

Erläuterungsbericht zur

Rahmenplanung Husen-Kurl



Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Baordnungsamt



Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkung	3
2	Allgemeines über Husen-Kurl	4
2.1	Räumliche Lage im Stadtgebiet, Plangebietsabgrenzung	4
2.2	Geschichtlicher Überblick	4
2.3	Gebietscharakter und derzeitige Situation	7
3	Planungsrechtliche Vorgaben	9
3.1	Regional- und Flächennutzungsplan, Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept	9
3.2	Bebauungspläne und Satzungen	10
4	Bestandsanalyse	11
4.1	Qualitäten und Potenziale	11
4.2	Mängel und Restriktionen	16
5	Städtebauliche Rahmenplanung	20
5.1	Leitbilddefinition	20
5.2	Schwerpunktthema 1: Maßnahmen zur Stärkung der gestalterischen und funktionalen Struktur des Ortes	22
5.2.1	Zukunft des Vereinssportes in Husen-Kurl	22
5.2.2	Nutzung des Geländes der ehemaligen Zeche Kurl	24
5.2.3	Gestaltungs- und Baukonzept Husener Zentrum	25
5.2.4	Nutzung des Bahnhofsgebäudes des Bahnhofs Kurl	27
5.2.5	Gestaltung des Bahnhofsumfelds	28
5.2.6	Zukunft des Hauses Kurl	28
5.3	Schwerpunktthema 2: Verkehrsinfrastruktur	29
5.3.1	Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs an der Husener Straße	29
5.3.2	Umgang mit der Bahnlinie als Lärmemittent	30
5.3.3	Neubau von Kreisverkehren	31
5.3.4	Straßenführung im Bereich Töllenkamp / Pläßstraße	32
5.3.5	Ausbau des Radverkehrsnetzes	33
5.4	Schwerpunktthema 3: Wohnbauflächen	33
5.4.1	Wohnbauflächen im Bebauungsplan Scha 114 -Kühlkamp-	33
5.4.2	Weitere Wohnbauflächen	34
5.5	Schwerpunktthema 4: Klimaschutz und Klimafolgenanpassung	35
5.5.1	Klimaschutz	35
5.5.2	Anpassung an den Klimawandel	35
6	Ausblick	36
	Anhang	37

1 Vorbemerkung

Der im Nordosten des Dortmunder Stadtgebietes gelegene Ortsteil Husen-Kurl hat sich in den letzten Jahren zu einem beliebten Wohnstandort entwickelt. Er war aus diesem Grunde Ziel verschiedener öffentlicher und privater Investitionen mit raumbedeutsamen Auswirkungen. Unter anderem sind im Zuge dieser Entwicklung die Wohnbebauung Kühlkamp sowie ein Einkaufszentrum an der Husener Straße entstanden. Die ehemals Abwasser führende Körne wurde renaturiert und damit auch das wohnungs- und siedlungsnahe Erholungsangebot deutlich verbessert.

Auch in den kommenden Jahren ist in Husen-Kurl mit positiven Veränderungen zu rechnen. Die geplante Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs an der Husener Straße, die Ideen für eine mögliche Aktivierung weiterer Teile des Geländes der ehemaligen Zeche Kurl sowie der Bau eines neuen Sportplatzes sind hier beispielhaft zu nennen.

Die Bezirksvertretung Scharnhorst hat daher die Verwaltung der Stadt Dortmund beauftragt, für den Ortsteil Husen-Kurl eine Rahmenplanung zu erarbeiten.

Mit dieser Rahmenplanung soll Husen-Kurl ein übergeordnetes städtebauliches Leitbild gegeben werden. Sie stellt die verschiedenen konkreten Projekte und Planungen der nächs-

ten Jahre zusammenfassend dar und zeigt Perspektiven für die Zukunft auf. Für bestehende Konfliktbereiche werden Lösungsmöglichkeiten dargelegt und für brachliegende Flächenpotenziale Planungsvorschläge aufgezeigt.

Hierzu wurde zu Beginn des Planungsprozesses eine Analyse des Bestandes durchgeführt, wodurch bestehende Potenziale, aber auch vorhandene Mängel und Entwicklungshemmnisse aufgezeigt werden. Parallel erfolgte eine Auswertung bereits bestehender Planungen. Daran anknüpfend wurden Ideen und Konzepte für die künftige städtebauliche Entwicklung des Ortes erarbeitet, die in einem thematisch gegliederten Maßnahmenkonzept dargelegt werden.

Die Rahmenplanung ist kein planungsrechtliches Instrument im Sinne des Baugesetzbuches. Diese informelle, ziel- und maßnahmenorientierte Planung soll jedoch durch den Rat der Stadt Dortmund als Leitlinie für die Entwicklung in Husen-Kurl als Selbstbindungsplan beschlossen werden.

2 Allgemeines über Husen-Kurl

2.1 Räumliche Lage im Stadtgebiet, Plangebietsabgrenzung

Der Ortsteil Husen-Kurl liegt im nordöstlichen Stadtgebiet von Dortmund, an der östlichen Stadtgrenze zu Kamen, und gehört zum Stadtbezirk Scharnhorst. Eingerahmt wird er vom Kurler Busch im Norden, dem Waldgebiet Buschei und Ackerflächen im Westen, dem Wickeder Holz im Südosten sowie landwirtschaftlichen Nutzflächen und Waldgebieten auf Kamener Stadtgebiet im Osten.

In der Rahmenplanung werden der gesamte Siedlungsbereich sowie die hieran angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen und Waldflächen betrachtet. Es wurde bewusst keine scharfe und enggezogene Plangebietsgrenze definiert, sondern stattdessen ein relativ großzügiger Untersuchungsraum gewählt, um Potenziale und Mängel auch über den bebauten Bereich hinaus erkennen und bewerten zu können.

2.2 Geschichtlicher Überblick

Husen-Kurl besteht aus zwei historischen Siedlungskernen. Die Ortsteile Husen und Kurl können auf eine langjährige Geschichte zurückblicken. Das Dorf Courl wird erstmalig im Jahre 1189 urkundlich erwähnt. Den Kern der Siedlung bildete der Herrensitz Haus Kurl an der Körne (Neubau am alten Standort 1905) mit der Kirche, deren Neuerbauung nach einem Brand 1733 erfolgte. Husen wurde um 1300 erstmals erwähnt und entstand um einen Haupthof, der zum Haus Kurl gehörte.

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts waren Kurl und Husen kleine Bauernschaften mit 158 bzw. 89 Einwohnern. Im Jahre 1846 jedoch wurde Kurl Bahnstation der Köln-Mindener Eisenbahn. Als dann 1853 Kohlevorkommen entdeckt und ab 1859 durch eine französische Gesellschaft gefördert wurden, änderte sich das Landschaftsbild.



Abb. 1: Abgrenzung des Plangebietes

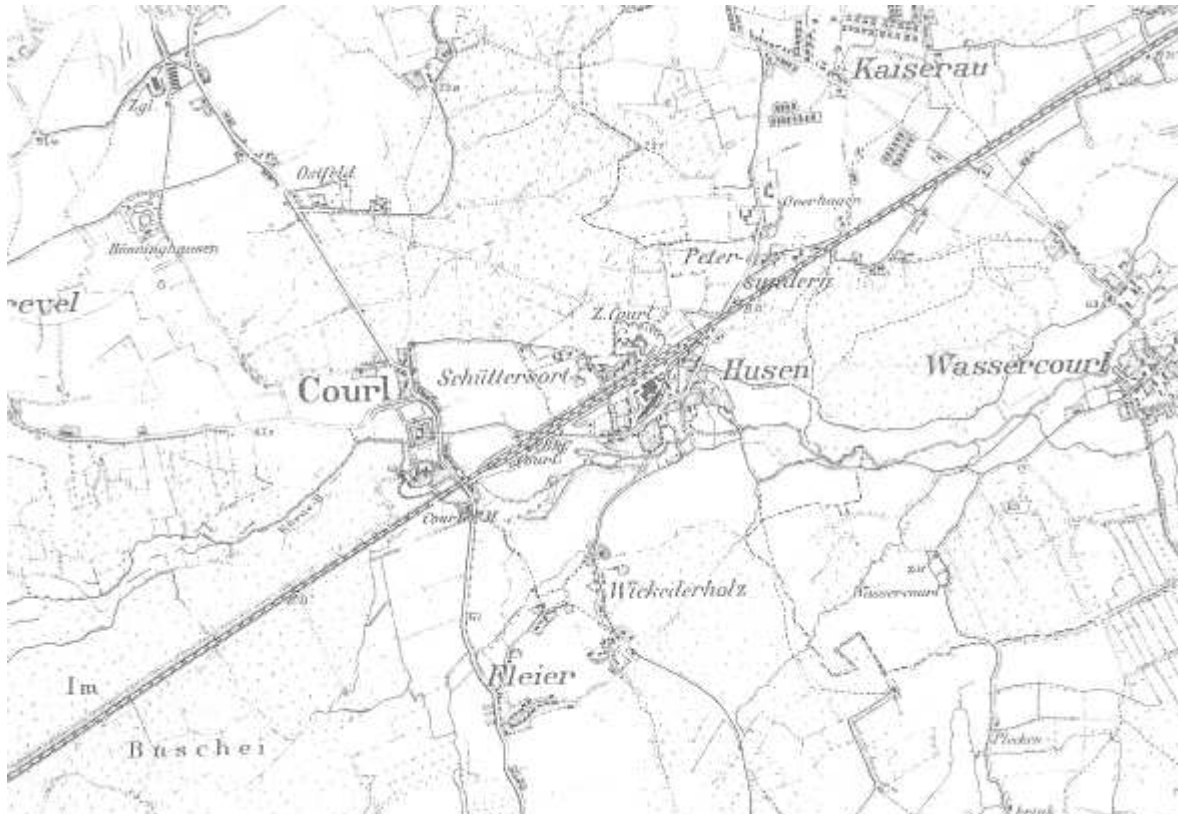


Abb. 2: Husen-Kurl im Jahre 1892, Quelle: Stadtarchiv Dortmund 200/05 - 14/31



Abb. 3: Husen-Kurl im Jahre 1926, Quelle: Stadtarchiv Dortmund 200/05 - 14/59

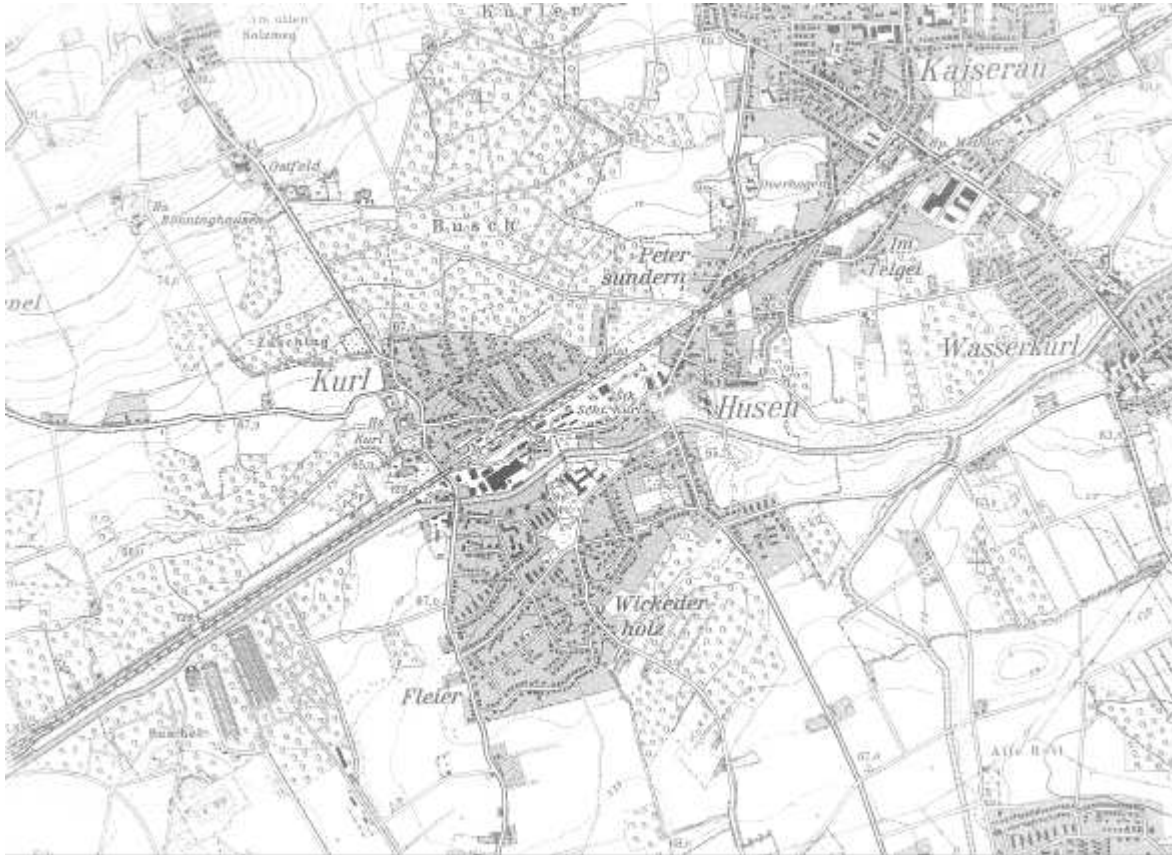


Abb. 4: Husen-Kurl im Jahre 1983, Quelle: Stadtarchiv Dortmund 200/05 - 14/49

In kurzer Zeit entstand mit der Zeche Kurl auf Husener Boden eine der damals bedeutendsten Bergwerksanlagen des Ruhrgebiets. Das Ortsbild änderte sich durch den Bau von Industrieanlagen und Wohn- und Geschäftshäusern. Die Gesamteinwohnerzahl von Husen-Kurl stieg auf 2.000 im Jahre 1923 und auf etwa 4.000 im Jahre 1931 (vgl. Abbildungen 2 und 3).

Für Husen-Kurl wurde der Bergbau zum Hauptarbeitgeber. Die Zeche Kurl gehörte 1870 der Gewerkschaft Westfälischer Bergbauvereine AG an. 1890 kam es zur Gründung der Bergwerks-AG Kurl, die 1899 von der Harpener Bergbau AG übernommen wurde. Diese musste die Zeche 1931 aus Rentabilitätsgründen schließen und ihre Anlagen abbrechen. Seitdem liegt das Zechengelände teilweise brach.

1929 wurde Husen mit den übrigen Orten des ehemaligen Pfarrbezirks Kurl nach Dortmund eingemeindet. Seit 1975 gehören Husen und Kurl zum Stadtbezirk Scharnhorst.

2.3 Gebietscharakter und derzeitige Situation

Der erste Eindruck Husen-Kurls auf einen außenstehenden Betrachter kann am besten mit den Worten: „Ein attraktiver Ortsteil im Grünen“ umschrieben werden. Der in sich geschlossene und von Wohngebieten geprägte Siedlungsbereich ist umgeben von qualitativ hochwertigen Freiräumen und stellt sich so als eine kompakte Einheit dar, die fast wie eine eigenständige Umlandgemeinde der Stadt Dortmund wirkt.

Charakteristisch für den gesamten Ortsteil sind die zu Fuß erreichbaren Grün- und Freiräume, welche durch kleine Gehölze und Wege begleitende Baumgruppen strukturiert sind und zudem einen hohen Anteil an geschlossenen Waldflächen aufweisen.

Prägend sind darüber hinaus aber auch die in West-Ost-Richtung verlaufenden linearen Struk-

turelemente. Die renaturierte Körne mit dem begleitenden Rad- und Fußweg stellt die zentrale Freiraumachse dar. Jedoch gibt es in Husen-Kurl nicht nur verbindende lineare Elemente, sondern auch stark gliedernde und zerschneidende wie die Eisenbahnstrecke Dortmund-Hamm und die Husener Straße.

