopfunktion von Biotoptypen" (1991), F. Runge "Die Pflanzengesellschaften Mitteleuropas" (1990) - selektiv bezogen auf das Stadtgebiet Dortmund (Blana) und die Realnutzungstypen der Stadt Dortmund an.

Darin werden ökologisch bedeutsame Kriterien herangezogen, die die ökologischen Verhältnisse eines Lebensraumes wiedergeben. Es sind dies:

- Natürlichkeit
- Wiederherstellbarkeit
- Gefährdungsgrad
- Reife
- Struktur- und Artenvielfalt
- Häufigkeit.

Den Einzelkriterien werden Wertzahlen von 0 - 5 zugeordnet und aufaddiert. Der maximale Gesamtwert kann 30 Punkte betragen.

Dieser Wert wird mit der Größe der Eingriffsfläche multipliziert und ergibt so den jeweiligen ökologischen Gesamtwert.

Mit den geplanten Biotoptypen für den Ausgleich wird ebenso verfahren.

Durch eine Gegenüberstellung der jeweiligen ökologischen Gesamtwerte von Bestand und Planung kann somit überprüft werden, inwieweit sich die ökologische Gesamtsituation innerhalb des Stadtgebietes verändert und ob hinreichend Ausgleichsmöglichkeiten für die durch die Planung entstehenden Eingriffe vorhanden sind.

Auf der Ebene des Flächennutzungsplans wird das Bewertungsverfahren verallgemeinert, da die großmaßstäbliche Darstellung und die Generalisierung der Planung keine abschließende und genaue Berechnung zulassen.

So wird davon ausgegangen, dass die Eingriffsflächen eine ökologische Wertigkeit von 9 Punkten aufweisen. Dies entspricht einem realitätsnahen Mittel aus den ökologischen Wertigkeiten von Acker, Grünland bzw. Kraut- und Ruderalfluren.

Beim Ausgleich wird z.B. durch die Umwandlung intensiv landwirtschaftlich genutzter Flächen in höherwertige Biotope eine Aufwertung um 10 Punkte angestrebt (vgl. Kap. 6.3.2.1.3)

Wird als Ausgleichsmaßnahme die Umstellung auf Biolandbau oder die Extensivierung in der Landwirtschaft geplant, so ist eine geringere Aufwertung anrechenbar. Das vervielfacht damit auch den Bedarf an Ausgleichsflächen.

In der weiteren Berechnung wird diese Möglichkeit zur Kompensation nicht zahlenmäßig verfolgt, da die Bewertung nach Ökopunkten noch nicht abschließend geregelt ist. Der große Umfang an Ausgleichsräumen bietet aber auch dieser Variante hinreichend Möglichkeiten zur Realisierung.

Je nach Art der geplanten Baugebiete werden die Flächen unterschiedlich stark ausgenutzt, die Eingriffsintensität ist unterschiedlich hoch.

Dementsprechend variiert auch die Möglichkeit des Ausgleichs "vor Ort" und der Bedarf an externen Ausgleichsflächen.

- Aus diesen Faktoren sind Mittelwerte für den Bedarf an externen Ausgleichsflächen ermittelt worden: Pro 1 ha Wohngebiet sind rund 0,4 ha gebietsexterne Ausgleichsflächen vorzuhalten.
- Pro 1 ha Gewerbegebiet/Industriegebiet sind rund 0,7 ha gebietsexterne Ausgleichsflächen vorzuhalten.

Daraus ergibt sich folgender Ausgleichsflächenbedarf:

Eingriffe durch	Größe in ha	Faktor	Ausgleichsflächenbedarf in ha
Wohnungsneubau (s. Kap. 7.1.5)	180	0,4	72
Wirtschaftsflächen (s. Kap. 7.2.8)	100	0,7	70
Gesamt			142

7.3.2.1.3 Ökologische Ausgleichsräume

Ausgleichsräume sind großflächige Bereiche, die über das gesamte Stadtgebiet verteilt im Freiraum ausgewiesen werden. Ausgleichsmaßnahmen können darin fachlich sinnvoll umgesetzt werden. Die Ausgleichsräume sind nicht in ihrem gesamten Flächenumfang für Ausgleichsmaßnahmen heranzuziehen.

Die Grenzen der Ausgleichsräume folgen den Planungshinweisen des Umweltplanes aus der Karte 29 "Biotopverbund und Nutzungseignung". Soweit es mit den Zielen des Flächennutzungsplan vereinbar ist, wurden die "Schwerpunkträume Ausgleich" und die Flächen für "Entwicklung landwirtschaftlich geprägter Kulturlandschaften mit Funktion für die Erholung" in die Ausgleichsräume übernommen.

Ausgegrenzt wurden dagegen folgende Flächen:

- Naturschutzgebiete
- Geschützte Landschaftsbestandteile
- Biotope mit sehr hoher ökologischer Bedeutung aus dem Biotopkataster der LÖBF
- Biotope mit sehr hoher ökologischer Bedeutung aus dem Stadtbiotopkataster
- Bestehende Waldflächen
- Altlastenverdachtsflächen.

Bereits festgesetzte und realisierte Ausgleichsflächen sind ebenfalls aus der Berechnung herausgenommen worden.

Dieses Auswahlverfahren bedingt, dass Flächen im dichter besiedelten Bereich und kleinere Flä-

chen nicht dargestellt werden, die aber durchaus geeignet sein können. In der verbindlichen Planung sind diese im Einzelfall zu prüfen.

Auf diese Weise ist es durchaus möglich, weitere geeignete Flächen für den Ausgleich heran zu ziehen. Eine abschließende Darstellung ist auf der Ebene des Flächennutzungsplans nicht möglich, wegen der Beschränkung auf die Grundzüge der Planung auch nicht erforderlich.

Im Geltungsbereich des Flächennutzungsplans sind folgende Räume erfasst worden:

Stadtbezirk Eving

Name	Größe in ha
Holthausen	321
Brechten-Ost	164
Brechten östl. B 236	137
Kemminghausen	205
Östl. Süggel	47
Summe	874

Stadtbezirk Scharnhorst

Name	Größe in ha
Kirchderne	56
Nördl. Baukamp	7
Schulte-Mäter	24
Scharnhorst	418
Lanstrop	34
Husen	10
Summe	549

Stadtbezirk Brackel

Name	Größe in ha
Brackel / Kurl	380
Wickede-Nord	119
Wickede-Süd	355
Summe	854

Stadtbezirk Aplerbeck

Name	Größe in ha
Schüren	51
Aplerbeck	99
Sölde	38
Nördl. Solderholz	92
Lichtendorf	102
Lohbach	17
Südlich Hinxterwald	9
Summe	408

Stadtbezirk Hörde

Name	Größe in ha
Niederhofen	115
Sommerberg	148
Gartenstraße	15
Holzen	70
Südl. Wittbräucker Str.	10
Wellinghofen	12
Summe	370

Stadtbezirk Hombruch

Name	Größe in ha
Bolmke	20
Großholthäuser Mark	11
Kruckel	48
Löttringhausen	52
Persebeck	24
Hombruch West	338
Salingen	153
Eichlinghofen	33
Barop	23
Summe	702

Stadtbezirk Huckarde

Name	Größe in ha
Wischlingen	13
Deusen	30
Ellinghausen	20
Summe	63

Stadtbezirk Lütgendortmund

Name	Größe in ha
Oespel	84
Somborn	128
Marten - Ost	29
Südl. Harpener Hellweg	29
Bövinghausen	106
Westrich	57
Krummacker	76
Südl. Haus Dellwig	15
Südl. Zeche Zollern	11
Südl. Bockenfelder Str.	19
Hangeneyst. r.	23
Summe	577

Stadtbezirk Mengede

Name	Größe in ha
Mosselde	104
Westerfilde	14
Obernette	72
Niedernette	78
Bodelschwingh	24
Richterstr. Östl. A 45	8
Nette	65
Östl. NSG Beerenbruch	101
Mengede	11
Mengeder Heide	17
Groppenbruch	30
Königsheide Süd	49
Königsheide Nord	45
Rittershofgraben / nördlich A 2	12
Summe	630

Zusammenstellung

Name	Größe in ha
Eving	874
Scharnhorst	549
Brackel	854
Aplerbeck	408
Hörde	370
Hombruch	702
Lütgendortmund	577
Huckarde	63
Mengede	630
Summe	5027

Die ausgewiesenen Räume überlagern in ihrer Darstellung auch für Ausgleichsmaßnahmen ungeeignete Flächen wie z.B. Straßenflächen, Gebäude, baulich genutzte Bereiche. Über eine exemplarische Berechnung wurde ermittelt, dass diese Bereiche ca. 12,5 % des Ausgleichsraumes in Anspruch nehmen. Für die weitere Bilanzierung wird dementsprechend ein korrigierter Wert, sogenannte "Nettoausgleichsfläche" in einer Größe von 4400 ha herangezogen.

Derzeit liegen innerhalb dieser Fläche 179 ha festgesetzte Ausgleichsflächen gemäß Ausgleichsflächenkataster des Umweltamtes. Somit sind derzeit 4221 ha Ausgleichsraum in die Bilanz einzubringen.

Die Ausgleichsräume werden in dem Beiplan "Ökologischer Ausgleich" im Maßstab von 1:75.000 zusammen mit den bereits festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen (Ausgleichsflächenkataster) dargestellt, der bis zum Feststellungsbeschluss erstellt wird (siehe Anhang).

Das Ausgleichsflächenkataster wird im Umweltamt geführt. Derzeit sind insgesamt 670 ha Ausgleichsflächen kartiert. Das Kataster wird laufend fortgeschrieben.

7.3.2.1.4 Bilanz

Nach der Ermittlung stehen 142 ha externer Ausgleichsbedarf 4.221 ha Ausgleichsraum gegenüber.

Erschwerend sind jedoch folgende Punkte zu nennen:

- Die Verkehrsflächen sind zahlenmäßig nicht erfasst.
- Zusätzliche Einzelvorhaben, die hier nicht bilanziert wurden, können den Bedarf steigern.
- Derzeit in Aufstellung befindliche Bauleitpläne entwickeln weiteren Bedarf an Ausgleichsflächen.
- Wenn der Ausgleich vor Ort noch geringer als kalkuliert ausfällt, erhöht sich der Bedarf an externen Ausgleichsflächen.
- Bei umfangreicher Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Extensivierungsmaßnahmen als Ausgleichsmaßnahme vergrößert sich der Umfang der Ausgleichsfläche.
- Die Flächen in den Ausgleichsräumen sind nicht auf ihre Verfügbarkeit geprüft.

Trotz all dieser Unwägbarkeiten kann auf der Ebene des Flächennutzungsplanes davon ausgegangen werden, dass die planerisch vorbereiteten Eingriffe im Dortmunder Stadtgebiet ausgleichbar sind.

7.3.2.2 Schutzgebiete aus dem Landschaftsplan

Der Flächennutzungsplan enthält nachrichtlich sowohl die Schutzgebiete aus den rechtsverbindlichen Landschaftsplänen Dortmund-Nord, -Mitte und -Süd als auch die geplanten Erweiterungen und Neufestsetzungen aus dem parallelen Verfahren zur Änderung der Landschaftspläne.

Durch die Neuausweisung von Wohnbau- und Gewerbeflächen im Freiraum sind in Einzelfällen die Grenzen von Landschaftsschutzgebieten und von Gebieten mit geschützten Landschaftsbestandteilen verändert worden. Dies ist notwendig, da im F-Plan keine von den Landschaftsplänen (Satzung der Stadt Dortmund) abwei-

chenden planerischen Aussagen für die Entwicklung des Stadtgebietes getroffen werden dürfen. Die Darstellungen des F-Plans haben jedoch nicht ausschließlich einen Freiraumverbrauch zur Folge. Aus den Darstellungen bisheriger Bauflächen werden erhebliche Anteile in freiräumliche Darstellungen umgewidmet (Freiraumrückgewinnung) und neue Schutzgebiete ausgewiesen.

Als kommunale Satzung sind die Landschaftspläne im M 1:10.000 auf der Deutschen Grundkarte parzellenscharf und rechtsverbindlich gegenüber jedermann. Die Darstellung der nachrichtlichen Übernahme im F-Plan kann wegen der anderen Kartengrundlage und des größeren Maßstabes abweichen. Daher sind die Schutzgebietsabgrenzungen im F-Plan nur ein Orientierungsrahmen und nicht ausschlaggebend als Beurteilungsgrundlage.

7.3.2.3 Naturschutzgebiete

In den Entwurf des Flächennutzungsplanes sind zum einen die bestehenden 17 Naturschutzgebiete und zum anderen deren Erweiterungen sowie Neufestsetzungen von Naturschutzgebieten aus dem Verfahren zur Änderung der Landschaftspläne nachrichtlich übernommen worden. Diese werden als Umgrenzung dargestellt und überlagern entsprechend der Nutzung entweder "Fläche für Wald" oder "Grünfläche für die naturnahe Entwicklung".

Durch die Erweiterungen und Neufestsetzungen hat die Gesamtfläche der Dortmunder Naturschutzgebiete um ca. 1490 ha zugenommen. Dies bedeutet einen Zuwachs um 254% und entspricht ca. 7,4 % (2003: 2,1%) des gesamten Stadtgebietes.

Tabelle 24: Naturschutzgebiete

Naturschutzgebiet	Größe vorh.	Zuwachs bzw. neu	Gesamtgröße
Beerenbruch	22,7	--	22,7
Mengeder Heide	15,4	--	15,4
Groppenbruch	22,7	0,9	23,6
Im Siesack	63,9	105,7	169,6
Herrentheyer Wald (Holzkamp)		22,3	22,3
Grävingholz		123,7	123,7
Süggel		69,6	69,6
Auf dem Brink	28,5	18,2	46,7
Kirchderner Wald		26,4	26,4
Sanderoth		23,6	23,6
Lanstroper See	42,9	31,3	74,2
Kurler Busch	25,9	172,2	198,1
Alte Körne	39,5	86,2	125,7
Buschei		77,3	77,3
Wickeder Holz		45,2	45,2
Wickeder Ostholz		45,5	45,5

Naturschutzgebiet	Größe vorh.	Zuwachs bzw. neu	Gesamtgröße
Bodelschwinger u. WesterfilderWald		57,8	57,8
Mastbruch	32,2	6	38,2
Ölbachtal	21,8	--	21,8
Dellwiger Bachtal	112,1	--	112,1
Hallerey	75,7	--	75,7
Dorneywald		40,3	40,3
An der Panne	21,1	--	21,1
Bolmke	13,8	42	55,8
Steinbruch Schüren	8,8	--	8,8
Bittermark		149,6	149,6
Niederhofer Holz Aplerbecker Wald		136,8 111,4	136,8 111,4
Fürstenbergholz- Wannebachtal		95,1	95,1
Hohensyburg	41,3	1,6	42,9
Summe	588,3	1488,7	2077

7.3.2.4 Landschaftsschutzgebiete

Durch die Umwidmung von ehemaligen Bauflächen aus dem F-Plan von 1985 in Freiraumdarstellungen konnten Landschaftsschutzgebiete erweitert werden. Andererseits mussten Landschaftsschutzgebiete aufgrund von Neuausweisungen von Bauflächen zurückgenommen werden. Weiterhin sind die Erweiterungen und Neufestsetzungen von Naturschutzgebieten im Wesentlichen aus Landschaftsschutzgebieten entwickelt worden. Es gibt somit noch 45 Landschaftsschutzgebiete mit einer Fläche von insgesamt ca. 8900,7 ha.

In den F-Plan sind Landschaftsschutzgebiete mit einer Flächengröße ab 2 ha nachrichtlich übernommen und als Umgrenzung dargestellt worden. Die flächenhafte Darstellung ist je nach Nutzung entweder als 'Fläche für Wald', 'Fläche

für die Landwirtschaft' oder als 'Grünfläche für die naturnahe Entwicklung' erfolgt.