Der Siedlungsraum wurde über die Jahre kontinuierlich erweitert und ist geprägt von verschiedenen Bauweisen und Epochen. Neben einzelnen Fachwerkhäusern aus bäuerlicher Zeit und Bergarbeiter- und Beamtenhäusern aus der Gründerzeit bzw. den zwanziger Jahren bilden Einfamilienhausgebiete aus den 50er bis 80er Jahren den größten Siedlungsteil. Darüber hinaus gibt es auch einige höhergeschossige Mehrfamilienhäuser. Vor ca. 15 Jahren sind im Baugbiet Kühlkamp sogenannte Stadtvillen, als neuer Gebäudetypus, sowie weitere Einfamilienhausbebauung errichtet worden.



Abb. 5: Verschiedene Wohngebäude

In Husen-Kurl lebten Ende des Jahres 2011 7.511 Einwohner. Diese Zahl ist in den letzten fünf Jahren in etwa konstant geblieben (ein Rückgang von unter 1 %). Der gesamte Stadtbezirk Scharnhorst hat im gleichen Zeitraum deutlich mehr Einwohner verloren (Verlust von etwa 4 % der Einwohner). Der hohe Anteil von Freiflächen in Husen-Kurl drückt sich auch in der Bevölkerungsdichte aus: Je Hektar leben nur zwölf Einwohner. Im gesamten Stadtbezirk Scharnhorst beträgt die Bevölkerungsdichte 14,2 Einwohner pro ha, in Dortmund insgesamt gar 20,6 Einwohner pro ha.

Die Sozialstruktur der Bevölkerung entspricht hinsichtlich der Minderjährigen- (24,0) und Altenquote (32,2) sowie dem Anteil der Hochbetagten (5,7%) etwa dem Durchschnitt des Stadtbezirks. Sowohl die Arbeitslosenquote als

auch der Anteil der Bevölkerung, der Leistungen nach dem Zweiten Buch Sozialgesetzbuch (SGB II) empfängt, sind in Husen-Kurl deutlich geringer als in Scharnhorst insgesamt. Der Migrantenanteil des Ortsteils ist mit 18,2% stark unterdurchschnittlich im Vergleich zum Stadtbezirk (35,8%). Husen-Kurl ist jedoch nicht nur ein Wohnstandort. Als größte Arbeitgeber können Deilmann-Haniel International und das St. Elisabeth-Krankenhaus genannt werden. Hinzu kommen mehrere Klein- und Mittelbetriebe, unter anderem auch im Einzelhandel und in Dienstleistungseinrichtungen.



Abb. 6: Deilmann-Haniel und St. Elisabeth-Krankenhaus

¹ Einwohner im Alter bis unter 15 Jahren je 100 Erwerbsfähige (15- bis unter 65-Jährige).

¹ Einwohner im Alter von 65 Jahren und älter je 100 Erwerbsfähige (15- bis unter 65-Jährige).

¹ Anteil der Einwohner im Alter von 80 und mehr Jahren an den Einwohnern insgesamt in %.

3 Planungsrechtliche Vorgaben

3.1 Regional- und Flächennutzungsplan, InSEkt

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg „Teilabschnitt Oberbereich Dortmund – westlicher Teil, August 2004“, sind überörtliche Zielvorgaben für Husen-Kurl festgeschrieben. Hier wird der Ort größtenteils als allgemeiner Siedlungsbereich ausgewiesen. Die angrenzenden Bereiche sind als allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche bzw. Waldbereiche festgelegt, bei denen darüber hinaus ein Schutz der Natur oder der Landschaft und der landschaftsorientierten Erholung geboten ist. Die Freiflächen westlich und nördlich des Siedlungsbereiches sind zudem Bestandteil des „Regionalen Grünzuges G“ des Emscher Landschaftsparks.

Im Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Dortmund, der als vorbereitender Bauleitplan die zukünftige räumliche Entwicklung Dortmunds für einen mittelfristigen Zeithorizont aufzeigt, werden die Festlegungen des Regionalplans konkretisiert (vgl. Abb. 8). Auf Grund des genaueren Detaillierungsgrades dieses Plans werden hier beispielsweise neben den flächenmäßig

dominierenden Wohnbauflächen und Freiräumen die Flächen „Deilmann-Haniel“ und „Zeche Kurl“ als Gewerbegebiete dargestellt. Aus dem FNP geht auch hervor, dass die Geschäfte an der Husener Straße sowie das neue Versorgungszentrum ein so genanntes Ortsteilzentrum („SSP“ für Siedlungsschwerpunkt) darstellen, auf das sich auf die künftige Einzelhandelsentwicklung konzentrieren soll. Im FNP ist zudem dargestellt, dass große Teile des Freiraums in Husen-Kurl als Landschaftsschutzgebiete oder Naturschutzgebiete festgesetzt sind.

Zur inhaltlichen Begleitung des FNP wurden parallel „Integrierte Stadtbezirkentwicklungskonzepte“ (InSEKts) erarbeitet. Sie stellen eine teilräumliche Vertiefung der im FNP enthaltenen Aussagen dar. Im InSEkt Scharnhorst wird für Husen-Kurl ebenfalls der große Freiraumanteil im Vergleich zu den Siedlungs- und Infrastrukturflächen hervorgehoben, welcher sich unter anderem an einem für den Stadtbezirk überdurchschnittlichen Wert der Waldfläche pro Einwohner ablesen lässt. Im Vergleich mit anderen Ortsteilen des Stadtbezirks Scharnhorst stellt sich Husen-Kurl als ein sehr „grüner“ und durch das Wohnen geprägter Ort dar.

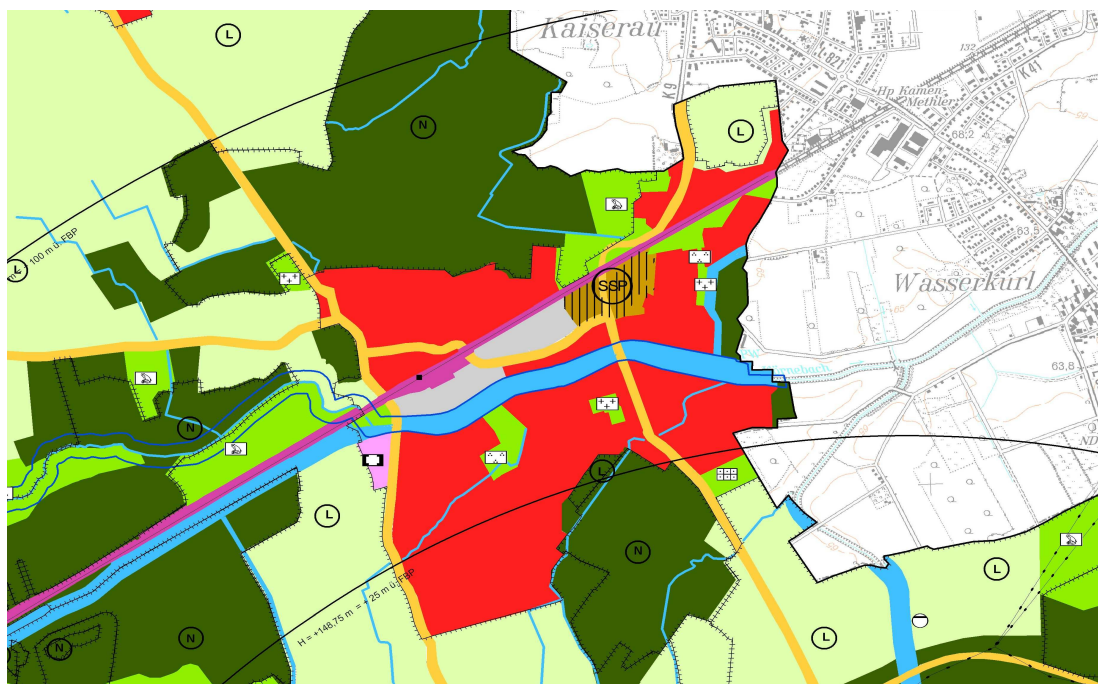


Abb. 7: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan (Legende siehe Anhang)

3.2 Bebauungspläne und Satzungen

In Husen-Kurl besteht eine Vielzahl älterer, rechtsverbindlicher Bebauungspläne. Diese wurden in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten umgesetzt, in erster Linie um neue Wohngebiete im Ort zu schaffen (Br 110, Br 112, Br 121, Br 125, Scha 126).

In der jüngeren Vergangenheit ist der Bebauungsplan Scha 114 -Kühlkamp- beschlossen worden, mit Hilfe dessen der Siedlungsbereich nach Osten, entlang der renaturierten Körne, erweitert wurde. Ein vorhabenbezogener Bebauungsplan bildete die Rechtsgrundlage für das neue Einkaufszentrum nördlich der Husener Straße.

Neben den rechtsverbindlichen Bebauungsplänen befindet sich mit dem Bebauungsplan Scha 136 -Südlich Husener Straße- ein weiterer Plan in Aufstellung, durch den entlang der Körne ein Wohnquartier mit Einfamilienhausbebauung entstehen soll. Westlich der Kurler Straße läuft mit dem Bebauungsplan Scha 145 ein Planverfahren für einen neuen Sportplatz (siehe Kapitel 5.2.1). Über die Bebauungspläne hinaus besteht mit der Gestaltungssatzung Scha S05 eine weitere rechtsverbindliche Satzung in Husen-Kurl. Deren Geltungsbereich erstreckt sich auf die Bergarbeitersiedlung beidseitig der Wickeder Straße und verfolgt das Ziel, ihr typisches bauliches Erscheinungsbild zu erhalten.

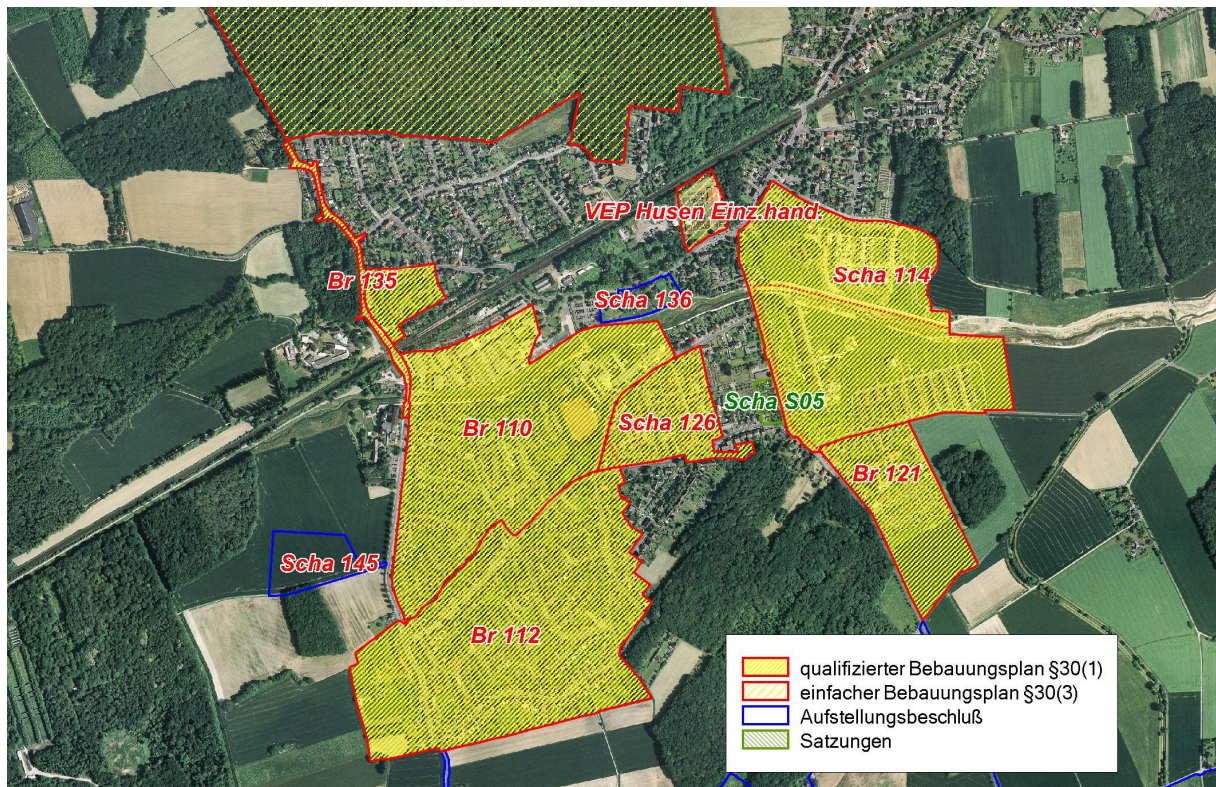


Abb. 8: Übersicht der Bebauungspläne und Satzungen

4 Bestandsanalyse

Zur Formulierung eines städtebaulichen Leitbildes für Husen-Kurl sowie zur Entwicklung von Planungsalternativen oder Lösungsmöglichkeiten für Konfliktbereiche müssen in einem ersten Schritt die Stärken und Schwächen des Ortsteils herausgearbeitet werden.

4.1 Qualitäten und Potenziale

Um für den Stadtteil Husen-Kurl nachhaltige Entwicklungsperspektiven aufzuzeigen, ist es zunächst wichtig, die Stärken des Stadtteils zu verdeutlichen. Die vor Ort vorhandenen Potenziale bilden die Basis für die weitere Bearbeitung der Rahmenplanung. Sie sind in ihrer positiven Wirkung für den Stadtteil ein entscheidender Baustein für eine wirksame Verbesserung der Lebensqualität der in Husen-Kurl lebenden Bevölkerung.

Freiraum

Husen-Kurl besticht vor allem durch die bereits erwähnte Einbettung in fußläufig erreichbare Grün- und Freiräume. Der Siedlungsbereich ist komplett umschlossen von vielfältigen Landschaftsräumen. Im Einzelnen zu nennen sind hier insbesondere die Waldgebiete Buschei, Kurler Busch und Wickeder Holz. All diese Gebiete sind sehr wertvoll, sodass sie als Naturschutzgebiete festgesetzt sind und über den Ortsteil hinaus eine große Bedeutung besitzen.

Neben diesen Waldgebieten bestehen jedoch auch noch weitere, überwiegend landwirtschaftlich genutzte Freiräume, die sich durch einen hohen Naherholungswert auszeichnen. Diese Bereiche sind zu großen Teilen als Landschaftsschutzgebiete festgesetzt.

Innerhalb des Ortsteiles stellt die renaturierte Körne die zentrale Freiraumachse dar. Darüber hinaus bereichern einzelne Grünflächen die Qualität des Wohnumfeldes. Ein kleinerer Bereich liegt am Bahnhof an der Straße „Mühlacker“. Eine weitere kleine Grünfläche, die zum Teil als Spielplatz genutzt ist und ortsbildprägenden Baumbestand beinhaltet, befindet sich an der Kreuzung Wickeder Straße / Husener Straße. Die größere Parkanlage am Flemerkamp bietet mit einem Spielplatz und durch die Vernetzung mit den Freiflächen und Fußwegen, einschließlich einer Brücke über die Körne, gute Gelegenheiten für die wohnungsnaherholung.

Der Stadtgrünplan benennt für einige der wohnortnahen Grünflächen Aufwertungsmöglichkeiten: Die Grünfläche Mühlacker bedarf einer gestalterischen Akzentuierung, die Parkanlage Flemerkamp kann hinsichtlich des Erlebniswertes für Kinder und Jugendliche verbessert werden. In beiden Grünanlagen sollten zusätzliche Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden.



Abb. 9: Offene Landschaft am Ortsrand



Abb. 10: Grünflächen innerhalb des Ortsteils

Wasser

Das Thema „Wasser“ ist in Husen-Kurl sehr präsent. Insbesondere die Renaturierung der bereits erwähnten Körne hat sich positiv auf das Ortsbild ausgewirkt. Der zentrale Bereich des Ortes wird nun von dem Bachlauf geprägt, der von einem Fuß- und Radweg begleitet wird und inzwischen zu einer wichtigen Freizeitachse der Region geworden ist.

Unmittelbar an den westlichen Siedlungsrand Husen-Kurls schließt das Naturschutzgebiet „Alte Körne“ an, dessen Namensgeber ebenfalls ein kleiner Bachlauf ist. Hier macht ein Naturlehrpfad die Landschaft auf besondere Art und Weise erlebbar. Auch durch den Siedlungsbereich fließen einige Wasserläufe. In Kürze wird der Telgeigraben, welcher derzeit noch als offener Mischwasserlauf und verrohrtes Gewässer vom Bauerholz zur Körne verläuft, renaturiert und zu einem offen geführten Gewässer umgebaut.



Abb. 11: Körne

Wohnbauflächen

Innerhalb des Ortsteils befinden sich noch ausreichend Wohnbauflächen, um auch in den kommenden Jahren die zu erwartende Nachfrage decken zu können. Die Flächenpotenziale befinden sich hauptsächlich im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Scha 114 -Kühlkamp-. Hier kann künftig sowohl Einfamilienhausbebauung in Reihen- und Doppelhäusern als auch Geschosswohnungsbau in Form von Stadtvillen realisiert werden. Darüber hinaus befindet sich der Bebauungsplan Scha 136 -Südlich Husener Straße- in Aufstellung, der Planungsrecht für ca. 30 bis 40 Wohneinheiten schaffen soll. Die besondere Qualität dieser Flächenpotenziale liegt darin, dass sie in unmittelbarer Nähe zur Körne, aber auch zum Ortszentrum gelegen sind.

Flächen mit Entwicklungspotenzial

Das Gelände der ehemaligen Zeche Kurl liegt seit vielen Jahren in weiten Teilen brach. Damit verfügt Husen-Kurl in zentraler Lage über eine etwa 5,6 ha große teilweise unbebaute Fläche mit einigem Entwicklungspotenzial. Da der Boden des ehemaligen Zechenstandortes vorbelastet ist und Lärmimmissionen durch die direkt angrenzende Bahnlinie vorhanden sind, ist das Gelände z.B. für Wohnungsbau nicht geeignet. Im Laufe der Jahre hat sich durch natürliche Sukzession eine für Industriebrachen typische Biotopstruktur entwickelt. Die Belange von Natur und Landschaft sind bei einer Entwicklung des Standortes zu berücksichtigen.

Eine weitere zentral im Ort liegende Brachfläche ist der ehemalige Parkplatz der Fa. Deilmann-Haniel südlich der Husener Straße. Mit ca. 2.600 m² ist diese jedoch deutlich kleiner als die Zechenbrache. Auch auf dieser Fläche sind Kontaminationen des Bodens vorhanden, die auf einen ehemaligen Kokereistandort zurückgehen.

Nahversorgung

Durch das Einkaufszentrum, welches vor einigen Jahren im östlichen Teil des ehemaligen Zechengeländes an der Husener Straße entstan-

den ist, ist die Nahversorgung Husen-Kurls sichergestellt. Die hier ansässigen Geschäfte (Supermarkt, Lebensmitteldiscounter, Getränkemarkt und ergänzende Nahversorgungsangebote) ergeben zusammen mit weiteren Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungseinrichtungen an der östlichen Husener Straße ein angemessenes und quantitativ ausreichendes Angebot mit Gütern des täglichen Bedarfs für die Husener und Kurler Bevölkerung.

Allerdings muss für die westlichen Wohnquartiere des Ortsteils Kurl auch festgestellt werden, dass diese außerhalb eines 500 m – Radius um das Versorgungszentrum liegen, wodurch das Einkaufen zu Fuß – gerade für ältere Menschen – erschwert wird.



Abb. 12: Nahversorgungszentrum

Soziale Infrastruktur

Nicht nur die Nahversorgung, auch die Versorgung mit sozialer Infrastruktur stellt sich in Husen-Kurl recht positiv dar. Das Schulzentrum an der Husener Eichwaldstraße beherbergt zwei Grundschulen, eine Hauptschule sowie Sportanlagen. In den letzten Jahren wurden hier umfangreiche Baumaßnahmen realisiert, wobei der Neubau eines Schulgebäudes für die Eichwaldgrundschule, ein Erweiterungsbau für die Hauptschule Husen, Ganztagsbetreuungsräume für die Eichwald- und die Roncalli-Grundschule sowie die Modernisierung großer Teile des gesamten Schulzentrums realisiert wurden.

Für die jüngsten Bewohner stehen vier Kindertagesstätten zur Verfügung sowie wohnungsnah Spielmöglichkeiten. Für über drei- bis sechs-

jährige Kinder ist ein noch ausreichendes Angebot vorhanden. Die Versorgung jüngerer Kinder mit Betreuungsplätzen ist zurzeit noch nicht in vollem Umfang gewährleistet. Die Errichtung einer weiteren Kindertagesstätte ist deshalb geplant. Eine Standortsuche für diese neue Einrichtung wird kurzfristig erfolgen.

Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche im Schulalter werden von verschiedenen örtlichen Trägern organisiert. Es besteht jedoch ein zusätzlicher Bedarf an Angeboten im öffentlichen Raum, die neben reinen Treffpunkten auch Aktivitäten ermöglichen. Sobald ein neuer Sportplatz im Ortsteil errichtet ist (vgl. Kap. 5.2.1), kann der vorhandene Sportplatz „Eichwaldstadion“ eine Verbesserung der Situation darstellen. Außerhalb der Nutzung für den Schulsport steht dieser dann auch für nicht im Verein organisierte Kinder und Jugendliche zur Verfügung.

Betreutes Wohnen für Senioren wird an der Straße Bauerholz angeboten. Durch eine Reihe von Arztpraxen und das St. Elisabeth-Krankenhaus ((Innere Medizin, Schwerpunkt Geriatrie) ist eine gute medizinische Versorgung der Bevölkerung Husen-Kurls sichergestellt. In

unmittelbarer Nähe des Krankenhauses sind zudem erst in jüngster Vergangenheit neue Wohnangebote für ältere Menschen entstanden.









Verkehrsanbindung

Husen-Kurl ist über einen SPNV-Haltepunkt und 14 Bushaltestellen an das Netz des ÖPNV angebunden. Die Bahnanbindung erfolgt durch Regionalexpress-Linien mit einer Fahrzeit von maximal 10 Minuten bis zum Dortmunder Hauptbahnhof in einer Taktfolge von 20 bis 40 Minuten. Der Stadtteil wird des Weiteren durch drei Tagesbuslinien und eine Abendbuslinie erschlossen, die Husen-Kurl mit Asseln, Wickede, Aplerbeck, Lanstrop und Scharnhorst verbinden. An Wochenenden bietet nachts die Nachtbuslinie NE22 eine Direktverbindung von Husen-Kurl in die Dortmunder City.

Auch mit dem Auto sind von Husen-Kurl die Dortmunder Innenstadt sowie die umliegenden Stadtteile Scharnhorst, Brackel, Asseln, Wickede und Lanstrop sowie Methler auf Kamener Seite zügig zu erreichen. Innerhalb des Ortsteils sind am niveaugleichen, beschränkten Bahnübergang an der Husener Straße allerdings häufiger Staubildungen zu beobachten.



Abb. 13: Schulzentrum Husen

- Legende**
-  Waldflächen
 -  Landwirtschaftliche Flächen und sonstige Landschaftsräume
 -  Renaturierter Körnebach
 -  Sonstige Wasserläufe
 -  Teigeigraben - wird renaturiert -
 -  Flächen mit Entwicklungspotenzial
 -  Nahversorgungszentrum "Ortsteilzentrum Kurl-Husen"
 -  Einzelne Nahversorgungs-einrichtungen (Kiosk, Bäcker)
 -  Wohnbauflächen
 -  Soziale Infrastruktur
 -  Geplante Bahnunterführung
 -  Grenze des Geltungsbereichs von Bebauungsplänen
 -  Stadtgrenze

Rahmenplanung Husen-Kurl
Qualitäten und Potenziale



Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt

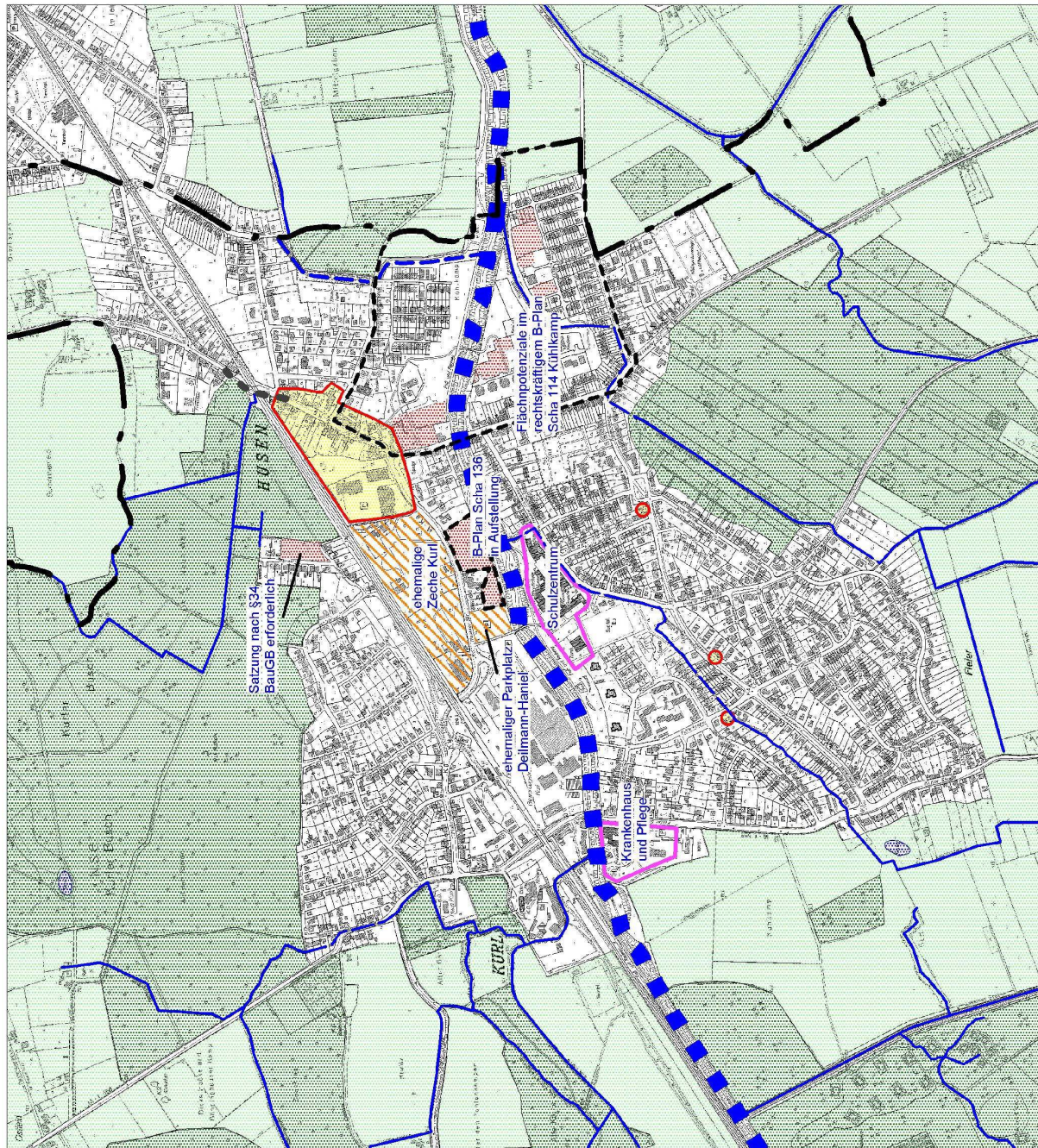


Abb. 14: Qualitäten und Potenziale

4.2 Mängel und Restriktionen

In Husen-Kurl überwiegen positive Aspekte. Im Vergleich zu anderen Ortsteilen weist der Ort nur geringe städtebauliche Mängel auf. Dennoch gibt es in einigen Teilbereichen bauliche und funktionale Störungen und Defizite im Bestand, die behoben, oder sofern dies nicht möglich ist, zumindest reduziert werden sollen, um die Attraktivität Husen-Kurls weiter zu steigern.

Bahnlinie

Die ICE-Strecke Dortmund-Hamm durchschneidet Husen-Kurl von Südwest nach Nordost und stellt eine räumliche Barriere mit einer erheblichen Trennwirkung dar, die nur an vier Stellen (zwei Bahnunterführungen, ein beschränkter Bahnübergang und ein Fußgängertunnel) überwunden werden kann. Darüber hinaus wirkt die Bahnlinie als Lärm- und auch als Erschütterungsquelle auf die in der Nähe der Bahnstrecke wohnende Bevölkerung.

Auch wenn die negativen Auswirkungen der Bahnlinie offenkundig sind, muss diese wichtige Schienenstrecke als eine unabänderliche Restriktion innerhalb des Ortsteils angesehen werden. Allerdings ist es Aufgabe der Rahmenplanung, die bestehenden Probleme zu thematisieren und Verbesserungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

Bahnhof Kurl

Das historische, denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude des Bahnhofs Kurl wird schon seit vielen Jahren von der Deutschen Bahn AG nicht mehr als Empfangsgebäude benötigt. Es fungiert lediglich noch als Durchgang zu den Gleisen und wird aktuell lediglich im Sinne eines „Stillstandsmanagements“ betrieben; d. h. im Bedarfsfall werden notwendige Reparaturen durchgeführt, um die Verkehrssicherungspflicht wahrzunehmen. Leider drückt sich der langjährige Leerstand in einer starken optischen Verwahrlosung aus, die insbesondere durch Graffiti an den Außenwänden, Vandalismus und bauliche Schäden deutlich wird.



Abb. 15: Bahnhof Kurl

Auch das Bahnhofsumfeld ist verbesserungsbedürftig. Die Situation des ruhenden Verkehrs im Umfeld des Bahnhofs ist unbefriedigend. Die Parkierungsflächen sind schadhaft und werden relativ ungeordnet zugeparkt. Die vorgelagerte Grünfläche (Mühlacker) wird bislang wenig genutzt und erscheint eher als Abstandsgrün. Sie könnte durch Schaffung von Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten sowie durch gestalterische Akzentuierung aufgewertet werden.

Gestalterische Defizite im Ortszentrum

Im Bereich des Ortskerns, im Kreuzungsbereich Wickeder Straße / Husener Straße, bestehen gestalterische Defizite. Die an dieser Stelle bereitgestellten Wertstoffcontainer sind unzureichend in das städtebauliche Umfeld integriert. Im Zusammenspiel mit dem sehr breiten und nicht ausreichend strukturierten Straßenquerschnitt der Husener Straße und dem nur geringen Bauvolumen des „Dorfkiosk“ entsteht ein unbefriedigender Gesamteindruck eines städtebaulich nicht gefassten Raumes. Die südlich angrenzende Grünfläche weist zwar ortsbildprägenden Baumbestand auf und ist durch einen guten Pflegezustand gekennzeichnet, wird jedoch nur wenig zum Aufenthalt genutzt.



Abb. 16: Dorfkiosk und Wertstoffcontainer

Verstärkt wird der negative Eindruck des Husener Ortskerns dadurch, dass auch die Fläche auf der gegenüberliegenden Straßenseite an der Wickeder Straße unbebaut ist. Die Eigentümer der Grundstücke haben das hier (durch den rechtsverbindlichen Bebauungsplan Scha 114 – Kühlkamp-) bestehende Baurecht bisher nicht ausgenutzt.

Hinzu kommt außerdem, dass sich die vorhandenen älteren Gebäude (östlich der Einmündung der Wickeder Straße in die Husener Straße sowie nördlich der Husener Straße) in einem sanierungsbedürftigen Zustand befinden und das Ortsbild stark beeinträchtigen.

Sportplatz Eichwaldstadion

Der Sportplatz Eichwaldstadion, Heimat des Fußballvereins SC Husen-Kurl, liegt zentral im Ort. In direkter Nachbarschaft befindet sich das Husener Schulzentrum, so dass auch der Schulsport auf dem Sportplatz stattfinden kann – eigentlich eine optimale und wünschenswerte Situation. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Sportplatz liegen jedoch auch Wohngrundstücke (siehe Abbildung auf der nächsten Seite). Auf Grund der räumlichen Nähe stellen die unver-

meidbaren Immissionen, die der intensive Sportbetrieb verursacht, eine erhebliche Störung für die direkten Anlieger dar.