Größere Erweiterungen fanden in folgenden Bereichen statt:

- Phoenix-West/Emschertal
- Meilengraben nördlich der B 1 (ehemaliges Friedhofserweiterungsgelände)
- Bittermark nördlich Spissenagelstraße
- Olleroh (Martens) und ehemaliger Friedhofserweiterungsbereich "Wischlingen"
- ehemalige Deponie Huckarde ("Deusenberg") mit einem Teil der Emscher
- Groppenbruch zwischen Königsheide und Autobahn A 2
- Golfplatz Buschei

7.3.2.5 Geschützte Landschaftsbestandteile

Im Stadtgebiet sind insgesamt 75 flächige geschützte Landschaftsbestandteile mit einer Gesamtfläche von 237,3 ha festgesetzt. Die geschützten Landschaftsbestandteile sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt, jedoch naturgemäß nur im Freiraum anzutreffen.

In den F-Plan sind geschützte Landschaftsbestandteile mit einer Flächengröße ab 2 ha nachrichtlich übernommen und als Umgrenzung dargestellt worden.

Insgesamt hat sich die Flächengröße der geschützten Landschaftsbestandteile verringert, da diese Flächen zum größten Teil Naturschutzgebieten zugeordnet worden sind. Als geschützter Landschaftsbestandteil wird das Feuchtbiotop am Winterkampweg (Eving) unter Einbeziehung der Altholzbestände rund um den Sportplatz im Rahmen der Änderung der Landschaftspläne neu festgesetzt.

7.3.3 Flächen für die Landwirtschaft

Die Darstellung der Flächen für die Landwirtschaft erfolgt für bestehende landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Zur Behandlung der Landwirtschaft im F-Plan liegen keine aktuellen Bedarfswerte in Form eines landwirtschaftlichen Fachbeitrages vor.

7.3.4 Flächen für Wald

Der vielfältigen Bedeutung des Waldes für die Großstadt Dortmund ist im F-Plan insofern weitgehend Rechnung getragen worden, dass Wald nicht durch andere Nutzungen in Anspruch genommen wird.

In der Regel sind alle Waldflächen als "Fläche für Wald" im Plan enthalten. In bestimmten Fällen (z.B. innerhalb von Parkanlagen, auf Flächen für die Wasserwirtschaft etc.) werden diese Flächen jedoch mit der Hauptnutzung (z.B. "Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage") dargestellt.

Die Darstellung neuer Waldflächen erfolgt im Wesentlichen in Bereichen, die durch folgende Planungen erfasst werden:

- Waldvermehrungskorridore des GEP-Entwurfs in seiner Funktion als forstlicher Rahmenplan
- Regionaler Grünzug G, Waldband im Seseke-Landschaftspark
- Schutz- und Ausgleichspflanzungen aus dem Landschaftsplan und aus Planfeststellungsverfahren.

Darüber hinaus sind Walderweiterungen zum Beispiel in Deponiebereichen (als Teil der Endnutzung) und in der Nähe von Emittenten (Straßen) geplant. Die Realisierung des nördlich der Trasse der OW IIIa geplanten Waldbandes vom Alten Flughafen bis zum Wickeder Holz ist an den Straßenausbau geknüpft.

Im Rahmen von Aufforstungen ist auf den Erhalt und die Sicherung naturschutzwürdiger Bereiche wie z.B. die Feuchtbiotope in der geplanten Waldfläche süd-westlich des Wickeder Holzes zu achten, die in der generalisierten Darstellung des F-Planes in die umgebende Darstellung "Wald" einbezogen worden sind.

7.3.5 Emscher Landschaftspark

Der Emscher Landschaftspark wird in seiner räumlichen Abgrenzung in einem Beiplan (siehe Anhang) dargestellt. Die Gebietskulisse ist Ergebnis des Abgleichs mit den Zielen des regionalen "Masterplans Emscher Landschaftspark 2010". Dieser ist geprägt von der Absicht der Stadt Dortmund, den Park über die bisher beschriebenen Bereiche der interkommunalen Grünzüge F (Castrop Rauxel und Waltrup) und G (Kamen, Bergkamen und Lünen) hinaus bis zur Emscherquelle auszuweiten. Um die interkommunalen Zusammenhänge darzustellen, erstreckt sich die Karte informell auch auf die Gebiete der oben genannten Nachbarstädte.

Der erweiterte südliche Emschergrünzug trägt in der regionalen Betrachtung die Bezeichnung "östliches Emschertal", das mit der zusätzlichen Widmung des Grünzuges von der Emscher-

niederung bei Dortmund Sölde über Aplerbeck Ost bis zum Brackeler Feld auch "Grüner Ring Dortmund" genannt wird. Neben diesen markanten Erweiterungen im südlichen Stadtgebiet sind auch die nördlichen Grünzüge so weit ergänzt worden, dass nun auch die Neue Evinger Mitte und die Westfalenhütte an das Freiraumsystem des Emscher Landschaftsparks angebunden sind.

Die Darstellung des Emscher Landschaftspark in einem Beiplan erfolgt vorwiegend im Hinblick

darauf, die Lesbarkeit des Hauptkartenwerks zu gewährleisten. Für die Konkretisierung des Flächennutzungsplanes im Rahmen von Bebauungsplanverfahren oder sonstigen Fachplanungen bedeutet die Darstellung des Emscher Landschaftsparks, dass innerhalb der Gebietskulisse bei entsprechenden Vorhaben im Rahmen einschlägiger Verfahren zu prüfen ist, ob sie mit den Belangen der Parkentwicklung im Einklang stehen.

7.4	Umwelt.....	187
7.4.1	Klima	187
7.4.1.1	Kleinklima	187
7.4.1.2	Klimaschutz und Energie	187
7.4.2	Immissionen	187
7.4.2.1	Lufthygiene	187
7.4.2.2	Lärm	188
7.4.2.3	Elektromagnetische Strahlung	188
7.4.3	Boden	188
7.4.3.1	Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten	188
7.4.3.2	Tages- und oberflächennaher Bergbau und bergbaul. Tagesöffnungen	195
7.4.3.3	Bereiche unter Bergaufsicht	195
7.4.3.4	Freie Naturmethangasaustritte	195
7.4.4	Wasser	195
7.4.4.1	Wasserflächen und Flächen für die Wasserwirtschaft	195
7.4.4.2	Flächen für Hochwasserschutz und Regelung des Wasserabflusses	196
7.4.4.3	Grundwasserschutz	198

7.4 Umwelt

7.4.1 Klima

7.4.1.1 Kleinklima

Die zu schützenden Klimatope mit ihren Funktionen werden nicht explizit im F-Plan dargestellt. Vielmehr reicht es aus, wenn diese Bereiche als unbebaute Bereiche dargestellt sind.

Die geplanten Bauflächen wurden bereits einer überschlägigen Prüfung hinsichtlich der klimatologischen Auswirkungen unterzogen. Die Ergebnisse sind in die Bewertung der Bauflächen aus Umweltsicht eingeflossen.

7.4.1.2 Klimaschutz und Energie

Die Belange des Klimaschutzes sind bei der Planung zukünftiger Bauflächen zu berücksichtigen. Eine Bewertung der Bauflächen aus solarenergetisch-topografischer Sicht kann aufgrund der Darstellungssystematik des Flächennutzungsplanes nicht sinnvoll erfolgen. Vielmehr sollte dieser Prüfung im Rahmen der Bebauungsplanung eine konkrete Planung zugrunde gelegt werden.

Eine ausführliche Darstellung von Maßnahmen zum Klimaschutz wird in dem im Jahr 2004 vorgesehenen Bericht zum Klimaschutz in Dortmund

und im Rahmen der Veröffentlichung zum Masterplan Umwelt erfolgen.

Windenergie

Im Zielkonzept sind die vorhandenen Konzentrationsflächen für Windenergieanlagen dargestellt. Dies sind die Flächen auf dem Salinger Feld, am Steinsweg und nördlich des GVZ Ellinghausen. Zum Teil erfolgten Reduzierungen der Flächen wegen geplanter anderer Nutzungen. Weitere Konzentrationsflächen für Windenergieanlagen werden wegen entstehender Nutzungskonflikte nicht dargestellt.

7.4.2 Immissionen

7.4.2.1 Lufthygiene

Der sich aus den neuen Grenzwerten ergebende Handlungsbedarf lässt sich mit dem Instrument Flächennutzungsplan nicht regeln.

Für die überwiegend bebauten Bereiche mit bestehenden oder zu erwartenden Konflikten kann auf der Ebene der Flächennutzungsplanung

eine Lösung nur durch Überplanung der Flächen herbeigeführt werden. Dies würde jedoch hohe Kosten für die Umsiedlung der Betriebe verursachen.

Es kann allerdings mit verkehrlichen bzw. ordnungsbehördlichen Maßnahmen eine Reduzierung der Luftschadstoffbelastung erreicht werden.

7.4.2.2 Lärm

Auf die Darstellung von Lärmschutzbauwerken als Fläche für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Hauptverkehrsstraßen soll im Sinne der Lesbarkeit des F-Plans verzichtet werden. Dies ist insofern unschädlich, als dass bei der Entwicklung der Wohnbauflächen die Belange des Lärmschutzes ohnehin Beachtung finden müssen. Zugleich wurden die Wohnbauflächen einer überschlägigen Prüfung hinsichtlich der Lärmbelastung unterzogen. Daraufhin wurden Flächen reduziert oder es wurde auf Flächen verzichtet. Bei der Ausweisung von Wohnbauflächen wurde dementsprechend ein Abstand zu den Hauptverkehrsstraßen (z.B. entlang der BAB A 45) berücksichtigt. Die genaue Bemessung des erforderlichen Abstandes erfolgt im Rahmen der Bebauungsplanung.

Für die überwiegend bebauten Bereiche mit bestehenden oder zu erwartenden Konflikten kann auf der Ebene der Flächennutzungsplanung eine Lösung nur durch die Darstellung einer anderen Nutzung auf diesen Flächen herbeigeführt werden. Es wird hier auf die Lärmminde-
rungsplanung verwiesen, die darauf abzielt, solche Konfliktbereiche zu ermitteln und hier durch konkrete Maßnahmen die Lärmsituation zu verbessern. Der Masterplan Mobilität enthält Maßnahmenvorschläge zur Verkehrslenkung, die nun in der weiteren Bearbeitung konkretisiert werden müssen.

Die Lärmschutzzonen des Verkehrsflughafens Dortmund- Wickedede werden entsprechend des LEP IV als Planungsbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm nachrichtlich dargestellt.

7.4.2.3 Elektromagnetische Strahlung

Anlagen, die niederfrequente Strahlung erzeugen, sind im technischen Teilplan dargestellt. Zukünftige Wohnbereiche werden mit einem Abstand zu diesen Anlagen dargestellt. Im Rahmen der Bebauungsplanung wird geprüft, ob ein über den gesetzlichen Mindeststandard hinausgehender Abstand zu diesen Anlagen erreicht werden kann.

Hochfrequente Anlagen sind kleinflächige Anlagen und werden zum größten Teil auf bestehenden Gebäuden errichtet. Eine Steuerung der Verbreitung dieser Anlagen ist damit auf der Ebene der Flächennutzungsplanung nicht möglich. Soll im Umfeld von hochfrequenten Anlagen in unbebauten Bereichen eine Bebauung entstehen, wird im Rahmen der Bebauungsplanung angestrebt, den Nahbereich dieser Anlagen frei von sensiblen Nutzungen zu lassen.

7.4.3 Boden

7.4.3.1 Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten

Flächen mit Bodenbelastungen und Altlasten sind nicht im F-Plan gekennzeichnet. Bei der Bewertung der Wohnbau- und Gewerbeflächen aus Umweltsicht wurde das Vorhandensein bzw. der Verdacht auf Altlasten in einer der Stufe des F-Plans angemessenen Prüfungsintensität untersucht. Die Grundlage bildeten die aktuellen Informationen aus der "Karte der Altstandorte und Altablagerungen sowie sonstiger Bodenbelastungen".

Gleichbedeutend mit der Kennzeichnung im F-Plan ist folgende Liste der Flächen aufgestellt, deren Böden nach der Definition des § 9 Abs. 5 Satz 3 BauGB erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind. Außerdem sind in dieser Liste tabellarisch die möglichen Konflikte mit der vorhandenen und der geplanten Nutzung geprüft und benannt worden. Ebenfalls enthält die Liste den Hinweis auf durchzuführende Maßnahmen, soweit diese bereits definiert sind. Für alle anderen Flächen können auch ohne Nutzungskonflikte Maßnahmen notwendig werden. Wel-

che Maßnahmen dies sind, hängt von der detaillierten Ausgestaltung/Planung der Ausweisungsfläche ab und wird demzufolge in den nachfol-

genden Verfahren u.a. Bebauungsplan und Baugenehmigungen definiert und festgeschrieben.

Liste der Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (gemäß § 9 Abs. 5 Satz 3 BauGB)

Gebiets- und Bereichs-Nr.	Bezeichnung	Altlagerung Altstandort	Darstellung im FNP	Untersuchungs-ergebnisse liegen vor	Belastungen nachgewiesen	Bereits durchgeführte Maßnahmen	Konflikt mit geplanter Nutzung	Kennzeichnung im FNP	Noch durchzuführende Maßnahmen
292	Admiral	Schachanlage, Kokerei	WA, GE, Park	Ja	Ja	Auskoffering, Abdeckung	Nein	Ja	
15	Adolf von Hanseemann	Schachanlage, Kokerei, Benzolreinigung	Park, MI	Ja	Ja	Abdichtung, hydraulische Maßnahmen, Abdeckung, Auskoffering	Nein	Ja	Überwachung des Grundwassers
45	Am Externberg	Ziegelei, Ziegelgrube, Deponie	WA, Schule, Park	Ja	Ja	Abdeckung, Gassicherung	Nein	Ja	
301	Am Lohbach	Deponie	Friedhof LW	Ja	Ja	Nutzungseinschränkungen	Nein	Ja	
431	Am Schallacker	Schüttung	WA	Ja	Ja	Abdeckung	Nein	Ja	
255	Am Spörkel	Schachanlage, Kokerei	Grünfläche	Ja	Ja	Sperrung	Nein	Ja	
10	Ammerbaum	Schüttung	Grün, GB	Ja	Ja	Abdeckung	Nein	Ja	
321	Aplerbeck	Gaswerk	GI	Ja	Ja		Nein	Ja	
99	Bärenbruch	Schüttung, Deponie	GE	Ja	Ja	Auskoffering, Abdeckung	Nein	Ja	
253	Barop, Am Hedreich	Gaswerk	WA	Ja	Ja	Abdeckung	Nein	Ja	
251	Barop, Zeche Louise	Gaswerk, Zeche	GE	Ja	Ja	Abdeckung	Nein	Ja	
348	Bleichmärsch Oestermärsch	Schüttung, Kleinindustrie	WA	Ja	Ja	Auskoffering, Abdeckung	Nein	Ja	
430	Bornstraße	Gaswerk	MI	Ja	Ja		Nein	Ja	
161	Bornstraße/ Eisenstraße	Industrie	GE, GI, MI	Ja	Teilweise	Lokal Auskoffering, Abdeckung	Nein	Ja	
213	Brackel	Gaswerk	GE	Ja	Ja		Nein	Ja	
38	Brechten	Deponie	LW	Ja	Ja		Nein	Ja	
291	Brücherhof	Deponie	Grün, KGA	Ja	Ja		Nein	Ja	
7	Bussardstraße	Dachpappenfabrik, Ziegelei	WA	Ja	Ja	Dekontaminierung, Sicherung	Nein	Ja	
180	Defdahl/ Voßkuhle	Ziegelei, Ziegelgrube	WA	Ja	Ja		Nein	Ja	