Ein in Auftrag gegebenes Gutachten hat zum Teil deutliche Lärmpegelüberschreitungen bestätigt. Eine Verbesserung der Situation durch den Bau von Schallschutzwänden ist leider nicht möglich. Das nordwestlich angrenzende Hochhaus wäre nur mit einer Schallschutzwand von über 10m Höhe abzuschirmen. Dies ist städtebaulich nicht vertretbar und wegen der erforderlichen Abstandsflächen bauordnungsrechtlich nicht umsetzbar. Daraufhin wurden die Trainings- und Spielzeiten des Sportvereins stark eingeschränkt. Diese Maßnahme belastet jedoch den bisher gerade in der Jugendarbeit erfolgreichen Verein, da Mitgliederverluste drohen.

Aus diesem Grund erfolgte der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Scha 145 - Sportplatz Husen-Kurl -, der am Ortsrand westlich der Kurler Straße die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen neuen Sportplatz schaffen soll (siehe auch Kap. 5.2). Die Weiterführung des schulischen Sportbetriebs auf dem Platz am Eichwaldstadion steht nicht in Frage.



Abb. 17: Sportplatz Eichwaldstadion

Brachflächen

Im vorangegangenen Kapitel „Qualitäten und Potenziale“ wurden die Fläche der ehemaligen Zeche Kurl und der ehemalige Parkplatz der Fa. Deilmann-Haniel als Flächen mit Entwicklungspotenzial vorgestellt. Der Zustand der Flächen stellt allerdings auch eine Störung im Ortsbild dar. Der Untergrund ist teilweise kontaminiert, Gutachten liegen vor.

Hinterlandentwässerung Kurler Busch

Das Niederschlagswasser des Kurler Busch wird derzeit über Gräben gesammelt und wird zur Zeit gemeinsam mit dem Abwasser aus dem angeschlossenen kanalisiertem Einzugsgebiet in einer Rohrleitung dem Abfangsammler der bereits naturnah umgestalteten Körne zugeführt.

Zukünftig sollen im Zuge der sogenannten „Hinterlandentwässerung“ das aus den nördlich vom Siedlungsbereich Husen-Kurles gelegenen Freiflächen anfallende Oberflächenwasser von der Mischwasserkanalisation abgekoppelt und über separate, teil offen, teils verrohrt geführte Gewässertrassen der Körne zugeleitet werden (s. Abbildung 18). Diese Maßnahme ist zur Erfüllung der wasserrechtlichen Vorschriften erforderlich und entlastet zudem das vorhandene

Kanalnetz und die Abwasserbehandlungsanlagen des Lippeverbandes.

Die möglichen Gewässertrassen sind bei allen Planungen und Maßnahmen im Bereich zwischen Körne und Kurler Busch, u. a. also auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Kurl und im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Scha 136 – südlich Husener Straße, zu beachten.

Platzstraße / Töllenkamp

Das Wohngebiet nördlich der DB-Strecke Dortmund-Hamm ist durch eine Ringschließung aus den Straßen Lange Wiese, Schüttersort, Töllenkamp und Platzstraße erschlossen. Im südlichen Bereich ist jedoch die Straße Töllenkamp an der Einmündung zur Rumpstraße unterbrochen. Südlich der Straße Töllenkamp verläuft parallel die Platzstraße, ohne hierbei Grundstücke zu erschließen, so dass eine nicht zweckmäßige doppelte Straßenführung vorliegt.

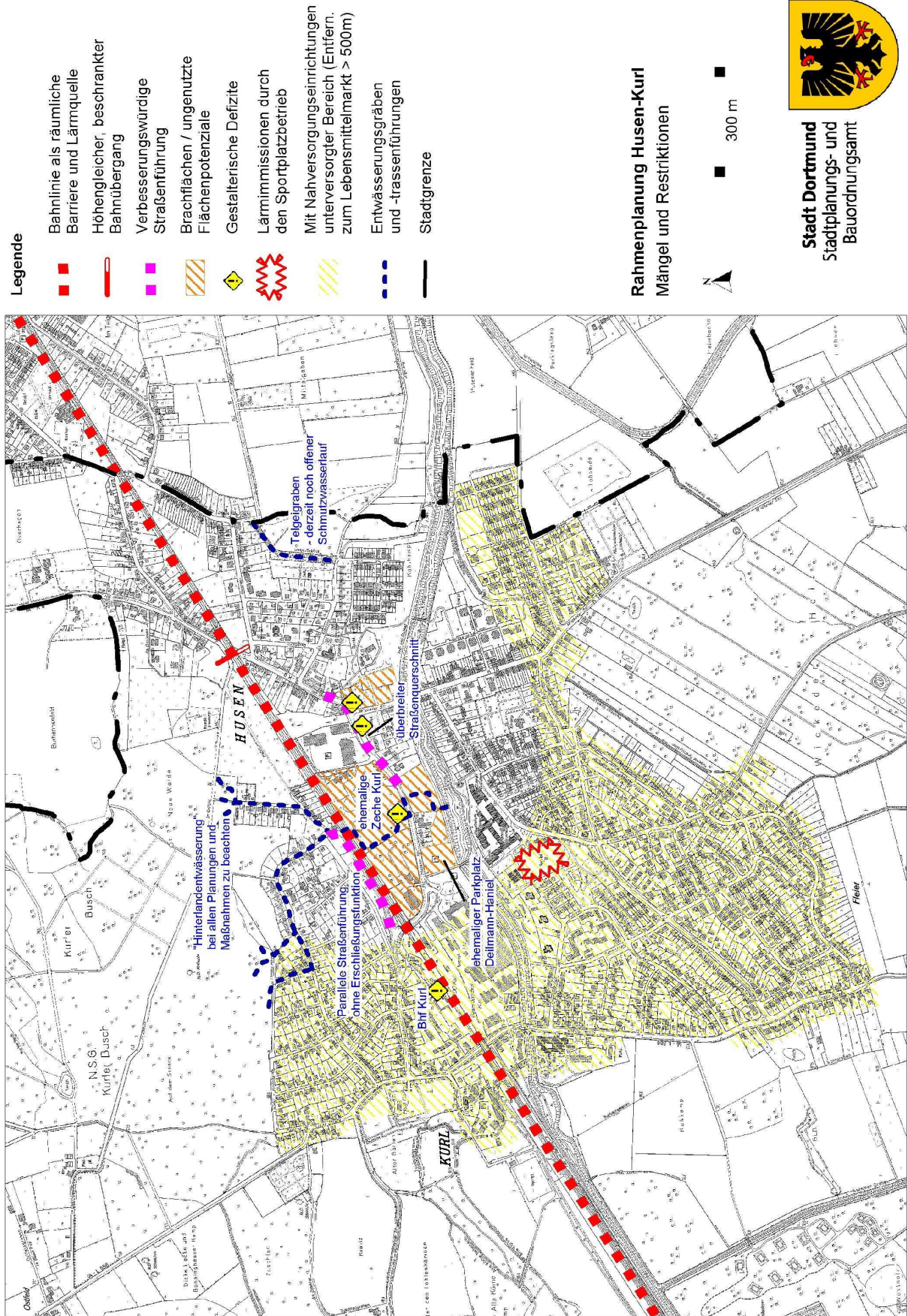


Abb. 18: Mängel und Restriktionen

Legende

- Bahnlinie als räumliche Barriere und Lärmquelle
- Höhengleicher, beschränkter Bahnübergang
- Verbesserungswürdige Straßenführung
- Brachflächen / ungenutzte Flächenpotenziale
- Gestalterische Defizite
- Lärmimmissionen durch den Sportplatzbetrieb
- Mit Nahversorgungseinrichtungen unversorgter Bereich (Entfern. zum Lebensmittelmarkt > 500m)
- Entwässerungsgräben und -trassenführungen
- Stadtgrenze

**Rahmenplanung Husen-Kurl
Mängel und Restriktionen**

300 m



Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt

5 Städtebauliche Rahmenplanung

5.1 Leitbilddefinition

Für die weitere Planung ist es zunächst sinnvoll, ein übergeordnetes städtebauliches Leitbild für Husen-Kurl zu definieren. Hierbei gilt es, den besonderen Charakter des Ortes herauszuarbeiten und in eine prägnante Kurzformel, eine Art Slogan, zu bringen. Das so definierte Leitbild soll dann eine Richtschnur für künftige Strategien und Aktivitäten sein.

Was jedoch sind die herausragenden Merkmale Husen-Kurls? Welche Kernaussage beschreibt den Ortsteil treffend und kann als Grundlage für die künftige Entwicklung dienen?

„Leben an der Körne“

Das so formulierte Leitbild drückt verschiedene Aspekte aus, die Husen-Kurl kennzeichnen und die bei der weiteren Planung Leitlinie sein sollen.

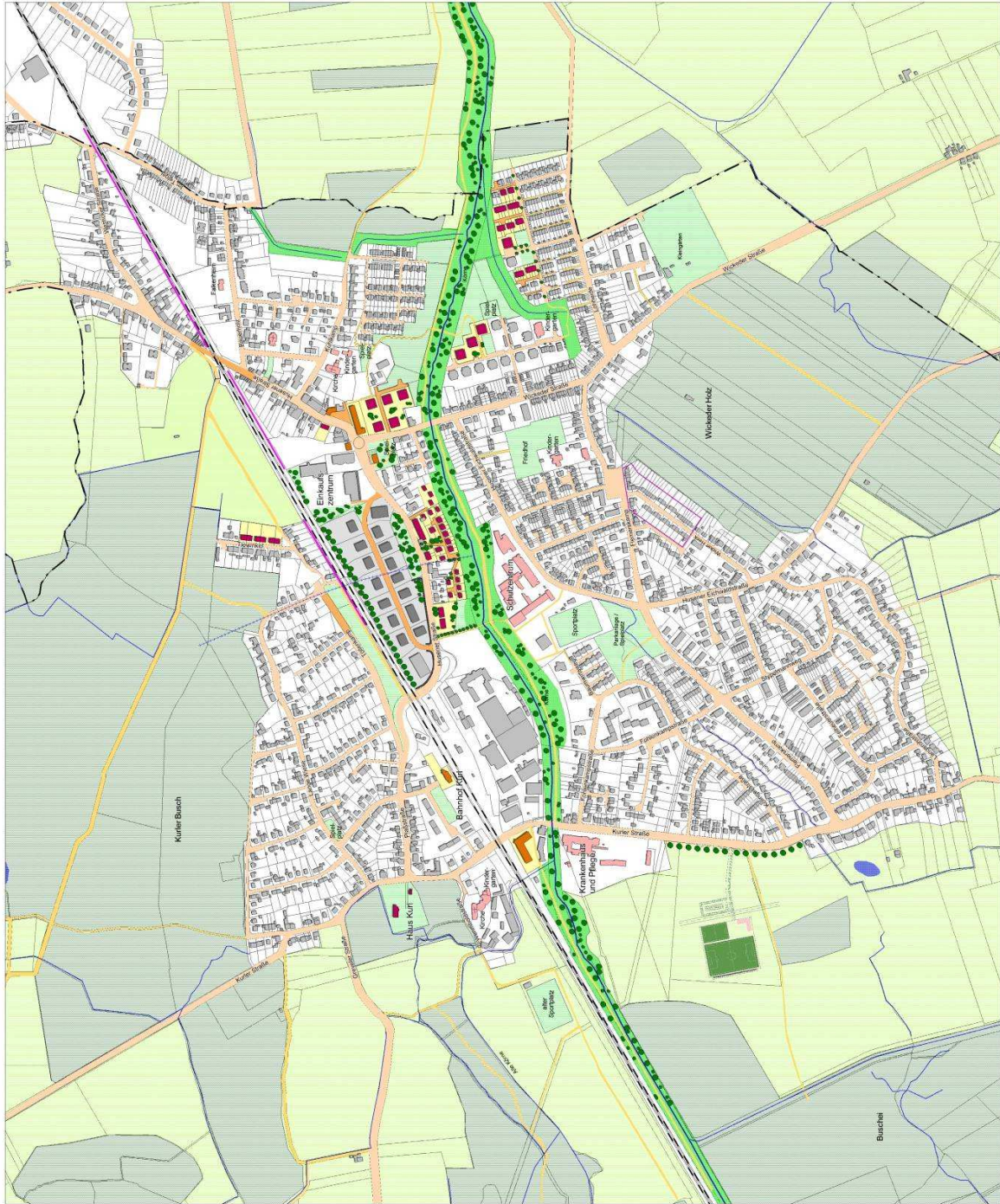
Leben...

Husen-Kurl ist kein reiner Wohnstandort, keine Trabantenstadt vor den Toren Dortmunds, sondern vielmehr ein Ortsteil „zum Leben“. Das Nahversorgungszentrum, die gute soziale Infrastruktur, Arbeitsplätze im gewerblichen Bereich und die qualitativ hochwertigen Freiräume in direkter Umgebung - all dies macht Husen-Kurl zu einem Ortsteil, der seinen Bewohnern mehr bieten kann, als nur der Standort der eigenen Wohnung bzw. des eigenen Hauses zu sein. Dieses Merkmal soll mit der Rahmenplanung weiter gestärkt werden.

...an der Körne

Die renaturierte Körne durchfließt Husen-Kurl zentral in West-Ost-Richtung und prägt den Ort somit sehr stark. Das „Körnetal“ kann als ein Alleinstellungsmerkmal des Ortsteils innerhalb der Stadt Dortmund beschrieben werden, dessen Qualität als Naherholungsraum direkt „vor der Haustür“ zudem bereits heute von hohem Wert für den Standort ist. Darüber hinaus liegen auch viele der Entwicklungsflächen der Zukunft, beispielsweise die Wohnbauflächen in den Bebauungsplänen „Kühlkamp“ und „Südlich Husener Straße“ oder sogar die Zechenbrache, in Körnenähe. Es liegt auf der Hand, diese Qualität durch die Rahmenplanung zu bewahren und weiter auszubauen.

RAHMENPLANUNG HUSEN-KURL



LEGENDE

- Wohnen, geplant
- Gewerbe, geplant
- Sonstige Funktionen, geplant (Handel, soziale Infrastruktur)
- Bestehende Gebäude
- Soziale Infrastruktur (Bestand)
- Durch Beseitigung des Bahnübergangs betroffene Gebäude
- Gestalterisch erhaltenswertes Ensemble
- Renaturierte Grünbereiche an Gewässern
- Siedlungsbezogene Grünflächen
- Waldflächen
- Sonstige Landschaftsräume
- Baumstrukturen
- Gewässer
- Entwässerungstrasse
- Geplante Straßen
- Geplanter Kreisverkehr
- Bestehende Straßen
- Bestehende Wegeverbindungen
- Bahnlinie
- Lärmschutz an Schienenwegen
- Sportplatz, geplant
- Gasleitung
- Stadtgrenze

RAHMENPLANUNG HUSEN-KURL



Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

5.2 Schwerpunktthema 1: Maßnahmen zur Stärkung der gestalterischen und funktionalen Struktur des Ortes

Zur Strukturierung der vielfältigen Anforderungen an die Rahmenplanung werden im Folgenden zunächst Schwerpunktthemen gebildet, unter denen verschiedene Maßnahmen zusammengefasst werden können. In diesem ersten Themenblock stehen Maßnahmen im Mittelpunkt, die zur Stärkung der gestalterischen und funktionalen Struktur des Ortes beitragen sollen. Hierbei werden aus planerischer Sicht verschiedenste Themenbereiche, wie etwa die Revitalisierung von Brachflächen oder die Gestaltung von Plätzen, berührt.

Der zweite Schwerpunkt umfasst den Themenbereich Verkehr. Im dritten Block schließlich geht es um die Perspektiven der Wohnungsbauentwicklung.

5.2.1 Zukunft des Vereinssports in Husen-Kurl

Aufgrund der bereits beschriebenen engen Nachbarschaft von Wohnen und Sportbetrieb

auf dem zentral gelegenen Platz am Schulzentrum kommt es abends und besonders am Wochenende zu gutachterlich nachgewiesenen Lärmbelastungen für die direkten Anlieger. Lärmschutzwände stellen wegen der zum Schutz der Anlieger erforderlichen erheblichen Höhen keine Option zur Minderung des Konflikts dar. Die stattdessen erforderliche Reduktion der Belegungszeiten des Platzes schränkt den Fußballverein in seinen Aktivitäten stark ein und gefährdet ihn in seiner Existenz. Es wurde deshalb nach Ausweichstandorten für einen Sportplatzneubau in Husen-Kurl gesucht.

Der aus städtebaulicher Sicht gut geeignete Standort auf dem zentral gelegenen und teilweise brachliegenden Zechengelände (Nr. 4) ist in privatem Eigentum. Es wurden Gespräche mit der Eigentümergesellschaft geführt, da eine grundsätzliche Bereitschaft zur Prüfung einer solchen Nutzung signalisiert worden war. Die neue Sportanlage sollte privat errichtet und von der Stadt und dem Verein gepachtet werden. Wegen des Vorhandenseins von industriellen Altlasten, des erforderlichen Baus von Lärm-

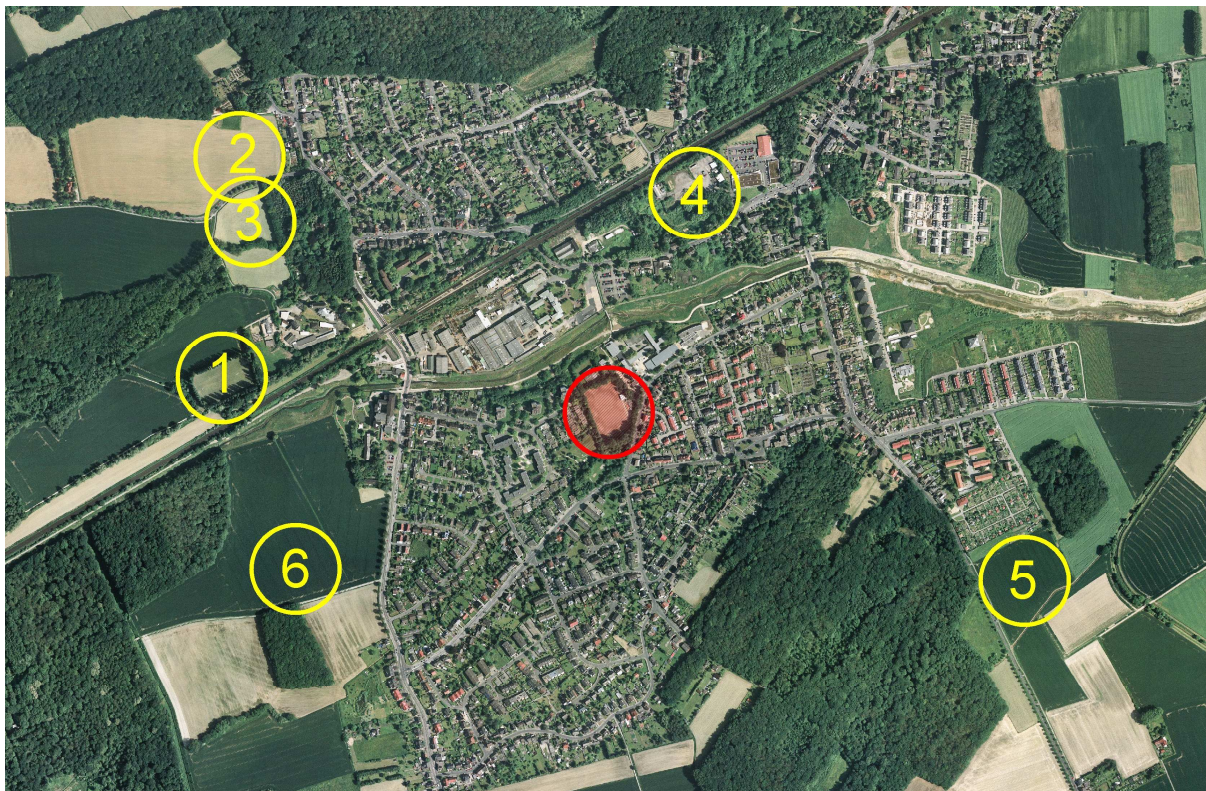


Abb. 20: Standortalternativen für neuen Sportplatz

schutzwänden auch an diesem Standort und wegen der zu erwartenden Kosten für die Verlagerung von dort ansässigen Gewerbebetrieben ergaben sich geschätzte Gesamtkosten, die ca. 2,5 mal so hoch liegen wie an einem Standort am Ortsrand. Die sich daraus ergebenden an den Eigentümer zu entrichtenden Nutzungsgebühren können nicht finanziert werden.

Alle sonstigen möglichen Standorte liegen außerhalb des jetzigen Ortsrandes im Landschaftsschutzgebiet und jeweils auch in der Nähe von Naturschutzgebieten. Zusätzlich ist zu beachten, dass ein ausreichender Abstand des Hauptspielplatzes zur benachbarten Wohnbebauung eingehalten werden muss, um einen voll ausnutzbaren, zukunftssicheren Sportplatz zu erhalten. Dies führt in allen Fällen zu Konflikten mit den Belangen von Natur- und Landschaftsschutz. Die möglichen Standortalternativen nördlich und südlich der Greveler Straße (Nr. 2 und 3) sowie östlich der Wickeder Straße (Nr. 5) schießen in einer Vorprüfung eindeutig aus. Ausschlaggebend waren u. a. die ungünstige Erreichbarkeit aus den Wohnquartieren, nicht ausreichende Flächenangebote sowie die fehlende

Flächenverfügbarkeit, da sich die Flächen nicht im Eigentum der Stadt Dortmund befinden.

Im Vergleich zwischen den beiden weiteren zu prüfenden Standorten westlich Weriboldstraße (Nr. 1) und westlich Kurler Straße (Nr. 6) stellt sich der Standort westlich der Kurler Straße aus städtebaulicher Sicht als der günstigere dar. Zwar wird durch das Planvorhaben an beiden Standorten, wie bereits erwähnt, in Natur und Landschaft eingegriffen. Der Standort Kurler Straße ist im Flächennutzungsplan derzeit aber nur als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt, nicht als Grünfläche für die naturnahe Entwicklung wie der Standort Weriboldstraße. Darüber hinaus weist der Standort Kurler Straße eine günstigere Lage zum Siedlungsschwerpunkt südlich der Bahnlinie auf. Im Gegensatz zum Standort Weribold ist hier zudem die Erschließung auf städtischem Gelände gesichert.

Daraufhin wurde für den Standort westlich der Kurler Straße das Bebauungsplanverfahren Scha 145 „Sportplatz Husen-Kurl“ eingeleitet. Abbildung 21 zeigt den Vorentwurf der Planung zum Stand Oktober 2012.



Abb. 21: Vorentwurf Sportplatz Husen-Kurl

5.2.2 Nutzung des Geländes der ehemaligen Zeche Kurl

Das Gelände der ehemaligen Zeche Kurl wird im Norden durch die Trasse der Bahnlinie Dortmund-Hamm, im Osten durch das Einkaufszentrum und im Süden und Westen durch die Husener Straße begrenzt. Hier wurden 1856 die ersten Schächte geteuft und zwischen 1873 und 1918 eine Kokerei und eine Brikettfabrik betrieben. 1931 wurde die Zeche geschlossen; seitdem liegt die Fläche in weiten Teilen brach. Der Flächennutzungsplan stellt für den gesamten Bereich Gewerbegebiet dar, was im östlichen Teil auch weitestgehend der realen (Zwischen-)Nutzung entspricht. Hier sind kleinere Lagerflächen einer Spedition, der Vereinstreff der Oldtimerfreunde Husen und ein Schweißfachbetrieb angesiedelt. Auf Teilflächen sind alter Baumbestand und durch natürliche Sukzession entstandene Biotope vorhanden, die bei einer Überplanung zu berücksichtigen sind.

Auf Grund seiner sehr zentralen Lage in Husen-Kurl besitzt das Areal weiteres Entwicklungspotenzial. Für empfindliche Nutzungen, wie etwa Wohnbebauung, ist der Standort allerdings un-

geeignet. Insbesondere die Nähe zur nördlich verlaufenden Bahnlinie und der von dieser Quelle ausgehende Lärm stellen hierbei ein Hindernis dar. Zudem weist der industrielle Altstandort Bodenkontaminationen auf. Die Karte über Altstandorte und Altablagerungen des Umweltamtes der Stadt Dortmund weist die Fläche als Altstandort (Industrie) und Altablagerung (Schüttung) aus. Demnach befinden sich im Untergrund Hausmüll, eine Bergehalde und Bestandteile, die der ehemals vorhandenen Zeche und Kokerei zuzuordnen sind. Nach ersten Untersuchungen erscheint eine gewerbliche Nutzung des Standorts gleichwohl möglich. Welche Sanierungs- und Sicherungsmaßnahmen hierfür gegebenenfalls im Einzelnen nötig wären, müssten weitere Untersuchungen zeigen.

Unter Beachtung der gegebenen Restriktionen wird für das ehemalige Zechengelände eine gewerbliche Nutzung vorgeschlagen. Auf Grund der innerörtlichen Lage bietet sich insbesondere die Ansiedlung von Betrieben an, die wenig emittieren und z.B. als Handwerksbetriebe Leistungen für die Husen-Kurler Bevölkerung erbringen.



Abb. 22: Rahmenplan - Ausschnitt Zechengelände

Zur Erschließung der Fläche bietet es sich an, zwei Zufahrten von der Husener Straße vorzusehen. Der im südlichen Bereich der Fläche vorhandene Baumbestand sollte weitestgehend erhalten werden. Auf diese Weise kann auch eine bessere räumliche und optische Trennung zwischen der vorhandenen und geplanten Wohnbebauung südlich der Husener Straße und dem neuen Gewerbegebiet erreicht werden. Zusätzlich ist ein ausreichender Immissionschutz u. a. durch den Ausschluss störender Betriebsarten zu gewährleisten.

Bei der Entwicklung des Geländes muss der momentan vorhandene Bestand beachtet werden. Dies betrifft zum einen die aktuellen Nutzer der Fläche, welche bei der Konkretisierung der Planung eingebunden werden müssen, um entweder ihre aktuellen Standorte in die Planungen integrieren zu können oder gegebenenfalls Ersatzstandorte zu suchen. Zum anderen wird der Umgang mit der Mauer, welche sich im Westen des Geländes auf der Grundstücksgrenze zur Husener Straße befindet, zu diskutieren sein. Die Entscheidung über Fortbestand oder Abriss hängt hierbei von der konkreten künftigen Nutzung der Flächen ab. In diesem Bereich befindet sich auch ein eventuell erhaltenswertes, leerstehendes Zechengebäude, für das eine neue Nutzung gesucht werden könnte. Nicht zuletzt sind der alte Baumbestand und die durch natürliche Sukzession entstandenen Biotope zu berücksichtigen.

5.2.3 Gestaltungs- und Baukonzept Husener Zentrum

Der Kreuzungsbereich Husener Straße / Wicker Straße und der Ostteil der Husener Straße können als das „lebhafteste Zentrum“ Husens bezeichnet werden. Hier treffen zwei der am stärksten frequentierten Straßen des Ortes aufeinander und hier befindet sich mit dem neu entstandenen Einkaufszentrum sowie weiteren Einzelhandelsgeschäften das so genannte „Ortsteilzentrum“.

Bisher präsentiert sich dieser zentrale Bereich jedoch teilweise wenig ansprechend. Die Probleme wurden bereits dargestellt: unter anderem sind dies der überbreite Straßenquerschnitt der Husener Straße, die schlecht integrierten Wertstoffcontainer, vernachlässigte Gebäude sowie brachliegende Grundstücke. Die Rahmenplanung reagiert auf diese Ausgangssituation mit einem Gestaltungs- und Baukonzept für das Husener Zentrum. Dieses umfasst den Bereich von der Grünfläche im Westen bis zum heute noch bestehenden Bahnübergang im Osten (siehe Abbildung 23).

Die Grünfläche und der hier vorhandene Baumbestand sollten unbedingt erhalten bleiben und gestalterisch aufgewertet werden. Die Fläche benötigt jedoch eine Belebung. Hierfür wird ein Café mit Außengastronomie vorgeschlagen. Auf Grund des in die Grünfläche integrierten Spielplatzes ist ein speziell auf Familien ausgerichtetes Konzept denkbar. Ob für diese Nutzung der bestehende Pavillon genutzt werden kann oder mittelfristig ein Neubau erforderlich ist, muss in detaillierteren Planungen geklärt werden. Die im Gehwegbereich nördlich der Grünfläche derzeit noch platzierten Wertstoffcontainer werden im Konzept weiter östlich aufgestellt und durch die Kombination mit Parkplätzen und entsprechender Begrünung städtebaulich besser integriert.

Neben der dauerhaft vorgesehenen Nutzung eines Cafés am Rande der Grünfläche bietet sich der breite Straßenraum der Husener Straße auch für temporäre Nutzungen an. Der sehr breite Gehwegbereich könnte auf Grund der zentralen Lage und der direkten Nachbarschaft des Einkaufszentrums periodisch als Aufstellfläche für Marktstände genutzt werden. Für einzelne Festivals, wie beispielweise das Dorffest, könnte auch die gesamte Straßenbreite der Husener Straße zwischen den beiden Zufahrten des Einkaufszentrums ausgenutzt werden. Die Verkehrsführung im Ortsteil müsste für diesen Zeitraum angepasst werden.

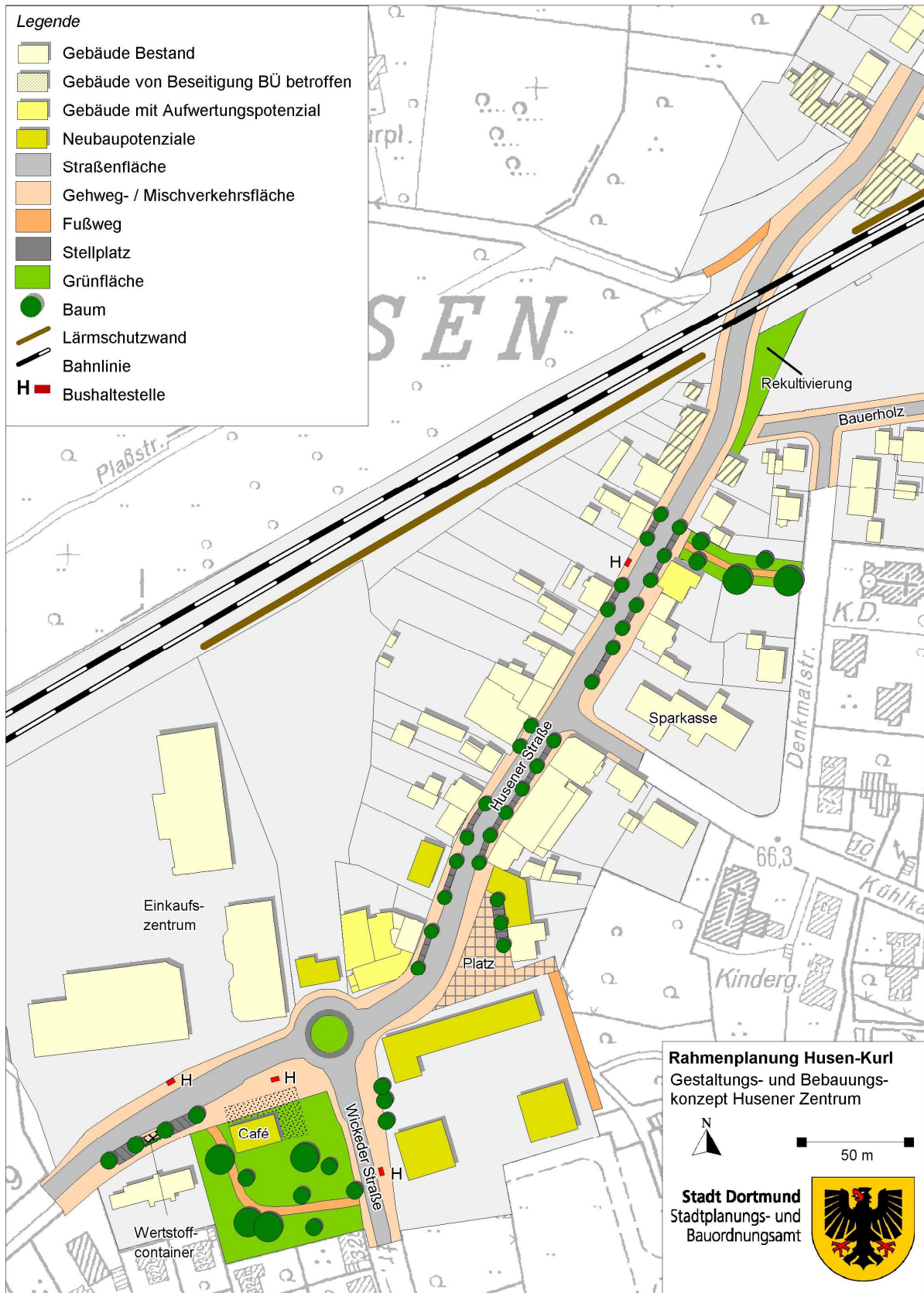


Abb. 23: Gestaltungskonzept Husener Straße

Alternativ zu einem Café ist an der Husener Straße auch ein größerer Baukörper vorstellbar, der Teile des überbreiten Straßenraumes nutzt und die Grünfläche und den Baumbestand weitgehend unangetastet lässt. Vorbehaltlich der noch durchzuführenden Standortuntersuchung wäre beispielweise eine Tageseinrichtung für Kinder an diesem Standort denkbar.