Gebiets- und Bereichs-Nr.	Bezeichnung	Altablagerung Altstandort	Darstellung im FNP	Untersuchungs-ergebnisse liegen vor	Belastungen nachgewiesen	Bereits durchgeführte Maßnahmen	Konflikt mit geplanter Nutzung	Kennzeichnung im FNP	Noch durchzuführende Maßnahmen
80	Deponie Brandheide	Deponie	Wald, LB	Ja	Ja		Nein	Ja	Überwachung Sickerwasser
	Deponie Huckarde	Hausmüll-deponie	Grün, Park	Ja	Ja	Abdichtung, Abdeckung, Gasfassung, Sickerwasserfassung	Nein	Ja	Überwachung
91	Deponie Martener Straße, Potthöferei	Hausmüll-deponie	Landwirtschaft, L	Ja	Ja	Nutzungseinschränkungen, Sicherheitsstreifen	Nein	Ja	Überwachung Gas
	Deponie Rittershofer Straße	Hausmüll-deponie	Wald, N	Ja	Ja	Nutzungseinschränkung	Nein	Ja	
325	Deponie Sölderholz	Hausmüll-deponie	Wald	Ja	Ja	Sickerwasserfassung	Nein	Ja	Überwachung Sickerwasser
366	Deusener Straße	Mineralöllager	Grünfläche, L	Ja	Ja	Nutzungseinschränkung	Nein	Ja	
121	Dorstfeld, Schacht 1/4	Schachtanlage, Kokerei	GE, GI	Ja	Ja	Nutzungseinschränkungen	Nein	Ja	
126	Dorstfeld, Schacht 2/3	Schachtanlage, Kokerei	WA, Park	Ja	Ja	Dekontaminierung, Versiegelung, Abdeckung, Gassicherung	Nein	Ja	
352	Hötter	Ziegelei, Ziegelgrube	GI	Ja	Ja	Nutzungseinschränkung, Überwachung	Nein	Ja	Überwachung des Grundwassers
29	Ellinghausen	Halde, Deponie	SO	Ja	Ja	Abdichtung, Abdeckung, Dekontaminierung	Nein	Ja	Überwachung der Grund- und Sickerwasser- verhältnisse
161	Fa. C.H. Ranke	Dachpappenfabrik	GE	Ja	Ja	Dekontaminierung, Einkapselung, Überwachung	Ja	Ja	Hydraulische Sanierung, Überwachung
210	Fa. Fründ Holstein	Ölaufbereitung, Zeche	WA	Ja	Ja	Einzäunung, Nutzungseinschränkung, Abdeckung	Ja	Ja	
144	Fa. H.W. Schmitz, Bremer Str.	Mineralölwerk	WA, MI	Ja	Ja	Abdeckung	Ja	Ja	
179	Fa. H.W. Schmitz, Im Dreieck	Mineralölwerk	WA	Ja	Ja		Ja	Ja	
269	Fa. Lichtenberg	Chemische Fabrik	WA	Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdeckung	Nein	Ja	
132	Fa. Nico-Metall Hafen	Mineralölwerk	SO	Ja	Ja		Nein	Ja	
194	Fa. Rudolf Küper, Feldstraße	Dachpappenfabrik	MI	Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdichtung, Abdeckung	Nein	Ja	

Gebiets- und Bereichs-Nr.	Bezeichnung	Altablagerung Altstandort	Darstellung im FNP	Untersuchungs-ergebnisse liegen vor	Belastungen nachgewiesen	Bereits durchgeführte Maßnahmen	Konflikt mit geplanter Nutzung	Kennzeichnung im FNP	Noch durchzuführende Maßnahmen
132	Fa. Schrava, Tankweg 50	Autoverwertung, Mineralölwerke	SO	Ja	Ja	Überwachung	Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdichtung, Abdeckung
145	Fa. Schüchtermann, Kremer & Baum	Industrie	GI	Nein			Nein	Ja	
295	Freie Vogel und Unverhofft, Friedrich Wilhelm	Schachtanlage, Kokerei	GE	Ja	Ja	Abdeckung	Nein	Ja	
106	Gaswerk Marten	Gasanstalt	GE	Ja	Ja	Nutzungseinschränkung	Nein	Ja	
16	Gaswerk Mengede	Gasanstalt	Wald	Ja	Ja	Nutzungseinschränkung	Nein	Ja	
144	Gerichtsviertel, Ostbahnhof	Kleinindustrie	WA, MI	Ja	Ja	Dekontaminierung, Gassicherung, Abdeckung	Ja	Ja	
105	Germania, Süd	Schachtanlage, Kokerei	MI, GE	Ja	Ja	Abdeckung	Ja	Ja	Hydraulische Sanierung
101	Germania, Zentralschacht	Schachtanlage, Kokerei	GE	Ja	Ja		Ja	Ja	
257	Giesbert	Schachtanlage, Kokerei, Ziegelgrube	MI, GE, WA, Grün	Ja	Ja	Abdeckung, Nutzungseinschränkung	Nein	Ja	
50	Gneisenau	Schachtanlage, Kokerei	WA, MI, GE, GI, Grün	Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdichtung, Abdeckung, hydraulische Sanierung, Überwachung	Ja	Ja	Überwachung
146	Güterbahnhof Spähenfelde	Güterbahnhof	Schiene	Ja	Ja	Abdeckung, Überwachung	Nein	Ja	
131	Güterbahnhof West	Güterbahnhof	Schiene	Nein			Nein	Ja	
133	Hansa	Schachtanlage, Kokerei	MI, GE	Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdichtung, Abdeckung, Nutzungseinschränkungen	Ja/Nein	Ja	Hydraulische Sanierung, Kanalsanierung, Überwachung
257	Harkortshof	Ziegelei, Ziegeleigrube	GE	Ja	Ja	Abdeckung, Nutzungseinschränkungen	Nein	Ja	
186	Hausmannstraße	Gaswerk	WA	Ja	Ja		Nein	Ja	
250	Helenebergweg	Ziegelei, Ziegeleigrube	WA	Ja			Nein	Ja	

Gebiets- und Bereichs-Nr.	Bezeichnung	Altablagerung Altstandort	Darstellung im FNP	Untersuchungs-ergebnisse liegen vor	Belastungen nachgewiesen	Bereits durchgeführte Maßnahmen	Konflikt mit geplanter Nutzung	Kennzeichnung im FNP	Noch durchzuführende Maßnahmen
271	Hellerstraße	Ziegelgrube, Deponie	WA, Wald	Ja	Ja	Gasabsaugung, Nutzungseinschränkung	Nein	Ja	
272	Hellerstraße, Tennisanlage	Ziegelgrube	WA, Wald	Ja	Ja	Nutzungseinschränkung	Nein	Ja	
400	Heroldwiese	Industrie, Schüttung	Park	Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdeckung	Nein	Ja	
252	Hoesch Röhrenwerke	Industrie	Kerngebiet, GE	Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdeckung	Nein	Ja	
437	Hörde	Gaswerk	Kerngebiet, MI	Ja	Ja		Ja/Nein	Ja	
99	Hu 115	Schüttung, Deponie	GE	Ja	Ja	Abdeckung	Nein	Ja	
255	Kaiser Friedrich	Schachtanlage, Kokerei	WA, Grün	Ja	Ja	Nutzungseinschränkung	Ja/Nein	Ja	
160	Kaiserstuhl	Schachtanlage, Kokerei	MI, GI, GE	Ja	Ja	Nutzungseinschränkung	Nein	Ja	
438	Kanalstraße 70	Industrie	SO	Ja	Ja	Überwachung	Nein	Ja	Hydraulische Sanierung
222	Kasernengelände B 1	militärische Altlastenverdachtsfläche	GE, MI, WA	Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdeckung	Nein	Ja	
2	Knepper	Kraftwerk Schüttung	GI, Kraftwerk	Ja	Ja	Teilweise Abdeckung	Nein	Ja	
439	Körnebach (Kühlkamp)	kontaminierter Bachaltarm	WA, Wasser	Ja	Ja	Dekontaminierung, Überwachung	Nein	Ja	
70	Kurl	Schachtanlage, Kokerei	GE, WA, Wasser	Ja	Ja	Teilweise Dekontaminierung, Abdeckung	Nein	Ja	Grundwasserüberwachung
211	Maschinenfabrik Schröder	Industrie, Gasanstalt	WA	Ja	Ja	Abdeckung	Nein	Ja	
53	Minister Stein, Preußische Straße	Schachtanlage	WA	Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdeckung	Nein	Ja	
155	Minister Stein, Schächte 1/2/4/7	Schachtanlage, Kokerei	GE, Grün, Kerngebiet	Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdichtung, Abdeckung, Nutzungseinschränkung	Nein	Ja	Grundwasserüberwachung
49	Minister Stein, Sch 5 Schiffhorst	Schachtanlage	WA	Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdeckung, Nutzungseinschränkung	Nein	Ja	
405	Napier Kasernen	militärische Altlastenverdachtsfläche	WA, GE, Grün, Sport	Ja	Ja	Teilweise Dekontaminierung	Ja	Ja	

Gebiets- und Bereichs-Nr.	Bezeichnung	Altablagerung Altstandort	Darstellung im FNP	Untersuchungs-ergebnisse liegen vor	Belastungen nachgewiesen	Bereits durchgeführte Maßnahmen	Konflikt mit geplanter Nutzung	Kennzeichnung im FNP	Noch durchzuführende Maßnahmen
334	Nickel & Eggeling	Zeche, Industrie	WA, MI, Grün	Ja	Ja		Ja	Ja	Dekontaminierung, GW-sanierung, Nutzungseinschränkung, Überwachung Grundwasser
293	Niederhofen	Schachtanlage, Kokerei	WA, Grün, L	Ja	Ja		Nein	Ja	
110	Oberfeldstr./ Hauptfeld	Schachtanlage	WA, Grün, Schule	Ja			Nein	Ja	
230	Oespel	Zeche, Kokerei, Kleinindustrie	GE	Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdeckung, Gassicherung	Nein	Ja	
319	Ortskern Aplerbeck	Bahnhof	GE, MI, Kerngebiet	Ja	Ja	Abdeckung	Nein	Ja	
92	Ortskern Lütgendortmund	Schüttung, Industrie	WA, Schule, Kerngebiet	Ja	Nein	Abdeckung	Nein	Ja	
229	Overhoffstraße	Industrie	GI	Ja	Ja	Nutzungseinschränkung	Nein	Ja	
	Petroleumhafen	Öllagerung und -umschlag	SO	Ja	Ja	Hydraulische Grundwasser-sanierung	Nein	Ja	Überwachung
294	Phoenix-Ost	Stahlwerk	MI, WA, Wasser	Ja	Ja		Ja	Ja	Dekontaminierung, Überwachung, Abdeckung
283	Phoenix-West	Industrie, Kokerei, Schüttung, Deponie	GE, SO, Grün	Ja	Ja		Ja	Ja	Dekontaminierung, Überwachung, Abdeckung
69	Rote Fuhr	Schachtanlage, Kokerei	Wald	Ja	Ja	Abdeckung	Nein	Ja	
63	Sanderoth	Schüttung	Grün	Ja	Ja	Abdeckung	Nein	Ja	Überwachung
167	Scharnhorst	Schachtanlage, Kokerei	GE, Wald	Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdichtung, Abdeckung, Nutzungseinschränkung	Nein	Ja	
214	Schleswig	Schachtanlage, Kokerei	WA, Wald	Ja	Ja		Nein	Ja	
320	Schulzentrum Aplerbeck	Deponie	Schule	Ja	Ja		Nein	Ja	
219	Schürbank	Schachtanlage, chem. Reinigung	WA	Ja	Ja	Abdeckung, Nutzungseinschränkung	Nein	Ja	
408	Suffolk Kasernen	Militärische Altlastenverdachtsfläche	WA, Schule, Grün	Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdeckung	Nein	Ja	

Gebiets- und Bereichs-Nr.	Bezeichnung	Altablagerung Altstandort	Darstellung im FNP	Untersuchungs-ergebnisse liegen vor	Belastungen nachgewiesen	Bereits durchgeführte Maßnahmen	Konflikt mit geplanter Nutzung	Kennzeichnung im FNP	Noch durchzuführende Maßnahmen
126	Vogelpothsweg	Schachtanlage, Kokerei	WA, Park	Ja	Ja	Dekontaminierung-Abdichtung, Abdeckung, Gassicherung	Nein	Ja	
72	Westerfilde	Deponie	GE	Ja			Nein	Ja	
147	Westfalenhütte	Stahlwerk Hoesch	GI, MI, Grün	Teilweise	Ja	Nutzungseinschränkungen	Ja/Nein	Ja	
279	Westfalenpark	Schüttung	Park	Ja		Abdeckung	Nein	Ja	
130	Westfalia, Hoesch-Union	Schachtanlage, Kokerei, Stahlverarbeitung	GI	Ja			Nein	Ja	
75	Westhausen	Schachtanlage, Kokerei	GE, MI, WA	Ja	Ja		Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdichtung, Abdeckung
258	Wiendahlsbank	Schachtanlage	WA	Ja	Ja	Nutzungseinschränkungen	Nein	Ja	
150	Zeche Fürst Hardenberg	Zeche	GI, GE	Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdeckung, Abdichtung	Nein	Ja	Hydraulische Sanierung, Überwachung
290	Zeche Krone	Schachtanlage, Kokerei	GE	Ja	Ja		Ja/Nein	Ja	
182	Ziegeleigrube Semerteichstraße	Ziegeleigrube	WA, MI	Ja	Teilweise		Nein	Ja	
23	Ziegelwerk Schulze	Ziegelei, Ziegeleigrube	SO, Freizeitgewerbe	Ja	Ja	Teilweise Dekontaminierung	Ja	Ja	
145	Zinkhütte Manteuffelstraße	Industrie	GI	Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdichtung, Abdeckung	Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdeckung, hydraulische Überwachung
98	Zollern, Schacht 1/3	Schachtanlage, Kokerei	MI, Grün	Ja	Ja	Teilweise Dekontaminierung, Abdeckung	Nein	Ja	
81	Zollern, Schacht 2/4	Schachtanlage, Kokerei	Museum	Ja	Ja	Dekontaminierung, Abdichtung, Abdeckung	Nein	Ja	

7.4.3.2 Tages- und oberflächennaher Bergbau und bergbaul. Tagesöffnungen

Die bergbaulichen Verhältnisse sind nicht im F-Plan gekennzeichnet.

Die detaillierte Darstellung der bergbaulichen Verhältnisse erfolgt in den nachgeordneten Verfahren der verbindlichen Bauleitplanung durch die Beteiligung der Bergbehörde/n. Grundsätzlich werden dort die bergbaulichen Verhältnisse dargestellt. Dazu wird von der Bezirksregierung als übergeordneter Behörde umfassende Stellung genommen.

Auf die Möglichkeit von Beeinträchtigungen durch bergbauliche Einwirkungen im gesamten Stadtgebiet von Dortmund wird generell hingewiesen.

Die Gefährdungsbereiche werden mit der Bergbehörde in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bergwerksgesellschaften bei Aufstellung der Bebauungspläne abgestimmt und dann im einzelnen nach § 9 Abs. 5 BauGB gekennzeichnet. Über sonstige Bauvorhaben sind die Bergwerksgesellschaften durch das Bauordnungsamt nach § 110 (6) BBergG zu unterrichten.

7.4.3.3 Bereiche unter Bergaufsicht

Die Bereiche unter Bergaufsicht sind entsprechend § 5 Abs. 4 BauGB nachrichtlich zu übernehmen. Die Kennzeichnung erfolgt als überlagernde Darstellung durch eine schwarze Umrandungslinie und dem Symbol "B" im Kreis.

Einzelne Bereiche, die nicht größer als die Darstellungsschwelle von 2 ha sind, werden im F-Plan in Abstimmung mit dem Fachplanungsträger nicht dargestellt. Die Wirksamkeit der Regelungen des Bundesberggesetzes bleiben hiervon unberührt.

Die meisten bergbaulichen Betriebe in Dortmund sind mittlerweile stillgelegt worden. Wo dies der Fall ist, wird im F-Plan bereits die beabsichtigte Folgenutzung dargestellt. Für einige dieser Bereiche ist der Abschlussbetriebsplan erst in Er-

arbeitung, so dass diese noch nicht aus der Bergaufsicht entlassen worden sind.