Die zurzeit noch brachliegenden Grundstücke auf der Ostseite der Wickeder Straße stellen einen wichtigen Bereich für das „städtebauliche Gesicht“ des Husener Ortskerns dar. Hier besteht ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan (Scha 114 – Kühlkamp), der u. a. einen geschlossenen Gebäudekomplex als Raumkante für einen an die Husener Straße südlich angrenzenden Stadtteilplatz vorsieht. Die denkbaren Nutzungsmöglichkeiten für dieses Gebäude sind vielfältig. Möglich wäre etwa ein Wohn- und Geschäftshaus, welches Raum für weitere kleinere Fachgeschäfte bietet, die das Angebot an der Husener Straße ergänzen. Alternativ könnte bei vorhandener Nachfrage auch eine weitere Seniorenwohnanlage entstehen, die in der Erdgeschosszone Läden oder Seniorenpflegeangebote und in oberen Geschossen Seniorenwohnungen anbietet. Die Realisierung des Bebauungsplanes scheiterte bisher jedoch an unterschiedlichen Interessen der privaten Grundstückseigentümer. Auf Grund der großen Bedeutung dieses Bereiches für das städtebauliche Bild in der Husener Mitte ist die Stadt Dortmund allerdings weiterhin bestrebt, die Flächen einer Bebauung zuzuführen und potentielle Investoren in jeder Hinsicht zu unterstützen.

Weitere Neubaupotenziale in der Husener Ortsmitte bestehen nördlich der Husener Straße, östlich und westlich angrenzend an die Gebäude Husener Straße 54 / 56. Das Gebäude Husener Straße 54 (Diskothek „Paint House“) steht unter Denkmalschutz. Der westlich des Gebäudes mögliche Baukörper muss sich daher in Trauf- und Firsthöhe am Denkmalobjekt orientieren, sollte jedoch nicht an dieses angebaut werden. Das Gebäude Husener Straße 54 wirkt selbst

zunehmend vernachlässigt und hat einen negativen Einfluss auf das städtebauliche Bild des Husener Ortskerns. Eine Aufwertung des Gebäudes wäre hier dringend erforderlich, liegt jedoch in der Verantwortung des Privateigentümers.

Im weiteren Verlauf der Husener Straße in östlicher Richtung ist eine Umgestaltung des Straßenraums beabsichtigt. Ein erster Vorentwurf sieht hier eine Begrünung des Straßenraums und ein teilweise Neuordnung der Parkplätze vor. Zur Konkretisierung dieses Vorentwurfs und zur weiteren Abstimmung, etwa mit den konkreten Anforderungen des Bus- oder Radverkehrs, ist ein verkehrstechnischer Straßenentwurf nötig. Die Umgestaltung des Straßenraumes muss zudem in enger Abstimmung mit den Planungen zur Beseitigung des Bahnübergangs und zur möglichen Umwandlung der Kreuzung Husener Straße / Wickeder Straße in einen Kreisverkehr erfolgen (siehe hierzu Kapitel 5.3). Das Gebäude Husener Straße 73 (ehemals Apotheke) weist einen Leerstand im Erdgeschoss auf und ist derzeit stark durch Graffiti verunreinigt. Hier wären eine Neunutzung des Erdgeschosses und eine gestalterische Aufwertung des Gebäudes durch den Privateigentümer wünschenswert.

5.2.4. Nutzung des Bahnhofsgebäudes des Bahnhofs Kurl

Das ehemalige Empfangsgebäude des Bahnhofs Kurl am Mühlackerplatz steht leer und präsentiert sich seit Jahren in einem Zustand der optischen Verwahrlosung. Wie in Kapitel 4.2 beschrieben, wird das Gebäude von der Deutschen Bahn AG nicht mehr für Betriebszwecke benötigt. Eine durchgreifende, anlassfreie Objektsanierung ist seitens der Bahn nicht vorgesehen.

Bereits 1992 hat die Stadt Dortmund ein Konzept zur Sanierung und Neunutzung des Gebäudes erstellen lassen. Diese Untersuchung zur Ermittlung der Nutzungspotenziale des Empfangsgebäudes konnte jedoch nicht dazu beitragen, das Objekt einer neuen Nutzung zuzuführen. Auch die bisherigen Versuche der Deut-

schen Bahn AG das Gebäude zu veräußern waren nicht erfolgreich. Gutachten zum Bauzustand und zur Ermittlung des Werts des Gebäudes sollen nun einen Verkauf vorbereiten. Ein Ankauf des Gebäudes durch die Stadt Dortmund kommt aktuell nicht in Frage.

Grundsätzlich sind für das Gebäude verschiedene gewerbliche Nutzungen denkbar. Eine Möglichkeit könnte beispielsweise eine gastronomische Nutzung darstellen, die – ähnlich wie auch beim „Alten Bahnhof“ in Dortmund-Huckarde – einen Gästekreis, der über den örtlichen Bereich hinausgeht, anspricht. Hierfür sprächen die Standortvorteile am Haltepunkt des Nahverkehrs und die gute Erreichbarkeit mit dem Auto. Auch für eine soziale Nutzung bietet sich der Standort unter Umständen an. Ein Umbau zu Wohnungen kommt wegen der Lage unmittelbar neben den Gleisen nicht infrage.

Die Stadt wird private Initiativen, Interessenten und natürlich auch mögliche neue Eigentümer mit Beratungsleistungen unterstützen, wenn diese mit Nutzungskonzepten auf die Stadt zukommen, die aus stadtplanerischer Sicht für diesen Standort in Frage kommen (s. o.). Zu bedenken ist bei allen Überlegungen, dass das Gebäude unter Denkmalschutz steht. Jede bauliche Änderung oder Nutzungsänderung stehen daher unter dem Erlaubnisvorbehalt der Denkmalbehörde.

5.2.5 Gestaltung des Bahnhofsumfelds

Das Bahnhofsvorfeld dient als Parkplatz für Bahnbenutzer und befindet sich in einem wenig ansprechenden Zustand. Eigentümerin der Fläche und zuständig für Planung und Finanzierung einer Umgestaltungsmaßnahme ist die Deutsche Bahn.

Eine Verbesserung der Freifläche wäre durch die Schaffung von Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten sowie eine gestalterische Akzentuierung möglich. Die Gestaltung des unmittelbaren Umfeldes des Bahnhofsgebäudes ist hierbei sicherlich in erster Linie von dessen neuer Nut-

zung abhängig, so dass zum jetzigen Zeitpunkt noch kein konkreter Planungsvorschlag gemacht werden kann.

Für den weiter gefassten Bereich ist jedoch vorstellbar, dass durch eine Gliederung der Parkplatzfläche östlich des Gebäudes, etwa durch Baum- oder Heckenpflanzungen, eine spürbare Erhöhung der Attraktivität dieses Bereiches zu erreichen ist.

Darüber hinaus wäre denkbar, eine Trennung in eine den Fußgängern vorbehaltene Zone im Süden und Westen und eine Zone für die Kfz-Erschließung im Nordosten vorzunehmen. Die Zufahrt von Norden (Mühlackerstraße) könnte gesperrt werden. Ein entsprechender Vorschlag müsste noch verkehrstechnisch überprüft werden, wäre jedoch mit einfachen Mitteln umzusetzen.

Für den gesamten Bahnhofsnahbereich sind zusätzliche Flächen für Wohnbebauung wegen der hohen Lärmbelastung durch den Bahnbetrieb auszuschließen.

5.2.6 Zukunft des Hauses Kurl

Am seit vielen Jahren nicht mehr bewohnten Haus Kurl an der Kurler Straße, der historischen „Keimzelle“ des Ortes Kurl, ist im Jahre 2008 durch einen Brand des Dachstuhl massiver Sachschaden entstanden. Das Gebäude wurde in der Folge abgesichert. Die künftige Nutzung des Gebäudes beziehungsweise des Grundstücks liegt in der Verantwortung der Eigentümer. Die Stadt Dortmund steht einer Wiedernutzung des Grundstücks zu Wohnzwecken grundsätzlich positiv gegenüber.

Zu berücksichtigen ist hierbei allerdings, dass die Fläche im planungsrechtlichen Außenbereich liegt und im Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund als Waldfläche dargestellt ist. Zudem sind die ökologisch wertvollen Bereiche in unmittelbarer Nähe des leerstehenden Gebäudes zu schützen und zu erhalten. Darüber hinaus ist das eingetragene Bodendenkmal „Haus Kurl“ zu beachten.

5.3 Schwerpunktthema 2: Verkehrsinfrastruktur

5.3.1 Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs an der Husener Straße

Das umfassendste Verkehrsprojekt der nächsten Jahre in Husen-Kurl ist die Schaffung einer neuen Straßenunterführung zur Beseitigung des letzten höhengleichen Bahnübergangs ganz im Osten Husens.

Ursprünglich war hierfür eine neue Straße in Verlängerung der Wickeder Straße nach Norden geplant, die unter der Bahnlinie hindurchgeführt wird und dann in östlicher Richtung verschwenkt, um nördlich der Bahnlinie wieder auf die Husener Straße zu treffen. Die für diese Maßnahme gemeinsam von der Stadt Dortmund und der Deutschen Bahn AG erarbeiteten Planfeststellungsunterlagen wurden jedoch im Jahre 2009 vom Eisenbahnbundesamt wegen formaler Bedenken zurückgewiesen.

Die Stadt wurde dadurch gezwungen, einen Bebauungsplan für die Planung aufzustellen. In diesem Zuge wurden Ziele und Zwecke der Planung für eine zeitgemäße städtebauliche Entwicklung und Ordnung an dieser Stelle neu überdacht und bewertet. Im Ergebnis wurde eine flächensparende, ökologisch und ökonomisch weiterentwickelte Alternative entwickelt.

Die neue Lösung sieht vor, die Husener Straße im Bestand tiefer zu legen. Wie auch im Falle der Kreuzungsmaßnahme Kurler Straße erfolgt die Absenkung des Fuß- und Radweges nur auf die halbe Höhe. Die Straße Bauerholz muss im Kreuzungsbereich zur Husener Straße abgebunden und die Führung der Buslinien verändert werden; beides ist technisch bzw. betrieblich möglich. Einige wenige vorhandene Gebäude an der Husener Straße sind durch die Maßnahme direkt betroffen, da sie bei Absenkung der Straße nicht mehr anfahrbar sind. Mit den Eigentümern der Objekte wurden bereits Gespräche geführt.

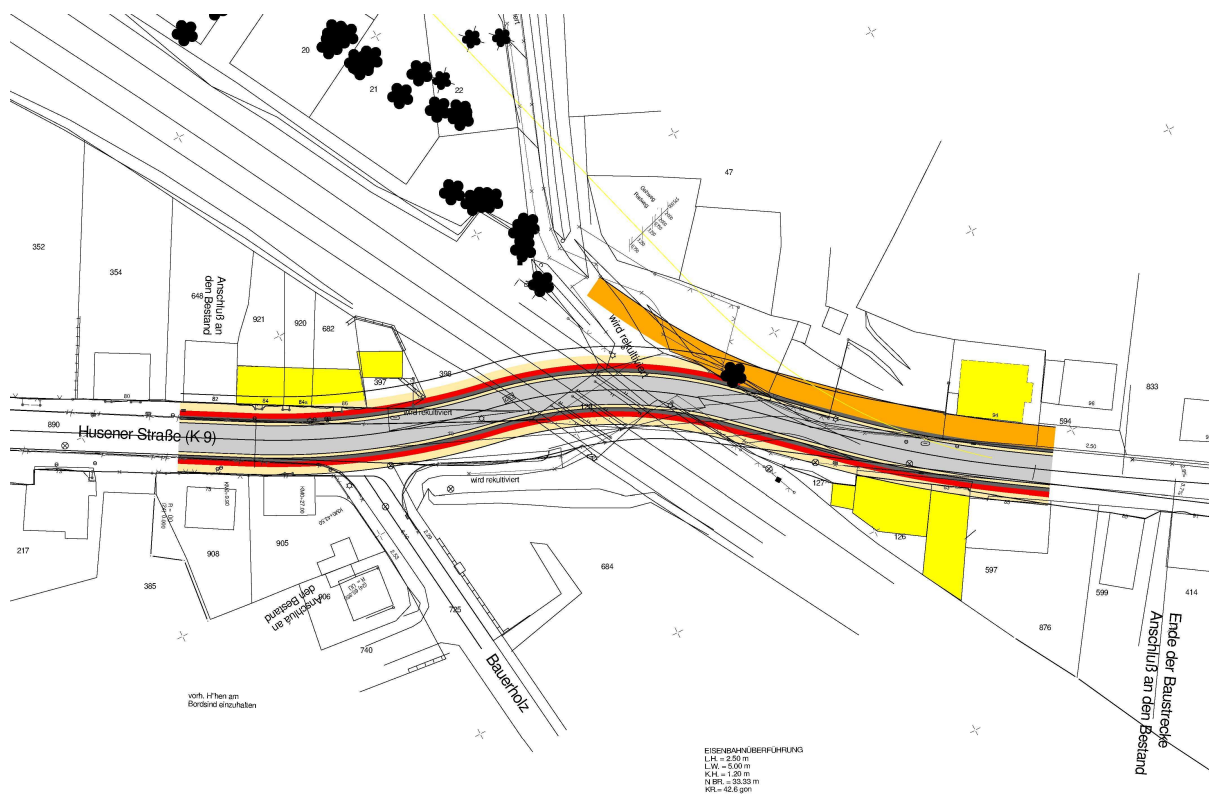


Abb. 24: Beseitigung Bahnübergang

Die Lösung, die Straße im Bestand tiefer zu legen, hat auch zur Folge, dass weiterhin Durchgangsverkehr im Ortsteilzentrum zu erwarten ist. Kombiniert mit der vorgeschlagenen Umgestaltung des Straßenraums (u. a. Neuordnung der Parkplätze, mehr Begrünung, mehr Aufenthaltsqualität) kann dies zur Erhaltung der Attraktivität des Grundzentrums Husen beitragen. Eine Gegenüberstellung der Kosten zeigt, dass die neue Variante trotz zusätzlichen Grunderwerbs kostengünstiger ist als die bislang verfolgte Umfahrungsstraße. Der Eingriff in Natur und Landschaft wird durch die neue Lösung minimiert.

Im weiteren Verlauf der Planungen wird zwischen der Deutschen Bahn und der Stadt Dortmund als erster Schritt eine Planungsvereinbarung geschlossen. Im Folgenden wird die Bestandslösung seitens der Stadt weiter ausgearbeitet werden. Für das erforderliche Planfeststellungsverfahren muss zudem eine Variantenuntersuchung mit Abwägung der planerischen, technischen, umweltrelevanten und finanziellen Aspekte für die Bestandslösung, Umgehungslösung, Beibehaltung des Bahnübergangs und ggf. eine Überführung erfolgen. Mit einem Baubeginn ist aufgrund des umfangreichen Planungsverfahrens nicht vor 2017 zu rechnen.

Die Beseitigung des Bahnübergangs wird insbesondere im Osten Husen-Kurls die Barrierewirkung der Bahnlinie deutlich abmildern, da stauerzeugende Schrankenschließungen zukünftig entfallen. Auch wenn die Rahmenplanung keinen direkten Einfluss auf die Durchführung dieser Baumaßnahme hat, so gilt es doch diese in alle Überlegungen einzubeziehen, um dem Anspruch gerecht zu werden, eine städtebauliche Gesamtkonzeption für den Ortsteil entwickeln zu können.

5.3.2 Umgang mit der Bahnlinie als Lärmemittent

Wie im Kapitel 4.2 bereits dargelegt wurde, stellt die von Südwest nach Nordost durch Husen-Kurl verlaufende ICE-Strecke Dortmund-Hamm eine erhebliche Lärmquelle dar. Die Rahmenplanung, als ein Ideenkonzept für den Ortsteil, ist jedoch nicht das richtige Instrument, um dieser Problematik direkt und aktiv zu begegnen. Im Zuge der Umsetzung der EU-Umgebungsärmrichtlinie wurde jedoch der Schienenverkehrslärm berechnet und in der Lärmkarte visualisiert. Ende 2013 wird diese Berechnung aktualisiert werden.

Die Deutsche Bahn AG (DB) hat zudem im Rahmen des Projektes „Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes“ verschiedene Streckenabschnitte im Dortmunder Stadtgebiet schalltechnisch untersucht. Auf dieser Grundlage wurden von der DB 22 Einzelstandorte ausgewählt, an denen Schallschutzwände errichtet werden sollen. Zu den ausgewählten Streckenabschnitten zählen auch Teile der Schienenwege in Husen-Kurl (siehe Abb. 25). Die Schallschutzwände werden voraussichtlich eine Höhe von drei Metern haben. Die Arbeiten könnten nach Angaben der DB Projekt Bau GmbH im Jahr 2014 abgeschlossen sein.

Für die Gebäude, an denen der Immissionsgrenzwert für die Lärmsanierung überschritten ist, der Bau einer Schallschutzwand aber nicht geplant ist (die Wände lassen sich aus städtebaulichen, technischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht immer realisieren) oder der Bau nicht alleine ausreichend Schutz bietet, können sog. „passive Maßnahmen“ in Betracht kommen. Hierzu zählt unter anderem der Einbau von Schallschutzfenstern. Aus den Mitteln des Lärmsanierungsprogramms der Bahn werden 75% der Kosten von notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen finanziert. Die Deutsche Bahn AG wird die Eigentümer der betroffenen Gebäude anschreiben; geplant ist die Kontaktaufnahme für Ende des Jahres 2013.

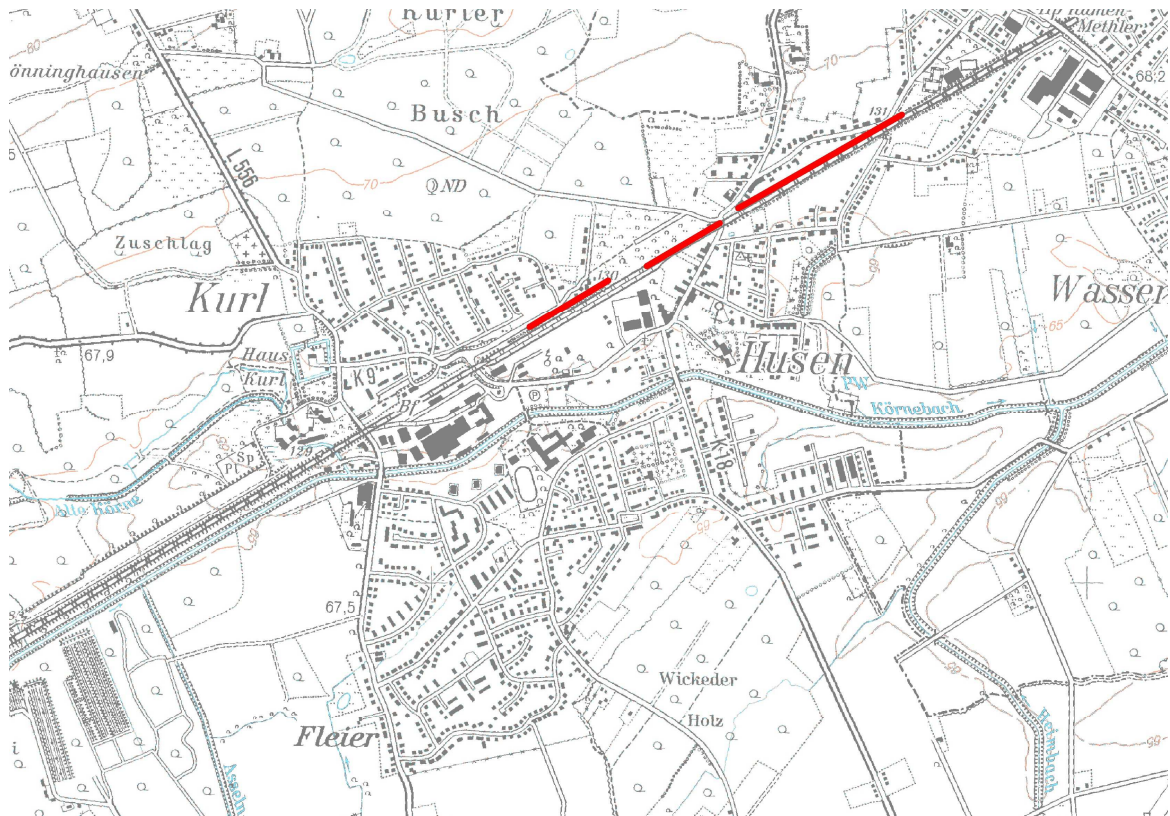


Abb. 25: Lärmsanierung an Schienenwegen durch die DB

Durch die beabsichtigten Schallschutzmaßnahmen der Deutschen Bahn AG werden die Lärmimmissionen der Bahnstrecke deutlich minimiert werden können. Trotzdem wird auch nach Durchführung der Maßnahme in einigen Bereichen des Ortsteils Lärm durch die Bahn wahrnehmbar sein. Diese Restriktion ist in alle Überlegungen der Rahmenplanung eingeflossen und hatte somit unter anderem Einfluss auf die Nutzungsvorschläge, die für das ehemalige Zechengelände oder das Umfeld des Bahnhofs Kurl gemacht wurden. Bei eventuell auf die Rahmenplanung folgenden Bebauungsplanverfahren ist eine Lärmuntersuchung ohnehin vorgeschriebener Bestandteil des Verfahrens, so dass diese Thematik im Vorfeld einer Neubebauung auf jeden Fall geprüft wird.

5.3.3 Neubau von Kreisverkehren

Im Konzept für Kreisverkehre, welches der Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung, Wohnen und Immobilien im Mai 2008 beschlossen hat, sind für Husen-Kurl zwei Kreuzungsbereiche benannt, die zu einem Kreisverkehr umgebaut werden können.

Zum einen ist dies die Kreuzung Husener Straße / Wickeder Straße. Der hier mögliche Kreisverkehr wurde zwar im Konzept für Kreisverkehre in die höchste Prioritätsstufe eingeordnet, stand jedoch in engem Zusammenhang mit der zur Beseitigung des Bahnübergangs ursprünglich geplanten Umgehungsstraße. Da diese Planung nicht weiterverfolgt werden kann, ist auch die Realisierung des Kreisverkehrs in Frage zu stellen. Aktuell ist der Kreisverkehr weder planerisch noch finanziell abgesichert.

Ohne die neue Umgehungsstraße treffen im Knotenpunkt nur drei Straßen aufeinander (Husener Straße Westteil, Husener Straße Ostteil und Wickeder Straße). Ein Kreisverkehr ist bei dieser Ausgangssituation nicht unbedingt erforderlich, wäre jedoch aus verkehrlicher Sicht weiterhin denkbar. Aus städtebaulicher Sicht könnte ein Kreisverkehr zur Aufwertung des Ortskerns beitragen, da auf diese Weise ein gestalterischer Akzent im Straßenverlauf gesetzt werden kann. Der Kreisverkehr unterbricht das lineare Fahrbahnband und schafft einen neuen baulichen Mittelpunkt. Die Kreiselmitte bietet

zudem die Möglichkeit einer individuellen Gestaltung.

Vor diesem Hintergrund ist der Umbau der Kreuzung Husener Straße / Wickeder Straße zu einem Kreisverkehr bei einer notwendigen bautechnischen Erneuerung der Straßenoberfläche oder im Zuge von an den Kreuzungsbereich angrenzenden Hochbaumaßnahmen erneut zu prüfen.

Die zweite Kreuzung, für die ein Umbau denkbar ist, ist der Knotenpunkt Kurler Straße / Flemerkamp. Im Konzept für Kreisverkehre ist dieser mögliche Kreisverkehr mit der Prioritätsstufe drei bewertet worden. Das bedeutet, dass an dieser Kreuzung ein Kreisverkehr möglich ist, dieser jedoch bau- und verkehrstechnisch nicht vordringlich zu realisieren ist. Eine Realisierung dieses Kreises ist daher eher langfristig, erst nach dem Bau der Kreisverkehre der Prioritätsstufen eins und zwei, vorgesehen und zudem abhängig vom Ergebnis detaillierter Planungen sowie der allgemeinen Finanzsituation.

5.3.4 Straßenführung im Bereich Töllenkamp / Pläßstraße

Im Bereich der Straßen Töllenkamp und Pläßstraße nördlich der Bahnlinie liegt eine nicht zweckmäßige doppelte Straßenführung vor (vgl. hierzu Kapitel 4.2). Dies stellt sich in der täglichen Praxis nicht als ein drängendes Problem dar, so dass hier kein akuter Handlungsbedarf besteht.

Als Lösungsvorschlag für die Zukunft, gewissermaßen als „Fernziel“ für diesen Bereich, wird jedoch vorgeschlagen, die Straße Töllenkamp in östlicher Richtung, bis zur Kreuzung Schüttersort / Pläßstraße zu verlängern. Hierdurch könnten gegebenenfalls zusätzliche Grundstücke nördlich des neuen Straßenabschnittes einer Bebauung zugeführt werden. Die südlich parallel verlaufende Pläßstraße könnte dann als reiner Radweg ausgewiesen werden. Alternativ wäre es auch denkbar, die Straßenfläche der Pläßstraße vollständig zu „renaturieren“ und auch den Radverkehr über die Straße Töllenkamp zu führen.



Abb. 26: Pläßstraße / Töllenkamp

5.3.5 Ausbau des Radverkehrsnetzes

Das vorhandene Radverkehrsnetz in Husen-Kurl soll weiter verbessert werden. Auf der Plaßstraße, westlich des Einmündungsbereiches Plaßstraße / Husener Straße, ist die Anlage eines Schutzstreifens für den Radverkehr geplant. Eine kurzfristige Realisierung ist vorgesehen, muss jedoch noch mit möglicherweise notwendigen Kanalbaumaßnahmen abgestimmt werden.

Entlang der Kurler Straße wurde vor wenigen Jahren ein Fuß- und Radweg zwischen den Einmündungen Langerohstraße und Buschwiese (Haus Kurler Straße 36) gebaut, der einen Netzschluss zwischen dem nördlich vorhandenen Schutzstreifen und dem radfahrgeeigneten Feldweg Buschwiese herstellt. Eine weitere Verlängerung des Radweges entlang der Kurler Straße in Richtung Asseln ist von der Stadt Dortmund gewünscht. Straßenbaulastträger ist für diesen Straßenabschnitt jedoch der Landesbetrieb Straßen.NRW, der die Maßnahme in seine Priorisierungsliste aufgenommen hat. Eine kurzfristige Realisierung ist aufgrund des vorhandenen Netzschlusses jedoch nicht wahrscheinlich.

5.4 Schwerpunktthema 3: Wohnbauflächen

5.4.1 Wohnbauflächen im Bebauungsplan Scha 114 -Kühlkamp-

Der Bebauungsplan Scha 114 – Kühlkamp umfasst den Bereich zwischen den Straßen Lohheide, Wickeder Straße, Husener Straße, Kühlkamp und der Stadtgrenze zu Kamen. Im Jahre 1993 wurde ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt mit dem Ziel Wohnungsbau zu realisieren; das überarbeitete Wettbewerbsergebnis (Entwurf des 1. Preisträgers Prof. von Lom, Köln) bildete die Grundlage für den Bebauungsplan, der seit dem Jahre 1997 rechtsverbindlich ist.

Der Plan sah vier Quartiere mit insgesamt 430 Wohneinheiten vor, wobei in drei dieser Quartiere eine Bebauung mit dem Gebäudetyp der Stadtvilla vorgesehen war; ergänzend hierzu wurden Hausgruppen und Doppelhäuser vorgesehen. Da die Stadtvillen jedoch in den vergangenen Jahren wenig nachgefragt wurden, sind im Jahre 2007 in einer ersten Änderung des Planes die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung von etwa 45 Wohneinheiten in Reihen- und Doppelhäusern geschaffen worden. Der Änderungsbereich umfasste hierbei den nördlich der Straße Vogelsangskamp liegenden Planbereich.

Diese Wohnbauflächen im Änderungsbereich des Bebauungsplanes wurden in den vergangenen Jahren teilweise an den Markt gebracht. Einige wenige Grundstücke stehen noch zur Verfügung, um auch in den kommenden Jahren Bedarfe decken zu können. Darüber hinaus sind auch noch einige der im Plan festgesetzten Stadtvillen noch nicht realisiert, so dass auch hier weitere Potenziale vorhanden sind.

5.4.2 Weitere Wohnbauflächen

Über die Wohnbauflächen im Bebauungsplan Kühlkamp hinaus bestehen weitere Potenziale. Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Scha 136 – südlich Husener Straße – ermöglicht ca. 30 bis 40 Wohneinheiten in Hausgruppen, Doppelhäusern und freistehenden Einfamilienhäusern. Zudem sieht der Vorentwurf direkt an der Husener Straße ein dreigeschossiges Wohngebäude mit altengerechten Wohnungen in barrierefreier Ausstattung vor. Die Eigentümergemeinschaft verfolgt das Vorhaben aktuell zwar nicht weiter, die Stadt Dortmund steht diesem jedoch weiterhin positiv gegenüber. Auf Grund der noch vorhandenen Potenzialflächen im Bebauungsplan Kühlkamp besteht hier momentan auch kein erhöhter Entwicklungsdruck.

Darüber hinaus befinden sich im Norden Husen-Kurl, an der Straße Tiewinkel, weitere Flächen, die im Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund bereits als Wohnbauflächen dargestellt sind. Eine Klarstellungs- und Ergänzungssatzung

gemäß §34 Baugesetzbuch soll für den Bereich nördlich der Bahnlinie nun die Grenzen für den im Zusammenhang bebauten Ortsteil festlegen sowie die Grundstücke an der Straße Tiewinkel in diesen Bebauungszusammenhang einbeziehen. Durch diese Satzung werden die Grundstücke am Tiewinkel zu Bauland.

Bei beiden Wohnbauflächenpotenzialen ist der Raumbedarf für die Realisierung einer den wasserrechtlichen Anforderungen entsprechenden Gewässertrasse zur Anbindung der Hinterlandentwässerung Kurler Busch an die Körne zu berücksichtigen.

Es bestehen somit noch ausreichende Wohnbau-potenzialflächen für Husen-Kurl, so dass keine zusätzliche Ausweisung von Wohnbauflächen im Ortsteil erforderlich ist. Eine Konzentration auf die Entwicklung der noch nicht realisierten Flächen in bestehenden Bebauungsplänen reicht mittelfristig aus.