Folgende Flächen sind nachrichtlich übernommen:

- Kokerei Hansa
- Kippe Ellinghausen (2 Flächen)
- Halde Groppenbruch (2 Flächen)
- Kokerei Kaiserstuhl
- BVS Tremonia
- Kokerei Gneisenau und Übergabebahnhof Gneisenau
- Halde Tettenbachstraße
- BVS Derne
- Fürst Hardenberg
- Hafen Achenbach und Gleistrasse zum Übergabebahnhof Mengede

7.4.3.4 Freie Naturmethangasaustritte

Freie Naturmethangasaustritte sind nicht im F-Plan gekennzeichnet. Die Gasaustrittswahrscheinlichkeiten sind in die Bewertung der Wohnbau- und Gewerbeflächen aus Umweltsicht eingeflossen.

7.4.4 Wasser

7.4.4.1 Wasserflächen und Flächen für die Wasserwirtschaft

In den F-Plan sind planfestgestellte Gewässer, wie Flüsse, Bäche, Seen, Teiche als "Wasserflächen" nachrichtlich zu übernehmen. Zu den Wasserflächen zählen im erweiterten Sinn auch künstliche Gewässer, wie Kanäle, Häfen, etc.

Die rechtsverbindlichen Planungen nach Bundeswasserstraßengesetz, der Dortmund-Ems-Kanal und der Hafen, sind in den F-Plan nachrichtlich übernommen worden. Bedeutsame oberirdische Gewässer wie Seen und Teiche sind im F-Plan als Wasserfläche dargestellt.

Im F-Plan sind außerdem die Hauptfließgewässer des Dortmunder Fließgewässersystems ausgewiesen. Die Darstellung umfasst nicht nur genossenschaftliche bzw. Verbandsgewässer, sondern auch städtische Fließgewässer mit wasserwirtschaft-

licher Bedeutung. Damit geht der F-Plan über die Darstellungen des alten F-Plans hinaus. Außerdem werden die Fließgewässer thematisch nicht mehr dem Bereich der technischen Ver- und Entsorgung zugeordnet. Mit der Darstellung der Fließgewässer als "Wasserfläche" wird den Planungen zum ökologischen Umbau des Fließgewässersystems Rechnung getragen, die eine Renaturierung nahezu aller Fließgewässer mit Vorfluterfunktion bis zum Jahr 2015 vorsehen. Die Darstellung umfasst nicht nur den eigentlichen Gewässerlauf, sondern bezieht auch die Vorbehaltsstreifen sowie weitere Flächen mit Bedeutung für die Wasserwirtschaft mit ein.

Über die bestehenden Wasserflächen hinaus sind ebenfalls Potenziale für den Umbau der Fließgewässer, wie z.B. der Abschnitt der Schondelle nördlich des Rombergparkes, der Abschnitt der Brunebecke von Kruckel zum Grotenbach oder Abschnitte des Bodelschwingher Baches in Mengede dargestellt. Da der genaue Verlauf der Gewässer meist noch nicht fest steht, handelt es sich bei diesen Darstellungen um die Freihaltung einer Trasse für die geplante Renaturierung. Für den geplanten Umbau des Hörder Baches ist die Trassierung noch unklar, so dass auf eine kartografische Darstellung verzichtet wird.

Der Umbau des Entwässerungssystems Emscher ist eine der großen wasserwirtschaftlichen Aufgaben für die nächsten Jahrzehnte. Um die Hochwassersicherheit im Mittel- und Unterlauf der Emscher mit ihrem extrem hohen Gefährdungspotenzial (hier ist die Emscher komplett eingedeicht) nicht zu verringern und zugleich Spielraum für eine Umgestaltung des Gewässerlaufs zu erreichen, kommt einem Hochwasserrückhalt im Oberlauf auf Dortmunder Stadtgebiet eine hohe Bedeutung zu. Nur hier finden sich ausreichend große Flächen, um Rückhaltevolumen in der Größenordnung bereitzustellen, die zu einer nennenswerten Abflussdrosselung in der Emscher führen.

Nach der Zusammenstellung der Grundlagendaten, inklusive der Restriktionen (z.B. Grundwasser, Siedlungsstruktur, Hydraulik), der konkurrierenden Vorhaben und der Aufbereitung der

Höheninformationen etc. wurden Standorte in Mengede, Ellinghausen und Deusen für die Hochwasserrückhaltung ausgewählt. Deren Wirksamkeit soll für eine Drosselung des Hochwasserabflusses optimiert werden.

Neben der Dämpfung des höchsten Hochwasserscheitels ist der Rückgang der Abflüsse über den gesamten ländlichen Bereich der Emscher von Bedeutung für den Hochwasserschutz. Das Bemessungshochwasser kann in diesem Bereich unter Einbeziehung der Hochwasserrückhaltebecken um ca. 40 % vermindert werden, wodurch sich nennenswerte Umgestaltungsmöglichkeiten für die Emscher ergeben.

Die Flächen, die für den Emscherumbau benötigt werden, sind im F-Plan als "Flächen für die Wasserwirtschaft" dargestellt. Mit dem Symbol "RB" werden sowohl die genossenschaftlichen als auch die städtischen oberflächigen Hochwasser- und Regenwasserrückhaltebecken an den Hauptgewässern gekennzeichnet.

7.4.4.2 Flächen für Hochwasserschutz und Regelung des Wasserabflusses

Für die Darstellung der Überschwemmungsgebiete sind neben den Flächen, die im Interesse des Hochwasserschutzes und der Regelung des Wasserabflusses freizuhalten sind (Darstellungen nach § 5 Abs. 2 Nr. 7 BauGB) auch die nach Wasserrecht festgesetzten Überschwemmungsgebiete relevant (Nachrichtliche Übernahme nach § 5 Abs. 4 BauGB). Bei beiden Kategorien handelt es sich um Überschwemmungsgebiete.

Darüber hinaus sind für die Ausweisungen des F-Planes Überschwemmungsbereiche, also potenziell überflutungsgefährdete Bereiche, von Bedeutung.

7.4.4.2.1 Darstellungen nach § 5 Abs. 2 Nr. 7 BauGB

Zu den Flächen, die im Interesse des Hochwasserschutzes freizuhalten sind, gehören z.B. Flächen für Deiche und Dämme. Bei den Flächen, die im Interesse der Regelung des Wasserabflusses freizuhalten sind, handelt es sich u.a. um Flächen für

Gräben, Kanäle, Vorfluter sowie Hochwasserabfluss- und -rückhaltegebiete.

Überschwemmungsgebiete, die aufgrund der Neufassung des § 32 WHG im Dortmunder Stadtgebiet berücksichtigt werden müssen, sind noch nicht durchgehend erfasst. Bekannt sind auf Grund von Bebauungsplanvorhaben verschiedene Überschwemmungsgebietsteilflächen, die aufgrund ihrer geringen Größe in der Darstellung "Wasserfläche" aufgehen. Außerdem haben die Emschergenossenschaft und der Lippeverband im Zuge ihrer Gewässerausbauvorhaben Überschwemmungsgebietsberechnungen auf der Grundlage eines HQ 100 für den Oberlauf der Emscher, den I. und II. Entwurfsabschnitt des Roßbaches, den Grotenbach, den Kirchhörder Bach und den Körnebach vorgelegt, die im F-Plan in der Darstellung "Fläche für die Wasserwirtschaft" (vgl. Kap. 7.4.4.1) enthalten sind.

Die Berücksichtigung weiterer Überschwemmungsgebiete auf dem Dortmunder Stadtgebiet ist im Rahmen der Neuaufstellung des F-Plans nicht möglich. Die Grundlagen des Wasserhaushaltes - wie die Größe des maßgebenden Hochwasserabflusses (HQ 100) - müssen erst vom staatlichen Umweltamt in Hagen ermittelt werden, bevor eine Erfassung der Gebiete überhaupt möglich ist. Diese Grundlagenermittlung ist derzeit in Erarbeitung.

Dem Hochwasserschutz wird grundlegend dadurch Rechnung getragen, dass auf die Darstellung von Bauflächen im F-Plan in überschwemmungsgefährdeten Bereichen verzichtet und an deren Stelle im Vergleich zu Bauflächen eine weniger hochwasserempfindliche Nutzung wie etwa Fläche für die Landwirtschaft dargestellt wird. Im Rahmen der Neuausweisung von Siedlungsflächen sind die derzeit bekannten Überschwemmungsgebiete berücksichtigt worden.

Zur Überprüfung der ausgewiesenen Bauflächen ist als Hinweis auf potenzielle Überschwemmungsbereiche eine Arbeitskarte mit Darstellungen auf Grundlage der semiterrestrischen Böden aus der Bodenkarte NRW, M 1:50.000 für den planungsrechtlichen Außenbereich entwickelt

worden. Diese Arbeitskarte wird dem F-Plan als Beiplan "Potenzielle Überschwemmungsbereiche" beigefügt, die bis zum Feststellungsbeschluss erstellt wird.

Bei der Verschneidung der Siedlungsflächenpotenziale mit den potenziellen Überschwemmungsbereichen aus dem Beiplan sind folgende Wohnbauflächenpotenziale als Konfliktflächen ermittelt worden:

- Dahlwiese (Scharnhorst)
- Ostenschleifweg (Brackel)
- Östlich verlegte Asselburgstraße (Brackel)
- Südlich Ährenweg / Deuser Wiesen (Huckarde).

Da die Ableitung der potenziellen Überschwemmungsbereiche aus der Bodenkarte nicht als hinreichend konkret und damit eindeutig angesehen werden kann, ist für die o.g. Wohnbauflächenpotenziale die planerische Bewältigung der Überflutungs-, Abfluss- und Retentionsproblematik im nachfolgenden B-Plan-Verfahren zu leisten.

7.4.4.2 Nachrichtliche Übernahme nach § 5 Abs. 4 Satz 1 BauGB

Diese Darstellungskategorie umfasst auf dem Dortmunder Stadtgebiet die nach altem Recht (Preußisches Hochwasserschutzgesetz vom 16.08.1905, aufrechterhalten durch § 286 Preußisches Wassergesetz und § 112 LWG NW) festgesetzten Überschwemmungsgebiete in den Haupteinzugsgebieten Lippe-Körne, Lippe-Seseke und Ruhr. Konkret handelt es sich hierbei um die festgesetzten Überschwemmungsgebiete am Körnebach, am Lüserbach und an der Ruhr.

Das Überschwemmungsgebiet am Körnebach ist 1998 durch eine Verordnung der Bezirksregierung als obere Wasserbehörde in einem Teilbereich aufgehoben worden. Das verbliebene festgesetzte Überschwemmungsgebiet ist in den F-Plan nachrichtlich übernommen worden.

Das festgesetzte alte Überschwemmungsgebiet am Lüserbach stimmt nicht mehr mit den heutigen Gegebenheiten und tatsächlichen

Retentionsflächen überein. Ursächlich hierfür sind die Auswirkungen von Bergsenkungen und v.a. infrastrukturelle Veränderungen im Einzugsgebiet des Gewässer wie die Deponie Nord-Ost, die nicht aktualisiert wurden. Insofern steht für dieses Überschwemmungsgebiet eine Überarbeitung und Neuausweisung durch die zuständige Bezirksregierung an. Es wird daher nicht nachrichtlich in den F-Plan übernommen.

Das Überschwemmungsgebiet an der Ruhr ist neu berechnet worden und steht vor der Neu-

festsetzung. Da noch keine Unterlagen zur Verfügung stehen, wird es nicht nachrichtlich in den F-Plan übernommen.

7.4.4.3 Grundwasserschutz

In den F-Plan ist das Wasserschutzgebiet, das durch die Wasserschutzgebietsverordnung vom 28.02.1998 festgesetzt wurde, nachrichtlich übernommen worden.

7.5 Technische Infrastruktur

Zur technischen Infrastruktur gehören die Bereiche der Wasserversorgung, der Abwasserbeseitigung, der Versorgung mit Gas und Strom, der Abfallbeseitigung und der drahtlosen Telekommunikation; nur die wichtigsten Flächen und Leitungen werden als "Flächen und Hauptleitungen für die technische Ver- und Entsorgung" im Teilplan "Technische Ver- und Entsorgung" des F-Plans dargestellt; nicht eingezeichnet sind die feinteiligen Versorgungsnetze, die meist im Straßenraum unterirdisch untergebracht sind. Der Teilplan wurde im Beteiligungsverfahren nach den Angaben und Anregungen der Träger öffentlicher Belange erarbeitet.

Die Darstellungen der Technischen Infrastruktur beruhen auf den Angaben der Versorgungsträger, die die Gemeinden nachrichtlich zu übernehmen haben. Deren Einrichtungen werden langfristig geplant und gebaut und unterliegen nur selten Änderungen oder Neuplanungen. Daran hat auch die Privatisierung vieler früherer öffentlichen Träger nichts geändert; nur deren Zahl hat sich erhöht.

Technologische Fortschritte im Sinne einer geringeren Umweltbelastung oder die Neuentwicklung alternativer Energien haben in der Laufzeit des noch rechtgültigen Flächennutzungsplans erheblich an Bedeutung zugenommen, bis auf eine Ausnahme sind sie jedoch nicht darstellungsrelevant für eine allgemeine Planungsebene wie den Flächennutzungsplan.

Diese Ausnahme ist die Darstellung von Konzentrationsflächen für Windkraftanlagen, die vor wenigen Jahren auf der Basis eines Gutachtens

festgelegt und neu in den F-Plan aufgenommen wurden (vgl. Kap. 6.4.1.2).

Die Vielzahl von Darstellungen der unterschiedlichen Energieträger führen zu einer hohen Dichte von Linien und Flächen, deren Lesbarkeit bei einer Aufnahme im Hauptplan deutlich leiden würde.

Daher wurde ein Teilplan "Technische Ver- und Entsorgung" erarbeitet, der, bis auf Hochspannungsfreileitungen, Flächen, Standorte und Leitungen der Technischen Ver- und Entsorgung darstellt.

Als Hauptleitungen sind jene für Gas, Wasser, Strom (Kabel und Freileitung), Fernwärme und Richtfunk verzeichnet, die ergänzt werden um die zeichnerische Darstellung der entsprechenden Flächen und Standorte.

Abwasserkanäle sind im Teilplan "Technische Ver- und Entsorgung" nur dann als Hauptleitung dargestellt, wenn sie nicht unterhalb bereits dargestellter "Flächen für die Wasserwirtschaft" verlaufen und eine Darstellung aus Gründen der Trassensicherung erforderlich ist. Dies ist bspw. für den Verlauf des neuen Emscherkanals der Fall.

Sowohl im F-Plan als auch im Teilplan sind die Abwasserbehandlungsanlagen als "Fläche für die technische Infrastruktur" mit dem Symbol "Abwasser" dargestellt. Dies trifft ebenfalls für die Pumpwerke der EmscherGenossenschaft zu, bei denen es sich in Gänze um Schmutzwasserpumpwerke handelt.

7.6	Soziale Infrastruktur	201
7.6.1	Gebäude und Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung	201
7.6.2	Schulen und bedeutsame wissenschaftliche Einrichtungen	202
7.6.3	Wichtige sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen	202
7.6.3.1	Kinder- und Jugendeinrichtungen	202
7.6.3.2	Alteneinrichtungen	203
7.6.4	Zentrale Krankenhäuser	203
7.6.5	Bedeutsame kulturellen Zwecken dienende Gebäude	203
7.6.6	Stadtweit bedeutsame Sport- und Freizeitzwecken dienende Einrichtungen	203
7.6.7	Zentrale religiöse Einrichtungen	204

7.6 Soziale Infrastruktur

Die Darstellung der Gemeinbedarfseinrichtungen im Dortmunder Flächennutzungsplan erfolgt aufgrund der Bedeutung der Anlagen und ihrer Flächengröße für das gesamte Gemeindegebiet und zeigt somit die infrastrukturelle Grundausstattung der Stadt Dortmund in ihren Grundzügen auf.

Der F-Plan stellt als vorbereitender Bauleitplan die zukünftige Stadtentwicklung nur in den Grundzügen dar. Ihm kommt bei der Darstellung der Gemeinbedarfseinrichtungen hauptsächlich eine Standortvorsorge- bzw. Standortsicherungsfunktion zu. Die differenzierte Planung wird durch die sektoralen Fachplanungen geleistet, deren Ziele der F-Plan räumlich koordiniert und darstellt. Diese sektoralen Fachplanungen konkretisieren und sichern die infrastrukturellen Einzelplanungen, so dass sich auch aus diesem Grund die Darstellung von Gemeinbedarfseinrichtungen auf die bedeutsamen und großflächigen Bereiche beschränken kann.

Diesem Entfeinerungsprinzip (vgl. Kap. 3.2) des F-Plans folgend, werden nur solche Einrichtungen des Gemeinbedarfs als Symbol dargestellt, die eine stadtbezirks- oder gesamtstädtische Bedeutung haben; die Gemeinbedarfsflächen werden nur ab einer Größe von 2 ha dargestellt.

Die bisher als Flächen für den Gemeinbedarf ohne nähere Zweckbestimmung dargestellten Flächen für militärische Nutzungen entfallen, da alle ehemals in Dortmund vorhandenen Standorte aufgegeben wurden und inzwischen einer

anderen Nutzung zugeführt wurden bzw. werden sollen.

Zu den gemäß § 5 Abs. 2 Nr. BauGB im F-Plan darzustellenden Einrichtungen und Anlagen für den Gemeinbedarf gehören u.a. folgende Formen von Gemeinbedarfseinrichtungen:

- Zentrale Gebäude und Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung,
- Schulzentren, bedeutsame wissenschaftliche Einrichtungen,
- Wichtige sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen,
- Zentrale Krankenhäuser,
- Bedeutsame kulturellen Zwecken dienende Gebäude,
- Stadtweit bedeutsame Sport- und Freizeitzwecken dienende Einrichtungen.
- Zentrale religiöse Einrichtungen

7.6.1 Gebäude und Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung

Die Darstellung des F-Plans beschränkt sich in diesem Bereich auf die zentralen Einrichtungen der öffentlichen Verwaltungen wie:

- Rat- und Stadthaus,
- Gerichte, Staatsanwaltschaft,
- Polizeipräsidium,
- Arbeitsamt,
- Landesbehördenhaus

7.6.2 Schulen und bedeutsame wissenschaftliche Einrichtungen

Der F-Plan stellt den Bestand an Schulzentren und bedeutende wissenschaftliche Einrichtungen dar, einschließlich der Änderungs- und Erweiterungsplanungen. In Dortmund sind mit 93 Grund-, 17 Haupt-, 14 Real-, 9 Gesamtschulen, 14 Gymnasien, 16 städtische Sonderschulen (und weitere Sonderschulen in anderer Trägerschaft) sowie 8 städtische Berufskollegs (und weitere in anderer Trägerschaft) und anderer berufsbildenden Anstalten alle Bildungseinrichtungen vertreten, die ein Oberzentrum zur Erfüllung seiner Aufgaben bereithalten muss.

Für die Planung im Schulbereich ist der Schulentwicklungsplan von 1999/2000 sowie dessen Fortschreibungen als Grundlage maßgebend. Dieser stellt die schulräumliche Versorgung langfristig sicher und wird jährlich den Bevölkerungsprognosen und -zielzahlen angepasst. Durch die Abstimmung mit der Wohnbauflächenplanung kann der Schulentwicklungsplan auch räumlich flexibel reagieren.

Bei allen allgemeinbildenden Schulformen ist eine quantitative Erweiterung der Schulräumlichkeiten im Flächenbestand möglich, dass der Flächenutzungsplan keine neue Flächen für allgemeinbildende schulische Zwecke ausweist.

Es gibt allerdings die Ausnahme der Berufskollegs. Nach dem Ergebnis eines gerade abgeschlossenen Planungsprozesses besteht in Dortmund zur Optimierung der schulräumlichen Versorgung rechnerisch ein Bedarf für zwei komplette Berufskollegs. Der Flächenbedarf je Berufskolleg kann mit mindestens 2 ha beziffert werden. Die Standorte stehen noch nicht fest und können deshalb noch nicht dargestellt werden.

Darüber hinaus stehen in der Stadt mit der Universität Dortmund und den verschiedenen Fachhochschulen akademische Einrichtungen mit überregionaler Bedeutung zur Verfügung. Auf dem Gelände der ehemaligen Zeche "Minister Stein" in der Evinger Mitte entstand ein weiteres wissenschaftliches Zentrum mit dem Landes-

"Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung" und der Sozialforschungsstelle.

7.6.3 Wichtige sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen

7.6.3.1 Kinder- und Jugendeinrichtungen

In Dortmund gibt es insgesamt 285 Kindertageseinrichtungen, die von verschiedenen Trägern unterhalten werden. Mit der Schaffung von ca. 16.000 Plätzen für 3-6 jährige ist es gelungen, den Rechtsanspruch auf einen Kindergartenplatz ausgehend von einer 90%igen Versorgung von 3 Kernjahrgängen in den Stadtbezirken zu erfüllen. Die Festlegung der Standorte ist auf der Basis einer vom Jugendamt durchgeführten Bedarfsanalyse unter Hinzuziehung der aktuellen Planungen der Wohnbauflächenentwicklung entwickelt worden, um eine möglichst flächendeckende Versorgung sicherzustellen.

Darüber hinaus stehen in Dortmund mit 28 Jugendfreizeitstätten, 21 Häusern der offenen Tür und 28 Treffs/Kleinen offenen Türen insgesamt 77 Einrichtungen für Kinder und Jugendliche zur Verfügung. Weit über Dortmund hinausreichende Bedeutung haben dabei das Fritz-Henßler-Haus und das Freizeitzentrum-West erlangt.

Auf die Darstellung der Kindertages- und Jugendfreizeitstätten wird im F-Plan, bis auf die beiden oben erwähnten sozio-kulturellen Zentren, verzichtet, da solche Einrichtungen im Wesentlichen der Nahversorgung dienen und in aller Regel auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung innerhalb von Wohnbauflächen festgelegt werden.

Detaillierte Aussagen zum Bestand und zur Planung solcher Einrichtungen sind in den sektoralen Fachplänen der Stadt Dortmund dargelegt.

In Dortmund sind insgesamt ca. 310 öffentliche Spielplätze (einschließlich der Bolzplätze) mit einer Fläche von ca. 700.000 qm vorhanden. Dazu gibt es noch eine Reihe von privaten Spielplätzen. Diese Spielplätze verteilen sich unterschiedlich auf die verschiedenen Stadtbezirke.

Inzwischen hat ein Perspektivenwechsel bei der Spielraumplanung eingesetzt, der davon ausgeht, dass für die Sicherung und Qualitätsverbesserung von Spielplätzen der gesamte Spielraumbestand eines Stadtbezirks zu analysieren und qualitativ zu bewerten ist. Zu dem zu bewertenden Spielraumbestand gehören beispielsweise Schulhöfe, Spielplätze von Tageseinrichtungen für Kinder und bespielbare Grün- sowie Freiflächen.

7.6.3.2 Alteneinrichtungen

In Dortmund gibt es 36 Senioren- und Pflegeheime sowie zahlreiche weitere Altentageseinrichtungen, die von verschiedenen Trägern unterhalten werden. Der kommunalen Politik folgend, alte Menschen in ihrem Wohnumfeld zu lassen, auch wenn sie nicht mehr in der eigenen Wohnung leben, liegen diese Heime und Einrichtungen im ganzen Stadtgebiet verstreut. Daraus ergibt sich auch, dass sie, bis auf eine Ausnahme, keine überörtliche Bedeutung besitzen und somit im F-Plan nicht dargestellt werden. Diese Ausnahme ist das Augustinum in Kirchhörde mit seinem überregionalen Einzugsbereich.

7.6.4 Zentrale Krankenhäuser

Als Gemeinbedarfseinrichtungen dieser Zweckbestimmung werden im F-Plan die Allgemeinkrankenhäuser aufgrund ihrer besonderen Bedeutung für das gesamtstädtische Gesundheitswesen dargestellt.

Die 11 allgemeinen Krankenhäuser, die von unterschiedlichen Trägern betrieben werden, stellen insgesamt über 4.400 Betten für die medizinische Versorgung der Bevölkerung Dortmunds und des Umlandes bereit.

7.6.5 Bedeutsame kulturellen Zwecken dienende Gebäude

Dortmunds Kulturlandschaft ist reich an überregional bedeutsamen kulturellen Einrichtungen, entsprechend seiner Rolle als Oberzentrum für fast zwei Millionen Menschen.

Der F-Plan stellt dennoch nur die öffentlichen gesamtstädtisch bedeutsamen und übergeordnete

ten kulturellen Einrichtungen von Dortmund dar. Im Einzelnen werden u.a. folgende kulturelle Gemeinbedarfsanlagen im Flächennutzungsplan dargestellt:

- Stadttheater,
- Opernhaus,
- Konzerthaus,
- Museum für Kunst und Kulturgeschichte,
- Arbeitsschutzausstellung in Dorstfeld,
- Naturkundemuseum,
- Museum am Ostwall,
- Haus Rodenberg in Aplerbeck.

Darüber hinaus sind als weitere wichtige kulturelle Einrichtungen Dortmunds u.a. das "Theater im Depot", das Veranstaltungszentrum "Westfalenhallen" sowie das städtische soziokulturelle Zentrum "Dietrich-Keuning-Haus" und das "Fritz-Henßler-Haus" sowie das Freizeitzentrum-West als Stätten der Jugendkultur zu nennen. Die Volkshochschule hat neben ihrem Hauptsitz an der Hansastrasse inzwischen ein neuerrichtetes "Creativ-Zentrum" auf einem ehemaligen Zechengelände in Dorstfeld bezogen. Verschiedene Kleinkunsth Bühnen sowie Kunst- und Kulturzentren in den Stadtteilen vervollständigen die Dortmunder Kulturszene.

7.6.6 Stadtweit bedeutsame Sport- und Freizeitzwecken dienende Einrichtungen

Dortmund weist vielfältige Sportanlagen für die unterschiedlichsten sportlichen Aktivitäten auf, die insbesondere von den Sportvereinen mit insgesamt über 140.500 Mitgliedern für Freizeit-, Breiten- und Wettkampfsport genutzt werden (Stand 2001). Ihnen zur Seite stehen aber 11.000 ehrenamtliche Mitarbeiter. Darüber hinaus erweitern sowohl private als auch kommerzielle Einrichtungen das Sportangebot in Dortmund. Von besonderer, auch überregionaler, Bedeutung sind das Westfalenstadion und das Südbad.

Für die räumliche Planung sind insbesondere die Sporthallen, die Außensportanlagen (Fuß- und Handballfelder) sowie die Hallen- und Freiluftbäder von Bedeutung. Auf den Bestand an diesen Sportanlagen wird im Folgenden kurz eingegangen.

In Dortmund sind insgesamt 197 städtische Sport- und Turnhallen sowie 181 städtische Spielfelder vorhanden.

An Badeanstalten weist Dortmund 11 Hallen-, 7 Freibäder einschließlich des Freizeitbades im Revierpark Wischlingen auf.

Dazu kommen zahlreiche Schießsport- und Bogenschießanlagen, eine erkleckliche Anzahl von Tennisanlagen, 11 Reithallen, eine Radsportanlage, zwei Golfplätze, eine bekannte Leichtathletikhalle und die weit über Dortmunds Grenzen hinaus bekannte Galopprennbahn.

Als bedeutende Freizeiteinrichtungen sind der Dortmunder Zoo mit seinen überregionalen Zuchterfolgen, der Revierpark Wischlingen, der Westfalenpark und der Fredenbaumpark zu nennen. Der Revierpark ist eine ruhrgebiertypische (und darin einzigartige) multifunktionale Einrichtung, die verschiedene Freizeitbereiche abdeckt. Die Einrichtung umfasst u.a. ein Solebad, Tennisplätze sowie Räumlichkeiten für kulturelle und sonstige Veranstaltungen.

Der Westfalenpark, der bereits mehrfach die Bundesgartenschau beherbergte, hat sich zu einem überregionalen Veranstaltungszentrum gewandelt, das, zusammen mit den Westfalenhallen, die oberzentrale Bedeutung Dortmund betont.

Der Fredenbaumpark, die grüne Lunge der Dortmunder Nordstadt, ist der traditionelle Sport- und Freizeitpark für die Arbeiterbevölkerung des hochverdichteten Nordens der Dortmunder Innenstadt. Ähnliche Parkanlagen, wenn auch zumeist kleineren Zuschnitts, sind in fast allen Stadtbezirken zu finden. Nach der bereits abgeschlossenen Wiedererrichtung des "Big Tipi" wird im Fredenbaumpark die "Erlebniswelt Fredenbaum" als zukünftiges Zentrum einer handlungsorientierten Pädagogik der Dortmunder Jugendarbeit entstehen.

7.6.7 Zentrale religiöse Einrichtungen

Neben einer Synagoge und den christlichen Gotteshäusern sind in Dortmund inzwischen zahlreiche islamische Moscheen zu finden. Kirchen, Gemeindehäuser und Moscheen liegen inmitten der Ortsteile, zu denen sie gehören. Nur wenige Kirchen besitzen eine gesamtstädtische Bedeutung: es sind die Stadtkirchen Reinoldi, Marien, Propstei und Petri. Nur sie werden auch im F-Plan dargestellt.

Dazu kommen die zentralen Weiterbildungseinrichtungen der christlichen Gemeinden: Probsteihof, Reinoldinum und Kommende.

Frühere Diskussionen um einen Standort für eine Zentralmoschee haben bislang nicht zu einem Ergebnis geführt; als religiöse Einrichtung von gesamtstädtischer Bedeutung könnte auch sie dargestellt werden.

7.7	Verkehr	205
7.7.1	Öffentlicher Verkehr	205
7.7.1.1	Metrorapid/Metroexpress	205
7.7.1.2	Regionalverkehr	205
7.7.1.3	S - Bahn	206
7.7.1.4	Stadtbahn	206
7.7.1.5	H-Bahn	207
7.7.1.6	Park-and-Ride (P + R), Bike-and-Ride (B + R)	207
7.7.2	Straßennetz	207
7.7.3	Wasserstraßen und Hafen	210
7.7.4	Luftverkehr	211
7.7.5	Änderung von Schienenverkehrsflächen in andere Nutzungen	211
7.7.6	Eingriffe durch Verkehrsflächen	216

7.7 Verkehr

7.7.1 Öffentlicher Verkehr

Der weitere Ausbau von Verkehrswegen für den Öffentlichen Personennahverkehr ist in verschiedenen Planwerken dokumentiert. Das sind insbesondere der ÖPNV-Bedarfsplan und der ÖPNV-Ausbauplan des Landes sowie der Nahverkehrsplan Dortmund. In Zukunft wird die sog. Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP) den ÖPNV-Bedarfsplan ablösen (Vgl. Kap. 6.7). Die im F-Plan dargestellten neuen Schienenstrecken des Regionalverkehrs, der S-Bahn sowie der Stadt- und Straßenbahn werden in diesem Kapitel kurz aufgeführt und sind auch dem Beiplan "Schienennetz" im Anhang zu entnehmen.

7.7.1.1 Metrorapid / Metroexpress

Nach der Entscheidung der Landesregierung, das Projekt einer Magnetschwebebahn von Düsseldorf nach Dortmund "Metrorapid" nicht weiterzuverfolgen, wird auch die Darstellung im Flächennutzungsplan nicht beibehalten. Als Alternative wird derzeit eine sog. Metro-S-Bahn/MetroExpressbahn zwischen Dortmund und Köln diskutiert. Da es sich hierbei um eine Rad-Schiene-Technik handelt, kann dieses Vorhaben auf planfestgestellten Bahnflächen realisiert werden. Eine Ausdehnung der Schienenverkehrsflächen

auf der Strecke Bochum - Dortmund und dem westlichen Zulauf zum Hauptbahnhof ist noch nicht abschließend untersucht worden.

Da derzeit noch offen ist, mit welchem zusätzlichen Verkehrsmittel die Städte Köln und Dortmund verbunden werden sollen, enthält der F-Plan eine eigene Signatur für ein weiteres schienengebundenes Verkehrsmittel von der Stadtgrenze Bochum bis zum Hauptbahnhof.

Die geplante Anbindung des Flughafens mit einem Schienenverkehrssystem erfolgt mit der Darstellung einer neuen Stadtbahnanbindung (s.u.).

7.7.1.2 Regionalverkehr

Folgende Vorhaben sind für den Regionalverkehr in den nächsten Jahren geplant. Die notwendigen Flächen werden im F-Plan dargestellt, sofern es sich um Neubaustrecken handelt. Ausbaumaßnahmen sind wegen des Darstellungsmaßstabes nicht erkennbar, werden in der nachfolgenden Auflistung aber erwähnt. Die DB- und S-Bahn-Haltestellen sind in der zeichnerischen Darstellung gekennzeichnet.³³

³³ Auf eine Ausdehnung der Bahnflächendarstellungen gegenüber dem bisherigen F-Plan für diese Vorhaben konnte weitestgehend verzichtet werden. Lediglich für den Neubau der zwei zusätzlichen Gleise entlang der Strecke Dortmund- Kamen-Hamm ist eine geringfügige Ausdehnung der Flächendarstellung zwischen der B 236 und dem Bahnhof Scharnhorst erforderlich.

- Zusätzliche Gleise und Bahnsteige im Hauptbahnhof im Zusammenhang mit dem Umbau und der Überbauung des Hauptbahnhofs (3do)
- Neubau des Haltepunktes Dortmund-West (Verknüpfung der RE/RB-Strecke mit der S-Bahn)
- Ausbau des Verbindungsgleises Dortmund West - DO Hauptbahnhof
- Abschnittsweiser Ausbau der Strecke Dortmund-Herdecke auf zwei Gleise
- Neubau von zwei zusätzlichen Gleisen entlang der Strecke Dortmund - Kamen - Hamm mit dem Neubau der Haltepunkte Dortmund-Brüggmannplatz und Dortmund-Im Spähenfelde
- Trassensicherung einer Verbindung zwischen Turmbahnhof Dorstfeld und Dortmund-West
- Als Option für einen späteren Bau werden die zusätzlichen Haltepunkte DO-Phoenix-West, DO-Phoenix-Ost, DO-Hansa mit in die Darstellung aufgenommen.

7.7.1.3 S - Bahn

Folgende Ergänzungen im Dortmunder S-Bahn-Netz sind in den nächsten Jahren vorgesehen:

- Neubau des Haltepunktes Technologiepark an der S1
- Weiterbau der S4 von Lütgendortmund-Markt nach Wanne-Eickel mit dem neuen Haltepunkt Dortmund-Bövinghausen (Zusammenlegung der Haltepunkte DO-Bövinghausen und Castrop-Rauxel-Merklinde an der heutigen Emschertalbahn)
- Neubau des zusätzlichen Haltepunktes Kronprinzenstraße an der S4
- Vollausbau der S-Bahn-Linie S5 mit dem Neubau der Haltepunkte DO-West und DO-Hombruch und der Verlegung vorhandener Haltepunkte DO-Barop und DO-Kruckel

7.7.1.4 Stadtbahn

Das Stadtbahnnetz soll in den nächsten Jahren weiterentwickelt und ergänzt werden, um die Anteile des ÖPNV an der Verkehrsmittelwahl der Dortmunder Bevölkerung zu halten und auszubauen. In der nachfolgenden Auflistung werden alle im F-Plan dargestellten Vorhaben kurz genannt. Sofern für diese Vorhaben nicht schon

Planrecht besteht oder sie Bestandteil des Nahverkehrsplans 1998 sind, begründet sich die Darstellung auf die Untersuchungen und Empfehlungen im Masterplan Mobilität. Es handelt sich hierbei um eine verkehrliche Ersteinschätzung. Um evtl. erforderliche Trassen jedoch nicht zu verbauen, ist eine Trassensicherung erforderlich. Detaillierte Aussagen hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses können erst nach Abschluss des Stadtbahnbetriebskonzeptes gemacht werden.

- Untertunnelung der Ost-West-Strecke von Heinrichstraße bis Lippestraße (in Bau)
- Abzweig aus der Strecke 95 durch die Weißenburger Straße zum Borsigplatz inkl. Verlängerung über die Springorumstraße bis zum DB-Haltepunkt Kirchderne zur Erschließung des Geländes der Westfalenhütte
- Neubau einer Verbindungskurve zwischen der Strecke 90 und dem Hauptbahnhof
- Anbindung des Flughafens durch eine Stadtbahn als Abzweig aus der Strecke 82 in nördlicher Parallelführung zur B1/A40 (inkl. Weiterführung bis Holzwickede Bf.)
- Anbindung von Wickede-Nord mittels einer Straßenbahnverlängerung in den Dollersweg
- Niveaufreie Ausfädelung der Stadtbahnstrecke 82 in die Marsbruchstraße
- Verlängerung der Stadtbahnstrecke 82 über den Ortskern Aplerbeck hinaus nach Aplerbeck-Süd
- Anbindung von Schüren mittels einer Straßenbahnstrecke von Körne über die Gartenstadt (Abzweig aus der Strecke 95, Nutzung der ehemaligen Trasse der Dortmunder Eisenbahn)
- Verlängerung der Strecke 83 über Hacheneu (U49) hinaus nach Wellinghofen
- Verlängerung der Stadtbahnstrecke 80 von Clarenberg über Benninghofen nach Dortmund-Höchsten
- Verlängerung der Strecke 91 über "Westfalenhallen" hinaus im Zuge der Ardeystraße nach Löttringhausen (Einfädelung in das regionale Schienennetz südlich der Straße "Am Rombergpark")
- Neubau der Strecke 85 von Huckarde - Jungferntal nach Kirchlinde Schulzentrum (teilweise unter Verwendung der Gütergleis-trasse entlang der Emschertalbahn)

Darüber hinaus werden im Rahmen der Untersuchungen zum Betriebskonzept für das Dortmunder Stadtbahnnetz die folgenden Stadtbahnstrecken untersucht. Eine Darstellung im F-Plan erfolgt nicht.

- Abzweig aus der Strecke 83 über Phoenix-West und Hörde Bf nach Berghofen

Eine Darstellung erfolgt nicht, da zunächst die Fertigstellung des Stadtbahnbetriebskonzeptes abgewartet wird.

- Verlängerung der Stadtbahnstrecke 90 über Grevel hinaus nach Lanstrop
- Ausfädelung aus der Strecke 95 nach Oberdorstfeld (entlang der Wittener Str.)

7.7.1.5 H-Bahn

Für das System der H-Bahn sind derzeit folgende Erweiterungen geplant und im F-Plan dargestellt:

- Verlängerung der Strecke über "Technologiezentrum" hinaus zum Weißen Feld und die
- Verlängerung der Stammstrecke über "Universität S" hinaus bis zum Verknüpfungspunkt Barop-Parkhaus

Die Betriebsleittechnik der H-Bahn ist fortentwickelt. Mit der H-Bahn-Erweiterung zum Technologiezentrum wurde auch die Betriebsleittechnik des Dortmunder Systems partiell erneuert, so dass die geplanten Streckenverlängerungen möglich werden.

Eine Darstellung der H-Bahn von der Universität zum Veranstaltungsbereich Westfalenhallen / Westfalenstadion oder eine Weiterführung über das Weiße Feld in den Indupark bis Germania (S-Bahn) erfolgt erst, wenn dafür ein Verkehrswert nachgewiesen ist. Die H-Bahn ist kein Massentransportmittel. Im Veranstaltungsverkehr bei Großereignissen kann sie allenfalls einen ergänzenden Beitrag zur Bewältigung der Fahrgastströme leisten. Ob eine Weiterführung über den Veranstaltungsbereich parallel zur B 1 bis zur Haltestelle "Märkische Straße" als Tangential-

verbindung einen entsprechenden Verkehrswert besitzt, ist noch zu untersuchen.

7.7.1.6 Park-and-Ride (P + R), Bike-and-Ride (B + R)

Schwächer besiedelte Teile der Stadt können nicht zeit- und flächendeckend mit dem ÖPNV bedient werden. Für diese Bereiche und für einen Teil der Einpendler aus benachbarten Gemeinden und Regionen haben sich Park-and-Ride-Angebote als eine Komponente der öffentlichen Verkehrsbedienung eine Zustimmung bei den Verkehrsteilnehmern erworben. In einer Fahrgastbefragung ist ermittelt worden, dass die Zahl der P+R-Nutzer größer ist als das vorhandene Stellplatzangebot. Dies bedeutet, dass weitere P+R-Angebote geschaffen werden müssen. Bei der Standortauswahl kommt es allerdings darauf an, den Zubringerverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bussen) nicht zu gefährden.

Als flächenhafte Darstellungen sind die drei bestehenden bzw. in Bau befindlichen großen P+R-Anlagen "Remydamm", "Schulte-Rödding" und "Am Gottesacker" im F-Plan als Verkehrsfläche dargestellt.

Am neuen S-Bahn-Haltepunkt "Technologiepark" ist ebenfalls ein zusätzlicher größerer P+R-Parkplatz geplant, um die zu kleinen P+R-Parkplätze in Oespel und Kley zu entlasten. Die Lage dieses P+R-Parkplatzes und die Dimensionierung ist noch nicht abschließend geklärt, so dass auf eine zeichnerische Darstellung verzichtet wird.

Für die Entwicklung weiterer P+R- und B+R-Stellplätze ist ein entsprechendes Konzept in der Abteilung Verkehrsplanung des Stadtplanungsamt in Arbeit. In diesem werden die einzelnen P+R / B+R-Anlagen ausführlich erläutert. Die vorhandenen und derzeit geplanten P+R-Anlagen sind im Beiplan "Schienennetz" (siehe Anhang) dargestellt.

7.7.2 Straßennetz

Die Darstellung im F-Plan umfasst die bestehenden und die geplanten überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraßen sowie die Verkehrs-

und Haupterschließungsstraßen. Darin enthalten ist das Netz der klassifizierten Straßen.

Die geplanten Netzschlüsse und Erweiterungen des Hauptstraßennetzes sind im F-Plan in ihrem derzeit verwaltungsintern abgestimmten Linienverlauf dargestellt. Diese Linienführung muss in Bebauungsplänen oder anderen Planverfahren detaillierter festgelegt werden. Eine Übersicht findet sich auch im Beiplan "Straßennetz" im Anhang.

Es befinden sich derzeit verschiedene Maßnahmen (Neubau, Erweiterung) in der Trägerschaft des Landesbetriebs Straßen.NRW in Planung oder in Vorbereitung, die in den F-Plan nachrichtlich übernommen werden. Ausbaumaßnahmen werden hier nur genannt, ein Rückschluss auf die Anzahl von Fahrspuren lässt die Darstellung im F-Plan nicht zu:

Tabelle 25: Geplante Straßenmaßnahmen des Bundes und des Landes

Maßnahme	Verfahrensstand:
6-streifiger Ausbau der A2 vom Dortmund-Ems-Kanal bis B236n	Im Bau
6-streifiger Ausbau der A40 von der A45 bis Wittekindstraße	Planfeststellungsverfahren abgeschlossen
6-streifiger Ausbau der B1/A44 von der B236n bis zum Autobahnkreuz Unna-Ost	UVS in Bearbeitung
Untertunnelung der B1/A40 von Märkischer Straße bis B 236	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens in 2004 geplant
Die Untertunnelung der B1 von Wittekindstraße bis Märkische Straße	Im BVWP 2003 in den vordringlichen Bedarf eingestuft ³⁴
6-streifiger Ausbau der A40 von AK Bochum bis AK Dortmund-West	Im BVWP 2003 in den weiteren Bedarf eingestuft
Ausbau der A45 von fünf auf sechs Spuren vom AK Dortmund-West bis zum AK Westhofen	Im BVWP 2003 in den vordringlichen Bedarf eingestuft
Weiterbau der B236n bis zur Stadtgrenze Schwerte	im Bau; Fertigstellung 2006/2007
L663n (OWIIIa) bis zur Stadtgrenze Unna (Dortmunder Straße) und Weiterführung nach Osten bis zur Westtangente Unna	UVS in Bearbeitung; Ratsbeschluss zur Weiterverfolgung der Nordvariante
L556n (Westumgehung Asseln)	Planfeststellungsbeschluss liegt vor, Baubeginn voraussichtlich in 2004

³⁴ Das Bundeskabinett hat am 2. Juli 2003 den BVWP 2003 als "verkehrsinvestitionspolitische Zielsetzung der Bundesregierung" beschlossen und damit auch den B1-Tunnel-West in den vordringlichen Bedarf eingestuft. In Folge dieses Kabinettsbeschlusses wird nun das Gesetzgebungsverfahren für die Änderung der Ausbaugesetze mit den zugehörigen Bedarfsplänen eingeleitet.

Folgende neue Netzschlüsse oder Erweiterungen des Straßennetzes sind im F-Plan dargestellt. Im Rahmen der Detailuntersuchungen und der notwendigen Planverfahren kann es zu Veränderungen des Trassenführungen kommen:

- Erschließung Phoenix-West
- Südspange Hörde
- Erschließung Westfalenhütte sowie Durchbindung der Feineisenstraße bis zur Rüschenbrinkstraße
- Gewerbestraße - Netzschluss zwischen Weidenstraße und Lütge Heidestraße sowie zwischen Burgholzstraße und Bornstraße
- Anbindung Marsbruchstraße an den neuen Knoten Gottesacker/B1
- Umbau Kreuzung Westentor mit Abkröpfung der Brinkhoffstraße
- Verlegter Langenacker

Folgende Planungen, die noch nicht (vollständig) realisiert sind, werden aus dem F-Plan 1985 (Stand 31.12.2001) übernommen:

- NS IX von Kortental bis Emil-Figge-Straße
- Verlängerte Semerteichstraße bis Weißenburger Straße (hier gegenüber dem F-Plan 1985 geänderte Führung im Bereich Hallesche Straße)
- Verlängerung Vogelpothsweg/ Ausbau Am Gardenkamp
- Verlegte Lindenhorster Straße (Fürst-Hardenberg-Allee)
- Gneisenau-Allee

Die folgenden Vorhaben werden im F-Plan nicht mehr dargestellt:

Verlängerung Uni-Südtangente bis zum Krückenweg

Die Verlängerung der Uni-Südtangente bis zum Krückenweg ist wegen verschiedener Ratsbeschlüsse nicht weiterverfolgt worden. Dazu gehören die Beschlüsse vom

- 09.07.1992 über die ergänzende Verkehrsuntersuchung zur Bereichsplanung "Universität und Umland"
- 09.05.1997 über die 3. Änderung einschließlich der 8. Ergänzung des Flächennutzungsplans 1985 und den darauf aufbauenden Beschlüssen vom
- 19.09.1996 zum Bebauungsplan Hom 240 (Verlängerter Vogelpothsweg) und zum Bebauungsplan Hom 245 (Am Gardenkamp)³⁵.

Wegen veränderter Rahmenbedingungen im Uni-Umland (v.a. Ausdehnung des Technologieparks) ist die Verlängerung im Rahmen der F-Planerarbeitung erneut zur Diskussion gestellt und in die Untersuchungen des Masterplans Mobilität einbezogen worden. Hierbei ist festgestellt worden, dass eine Weiterführung zwar einen Verkehrswert besitzt, aber das umliegende Straßennetz nicht nennenswert entlastet. Entlastungen auf der Stockumer Straße treten nur abschnittsweise auf und fallen relativ gering aus. Die Straße "An der Palmweide" wird zwar entlastet, doch wird ein Großteil der Verkehrsabnahme schon durch die Anbindung der NS IX an die Emil-Figge-Straße und den sechsspürigen Ausbau der B1 erreicht. Von der B1 treten dagegen nicht erwünschte Verlagerungen auf die Uni-Südtangente auf. Die Entlastung, die für die Wittekindstraße zwischen "An der Palmweide" und B1 durch den B1- Ausbau und die Verlängerung der NSIX erreicht wird, wird durch die Uni-Südtangente wieder kompensiert. Alles in allem rechtfertigen die geringen Wirkungen im städtischen Straßennetz zu diesem Zeitpunkt keine Weiterführung der Uni-Südtangente durch das NSG "An der Panne" und das Rüpingsbachtal. Die Verkehrsbelastung, die durch zusätzliche Beschäftigte im Bereich des Technologieparks zu erwarten sind, können mit dem schon beschlossenen Straßennetz abgewickelt werden. Daher soll zunächst die Fertigstellung der vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen:

- sechsspüriger Ausbau der B1 vom AK Dortmund-West bis Wittekindstraße

³⁵ Die beiden Bebauungspläne sind am 19.09.1996 vom Rat als Satzung beschlossen worden. In Kraft getreten sind sie jedoch erst nach der öffentlichen Bekanntmachung: der Bebauungsplan Hom 240 am 23.5.1997 und der Bebauungsplan Hom 245 am 27.03.1997

- zusätzlicher Anschluss der Universität an die B1 mit der Weiterführung der L 609 n (NS IX) bis zur Emil-Figge-Straße
- Verlängerung des Vogelpothswegs und Ausbau der Straße "Am Gardenkamp" abgewartet werden

Nach Fertigstellung der genannten Ausbaumaßnahmen ist die Notwendigkeit der Uni-Südtangente erneut zu prüfen. Bis dahin wird lediglich der Bestand (Universitätsstraße von "Hauert" bis zur geplanten Verlängerung des Vogelpothswegs) dargestellt. Die weiterführende Trasse vom verlängerten Vogelpothsweg bis zum Krückenweg soll bis dahin von baulicher Nutzung freigehalten werden.

Süd-Ost-Umgehung Aplerbeck

Im Rahmen der Untersuchungen im Masterplan Mobilität ist ebenfalls festgestellt worden, dass die vorgesehene Süd-Ost-Umgehung nur zu einer geringen zusätzlichen Entlastung des Ortskerns von Aplerbeck beitragen kann. Stärkere Entlastungswirkungen sind mit der in Bau befindlichen B236n zu erwarten. Die erkennbaren Entlastungen für die Parallelstraßen rechtfertigen nicht die Beibehaltung der Darstellung durch das Emscherthal und die Grünverbindung zwischen der Wittbräucker Str. und der Schlagbaumstraße. Um die langfristige Option einer Süd-Ost-Umgehung Aplerbecks offenzuhalten, soll der ehemals vorgesehene Trassenbereich von baulicher Nutzung freigehalten werden.

Verlängerte Kohlensiepenstraße (Phoenix Ost)

Die Verlängerung der Kohlensiepenstraße wird nicht mehr als Verkehrs- und Haupterschließungsstraße dargestellt. Um den Netzschluss sicher zu stellen wird die Meinbergstraße in das Haupterschließungsnetz aufgenommen. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans für die Bebauung rund um den Phoenix-See wird die Verlängerung der Kohlensiepenstraße einer detaillierteren Bewertung unterzogen.

Nordumgehung Bodelschwingh / Kammerstück - Auf dem Heiken

Die Straßenverbindungen "Nordumgehung Bodelschwingh" und "Kammerstück - Auf dem Heiken" sind nicht im F-Plan-Zielkonzept dargestellt gewesen und werden auch im F-Plan nicht dargestellt.

Aufgrund der Ergebnisse einer dem "Masterplan Mobilität" nachfolgenden Untersuchung soll die Verbindung "Kammerstück - Auf dem Heiken" jedoch von baulicher Nutzung freigehalten werden. Die Modellrechnungen zeigen, dass diese Verbindung zwischen den Gewerbegebieten am ehesten geeignet ist, Entlastungen auf der Haberlandstraße zu erzielen. Die Entlastungswirkung ist hier höher als bei der Nordumgehung. Die derzeit prognostizierte geringe Verkehrsbelastung von ca. 3.200 Kfz./24 h bzw. 5.000 Kfz./24 h (bei Abbindung der Haberlandstraße in Höhe der S-Bahn-Unterführung) rechtfertigt jedoch keine Darstellung zum heutigen Zeitpunkt.

7.7.3 Wasserstraßen und Hafен

Die Darstellung des Dortmund-Ems-Kanals und der Hafенbecken sind in weiten Teilen nicht geändert worden. Lediglich im Bereich nördlich der Straße "Königsheide" ist der Vorbehaltsstreifen auf der Ostseite geringfügig erweitert worden, um das Spundwandufer durch ein Böschungsufer ersetzen zu können (vgl. Kap. 6.7.1.3).

Ein Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals ist mittelfristig nicht absehbar. Die Planfeststellungsunterlagen von 1995 sollen durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit dem Ziel überarbeitet werden, nur noch für den Ersatz der Querbauwerke wie Brücken und Düker Baurecht zu schaffen. Bei ihren Abmessungen wird von einem Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals ausgegangen, der nach Angaben des Wasser- und Schifffahrtsamtes nicht vor 2012 begonnen wird. Das Container-Terminal soll in den nächsten Jahren nach Süden ausgedehnt werden. In diesem Zuge ist auch eine Verbesserung des Gleisanschlusses vorgesehen.

7.7.4 Luftverkehr

Der F-Plan übernimmt nachrichtlich die Flughafengrenze gemäß dem Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Münster vom 24. Januar 2000. Innerhalb dieser Grenze wird zwischen den Ausgleichsflächen (Grünfläche für die naturnahe Entwicklung) und den eigentlichen Betriebsflächen unterschieden.

Darüber hinaus werden die Lärmschutzzonen gemäß Änderungsgenehmigung vom 29.01.2003 durch die Bezirksregierung und der Bauschutzbereich dargestellt.

7.7.5 Änderung von Schienenverkehrsflächen in andere Nutzungen

Nach § 5 Abs. 4 BauGB sind Planungen und sonstige Nutzungsregelungen, die nach anderen gesetzlichen Vorschriften festgesetzt sind, nachrichtlich zu übernehmen. Dies gilt vor allem auch für Fachplanungen im Sinne des § 38 BauGB. Die gemeindliche Bauleitplanung tritt z.B. hinter die eisenbahnrechtliche Fachplanung zurück. Auf Dortmunder Stadtgebiet finden sich allerdings eine Vielzahl von (gewidmeten) Bahnflächen, die nicht mehr als solche genutzt werden. Die dem Bahnbetrieb dienende Nutzung ist nicht mehr erkennbar. Der rechtsverbindliche Flächennut-

zungsplan von 1985 stellt diese Flächen aber noch als Schienenverkehrswege dar. Für einige dieser Flächen werden im vorliegenden F-Plan neue Zielsetzungen definiert. In Abstimmung mit der DB Netz AG und der DB Services Immobilien werden diese Flächen in der nachfolgenden Tabelle mit ihren vorgesehenen Nutzungen aufgeführt. Eine Nachnutzung ist teilweise in Form von Gestattungsverträgen durch die DB Netz AG möglich (z.B. für Fuß- und Radwege), auch wenn eine förmliche Entbehrlichkeit noch nicht ausgesprochen werden kann. Die verbindliche Bauleitplanung kann jedoch erst zum Abschluss gebracht werden, wenn die Flächen förmlich entwidmet und dem Fachplanungsvorbehalt entzogen sind. Teilweise sind die notwendigen Entbehrlichkeitsprüfungen und Entwidmungsverfahren schon eingeleitet worden.

Die Zielsetzungen für die einzelnen Flächen werden im F-Plan beibehalten, sofern nicht der Fachplanungsträger dieser kommunalen Zielsetzung gem. § 7 BauGB bis zur Beschlussfassung widerspricht. Ein Anspruch der Stadt Dortmund auf Entwidmung entsteht hieraus jedoch nicht.³⁶ Die Deutsche Bahn AG hat mit Schreiben vom 11.12.03 bestätigt, dass keine Bedenken gegen die genannten Änderungen bestehen.

Tabelle 26: Änderung von Schienenverkehrsflächen in andere Nutzungen

Stadtbezirk	Bezeichnung / Beschreibung	Im F-Plan dargestellte Nutzung	Erläuterung
InW	Hauptbahnhof	Gemischte Baufläche, Haupterschließungsstraße, Sondergebiet MFZ	Für die Entwicklung des Dortmunder Hauptbahnhofs ist es erforderlich eine Sondergebietsnutzung (Zweckbestimmung Multi-Funktionales-Zentrum) darzustellen. Ebenfalls wird die notwendige Haupterschließungsstraße, die zur Anbindung des 3do dient, dargestellt. Nördlich und südlich der geplanten Straße wird eine gemischte Baufläche als Option für ein Bahnhofsquartier mit Büro-, Dienstleistungs- und Wohnnutzung vorgehalten. Die notwendige Entbehrlichkeitsprüfung erfolgt derzeit durch die DB Services Immobilien. Anschließend soll der Antrag auf Entwidmung beim EBA gestellt werden.

³⁶ Vgl. MASSKS (Hrsg.)(1999): Bahnhöfe - Impulse für die Stadtentwicklung. Ein Planungsleitfaden. Düsseldorf, S. 35

Stadtbezirk	Bezeichnung / Beschreibung	Im F-Plan dargestellte Nutzung	Erläuterung
InW	Dortmunder Feld	Grünfläche, Industriegebiet	Hiermit wird der Empfehlung aus dem InSEkt Innenstadt-West gefolgt, in dem dargelegt ist, dass sich der westl. Teil wegen der schwierigen Erschließung nicht für eine bauliche Nutzung eignet. Der östl. Teil bietet Erweiterungsmöglichkeiten für die vorhandene gewerbliche Nutzung. Die Gleise zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes zwischen Dortmund-Dorstfeld (S) und Dortmund-Westfalenhallen bzw. Dortmund-Barop bleiben dargestellt. Eine formale Entbehrlichkeitsprüfung hat bisher nicht stattgefunden.
InN	Zwischen Borsigstraße u. Gronastraße	Grünfläche	Die Fläche des ehemaligen Verbindungsgleises vom Güterbahnhof-Ost nach Norden zum Güterbahnhof-Eving soll als strukturelle Grünverbindung ausgebaut werden. Das Teilstück zwischen Borsigstraße und Gronastraße wird noch zur Triebstromrückführung genutzt, ist somit noch nicht entbehrlich und muss weiterhin unter Bahnaufsicht verbleiben. Über einen Gestattungsvertrag ist es jedoch möglich, einen Fuß- und Radweg an dieser Stelle anzulegen.
InN	Ravensberger Str. / Bornstraße (Gbf Eving):	Gewerbegebiet, Grünfläche	Teile des ehemaligen Güterbahnhofs-Eving werden nicht mehr benötigt und können als Gewerbegebiet und Grünfläche dargestellt werden.
InN	Lütgenholz	Grünfläche	Die DB Netz hat in einem Abstimmungsgespräch mdl. mitgeteilt, dass diese Fläche entbehrlich ist. Der Darstellung des Bereiches als Gemischte Baufläche steht jedoch das Fehlen einer Wohnnutzung entgegen. Diese ist dort auch nicht realisierbar. Wegen der geringen Flächengröße bietet es sich nur an, die Fläche in die angrenzende Grünfläche einzu beziehen. Der Genehmigungsfähigkeit der Neuerichtung des Einzelhandelsbetriebes steht die Darstellung im F-Plan nicht entgegen.
InN	Verbindungsgleis Westfalenhütte - Phoenix (hier von der Westfalenhütte bis zum Hellweg)	Grünfläche, Industriegebiet	Die Nutzung als Verbindungsgleis zwischen der Westfalenhütte und Phoenix ist aufgegeben worden. Der Abschnitt vom Hellweg bis zur B236 wird weiterhin als Schienenverkehrsfläche dargestellt, da die Trasse für eine mögliche Stadtbahn nach Schüren gesichert werden soll. Der nördliche Abschnitt vom Hellweg bis zur Westfalenhütte wird ebenfalls weiterhin dargestellt, da die Trasse der Dortmunder Eisenbahn noch nicht entwidmet ist.

Stadtbezirk	Bezeichnung / Beschreibung	Im F-Plan dargestellte Nutzung	Erläuterung
InO	Güterbahnhof Ost	Wohnbaufläche, gemischte Baufläche, Grünfläche, Gemeinbedarf	Im westlichen Bereich des Geländes des Güterbahnhofs-Ost ist die Darstellung an den realisierten Bebauungsplan InO 105/1 angepasst worden (Gemeinbedarfsfläche für das neue Amtsgericht). Darüber hinaus wird in Anlehnung an den aus einem Werkstattverfahren hervorgegangenen Rahmenplan eine Grünverbindung von der Klönnestraße bis zur Weißenburger Straße, Wohnbaufläche und entlang der Hamburger Str. gemischte Baufläche dargestellt. Das Entwicklungsverfahren wird gemeinsam durch die Stadt Dortmund und der Deutschen Bahn AG betrieben
InO	Güterbahnhof Süd	Wohnbaufläche, Gewerbegebiet	Für den Güterbahnhof Süd ist eine Wohnbauflächendarstellung gemäß des hierfür vorgesehenen städtebaulichen Konzeptes dargestellt. Bei der Entwicklung ist darauf zu achten, dass vier Gleise (S 4) derzeit überspannt sind und ein Rückbau zu hohen Kosten führen würde. Ebenfalls ist sicherzustellen, dass die Leitungen zwischen Stellwerk und Gleisanlagen z.B. in einem begehbaren Infrastrukturtunnel erreichbar bleiben. Im F-Plan-Zielkonzept südlich der S4 als Schienenverkehrsweg dargestellten Flächen sind laut Auskunft der DB Netz AG entbehrlich und werden daher gemäß des Entwicklungskonzeptes für den Güterbahnhof Süd als Gewerbegebiet dargestellt.
Scha	Kurl, Mühlackerplatz	Wohnbaufläche	Der Bebauungsplan BR 125 sieht für diesen Bereich einen öffentlichen Platz/öffentliche Grünfläche vor. Die Darstellung im Flächennutzungsplan wird daher in Wohnbaufläche geändert, da keine betriebliche Nutzung als Bahnfläche mehr vorliegt. Eine bauliche Nutzung wäre jedoch erst nach Änderung des Bebauungsplans möglich.
Br	Schimmelstraße, nördl. Bf. Brackel	Wohnbaufläche	Die Fläche wird in die angrenzende Wohnbaufläche miteinbezogen. Der bestehende Betrieb auf der Fläche hat Bestandsschutz.
Br	Bebelstraße, nördl. Bf. Wickede-West	Wohnbaufläche	Die Fläche wird in die angrenzende Wohnbaufläche miteinbezogen. Schon jetzt werden Teile der Fläche für Wohnungsbau entwickelt.
Br	Webershohl	Grünfläche	Für die Schienenverkehrsfläche ist im Rahmen des Konzeptes für die Fläche des Gewerbegebietes "Asseln-Süd" eine Grünverbindung vorgesehen.

Stadtbezirk	Bezeichnung / Beschreibung	Im F-Plan dargestellte Nutzung	Erläuterung
Ap	Aplerbeck Bahnhof	Gemischte Baufläche	Die Fläche wird dem im Zusammenhang bebauten Bereich von Aplerbeck zugeordnet. Die derzeitige Nutzungssituation entspricht einem Mischgebiet und sollte auch in Zukunft so weiter entwickelt werden.
Hö	Südspange Hörde	Haupterschließungsstraße, Stadtbahn	Die Straße wird als Option für eine Entlastung der Hörder Bahnhofsstraße und der Hermannstraße bei Vollauslastung der Entwicklungsbereiche Phoenix-West und -Ost offengehalten (vgl. Ratsbeschluss zum Verkehrskonzept Phoenix-West und - Ost v. 19.12.2002). Für die Realisierung der Straße und der Stadtbahn von Phoenix-West über Bf-Hörde nach Berghofen ist ein Rückbau der Bahnanlagen auf den rationalisierten Bestand erforderlich.
Hö	Verbindungsgleis Westfalenhütte - Phoenix (hier von der B236 bis Phoenix-West)	Grünfläche, Wohnbaufläche	Die Nutzung als Verbindungsgleis zwischen der Westfalenhütte und Phoenix ist aufgegeben worden. Der Abschnitt vom Hellweg bis zur B236 wird weiterhin als Schienenverkehrsfläche dargestellt, da die Trasse für eine mögliche Stadtbahn nach Schüren gesichert werden soll. Das Teilstück zwischen B 236 und östlich der Kohlensiepenstraße wird weiterhin als "Schienenverkehrsfläche" dargestellt, weil eine Entwidmung noch nicht erfolgt ist. Für den westlich der Kohlensiepenstraße verlaufenden Abschnitt der Trasse sieht das Entwicklungskonzept für Phoenix-Ost und -West zum Teil eine Nutzung als Wohnbaufläche und in anderen Teilen als Grünfläche (Fuß- und Radweg) und als Uferbereich für die renaturierte Emscher vor.
Lü	Bövinghausen, Merklinder Straße	Wohnbaufläche	Die Fläche ist in die Wohnbauflächendarstellung einbezogen worden. Wegen der Lärmbelastung und der Topografie ist eine bauliche Nutzung (Wohnen) jedoch erschwert.
Hu	Kokerei Hansa	Grünfläche	Der Masterplan für die Kokerei Hansa sieht für den nördlich an die Kokerei Hansa angrenzenden Bereich eine Grünfläche vor. Hierbei handelt es sich um Flächen, die im F-Plan 1985 (Änderungsstand 2001) als Sondergebiet Bergbau und Schienenverkehrsweg anderer Unternehmen dargestellt ist.
Mg	Südl. Mooskamp	Gemeinbedarf	Da für diese Fläche ein Straßenbahnmuseum vorgesehen ist, wird die Darstellung in Gemeinbedarf geändert.

Stadt- bezirk	Bezeichnung / Beschreibung	Im F-Plan darge- stellte Nutzung	Erläuterung
Mg	Bahntrasse nach Achenbach/ Schwieringhausen	Grünfläche, Wald	Diese Fläche ist im F-Plan 85 als Schienenverkehrsweg anderer Unternehmen dargestellt. Diese Trasse der DSK wird nicht mehr genutzt und soll als Fuß- und Radweg verwendet werden. Die Darstellung von Fuß- und Radwegen erfolgt nicht im F-Plan, daher geht die Fläche in die Darstellung der umliegenden Nutzungen auf. Die Bahntrasse unterliegt jedoch noch der Bergaufsicht.
Mg	Mengede Bahnhof	Wohnbaufläche, Gewerbegebiet	Die Bahnfläche wird derzeit als wilder P+R-Abstellplatz genutzt und soll lt. dem InSEkt Mengede für eine Wohn- und Gewerbenutzung entwickelt werden. Zur besseren Erschließung des Bahnhofs ist darüber hinaus eine Anbindung an die Strünkede-straße geplant. Die Erschließungsstraße geht in der Darstellung für Wohnen und Gewerbe auf.

7.7.6 Eingriffe durch Verkehrsflächen

Im Flächennutzungsplan werden übergeordnete Straßen und Schienenwege dargestellt. Das bedeutet die planerische Vorbereitung von Eingriffen in Natur und Landschaft.

Der Flächennutzungsplan stellt in seinem groben Maßstab eher einen Korridor für die weitere Planung einer Trasse dar als einen genauen Linienverlauf. Bei der konkreten Planung werden über Variantendiskussionen unterschiedliche Linienführungen betrachtet. Daraus ergeben sich Eingriffe unterschiedlicher Intensität und Größe.

Allerdings lassen sich die Verkehrsflächen wegen des Maßstabes größtmäßig schlecht aus dem Flächennutzungsplan ermitteln.

Verkehrswege verursachen wegen ihrer linearen Strukturen Eingriffe, die über die baulich genutzte Fläche weit hinausgehen. Die Abgrenzung des betroffenen Raumes ist auf der Ebene des Flächennutzungsplans nicht hinreichend möglich.

Im Rahmen der konkreten Planungen für Verkehrswege, in der Regel Planfeststellungsverfahren, werden genaue Untersuchungen durchgeführt. Aus diesen Gründen werden die geplanten Verkehrswege, die Eingriffe verursachen können, hier textlich erläutert, nicht aber zahlenmäßig bilanziert. Es ist davon auszugehen, dass ein ausreichendes Potenzial an Ausgleichsflächen im Dortmunder Stadtgebiet vorhanden ist.

Im Folgenden werden die Einzelmaßnahmen erwähnt, deren Umsetzung als Eingriffe in Natur

und Landschaft gewertet werden, bei denen aber noch kein konkretes Planverfahren (Bebauungsplan oder Planfeststellung) eingeleitet worden ist:

Straßenverkehrswege:

- L663n (OWilla) bis zur Stadtgrenze Unna (Dortmunder Straße) und Weiterführung nach Osten bis zur Westtangente Unna
- Gewerbestraße - Netzschluss zwischen Weidenstraße und Lütge Heidestraße sowie zwischen Burgholzstraße und Bornstraße
- Anbindung Marsbruchstraße an den neuen Knoten Gottesacker / B1
- Verlegter Langenacker

Schienenwege:

- Weiterbau der S 4 von Lütgendortmund-Markt nach Wanne-Eickel mit dem neuen Haltepunkt Dortmund-Bövinghausen
- Straßenbahn von Körne durch die Gartenstadt (Trassensicherung DE vom Hellweg bis B236) und Verlängerung bis Schüren
- Stadtbahnverlängerung bis zum Flughafen und weiter bis Holzwickede Bahnhof
- Stadtbahnverlängerung nach Wellinghofen
- Stadtbahnverlängerung nach Benninghofen und Höchsten
- Stadtbahnverlängerung Huckarde - Jungferntal - Kirchlinde

H-Bahn

- H-Bahn-Verlängerung bis Parkhaus Barop
- H-Bahn-Verlängerung ins Weiße Feld

8 Flächenangaben

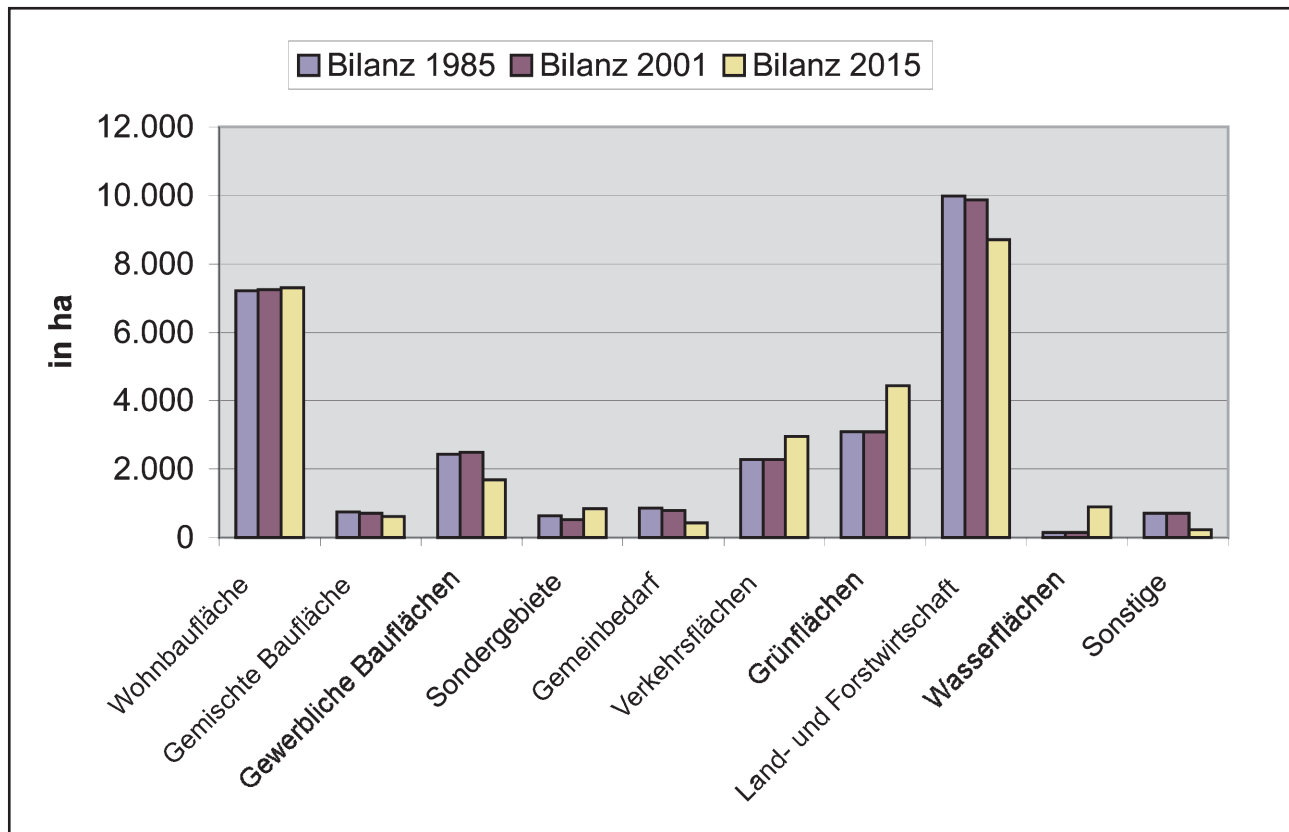
Der neue F-Plan basiert auf dem Maßstab 1:20.000 und dem Stadtplan als Kartengrundlage. Dies führt im Vergleich zum F-Plan 1985 (in der aktuellen Fassung, Stand 2001) zu größeren Darstellungen. Die Flächenbilanz stellt zwar den Anteil der einzelnen Flächenkategorien für die Gesamtstadt in Hektar- und Verhältnisangaben dar (vgl. Tabelle 27 und Abbildung 18), ein exakter Zahlenvergleich zwischen den F-Plänen ist jedoch nicht möglich.

Die angegebenen Flächengrößen geben nur Größenordnungen wieder, lassen aber durchaus die Tendenzen und Bewegungen der Flächenveränderungen erkennen.

Die Flächenangaben beziehen sich auf die Darstellungen des F-Plans. Sie sind mit sonstigen Flächenbilanzen, die auf der Grundlage anderer Daten und Statistiken ermittelt wurden, nicht vergleichbar.

Tabelle 27: Flächengrößen in den Flächennutzungsplänen

	Bilanz 1985 Stand: 1985	Bilanz 2001 Stand: Nov. 2001	Bilanz 2015 Stand: Sept. 2004
Nutzungsart	Gesamtfläche in ha	Gesamtfläche in ha	Gesamtfläche in ha
Wohnbaufläche	7.208	7.248	7.294
Dorfgebiet	69	69	41
Gemischte Baufläche	577	542	422
Kerngebiet	112	108	169
Gewerbegebiet	789	864	912
Industriegebiet	1.641	1.632	778
Sondergebiete	630	523	850
Flächen für den Gemeinbedarf	859	781	427
Hauptverkehrswege	1.413	1.447	2.246
Schienerverkehr	865	846	698
Luftverkehr	83	83	124
Ver- und Entsorgung	622	626	99
Grünflächen	2.870	2.855	4.439
Forstwirtschaft/Wald	2.927	2.936	4.010
Land- und/oder Forstwirtschaft	1.811	1.795	0
Landwirtschaft	5.233	5.128	4.710
Wasserflächen	158	158	892
Planungen, Nutzungs- regelungen und Maß- nahmen zum Schutz, Pflege u. Entwicklung d. Landschaft	226	234	0

Abbildung 18: Flächenverhältnis 1985 - 2001 - 2015

Aus den vorliegenden Zahlen lassen sich, ohne den Anspruch auf eine genaue Quantifizierung, bereits die folgenden inhaltlichen Tendenzen ablesen:

- Die dargestellten Flächen für Industriegebiete reduzieren sich im neuen F-Plan, bedingt vorrangig durch großflächige Umnutzungen der industriellen Reaktivierungsflächen.
- Die Darstellung von Wohnbauflächen steigt nur geringfügig an.
- Der neue F-Plan enthält wesentlich mehr Darstellungen von Grün- und Wasserflächen.
- Die in der Bilanz 2015 auf 0 gesetzten Flächen der Land- und oder Forstwirtschaft bzw. Flächen mit Planungen, Nutzungsregelungen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft resultieren aus der Auflösung beider Flächenkategorien. Diese aus dem alten F-Plan übernommenen Kategorien werden nunmehr den Nutzungsarten Grünflächen, Forstwirtschaft/Wald und Landwirtschaft zugeordnet.
- Die Flächen für den Gemeinbedarf nehmen allein aufgrund der Darstellungsschärfe und der gewählten Schwellengröße von mindestens 2 ha rein rechnerisch im neuen F-Plan ab, ohne dass damit eine tatsächliche Standortaufgabe einher geht.
- Durch die Umstellung der verwendeten Kartengrundlage erhöht sich die Gesamtfläche für Verkehrswege trotz insgesamt reduzierter Streckendarstellungen rechnerisch erheblich allein deshalb, weil die Trassen auf der Stadtkarten-Grundlage nunmehr wesentlich breiter dargestellt sind.

9 Fortschreibung

Das Gesicht von Städten wandelt sich im Laufe von Jahren kontinuierlich. Dies ist maßgeblich auf die Rahmenbedingungen und Nutzungsansprüche an die Stadt zurückzuführen, die sich ständig ändern. So müssen auch Planungen fortlaufend auf ihre Aktualität hin überprüft werden, damit sie in neue Strukturen einzufügen sind sowie neuen planerischen Erkenntnissen Rechnung tragen. Beispiele liefern die Reaktivierungsflächen, die LEP - Fläche oder die Konversionsflächen.

Wie die Entwicklung neuer Planungskonzepte zeigt, ist Stadtplanung ein Prozess, der zunehmend durch die kooperative Zusammenarbeit von Projektbeteiligten zu Ergebnissen führen soll. Deswegen hat sich die Stadt Dortmund bei der Neuaufstellung des F-Plans entschlossen, neue Wege zu gehen, indem sie die Neuaufstellung als Projekt und den F-Plan als dynamisches Instrument organisiert hat.

Das bedeutet, dass der F-Plan entsprechend den genannten Anforderungen flexibel und ohne Mehraufwand fortschreibungsfähig sein soll. Die technisch dazu notwendigen Schritte hat die Stadt durch die Anschaffung eines Geo-Informationssystems zur digitalen Erstellung des F-Plans vorgenommen. Dies ermöglicht es, den aktuellsten Stand der jeweiligen Entwicklungen zeitnah einzuarbeiten und als Gesamtwerk vorzuhalten. Über eine flexible Handhabung des Erläuterungsberichtes wird derzeit nachgedacht.

Mit der Dynamisierung des Flächennutzungsplans als Stadtentwicklungsinstrument sind im Besonderen folgende Ziele verbunden:

- Als Rahmen für die gesamtstädtische Entwicklung soll der F-Plan einer kontinuierlichen Rückkopplung mit der kleinräumigen projektbezogenen Entwicklung innerhalb der Stadt unterliegen.
- Daten zu Wohnbauflächen, Gewerbestandorten, Freiraumentwicklungen, Verkehrsplanungen, sozialen und technischen Infrastruktureinrichtungen etc. sind dazu beständig im Rahmen vorhandener - wie z.B. des Wohnungsmarktberichtes - und zu schaffender sektoraler Raumbeobachtungssysteme zu aktualisieren.
- Darüber hinaus ist eine laufende Kontrolle der Planungsziele notwendig. Instrumente hierzu sind in sektoraler Hinsicht u.a. die Masterpläne und auf teilräumlicher Ebene die Integrierten Stadtbezirkentwicklungskonzepte (InSEKts), die damit eine wichtige Funktion als Entwicklungsgrundlage für die Stadtbezirke und als "Frühwarnsystem" für Veränderungen auf gesamtstädtischer Ebene übernehmen.

Sollten sich Planungserkenntnisse ändern und Ziele dementsprechend anzupassen sein, sind Darstellungen im F-Plan auf ihre Aktualität zu prüfen und ggf. in Teilräumen oder für einzelne Sektoren zu ändern. Neue Konzepte mit Auswirkung auf Flächendarstellungen z.B. zur Freiflächen- oder Wohnbauentwicklung sind zu ergänzen.

Damit kann der neue F-Plan seine Funktion als räumlichen Leitplan für die Entwicklung von Dortmund auch langfristig erfüllen.



ThyssenKrupp
Real Estate



ThyssenKrupp