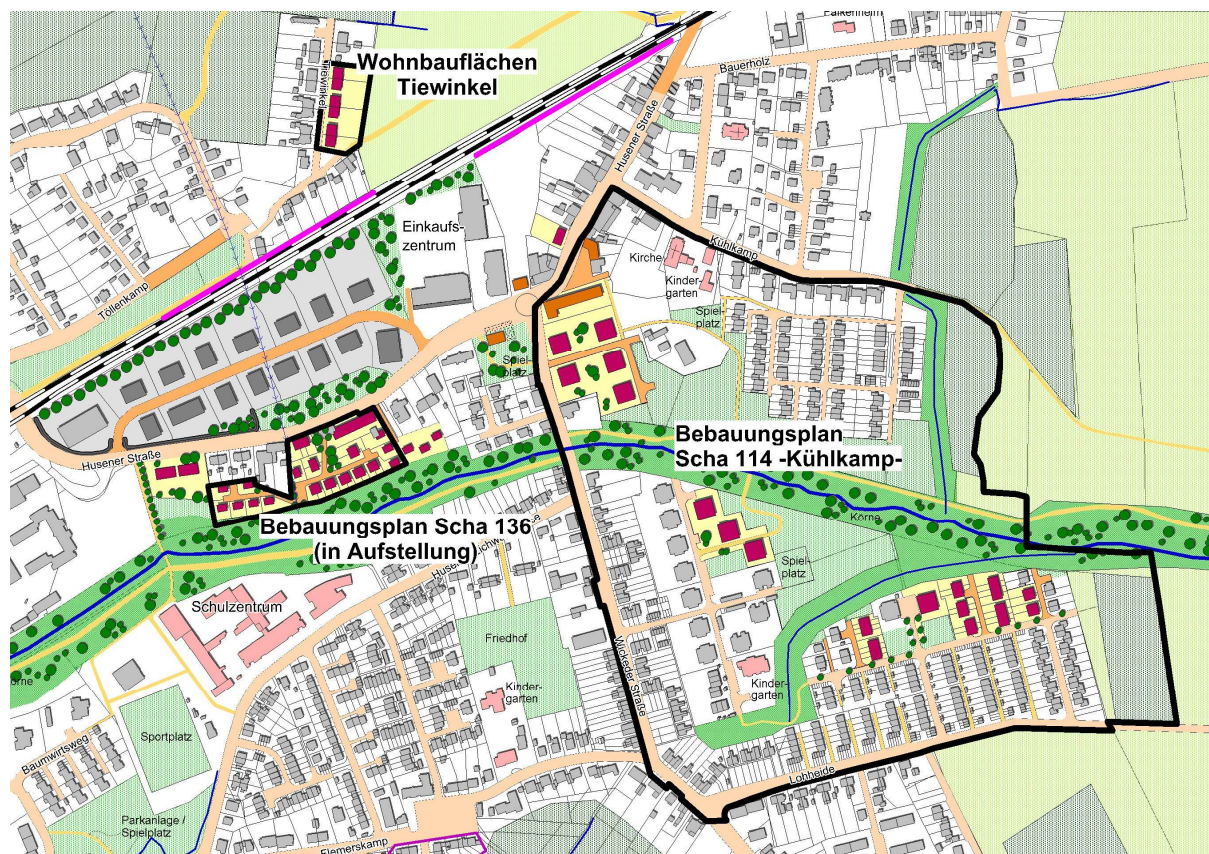


Abb. 27: Wohnbauflächen

5.5 Schwerpunktthema 4: Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

5.5.1 Klimaschutz

Der Rat der Stadt Dortmund hat im März 2011 das Handlungsprogramm Klimaschutz-2020 beschlossen. Ziel ist es, bis zum Jahr 2020 40% CO₂ gegenüber dem Jahr 1990 einzusparen. Das Handlungsprogramm beinhaltet Maßnahmen in fünf Handlungsfeldern: „Kommunale Gebäude und Stadtentwicklung“, „Energieeffizienz im Gebäudebestand“, „Erneuerbare Energien und Energieversorgung“, „Strukturübergreifende Maßnahmen“ und „Mobilität“.

Bereits im Juli 2010 fasste der Rat den Beschluss, die Energieeffizienz im Neubau zu verbessern. Hierzu wurden u. a. das KfW-Effizienzhaus 70 als Standard im Wohnungsneubau festgelegt und verbindliche Vorschriften (Primärenergiebedarf 10% unter EnEV2009) für Nichtwohngebäude verabschiedet. Beides gilt im Rahmen der Bauleitplanung und bei der Veräußerung städtischer Flächen.

Die vom Rat beschlossenen Maßnahmenpakete müssen in Zukunft auch in Husen-Kurl umgesetzt werden.

Im Einzelnen sind hierzu u. a. Energiekonzepte zu zählen, die in neu aufzustellenden Bebauungsplänen als Gutachten eingefordert werden. Denkbar wäre auch die Errichtung von Energie-Plus-Häusern in Neubaugebieten oder bei Neubauten im Siedlungsbestand. Bei städtischen Neubauten ist zudem zu prüfen, ob ein Pilotprojekt analog des Passivhaus-Standards (Heizwärmebedarf <15kWh/m²a) ausgeführt werden kann.

Möglicherweise können in Husen-Kurl auch Windkraftanlagen errichtet werden, um einen Beitrag zur Erzeugung regenerativer Energien zu leisten. Ein Gutachten, welches geeignete Flächen auf Dortmunder Stadtgebiet ermitteln soll, befindet sich gerade in der Erarbeitung.

Eine Zukunftsaufgabe stellt auch die weitere Verbesserung der Bedingungen für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr dar. Hierzu ist u. a. der in Kapitel 5.3 angeführte Ausbau des Radverkehrsnetzes innerhalb des Ortsteils zu zählen. Perspektivisch ist jedoch der Ausbau und die Ertüchtigung der bestehenden Fahrradwege in Richtung Innenstadt denkbar, um hier schnelle, lineare Verbindungen herzustellen.

Husen-Kurl ist durch eine gute ÖPNV-Anbindung gekennzeichnet. Zukünftig gilt es verstärkt auf die bestehenden Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs hinzuweisen. Auch die weitere Verbesserung der Rahmenbedingungen, u. a. am Bahnhof Kurl, ist hier zu nennen.

Auch der Ausbau der Infrastruktur für Elektrofahrzeuge, z. B. durch Ladestationen an gesondert ausgewiesenen Parkplätzen, zählt zu den Maßnahmen, die auch in Husen-Kurl umgesetzt werden können.

Die konkrete Umsetzung und die räumliche Allokation dieser Maßnahmen kann nicht durch die Rahmenplanung geleistet werden, sondern muss Gegenstand nachfolgender, förmlicher Verfahren wie bspw. Bebauungsplanverfahren sein.

5.5.2 Anpassung an den Klimawandel

Neben Maßnahmen des vorsorgenden Klimaschutzes ist im Hinblick auf weiterhin zu erwartende negative Auswirkungen des Klimawandels für die Bevölkerung (u. a. Starkregenereignisse, intensive Hitzeperioden) auch eine Strategie zur Abfederung dieser Auswirkungen erforderlich. Diese stadtweite Aufgabe ist auch für Husen-Kurl ein Thema.

Zu nennen ist hier beispielsweise der Schutz der Bevölkerung im Einzugsbereich der Körne vor Hochwasser. Bei neu aufzustellenden Bebauungsplänen ist ein ausreichender Raum zur Rückhaltung des Wassers zu berücksichtigen.

Sowohl bei Neuplanungen als auch bei Anpassungen im Gebäudebestand sollten Maßnahmen ergriffen werden, um die Menge des Niederschlagsabflusses zu reduzieren. Hierzu sind Dach- und Fassadenbegrünungen, versickerungsfähige Beläge und Abkoppelungen von Regenwasser zu zählen. Diese Maßnahmen haben zudem eine positive Wirkung auf das Stadtklima.

Zur Vermeidung des Aufheizens von Flächen ist auf eine ausreichende Durchgrünung des Ortsteils zu achten. Dies ist insbesondere bei der Neu- und Anpassungsplanung von Straßenräumen zu berücksichtigen. Hier ist eine ausreichende Zahl schattenspendender Bäume zu pflanzen.

6. AUSBLICK

Die Rahmenplanung Husen-Kurl soll als Leitlinie für die städtebauliche Entwicklung des Ortsteils dienen und wird als solche vom Rat der Stadt Dortmund beschlossen. Sie sollte als Ideenkonzept und Handlungsrahmen verstanden werden.

Zur Umsetzung der in ihr angedachten Maßnahmen sind in der Folge ergänzende Schritte nötig. Diese können darin liegen, Detail- bzw. Ausbauplanungen zu erstellen oder aber formelle Planverfahren durchzuführen wie Bebauungsplanverfahren oder Planfeststellungsverfahren. Teilweise müssen zur Realisierung der Ideen und Konzepte auch andere Institutionen als die Stadt Dortmund tätig werden, wobei es auf eine enge Zusammenarbeit der Beteiligten ankommt.

Anhang

Anhang 1: Legende zum Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN DER STADT DORTMUND

M 1 : 20000

I. Darstellungen (§ 5 Abs. 2 BauGB)

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

-  Wohnbaufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO)
 -  Dorfgebiet (§ 6 BauNVO)
 -  Gemischte Baufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO)
 -  Kerngebiet (§ 7 BauNVO)
 -  Gewerbegebiet (§ 8 BauNVO)
 -  Industriegebiet (§ 9 BauNVO)
 -  Sondergebiete, untergliedert nach: § 10 und § 11 BauNVO
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung
- AZ** Ausbildungszentrum Handwerk
 - BM** Baumarkt
 - BMF** Büro, Museum, Freizeitgewerbe
 - BV** Büro- und Verwaltungsgebäude
 - CP** Campingplatz
 - EKB** Einzelhandel, Kultur und Büro
 - GB** Gastronomie und Beherbergungsgewerbe
 - GC** Gartencenter
 - GH** Großflächiger Handel
 - GH** Großflächiger Handel ohne zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente (siehe nebenstehenden Hinweis)
 - GK** Großkino
 - GM** Großmarkt
 - GVZ** Zentrenverkehrsanzentrum
 - HAFEN** Hafen
 - HFS** Hotelfachschule
 - MDB** Med. Dienstleistungs- und Beherbergungsgewerbe
 - MFZ** Multifunktionales Zentrum
 - MVSF** Messen, Veranstaltungen, Sport und Freizeit
 - SF** Sport und Freizeit
 - SK** Spielkasino
 - SH** Sporthotel
 - TÜV** Technischer Überwachungsverein
 - TECH** Technologiegebiet
 - UNI** Universität und unibezogene Einrichtung

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

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

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

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

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

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



Grünflächen (§ 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB)

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

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

-  Landwirtschaft
-  Wald

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

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

II. Ergänzende Darstellungen

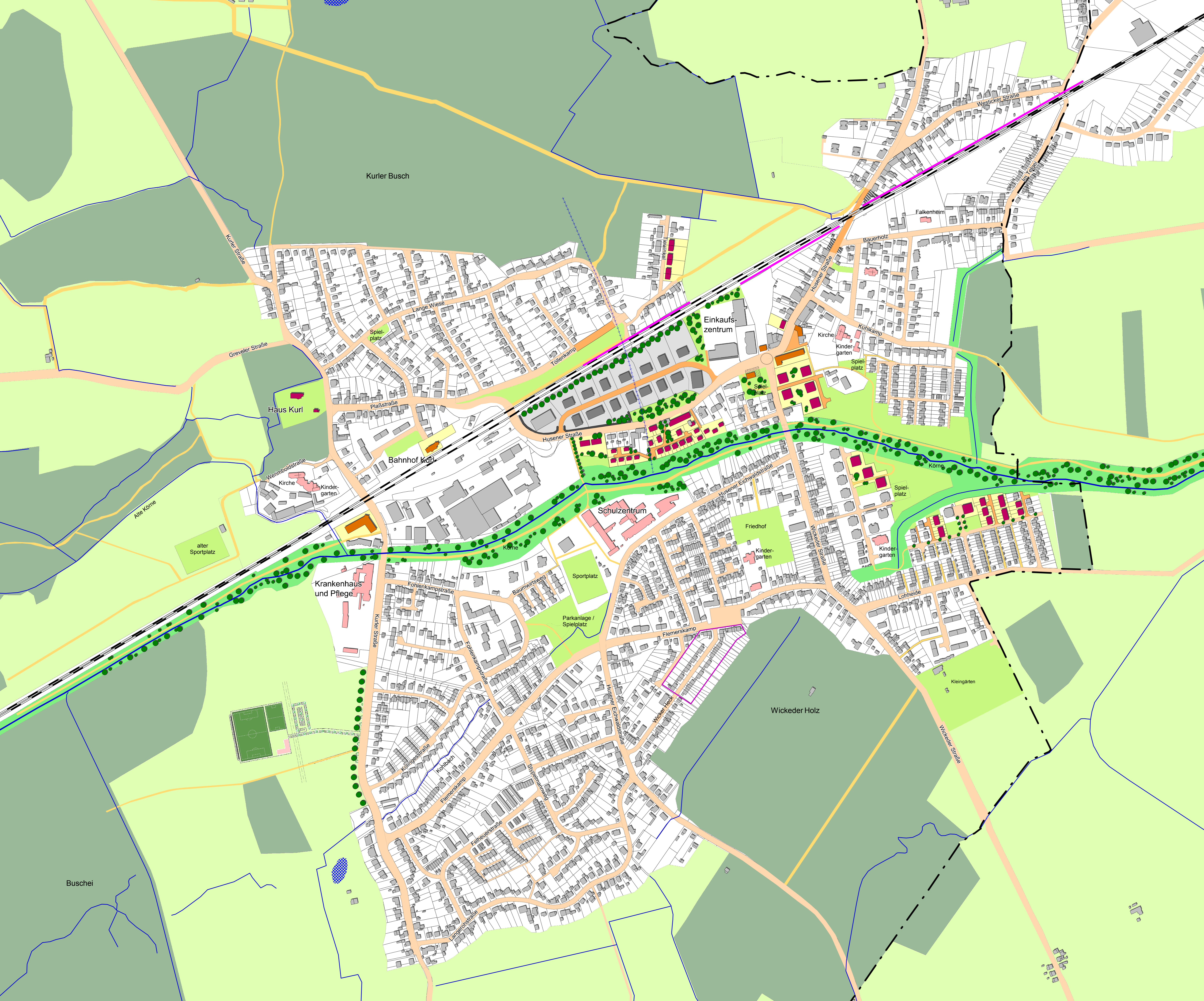
SSP	Siedlungsschwerpunkt gemäß § 6 Landesentwicklungsprogramm, untergliedert nach:
	1. Stufe (Innenstadt mit City)
	2. Stufe (Stadtbezirkszentrum)
	3. Stufe (Ortsteilzentrum)
	Quartiersversorgungszentrum
	Gebiete für flächenintensive Großvorhaben, Landesentwicklungsplan
	Bereich mit Marktfunktion
	Konzentrationsflächen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

III. Nachrichtlich übernommene oder vermerkte Fachplanungen (§ 5 Abs. 4 BauGB) nach anderen gesetzlichen Vorschriften

	Flughafen (Planfestgestellter Bereich)
	Betriebsfläche für den Luftverkehr
	Bauschutzbereich
	Lärmschutzzonen 1, 2 und C
	Regionallughafen
	Abfall (Deponie)
	Bereich unter Bergaufsicht
	Recyclinghof
	Überschwemmungsgebiet
	Wasserschutzgebiet
	Naturschutzgebiete *
	Landschaftsschutzgebiete *
	Geschützte Landschaftsteile *

* Aktuelle und geplante Schutzgebiete und -objekte (Materiales Änderungsverfahren der Landschaftspläne)

RAHMENPLANUNG HUSEN-KURL

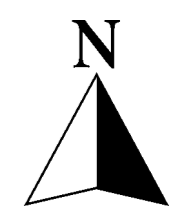


LEGENDE

- Wohnen, geplant
- Gewerbe, geplant
- Sonstige Funktionen, geplant (Handel, soziale Infrastruktur)
- Bestehende Gebäude
- Soziale Infrastruktur (Bestand)
- Durch Beseitigung des Bahnübergangs betroffene Gebäude
- Gestalterisch erhaltenswertes Ensemble
- Renaturierte Grünbereiche an Gewässern
- Siedlungsbezogene Grünflächen
- Waldflächen
- Sonstige Landschaftsräume
- Baumstrukturen
- Gewässer
- Entwässerungstrasse
- Geplante Straßen
- Geplanter Kreisverkehr
- Bestehende Straßen
- Bestehende Wegeverbindungen
- Bahnlinie
- Lärmschutz an Schienenwegen
- Sportplatz, geplant
- Gasleitung
- Stadtgrenze

RAHMENPLANUNG HUSEN-KURL

Maßstab: 250 m



Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt

